

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYŃIA

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA
(W domu gdzie Izba Przem. - Handl.)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA
OSZCZĘDNOŚCI GDYŃIA
P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758
TELEFON NR. 1055



ZAWSZE
UWIDOCZNIONE
WIERZYTELNOŚCI
ZOBOWIĄZANIA

PODATKI
OBROTOWE

Hurtowy i detaliczny skład
papieru, materiałów piśmiennych
i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa

Powiększywszy zakres działania,
zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur
po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla
odsprzedawców.

T. B. O.

**TOWARZYSTWO BUDOWY
OSIEDLI W GDYŃI S. A.**

ALEJA MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO
DOM Z. U, P. U.

ADRES TELEGR : TEBEO

TELEFONY: 19-59, 21

KONTA BANKOWE:

K. K. O. m. Gdyni, B. G. K. w Gdyni, P. K. O. Warszawa Nr. 140-180

PARCELACJA I SPRZEDAŻ DZIAŁEK BUDOWLANYCH — GOTOWE DOMKI — PROJEKTY — PORADNIA BUDOWLANA —
FINANSOWANIE BUDOWLI

Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union” S. A. Gdynia

Wyrób tłuszczów i olejów roślinnych z surowca egzotycznego, zamorskiego i krajowego, jako to:

**palmowego – kokosowego – sezamowego – rzepakowego
– lnianego, oraz pokostu** **EKSPORT MAKUCHÓW**

Adres dla listów: Gdynia, skrzynka poczt. 125 — Adres dla przesyłek wagonowych:
Gdynia-Port, strona północna, bacznicza własna — Adres dla depesz: Olejarnia Gdynia

Telefon: 2941 Centrala

Telefon: 2941 Centrala

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

Tel. 1746-1744

G D Y N I A

ul. Portowa

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

JEDYNE CZASOPISMO HANDLOWO - GOSPODARCZE
NA ZIEMIACH PÓŁNOCNO - WSCHODNICH

Przegląd Gospodarczy

Ziem Północno-Wschodnich

i

BIULETYN IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W WILNIE

Wilno, ul. Jagiellońska 6 m. 20. Oddziały i Przedstawicielstwa:
Baranowicze, Białystok, Brześć n/Bugiem, Grodno, Lida, Pińsk

**Najskuteczniejszy organ ogłoszeniowy wśród sfer
rolniczo-gospodarczych ziem wschodnich**

CENY OGŁOSZEŃ: Okładka przed tekstem: $\frac{1}{4}$ str. 220 zł, $\frac{1}{2}$ str. 120 zł,
 $\frac{3}{4}$ str. 60 zł, $\frac{1}{8}$ str. 30 zł, $\frac{1}{16}$ str. 20 zł, $\frac{1}{32}$ str. 10 zł; za tekstem: $\frac{1}{4}$ str. 170 zł,
 $\frac{1}{2}$ str. 90 zł, $\frac{3}{4}$ str. 45 zł, $\frac{1}{8}$ str. 25 zł, $\frac{1}{16}$ str. 15 zł, $\frac{1}{32}$ str. 8 zł. W tekście
za 1 m/m 60 gr. Od ogłoszeń kilkakrotnych dwa razy i więcej udzielamy rabaty

NUMERY OKAZOWE WYSYŁAMY BEZPŁATNIE.

„OWOCPOL” Import świeżych owoców południowych

GDYNIA, ul. Portowa (dom Czoski)

Adres teleg.: OWOCPOL GDYNIA

TELEFON 1269

Dla wygody P. T. Publiczności wysyłka mniejszych paczek w formie paczek żywnościowych

L. GESZAJT

GDYNIA, ul. Starowiejska – Telefon 25-84

**SPRZEDAŻ I IMPORT OWOCÓW POŁUDNIOWYCH,
KRAJOWYCH I TOWARÓW KOLONIALNYCH**

Dla wygody Publiczności wysyłka mniejszych paczek w formie paczek żywnościowych

KĄPIELOWE**PŁASZCZE, KOSTJUMY, RĘCZNIKI**

Tkaniny leńne, damskie i męskie – Jedwabie, wełny, batysty –

Chusteczki, pończochy, skarpetki –

HURT**PŁÓTNA, KOŁDRY, KOCE**DETAIL

Liny, szpagaty, bandery, flagi, żagle.

Polski Przemysł Włókienniczy

GDYNIA, Starowiejska, przy Dworcu

Leonard HybichowZaprzyśiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca
od wagi, miary i ilości towarów.

Zaprzyśiężony próbobioreca

Gdynia-Port - Tel. 15-24

Feliks GuzewiczZaprzyśiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca
wagi, miary i ilości towarów.

Zaprzyśiężony próbobioreca.

Gdynia - Tel. 10-25

Kolejowe listy przewozowe**Z DRUKIEM FIRMY**

wykonują po najtańszych cenach

ZAKŁADY GRAFICZNE BOLESŁAWA SZCZUKI

Wąbrzeźno - Pomorze ul. Mickiewicza I Telefon nr. 80

BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II.

GDYNIA, dnia 26 lipca 1933

NR. 20/21

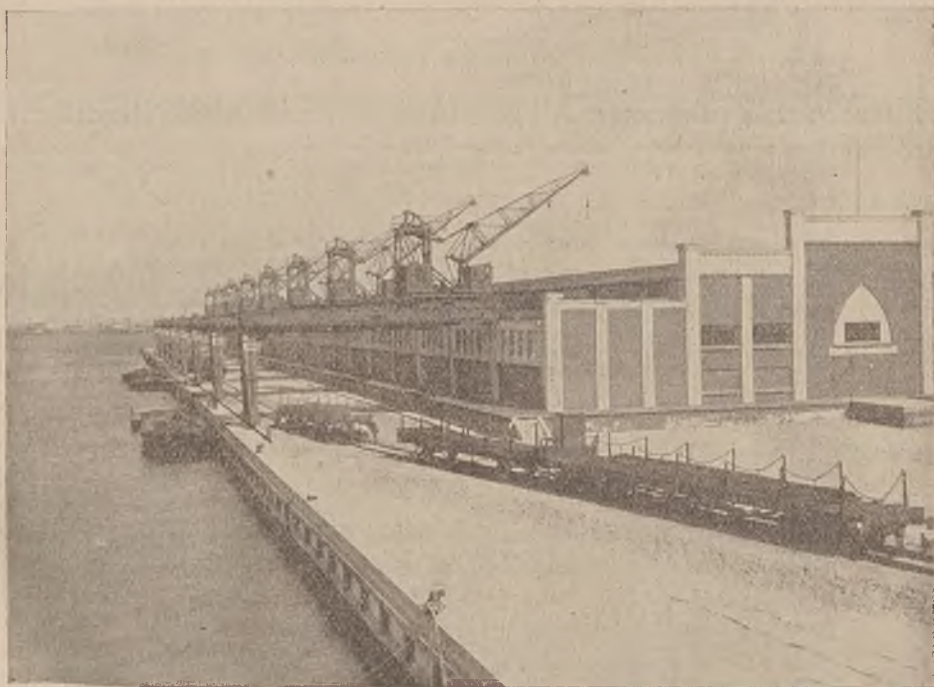
REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni

Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.

PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.

Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA



Nowy Magazyn dla bawełny w porcie Gdynskim.

TREŚĆ:

ORGANIZACJA HANDLU EKSPORTOWO-IMPORTOWEGO DROGĄ MORSKĄ W GDYNI
PROJEKTOWANA ZMIANA GRANIC IZB PRZEMYSŁOWO-HANDLOWYCH W ZACHODN. POLSCE.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z OKRĘGU IZBY

Sprawozdanie eksportowe za m. czerwiec 1955 r.

WIADOMOŚCI Z GDYNI

10-milijonowa tona waga firmy „Polskaroh“
Uroczysta inauguracja Kolegium Międzynarodowych Wykładów Akademickich w Gdyni.
Wykład Dyrektora Izby w Instytucie M. W. N. A. i G.
Opłaty kolejowe za przewóz cebuli do Węgier przez porty polskie
Nowy rekord przeładunku dziennego w Gdyni
Rozbudowa chłodni portowej w Gdyni
Zmiany w rozkładzie jazdy okrętów z Gdyni do Ameryki
Inspekcja portu przez Pana Prezesa Rady Ministrów
Francuski Minister w Gdyni
Francuska wycieczka naukowa w Gdyni
Minister rumuński w Gdyni
Ambasador włoski w Gdyni
Przyjazd floty lotewskiej do Gdyni
Powrót s/s „Polonia“ i s/s „Kościuszko“ do Gdyni
Odjazd s/s „Pułaski“ do Nowego Yorku
Starania Izby Handlowej Polsko-Węgierskiej o skierowanie tranzytu węgierskiego na Gdynię
Jak adresować przesyłki wywozowe przez Gdynię
Statki oczekiwane w Gdyni

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW

WIADOMOŚCI MORSKIE

Unieruchomiony tonaż niemiecki
Angielskie stawki frachtowe w czerwcu br.
Budowa nowego elewatora zbożowego w porcie w Oslo
Ruch statków w kanale kilońskim
Ruch statków w Kopenhadze
Wzrost obrotów towarowych w Hamburgu
Ruch portowy w Królewcu
Ruch w porcie królewieckim w I półroczu 1955
Ruch okrętowy w I półroczu 1955 w Hamburgu, Antwerpii, New-Waterway i Rotterdamie

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

Warunki dla transakcyj kompensacyjnych
Możliwości eksportu do Włoch drzewa na skrzynki do pomarańcz
Najnowszy wykaz towarów dopuszczonych do kompensacyjnego wywozu
Forniry nieklejone i fryzy dębowe w obrocie kompensacyjnym
Zmiany w postępowaniu celnem
Zwalnienie transakcyj eksportowych rakami od podatku obrotowego
Sprawa nowego regime'u kontyngentowego w Rumunii
Nowe skontyngentowane artykuły rumuńskiej taryfy celnej
Rynek zbożowy w Kopenhadze
Sprawa zamrożonych należności w Grecji

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE

Bilans handlu zagranicznego za pierwsze półrocze
Polska na trzecim miejscu w imporcie bekonów do Anglii
Cement tańszy
Wizyta Prezesa Zw. Tow. Kup. w Towarzystwie Kupców Chrześcijańskich w Toruniu
Wielki Kongres Kupiectwa w Toruniu
Postulaty Drobnego Kupiectwa na wielkim Kongresie ogólnokupieckim w Toruniu.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

Zmiany w taryfach towarowych
Posunięcia taryfowe koleji niemieckich w stosunku do portów polskich
Zniżona taryfa na cegłę
Komunikacja telefoniczna z Peru

KOMUNIKATY I INFORMACJE

Do firm krajowych
W sprawie pawilonu polskiego na Targach w Mełzu

SPRAWY PODATKOWE

Rozłożenie spłat zaległości podatkowych

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU.

Do numeru antwerpijskiego
„Biuletynu Informacyjnego”

który ukaże się w nakładzie 5.000 egz. i rozesłany będzie do wszystkich większych firm w Belgji i w Polsce, ADMINISTRACJA PRZYJMUJE OGŁOSZENIA I INSERATY FIRM ZAINTERESOWANYCH.

Cena ogłoszeń:

1 strona — 300 zł.

1/2 strony — 200 zł.

1/4 strony — 100 zł.

Ogłoszenia na okładce 20% drożej.

Ogłoszenia przetłumaczone będą na życzenie na język francuski bez dodatkowych kosztów. Sporządzenie klisz do ogłoszeń po cenie kosztów.

Wszelkie inseraty płatne są po wyjściu numeru specjalnego.

Mgr. pr. Henryk Krupski

Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Organizacja handlu eksportowo - importowego drogą morską w Gdyni.

Handel zamorski jako pomost międzykontynentalny jest tą maszyną, która uruchamia gospodarkę światową.

Kupiec lądowy, który zajmuje się dystrybucją towaru wewnątrz kraju i prowadzi pewną politykę handlową, opartą w pierwszym rzędzie na własnym interesie, niemniej jednak przyczynia się do racjonalnego rozdziału wyprodukowanych artykułów, spełnia te czynności przeważnie nieświadomie. Natomiast kupiec zamorski musi z pełną świadomością przy zużyciu swego najwyższego intelektu spełniać z jednej strony służbę pionierską dla wprowadzenia artykułów własnej produkcji na rynki zagraniczne, z drugiej zaś strony musi nabywać towary obce z przeznaczeniem ich dla konsumpcji krajowej. Kapitał w takie przedsiębiorstwa inwestowany winien sobie zdawać sprawę, że ewentualne zyski mogą być oczekiwane w dalszej przyszłości, wobec czego tego rodzaju przedsiębiorstwa wymagają wkładu większych kapitałów. Ryzyko bowiem strat w transporcie i w kredytowaniu jest tak znaczne, że takie przedsiębiorstwo musi rozporządzać z reguły znacznie większym kapitałem obrotowym jak przedsiębiorstwo lądowe.

Poza materialną stroną wymagają przedsiębiorstwa handlu zamorskiego dużego rozmachu oraz organizacji skomplikowanej służby informacyjnej w odniesieniu do badania konjunktur i stosunków polityczno-gospodarczych w zamorskich krajach zbytu względnie zaopatrywania. Tylko umiejętne dopasowanie się do rynku światowego może tego rodzaju placówkom handlowym dać dodatnie wyniki.

Gdy dalej rozważymy, że kupiec zamorski musi posiadać także wysokie kwalifikacje teoretyczne jak: znakomite orjentowanie się w polityce gospodarczej świata, w prawodawstwach zagranicznych, znajomości bilansowania, obcych języków itp., to dopiero możemy sobie zdać sprawę, w jak trudnych warunkach stawiamy fundamenty pod budowę polskiego handlu zamorskiego, który u nas nie egzystował a interesa te załatwiał za nas narody, które nami rządziły.

Dzisiaj, gdy dzięki wysiłkowi społecznemu zbudowaliśmy nasz dostęp do morza, winniśmy tworzyć podwaliny rodzimego handlu zamorskiego i w ten sposób sukcesywnie przeprowadzać uniezależnianie się od pośrednictwa handlowych domów zagranicznych.

Jeżeli teraz rozważymy sprawę, gdzie mają mieć siedzibę wspomniane organizacje handlowe, to wydaje mi się, że predystywowanym miejscem dla nich winien być port gdyński. W Niemczech gros tego rodzaju zakładów znajduje się w Bremie i Hamburgu. Koncentrowanie się takiego handlu w porcie jest usprawiedliwione przede wszystkim względami geograficznymi. Port siłą faktu jest poza jego charakterem narodowym zawsze bramą wpadową dla całego świata i zawsze miejscem międzynarodowego zainteresowania, wobec czego zarówno ten zamorski dostawca jak i odbiorca, oraz ich kapitały użyte w takich przedsiębiorstwach bezpośrednio, czy też w formie kredytów towarowych, niewątpliwie łatwiej nawiążą kontakt z firmami portowymi, które dzięki naturalnym relacjom do wnętrza kraju posiadają pewien wgląd w stosunki branż, wchodzących w rachubę.

Nie ulega wątpliwości, że port jest stworzony dla zaplecza i że rozwój ruchu handlowego w porcie zależy od ciężaru gatunkowego krajowej wytwórczości i konsumpcji i że w miarę zwiększenia się tych współczynników, zwiększają się i obroty w porcie, niemniej jednak stawianie kwestji w ten sposób, że port ma spełniać zadania tylko przeładunku towarów dla firm wewnątrz kraju, nie może odnosić się do tak rozbudowanego portu jakim jest Gdynia, gdyż taki port jak uczy historia rozwoju i obecny stan rzeczy w innych portach zagranicznych siłą faktu staje się wielkim ośrodkiem gospodarczym, w szczególności punktem handlu zamorskiego dla całego kraju.

Polityka handlowa naszego Rządu idzie również w tym kierunku. Uprzywilejowanie firm gdyńskich pod względem podatkowym, kontyngentowym i reglamentacyjnym, wprowadzenie morskich ceł preferencyjnych, przyznawanie ulg w taryfach, stworzenie strefy wolnocłowej oraz wogóle przychyłne ustosunkowywanie się do wszelkich postulatów zainteresowanych sfer gospodarczych w porcie stwarzają w Gdyni warunki, umożliwiające powstanie odnośnych firm.

Naturalnie, że przy dzisiejszej depresji gospodarczej, przy konieczności utrzymywania reglamentacji importu oraz idącej zatem polityce wymiany towarowej dla wyrównania bilansów handlowych, pomoc państwowa stosowana w tej czy innej formie wobec pionierskich przedsiębiorstw, które organizują nieznanne dotychczas w Polsce typy placówek handlu zamorskiego jest konieczną, choćby nawet pociągnięcia takie sprawiały pewne dywersje w istniejącym aparacie handlowym wewnątrz kraju.

I tak o ile chodzi o import artykułów kolonialnych i owoców, o import bawełny, skór, którą to dystrybucją na Polskę zajmowały się domy handlowe i pośrednicy w portach zagranicznych, to wszelkie dążności skoncentrowania handlu temi artykułami w porcie, a tem samem uwolnienia się od pośrednictwa obcego są ze wszech miar pożądane i powinny znaleźć pełne zrozumienie i daleko idące poparcie.

Mam tu na myśli urządzenie hali aukcyjnej na sprzedaż owoców południowych w drodze przetargu publicznego, mam tu na myśli składy konsygnacyjne bawełny, stworzenie handlu tym artykułem w Gdyni, mam tu na myśli dalej urządzenie przemysłu handlowego jak pakownie kawy, herbaty, dojrzwalnie bananów, oczyszczalnie owoców suszonych, mam tu wreszcie na myśli naturalną koncentrację handlu rybami morskimi, wogóle stworzenie przemysłu rybnego.

O ile chodzi o eksport, to w dzisiejszych czasach powojennych eksport dokonywany jest bezpośrednio przez producenta względnie jego własne organizacje handlowe. To jednak może mieć miejsce jedynie przy masowych produkcjach jakim jest węgiel, artykuły hodowlane itp., dla tych artykułów masowych wielkiej produkcji port gdyński stanowić może tylko instrument przeładunkowy, to znaczy usprawnienie komunikacji morskiej, urządzenia chłodnicze, magazynowe i wogóle spedycja. Natomiast cały szereg wytwórczości krajowej o mniejszych rozmiarach musi dla usprawnienia eksportu zamorskiego posługiwać się pośrednictwem kupca-pioniera, wielkiego domu handlowego, który znając rynki zamorskie może łatwiej zbywać tam artykuły produkcji krajowej wszelkiego rodzaju, mając wyrobione stosunki i dysponując znaczniejszemi kredytami. Ważką rolę w uruchomieniu tego rodzaju handlu stanowić winny firmy morskie spedycyjne, zagraniczne przedsiębiorstwa żeglugowe, które z natury rzeczy pozostają w kontakcie ciągłym i bezpośrednim z zamorską zagranicą.

W dobie dzisiejszej, w momencie spadku standartowych walut świata jak funta i dolara, kapitał siłą rzeczy musi zacząć pracować gdyż to jedno uchronić go może od upadku. W dziale handlu zamorskiego miałby on w Polsce wdzięczne pole działania.

Trochę odwagi a przede wszystkim piecza nad odpowiednim wyższem wyszkoleniem handlowem naszej młodzieży niewątpliwie da wyniki dodatnie i przyczyni się do szybszego zrealizowania zagadnienia stworzenia w porcie gdyńskim placówek o typie wielkiego handlu importowo-eksportowego typu zamorskiego.

PROJEKTOWANA ZMIANA GRANIC OKRĘGÓW IZB PRZEMYSŁOWO-HANDLOWYCH W ZACHODNIEJ POLSCE.

W dniu 15 lipca br. odbyła się pod przewodnictwem Dyrektora Departamentu Przemysłowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Kandla i przy Współudziale Rady Ministerjalnego p. Kozarskiego oraz Naczelników Wydziałów Przemysłowych Województw Poznańskiego i Pomorskiego i reprezentantów Izb Przemysłowo-Handlowych w Poznaniu, Bydgoszczy i w Gdyni, konferencja, na której rozważano sprawę zmiany granic okręgów Izb Przemysłowo-Handlowych w Gdyni i Poznaniu.

Inicjatywę do tych rozważań dała przed dwoma laty Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy, która przedstawiła władzom centralnym wniosek o stworzenie specjalnej Izby Morskiej z siedzibą w Gdyni, której okręg obejmowałby miasto Gdynię i powiat morski, natomiast reszta powiatów województwa pomorskiego miała być przydzielona do Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy. Tej koncepcji przeciwstawiły się Izby Przemysłowo-Handlowe w Gdyni i Poznaniu i wysunęły ze swej strony projekt podziału terytorjum Izby Bydgoskiej pomiędzy Izbę Gdynińską i Izbę Poznańską w ten sposób, aby miasto Bydgoszcz wraz z północnymi powiatami województwa poznańskiego przyłączone zostały do okręgu Izby Gdynińskiej, zaś południowe powiaty do okręgu Izby Poznańskiej.

Izba Gdynińska motywowała swój wniosek tem, że Gdynia i powiat morski nie byłyby w stanie ze swych dochodów utrzymać odpowiedni aparat biura Izby w Gdyni, który, z uwagi na konieczność opracowywania i prowadzenia fachowych referatów morskich, musiałby być odpowiednio wyposażony, aby spełniał zadania, ciążące na nim z racji zastępstwa interesów morsko-portowych Rzeczypospolitej. Pociągnięcie zaś do świadczeń na utrzymanie Izby Morskiej sfer przemysłowo-handlowych całej Polski wymagałoby z natury rzeczy zastępstwa tych sfer w Izbie Gdynińskiej, co w załatwieniu spraw morsko-portowych na odcinkach gospodarczych, reprezentowanych przez Izbę, niejednokrotnie mogłoby wywołać pewne trudności przy enuncjacji i przeprowadzaniu wniosków, mających na celu rozwój przemysłu i handlu w porcie gdynińskim, wskutek nieuniknionych kolizyj z interesami przemysłu i handlu lądowego w procesie nastawiania się na polską politykę morską. Poza tem obarczenie sfer przemysłowo-handlowych, względnie Izb Przemysłowo-Handlowych całej Polski, świadczeniami na rzecz Izby Gdynińskiej podważyłoby zasadę terytorjalnego samorządu gospodarczego, stwarzając dla niego niebezpieczny precedens. Co się zaś tyczy proponowanych nowych granic okręgu Izby Gdynińskiej, to samorząd nasz już przez uchwałę, dotyczącą przeniesienia siedziby Izby Pomorskiej z Grudziądza do Gdyni, dał wyraz swym poglądom w tym kierunku, że Gdynia, jako suwerenny port Rzeczypospolitej, stanowić musi pierwszorzędną ośrodek gospodarczy Pomorza. — Niewątpliwie, że te same przesłanki odnosząc się również muszą do Bydgoszczy i jej okolicy, związanych gospodarczo z Pomorzem. Wkońcu, gdy przyglądnijemy się stosunkom w sąsiednich Prusach Wschodnich, to i tam rząd pruski dał wyraz poglądom, że gospodarcze centrum dzielnicy nadmorskiej znajdować się winno w mieście portowym i likwidując wszystkie Izby Przemysłowo-Handlowe na terenie Prus Wschodnich, złączył je w jeden okręg z siedzibą w Królewcu. Projektowane nowe granice Izby Gdynińskiej znajdują gospodarcze uzasadnienie między innymi również w analogii granic okręgu Pomorskiej Dyrekcji Kolejowej oraz okręgu Poznańskiej Dyrekcji Poczty i Telegrafów, a wreszcie pokrywają się w zasadzie z zaakceptowanym już przez miarodajne czynniki projektem granic województwa pomorskiego w nowym podziale administracyjnym Państwa.

Izba Poznańska uzasadniła natomiast ciążenie powiatów południowych Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy do Izby Poznańskiej z Gnieznem na czele, co potwierdzone zostało przez opinie zainteresowanych sfer.

Poza powyższymi przesłankami natury terytorjalnej, należy przy rozważaniu projektowanej zmiany oświetlić również względy charakteru zasadniczego w odniesieniu do roli, jaką Izby Przemysłowo-Handlowe spełniają w dzisiejszej dobie. Izby Przemysłowo-Handlowe w Polsce, jako organizacje przymusowe, w przeciwstawieniu do dawnych Izb Przemysłowo-Handlowych pruskich, których powstanie miało charakter dobrowolny, mają dalekosiężne zadania. O ile dawne Izby pruskie, czy też austriackie, mające siedzibę w mniejszych miejscowościach i obejmujące nieznaczne okręgi, reprezentowały i zajmowały się w pierwszym rzędzie obroną interesów zrzeszonych w nich lokalnych placówek przemysłowych i handlowych, to obecne Izby polskie, dzięki poruczonemu przez Rząd zakresowi działania, w szczególności przy współpracy w stanowieniu praw gospodarczych, mają odmienne zadania, ujawniające się przedewszystkiem w fachowym ujęciu poszczególnych zagadnień gospodarczych. Wymaga to z natury rzeczy przygotowywania przez aparat wykonawczy tych instytucyj takich referatów, aby z jednej strony organa samo-

ządu gospodarczego mogły je odpowiednio przetrwać i do nich się ustosunkować, a z drugiej strony aby te opinie dostosować do ogólnych tendencji polityki gospodarczej Państwa i uzgodnić je na terenie Związku Izb.

Z dotychczasowego stanu rzeczy stwierdzić musimy, że tylko prace Izb polskich, obejmujących duże okręgi, a temsamem lepiej finansowo sytuowanych, wykazują lepsze wyniki, czem ugruntowują swoje stanowisko wobec czynnika urzędowego, co naturalnie nie pozostaje bez wpływu na traktowanie postulatów ich własnych okręgów. Izba Gdyniska i Izba Bydgoska zajmują pod względem budżetowym między 12-oma Izbami w Polsce 10 względnie 11 miejsce, zarówno w dochodach, jak i w wydatkach. Dla przykładu: wydatki osobowe Izby Warszawskiej za rok 1932 wynoszą zgórá 470.000 zł. — wydatki osobowe Izby Łódzkiej za rok 1932 wynoszą około 230.000 zł., podczas gdy wydatki osobowe Izby Gdyniskiej za rok 1932 wynoszą 120.000 zł., a Izby Bydgoskiej 90.000 zł. Już z porównania tych cyfr wynika, w jak odmiennych, gorszych i trudnych warunkach pracują małe Izby w stosunku do Izb większych, tak, że dociągnięcie sprawności tych Izb do sprawności Izb większych jest prawie że nieosiągalne. Jeżeli od tego dodamy, że Izba Gdyniska musi opracowywać sprawy nowe, dotychczas nieznanne, wymagające szkolenia personelu w dziedzinach morsko-portowych niejednokrotnie zagranicą, to chyba jasnym jest, że tendencja zwiększania okręgów izbowych, w celu zapewnienia im odpowiednich dochodów, jest słuszną i obserwowaną zresztą od dłuższego czasu w całej Europie.

Wyżej wspomniana koncepcja Izby Bydgoskiej o stworzeniu Izby Gdyniskiej, która ograniczała swą działalność do spraw portowo-żeglugowych, przedstawiając poza nawiasem swej pracy inne dziedziny życia gospodarczego, jak sprawy przemysłowe, handlowe, socjalne, ustawodawcze, podatkowe, skarbowe, ogólno-komunikacyjne itp. jest nie do pomyślenia, gdyż sprawy te tak ściśle zająbiają się o politykę gospodarczą w dziedzinie portowo-żeglugowej, że wyłączenie tych spraw ogólnych stworzyłoby z Izby Gdyniskiej jakiś kadłubowy organ małej wartości.

Zresztą, biorąc przykład z zagranicy, każda z izb portowych stara się zwiększyć swój okręg, celem bezpośredniego wciągnięcia jaknajszerszych okręgów gospodarczych w orbitę portu. Wkońcu, im większy okręg izbowy, tem większa możliwość doboru odpowiednich osobistości dla spełniania funkcji radców izbowych i temsamem większa sprawność w pracy organów izbowych przy ustalaniu poglądów na sprawy gospodarcze.

Z powyższego wynika, że argumenty, wysuwane przez przeciwników fuzji w mowie będących okręgów izbowych posiadają w całościątcie tego zagadnienia rolę drugorzędną.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z OKRĘGU IZBY

SPRAWOZDANIE EKSPORTOWE ZA MIESIĄC CZERWIEC 1933 R.

Zboże: Na krajowych rynkach zbożowych przejawiało się w miesiącu czerwcu usposobienie mocniejsze, zwłaszcza na pszenicę i żyto, w mniejszym zaś stopniu na jęczmień i owies. Objaw ten tłumaczy się skurczeniem zapasów zbóż w kraju. Ceny czterech głównych zbóż w miesiącu sprawozdawczym wynosiły przeciętnie:

	czerwiec	maj
pszenica	35,50—36,50 zł	34,00—35,00 zł
żyto	18,50—18,75 zł	17,75—18,00 zł
jęczmień	15,25—16,25 zł	14,00—15,00 zł
owies	15,50—14,00 zł	11,50—12,00 zł

Podaż zbóż w miesiącu czerwcu znacznie się obniżyła, jednakże odpowiadała zupełnie popytowi. Młyny z zakupywaniem zbóż naogół silniej się nie angażowały. Okazywały one jedynie większe zainteresowanie na żyto, wobec czego ceny na artykuł ten, pomimo wstrzymania interwencyjnych zakupów przez Państwowe Zakłady Przemysłowo-Zbożowe z początkiem miesiąca sprawozdawczego, zwyżkowały. Warunki atmosferyczne dla rolnictwa były naogół dość korzystne, a stan zbóż ozimych, jakoteż jarvch i okopowych, uległ znacznej poprawie.

Eksport czterech głównych gatunków zbóż w porównaniu do maja br. znacznie się zwiększył i kierowany był głównie do państw skandynawskich za pośrednictwem W. M. Gdańska. Ogółem wywieziono z Pomorza ca 200 ton zboża, warto-

ści ca 40.000 złotych, wobec 1012 ton, wartości przeszło 174.000 zł w ubiegłym miesiącu. Największy udział w eksporcie przypada na jęczmień i żyto.

Eksport zboża strączkowego wyniósł 65,9 ton, wartości ca 12.000 zł.

Nasiona: Nasion wywieziono około 70 ton, wartości około 51 tysięcy złotych, wobec 16,9 ton, wartości ca 16 tys. złotych w ubiegłym miesiącu. Eksportowano koniczynę białą i czerwoną, wykę, gorczycę, bób koński i tatarkę. Rynkiem zbytu były kraje: Anglja, Francja, Niemcy i W. M. Gdańsk do dalszego eksportu.

Przetwory młynarskie: Sytuacja w przemyśle młynarskim na Pomorzu pracującym na eksport, w stosunku do ubiegłego miesiąca nieco się polepszyła a to wskutek usunięcia się z rynku małych młynów, którym zabrakło kapitału do zakupu większych ilości zboża.

Eksport, jak zwykle ograniczył się tylko do wywozu mąki pośledniej, wysylanej przeważnie do krajów skandynawskich.

Ogółem wywieziono 477 ton mąki, wartości przeszło 77,7 tysięcy złotych, wobec 585 ton, wartości 112.780,— zł w ubiegłym miesiącu. Z tego przypada na eksport bezpośredni względnie pośredni do krajów skandynawskich 467 ton, wartości 75,2 tysięcy złotych i 10 ton, wartości 2,5 tysięcy złotych na wywóz mąki żytniej razowej do Palestyny.

Wielkim ciosem dla młynarstwa pomorskiego jest wprowadzenie w końcu maja br. przez Senat W. M. Gdańska opłat za badanie mąki, przywożonej z Polski do Gdańska. Przez wprowadzenie tych opłat, które wynoszą 4 guldeny od 100 kg mąki, uniemożliwiono młynom pomorskim zbywanie mąki na rynku gdańskim.

Ryż i mąka ryżowa: W miesiącu maju i czerwcu br. wywieziono ryżu polewanego i mąki ryżowej pastewnej: w maju 1.659.050 kg, w czerwcu 1.250.705 kg. Wartość wywozu, dokonanego w czerwcu br. w stosunku do wartości wywiezionego ryżu i mąki ryżowej w czerwcu ubiegłego roku spadła o przeszło 50%. Eksport kierowany był do Anglii, Belgii, Czechosłowacji i Szwecji.

Makuchy i śrut: Eksport makuchów i śrutu koksowego wyniósł:

w maju: makuchów 804 t, w czerwcu 1160 t; śrutu: w maju —, w czerwcu 10 ton. — Makuchy eksportowano do Belgii, Danii i Holandji, a śrut kokosowy do Niemiec.

Cukier i przetwory uboczne: Nastroje na światowych rynkach cukrowych były pod wpływem międzynarodowej konferencji gospodarczej, zebrania Międzynarodowej Rady Cukrowniczej jak też wahań walutowych zmienne.

Notowania cen cukru, mimo parokrotnych hauss przejściowych, powodowanych zawarciem większych transakcyj oraz zniżką kursu dolara, posiadały w efekcie końcowym charakter zniżkowy, co wpływało z ogólnej niepewności sytuacji: w rezultacie, tak na giełdzie londyńskiej jak i nowojorskiej, płacono za cukier w końcu czerwca mniej, aniżeli na początku, jak to wynika z następujących cyfr:

Londyn za 1 cwt. c. sur. New York za 1 lb c. sur.

1. VI. sh 5/10 ½	c 1,48
50. VI. sh 5/8 ¾	c 1,45

Dane cyfrowe, odnośnie produkcji i wysyłki cukru białego z cukrowni pomorskich przedstawiają się per 1. VII. br. następująco:

Do dyspozycji w kampanji 1952/53 po odliczeniu przerobów	69.589 q
z tego wysłano do kraja	57.450 q
zapas	22.959 q

Dane cyfrowe odnośnie produkcji i wysyłki cukru surowego I. rzutu pozostają bez zmiany.

Zapasy cukru surowego II. rzutu wynosi 886,5 q.

Eksport wytlóków buraczanych i melasy wyniósł:

w maju 225 ton, wartości	19.700 zł
w czerwcu 518,2 ton wartości	56.400 zł

Rynkiem zbytu była Czechosłowacja oraz W. M. Gdańsk dla dalszego eksportu.

Trzoda chlewna: Eksport świń z Pomorza do Austrii i Francji wyniósł:

w maju	651 sztuk
--------	-----------

Eksport owiec do Francji wyniósł 888 sztuk.

w czerwcu	1596 sztuk
-----------	------------

Przeciętne ceny płacone rolnikom za żywiec wynosiły loco stacja załadowania względnie majątek ziemski.

za świnie tłuste	100—105 zł za 100 kg
za owce	68—70 zł za 100 kg

Wzrost cen za świnie wynosił w stosunku do ubiegłego miesiąca 11%.

Bekony i szynki: Eksport bekonów i szynek na rynek angielski wyniósł: w maju ok. 816,5 ton wartości ok. 1.491,9 tys. zł
w czerwcu ok. 770 ton wartości ok. 1.522,9 tys. zł

Szynek na rynek francuski wywieziono w tych miesiącach na ogólną wartość 8.500,— zł, a na rynek belgijski 2535 kg, wartości 5.325,— zł.

Ceny płacone rolnikom za żywiec bekonowy wynosiły w czerwcu br. od 78—89 zł za 100 kg loco stacja załadowania. W stosunku do cen płaconych w maju br., ceny spadły o 10—14%.

Konie rzeźne: Eksport koni rzeźnych do Francji wynosił w czerwcu br. 44 sztuk, wartości 8.800,— zł, wobec 21 sztuk, wartości 5.150,— zł w ub. miesiącu.

Masło: Eksport masła wyniósł w miesiącu sprawozdawczym około 500 beczek i kierowany był wyłącznie do Niemiec. Eksport do Anglii, pomimo premii kompensacyjnej w wysokości 50% ad valorem, nie był dokonywany. Masło pierwotnie przeznaczone do Anglii ze względu na bardzo niskie ceny na rynku angielskim — złożone zostało w Chłodni Portowej w Gdyni.

Drzewo i materiały drzewne: Sytuacja w pomorskim przemyśle drzewnym (tartaczynym), pracującym na eksport doznała w stosunku do poprzedniego miesiąca dalszej poprawy. Eksport zwiększył się w stosunku do ubiegłego miesiąca pod względem tonażu o około 68%. Wartość eksportu zwiększyła się o 16,5%.

Ogółem wywieziono bali angielskich, desek sosnowych, świerkowych oraz dłużyc na ogólną wartość 215.981,— zł, wobec 185.448,— zł w ubiegłym miesiącu.

Eksport kierowany był głównie do Anglii i Francji, w mniejszych ilościach do Belgii, Danii, Holandii, Niemiec i Szwajcarii.

Drzewa opałowego do Prus Wschodnich wywieziono na ogólną wartość 524,— zł, wobec 198 w ubiegłym miesiącu.

Sekcje Eksportowe Materiałów Tartych z Drzew Iglastych, działające na Pomorzu, wydały zaświadczeń na bezcłowy wywóz materiałów tartych: w czerwcu na 4150 ton, w maju na 2.457,5 ton.

Pozatem Polska Agencja Eksportu Drewna, Sp. z o. p. w Gdyni wywozła jeszcze z poza Pomorza przez Gdynię, następujące ilości materiałów:

	w czerwcu	w maju
tarcicy do Anglii	16.565 m ³	26.590 m ³
tarcicy do Belgii	11.794 m ³	14.580 m ³
kopalniaków do Anglii	1.646 m ³	
kłocy dębowych do Szwecji		29 m ³
dykt do Egiptu	127 m ³	
Razem	50.150 m³	40.999 m³

Listwy i Listew na ramy do obrazów wywieziono na ogólną wartość 408 m. bieżących wobec 5.495 m. b. w ubiegłym miesiącu. Rynkiem zbytu była Holandia.

Pasków drzewnych do form hutniczych wywieziono 447 kg. Rynkiem zbytu była Holandia.

Krzesała: Krzesel i foteli wywieziono w maju 5.500 sztuk. Eksport kierowany był do Holandii.

Wiklina i wyroby wiklinowe: Wikliny i wyroby wiklinowych wywieziono na ogólną wartość 68.916,— zł, wobec 78.000,— zł w ub. miesiącu. Z ilości tej przypada na meble koszykowe 514 sztuk, wartości 5.001 zł, reszta przypada na wywóz wikliny i obręczy wiklinowych. Eksport kierowany był do Anglii, Danii, Holandii, Szwajcarii, Hiszpanii, Niemiec, Szwecji oraz W. M. Gdańska dla dalszego wywozu.

Wyroby gumowe: Wyrobów gumowych wywieziono na ogólną wartość 77.815,85 zł, wobec 120.126,14 zł w ubiegłym miesiącu. Artykułem eksportowym było obuwie gumowe letnie, obuwie gumowe zimowe oraz opony, detki i rączki rowerowe.

Wyroby metalowe: Eksport rur zlewowych, odlewów kanalizacyjnych i sanitarji wyniósł: w kwietniu 169,6 ton, w maju 109,77 ton.

Wywóz kierowany był do Belgji, Danji, Finlandji, Norwegji, Palestyny, Rumunji i Turcji.

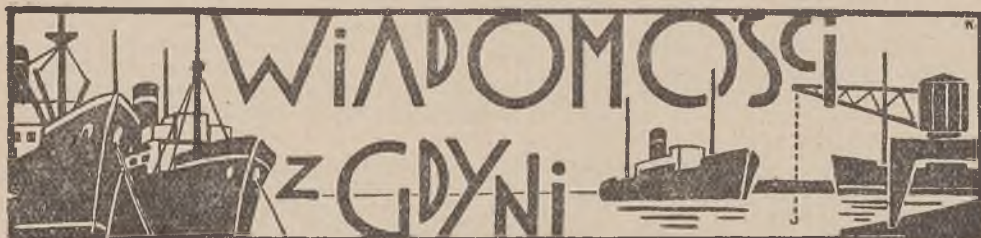
Maszyny i narzędzia rolnicze: W miesiącu sprawozdawczym wywieziono 10 pługów do Afryki Północnej i 182 części płużnych do Finlandji.

Skóry: Skór surowych bydłęcych solonych i cielęcych solonych wywieziono:
skór cielęcych lekkich i ciężkich skór bydłęcych

w kwietniu	566 sztuk	
w maju	4.155 sztuk	954 sztuk
w czerwcu	2.761 sztuk	560 sztuk

Eksport kierowany był do Czechosłowacji i Niemiec.

Dreny: Eksport dren w miesiącu maju wynosił 26,5 ton. Rynkiem zbytu były Niemcy.



DZIESIĘCIOMILJONOWA TONA WĘGLA FIRMY „POLSKAROB“.

Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe „Polskarob“, które stoi na czele polskich firm eksportowych i należy do przedsiębiorstw Wykładów Nauk Administr. i Gospodarczych w Gdyni, i w Gdańsku razem około 16 milionów ton polskiego węgla eksportowego, a w dniu 29 lipca br. przeładuje w Gdyni 10-cio milionową tonę polskiego węgla eksportowego.

W związku z tem odbędzie się dnia 29. bm. msza św. oraz skromna uroczystość, zorganizowana na placu przeładunkowym przedsiębiorstwa w porcie.

Przy tej okazji chcielibyśmy podkreślić zasługi przedsiębiorstwa, położone tak dla eksportu węgla, jak i dla rozwoju portu gdyńskiego oraz polskiej marynarki handlowej. Firma „Polskarob“ działalnością swoją oraz inwestycjami w porcie przyczyniła się w dużej mierze do tego, iż obecnie Gdynia jest największym i najlepiej technicznie wyposażonym portem węglowym na Bałtyku. Będąc jedyne w Polsce prywatne przedsiębiorstwem żeglugowym, „Polskarob“ zyskała przez racjonalną eksploatację swych statków i solidność w stosunkach z zagranicą jaknajlepszą opinię dla naszej floty handlowej i polskich przedsiębiorstw transportowych. Całe szeregi marynarzy i oficerów marynarki handlowej znalazło zatrudnienie i praktykę żeglarską na statkach „Polskarob“, należących do najlepszych jednostek naszej floty i mających wyrobioną opinię w portach zagranicznych.

Z okazji omawianej uroczystości pozwalamy sobie złożyć przedsiębiorstwu i jego Dyrekcji serdeczne powinszowania i życzenia dalszej pomyślanej pracy dla dobra naszego portu i bandery narodowej.

UROCZYSTA INAUGURACJA KOLEGJUM MIĘDZYNARODOWYCH WYKŁADÓW AKADEMICKICH W GDYNI.

W niedzielę, dn. 16 lipca w auli Państw. Szkoły Morskiej w Gdyni odbyła się uroczysta inauguracja II-go roku wykładow w Kolegium Międzynarodowych Wykładów Akademickich im. Marsz. Józefa Piłsudskiego. Inauguracja poprzedzona została kazaniem, które w kaplicy Szkoły Morskiej wygłosił Jego Ekscelencja Ks. Biskup chełmiński Dr. Stanisław Okoniewski, na temat uniwersalizmu i momentu narodowego w życiu kościoła, nawiązując do międzynarodowego charakteru wykładow. Uroczystość inauguracyjna rozpoczęła się przemówieniem pełniącego obowiązki rektora, prorektora Kolegium profesora Dr. Tadeusza Hilarowicza, który przemawiał w języku francuskim, polskim, jugosłowiańskim i niemieckim. Następnie prof. Hilarowicz wniósł okrzyk na cześć Prezydenta Mościckiego i Marszałka Piłsudskiego, powtórzony przez obecnych kilkakrotnie, poczem orkiestra Marynarki Wojennej odegrała hymn narodowy. Z kolei, w zastępstwie nieobecnego p. Waclawa Sieroszewskiego, Prezesa Rady Instytutu Wykładów o Kulturach Narodów Słowiańskich (drugiego działu Kolegium), przemówił wiceprezes Rady tegoż Instytutu p. Dr. Juljusz Benesić, delegat Ministerstwa Oświaty Królestwa Jugosławji (w języku jugosłowiańskim). Następnie prof. Dr. Leon Władysław Biegelisen, wiceprezes Rady Instytutu Międzynarodowych Wykładów Nauk Administracyjnych i Gospodarczych (pierwszego działu Kolegium) przedstawił sprawozdanie z wykładow w r. 1932 i program wykładow tegorocznych. Z kolei p. Wicekomisarz Rządu w Gdyni inż. Włodzimierz Szaniawski odczytał przemówienie Pana Komisarza Rządu Sokola.

Nastąpiły przemówienia: przedstawiciela Związku Izb Przemysłowo-Handlowych R. P., tudzież Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni dyr. Dr. Krupskiego, Dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej komandora Adama Mohuczego i przemówienia przedstawicieli wykładających zagranicznych: Ministra Mikołaja Posta z Wiednia (po niemiecku), prof. Dr. Franciszka Valiny z Pragi (po czesku), prof. Dra Aleksandra Jovanowicza z Belgradu (po jugosłowiańsku), przedstawiciela Związku Miast Czechosłowackich Dra Jaroslawa Safera (po czesku), dyr. Muzeum Morawskiego z Brna prof. Dra Franciszka Pośpiewsila (po czesku). W imieniu Związku Miast Polskich przemówił wicedyrektor tegoż p. Stanisław Pastuszyński, poczem nastąpiły przemówienia przedstawicieli organizacyj urzędniczych: wiceprezesa Zarządu Głównego Stowarzyszenia Urzędników Państwowych p. Starosty Rogowskiego z Torunia, prezesa Zarządu Głównego Związku Pracowników Kolejowych p. Dra Rajmunda Zawojkiego, prezesa Zarządu Głównego Związku Pracowników Samorządu Powiatowego p. Józefa Barańskiego i przedstawiciela Zarządu Głównego Pracowników Miejskich p. Adama Bartoszewskiego. Wreszcie przemawiali przedstawiciele słuchaczy polskich i zagranicznych a mianowicie: p. Hermina Janečkowa w imieniu studentek czechosłowackich (po czesku), p. Preoslav Karszowski (po bułgarsku i po polsku), p. dr. Ini Reichert z Pragi (po czesku), p. Borivoj Cerny z Bratislavy (po słowacku), p. Paul

Vihalem z Tartu (po estońsku), p. Tihomir J. Marković z Belgradu (po jugosłowiańsku) i pp. Nicolau Iliescu z Bukaresztu i Lascar Constantin Pop z Czerniowiec (po rumuńsku), przyczem po każdym przemówieniu orkiestra Marynarki Wojennej odegrała hymn narodowy odnośnego państwa.

Uroczystość zakończył wykład inauguracyjny prof. Dra Adama Krzyżanowskiego z Krakowa, prorektora Uniwersytetu Jagiellońskiego pt. „Środki zwalczania kryzysu“ (w języku polskim i resumé w języku francuskim).

Aula Państwowej Szkoły Morskiej wypełniona była olbrzymią ilością słuchaczy i publiczności. Na uroczystości obecni byli: Prezes Rady Ministrów i Minister W. R. i O. P. p. Janusz Jędrzejewicz, wicewojewoda pomorski Zeydlitz, dyrektor Departamentu Min. W. R. i O. P. p. Karol Makuch, wicemarszałek Sejmu p. Karol Polakiewicz, Kuratorowie okręgów szkolnych pp. Dr. Pollak i Nowicki, Komisarz Rządu p. Sokół, Dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski i liczni inni przedstawiciele miejscowych władz cywilnych i wojskowych.

Uroczystość miała przebieg imponujący i wywarła wielkie wrażenie. Twórca Kolegium, były jego pierwszy rektor, a obecnie urzędujący prorektor prof. Dr. Tadeusz Hilarowicz był przedmiotem powszechnej owacji, a liczni mówcy zagraniczni podkreślali jego zasługi około stworzenia podwalin międzynarodowej uczelni w Gdyni.

W dniu 17 bm. w auli Państwowej Szkoły Morskiej odbyło się uroczyste powitanie przybyłej na Międzynarodowe Wykłady do Gdyni grupy 11-tu studentów węgierskich, którzy przyjechali pod kierownictwem przedstawiciela Związku Zbliżenia Międzynarodowego Młodzieży Akademickiej „Liga“ p. Biedrzyckiego. Studentów węgierskich powitał prorektor prof. Hilarowicz, poczem przemawiali po węgiersku p. Paweł Ruzińska, a po polsku przedstawiciel „Ligi“ Dr. Michał Stein. Następnie odbył się wykład prof. Dra Leopolda Caro „O kierunkach myśli ekonomicznej“.

Tegoż dnia po pol. w sali Instytutu Handlu Morskiego odbyło się uroczyste powitanie Ministra pełnomocnego Rumunji p. prof. Wiktora Cadere, którego Senat Kolegium wybrał na rok 1933/34 rektorem honorowym Kolegium. Po przemówieniu prorektora prof. Hilarowicza w języku polskim i francuskim przemówił p. Minister Cadere, oświadczając, że uważa tę godność za wielki zaszczyt dla siebie i że stworzone przez prof. Hilarowicza dzieło międzynarodowej uczelni w Gdyni powinno być przykładem dla całej ludzkości i wywołuje podziw wszystkich narodów, którzy się z tą instytucją stykają.

Po przemówieniu studenta p. Lascara Constantina Popa w języku rumuńskim odbył się wykład dyrektora Związku Przemysłowców z Krakowa Dra Tadeusza Spitzera o znaczeniu Gdyni dla Czech i Rumunji.

W dniu 18 bm. powitano w auli Państwowej Szkoły Morskiej przybyłych 26 studentów i studentek czechosłowackich, do których przemówił prof. Hilarowicz po polsku, a prof. Valina z Pragi po cze-

sku. na co odpowiedział imieniem młodzieży czechosłowackiej p. Adolf Kania, poczem odbył się wykład prof. Valiny z dziedziny stosunków gospodarczych Czechosłowacji.

WYKŁAD DYREKTORA IZBY W INSTYTUCIE M. W. N. A. i G.

Dyrektor Izby Gdyńskiej, p. Mgr. praw Henryk Krupski, wygłosi dnia 1 sierpnia br. o godz. 11-tej wykład w Instytucie Międzynarodowych Wykładów Administracyjnych i Gospodarczych w Gdyni, na temat eksportu i importu drogą morską przez port gdyński.

OPLATY KOLEJOWE ZA PRZEWÓZ CEBULI Z WĘGIER PRZEZ PORTY POLSKIE.

W ostatnim numerze Dz. T. i Z. K. z ważnością od dnia 20 lipca 1933 r. wprowadzone zostały w ramach czechosłowacko-polskiej taryfy portowej niżej podane opłaty za przewóz cebuli z Węgier od czechosłowacko-węgierskich przejść granicznych do Gdyni i Gdańska.

NOWY REKORD PRZEŁADUNKU DZIENNEGO W GDYNI.

Za dzień 18. bm. ogólny przeładunek towarów w porcie gdyńskim wyniósł 28.585,4 t. Jest to rekordowa cyfra przeładunku dziennego, jakiej dotychczas w porcie naszym nie notowano. Ostatni rekord dzienny w dniu 6 maja br. — wynosił 27.559,8 ton.

ROZBUDOWA CHŁODNI PORTOWEJ W GDYNI.

Komitet ekonomiczny Rady Ministrów zdecydował rozbudowę chłodni portowej w Gdyni. Chłodnia gdyńska odgrywa w chwili obecnej bardzo poważną rolę w naszym handlu zamorskim, służąc do przechowywania łatwo psujących się artykułów spożywczych, wywożonych bądź importowanych przez Polskę. W ciągu ostatnich dwóch lat chłodnia wykazała znaczny rozwój swego udziału w obrotach handlu zamorskiego. W 1931 r. przyjęła chłodnia 4.554 ton towarów, a już w następnym roku 1932 ilość towarów przechowywana w chłodni gdyńskiej wzrosła do kwoty 9.500 ton. Wzrost najlepiej świadczy o potrzebie takiego urządzenia dla rozwoju handlu. W chwili obecnej magazyny i komory chłodni są całkowicie zapełnione.

Ten rozwój chłodni i wielkie usługi, jakie oddaje ona życiu gospodarczemu Polski w szczególności zaś zainteresowanym w eksporcie artykułów rolnych rolnictwu i przemysłowi oraz handlowi spożywczemu, skłoniły rząd do przystąpienia do rozbudowy chłodni. Obecnie chłodnia ma trzy piętra. Według pierwotnego planu miała ona posiadać pięć pięter i do takiej wysokości przystosowane zostały jej fundamenty, instalacje i maszyny. Komitet ekonomiczny uchwalił nadbudowę dwóch dalszych pięter.

Do przeprowadzenia tej nadbudowy Bank Rolny, któremu podlega bezpośrednio chłodnia gdyńska, powoła specjalny komitet, który składać się będzie z przedstawicieli: Banku Rolnego, ministerstwa rolnictwa, ministerstwa przemysłu i handlu oraz ministerstwa skarbu. Koszt nadbudowy wyniesie około półtora miliona złotych.

ZMIANY W ROZKŁADZIE JAZDY OKRĘTÓW Z GDYNI DO AMERYKI.

W związku z organizowaną przez Linję Gdynia—Ameryka wycieczką jesienią do Afryki, Grecji i Turcji, w rozkładzie jazdy okrętów Linji Gdynia—Ameryka zaszyły następujące zmiany:

Okręt „Polonja“, który miał odpłynąć z Gdyni w dniu 25-ym sierpnia do Ameryki Północnej — nie odbędzie tej podróży.

Okręt „Pułaski“, zamiast 14 sierpnia br. — odpłynie z Gdyni do New Yorku w dniu 19-ym sierpnia br. Do Kopenhagi okręt ten przybędzie w dniu 20-ym sierpnia, zaś w dniu 31-ym sierpnia do New Yorku, skąd w dniu 6-ym września rb. odpłynie w drogę powrotną do Gdyni, dokąd przybędzie w dniu 18-ym września w godzinach rannych.

Jak z powyższego wynika, w miesiącu sierpniu rb. odpłynie z Gdyni do New Yorku tylko jeden okręt, a mianowicie „Pułaski“ w dniu 19-ym sierpnia. Następne okręty odpłyną z Gdyni zgodnie z dotychczasowym rozkładem jazdy okrętów linji Gdynia — Ameryka.

INSPEKCJA PORTU PRZEZ PANA PREZESA RADY MINISTRÓW.

W dniu 17 lipca Prezes Rady Ministrów p. Janusz Jędrzejewicz odbył inspekcję portu gdyńskiego w towarzystwie Ministra Przemysłu i Handlu p. dr. F. Zarzyckiego, wiceministra p. T. Lechnickiego, naczelnika Wydziału Żeglugowego M. P. i H. p. F. Rostkowskiego, dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego, komisarza rządu p. Fr. Sokoła i innych. Pan Premier zwiedził szczegółowo magazyny „Polminu“, halę śledziową, chłodnię rybną, magazyn „Mopolu“, Stocznnię Gdyńską, urządzenia przeładunkowe firmy „Progress“ i „Polskarob“, urządzenia taśmowe na nabrzeżu Duńskim, magazyny „Cukroportu“, Chłodnię, Łuszczarnię, Olejarnię, magazyn bawełniany, składy drzewne firmy „Paged“, również budowę magazynu tranzytowego i hali pasażerskiej oraz budowę wiaduktu na ul. Portowej. Po zwiedzeniu portu od strony lądu, Pan Premier objechał port na motorówce „Syrena“. W godzinach popołudniowych Pan Premier, ministrowie i towarzyszące mu osoby udali się na Hel statkiem żeglugi Polskiej „Gdańsk“.

FRANCUSKI MINISTER W GDYNI.

W dniu 19 lipca przyjechał z Warszawy do Gdyni, bawiący obecnie w Polsce minister pełnomocny, główny delegat Francji na konferencję rozbrojeniową w Genewie p. Louis Aubert w towarzystwie przedstawiciela Ministerstwa Spraw Zagranicznych p. rady Sławińskiego. Minister Aubert zwiedził port wojenny w towarzystwie szefa sztabu Dowództwa Floty p. kmdr. Solskiego, następnie przybył do Urzędu Morskiego, gdzie dyrektor Urzędu p. inż. St. Łęgowski udzielił wyjaśnień o porcie gdyńskim. W końcu Minister zwiedził szczegółowo port handlowy w towarzystwie kapitana portu p. kmdr. Kańskiego. Po południu pan minister udał się do Gdańska, gdzie był podejmowany przez Komisarza Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej p. ministra Papee.

FRANCUSKA WYCIECZKA NAUKOWA W GDYNI.

Dnia 24 bm. przyjechała z Warszawy bawiąca obecnie w Polsce wycieczka Związku Inżynierów Dróg i Mostów i Inżynierów Górników z Paryża celem zwiedzenia Gdańska, Gdyni i wybrzeża.

W dniu wczorajszym wycieczka zwiedziła port i zabytki historyczne Gdańska, poczem o godz. 20-tej przybyła do Domu Źdrojowego w Gdyni, gdzie była podejmowana obiadem przez Konsorcjum Francusko-Polskie dla Budowy Portu w Gdyni.

Dnia 26 bm. rano goście francuscy przybyli do Urzędu Morskiego, gdzie w sali konferencyjnej zostali powitani przez Dyrektora Urzędu p. inż. St. Łęgowskiego, następnie wysłuchali referatu w języku francuskim o budowie i rozwoju portu gdyńskiego, wygłoszonego przez Konsula Francuskiego p. Roger Le Goffa. Po wysłuchaniu referatu wycieczka udała się na holownik, którym objęddzała wszystkie baseny portowe oraz zwiedziła szczegółowo budowę kesoń, Chłodnię, Łuszczarnię Ryżu, Olejarnię i urządzenia przeładunkowe.

MINISTER RUMUŃSKI W GDYNI.

Dnia 17 lipca wieczorem przyjechał samochodem z Warszawy poseł nadzwyczajny i minister pełnomocny Królestwa Rumunii p. profesor Victor G. Cadere w towarzystwie radcy legacyjnego p. N. Mishu, celem zwiedzenia miasta i portu oraz zapoznania się z jego urządzeniami. Goście zamieszkali w Domu Zdrojowym, gdzie zostali powitani przez Zarząd Izby Polsko-Rumuńskiej i przedstawicieli Urzędu Morskiego, a wieczorem podejmowani byli obiadem przez Zarząd Izby Polsko-Rumuńskiej w Gdyni. Następnego dnia goście odbyli przejażdżkę motorówką po porcie oraz zwiedzili szczegółowo Chłodnię, Łuszczarnię Ryżu, Olejarnię, magazyn bawełniany, strefę wolnocłową i urzędnia przeładunkowe. Wszelkich wyjaśnień podczas zwiedzenia portu udzielali p. mgr. Koselnik z Urzędu Morskiego oraz p. dr. Kasprowicz, dyr. Rady Interesów Portu. Po południu goście rumuńscy zostali zaproszeni przez Pana Premiera Jędrzejewicza na przejażdżkę statkiem „Gdańsk” na Hel. Po powrocie z Helu p. Minister Cadere oraz radca leg. Mishu udali się do Kolegium Międzynarodowych Wykładów Akademickich w Instytucie Handlu Morskiego, gdzie wysłuchali wykładu prof. Spitzera z Krakowa, a wieczorem wyjechali z Gdyni, udając się w dalszą podróż do Gdańska.

AMBASADOR WŁOSKI W GDYNI.

W dniu 15 lipca przyjechał samochodem z Warszawy do Gdyni, celem zwiedzenia portu ambasador włoski p. Giuseppe Bastianini w towarzystwie radcy handlowego ambasady p. Franco Pietrabissa oraz wicekonsula włoskiego z Gdańska p. Dr. Giovanni Prati. Ambasador Bastianini wraz z otoczeniem przybył do Urzędu Morskiego, gdzie Dyrektor Urzędu p. inż. Łęgowski udzielił informacji o budowie i rozwoju portu gdyńskiego, następnie zwiedzono urządzenia przeładunkowe Skarbobopu, Chłodnię i cały port na motorówce „Syrena”. Wszelkich wyjaśnień w czasie zwiedzenia udzielał Dyrektor Urzędu Morskiego.

PRZYJAZD FLOTY ŁOTEWSKIEJ DO GDYNI.

Dnia 26. bm. przybyła do Gdyni z oficjalną wizytą flota łotewska pod dowództwem dowódcy floty p. kmr. Spade. W skład przybyłej floty wchodzi następujące jednostki: kanonierka „Virsailis”, trawlerzy „Imanta”, „Viesturs”, 2 łodzie podwodne „Ronis” i „Spidola” oraz 2 hydroplany.

Goście łotewscy pozostaną w Gdyni od 26. do 30. bm.

POWRÓT S/S „POLONIA” I S/S „KOŚCIUSZKO” DO GDYNI.

W dniu 18 lipca zawinął do portu gdyńskiego polski statek transatlantyki „Kościuszko”, przywożąc na swym pokładzie z New Yorku oraz z Halifaxu 316 pasażerów oraz ładunek 12 worków poczty i 55 ton drobnicy.

W godzinach rannych zawinął również do portu gdyńskiego statek „Polonia”, który powrócił z wycieczką turystyczną, jaka była zorganizowana przez Polskie Transatlantyczne Tow. Okrętowe do fjordów Norwegji.

ODJAZD S/S „PUŁASKI” DO NEW YORKU.

Dnia 14. bm. wyruszył w kolejną podróż polski statek transatlantyki „Pułaski” do New Yorku zabierając na swym pokładzie 206 pasażerów oraz ładunek 960 work. poczty i 819 ton drobnicy.

STARANIA IZBY HANDLOWEJ POLSKO-WĘGIERSKIEJ O SKIEROWANIE TRANZYTU WĘGIERSKIEGO NA GDYNIĘ.

Izba Handlowa Polsko-Węgierska w Warszawie i jej przedstawiciel w Gdyni Dr. Janusz Rauch (ul. Świętojańska 54) czynią starania w kierunku skierowania na port gdyński tranzytu węgierskiego. Poczyniono już w tej mierze szereg prac przygotowawczych i w najbliższym czasie przybędzie do Gdyni kilku przedstawicieli sfer przemysłowych węgierskich dla zorientowania się na miejscu w możliwościach wykorzystania portu gdyńskiego.

Dyrektor Izby Handlowej Polsko-Węgierskiej p. Henryk Drozdowski będzie miał w dniach 25 i 27 lipca br. dwa wykłady w Instytucie Międzynarodowych Wy-

kładów Nauk Administracyjnych i Gospodarczych w Gdyni, o stosunkach handlowych polsko-węgierskich i handlu kompensacyjnym.

Przy tej okazji odbędzie się konferencja informacyjna w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, dla sfer zainteresowanych, w czwartek, dnia 27 lipca br.

JAK ADRESOWAĆ PRZESYŁKI WYWOZOWE PRZEZ GDYNIĘ?

Eksporтеры polscy, którzy wysyłają swe towary zagranicę drogą morską, winni zwrócić uwagę, by wszelkie przesyłki przeznaczone do załadowania na statki były adresowane: stacja przeznaczenia Gdynia-Port, a nie stacja przeznaczenia Gdynia. Niewłaściwe bowiem adresowanie przyczynia się do opóźnienia wysyłki towarów i niejednokrotnie do wyekspedjowania przesyłek nie najbliższym statkiem.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI.

- s/s „Transport“ oczekiwany dnia 20. bm. po ładunek węgla do Irlandji.
 m/s „Swanholm“ oczekiwany dnia 21. bm. z ładunkiem bawełny i drobnicy z Portów Głównego Meksykańskiego.
 s/s „Catalonia“ oczekiwany dnia 21. bm. z ładunkiem owoców południow. z Sycylii.
 m/s „Erland“ oczekiwany dnia 25. bm. z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu.
 s/s „Iwan“ oczekiwany dnia 25. bm. z ładunkiem drobnicy ze Szwecji.
 m/s „Trolleholm“ oczekiwany dnia 26. bm. z ładunkiem bawełny i drobnicy z Portów Zatoki Meksykańskiej.
 s/s „Borgholm“ oczekiwany dnia 26. bm. z ładunkiem poczty.
 s/s „Jaederen“ oczekiwany dnia 27. bm. z ładunkiem drobnicy z Norwegji.
 s/s „Orient“ oczekiwany dnia 28. bm. z ładunkiem drobnicy z Buenos Aires, Rio de Janeiro i Victoria.
 m/s „Blaland“ oczekiwany dnia 30. bm. po ładunek do Portów Bliskiego Wschodu.
 m/s „Kaaparen“ oczekiwany dnia 2 sierpnia z ładunkiem drobnicy z Połud. Afryki.
 s/s „Akershus“ oczekiwany dnia 4 sierpnia z ładunkiem drobnicy z Oslo.
 s/s „Ivernia“ oczekiwany dnia 4 sierpnia z ładunkiem owoców połud. z Szwecji.
 s/s „Tugela“ oczekiwany dnia 15 sierpnia z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej.
 m/s „Vikingsland“ oczekiwany dnia 15 sierpnia z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu.
 s/s „Melilla“ oczekiwany dnia 15 sierpnia z ładunkiem drobnicy z Casablanki.
 m/s „Toronto“ oczekiwany dnia 27 sierpnia z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYŃIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYŃI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice -- Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
 Baltic Ports — Danzig Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Śląsk	27. 7.	29. 7.	2. 8.	4. 8.	5. 8.
Poseidon	1. 8.	5. 8.	9. 8.	—	12. 8.
Cieszyn	8. 8.	12. 8.	16. 8.	18. 8.	19. 8.
Poseidon	15. 8.	19. 8.	25. 8.	—	26. 8.
Śląsk	22. 8.	26. 8.	30. 8.	1. 9.	2. 9.

- Uwaga:** Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.
Notice: If sufficient cargo ships call also at Viborg and Leningrad. Through B/L to all Finish Ports.

Do Tallinna — Rygi (Tallinn — Riga)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 31. VII.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Nixe — z Gdyni 31. VII.

s/s Mines — z Gdyni 7. VIII.

s/s Mercur — z Gdyni 14. VIII.

s/s Mines — z Gdyni 21. VIII.

s/s Mercur — z Gdyni 28. VIII.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 27. VII. — z Gdańska 29. VII.

s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 3. VIII. — z Gdańska 5. VIII.

s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 10. VIII. — z Gdańska 12. VIII.

s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 17. VIII. — z Gdańska 19. VIII.

s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 24. VIII. — z Gdańska 26. VIII.

- Uwaga:** Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp. Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

- Notice:** Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdańska 3. VIII. — z Gdyni 4. VIII.

s/s Akershus — z Gdańska 17. VIII. — z Gdyni 18. VIII.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdańska 28. VII. — z Gdyni 31. VII.

s/s Ursa — z Gdańska 17. VIII. — z Gdyni 19. VIII.

- Uwaga:** Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

- Notice:** Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Malmö — Helsingborg — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 22. VII. — z Gdańska 24. VII.

s/s Icoda — z Gdyni 5. VIII. — z Gdańska 7. VIII.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 26. VII.

s/s Borgholm — z Gdyni 10. VIII.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 25. VII.

s/s Ingeborg — z Gdyni 20. VIII.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 10. VIII.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 24. VII.

s/s Little Evy — z Gdyni 5. VIII.

s/s Little Evy — z Gdyni 14. VIII.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Hinrich — z Gdyni 1. VIII. — z Gdańska 5. VIII.

s/s Lisbeth — z Gdyni 8. VIII. — z Gdańska 12. VIII.

s/s Sylt — z Gdyni 15. VIII. — z Gdańska 19. VIII.

s/s Birgit — z Gdyni 22. VIII. — z Gdańska 26. VIII.

s/s Samland — z Gdyni 29. VIII. — z Gdańska 2. IX.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów, położonych nad Łabą.**Notice:** Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.**Do Bremy (Bremen)**

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Nixe — z Gdańska 29. VII.

s/s Uranus — z Gdańska 5. VIII.

s/s Mines — z Gdańska 12. VIII.

s/s Mercur — z Gdańska 19. VIII.

s/s Mines — z Gdańska 26. VIII.

Do Amsterdamu (Amsterdam)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nereus — z Gdyni 31. VII.

Statek odchodzi z Gdyni w każdą niedzielę, z Gdańska w każdy wtorek. — Sailing from Gdynia every Sunday, from Danzig every Tuesday.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów nadreńskich i nad Menem oraz do wszystkich portów zamorskich.**Notice:** Through B/L to all Rhenish and Main River Ports and to all transatlantic Ports.**Do Rotterdamu (Rotterdam)**

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 25. VII. — z Gdańska 28. VII.

s/s Tczew — z Gdyni 1. VIII. — z Gdańska 4. VIII.

s/s Śląsk — z Gdyni 8. VIII. — z Gdańska 11. VIII.

s/s Tczew — z Gdyni 15. VIII. — z Gdańska 18. VIII.

s/s Cieszyn — z Gdyni 22. VIII. — z Gdańska 25. VIII.

s/s Tczew — z Gdyni 29. VIII. — z Gdańska 1. IX.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i innych miejscowości holenderskich oraz do portów reńskich.**Notice:** Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

- s/s Hector — z Gdyni 27. VII. — z Gdańska 29. VII.
 s/s Fortuna — z Gdyni 31. VII. — z Gdańska 2. VIII.
 s/s Condor — z Gdyni 3. VIII. — z Gdańska 5. VIII.
 s/s Elin — z Gdyni 7. VIII. — z Gdańska 9. VIII.
 s/s Achilles — z Gdyni 10. VIII. — z Gdańska 12. VIII.
 s/s Butt — z Gdyni 14. VIII. — z Gdańska 16. VIII.
 s/s Scanyork — 2. IX.
 s/s Pylades — z Gdyni 17. VIII. — z Gdańska 19. VIII.
 s/s Orest — z Gdyni 21. VIII. — z Gdańska 25. VIII.
 s/s Condor — z Gdyni 24. VIII. — z Gdańska 26. VIII.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantycznych i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

- s/s Cieszyn — z Gdyni 25. VII. — z Gdańska 28. VII.
 s/s Śląsk — z Gdyni 8. VIII. — z Gdańska 11. VIII.
 s/s Cieszyn — z Gdyni 22. VIII. — z Gdańska 25. VIII.
 s/s Śląsk — z Gdyni 5. IX. — z Gdańska 8. IX.

Uwaga: Pilne przesyłki drobnicowe do Antwerpji mogą być wysyłane na s/s „Teczew“ via Rotterdam, kursującym w tygodniach wypadających.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

- s/s Condor — z Gdyni 3. VIII. — z Gdańska 5. VIII.
 s/s Butt — z Gdyni 14. VIII. — z Gdańska 16. VIII.
 s/s Condor — z Gdyni 24. VIII. — z Gdańska 26. VIII.

Do Antwerpji — Gandawy — Brukseli — Ostendy
(Antwerp — Ghent — Brussel — Ostend)

Polska Agencja Morska (PAM)

- s/s Ellavore — z Gdyni 28—29. VII.
 s/s Bravore — z Gdyni 10. VIII.

Do Leith — Grangemouth.

F. G. Reinhold Ltd.

- s/s Majorca — z Gdyni 29. VII.

Odjazd w każdą sobotę. — Sailing every Saturday.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich większych portów Szkocji, Anglii Północnej i Irlandji.

Notice: Through B/L to all ports of Scotland, North-England and Ireland.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

- s/s Warszawa — z Gdańska 2. VIII. — z Gdyni 3. VIII.
 s/s Warszawa — z Gdańska 16. VIII. — z Gdyni 17. VIII.
 s/s Warszawa — z Gdańska 30. VIII. — z Gdyni 31. VIII.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

- s/s Baltonia — z Gdańska 25. VII. — z Gdyni 27. VII.
 s/s Baltonia — z Gdańska 8. VIII. — z Gdyni 10. VIII.
 s/s Baltonia — z Gdańska 22. VIII. — z Gdyni 24. VIII.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 26. VII. — z Gdyni 27. VII.
s/s Lublin — z Gdańska 2. VIII. — z Gdyni 3. VIII.
s/s Lwów — z Gdańska 9. VIII. — z Gdyni 10. VIII.
s/s Lublin — z Gdańska 16. VIII. — z Gdyni 17. VIII.
s/s Lwów — z Gdańska 23. VIII. — z Gdyni 24. VIII.
s/s Lublin — z Gdańska 30. VIII. — z Gdyni 31. VIII.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 31. VII.
s/s Skjöld — z Gdyni 16. VIII.

Do Neapol — Livorno — Genua — Catania — Messina — Palermo — Casablanca — Tanger — Ceuta — Mellila — Oran — Alger

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tuła — z Gdyni 31. VII.

Do portów sycylijskich — Catania — Messina — Palermo (Sicilian Ports)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Randi — z Gdyni 28. VII.
s/s Neptun — z Gdyni 9. VIII.
s/s Dagmar — z Gdyni 22. VIII.
s/s Karla — z Gdyni 2. IX.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Randi — z Gdyni 28. VII.
s/s Neptun — z Gdyni 9. VIII.
s/s Dagmar — z Gdyni 22. VIII.
s/s Karla — z Gdyni 2. IX.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Saron — Livorno — Civitavecchia — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Neapel — z Gdyni/Gdańska 26—27. VII.

Pasajes — Bilbao — Santander — Musel (Gijon) — Lizbona — Vigo — La Coruna — Oporto — Huelva — Cadiz — Sevilla — Gibraltarc — Tanger — Mellila — Ceuta — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyantey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetnan — Fedhala.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni/Gdańska 12—15. VIII.
s/s Lisboa — z Gdyni/Gdańska 10—12. IX.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.

Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 500 ton.

**Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrii — Turcji — Grecji —
portów Morza Czarnego**
(Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

- m/s Blaland — z Gdyni 31. VII. — z Gdańska 28. VII.
m/s Vikingland — z Gdyni 14. VIII. — z Gdańska 15. VIII.
s/s Roland — z Gdyni 31. VIII. — z Gdańska 1. IX.
m/s Hemland — z Gdyni 6. IX. — z Gdańska 7. IX.
m/s Nordland — z Gdyni 12. IX. — z Gdańska 11. IX.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

- s/s Scanyork — z Gdyni 31. VII.
s/s City of Fairbury — z Gdyni 7. VIII.
s/s Scanmail — z Gdyni 16. VIII.
s/s Scanpenn — z Gdyni 25. VIII.
s/s Scanyork — z Gdyni 12. IX.
s/s Sagaporack — z Gdyni 20. IX.
s/s Scanmail — z Gdyni 28. IX.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

- s/s Pułaski — z Gdyni 14. VIII.

Do Ameryki Południowej (South America)

Polska Agencja Morska (PAM)

- s/s Pacific — z Gdyni 31. VII.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

- s/s Bore VIII — w pierwszej połowie sierpnia/First Half of August
s/s Herakles — w drugiej połowie sierpnia/Second Half of August

**Do Cape Town — Mossel Bay — Algoa Bay — East London —
Lourenco Marques — Durban.**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

- m/s Kaaparen — z Gdyni/Gdańska 2. VIII.
m/s Gunnaren — z Gdyni/Gdańska 30. VIII.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

**Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte
in Gdynia und Danzig.**

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice —
Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

- | | |
|------------------------|-------------------------|
| Sailings from New York | Due to arrive at Gdynia |
| Odjazdy z Nowego Yorku | Oczekiwane w Gdyni |
| s/s Scanpenn 1. VIII. | |
| s/s Scanyork 19. VIII. | |
| s/s Scanmail 5. VIII. | |
| s/s Scanpenn 15. VIII. | |
| s/s Scanyork 2. IX. | |

Filadelfja (Philadelphia) — Gdynia**American Scantic Line**

Due to arrive at Gdynia

Oczekiwane w Gdyni.

s/s City of Fairbury — 29. VII.

s/s Scanmail — 5. VIII.

s/s Scanpenn — 15. VIII.

Nowy York — Halifax — Gdynia**Linja Gdynia—Ameryka (PAM)**Sailings from New York
Odjazdy z Nowego YorkuDue to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni

s/s Pułaski — 29. VII.

s/s Kościuszko — 6. VIII.

s/s Pułaski — 30. VIII.

s/s Pułaski — 10. VIII.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk**„Żegluga Polska“ S. A.**

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Poseidon	26. 7.	—	29. 7.
Śląsk	2. 8.	4. 8.	5. 8.
Poseidon	9. 8.	—	12. 8.
Cieszyn	16. 8.	18. 8.	19. 8.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)**Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.**

Daty odjazdów — Sailings

	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Hinrich	29. 7.	1. 8.	5. 8.
Lisbeth	5. 8.	8. 8.	12. 8.
Sylt	12. 8.	15. 8.	19. 8.
Birgit	19. 8.	22. 8.	26. 8.
Samland	26. 8.	29. 8.	2. 9.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)**„Żegluga Polska“ S. A.**

z Rotterdamu s/s Tczew 29. VII.

z Rotterdamu — s/s Cieszyn 5. VIII.

z Rotterdamu — s/s Tczew 12. VIII.

z Rotterdamu — s/s Śląsk 19. VIII.

z Rotterdamu — s/s Tczew 26. VIII.

z Rotterdamu — s/s Cieszyn 2. IX.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Rotterdam	Gdynia	Gdańsk
Condor	29. 7.	5. 8.	5. 8.
Elin	1. 8.	7. 8.	9. 8.
Achilles	5. 8.	10. 8.	12. 8.
Butt	8. 8.	14. 8.	16. 8.
Pylades	12. 8.	17. 8.	19. 8.
Orest	15. 8.	21. 8.	25. 8.
Condor	19. 8.	24. 8.	26. 8.
Elin	22. 8.	28. 8.	30. 8.
Achilles	26. 8.	31. 8.	2. 9.
Butt	29. 8.	4. 9.	6. 9.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

z Antwerpji — s/s Cieszyn 2. VIII.

z Antwerpji — s/s Śląsk 16. VIII.

z Antwerpji — s/s Cieszyn 30. VIII.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Antwerp	Daty odjazdów — Sailings		
		Rotterdam	Gdynia	Gdańsk
s/s Condor	27. 7.	29. 7.	5. 8.	5. 8.
s/s Butt	5. 8.	8. 8.	14. 8.	16. 8.
s/s Condor	17. 8.	19. 8.	24. 8.	26. 8.
s/s Butt	26. 8.	29. 8.	4. 9.	6. 9.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Daty odjazdów — Sailings	
	Brema	Gdynia
s/s Minos	5. 8.	7. 8.
s/s Mercur	10. 8.	14. 8.
s/s Minos	17. 8.	21. 8.
s/s Mercur	24. 8.	28. 8.
s/s Minos	31. 8.	4. 9.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu — s/s Warszawa lub substyt. 24. 8. — przyjazd do Gdańska 27. 8.

z Londynu — s/s Warszawa lub substyt. 7. 9. — przyjazd do Gdańska 10. 9.

z Londynu — s/s Warszawa lub substyt. 21. 9. — przyjazd do Gdańska 24. 9.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull — s/s Lwów 5. VIII. — przyjazd do Gdańska 6. VIII.

z Hull — s/s Lublin 10. VIII. — przyjazd do Gdańska 15. VIII.

z Hull — s/s Lwów 17. VIII. — przyjazd do Gdańska 20. VIII.

Zachodnia Norwegja (West Norway) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Trondheim	Bergen	Haugesund	Gdynia
s/s Jaederen	24. 7.	26. 7.	27. 7.	31. 7.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia**Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia**

F. G. Reinhold Ltd.

z — from

Bordeaux—La Pallice

z — from

Havre — Dunkirk

s/s Tiber — około (about) 24—25. VII.

s/s Tiber — około (about) 29—31. VII.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Marsylja	Genua	Livorno	Neapol	Catania	Messina	Palermo	Gdynia
s/s Caledonia	—	22. 7.	24. 7.	—	28. 7.	29. 7.	31. 7.	17. 8.
s/s Abania	—	—	—	—	11. 8.	12. 8.	14. 8.	5. 9.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk (Spain — Gdynia—Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Tarragona	Gandia	Valencia	Alicante	Cartagena	Malaga
s/s Iberia	22. 7.	--	24. 7.	25. 7.	26. 7.	27. 7.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Derindje	Bułgarja	Istanbul	Izmir	Pireus	Aleksandrja	Gdynia
m/s Vikingland	—	14. 7.	—	—	—	25. 7.	12. 8.
m/s Nordland	9. 8.	12. 8.	15. 8.	18. 8.	14. 8.	—	—
m/s Gotland	16. 8.	—	—	—	—	20. 8.	—
m/s Erland	—	25. 8.	26. 8.	5. 9.	29. 8.	—	—

Porty Golfu — Gdynia

Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdynia/Gdańsk
m/s Vasaholm	5. 8.	15. 8.	21. 8.	18. 9.
m/s Toledo	19. 8.	51. 8.	—	50. 9.
m/s Lagaholm	28. 8.	5. 9.	—	27. 9.
m/s America	8. 9.	15. 9.	28. 9.	19. 10.
m/s Svaneholm	25. 9.	50. 9.	—	28. 10.
m/s Toriogas	28. 9.	5. 10.	—	27. 10.

Casablanca — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

z Casablanca — s/s Mellila 25. VII. — przyjazd Gdynia/Gdańsk 11. VIII.

z Casablanca — s/s Lisboa 20-25. VIII. — przyjazd Gdynia/Gdańsk 10-12. IX.

Buenos Aires — Gdynia/Gdańsk

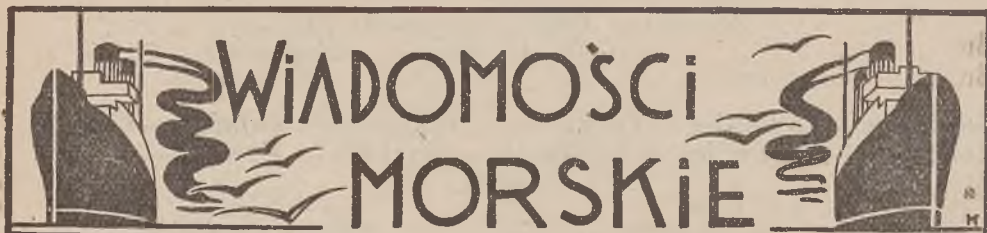
Bergenske Baltic Transports Ltd.

z Buenos Aires — s/s Mercator w I-szej połowie sierpnia.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Santos	Rio de Janeiro	Victoria	Gdynia
s/s Mercator	16. 8.	18. 8.	20. 8.	20. 9.



UNIERRUCHOMIONY TONAŻ NIEMIECKI.

Z początkiem lipca br. były unieruchomione 182 statki niemieckie o pojemności 705.051 ton brutto, t. j. około 20,4% całej floty niemieckiej. W porównaniu z poprzednim miesiącem unieruchomiony tonaż zmalał o 6,6%. Jeszcze w maju br. było unieruchomionych 519 statków o pojemności 1.008.575 ton, t. j. 29%. W lipcu ub. roku było unieruchomionych 560 statków o pojemności 1.269.777 ton, t. j. 52,6%.

ANGIELSKIE STAWKI FRACHTOWE W CZERWCU BR.

Według danych Angielskiej Izby Morskiej (Chamber of Chipping) wskaźnik liczbowy frachtów w czerwcu br. wynosił 18.10 t. j. był o 5.84% wyższy niż w maju br. i 5.85% wyższy niż w czerwcu ub. roku.

Stawki w „time-charter“ pozostały na poziomie poprzedniego miesiąca, t. j. wynosiły 14.94. Jeżeli przyjmiemy za rok 1915 stawkę 100, to w miesiącu sprawozdawczym wskaźnik liczbowy frachtów wynosił 77,55. Należy jednak zaznaczyć, że w wypadku wzięcia pod uwagę wartości złotowej spadek byłby znacznie większy.

BUDOWA NOWEGO ELEWATORA ZBOŻOWEGO W PORCIE OSLO.

Już w najbliższym czasie przystąpi się w Oslo do budowy nowego elewatora zbożowego. Rząd norweski udzielił na ten cel sumę 2,3 milj. koron.

RUCH STATKÓW W KANALE KIŁOŃSKIM.

W miesiącu maju br. przeszło przez kanał kiloński 3.779 statków o pojemności 1.16 milj. R. T. W porównaniu z poprzednim miesiącem ruch statków wzrósł o 21%; w porównaniu zaś z majem ub. roku wynosi wzrost ruchu około 7%.

RUCH STATKÓW W KOPENHADZE.

W miesiącu czerwcu br. zawinęły do portu kopenhaskiego 2.681 statki o pojemności 578.241 R. T., podczas gdy w maju br. zawinęły 2.063 statki o pojemności 543.368 R. T.

Kolejność bander była następująca:

Danja	2.051 statków o pojemności	365.812 R. T.
Szwecja	443 statków o pojemności	81.435 R. T.
Norwegja	11 statków o pojemności	13.480 R. T.
Niemcy	88 statków o pojemności	25.802 R. T.
Anglja	15 statków o pojemności	13.644 R. T.
Francja	1 statek o pojemności	813 R. T.
Finlandja	27 statków o pojemności	18.361 R. T.
Holandja	23 statków o pojemności	22.411 R. T.
Łotwa	5 statków o pojemności	6.291 R. T.
Estonja	6 statków o pojemności	2.273 R. T.
Islandja	3 statków o pojemności	2.569 R. T.
Ameryka	6 statków o pojemności	19.238 R. T.
Grecja	1 statek o pojemności	2.292 R. T.
Polska	1 statek o pojemności	3.820 R. T.

2.681 statków o pojemności 578.241 R. T.

WZROST OBROTÓW TOWAROWYCH W HAMBURGU.

Według danych Departamentu Statystycznego, obroty towarowe portu hamburskiego w miesiącu maju br. zwiększyły się w porównaniu z kwietniem br. w następujący sposób: na wejściu o 8,3%, na wyjściu zaś 4,1%. W miesiącu sprawozdawczym przywieziono przez Hamburg 1.20 milj. ton towarów, wywieziono zaś 0.59 milj. ton.

W porównaniu z majem ub. roku wzrost obrotów towarowych na wejściu wyniósł 5.4%, na wyjściu zaś 8.1%. W imporcie wzrósł przede wszystkim przeładunek produktów spożywczych i surowców, również w eksporcie wzrost przeładunków dotyczy produktów spożywczych.

RUCH PORTOWY W KRÓLEWCU.

Ruch w porcie królewieckim w miesiącu czerwcu wykazuje w porównaniu z majem br. przy wejściu pewien, jakkolwiek niewielki, wzrost zarówno pod względem ilości statków, jak i ogólnego tonażu. W porównaniu z czerwcem ub. r. ruch w porcie królewieckim przedstawia się znacznie korzystniej. W miesiącu sprawozdawczym szczególnie silnie zwiększyła się ilość statków pod banderą niemiecką (171 z ogólnej liczby 194).

Weszło:

czerwiec 1933	194 statków o pojemności 232.222 m ³ netto
czerwiec 1932	154 statków o pojemności 170.828 m ³ netto
maj 1933	180 statków o pojemności 221.241 m ³ netto

Wyszło:

czerwiec 1933 172 statków w tem 113 statków, 58 żaglowców motorowych i 1 statek tankowy

czerwiec 1932 151 statków

Kolejność bander była następująca: Niemcy 173 (102 statki, 67 żaglowców motorowych i 2 statki tankowe), Holandia 6. Danja 4, Norwegja 3, Szwecja 3, Anglja 2, Francja 2, Łotwa 1, Estonia 1, Gdańsk 1.

Przywóz: Przeładunek głównych towarów masowych, a mianowicie materiałów opałowych, papierówki i tomasyny był stosunkowo bardzo znaczny, podczas gdy przywóz miału siarkowego, materiałów budowlanych, paszy i wreszcie zboża nieco spadł.

Import poszczególnych towarów przedstawiał się następująco: węgiel kamienny 43.000 t. w tem 40.000 t. z Westfalji i 3.000 t. z Anglii, koks 2.600 t., brykiety 1.300 t., oleje mineralne 9.200 t., tomasyna 12.800 t., cement 3.500 t., papierówka 14.500 t., pasze 3.000 t., zboże (głównie jęczmień i owies) 2.600 t., śledzie 1.131 beczek i 750 półbeczek.

Pozatem wapień, wapno, kreda, makuchy, drzewo użytkowe, drzewo tarte, otręby i strączkowe w mniejszych ilościach.

Wywóz. Wywóz z portu królewieckiego w czerwcu był, w przeciwieństwie do importu, bardzo niezadawalniająca. Wywóz drzewa i celulozy odbywał się w bardzo wąskich granicach. Oprócz kilku regularnych statków towarowych, 19 żaglowców i 5 statków wywoziło drzewo, względnie celulozę zagranicę. Drzewo poszło przeważnie do Fryzji Wschodniej (Ostfriesland), Szlezwig-Holsztynu i Berlina; ładunki celulozy do Hamburga, Anglii i Francji. Około 46% okrętów opuściło port z balastem, względnie z resztkami ładunków, m. in. statki, które przywoziły papierówkę z Rosji Sow. i Finlandji.

RUCH W PORCIE KRÓLEWIECKIM W I PÓŁROCZU 1935.

W czasie od 1 stycznia do 30 czerwca 1933 wpłynęło do portu królewieckiego ogółem 986 statków o pojemności 1.108.923 m³ netto, podczas gdy w tym samym okresie 1932. r. było tylko 756 statków o pojemności 816.393 m³ netto. Oznacza to, że ilość statków wzrosła o około 30% i pojemność o blisko 36%. Z ogólnej ilości 986 statków przy wejściu 815 znajdowało się pod banderą niemiecką. Narodowość pozostałych statków obcych przedstawia się następująco: Danja 43, Szwecja 35, Holandia 31, Norwegja 19, Łotwa 9, Anglja 8, Estonia 8, Francja 8, Gdańsk 2, Rosja Sow. 2, Czechosłowacja 2, Grecja 1, Litwa 1, Panama 1, Finlandja 1. Wśród przybyłych okrętów znajdowało się 605 statków, 370 żaglowców i 11 statków tankowych. Wyszło 595 statków, 358 żaglowców i 10 statków tankowych.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE.

W miesiącu czerwcu br. zawinęło do portu w Rotterdamie 821 statków o pojemności 1.279.343 T. N. W tym samym miesiącu ub. r. zawinęło do Rotterdamu 856 statków o pojemności 1.271.066 T. N.

W pierwszym półroczu br. zawinęło do portu rotterdamskiego 4.807 statków o pojemności 7.329.722 T. N., podczas gdy w tym samym okresie ub. roku zawinęło 4.981 statków o pojemności 7.405.329 T. N. W chwili obecnej znajdują się unieruchomione w porcie rotterdamkim 53 statki, w tem 26 holenderskich, 16 angielskich, 7 francuskich, 2 niemieckie i 2 norweskie.

RUCH OKRETOWY W I-SZYM PÓŁROCZU 1933 R. I 1932 R. W HAMBURGU, ANTWERPJI, NEW-WATERWAY I ROTTERDAMIE.

	Hamburg		Antwerpja	
1933	8.672 statków	8.812.386 ton	4.769 statków	8.468.179 ton
1932	9.277 statków	9.115.928 ton	4.606 statków	8.260.148 ton
różnica	— 605 statków	— 505.542 ton	+ 163 statków	+ 208.031 ton
	New Waterway		Rotterdam	
1933	5.650 statków	9.220.621 ton	4.544 statków	6.825.029 ton
1932	5.747 statków	9.700.059 ton	4.746 statków	7.065.550 ton
różnica	— 117 statków	— 479.438 ton	— 202 statków	— 242.521 ton

WIADOMOŚCI

CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WARUNKI DLA TRANZAKCYJ KOMPENSACYJNYCH.

W związku z zapytaniami, skierowanemi do Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Ministerstwo wyjaśnia, że następujące warunki dla transakcyj kompensacyjnych winny być bezwzględnie przestrzegane przez instytucje powiernicze.

1. Ceny towarów importowanych nie mogą być niższe od cen rynkowych krajów dostawy z dodaniem kosztów przewozu do granicy polskiej; w wypadku stwierdzenia zapłaty przez importera sumy większej od podanej przezeń w fakturze (przelewy poza clearingowe), Ministerstwo odmówi na przyszłość takiemu importerowi przyznawania pozwoleń przywozu.
2. Eksporterzy, ubiegający się o pokrycie swych należności w drodze rozrachunku z instytucją powierniczą, winni składać instytucji deklaracje (zgłoszenia) z określeniem terminów, ilości i wartości towarów, zgłoszonych do wywozu.
3. Transakcje importowe, oparte na kredycie wekslowym, mogą być traktowane przez powiernika indywidualnie, t. zn. związane mogą być jedynie z konkretnymi transakcjami eksportowymi, przytem powiernik winien przestrzegać, aby suma i termin udzielonego kredytu przez dostawcę importera nie przekraczały warunków, udzielanych odbiorcy przez naszego eksportera.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU DO WŁOCH DRZEWA NA SKRZYNKI DO POMARAŃCZ.

W tej chwili niema widoków na eksport z Polski do Włoch skrzynek gotowych do przesyłania owoców południowych głównie zaś pomarańcz.

Skrzynki fabrykuje się na miejscu, wedle dawanych wzorów i wymiarów, zależnie od właściwości owoców w poszczególnych sezonach.

Istnieją natomiast duże możliwości w dziedzinach wprowadzenia na rynek włoski drzewa do wyrobu skrzynek, które do tej pory sprowadza się z Jugosławii i Sowieców.

Drzewo sprowadza się w następujących rozmiarach:

	Oznaczenie handlowe
1) Deski 2,25 m. długości	
25/30 cm. szerokości	9/10
20/22 mm. grubości	
2) Deski (zmienia się tylko szerokość, długość i grubość ta sama)	
szerok. 22/24 cm.	8
„ 18/20 cm.	7
„ 16/18 cm.	6
„ 15/14 cm.	5
„ 10/12 cm.	4
„ 8/9 cm.	3
3) „Cortame“ czyli odpadki	
szerokość 0/55 cm.	
długość 55 albo 70 cm.	

Deski te są z drzewa bukowego.

Z desek tych wyrabia się skrzynki w ten sposób, iż przecina się przez długość dzieląc jedną deskę na trzy jednakowe deski, z których wyrabia się kilkanaście deszczulek, według oznaczonych rozmiarów skrzynek.

Ceny import. desek: cif Katanja:
 Lit. 180.— za metr kub. kwalitet: 9/10
 Lit. 160.— za metr kub. kwalitet: 8, 7, 6, 5, 4, 3,
 Lit. 140.— za metr kub. kwalitet: cortame.

NAJNOWSZY WYKAZ TOWARÓW, DOPUSZCZONYCH DO KOMPENSACYJNEGO WYWOZU.

NAZWA TOWARU	Cena orientacyjna zaświadczeń kompensacyjnych	Kierunek wywozu	U w a g i
1. Drób bity	17,5%	Zgodnie z podanym w Monitorze Polskim Nr. 40. p. 44.	dopuszczono od 19 lutego 1952 r.
2. Kompletory skrzynkowe (deszczulki do opakowania)	14%	Zgodnie z podanym w Monitorze Polskim Nr. 40. p. 44.	dopuszczono od 19 lutego 1952 r.
3. Przetwory owocowe i warzywne wszelkie, także w puszkach	17,5%	Zgodnie z podanym w Monitorze Polskim Nr. 40. p. 44.	dopuszczono od 19 lutego 1952 r.
4. Maszyny rolnicze	14%	Zgodnie z podanym w Monitorze Polskim Nr. 40. p. 44.	dopuszczono od 19 lutego 1952 r.
5. Blacha ocynkowana	10,5%	Zgodnie z podanym w Monitorze Polskim Nr. 40. p. 44.	dopuszczono od 19 lutego 1952 r.
6. Przetwory mięsne (również szynki) wędzone, suszone lub konserwowane, także w puszkach oraz sojone i peklowane za wyjątkiem bekonów i szyniek peklowanych	10,5%	Tylko przez porty polskiego obszaru celnego	dopuszczono od 15 października 1952.
7. Bibułka papierosowa	14%	Zgodnie z podanym w Monitorze Polskim	dopuszczono od 19 lutego 1952.
8. Bibułka marszczona, bibułka kolorowa (serwety deseniowe, papiery fantazyjne itp.) koronki papierowe	14%	Zgodnie z podanym w Monitorze Polskim	dopuszczono od 2 kwietnia 1952.
9. Rękawiczki skórzane	14%	Zgodnie z podanym w Monitorze Polskim	odprawa tylko w urzędach poczt. celn. w Warszawie i Wilnie dopuszczono od 2 kwietnia 1952.
10. Gotowe wyroby bawełniane dziane bez dodatków lub z dodatkami (tkanin, guzików itp. (objęte pp. 9 i 10 rozporządzenia w sprawie zwrotu cła przy wywozie gotowych wyrobów włókienniczych Dz. 11) 51. p. 870.	10,5%	Zgodnie z podanym w Monitorze Polskim	dopuszczono od 15 sierpnia 1952.
11. Getry, berety	10,5%	Zgodnie z podanym w Monitorze Polskim	dopuszczono od 19 lutego 1952 r.
12. Naczynia blaszane i emaljowane	10,5%	tylko przez porty polskiego obszaru celnego	dopuszczono od 1 listopada 1952.

WARTOŚCI WYWICZAJONEGO TOWARU

NAZWA TOWARU	Cena orientacyjna zaświadczeń kompensacyjnych	Kierunek wywozu	U w a g i
15. Maszyny włókiennicze	10,5%	tylko przez porty polskiego obszaru celnego	dopuszczone od 1 listopada 1932.
14. Aparaty radiowe i ich części	10,5%	tylko przez porty polskiego obszaru celnego	dopuszczone od 1 listopada 1932.
15. Krochmal i mączka ziemniaczana	10,5%	tylko przez porty polskiego obszaru celnego	dopuszczone od 1 listopada 1932.
16. Bigosy wszelkie także w puszkach	14%	tylko przez porty polskiego obszaru celnego	dopuszczone od 15 października 1932.
17. Syrop ziemniaczany dekstryna i glukoza	10,5%	zgodnie z podanym w Monitorze Polskim	dopuszczone od 1 listopada 1932.
18. Odzież, wyroby dziane (objęte pp. 18, 19, 20, 21, 22, rozporządzenia w sprawie zwrotu cła przy wywozie gotowych wyrobów włókienniczych Dz. U. 111) 51, p. 870.	10,5%	zgodnie z podanym w Monitorze Polskim	dopuszczone od 19 lutego 1932.
19. Konserwy rybne w puszkach	17,5%	tylko przez porty polskiego obszaru celnego	
20. Grzyby marynowane w puszkach i słojach	17,5%	tylko przez porty polskiego obszaru celnego	
21. Drzewo tarte przynajmniej z dwóch stron, heblowane, fugowane, szpuntowane, rowkowane, dłutowane, weinane, falcowane, świdrowane	10,5%	tylko do krajów zamorskich pozaeuropejskich przez porty polskiego obszaru celnego	dopuszczone od 15 kwietnia 1932.
22. Klepki i denka beczkowe, bukowe do opakowania masła	10,5%	przez porty polskiego obszaru celnego	
25. Deszczulki i tafle posadzkowe z drzewa	15,4%	przez porty polskiego obszaru celnego	dopuszczone od 15 kwietnia 1932.
24. Meble gięte	10,5%	tylko do krajów zamorskich pozaeuropejskich przez porty polskiego obszaru celnego	dopuszczone od 1 lipca 1935.
24a. Meble wszelkie z drzewa oprócz giętych oraz ich części	10,5%	przez Gdynię i Gdańsk	dopuszczone od 20 maja 1935.
25. Wyroby z drzewa, stolarskie, tokarskie i rzeźbiarskie z malowidłami, połączone, posrebrzane, bronzowane, również z innymi ozdobami t. zw. wyroby ludowe	14%	przez Gdynię, Zbąszyń, Zbrzydowice, Warszawa-Główna (urząd pocztowy)	dopuszczone od 1 czerwca 1935.
26. Gęsi żywe	8,05%	tylko przez Gdynię i Gdańsk	dopuszczone od 1 lipca do 31 listopada 1935 r.

wartości wywiozowego towaru

NAZWA TOWARU	Cena orientacyjna zaświadczeń kompensacyjnych	Kierunek wywozu	U w a g i
27. Jaja	6,5%	tylko przez Gdynię i Gdańsk	dopuszczone od 15. 6. do 15. 9. 35 r.
28. Masło krowie	50%	tylko przez Gdynię i Gdańsk	dopuszczone od 20 czerwca 1935.
29. Dykty klejone	10,5%	tylko przez Gdynię i Gdańsk do krajów zamorskich pozaeuropejskich	
30. Tkaniny wełniane z przędzy czesankowej (w taryfie celnej poz. 199. p. 1 oraz uwaga o ile odnosi się do p. 1.)	5,95%	przez Gdynię i Gdańsk tylko do krajów zamorskich pozaeuropejskich	dopuszczone od 10 czerwca 1935.
31. Meble wszelkie z drzewa oprócz giętych oraz ich części	10,5%	przez Gdynię i Gdańsk	dopuszczone od 20 maja 1935.
32. Jaja	5,15%	przez Zebrydowice, do Włoch i Hiszpanji	dopuszczone od 5 lipca 1935.
33. Forniery nieklejone (deszczułki, zwoje o grubości 5 mm i mniej)	6%	Gdynia-Gdańsk-Hafenkanal wywóz morzem	dopuszczone od 20 lipca 1935.
34. Fryzy dębowe	5,05%	Gdynia-Gdańsk-Hafenkanal wywóz morzem	dopuszczone od 20 lipca 1935.
35. (z poz. 198 tar. cel.) Wołoki i materje wołokowe z sierści i wełny, oraz wyroby z nich	5%	rynki pozaeuropejskie drogą przez porty polskiego obszaru celnego	dopuszczone od 20 lipca 1935.
36. (z poz. 199 p. 2 i 3 tar. cel.) Tkaniny wełniane, prócz wykonanych z przędzy czesankowej.	5%	rynki pozaeuropejskie drogą przez porty polskiego obszaru celnego	dopuszczone od 20 lipca 1935.
37. (z poz. 200 tar. cel.) Tkaniny półwełniane.	5%	rynki pozaeuropejskie drogą przez porty polskiego obszaru celnego	dopuszczone od 20 lipca 1935.
38. (z poz. 205 tar. cel.) Dywany wełniane lub półwełniane oraz materiały wełniane i półwełniane wykonane na wzór dywanów.	5%	rynki pozaeuropejskie drogą przez porty polskiego obszaru celnego	dopuszczone od 20 lipca 1935.
39. (z poz. 210 p. 1 lit. b) i p. 2 lit. b tar. cel.) Kapelusze i stożki wołokowe-wełniane.	5%	rynki pozaeuropejskie drogą przez porty polskiego obszaru celnego	dopuszczone od 20 lipca 1935.

W a r t o ś c i w y w i e z i o n e g o t o w a r u

Poza wyżej wymienionemi towarami, dopuszczone są także do kompensacyjnego wywozu szyny i obuwie gumowe. Kompensata na te towary przyznana została tylko dla pewnych firm.

FORNIRY NIEKLEJONE I FRYZY DĘBOWE W OBROTCIE KOMPENSACYJNYM.

Na listę materiałów drzewnych, które otrzymują t. zw. kompensacyjną premję eksportową zostały wciągnięte z dniem 20-go lipca br., forniry i fryzy. Mianowicie forniry nieklejone (deszczulki, zwoje grubości 5 mm i mniej) eksportowane przez porty: Gdynia, Gdańsk i Hafenkanal, otrzymywać będą od wymienionej wyżej daty premję eksportową w wysokości orientacyjnej 6% (stosunek procentowy ulgi przywózowej do wartości wywiezionego towaru został ustalony na 17,1%).

Mniejszą nieco premję otrzymały fryzy dębowe. Przy eksporcie, również tylko przez porty, udzielona będzie 5% premja. (Stosunek procentowy ulgi do wartości wywiezionych towarów wynosi 14,5%).

Dla jednego i drugiego sortymentu ulgi będą udzielane przy wywozie do wszystkich krajów, zarówno europejskich jak i pozaeuropejskich.

ZMIANY W POSTĘPOWANIU CELNEM.

W Dzienniku Ustaw nr. 56 z dnia 22 lipca 1955 r. ukazało się pod poz. 427 rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 26 czerwca 1955 r. w sprawie częściowej zmiany rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 14 marca 1950 r. o postępowaniu celnym, które przytaczamy w dosłownym brzmieniu:

Na podstawie art. 21 rozporządzenia Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 11 czerwca 1920 r. o taryfie celnej (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 514) oraz art. 6 ustawy z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 777) zarządza co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Skarbu z dnia 14 marca 1950 r. o postępowaniu celnym (Dz. U. R. P. Nr. 35, poz. 276), częściowo zmienionem rozporządzeniami z dnia 15 stycznia 1952 r. (Dz. U. R. P. Nr. 5, poz. 50), z dnia 22 lutego 1952 r. (Dz. U. R. P. Nr. 17, poz. 105) i z dnia 11 stycznia 1955 r. (Dz. U. R. P. Nr. 3, poz. 31) wprowadza się zmiany następujące:

1) Paragraf 12 ustęp 2 punktu 6 otrzymuje brzmienie następujące:

„Powrotny wywóz za zwrotem cła może być zezwolony po upływie trzy-miesięcznego terminu tylko w wyjątkowych wypadkach”.

2) Paragraf 15 zdanie końcowe ustępu 4 otrzymuje brzmienie następujące:

„W innych wypadkach zezwala na powrotny wywóz Ministerstwo Skarbu”.

3) Paragraf 17 pkt. 5 uzupełnia się przez dodanie dalszego szóstego ustępu takiej treści:

„Przywóz surowic i szczepionek, używanych w praktyce lekarskiej może być dopuszczony wyłącznie za każdorazowym zezwoleniem Ministra Opieki Społecznej i na warunkach w zezwoleniu tem określonych”.

4) Paragraf 17 pkt. 5 wraz z odnośniami załącznikami otrzymuje brzmienie następujące:

„a) Wszelkiego rodzaju ziemniaki, nie wyłączając sadzeniaków, można przywozić jedynie na zasadzie pozwolenia Ministra Skarbu, wydanego w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa i Reform Rolnych i to tylko przez upoważnione do odprawy ziemniaków urzędy celne. Ziemniaki powinny być przywożone w nowem nieużywanem opakowaniu, zaplombowanem przez nadawcę, lub też luzem w zaplombowanych wagonach. Do każdej przesyłki powinien nadawca dołączyć dwa egzemplarze świadectwa oficjalnej służby fitopatologicznej lub zakładów ochrony roślin kraju eksportującego według załączonego wzoru Nr. 5. Świadectwo winno stwierdzać, że ziemniaki oraz wszelkie przedmioty, użyte do ich opakowania, są wolne od następujących chorób i szkodników oraz jajek i larw tych szkodników raka ziemniaczanego (*Synchytrium endobioticum* Perc.), parcha próżystego (*Spongospora subterranea* Wallr), chrząszcza Colorado (*Leptinotarsa*), Doryphora (*decemlineata* Say), molika ziemniaczanego (*Phthorimaea operculella* Zell), mątwika ziemniaczanego (*Heterodera schachtii* rostochiensis), jak również, że ziemniaki te zostały wyprodukowane w miejscowości wolnej od powyższych chorób i szkodników oraz odległej co najmniej 20 km od najbliższego miejsca, w którym stwierdzono raka ziemniaczanego i 50 km od najbliższego miejsca, w którym stwierdzono chrząszcza Colorado.

b) Następujące wytwory produkcji roślinnej:

1. Wszelkie drzewka i krzewy oraz ich sadzonki i zrazy;

2. rośliny ozdobne ukorzenione oraz ich sadzonki (cebule, kłącze i korzenie);

5. owoce w stanie świeżym: jabłka, gruszki, śliwki, morele, brzoskwinie, wiśnie i czereśnie;

4. wszelkie warzywa w stanie świeżym oraz ich części nadziemne i podziemne (z wyjątkiem nasion).

U w a g a : nie dotyczy ziemniaków, które podlegają postanowieniom, wymienionym pod p. 5 a),

5. nasiona: grochu, peluski, fasoli, soczewicy, wyki, bobu i bobiku — mogą być wprowadzane przez upoważnione do tego urzędy celne pod warunkiem zaopatrzenia przesyłki w dwa egzemplarze świadectwa oficjalnej służby fitopatologicznej lub też zakładów ochrony roślin kraju eksportującego według załączonego wzoru Nr. 16. Świadectwo winno stwierdzać, że zawartość przesyłki oraz wszelkie przedmioty, służące do jej opakowania, zostały zbadane i są wolne od wymienionych w zał. V. chorób i szkodników oraz jajek i larw tych szkodników, ja krównież że wyszczególnione wyżej wytwory produkcji roślinnej zostały wyprodukowane w zakładzie (na plantacji) wolnym (ej) od tych chorób i szkodników.

Ponadto przy przywozie drzewek, krzewów i ukorzenionych sadzonek oraz wszelkich innych roślin żywych z korzeniami lub podziemnych części roślin (cebule, kłącze, korzenie) z przylegającą do nich ziemią lub umieszczonych w naczyńkach z ziemią, powyższe zaświadczenia powinny stwierdzać, że rośliny te zostały wyprodukowane w miejscowości wolnej od raka ziemniaczanego (*Synchytrium endobioticum* Perc) i że zawarta w przesyłce ziemia nie pochodzi z terenu zarażonego rakiem ziemniaczanym.

c) Ziemniaki, rośliny, nasiona i owoce, wymienione pod a), b), pochodzące z gospodarstw rolnych, przeciętych lub oddzielonych linią graniczną i przeznaczone dla niezbędnych potrzeb tych gospodarstw, mogą być przywożone bez zaświadczeń fitosanitarnych, jedynie za pozwoleniem miejscowej polskiej władzy powiatowej administracji ogólnej.

d) Przywożone z zagranicy nasiona koniczyzny, lucerny, przelotu, nostrzyku, komonicy i tymotki, powinny być zaopatrzone w świadectwo (według załączonego wzoru Nr. 4), wystawione przez stację oceny nasion kraju eksportującego. Spisy stacyj, upoważnionych do wydawania takich świadectw, będą ogłaszane w Monitorze Polskim.

Ponadto przywożone z zagranicy do polskiego obszaru celnego nasiona koniczyzny, lucerny, przelotu, nostrzyku i komonicy podlegają w urzędach celnych, upoważnionych do dokonywania odprawy celnej tych artykułów, przymusowi barwienia w sposób ustalony przez Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa i Reform Rolnych. Odnośne przepisy zostaną ogłoszone w Monitorze Polskim.

Barwienie odbywa się na koszt importera.

e) Fasola, nie zakazana do przywozu (par. 16 ust. a) pkt. 4), może być wpuszczana do obszaru celnego na podstawie świadectw, wymienionych dla fasoli pod b) oraz świadectw, kwalifikacyjnych, wystawionych przez zagraniczne władze państwowe, względnie organizacje rolnicze o charakterze społecznym.

Świadectwo kwalifikacyjne winno podawać gatunek fasoli (nazwę botaniczną) i stwierdzać, że nie zawiera składników trujących.

Brak wymaganego świadectwa kwalifikacyjnego może być zastąpiony przez zaświadczenie krajowego Zakładu Państwowego Badania Żywności, wystawione po zbadaniu prób, przesłanych zakładowi przez urząd celny pod pieczęią urzędową.

Badanie i przesyłkę prób skutecznia się na koszt strony, t. j. osoby uprawnionej do rozporządzenia towarem.

f) Przy przewozie (tranzycie) przez polski obszar celny ziemniaków, roślin, nasion i owoców, wymienionych pod a), b), wymagane są zaświadczenia, wymienione pod a), b).

Postanowienie to nie ma zastosowania w razie, gdy artykuły, wymienione pod a), b), będą przewożone w zakrytych i zaplombowanych wagonach bez przedładowania, względnie w szczelnym i nieuszkodzonym opakowaniu.

g) Zaświadczenia, wymienione pod a), b), d), powinny być wystawione bądź w języku polskim, bądź też w języku kraju eksportującego. W razie braku zaświadczenia w języku polskim, urząd celny ma prawo żądać przetłumaczenia zaświadczenia na język polski.

Spis urzędów celnych, uprawnionych do odprawy artykułów wymienionych pod a), b), d), będzie ogłaszany w Monitorze Polskim. W urzędach tych zdrowot-

ność artykułów wymienionych pod a), b), może być sprawdzana przez rzeczoznawców, upoważnionych do tego przez Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa i Reform Rolnych. W razie stwierdzenia na wspomnianych artykułach chorób lub szkodników, wymienionych w niniejszym rozporządzeniu, artykuły te nie będą mogły być przywiezione do polskiego obszaru celnego.

Przesyłki nasion, wymienionych pod d), mogą być przez urzędy celne podane w Polsce ponownej analizie. Jeżeli analiza wykáže zanieczyszczenie kanianką przesyłanych nasion, nie będą one mogły być przywiezione do polskiego obszaru celnego.

Wymienione pod a), b), rośliny oraz ich części, niezaopatrzone w zaświadczenia oficjalnej służby fitopatologicznej lub zakładów ochrony roślin kraju eksportującego, mogą być wydane do wolnego obrotu dopiero po uzyskaniu przez stronę zainteresowaną świadectwa od jednej z polskich stacyj ochrony roślin, stwierdzającego, że dana przesyłka jest wolna od niebezpiecznych chorób i szkodników roślin.

Nasiona roślin, wymienionych pod d), niezaopatrzone w świadectwo zagranicznej stacji oceny nasion, mogą być przywiezione do polskiego obszaru celnego dopiero po uzyskaniu od jednej z uprawnionych do tego krajowych stacyj oceny nasion świadectwa, którego treść powinna odpowiadać wzorowi Nr. 4.

Postanowienia, dotyczące barwienia i świadectw czystości nasion, nie odnoszą się do próbek handlowych o wadze brutto 100 gramów i mniej, które mogą być przywożone bez żadnych ograniczeń“.

5) Paragraf 17 pkt. 6 otrzymuje następujące brzmienie:

„Broń i amunicję w celach przemysłowych i handlowych można przywozić tylko na podstawie pozwolenia wojewódzkiej władzy administracji ogólnej.

Broń do użytku osobistego wolno sprowadzać lub przywozić ze sobą bądź na zasadzie pozwolenia powiatowej władzy administracji ogólnej, właściwej ze względu na miejsce zamieszkania odbiorcy, względnie przywożącego, bądź na zasadzie zaświadczenia, wydanego przez właściwą placówkę konsularną Rzeczypospolitej Polskiej zagranicą.

Materiały wybuchowe (ciała w stanie stałym, ciekłym lub lotnym, które pod działaniem podnień fizycznych, mechanicznych lub chemicznych rozwijają siłę niszczycielską), mogą być sprowadzane tylko na podstawie pozwolenia wojewódzkiej władzy administracji ogólnej“.

6) Paragraf 21 otrzymuje następujące brzmienie:

„Deklarowanie towarów do odprawy celnej oraz załatwianie połączonych z tem formalności celnych odbywa się na zasadach następujących:

1. Składać deklarację do odprawy celnej oraz załatwiać w związku z tem formalności celne może osoba uprawniona do rozporządzenia towarem (stroną).

2. Za uprawnionego do rozporządzenia towarem (stroną) uważa się:

a) adresata, wymienionego w liście przewozowym, wykupionym przez niego,

b) okaziciela kwitu bagażowego,

c) przy transportach morskich oraz rzecznych — posiadacza konosamentu celnego, t. j. konosamentu lub listu przewozowego — konosamentu, ostemplowanego przez urząd celny przy nadejściu statku z zagranicy,

d) bezpośredniego posiadacza towaru, jeżeli przywóz odbywa się bez dokumentu przewozowego.

3. Strona może w swoim zastępstwie upoważnić do złożenia deklaracji celnej oraz załatwienia w związku z tem formalności celnych:

a) koncesjonowane przez Ministerstwo Skarbu przedsiębiorstwo ekspedycyjne (p. 4),

b) agencje celne polskich kolei państwowych, o ile chodzi o przesyłki kolejowe (p. 6),

c) pracownika swego, pozostającego u niej w stałym stosunku służbowym, jeżeli strona prowadzi przedsiębiorstwo zarobkowe, dla którego towar jest przeznaczony,

d) inną osobę, nietrudniącą się pośrednictwem przy załatwianiu formalności celnych, jeżeli ten, dla którego towar jest przeznaczony, nie jest handlującym.

4. Wymienione w p. 3 lit. „a“ przedsiębiorstwo ekspedycyjne musi uzyskać na zastępowanie stron przy odprawie celnej osobną koncesję Ministerstwa Skarbu, w myśl postanowień art. 7 lit. f) ustawy z dnia 31 lipca 1924 r. o uregulowaniu stosunków celnych (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 777).

5. Taką samą koncesję winno uzyskać każde przedsiębiorstwo, względnie osoba, z wyjątkiem osób, wymienionych w p. 5 pod d), które składają deklaracje celne i załatwiają formalności celne przy towarach, przybywających pod ich adresem, lecz przeznaczonych dla osób trzecich. W szczególności to się odnosi do towarów, których przeznaczenie dla osób trzecich wynika z dokumentów, przedstawianych urzędowi celnemu przy zgłoszeniu do odprawy celnej.

6. Agencje celne polskich kolei państwowych występują w zastępstwie stron przy odprawie celnej na zasadach, ustalonych osobnymi przepisami, wydawanymi przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu“.

7) Ustęp ostatni paragrafu 42 otrzymuje następujące brzmienie:

„Nadesłane egzemplarze próbek, o ile zwrot ich zastrzegła strona w protokole, zwraca Ministerstwo Skarbu do urzędu celnego wraz z rozstrzygnięciem sprawy, celem doręczenia stronie za pokwitowaniem“.

8) Paragraf 43 otrzymuje następujące brzmienie:

„Orzeczenia, wydane w drugiej instancji przez Dyrekcję Ceł lub Ministerstwo Skarbu, są ostateczne w administracyjnym toku instancji, co nie wyklucza uprawnienia strony do wniesienia skargi do Najwyższego Trybunału Administracyjnego w terminie dwumiesięcznym, licząc od dnia doręczenia orzeczenia. Objasnienie, stwierdzające to uprawnienie, umieszcza się w orzeczeniach“.

9) W załączniku I do § 2 (Tabela towarów dopuszczonych do odprawy celnej w urzędach celnych II kl. według obowiązującej taryfy celnej) w grupie A skreśla się pozycję 117 pp. 1, 3, 4 i 5 taryfy celnej.

10) W załączniku III do § 35 (Tabela tarowa) wprowadza się następujące zmiany:

a) Zamiast ustępów „Do poz. 4 p. 1“ i „Do poz. 4 p. 2“ wprowadza się następujące ustępy:

„Do poz. 4 pp. 1 i 2“.

w skrzyniach lub beczkach	10%
w workach pojedynczych	1½%
w workach podwójnych	2%
w workach potrójnych	2½%

„Do poz. 4 p. 3“.

Niewypieczone wyroby z ciasta:

w skrzyniach lub beczkach	15%
Lejogom, dekstryna, sago, arrowroot, tapioka, maniok oraz ich namiaski:	
w skrzyniach lub beczkach	10%
w workach pojedynczych	1½%
w workach podwójnych	2%
w workach potrójnych	2½%

Oreby migdałowe:

w skrzyniach lub beczkach	12%
w workach pojedynczych	2%
w workach podwójnych	5%

b) ustęp „Do poz. 51 p. 2 lit. a), uwaga II i lit. „b“ otrzymuje takie brzmienie:

„Do poz. 51 p. 2 lit. a II i b“.

w beczkach	15%
w beczkach żelaznych	18%
w workach	2%

c) Po ustępie „Do poz. 55 p. 15“ dodaje się nowy ustęp:

„Do poz. 56“.

w skrzyniach	24%
------------------------	-----

d) Po ustępie „Do poz. 61 p. 1 lit. „a“ dodaje się nowy ustęp:

„Do poz. 62 p. 5 lit. „i“.

w workach pojedynczych	1½%
w workach podwójnych	2½%

e) Po ustępie „Do poz. 180 p. 4 lit. „a“ i „b“ dodaje się nowy ustęp:

„Do poz. 180 p. 6 lit. a i b.

w belach 2,6%“.

11) We wzorze Nr. 6 do § 39 po wyrazach „a pochodzące z...“ oraz w uwadze końcowej skreśla się odnośnik „5)“.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w 2 tygodnie po ogłoszeniu z wyjątkiem postanowień p. 4 paragrafu 1, które wchodzi w życie w trzy miesiące po ogłoszeniu.

ZWOLNIENIE TRANZAKCYJ EKSPORTOWYCH RAKAMI OD PODATKU OBROTOWEGO.

Reskryptem Ministerstwa Skarbu z dnia 23 czerwca 1933 r. L. D. V. 28755/4/33, wydanym w porozumieniu z Ministerstwem Rolnictwa i Reform Rolnych oraz Ministerstwem Przemysłu i Handlu, na podstawie art. 94 ustęp trzeci p. 1. ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. Nr. 17 z r. 1932, poz. 110) zwolniono od podatku przemysłowego od obrotu transakcje eksportowe rakami, uskutecznione w okresie poprzedzającym od 1 stycznia 1933 r.

Ulga powyższa stosowana będzie przy ścisłym przestrzeganiu ustępów czwartego i szóstego względnie siódmego § 16 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 29 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 40, poz. 406).

SPRAWA NOWEGO REGIME'U KONTYNGENTOWEGO W RUMUNJI.

Decyzją Rumuńskiej Rady Ministrów z dnia 7 czerwca 1935 r., obowiązująca od dnia 1 lipca 1935 r., ustanowiono w Rumunii nowe przepisy w sprawie importu towarów. Tekst tych nowych przepisów brzmi jak następuje:

Art. 1. Celem obrony żywotnych interesów kraju, ekonomicznych, finansowych i monetarnych, artykuły przewidziane w rumuńskiej Taryfie celnej podlegają reglamentacji importowej.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu będzie ustalać, w drodze decyzji ministerjalnych, artykuły, dla których wymaga się upoważnienia importowego ze strony Ministerstwa, by import ich mógł być dokonany.

Art. 2. Przy Rumuńskim Banku Narodowym ustanawia się organ nazwany „Wyższy Komitet dla Dewiz i Importu“, który będzie miał kierownictwo i ogólną kontrolę reglamentacji importu i płatności dewizowych co do artykułów importowanych.

Do atrybucji tej Komisji będzie należeć ustalenie norm co do zastosowania reżimu importu, jak i norm, według których Bank Narodowy będzie dokonywał rozdziału dewiz. Komisja ta będzie ustalać również normy, według których mają być zawierane układy płatnicze oraz wszelkie układy i operacje kompensacyjno-towarowe z zagranicą. Normowanie to będzie miało na względzie zaspokojenie realnych potrzeb kraju w artykuły zagraniczne i ułatwienie eksportu produktów krajowych.

Art. 3. Wyższy Komitet dla Dewiz i Importu składa się jak następuje: Minister Finansów, Minister Przemysłu i Handlu, Minister Rolnictwa, Gubernator Banku Narodowego, Podsekretarz Stanu Prezydium Rady Ministrów i Administrator delegowany, sprawujący kontrolę dewiz w Banku Narodowym. Wyższy Komitet będzie miał Sekretarza Generalnego, którego zadaniem będzie wykonywanie postanowień powziętych przez Komisję.

Art. 4. Celem uproszczenia i dobrej organizacji wykonania reżimu importu, zgodnie z normami, ustalonymi przez Wyższą Radę, ustanawia się przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu organ wykonawczy, utworzony z Sekretarza Generalnego Ministra Przemysłu i Handlu i Sekretarza Generalnego Wyższego Komitetu dla Dewiz i Importu, którego atrybucją będzie wykonywanie decyzji, powziętych przez Wyższy Komitet dla dewiz i importu oraz rozdział kontyngentów przy imporcie głównych artykułów. Organ ten będzie odpowiedzialny za dokonane akty wobec Wyższego Komitetu dla dewiz i importu.

Art. 5. Ustanowione Komitety będą mogły, w razie potrzeby, zasięgać opinii Izby Handlowych i Przemysłowych, odnośnie do wszystkiego, co dotyczy powzięcia postanowień zgodnie z niniejszą decyzją. Postanowienia, wydane przed niniejszą decyzją, w przedmiocie rozdziału kontyngentów tracą moc.

Operacje kompensacyjne.

Art. 6. Upoważnia się Ministra Przemysłu i Handlu do wszczęcia, w porozumieniu z Ministrem Spraw Zagranicznych, rokowań z państwami importującymi produkty rumuńskie, celem pewnego zabezpieczenia zbytu produktów naszych na rynkach tych państw, ofiarowując wymianę kontyngentów przy imporcie tychże do Rumunii. Wykonanie ewentualnych kontyngentów, uzyskanych dla eksportu produktów rumuńskich do danych państw, oraz wszelkie kompensacje eksportowe, będą przeprowadzane przez jakakolwiek z firm handlowych, które są w stanie przeprowadzić podobny eksport.

Podtrzymanie i organizacja eksportu rolnego.

Art. 7. Upoważnia się Ministra Rolnictwa i Ministra Finansów do natychmiastowego przystąpienia do organizacji waloryzowania zbóż. W tym celu upoważnia się Ministra Finansów do zaciągnięcia pożyczki w Casa Generala de Economie, spłacanej z sum, które się uzyska później z operacji sprzedażnych i warantowania zbóż.

Art. 8. Celem obrony eksportu rumuńskiego, narażonego na straty, skutkiem podobnych zarządzeń, powziętych przez inne państwa, będzie się pobierać od każdego upoważnienia importowego opłatę proporcjonalną. Opłatę będzie się pobierać przy wejściu do kraju artykułów skontyngentowanych, zgodnie z taryfą, którą się ustali w drodze dekretu królewskiego i odprowadzać do Banku Narodowego na fundusz nazwany: „Fundusz dla organizacji handlu i eksportu produktów rolnych“ do dyspozycji Ministra Finansów.

Art. 9. Fundusz do organizacji handlu i eksportu produktów rolnych będzie służył wyłącznie:

- a) podtrzymywania ceny produktów rolnych;
- b) do wyrównywania wyjątkowych redukcji transportowych dla eksportowych produktów rumuńskich, na podstawie specjalnych układów, przeprowadzonych między Ministerstwem Przemysłu i Handlu a Ministerstwem Komunikacji.

Art. 10. Postanowienia niniejszej decyzji Rady Ministrów wchodzi w moc z dniem 1 lipca 1953 r.

Sekretarzem generalnym ustanowionego powyższymi przepisami Wyższego Komitetu dla dewiz i importu mianowano p. Ilje Mecu, inspektora generalnego Banku Narodowego, jednego z najwięcej odpornych na wpływ uboczne wyższych urzędników tego banku. Inspektor ten miał dotychczas zasadniczy głos przy przydziale dewiz.

Przewidziany artykułem 4-tym powyższego rozporządzenia organ wykonawczy został już utworzony i rozpoczął swoją działalność. Organ ten tworzą pp. Cezar Popescu i Ilje Mecu. Będzie on prawdopodobnie praktycznie najważniejszym czynnikiem w zakresie kontyngentowo-dewizowym.

Wspomniany organ wykonawczy zarządził unieważnienie wszystkich podań kontyngentowych, wniesionych przed 1 bm., które powinny być ponownie złożone w uzgodnieniu z ostatnimi przepisami. Zarządzenie to nie obejmuje podań o kompensatę bez względu na ich datę.

Organ ten, ustalając zasady przydziału kontyngentów, podzielił kraje na 3 kategorie:

- 1) kraje o wybitnie i stale aktywnym dla Rumunii bilansie handlowym, względem których kontyngenty mają być przydzielane z łatwością i we wszelkiej ilości, nie przekraczającej jednakowoż importu z odpowiedniego okresu z roku 1952;
- 2) kraje o aktywnym dla Rumunii bilansie handlowym, ulegającym jednakowoż zmianom, względem których, przydział kontyngentów ma następować w granicach salda aktywnego, również w ramach importu z odpowiedniego okresu 1952 r., wreszcie
- 3) kraje o pasywnych dla Rumunii obrotach handlowych. Import z tych krajów ma być nadal utrudniany i skierowywany naogół na drogę kompensacyjną.

Normy powyższe są faktycznie kontynuowaniem dotychczasowej polityki kontyngentowej, przy tendencji do zmniejszania ogólnego importu, a w każdym razie do niedopuszczania przekroczenia cyfry importu 1952 r.

NOWE SKONTYNGENTOWANE ARTYKUŁY RUMUŃSKIEJ TARIFY CELNEJ.

Rumuński Minister Przemysłu i Handlu decyzją z dnia 30 czerwca 1955 r., wydaną w związku z decyzją rumuńskiej Rady Ministrów z dnia 7 czerwca 1955 r. w sprawie nowego regime'u kontyngentowego, postanowił co następuje:

Art. 1. Towary, przewidziane w następujących artykułach rumuńskiej tarify celnej z dnia 29 lipca 1929 r., nie mogą być importowane lub oddawane na składy celne, jak tylko na podstawie upoważnień Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

47	61	75	136				
137	159	152	155	170	178	179	180
184	185	186	274	287	304	307	
310	325	350	351	352	355	341	
				396	397	405	
358	370	390	395	415	414	416	
404	406	407	408	465	464	465	
420	425	461	462	470	471	472	
466	467	468	469	477	479	480	
473	474	475	476	485	487	488	
481	482	483	484	495	496	498	
489	490	491	494	504	505	507	
499	501	502	505	522	525	528	
518	519	520	521	537	538	539	
551	552	555	556	548	552	554	
545	544	546	547	580	584	592	
562	569	571	578	678	702	706	
609	615	616	670	745	760	766	
720	728	741	742	809	819	920	
767	792	794	806	842	848	856	
834	855	840	841	864	889	895	
857	860	862	863	955	956	957	
911	914	952	954	948	949	960	
958	941	942	945	1000	1015	1016	
961	980	981	996	1050	1051	1055	
1017	1018	1019	1020	1040	1045	1055	
1054	1055	1058	1059	1075	1077	1081	
1057	1060	1062	1074	1097	1099	1100	
1089	1095	1094	1096	1106	1112	1115	
1101	1105	1104	1105	1158	1159	1141	
1119	1125	1151	1152	1160	1165	1167	
1144	1148	1158	1159	1190	1197	1199	
1175	1181	1185	1184	1211	1212	1251	
1200	1205	1208	1209	1256	1245	1257	
1255	1254	1256	1257	1290	1510	1554	
1259	1262	1266	1288	1416	1420	1425	
1342	1356	1400	1408	1525	1528	1551	
1445	1450	1490	1522	1545	1550	1565	
1555	1554	1540	1541	1674	1759	1745	
1581	1655	1661	1668	1774	1782	1788	
1750	1754	1755	1756				
1791	1792						

Świadectwa pochodzenia towarów.

Art. 2. Importerzy obowiązani są przedkładać przy celeniu lub składaniu na skład celný towarów, wskazanych w art. 1, obok upoważnienia importowego wyżej wspomnianego, również świadectwo pochodzenia towaru, wystawione przez właściwą Izbę Handlową i Przemysłową, lub inną kompetentną władzę, stosownie do miejsca pochodzenia towaru i stosownie do jego natury.

Import towarów przed 3 lipca 1955 r.

Art. 3. Powyższe postanowienia wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1955 r. Zastosowanie ich nie rozciąga się jednakowoż na towary, które na podstawie udo-

wodnienia dokumentami przewozowymi zostały wyeksportowane z bezpośrednim przeznaczeniem do Rumunii najpóźniej do 5 lipca 1955 r. Towary te będą mogły być importowane bez upoważnień pod warunkiem jednak, że wejdą do kraju najpóźniej do 31 lipca 1955 r.

Przedłużenie ważności upoważnień importowych.

Art. 4. Termin ważności upoważnień importowych wydanych przez Mini-sterstwo Przemysłu i Handlu po 1 maja 1955 r. przedłuża się na okres 2-ech mie-sięcy od daty wydania, ustalonej numerem wyjściowym upoważnienia.

Art. 5. Szefowi Wydziału reglamentacji importu poleca się wykonanie ni-niejszej decyzji.

Równocześnie rumuńskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydało z nowymi kontyngentami decyzje, zmieniającą dotychczasowy modus wydawania upoważ-nień importowych. Ważniejsze postanowienia tej decyzji obowiązującej od dnia 1. bm., są następujące:

Podania o kontyngenty, które dotychczas były składane w drodze Izb Prze-mysłowo-Handlowych, winny odąd być skierowywane bezpośrednio do Minister-stwa Przemysłu i Handlu.

Wysokość żądanych kontyngentów winna odpowiadać bieżącemu zapotrze-bowaniu, nie mogą jednak przekraczać normalnego importu trzechmiesięcznego. Dotychczasowe kontyngenty okresowo-globalne i dodatkowe zostały zatem znie-sione.

Podania będą załatwiane od wypadku do wypadku, bez ustalania kontyn-gentów perjodycznych, w przeciągu maksimum 15 dni od daty ich złożenia. Rea-lizacja tego ostatniego warunku równałaby się sprawniejszemu niż dotychczas za-łatwianiu podań.

Upoważnienia będą ważne przez 5 miesiące od daty ich wystawienia.

Upoważnienia importowe będą wydawane na grupy artykułów celnych, a nie, jak dotychczas, na pojedyncze artykuły celne. Zezwolenia takie dają importer-om prawo na wwóz jakiegokolwiek towaru, mieszczącego się w danej grupie. Grupy te zostały w decyzji ministerjalnej ustalone i naogół obejmują one różne odmiany pewnego towaru.

Wyklucza się na przyszłość możliwość zmiany artykułu celnego lub kraju po-chożenia, podania tego rodzaju nie będą rozpatrywane.

Oplaty dla Izb Handlowych, pobierane od podań kontyngentowych, zostały ustalone w wysokości lei 200 od każdego artykułu celnego, dla którego żąda się kontyngentu. Opłata wynosiła dotychczas 100 lei.

Decyzja powyższa wprowadza pewne uproszczenia w dotychczasowym sy-stemie wydawania zezwoleń importowych. Należy jednak powątpiewać, czy w pra-ctyce zostaną one zrealizowane.

RYNEK ZBOŻOWY W KOPENHADZE.

Tendencja zwyklowa cen zboża, która ogarnęła dość szybko wszystkie kraje, zna-lazła i na tutejszym rynku odpowiedni oddźwięk. Jednakże importerzy tutejsi rea-gują spokojniej na ten objaw, nie dowierzając widać zbyt trwałości podniesionych cen zboża. Pomimo bardziej ożywionego handlu, zaznacza się tu i ówdzie duża wstrze-mięliwość dyspozycji zakupu.

Ceny na żyto starego urodzaju wahały się od Hfl. 3.40 do 3.37½. Za żyto nowego urodzaju żądają obecnie Hfl. 3.50, zaś za stare nie więcej podobno jak Hfl. 3.35.

Ostatnią cenę podaje się z pewnym zastrzeżeniem, być może bowiem, iż oferowane żyto jest niższego gatunku.

Zainteresowanie pszenicą jest większe, również dotyczy to jęczmienia. Ceny na te rodzaje zboża podniosły się na miejscowym rynku w handlu duńskim produktem o 25 Ore (około 33 grosze) na 100 kg. Polski jęczmień oferują po Hfl. 4.65, lecz jak tymcza-sem ceny tej osiągnąć nie można.

SPRAWA ZAMROŻONYCH NALEŻNOŚCI W GRECJI.

W związku z przepisami reglamentującymi obrót dewiz i wypłaty zagraniczne w Grecji, dozwalającymi na przekazywanie zagranicę przez firmy greckie jedynie 10% należności półrocznie, Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę, że w razie gdyby

dłużnik grecki nie złożył do dn. 19 maja br. podania do Banku Grecji o przydział dewiz na zapłatę pierwszej raty dawnych należności, względnie umyślnie, czy nieumyślnie, nie dołączył do podania tego wymaganych przez prawo załączników, uzasadniających żądanie, wolno zagranicznemu wierzycielowi wystąpić przeciw niemu na drogę sądową i to nie tylko o pierwszą ratę, ale o całą należną pretensję.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Blіszsze szczegóły, jak również adresy odnośnych firm poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nie posiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego udziela się informacyj po nadesłaniu 1 zł. na koszty pocztowe, 250/Ku. Firmy polskie, pragnące nawiązać stosunki handlowe z Estonją i udzielić na tamtejszy teren przedstawicielstwa, zechcą zgłosić się do Izby, powołując się na niniejszy komunikat (firmy z branży chemicznej, kosmetycznej, wyrob. glicerynowych itp.)
251/Ku. Firmy estońskie, zajmujące się eksportem ryb morskich, żywych, wędzonych, solonych i suszonych, poszukują kontaktu z firmami polskimi.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE

BILANS HANDLU ZAGRANICZNEGO ZA I-sze PÓŁROCZE 1955.

Bilans handlu zagranicznego Polski w pierwszym półroczu r. b. według tymczasowych obliczeń zamknięty został dodatniem saldem w wysokości 57,4 milionów złotych. W porównaniu do osiągniętego dodatniego salda w pierwszym półroczu r. ub. suma salda w pierwszym półroczu r. b. jest mniejsza o 47,6 miljn. zł. Osiągnięty jednak w tym roku rezultat należy uważać za pomyślny, gdyż **reglamentacja importu towarów** niemal na całym świecie stała się w pierwszym półroczu r. b. jeszcze bardziej rygorystyczna, wskutek czego obroty handlowe międzynarodowe doznały dalszego wybitnego skurczenia. Pozaatem fluktuacje kursowe dolara i funta angielskiego wpłynęły również hamującą na rozwój handlu zagranicznego i stanowiły dodatkową trudność w walce konkurencyjnej na rynkach zbytu.

Wartość przywozu wyniosła w pierwszym półroczu r. b. 577,8 miljn. zł, a więc zmniejszyła się w stosunku do pierwszego półrocza r. ub. o 56,2 miljn. zł, czyli spadek wyniósł około 15 procent. Wywóz w ciągu pierwszego półrocza r. b. spadł pod względem wartości w stosunku do dokonanego wywozu w tym samym okresie r. ub. o ca 20 procent, zmniejszając się o 105,8 miljn. zł. Wartość dokonanego wywozu w pierwszym półroczu r. b. wynosiła 455,2 miljn. zł.

Struktura naszego handlu zagranicznego powoli zmienia się, przechodząc głównie na przywóz surowców i produktów mniej obrobionych z artykułów gotowych, których przywóz w większej części objęty jest zakazami importu. Zwiększył się natomiast wywóz drogą wymiany kompensacyjnej.

POLSKA NA TRZECIM MIEJSCU W IMPORCIE BEKONÓW DO ANGLJI.

W pierwszym półroczu rb. Anglja przywozila bekonów za sumę 14,701 tysięcy funtów szterlingów. Na pierwszym miejscu w przywozie tego towaru znajduje się Danja skąd Anglja przywozila bekonów za 9,695 tys. funtów szterlingów. Na drugim miejscu znajduje się Holandja — 1,509 tys. funtów szterlingów, a trzecie miejsce zajmuje Polska, skąd przywieziono bekonów za 1,205 tys. funtów szterlingów.

CEMENT TAŃSZY.

Na posiedzeniu polskich fabryk cementu, należących do kartelu zapadła jednomyślna uchwała stosowanie zleconych przez p. ministra przemysłu i handlu cen cementu, ustalonych w lutym rb., do końca roku bieżącego.

W związku z tem pogłoski o rozwiązaniu kartelu cementowego stały się w chwili obecnej zupełnie nieaktualne wobec uzgodnienia poglądów fabryk na bieżące kwestje.

WIZYTA PREZESA ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH W TOWARZYSTWIE KUPCÓW CHRZEŚCIJAŃSKICH W TORUNIU.

Dnia 13-go lipca br. odbyło się w Toruniu w sali Izby Przemysłowo-Handlowej zebranie zarządu miejscowego Tow. Kupców Chrześcijańskich, na które przybył prezes Związku p. Tadeusz Marchlewski w towarzystwie dyrektora Związku p. Radojewskiego. Z ramienia Zarządu Głównego uczestniczyli pp. Konsul Hozakowski i Hamerski. przewodniczył prezes Ollech.

Konferencja miała charakter przygotowawczy do dorocznego Walnego Zjazdu Delegatów, który w tym roku odbędzie się z racji 700-lecia miasta — w Toruniu i ma się stać poważną manifestacją kupiectwa pomorskiego. Na zjazd zapowiedziały przybycie swe bratnie organizacje z całej Polski z Naczelną Radą Kupiectwa Polskiego na czele. Zjazd ma opracować zasady rentownej pracy kupca w ramach obecnych możliwości gospodarczych.

Organizację zjazdu przeprowadza centrala Związku, gospodarzem zjazdu na miejscu będzie Tow. Kupców Chrześcijańskich w Toruniu. Na zjazd proszone będą najwyższe władze państwowe.

Po zakończeniu obrad Zarządu odbyło się plenarne zebranie towarzystwa przy licznych udziałach członków. W zebraniu brał także udział członek Zarządu Głównego p. A. Korzeniewski z Grudziądza.

P. Prezes Marchlewski wygłosił referat na temat „Dwa oblicza kryzysu“, ciekawie ilustrujący położenie handlu i jego rolę twórczą na tle obecnej flutuacji gospodarczej. Mówca zakończył wnioskiem, że zjazd toruński ma wskazać drogi wyjścia z obecnego impasu. Po ożywionej dyskusji przewodniczący zebrania p. Prezes Ollech w serdecznych słowach podziękował p. Prezesowi Marchlewskiemu za wizytację towarzystwa.

WIELKI KONGRES KUPIECTWA W TORUNIU.

Na mocy uchwały Zarządu Głównego Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu odbędzie się *w dniu 24 września br.* w Toruniu wielki kongres kupiectwa pomorskiego z udziałem delegatów wszystkich chrześcijańskich organizacji kupieckich z całego kraju. Zadaniem kongresu jest wydać opinię, jaki estworzyć warunki znośnej egzystencji dla kupca w dzisiejszych możliwościach gospodarczych, które według zapatrywań władz organizacyjnych stabilizowały się na dłuższy okres czasu. Poszczególne referaty wygłosią wybitni działacze kupieccy poszczególnych dzielnic. Ciekawe zadanie kongresu zainteresuje niewątpliwie szerokie koła kupiectwa pomorskiego, które podążą na zjazd swej czołowej organizacji zawodowej, tembardziej, że w ten sposób uczczą równocześnie 700-lecie miasta Torunia. Kongres poprzedzi doroczne walne zebranie delegatów Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu oraz plenarne zebranie Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego pod przewodnictwem pp. Prezesów Hersego i Bruna, jako najwyższej władzy organizacyjnej.

Na kongresie uczestnicy zwiedzą Gdynię miasto i port, gdzie podejmowani będą przez Towarzystwo Kupców Samodzielnych w Gdyni z p. Prezesem Dr. Smolieniem na czele. Obowiązkiem naszych Towarzystw jest już dziś przygotować masowy udział kupiectwa w toruńskim kongresie.

POSTULATY DROBNEGO KUPIECTWA NA WIELKIM KONGRESIE OGÓLNO-KUPIECKIM W TORUNIU.

Prace przygotowawcze do kongresu organizowanego przez Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu objęły już wszystkie zakątki Polski, gdzie tylko pulsuje zorganizowane życie kupiectwa chrześcijańskiego. Szczególnie intensywnie zabrało się kupiectwo pomorskie, jako gospodarz zjazdu do zebrania materiałów najbardziej realnych, na których opierać się będzie praca Zjazdu.

Jak wiadomo, celem Zjazdu jest ustalenie możliwości znośnej egzystencji kupca t. j. umożliwić mu pracę aktywną i rentującą, wychodząc z założenia, że przy nastaniu takich warunków sprzyjających Skarbowi Państwa, dla którego potrzeb kupiec pomorski ma pełne zrozumienie, najczęściej na tem zyska. Oddłużenie kupca, unormowanie świadczeń socjalnych, godzin pracy, spoczynku niedzielnego, obniżenie stopy dyskontowej, to główne elementa, nad którymi Zjazd będzie obradował.

Obok tego Zjazd wskaże drogi do poprawy bytu kupca przez usprawnienie samego aparatu wymiany, przez lepszą organizację branżową i wspólne zakupy. Te ostatnie, dzięki pracy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, wykazują w wielu miastach poważne sukcesy z korzyścią dla zorganizowanych, do tego stopnia, że już poczynają jawić się naśladowcy, którzy chcieliby niezorientowanych odciągnąć od frontu solidarności kupieckiej. Nie poważne to poczynania ludzi nie zdających sobie sprawy, że trzeba całych lat i wielkich wysiłków pracy znośnej i żmudnej, by doprowadzić do takiej organizacji handlowej, jaką dziś w zespole pomorskim tworzy Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. Sprawa wspólnego zakupu, interesująca szczególnie drobne kupiectwo będzie jednym z punktów obrad, które masowo zgłasza swój udział w Zjeździe.

Na Zjazd proszono najwyższe władze państwowe, wychodząc z słusznego założenia że rozwiązanie trudności gospodarczych nie jest do pomyślenia bez twórczej współpracy z Rządem, gdyż dziś zbyt blisko zająbiają się interesy jednostki z interesami ogółu społeczeństwa i Państwa. Zjazd odbywa się pod protektoratem Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego, której Wiceprezes p. BRUN, generalny referent Komisji dla Handlu na Zjeździe Gospodarczym B. B. W. R. w Warszawie, przewidziany jest, jako jeden z głównych mówców zjazdowych.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

ZMIANY W TARYFACH TOWARÓWYCH.

W taryfach towarowych wewnętrznych wprowadzono z dniem 10 lipca 1955 r. następujące zmiany i uzupełnienia:

Przy przesyłkach ryb żywych, przewożonych w wodzie w specjalnych wagonach, przewoźne oblicza się od ryb nie jak dotychczas za $\frac{2}{3}$, lecz za połowę ładowności wagonu, najmniej za 5000 kg, a nie jak dotąd za 10.000 kg. W związku z tem także za ryby obsadowe (ikrę, narybek i kroczi, przewożone w wodzie w specjalnych wagonach, będzie obliczane przewoźne najmniej za 5000 kg a nie za 10.000 kg.

Przewoźne za próżne wagony prywatnych właścicieli, zaliczone do taboru kolei polskich, przewożone na żądanie nadawcy pociągiem osobowym, zmniejszono z 100 zł na 75 zł, za wagon bez względu na odległość.

Dachówki i płytki cementowo-azbestowe (eternitowe), przewożone luzem albo tylko owinięte sianem lub słomą, zrównano co do klasyfikacji ceglami ze zwykłej gliny przez deklasyfikację, dowiozono z kl. 14 na 16.

Dla przesyłek drzewa, dowiozonego do załadowania na okręty do Gdyni i Gdańska przedłużono specjalnie ostatnio wprowadzony 72-godzinny termin wolny od postojowego do 96 godzin.

Przedłużenie terminu wolnego od postojowego za wagony, podstawiane na kopalni do ładowania węgla na wywóz przez porty polskie z 50 na 72 godzin, a za wagony z węglem, przybywające do portów do ładowania na statki z 72 na 96 godzin, pozostawiono w mocy do 30 września br. z tem, że nie dotyczy to wagonów górnośląskich, za które za czwartą dobę należy pobierać po 2,50 zł. od wagonu, a za piątą oraz następne doby postojowe w pełnej wysokości.

W taryfie wyjątkowej B7 obniżono deklasyfikację na przewóz gruszek, jabłek i śliwek świeżych z kl. 10 na kl. 11, a na przewóz wszystkich w tej taryfie wyjątkowej wymienionych innych owoców i jagód do wtywni win, przetworów owocowych wzgl. olejków aromatycznych z kl. 11 na kl. 12, Kawony (arbuzy) działu D i F tej tar. wyj. wyeliminowano z niej tworząc osobną tar. wyj. B. 10 na przewóz kawonów od stacyj Dyrekcyj lwowskiej, stanisławowskiej i radomskiej do wszystkich stacyj PKP z deklasyfikacją na kl. 11 zamiast kl. 7 wzgl. 6 tar. wyj. B 7.

Na przewóz serów z Wileńszczyzny w przesyłkach drobnicowych stworzono nową tar. wyj. C 9 z deklasyfikacją z kl. I na kl. III drobnicową, której stawki są tańszymi od stawek wagonowych kl. 2 na przewóz sera wewnątrz kraju, a na bliższe odległości także od stawek 5 t. a nawet 10 t. taryfy wyjątkowej PC6 na wywóz serów przez porty polskie.

Stawki opłat przewozowych tar. wyj. D7 na wyroby drzewne obniżono o 20 proc., Fernir i płyty klejone (dykty) nieobrobione, wyłączone z tar. wyj. D5 i D6 tworząc na przewóz tego artykułu nową tar. wyj. D12 ze stawkami, obniżeniami w porównaniu z dotychczasowymi o 20 proc. przy wywozie przez punkty graniczne Podobnie obniżono w tar. wyj. D8 stawki na wywóz przez punkty graniczne węgla drzewnego i brykietów z niego o 50 proc.

Tar. wyj. K5 rozszerzono w dziale B na cegły cementowe i betonowe modelowe, porożate, radjalne oraz na cementowe i betonowe flizy, płyty, płytki i kra-
wężniki. —

W taryfach wyjątkowych K6 i K8 wprowadzono ulgę specjalną z opustem 10 proc. od stawek dotychczasowych na eksport przez Śniatyn-Zaluzce wyrobów fajansowych z poz. 1157 a) i b) Kt. wyrobów z porcelany z poz. 1140 i 1141 Kt. izolatorów porcelanowych i fajansowych oraz porcelany montażowej i instalacyjnej poz. 1581 Kt.

Z taryf wyjątkowych portowych w tar. wyj. PD4 na wyroby z drzewa przeprowadzono obniżkę 20 proc. analogicznie jak w tar. wyj. D7, w tar. wyj. PD7 na fornir i płyty klejone (dykty) również obniżkę 20 proc., jak w tar. wyj. D12, w dziale B. tar. wyj. PD5 na węgiel drzewny i brykiety z niego 50 proc. obniżkę, jak w tar. wyj. D8.

W tar. wyj. PK6 przyznano na podobieństwo zmiany, przeprowadzonej w tar. wyj. K6 na wywóz przez porty polskie wyrobów z fajansu z poz. 1157 a) i b) Kt. ulgę 10 proc. zniżając też odpowiednio 10 proc. ulgi w tar. wyj. K8 stawki opłat przewozowych tar. wyj. PK7 na wywóz wyrobów z porcelany poz. 1140 i 1141 Kt. oraz izolatorów porcelanowych, porcelany montażowej i instalacyjnej z poz. 1581 Kt.

W tar. wyj. PM1 obniżono stawki opłat przewozowych na import fosforytów o 10 proc.

Wreszcie z dniem 20 lipca br. zniesiono tar. wyj. E9 na przewóz węgla kamiennego i brunatnego oraz brykietów z węgla mineralnego, nienadawanego przez kopalnie krajowe i wyłączono stacje zagłębia węglowego z obszaru ważności tar. wyj. E10 na przewóz tych samych artykułów na odległości do 100 km.

W Aneksie do taryf Część II wprowadzono z dniem 10 lipca br. następujące zmiany i uzupełnienia:

Poz. b1 na przewóz zboża rozszerzono na przewóz ze stacyj województwa lubelskiego do stacyj Dyrekcyj gdańskiej, katowickiej, warszawskiej i radomskiej (z wyjątkiem województwa wileńskiego) oraz obniżono opłaty, obowiązujące od 20 stycznia br. o dalszych 10 proc. z zastosowaniem ulgowych stawek już od 150 km. zamiast od 191 km. jak dotychczas.

Poz. b2 na dowóz pszenicy do młynów Wilna i Nowowilejki rozszerzono na żyto i jęczmień z obniżeniem opłat o 5 proc. i stosowaniem ulgi od 521 km. zamiast od 561 km.

Opłaty poz. b5 na wywóz jęczmienia i owsa przez porty polskie obniżono o 10 proc.

W nowej pozycji b15 na przewóz ziarn nasion strączkowych i łubinu do wszystkich stacyj PKP obniżono stawki poz. b7 i b8 o 10 proc., wskutek czego ulga poz. b10 na przewóz grochu i fasoli do zagłębia węglowych stała się na odległości do 100 km. bezprzedmiotową. Na wywóz wspomnianych artykułów przez punkty graniczne i porty polskie stawki poz. b7 i b8 obniża się o 20 proc.

Nowa poz. b16 zawiera na przewóz siana z kresów wschodnich na zachód i południe nadzwyczaj niskie stawki opłat przewozowych, znacznie niższe, aniżeli stawki najtańszej taryfowej klasy 18.

Poz. e4, obowiązująca dotychczas przy eksporcie koni do Belgji, Francji, Holandji i Luksemburga, rozszerzoną została na eksport wogóle.

W poz. e5, ulgę 10 proc. na wywóz drobiu białego zmieniono na ulgę 25 proc. przy cofnięciu podwyższenia kontyngentu 650 wagonów rocznie na 600 wagonów.

Przy poz. e6 zwrócono uwagę na okoliczność, że przy pośpiesznych przesyłkach mięsa i wewnątrzności zwierzęcych obliczenie przewoźnego według zwyczajnych stawek opłat przewozowych dla przesyłek pośpiesznych na ogólnych zasadach może w niektórych wypadkach być korzystniejszym, aniżeli przewidziane w tej poz. Aneksu. —

Drzewo celulozowe (papierówkę) na wywóz przez porty polskie przeniesiono z poz. d6 Aneksu do osobnej poz. d13, która przynajmniej na wywóz tego artykułu przez porty polskie obniżenie 20 proc. dotychczasowych opłat poz. d6, zaś na wywóz przez punkty graniczne kolejowe 10 proc. obniżkę ulgi specjalnej z taryfy wyj. D1.

Nowa poz. g6 przynajmniej na wywóz przez porty polskie suszonych ziemniaków, piatków i krajanek ziemniaczanych, mielonych i niemielonych 25 proc. opust dotychczasowych stawek poz. g5, które w niezmienionej wysokości obowiązywać będą przy wywozie przez kolejowe punkty graniczne.

Nowa pozycja g7 wprowadza 50 proc. obniżkę opłat tar. wyj. G2 na wyłoki (wysłodki) buraczane świeże i kiszone.

W Taryfie dla komunikacji towarowej między Polską a ZSRR, stawki opłat taryfowych i gotowe wyliczone opłaty przewozowe taryfy bezpośredniej oraz niektóre opłaty dodatkowe, wyrażone dotychczas w dolarach, od 1 lipca br. wyrażone są w jednostkach taryfowych, przyczem wartość jednej jednostki taryfowej obliczono w wysokości 8,90 zł. wzgl. 1.9454 czerwonego rubla. Równocześnie dostosowano przepisy o obliczaniu przewoźnego za drobnicę do zmienionych postanowień obecnych wewnętrznej taryfy polskiej i zmieniono wskutek tego też stawki opłat przewozowych na przesyłki drobnicowe oraz niektóre w międzyczasie zmienione w wewnętrznej polskiej taryfie stawki wagonowe, a również niektóre stawki taryfowe klas wyjątkowych.

Od 1 lipca br. weszła w życie Taryfa polsko-czeskosłowackiej komunikacji przeładunkowej z portami na Dunaju. Zeszyt 2, na przewóz towarów pomiędzy stacjami portowymi na Dunaju Bratislava przystaw i Bratislava przystaw-Verejne skladistia a stacjami portowymi w Gdyni i Gdańsku. Równocześnie obowiązująca od 15 lipca 1951 r. Taryfa polsko-czeskosłowackiego Dunajowego Związku komunikacyjnego oznaczono jako Zeszyt 1 z wyłączeniem z tej taryfy stacji portowych Gdyni i Gdańska oraz skreśleniem wszystkich tarif wyjątkowych, dotyczących wyłączenie obrotów portowych, a mianowicie na bawełnę, skórę, ryż, tłuszcz, ryby, przedzę z włókien roślinnych, jute, owoce, zboże, wyroby młynarskie melasę, nasiona dyni i słonecznika, miedź. —

E. B.

POSUNIĘCIA TARYFOWE KOLEI NIEMIECKICH W STOSUNKU DO PORTÓW POLSKICH.

Prasa niemiecka przyniosła ostatnio wiadomości o postanowionej od 20 lipca br. ofenzywie kolei niemieckich na ładunki tranzytowe portów polskich. Zarząd Towarzystwa Kolei Niemieckich (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) postanowił podjąć bezwzględna walkę konkurencyjną w dziedzinie taryfowej w stosunku do portów polskich (...mit einer allgemeinen Auslösung den Tarifmassnahmen Polens zu begegnen), uzasadniając akcję swoją konkurencją, czynioną przez Gdynię (o Gdańsku się nie wspomina) portom niemieckim na Morzu Północnym i na Bałtyku. Atak na porty polskie lub, jak piszą Niemcy, „Auslösung gegen Gdingen“ przeprowadzony ma być poza tem w porozumieniu z zarządem kolei adriatyckich, ze względu na konkurencję portów polskich z portami adriatyckimi, zwłaszcza Triestem.

Koleje niemieckie zwracać będą różnicę taryfową, wynikającą z niższych stawek przewozowych polskich (przez porty w Gdyni i w Gdańsku) w komunikacji z Czechosłowacją i krajami sąsiednimi. Dla transportów, kierowanych na Szczecin, zwracana będzie cała różnica, podczas gdy dla transportów, kierowanych na inne porty niemieckie, stawki będą o 25 fen na 100 kg droższe od stawek polskich. Zwroty te stosowane będą z zastrzeżeniem dolnej granicy stawek minimalnych, które wynoszą za kilometr taryfowy i tonnę (Mindestsätze für den Tarifkilometer und die Tonne):

Przy przewiezieniu przesyłek na podstawie:	w ładunkach wagonowych	
	powyżej 10 t.	od 10 t.
Deutsch—Ceskoslov, Seehafentarif, zeszyt 7	1,8 fen.	1,4 fen.
Durchfuhr-Ausnahmetarif S D 6	2,0 fen.	1,5 fen.

Ze względu „na możliwe różnice w wahaniach kursowych“ D. R. G. podwyższy zwrot różnicy między stawkami niemieckimi i polskimi każdorazowo o 5%.

W odniesieniu do komunikacji mieszanej koleją i drogą wodną przez Odrę, minimalna stawka kolejowa wynosić będzie do 10 t — 4,0 fen. i od 10 t — 3,0 fen.

Zasady konkurencji na kolejach adriatyckich oraz odnośne stawki minimalne nie zostały dotychczas ogłoszone.

Najniższa więc stawka kolei niem. wynosić będzie 1,4 fen. czyli około 2,94 gr za tonnę, podczas gdy odnośna najniższa stawka kolei polskich wynosi 2,00 gr od tonny. Jak widać z powyższego, koleje niemieckie, mające wyższy współczynnik eksploatacyjny, nie są w stanie konkurować pod względem taniości przewozów z kolejami polskimi i tylko względy polityczne skłonić mogły D. R. G. do walki taryfowej z P. K. P. oraz portami polskimi.

Jak się przedstawia sytuacja naszych kolei w związku z ofensywą taryfową kolei niemieckich? P. K. P. są zdolne, zdaniem naszym, podjąć narzuconą im walkę taryfową i przeprowadzić ją bez szkód dla własnych interesów. Spadek kosztów robocizny oraz materiałów pozwoli niewątpliwie obniżyć koszty własne do poziomu nieosiągalnego dla kolei niemieckich i wprowadzić stawki przewozone jeszcze niższe od dotychczasowych. Przytem struktura kierunkowa naszych przewozów kolejowych pozwala nam traktować tranzyt, idący z portów polskich do krajów środkowo europejskich jako ładunki powrotne „dodatkowe“, które opłaca się przyjmować nawet po najniższych stawkach frachtowych. Jak wiadomo, nasz eksport przewyższa pod względem ilości (wagi) towarów kilkakrotnie import. Ponieważ udział portów polskich w ogólnym eksporcie z kraju wynosi prawie 70%, dlatego też w przewozach towarowych przeważa kierunek z południa na północ względnie na północny zachód. Wagony, docierające do portów polskich, wracają w przeważnej mierze puste do zaplecza, gdyż stosunek importu do ogólnych obrotów portowych wynosi w Gdyni i w Gdańsku około 10%. (W Gdyni 10,5%, w r. 1951 i 8,3% w r. 1952).

W tych warunkach opłaca się przyjęcie towarów tranzytowych, idących z północy na południe po stawkach, pokrywających jedynie

koszta własne trakcji, co P. K. P. powinno przyjąć za zasadę i wprowadzić jaknajprędzej w życie.

Dla kolei niemieckich, mających przewozy zrównoważone kierunkowo, traktowanie tranzytu do Czechosłowacji jako ładunku powrotnego jest gospodarczo niemożliwe i system taki przyprawiłby D. R. G. o poważne straty, ze względu na tak samo prawie intensywny popyt na wagony do portów niemieckich, jak i w kierunku powrotnym do zaplecza.

Koleje polskie winne również jaknajprędzej zneutralizować ingerencję taryfy niemieckiej S D 5 na obszarze Polski, która jeszcze ciągle odciąga transporty do i z Polski na porty niemieckie. W tym celu P. K. P. winne zwracać różnicę pomiędzy kosztami przewozów przez porty polskie i niemieckie, o ile przewóz przez te ostatnie kalkuluje się taniej. Zasada ta rozciągnięta być powinna na wszystkie towary.

Różnice w kosztach transportu kolejowego przez Gdynię względnie Gdańsk, a Hamburg względnie Bremę, powinno pozatem wynosić conajmniej 15% na korzyść portów polskich, ze względu na to, iż przy transportach, idących do krajów Europy Zachodniej, fracht morski z powyższych portów niemieckich jest tańszy niż z Gdyni względnie Gdańska. Przy taryfach kolejowych polskich o 15% tańszych różnica frachtu morskiego już się nie uwydatnia w ogólnych kosztach transportu. W każdym więc wypadku kiedy różnica między taryfami kolejowymi polskimi i niemieckimi nie osiąga 15%, P. K. P. winne stosować zwrot przewoźnego w takiej wysokości, aby powyższa różnica była zawsze utrzymana.

W najbliższych już tygodniach będziemy więc świadkami walki taryfowej kolei polskich i niemieckich, a raczej portów polskich i portów niemieckich o ładunki tranzytowe Europy Środkowej. Walkę tą, narzuconą nam przez Niemcy, powinniśmy podjąć, gdyż zdaniem naszym ewentualne straty są możliwe raczej dla Niemiec niż dla naszych kolei i portów. Że Niemcy liczą się już dzisiaj z poważnymi stratami i że walkę rozpoczynają wbrew interesom gospodarczym D.R.G. tego dowodem są głosy prasy niemieckiej, inspirowanej przez D. R. G., która wraz z wiadomościami o ofenzywie taryfowej kolei niemieckich nadmienienia o możliwościach podziału zaplecza w Europie Środkowej między portami polskimi i niemieckimi. Wzmianki te są swego rodzaju „próbniemi balonikami“ celem wysondowania opinii polskiej w sprawie ewentualnego porozumienia w tej dziedzinie.

ZNIŻONA TARYFA NA CEGŁĘ.

Ukazało się rozporządzenie Ministra Komunikacji, obniżające przy odległościach od 200 do 400 km taryfy przewozowe na cegłę o 50%. Rozporządzenie wymienia 15 stacji kolejowych na Pomorzu i Śląsku, z których mogą być nadawane transporty cegły według taryfy ulgowej. Ze stacjami temi związane są cegielnie pomorskie i śląskie. Dostarczona z Pomorza i Śląska do Warszawy cegła kosztować będzie maksymalnie 50 zł za 1000 sztuk na miejscu budowy.

KOMUNIKACJA TELEFONICZNA Z PERU.

Dyrekcja Poczty i Telegrafów komunikuje, że wprowadza się ruch telefoniczny między Polską i Peru via Paris — Ste Assise — Buenos Aires.

W Polsce dopuszcza się narazie do ruchu Warszawę, Bielsko, Bydgoszcz, Gdynię, Katowice, Kraków, Lublin, Lwów, Łódź, Poznań i Wilno — w Peru: Limę (Lima).

Opłata za trzyminutową rozmowę zwykłą wynosi 193 fr. 75 cent. i za każdą dalszą minutę $\frac{1}{3}$ powyższej stawki.

Opłata za przygotowane rozmowy (w razie jej cofnięcia) wynosi 23 fr. 33 cent.

W ruchu telefonicznym z Peru dopuszcza się wyłącznie rozmowy zwykłe.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

DO FIRM KRAJOWYCH.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni uprasza firmy krajowe o nadsyłanie katalogów, prospektów itp. oraz wzorów i próbek swych wyrobów. Izba otrzymuje bowiem liczne zapytania w sprawie źródeł nabycia i zbytu tak ze strony firm krajowych, jak zagranicznych. W szczególności chodzi o artykuły dotychczas nie wyrabiane w Polsce, a których produkcję podjęto dopiero w ostatnim czasie.

W SPRAWIE PAWILONU POLSKIEGO NA TARGACH W METZU.

W związku z bojkotem towarów niemieckich, który specjalnie we Wschodniej Francji, ze względu na istniejące antagonizmy, przybrał poważne rozmiary, wytworzyła się na tutejszym terenie specjalna koniunktura dla zbytu towarów pochodzenia polskiego. W ostatnich czasach daje się zauważyć duży wzrost zainteresowania tutejszego kupiectwa importem z Polski.

Tegoroczna Międzynarodowa Wystawa — Targi w Metz, która odbędzie się w czasie od 23. IX. do 9. X., na której urządzony będzie specjalny pawilon „Przyjaciół Francji”, da doskonałą okazję polskiej wytwórczości nawiązania bezpośredniego kontaktu z odbiorcami francuskimi. Przy tej sposobności pozwalamy sobie zaznaczyć, iż zasięg terytorjalny Międzynarodowej Wystawy Targów w Metz obejmuje całą Wschodnią Francję wraz z zagłębiami Saary oraz Luksemburg. O znaczeniu tej Wystawy świadczy, iż zgłosiły swój udział w niej Włochy, Jugosławia, Belgja — Luksemburg, a najprawdopodobniej weźmie również udział Hiszpania.

Doceniając w całej pełni znaczenie tej Wystawy dla propagandy polskiej wytwórczości, — uważamy udział Polski w tej Wystawie — Targach za bardzo wskazany.

Z inicjatywy Konsulatu R. P. w Strasburgu powstał — pod protektoratem p. Konsula Jerzego Lechowskiego — „Komitet Organizacyjny Pawilonu Polskiego na Międzynarodowej Wystawie — Targach w Metz”, który wziął na siebie zadanie urządzenia *Pawilonu Polskiego*, przyczem koszty urządzenia Pawilonu muszą być pokryte wpłatami wystawców za poszczególne stoiska.

Pragniemy podkreślić, iż Komitet Organizacyjny nie dąży do osiągnięcia zysku — członkowie jego sprawują swe funkcje honorowo.

Pawilon Polski zajmuje środkowe miejsce w specjalnym budynku (Bâtiment des „Amis de la France”), przeznaczonym tylko dla wystawców — państw z Francją zaprzyjaźnionych. Wymiar Pawilonu Polskiego przedstawia się następująco: długość 12,5 m. szerokość 9,7 m, wysokość 3,3 m.

Blizszych informacji; udziela Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni.

SPRAWY PODATKOWE**ROZŁOŻENIE SPŁAT ZALEGŁOŚCI PODATKOWYCH.**

Uchwała powzięta na ostatniem posiedzeniu Komitetu Ekonomicznego Ministrów w sprawie ulg w spłacie zaległości podatkowych i innych publiczno-prawnych (podatków, zaległości opłat komunalnych, składek na rzecz instytucyj ubezpieczeń społecznych) postanawia: spłata wszelkich zaległości z tytułów publiczno-prawnych, powstałych do dnia 1 października 1951 r. zostaje rozłożona na raty, przy czem od sumy tych podatków zostają odliczone pozycje nieściągalne oraz odsetki i kary za zwłokę, od wyżej wymienionych zaległości za okres czasu do dnia 1 września rb. Spłata zaległości zabezpieczalnych hipotecznie zostaje rozłożona na lat 10 i rozpoczyna się od r. 1955, przy czem oprocentowanie tych zaległości wynosić będzie 4,5 proc. w stosunku rocznym. Spłata zaległości, które nie mogą być zabezpieczone hipotecznie, rozłożona zostaje na lat 5 z oprocentowaniem 6 proc. w stosunku rocznym. Ustawa Komitetu Ekonomicznego Ministrów przewiduje pozatem dalsze ulgi dla płatników uiszczających zaległości przed upływem wskazanych terminów.

W związku z powyższą uchwałą odpowiednie rozporządzenie jest obecnie w stadjum opracowywania w Min. Skarbu. Ponadto Min. Skarbu ma wydać zarządzenie o dopuszczenie postępowania układowo-zapobiegawczego bez zwracania się do sądu o uzyskanie wstrzymania wypłat, przy czem koszty postępowania upadłościowego mają być poważnie obniżone, a sama procedura znacznie uproszczona.

KUPUJ WYROBY KRAJOWE

Pamiętaj, że każdy grosz wydany na towar zagraniczny pogłębia kryzys, zwiększa bezrobocie!
Wszelkich informacji dotyczących krajowych źródeł zakupu udziela odwrotnie:

Izba Przemysłowo - Handlowa
w Gdyni

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 6

26. VII. 1933

MARNOTRAWSTWO CZASU HAMUJE ROZWÓJ GDYNI.

Nasze wiekowe zaniedbania polityki morskiej staramy się odrobić w ciągu lat niewiele — w ciągu bardzo krótkiego czasu.

Gdynia, nasz port na Bałtyku budzi u wszystkich podziw przede wszystkim ze względu na rekordowy czas, w którym została wybudowana i tempo to słusznie amerykańskiemu się zowie.

Czas szanowany i umiejętnie wykorzystany jest więc tym czynnikiem, który budzi wszędzie podziw i który już dziś na terenie Gdyni przynosi nam poważne korzyści materialne.

Obecnie, gdy port będąc ciągle jeszcze w budowie zaczyna pochłaniać wymownie duże cyfry obrotu i gdy ten obrót ma ciągle tendencje wzmagania się, zaczynamy zapominać o tym podstawowym warunku powodzenia portu jakim jest oszczędność czasu.

Bo eksploatacja portu związana z życiem już pracujących i nowopowstających firm przemysłowo-handlowych wykazuje na każdym kroku objawy niedoceniań czasu. Na załatwienie wielu spraw czeka się nie godziny, dni czy tygodnie ale nawet i miesiące całe, zanim przejdą one odpowiednie miejscowe i centralne instancje.

W dziale rybołówstwa morskiego zajmuje sprawa importu śledzi, sprawa organizacji własnego rybołówstwa morskiego na Morzu Północnem i rozbudowy placówek handlowo-przemysłowych na terenie portu rybackiego bardzo poważną rolę ze względu na ogólnie gospodarcze znaczenie.

W roku bieżącym szereg firm zagranicznych zasobnych w kapitały i potrzebne doświadczenie osiedla się w Gdyni, celem prowadzenia importu śledzi i organizacji połowów dalekomorskich.

Firmy te przed osiedleniem się w Gdyni natrafiają na dużą stratę czasu, jeśli chodzi o dzierżawę terenów — o inwestycje budowlane na tych terenach, co w rezultacie opóźnia rozwój tych placówek, a tem samem i samego portu.

A firmy pracujące już normalnie stykają się w dalszym ciągu z marnotrawstwem czasu: czy to na terenie załatwiania formalności celnych, (rozbudowa aparatu celnego nie nadąża za zwiększeniem się obrotów w porcie) czy też w związku z zezwoleniami na przywóz towaru, ze sprawami podatkowymi lub wogóle ze sprawami, które mają jakakolwiek styczność z administracją lokalną czy też władz centralnych.

Z całą przyjemnością należy tu podkreślić uznanie ster przemysłowo-handlowych na terenie Gdyni, dla miejscowej Izby Przemysłowo-Handlowej za dowody poszanowania czasu — za szybkie załatwianie spraw będących w jej kompetencji.

Tak więc życie przemysłowo-handlowe w Gdyni domaga się walki z największym hamulcem rozwoju naszego portu. jakim jest bezsprzecznie marnotrawstwo czasu.

Od szybkiej i zwiędzkiej walki na tym odcinku zależy w dużej mierze dalsza rozbudowa Gdyni.

Bronisław Sotkowski

Kierownik Hali i Chłodni Rybnej.

KRONIKA MIEJSCOWA.

Połowy morskie w drugim tygodniu lipca br. t. j. od dnia 8. 7. do 14. 7. według danych Morskiego Urzędu Rybackiego dały następujący wynik: Gdynia, flondry 11 000 kg, dorsze 400 kg, kwapy 4 000 kg, węgorze 120 kg. Okręg helski: flondry 6 400 kg, kwapy 1 100 kg, dorsze 700 kg, węgorze 200 kg, śledzie 400 kg. Okręg pucki: flondry 21 500 kg, węgorze 2 200 kg, kwapy 400 kg, szczupaki 500 kg, troć 5 000 kg.

Połowy morskie w trzecim tygodniu lipca br. tj. od dnia 15. 7. do 21. 7. (dane M. U. R.) Gdynia: flondry 14 200 kg, kwapy 5 200 kg, dorsze 500 kg. Okręg helski: flondry 25 000 kg, kwapy 1 100 kg, śledzie 800 kg, dorsze 400 kg, węgorze 100 kg. Okręg pucki: flondry 18 700 kg, węgorze 1 500 kg, kwapy (miętusy) 600 kg, szczu-

paki 400 kg, troć 50 kg. Ryby złowione w okręgu helskim i w gdyńskim sprzedano częściowo do Gdańska, wobec braku odbiorców na całkowite połowy.

Prezes Rady Ministrów P. Janusz Jędrzejewicz podczas pobytu swego w Gdyni naszczycił w dniu 17. bm. swą wizytą port rybacki, Halę i Chłodnię Rybną oraz magazyny śledziowe, okazując żywe zainteresowanie dla spraw polskiego rybołówstwa morskiego.

Posel Nadzw. i Minister Pełn. Rumunji Prof. Cadere zwiedził w dniu 18. bm. urządzenia Hali i Chłodni Rybnej i magazyny śledziowe interesując się specjalnie możliwościami tranzytu śledzi solonych oraz innych ryb morskich z Gdyni do Rumunji.

Śledzie solone tranzytem do Rumunji wysłała F-ma Bloomfield's Tow. Przemysłu Rybnego S. A. ze swego magazynu śledziowego w porcie rybackim w Gdyni. Firma ta mając swych stałych odbiorców w Rumunji utrzymywać będzie z nimi ożywione stosunki handlowe.

Pierwszy transport śledzi solonych importowanych z Anglii z połowów letnich br. przywiózł statek „La France“ bezpośrednio z Anglii do Gdyni. Ogółem statek wyładował w sobotę, 22 lipca 1.180/2 tj. małych beczek po 78 kg każda, czyli razem 82.040 kg. Są to śledzie cenne najprzedniejszych gatunków t. zw. matjesy szkockie, pochodzące z Lerwick. Cały transport złożono w komorach chłodniczych Hali i Chłodni Rybnej. Przy wyładunku ze statku do komór chłodniczych oraz przy dopełnianiu beczek solanką, pracowało 27 robotników. Tu dopiero widzimy czemu być może dla Gdyni import śledzi, który dotychczas w stu procentach szedł przez Gdańsk. Dla Polski Gdańsk przyjął w roku 1929: 80.000.000 kg śledzi solonych a w roku 1952 — 56.000.000 kg śledzi. Rok 1955 jest dla Gdyni rokiem przełomowym, ponieważ po wybudowaniu magazynu śledziowego firmy importujące śledzie przenoszą się z Gdańska do Gdyni. Obecnie najbardziej palącą kwestją to budowa specjalnej Chłodni śledziowej, bez której nie może być mowy o wykorzystaniu Gdyni dla importu śledzi solonych.

Dla informacji podajemy, że statek La France jest statkiem norweskim i ogółem miał ładunek 440 ton śledzi solonych, z czego około 200 ton wyładował w Szczecinie, 80 ton w Gdyni, a pozostała ilość w Gdańsku. Następny statek Nurgis przybył do Gdyni w dniu 24 lipca z ładunkiem 150 ton śledzi solonych.

Odbiorcą obydwu statków jest firma Bloomfield's Towarzystwo Przemysłu Rybnego S. A. w Gdyni, która to firma dzierżawi w porcie rybackim specjalny magazyn śledziowy o pojemności 10 tysięcy beczek śledzi.

Zaproszenie dla krajowych kupców z branży śledziowej wysłała gdyńska firma Bloomfield's celem zainteresowania ich Gdynią. Ponieważ jest to ciekawy dokument handlowy podajemy go w celach informacyjnych:

Gdynia, dnia 19 lipca 1955 r. Niniejszem donosimy uprzejmie, iż z końcem bieżącego tygodnia spodziewamy się następujących statków z nowymi transportami śledzi: statek La France z Lerwick oraz statek Nurgis z Wick i Stronsay. La France zawiera matjesy: Sinclair & Buchan, DeMc Iver, WJ. Slater wszelkiej wielkości, jak również Crownmatties i jak nas informują to śledzie te są w najprzedniejszym gatunku. Nurgis zawiera śledzie matjes oraz szkockie: J. Slater, IBK. Sinc. & Buchan i inne, przyczem śledzie te są również najprzedniejszych gatunków. Obejrzenie tych śledzi nastąpi przypuszczalnie w dniach 24. i 25. bm. a ponieważ transporty te są nieduże, uważamy przybycie WP. na czas za bardzo wskazane.....“

Śledzie solone z nowych połowów przywiózły do W. M. Gdańska w ostatnim tygodniu dwa statki: s/s Juanita z Lerwick, mając 95/1 i 5.660/2 beczek śledzi i s/s Henry z 540/2 i 2.110/1 beczek śledzi solonych z Wick i Stronsay. Ceny ze względu na małe połowy angielskie mają tendencję mocną i są oferowane przez Gdańsk w szylingach według parytetu złotego.

Nowa firma importu śledzi solonych i innych ryb morskich powstała w Gdyni i została zapisana do rejestru handlowego Sądu Grodzkiego w dniu 24 lipca br.

Firma nosi nazwę: Gdyński Import Śledzi Sp. z o. p. (Gdynia Herring Import Ltd.). Kapitał zakładowy tej spółki jest częściowo norweski i częściowo polski. Poprzednio firma ta mieściła się w Gdańsku i w miesiącach zimowych 1952 i 1955 roku sprowadzała norweskie śledzie świeże w lodzie i śledzie mrożone przez Gdynię (w latach poprzednich import tych śledzi szedł całkowicie przez Hamburg).

Obecnie firma ta osiedlając się na stałe w Gdyni zamierza rozszerzyć swój zakres działania na import śledzi solonych. Biura tej firmy mieszczą się w Hali i Chłodni Rybnej (telefon 21-84).

Celem zorientowania krajowych odbiorców o nowopowstałej placówce gospodarczej, tak ważnej dla naszego portu w Gdyni, podajemy okólnik informacyjny firmy Gdyński Import Śledzi Sp. z o. p.:

....Niniejszem podajemy do wiadomości WPańów, iż założyliśmy w Gdyni towarzystwo pod nazwą Gdyński Import Śledzi, Sp. z o. p. (Gdynia Herring Import Ltd.) Przedsiębiorstwo poświęci się importowi śledzi solonych, śledzi świeżych w lodzie i śledzi zamrożonych oraz importowi wszelkich innych ryb morskich. Mając doskonałe stosunki u szkockich, norweskich i islandzkich dostawców śledzi, jak również długoletnie doświadczenie w naszej branży, jesteśmy pewni, iż będziemy w stanie dostarczać naszej klienteli zawsze pierwszorzędny towar. Ponieważ w gdyńskim porcie koszty manipulacyjne są o wiele niższe jak w innych portach i wobec tego, że jesteśmy sami nastawieni na minimalny zysk, mamy możliwość utrzymywania cen stałe na niskim poziomie. Towar nasz przechowywać będziemy w nowoczesnej Chłodni Rybnej w Gdyni oraz w specjalnie dla nas w porcie rybackim zbudowanym magazynie, co daje gwarancję doskonałej konserwacji towaru. Już w najbliższym czasie oczekujemy większych transportów różnych gatunków śledzi solonych, a o bliższych szczegółach pozwolimy sobie natychmiast zawiadomić WPańów. Sądzimy, że uda się nam zaliczyć WPańów do grona naszych stałych odbiorców, dzięki naszym usiłowaniom dostarczenia punktu alnego towaru o jakości pierwszorzędnej i po cenach umiarkowanych... Kierownictwo firmy spoczywa w ręku p. L. Myreboe, V-ce - Konsula Norweskiego w Gdańsku.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej Prof. Ignacy Mościcki przyjął w niedzielę dnia 23 lipca delegację rybaków gdyńskich na audjencji, na statku „Gdynia“, w osobie przew. rybaków p. Anastazego Konkola i właściciela wędzarni p. Józefa Konkela, w obecności p. Komisarza Rządu Gdyni mgr. Sokoła.

Delegacja złożyła Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej skromny dar w postaci artystycznie zdobionej skrzynki drewnianej z węgorzami wędzonymi. Na audjencji, która trwała około dwadzieścia minut, Pan Prezydent R. P. żywo interesował się warunkami pracy naszych rybaków morskich.

Ułgi celne dla sprowadzanych ryb morskich (śledzie) ogłoszono w Dzienniku Ustaw Nr. 46 z dnia 30. 6. br. pozycja 368. Jest to rozporządzenie Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Min. Rolnictwa i Reform Rolnych. Rozporządzenie to wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1955 roku i obowiązuje do dnia 10 października 1955 roku.

Następujące ryby placą cło ulgowe w wysokości procentowej do obowiązującej cła, za każdorazowym zezwoleniem Ministra Skarbu:

- 1) Poz. taryfy celn. 37 p. 2a. Szproty wędzone, marynowane, w oliwie, oraz kilki w sosie sprowadzane w opakowaniu hermetycznym placą 9% cła.
- 2) Pozycja 37 p. 1. b. III. Makrele świeże w lodzie placą 25% cła.
- 3) Pozycja 37. p. 3. b. II Klipfisz suszone placą 9% cła.
- 4) Pozycja 37. p. 4. b. Śledzie solone o ile 10 kg tych śledzi zawiera nie więcej niż 60 sztuk.

Roboty przy magazynach śledziowych w Gdyni (port rybacki) posuwają się szybko naprzód. Betonowanie nabrzeża jest wykończone przed pierwszym magazynem, a przed nowobudującym się magazynem będzie wykończony do 15 sierpnia br. Dach drewniany nad drugim magazynem śledziowym (konstrukcja Pol-Stephan) o rozpiętości (bez podpór) 52 metrów, będzie nałożony jeszcze w tym miesiącu, tak, że do dnia 15 sierpnia przewiduje się wykończenie drugiego magazynu, przeznaczonego dla śledzi solonych.

TOW. PRZEMYSŁU RYBNEGO

BLOOMFIELD'S SP. AKC.

IMPORT SLEDZI SOLONYCH

GDYNIA

PORT RYBACKI

Telefon: 2005 - Biura w Hali Rybnej

Telefon: 1250 - Magazyn Śledziowy

Gdynia

Port Rybacki

Morski Instytut
Rybacki

H A L A
I CHŁODNIA
R Y B N A

Fabryka lodu

Składy tranzytowe w ko-
morach chłodniczych.
Specjalny magazyn tran-
zytowy o pojemn. 10.000
beczek śledzi

Rachunek czekowy: Nr. 1222 w Banku Gos-
podarstwa Krajowego w Gdyni.

Telefon 1778

„TEMPORYB”

K. Czerkawski i S-ka

GDYNIA PORT RYBACKI

FABRYKA
KONSERW
RYBNYCH

W HALI I CHŁODNI RYBNEJ

Telefon 15-74

Poleca:

60 gatunków wyśmienitych kon-
serw rybnych - Ryby świeże
i wędzone

»OCEAN«

PRZETWÓRNIA RYB MORSKICH

GDYNIA - PORT RYBACKI

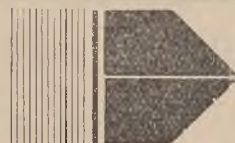
Hala i Chłodnia Rybna - boks nr. 6

Telefon 20-38

Poleca: Marynaty i konserwy rybne

Specjalność: Moskaliki delikatesowe (crown sardines)

J. BANKIER



Import śledzi solonych

bezpośrednio: z Islandji, Anglii, Norwegii

Biura w Hali i Chłodni Rybnej – Gdynia – Port Rybacki – boks Nr. 1

Śledzie przechowywane są w CHŁODNI RYBNEJ

BIURO W WARSZAWIE, ULICA GRZYBOWSKA 3

Telefony: 236-59 i 268-54.

GDYŃSKI IMPORT ŚLEDZI

SP. Z O. P.

(GDYNIA HERRING IMPORT LTD.)

Import śledzi solonych z Norwegii – Islandji – Anglii

Biura w Hali i Chłodni Rybnej – boks Nr. 3 – Telefon 21-84

Własne magazyny śledziowe w porcie
rybackim w Gdyni

Wynajęte pomieszczenia w komorach
chłodniczych CHŁODNI RYBNEJ

Towarzystwo Okrętowe
Dalekomorskich Połowów

„MEWA”

rozpoczęło połowy śledzi na
Morzu Północnym.

Załoga częściowo polska.

Piętnaście własnych statków ry-
backich pod polską flagą

Biura:

w Hali i Chłodni Rybnej – boks 4
GDYNIA – Port Rybacki

Biura: Warszawa, Prózna 14 m. 1

POLSKIE
ŚLEDZIE SOŁONE

„Mopol”

Z połowu własnych statków
Sp. Akc.

„Morze Północne”

Polskie Towarzystwo dla po-
łowu śledzi

Gdynia

PORT RYBACKI

tel. 12-47