

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN

of the Chamber of Industry
and Commerce

at Gdynia

BULLETIN

de la Chambre d'Industrie
et de Commerce

de Gdynia

MITTEILUNGEN

der Industrie und Handels-
kammer

in Gdynia

ROK V

GDYNIA 25 marca 1936 r.

NR. 9

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Referat Prasowy, ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.

Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.

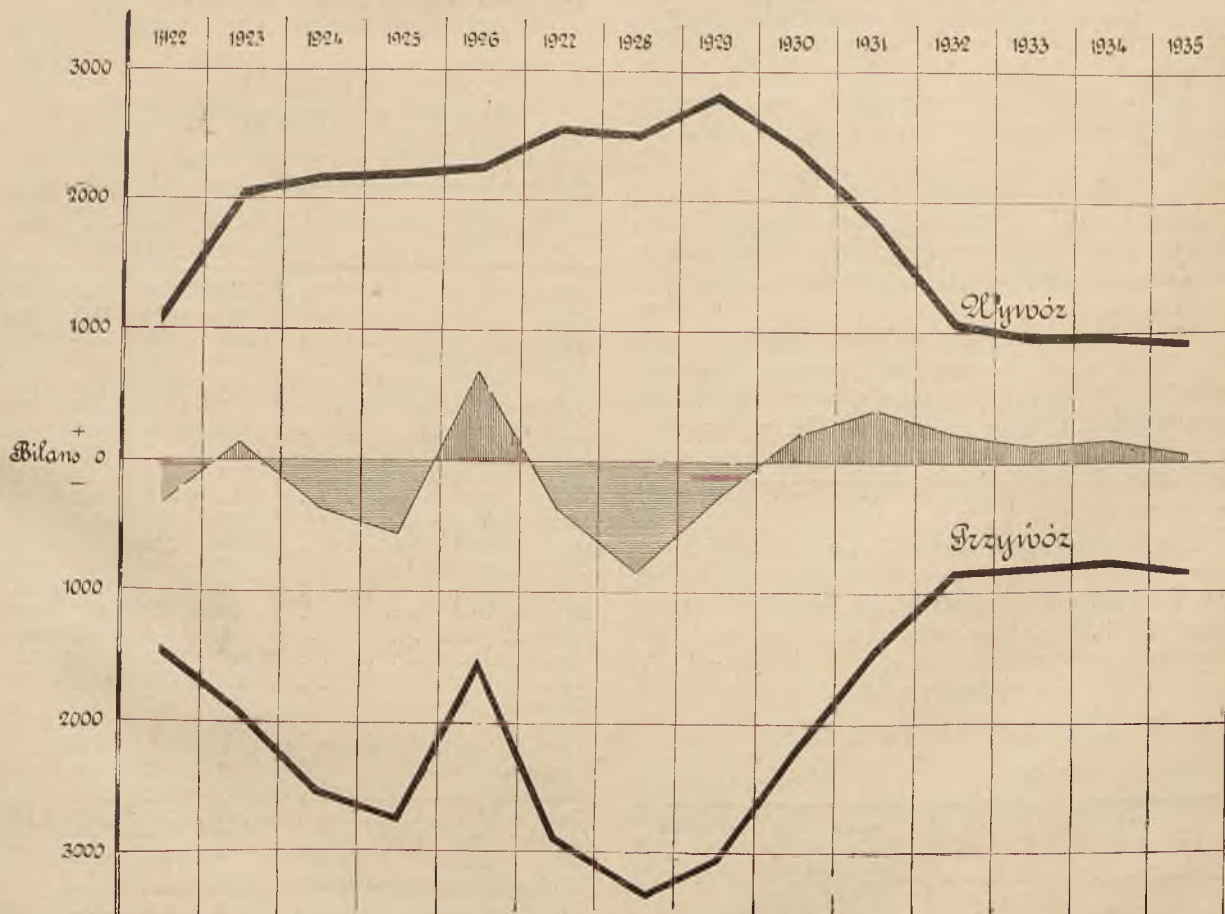
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Bilans handlu polskiego w r. 1935

Ostatni rok — 1935 w wymianie międzynarodowej zarysował się dla Polski w porównaniu z latami poprzednimi niepomyślnie. Wywóz Polski zmalał przy jednoczesnym wzroście przywozu co eo ipso wpłynęło na obniżenie dodatniego wciąż jednak salda bilansu handlowego.

Załączony poniżej wykres obrazuje rozwój naszego handlu zagranicznego za ostatnich lat 14. Z wykresu tego widzimy, że wywóz z Polski w swej wartości w roku 1935 jest mniejszy, aniżeli w którymkolwiek z lat poprzednich. Przywóz, aczkolwiek jest większy, niż w roku 1934, również pozostaje na niskim poziomie.



(w środku pola zakreskowane oznaczają dodatnie saldo bilansu handl. kreskowanie pionowe — lub ujemne — kreskowanie poziome)

Liczbowe dane, dotyczące obrotów Polski z zagranicą przedstawia tabl. 1.

Tabl. 1.

HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI WEDŁUG LAT.

(w milionach złotych)

Lata	Wywóz	Przywóz	Salda
1922	1127	1454	— 327
1923	2056	1920	+ 136
1924	2177	2542	— 365
1925	2188	2755	— 567
1926	2246	1549	+ 607
1927	2515	2892	— 377
1928	2508	3362	— 854
1929	2813	3111	— 298
1930	2433	2246	+ 187
1931	1879	1468	+ 411
1932	1084	862	+ 222
1933	960	827	+ 133
1934	976	799	+ 177
1935	925	860	+ 65
Razem	25,887	26,647	— 760

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

W ogólnym efekcie 14 lat handel zagraniczny Polski daje saldo ujemne, wynoszące 760 milionów złotych. Saldo to w okresie ostatnich lat 6 stale się zmniejsza, jednakowoż ogólnie zaciążyło ono poważnie na naszym życiu gospodarczym.

Po ustaleniu stanu ogólnego handlu zagranicznego Polski, przejdźmy do analizy bardziej szczegółowej, a mianowicie do zbadania struktury obrotu Polski z zagranicą, jako też jego kierunków.

Mimo, że wywóz ogólny Polski uległ zmniejszeniu, nie wszystkie towary, będące składnikami obrotu towarowego, w jednakowym stopniu uległy zahamowaniu w wywozie — przeciwnie, istnieje grupa towarów, wywóz których zagranicę wzrósł, w stosunku do roku poprzedniego.

Dwie załączone poniżej tablice przedstawiają wykaz towarów, wywóz których w relacji wartościowej wzrósł lub zmalał. Są to tablice 2 i 3.

Tabl. 2.

TOWARY, WYWÓZ KTÓRYCH WZRÓSŁ.

(Klasyfikowano według wzrostu wartości wywozu)

T O W A R Y	waga w tys. ton		wartość w milionach zł	
	1934	1935	1934	1935
Owies	26	90	3,0	10,6
Groch	14	17	4,5	5,9
Fasola	8	16	3,0	5,5
Mąka pszenna	16	66	2,1	7,4

	waga w tys. ton		wartość w milionach zł	
	1934	1935	1934	1935
Mąka żytnia	99	97	8,8	9,0
Ryż	7	9	1,6	2,3
Ziemniaki	25	28	1,7	2,4
Bydło rogате (1000 szt.)	7	15	2,2	4,3
Mięso mrożone, świeże, solone	4	7	3,5	7,5
Jaja, ptactwa	21	23	23,5	26,8
Masło	4	6	8,9	9,2
Benzol	12	13	5,4	5,6
Szynki w opak. hermet.	2	4	6,1	10,0
Soda	7	9	1,9	2,0
Siarczan amonu	41	56	5,2	7,0
Karbid	4	7	1,3	1,9
Biel cynkowa	4	6	2,4	2,7
Nawozy	82	123	10,6	12,7
Skóry surowe	3	4	4,8	7,1
Przędza wełniana	1	1	11,1	11,5
Len i odpadki	7	14	5,0	15,0
Bielizna, odzież konfekcja	2	2	9,5	10,2
Szmaty	6	7	2,1	2,7
Kopalniaki	45	52	1,6	1,9
Fryzy dębowe	20	28	3,4	4,2
Klepki nieobrobione	12	12	2,0	2,1
Deszczułki, tafle posadzk.	3	5	1,6	2,0
Forniery, dykty	43	56	18,0	22,3
Mebłe gięte i ich części	3	5	5,9	7,2
Celuloza	4	4	0,6	0,6
Tektura, papier	7	10	2,7	4,1
Surowiec żelaza	12	9	2,2	2,3
Naczynia blaszane emalj.	1	2	1,9	3,2
Blacha cynkowa	5	6	2,4	2,8

oraz szereg towarów w ilości mniejszej.

Tabl. 3.

TOWARY, WYWÓZ KTÓRYCH ZMALAŁ.

(Klasyfikowano według wartości wywozu)

T O W A R Y	waga w tys. ton		wartość w milionach zł	
	1934	1935	1934	1935
Pszenica	79	69	14,5	8,0
Zyto	454	414	44,3	43,6
Jęczmień	265	285	35,9	33,3
Wyka, peluszką	16	10	3,1	2,6
Nasiona konieczyny	6	4	8,7	5,3
Nasiona buraków cukrow.	7	4	8,5	5,8
Nasiona oleiste	8	9	4,5	4,3
Chmiel	2	2	8,0	4,4
Wiklina	4	3	1,4	1,0
Konie (1000 sztuk)	15	8	3,0	2,0
Trzoda chl. (1000 sztuk)	155	151	17,5	16,0
Gęsi (1000 sztuk)	628	338	3,4	1,8
Szynki peklowane	2	1	3,3	1,9
Ptactwo bite	2	1	3,7	2,4
Bekony	24	20	46,7	39,0
Źierze i puch	2	1	6,3	4,7
Węgiel	9,880	8,906	158,0	131,1
Koks	363	306	11,2	9,4
Gazolina, benzyna	56	41	7,3	5,4
Nafta	31	30	2,9	2,7
Naftowe oleje, pędne i smary	61	47	6,1	4,4
Parafina	19	19	10,9	8,5
Cukier	101	107	12,7	12,4
Otreby, makucho	37	30	4,2	3,7
Skóry futrzane	1	1	7,8	7,8
Tkaniny wełniane, pół- wełniane	2	2	10,2	9,2
Tkaniny bawełniane	1	1	3,3	2,1
Papierówka	352	336	11,3	10,8
Kłody, dłużyce	371	258	19,8	13,2

T O W A R Y	waga w tys. ton		wartość w milionach zł	
	1934	1935	1934	1945
Bale, deski,łaty	906	775	94,5	77,2
Podkłady kolejowe	157	135	14,5	10,0
żelazo i stal	93	108	20,6	18,9
Blacha żelazna, stalowa	39	31	13,7	10,7
Szyny kolejowe	62	49	13,1	10,1
Drut żelazny, stalowy	12	14	2,7	2,3
Rury żelazne, stalowe	36	35	22,4	16,7
Cynk i pył cynkowy	67	59	26,7	23,0
Maszyny i aparaty	4	3	9,3	6,1

oraz szereg towarów w ilości mniejszej.

Tabl. 4.

TOWARY, PRZYWÓZ KTÓRYCH WZROSŁ.

(klasyfikowano według wartości przywozu)

T O W A R Y	waga w tys. ton		wartość w milionach zł	
	1934	1935	1934	1935
Ryż	44	47	6,8	8,4
Jabłka świeże	3	3	1,6	1,8
Sliwki	9	9	5,4	5,6
Pomarańcze i cytryny	16	46	6,5	20,8
Herbata	2	2	6,0	6,0
Mat. rośl. do plecenia	6	7	2,7	2,9
Słedzie świeże i solone	40	46	13,6	16,0
Trzewia	1	1	3,0	3,9
Rudy żelazne	209	304	6,5	6,9
Rudy manganowe	38	63	1,5	1,9
Węgiel i koks	144	165	4,2	4,3
Tłuszcze rośl. i zwierz.	27	24	15,4	15,4
Wina	2	2	2,4	2,7
Środki farmaceutyczne	0,1	0,2	5,4	7,2
Garbniki	17	17	5,6	6,1
Olejki eteryczne, perfumy	0,1	0,2	3,7	4,6
Skóry surowe	26	28	32,7	33,1
Skóry wyprawione	1	1	10,0	10,1
Skóry futrzane	3	3	25,0	25,0
Odpadki wełniane	1	2	6,1	6,8
Bawełna i odpadki	68	67	112,8	114,5
Tkaniny bawełniane	0,5	1	7,0	7,7
Juta i odpadki	11	15	4,4	6,8
Szmaty	20	20	11,2	13,8
Tektura, papier	6	11	6,7	8,8
Szkle	5	6	3,0	3,4
Surowiec żelaza	3	3	1,8	2,3
Żelastwo	308	360	23,0	26,3
żelazo i stal	27	35	7,7	9,7
Cyna	1	1	4,7	5,5
Miedź	11	13	10,8	11,5
Aluminiujum	1	1	2,0	3,0
Silniki i obrabiarki	1	2	6,9	9,7
Elektryczne maszyny, przrzłady	1	1	18,5	21,8
Sprzęt elektryczny	2	3	3,7	4,8
Samochody	0,3	1	1,3	4,7

oraz szereg towarów o ilości mniejszej.

Tak się przedstawia sytuacja wywozu towarów z Polski. Szczegółowe omówienie uważamy za zbędne, gdyż czytelnik z łatwością sam wyciągnie potrzebne wiadomości i porównania z ułożonych tablic.

Zwraca się uwagę czytelników na to, że zwiększenie lub zmniejszenie wywozu towarów klasyfikowano według wzrostu wartości wywozu, a nie ilości. Należy wziąć pod uwagę

fakty możliwości wyższości lub niższości cen, co w konsekwencji może wpłynąć na wzrost wartości przy zmniejszeniu ilości towarów, lub odwrotnie. Wzrost zaś cen zależy nietylko od konjunktury, lecz również od gatunku towarów, wcielonych w ogólne grupy w tablicach 2 i 5. Wnioski zatem należy wyciągać oględnie.

Sytuację przywozu towarów z zagranicy do Polski obrazują tablice 4 i 5.

Tabl. 5.

TOWARY, PRZYWÓZ KTÓRYCH ZMALAŁ.

(klasyfikowano według wartości przywozu)

T O W A R Y	waga w tys. ton		wartość w milionach zł	
	1934	1935	1934	1935
Nasiona oleiste	60	28	13,3	6,7
Kopra	41	26	10,6	8,0
Winogrona	5	6	3,2	2,7
Orzechy	13	2	5,0	2,0
Kawa	7	6	10,7	8,1
Kakao	7	7	5,1	5,0
Korzenie	2	2	2,5	2,1
Rudy cynkowe	101	64	6,4	4,7
Tytoń	9	8	22,4	19,5
Barwniki syntetyczne	0,6	0,5	8,8	7,2
Nawozy	102	69	4,9	3,1
Wełna surowa	15	19	56,1	49,7
Wełna czesana	3	2	20,1	16,5
Przędza bawełniana	1	1	12,2	9,7
Kauczuk	5	4	7,9	7,0
Opony, dętki	1	1	4,7	4,1
Celuloza	8	8	2,8	2,7
Książki i wyn. graficzne	1	1	7,9	7,7
Blacha żelazna, stalowa	2	2	1,2	1,1
Maszyny włókiennicze	2	1	5,3	4,4

oraz szereg towarów o ilości mniejszej.

Z tablic tych widzimy, że znacznie większą jest lista towarów, przywóz których wzrósł.

Podobnie jak w tablicach, dotyczących wywozu, wzrost wartości nie zawsze idzie w parze ze wzrostem ilości przywożonych towarów. Niech za przykład posłuży tu, że przywóz wełny wzrósł z 15 do 19 tys. ton, gdy tymczasem wartość przywozu obniżyła się z 56 do 50 milionów złotych. W tym wypadku występuje wyraźnie obniżka cen na wełnę surową.

Przejdźmy do następnego zagadnienia, a mianowicie do kierunków wywozu i przywozu towarów, będących przedmiotem obrotu towarowego Polski z zagranicą.

W kierunkach naszego wywozu nastąpiło przestawienie zwrotnicy. Penetracja polskich towarów do krajów, poza kontynentem Europy, leżących, staje się coraz bardziej aktywną, do Europy przeciwnie wywozimy coraz mniej towarów.

W liczbach bezwzględnych wywóz do Europy i poza Europę przedstawia się następująco (w milionach złotych):

	1933	1934	1935
do Europy	885	848	785
poza Europę	75	127	142
W relacji zaś % ten stosunek przedstawia się, jak poniżej:			
	1933	1934	1935
do Europy	92	87	85
poza Europę	8	13	15
Razem	100	100	100

Z tych kilku liczb, jednak wiele mówiących, widzimy, że nasz wywóz do krajów pozaeuropejskich w okresie dwu lat wzrósł dwukrotnie, a to głównie dzięki zwiększeniu wywozu naszego do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, do Argentyny i do Palestyny. Wywóz nasz jednak do wszystkich krajów pozaeuropejskich nie wiele co przewyższa nasz wywóz do Niemiec, a daleko nie osiąga poziomu wywozu do Anglii.

Mimo, że ogólna wartość wywozu z Polski zmalała, wywóz do poszczególnych krajów nie zawsze maleje. Do większej części państw wywozimy za mniejszą sumę niż w roku 1934, istnieje jednak szereg krajów, wywóz do których uległ zwiększeniu. Są to: Austria, Czechosłowacja, Finlandja, Grecja, Hiszpanja, Norwegja, Szwecja, Argentyna, Egipt, Indje Holenderskie, Japonja, Palestyna, Paragwaj, Persja, Peru, Sjam, Stany Zjednoczone, Syryja, Zw. Południowo - Afryka. Sytuację wywozu do poszczególnych państw podaje nam tabl. 6.

Tabl. 6.

WYWÓZ TOWARÓW Z POLSKI WEDŁUG KRAJÓW PRZEZNACZENIA.

K R A J E	Miljony zł			%%		
	1933	1934	1935	1933	1934	1935
Europa ogółem	885	848	783	92,2	86,9	84,6
Anglja	185	192	181	19,2	29,7	29,6
Austrja	56	57	59	5,8	5,8	6,4
Belgja	47	58	57	4,9	6,0	6,2
Bułgarja	1	3	2	0,1	0,3	0,2
Czechosłowacja	48	50	53	5,0	5,2	5,7
Danja	29	31	28	3,0	3,2	3,0
Estonja	2	2	2	0,2	0,2	0,2
Finlandja	14	12	16	1,5	1,3	1,7
Francja	53	41	33	5,5	4,2	3,5
Grecja	4	4	6	0,4	0,4	0,7
Hiszpanja	12	9	16	1,3	0,9	1,7
Holandja	54	40	35	5,7	4,1	3,8
Irlandja	9	15	3	0,9	1,5	0,3
Islandja	1	1	1	0,1	0,0	0,1
Jugosławja	6	9	8	0,6	0,9	0,9
Litwa	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Łotwa	7	7	7	0,7	0,7	0,8
Niemcy	168	162	137	17,5	16,6	14,8
Norwegja	19	13	19	2,0	1,4	2,0
Portugalja	1	2	2	0,1	0,2	0,2
Rumunja	16	14	8	1,7	1,4	0,9
Szwajcarja	14	13	13	1,5	1,3	1,4
Szwecja	48	45	49	5,0	4,6	5,3
Turcja	1	1	1	0,1	0,1	0,1
Węgry	6	5	5	0,6	0,5	0,5

K R A J E	Miljony zł			%%		
	1933	1934	1935	1933	1934	1935
Włochy	25	37	30	2,6	3,8	3,2
Z. S. R. R.	60	25	11	6,2	2,6	1,2
Kraje pozaeuropejskie ogółem	75	127	142	7,8	13,1	15,4
(ważniejsze)						
Argentyna	8	9	12	0,8	0,9	1,3
Brazylja	5	8	5	0,5	0,9	0,5
Chiny	5	10	7	0,5	1,0	0,8
Egipt	3	4	5	0,3	0,4	0,6
Indje Bryt.	5	8	6	0,5	0,9	0,7
Kanada	1	15	5	0,1	1,5	0,5
Palestyna	6	9	14	0,6	0,9	1,6
Stany Zjednocz.	16	23	43	1,7	2,3	4,7

Przechodząc do przywozu, możemy stwierdzić, że wartość jego wzrosła w stosunku do roku 1934, nie osiągnęła jednak poziomu roku 1935.

Porównując przywóz z krajów Europy do przywozu z krajów pozaeuropejskich, stwierdzić możemy, że te ostatnie biorą znacznie intensywniejszy udział w naszym imporcie niż w eksporcie. W ostatnim roku 1935 przywóz do Polski wzrósł i to z obu zasadniczych kierunków, co przedstawia nam zestawienie (w milionach złotych):

	1933	1934	1935
z Europy	570	511	564
z poza Europy	257	288	295

W procentowym stosunku ten podział przywozu przedstawia się następująco:

	1933	1934	1935
z Europy	69	64	66
z poza Europy	31	36	34
Razem	100	100	100

Rozbicie na kierunki przywozu według państw przedstawia tablica 7, w której czytelnik z łatwością ustali, z jakich krajów nastąpił wzrost przywozu oraz w jakim stosunku poszczególne państwa biorą udział w przywozie do Polski.

Tabl. 7.

PRZYWÓZ TOWARÓW DO POLSKI WEDŁUG KRAJÓW POCHODZENIA.

K R A J E	Miljony zł			%%		
	1933	1934	1935	1933	1934	1935
Europa ogółem	570	511	564	69,0	63,9	65,6
Anglja	83	86	117	10,1	10,8	13,6
Austrja	35	37	41	4,3	4,6	4,8
Belgja	29	25	26	3,6	3,2	3,0
Bułgarja	3	3	5	0,3	0,4	0,6
Czechosłowacja	36	32	35	4,3	4,1	4,1
Danja	11	9	10	1,4	1,1	1,2
Estonja	2	1	1	0,2	0,1	0,2
Finlandja	1	1	1	0,2	0,1	0,2

KRAJE	Miljony zł			‰		
	1933	1934	1935	1933	1934	1935
Francja	57	46	42	6,8	5,8	4,9
Grecja	2	3	5	0,2	0,3	0,5
Hiszpanja	3	3	11	0,3	0,4	1,3
Holandja	29	9	28	3,5	3,7	3,3
Irlandja	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Islandja	1	1	1	0,2	0,1	0,1
Jugosławja	7	7	8	0,8	0,9	0,9
Litwa	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Łotwa	1	1	1	0,2	0,1	0,1
Niemcy	146	108	124	17,6	13,6	14,4
Norwegja	8	7	9	1,0	0,9	1,1
Portugalja	2	2	3	0,2	0,2	0,3
Rumunja	8	9	5	0,9	1,2	0,6
Szwajcarja	27	22	24	3,3	2,8	2,7
Szwecja	17	20	20	2,0	2,5	2,3
Turecja	1	1	1	0,2	0,1	0,2
Węgry	6	4	5	0,7	0,5	0,5
Włochy	38	34	26	4,6	4,2	3,0
Z. S. R. R.	18	18	15	2,1	2,2	1,7
Kraje pozaeuropejskie ogółem (ważniejsze)	257	288	295	31,0	36,1	34,4
Argentyna	23	17	16	2,8	2,1	1,8
Australja	24	24	20	2,9	3,0	2,3
Brazylja	12	14	15	1,4	1,8	1,7
Chiny	1	4	3	0,1	0,5	0,4
Egipt	10	17	15	1,2	2,2	1,8
Indje Bryt.	24	26	32	2,9	3,3	3,7
Indje Holend.	10	18	15	1,2	2,2	1,8
Kolumbja	3	6	5	0,4	0,7	0,5
Nowa Zelandja	2	4	4	0,2	0,6	0,5
Stany Zjednocz.	110	121	124	13,3	15,2	14,4
Złote Wybrz.	—	—	7	—	—	0,8
Zw. Pol. Afryk.	3	6	6	0,3	0,7	0,7

Należy zwrócić uwagę na to, że nie we wszystkich wypadkach zwiększenie naszego wywozu do poszczególnych krajów spowodowało zwiększenie przywozu, względnie vice versa. Jednoczesny wzrost obrotów w obu kierunkach zaobserwować możemy w krajach europejskich, nie obowiązuje to w stosunku do krajów pozaeuropejskich. Pamiętać należy przy tym, że z krajami Europy mamy saldo bilansu handlowego dodatnie, gdy rzecz ma się wprost przeciwnie w obrotach z krajami pozaeuropejskimi. Widoczna tu jest dążność organizmu gospodarczego Polski do aktywowania salda handlowego, względnie zmniejszanie głębokości salda ujemnego.

Efektom obrotu towarowego między państwami jest saldo bilansu handlowego. Saldo bilansu handlowego Polski, w ogólnej swej sumie kształtuje się dodatnio, w odniesieniu do poszczególnych krajów sprawa przedstawia się różnie. Tablica 8 przedstawia właśnie saldo naszego bilansu handlowego z poszczególnymi krajami na odcinku 3 ostatnich lat.

Kraje europejskie w dominującej swej części są naszymi dłużnikami z tytułu obrotu towarowego, kraje pozaeuropejskie — wierzycielami. W granicach państw europejskich kierunek salda bilansu handlowego w roku 1935 jest taki sam, jak w roku poprzedzającym (z małymi i nic nieznaczącymi wyjątkami). Wysokość dodatniego salda bilansu z poszczególnymi krajami, stosownie do ogólnej konjunktury dla naszego handlu zagranicznego, zmalała. Wzrost dodatniego salda dotyczy tylko obrotu z Finlandją, Norwegją, Szwecją i Włochami.

SALDO BILANSU HANDLOWEGO POLSKI Z POSZCZEGÓLNYMI KRAJAMI.

K R A J E	W milionach złotych		
	1933	1934	1935
Europa ogółem	+ 314,6	+ 337,3	+ 218,7
Anglja	+ 101,6	+ 105,7	+ 64,7
Austrja	+ 20,5	+ 20,5	+ 18,3
Belgja	+ 17,8	+ 32,9	+ 31,1
Bułgarja	— 1,1	— 0,7	— 3,4
Czechosłowacja	+ 12,5	+ 17,9	+ 17,7
Danja	+ 17,1	+ 22,0	+ 17,4
Estonja	+ 0,3	+ 1,2	+ 0,4
Finlandja	+ 12,9	+ 11,4	+ 14,7
Francja	— 3,4	— 5,4	— 9,2
Grecja	+ 2,0	+ 1,4	+ 1,6
Hiszpanja	+ 9,4	+ 5,4	+ 5,2
Holandja	+ 25,7	+ 10,7	+ 7,1
Irlandja	— 8,6	+ 14,8	+ 2,1
Islandja	— 0,9	— 0,3	— 0,0
Jugosławja	— 1,1	+ 2,7	+ 1,4
Łotwa	+ 5,6	+ 5,9	+ 5,7
Niemcy	+ 22,1	+ 53,1	+ 12,7
Norwegja	+ 11,0	+ 6,0	+ 9,4
Portugalja	— 0,8	— 0,0	— 0,8
Rumunja	+ 8,4	+ 4,1	+ 2,6
Szwajcarja	— 13,0	— 9,3	— 10,7
Szwecja	+ 30,9	+ 25,2	+ 29,7
Turecja	— 0,5	+ 0,2	— 0,1
Węgry	— 0,2	+ 0,4	— 0,0
Włochy	— 13,3	+ 3,3	+ 4,0
Z. S. R. R.	+ 42,2	+ 7,7	— 3,8
Kraje pozaeuropejskie ogółem (ważniejsze)	— 187,1	— 180,2	— 153,2
Argentyna	— 15,0	— 8,0	— 3,6
Australja	— 23,4	— 23,2	— 19,2
Brazylja	— 6,4	— 6,1	— 10,1
Chiny	+ 4,1	+ 6,0	+ 4,2
Egipt	— 7,5	— 13,3	— 10,1
Indje Bryt.	— 19,1	— 17,8	— 26,0
Indje Holend.	— 9,2	— 17,2	— 14,8
Kolumbja	— 2,8	— 5,0	— 4,2
Palestyna	+ 5,1	+ 8,0	+ 10,4
Stany Zjednocz.	— 94,0	— 98,2	— 80,6

Zero (0) oznacza, że zjawisko istnieje, jednakże w ilościach mniejszych od tych liczb, które mogły być wyrażone uwidocznionymi w tablicy znakami cyfrowymi, np. jeżeli handel zagraniczny wyrażony jest w milionach zł, znak 0 oznacza, że handel w danym wypadku nie osiąga 0,5 miliona.

nemi krajami, stosownie do ogólnej konjunktury dla naszego handlu zagranicznego, zmalała. Wzrost dodatniego salda dotyczy tylko obrotu z Finlandją, Norwegją, Szwecją i Włochami.

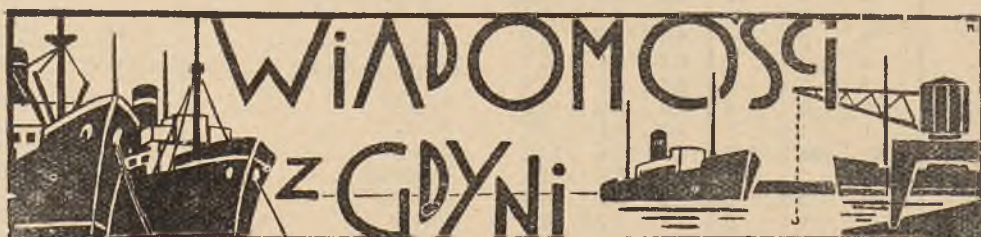
Dodatnie saldo bilansu handlowego w krajach pozaeuropejskich wzrosło w obrotach z Palestyną, zmalało w obrotach z Chinami.

Ujemne saldo z krajami pozaeuropejskimi pogłębiło się tylko w stosunku do Brazylii i Indji Brytyjskich. — W pozostałych wypadkach kształtowało się dla Polski bardziej pomyślnie szczególnie w odniesieniu do Stanów Zjednoczonych.

W ten sposób przedstawiliśmy pokrótce nasz handel zagraniczny w odniesieniu do jego struktury i kierunków. Pogłębienie analizy zagadnienia w całości, bądź w razie po-

trzeby w poszczególnych jego ogniwach — wino iść w drodze połączenia dwu elementów — struktury i kierunków.

Bolesław Polkowski.



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 18 marca br. odbyło się posiedzenie Prezydium Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni pod przewodnictwem Prezesa Izby, p. Stanisława Tora.

Podczas posiedzenia tego Prezydium dokonało wyboru dwóch delegatów Izby do Rady Portowej w Gdyni, w myśl zarządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 3 lutego br. o utworzeniu Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni. Z ramienia Izby do Rady Portowej wejdą Prezes Izby, p. Stanisław Tor i Radca Izby, p. Julian Rummel, przewodniczący Komisji Morskiej.

Następnie Prezydium wyznaczyło Wiceprezesa Izby, p. Dr Konrada Kasperowicza na delegata Izby do Rady Handlu Zagranicznego przy Związku Izb Przemysłowo-Handlowych. Na zastępcę delegata Prezydium wyznaczyło Wiceprezesa Izby p. Inż. Władysława Rawicz-Szczerbo.

Dalej Prezydium wyznaczyło Wiceprezesa Izby, p. Feliksa Kollata na delegata Izby, zaś p. Wiceprezesa Dr Władysława Smolenia na zastępcę delegata Izby do Zarządu Towarzystwa Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej w Gdyni.

Wreszcie Prezydium powzięło decyzję przeniesienia spowrotem do Gdyni z Bydgoszczy siedziby delegata Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego dla załatwiania czynności, związanych z wymianą towarową Polski z Niemcami. Ekspozytura Izby w Bydgoszczy będzie ze swej strony obsługiwała nadal zgłoszenia firm zainteresowanych w obrotach handlowych z Niemcami.

Na tem samym posiedzeniu Prezydium Izby postanowiło wynająć dla Biura Izby nowy lokal w budującym się gmachu Z. U. S. przy ulicy 10 Lutego. Przeniesienie Biura do nowego lokalu nastąpi z końcem lata br.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU LUTYM B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w mies. lutym br. 529.084,4

ton, wobec 748.668,5 ton w mies. styczniu rb., oraz 483.455,3 ton w mies. lutym 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 29,3% spadek w porównaniu z ub. mies. styczniem oraz 9,4%-omy wzrost w stosunku do mies. lutego 1935 r.

Od szeregu lat obroty portu w mies. lutym okazują minimum obrotów notowanych w ciągu całego roku. Składa się na to przede wszystkim 28 względnie 29 dni w miesiącu oraz warunki atmosferyczne, stwarzające poważne przeszkody żegludze morskiej na Bałtyku. Największe nasilenie burz morskich ma miejsce w pierwszej połowie lutego, co nader niekorzystnie wpływa na obroty portów bałtyckich. Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów złożył się przywóz zamorski — 67.665,5 ton oraz wywóz zamorski — 461.418,9 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (67.665,5 ton) wykazuje poważny 30,3%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. styczniem r. b. (97.117,1 ton) oraz nieznaczny 5,8%-owy spadek w stosunku do mies. lutego 1935 r. (71.902,5 ton). Jest on zaledwie o 4,7% większy od najmniejszego przywozu w 1935 r., który miał miejsce w mies. wrześniu ub. r. (64.623 ton).

Ten spadek przywozu w mies. sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. styczniem rb. spowodowały przede wszystkim pozycje: złomu żelaznego — 11.151 t. (34.841 t.), owoce świeże — 3.092 ton (3.631 ton), rudy różne i wypalki pirytowe — 3.819 ton (7.651 ton), garbniki — 1.059 ton (1.277 ton), skóry — 1.757 ton (2.041 ton), bawełna — 5.975 ton (13.287 ton), oraz miedź — 723 ton (908 ton). Spośród wyżej wymienionych artykułów: złom żelazny, rudy różne oraz garbniki wykazują spadek czysto sezonowy, notowany od szeregu lat w tym właśnie okresie. Owoce świeże wykazują nieznaczne wahania. Pewne zastrzeżenia budzić jednakże musi poważny przeszło 50%-owy spadek importu bawełny. Trudno dziś orzec czy spadek ten związany był ze strajkiem włókniarzy w Łodzi, czy też źródła jego szukać należy gdzieindziej. — Do artykułów, które wykazały wzrost w miesiącu sprawozdawczym należą: śledzie świeże —

2.070 t. (1.494 t.), śledzie sol. — 1.587 t. (1.405 ton). tłuszcze zwierz. sur. — 984 ton (584 ton), wełna — 3.360 ton (2.453 ton), juta — 1.359 ton (944 ton), papier — 917 ton (659 ton), celuloza — 559 ton (268 ton), oraz części wagonów i lokomotyw — 465 ton (247 ton). W miesiącu sprawozdawczym brak na imporcie pozycji towarowych żużli Thomasa i tranzytowej soli potasowej sowieckiej.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w mies. lutym rb. w porównaniu z tym samym mies. 1935 r. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Luty 1936 r.	Luty 1935 r.
Ryż surowy	10	15
owoce świeże	5.092	17.862
owoce suszone	284	652
konserwy owocowe	11	12
orzechy i migdały	51	131
kawa	61	344
kakao	446	308
herbata	105	94
korzenie	60	162
nasiona oleiste	4.751	5.851
nasiona różne	48	35
rośliny i mater. roślinne	45	18
żywica	396	239
śledzie świeże	2.070	1.589
śledzie solone	1.587	1.485
rudy różne i wypalki		
pirytowe	5.819	—
oleje	326	58
smoła i smary	35	2
asfalt	11	12
tłuszcze i oleje roślinne	565	170
tłuszcze zwierz. surowe	984	810
tran	72	22
napoje alkoholowe i inne	52	51
tytoń	76	1.019
siarka	205	249
przetwory chemiczne	97	388
farby	33	24
garbniki	1.059	1.345
fosforyty	14.112	—
skóry	1.757	2.850
wełna	3.360	2.254
odpadki wełny	88	27
przędza wełniana	48	11
bawełna	5.975	4.277
odpadki bawełny	124	19
przędza bawełniana	145	47
len, konopie, sizał		
i inne włókna rośl.	61	152
juta	1.359	789
szmaty	677	458
kauczuk	552	250
wyroby gumowe	95	18
papier	917	1.440
papa, tektura	—	545
celuloza	559	354
żelazo surowe	181	—
metale różne	82	101
złom żelazny	11.151	22.754

miedź	725	508
cyna	59	9
cynk	17	—
wyr. żelazne i metal.	495	114
maszyny, apar. i części	430	92
części wagonów i lokom.	465	644
samochody, motocykle		
i części	109	40
różne	1.978	1.269
Razem	67.666	71.905

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (461.418,9 ton) wykazuje 28,1%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. styczniem rb. (651.551,4 ton), oraz 12,1%-owy wzrost w stosunku do mies. lutego 1935 r. (411.552,8 ton), który był najmniejszym wywozem w ciągu całego 1935 roku. — Spadek wywozu jak zawsze niemal spowodowała grupa wytworów mineralnych, jak węgiel eksportowy i bunkrowy.

Węgiel eksportowy w miesiącu sprawozdawczym wykazuje poważny spadek (32,1%), w porównaniu z ub. mies. styczniem rb. (522.707 ton) oraz nieznaczny 4,6%-owy wzrost w stosunku do mies. lutego 1935 r. (338.889 ton).

Węgiel bunkrowy wykazuje również spadek w porównaniu z ub. mies. styczniem rb. (32.337 t.), oraz nieznaczny wzrost w stosunku do mies. lutego 1935 r. (24.975 t.) Poza grupą mineralną poważny spadek wykazały pozycje: zboże — 1 t. (500 t.), mąka ryżowa — 75 t. (105 t.), mąka pastewna — 210 t. (650 t.), sól — 1.112 t. (1.390 t.), bekony — 1.603 t. (2.016 t.), masło — 547 t. (802 t.), cement — 193 t. (410 t.), cukier — 2.465 t. (2.906 t.), makuchy — 1.110 t. (3.817 t.), otręby — 407 t. (508 t.), soda — 278 t. (448 t.), bale i słupy — 4.354 t. (7.739 t.), drzewo tarte — 15.590 t. (50.058 t.), żelazo surowe — 214 t. (2.347 t.), żelazo handlowe — 7.457 t. (10.582 t.), oraz cynk — 608 t. (1.089 t.)

Spośród powyższych pozycji zwraca szczególną uwagę poważny ok. 50%-owy spadek drzewa tartego oraz nieco mniejszy bali i słupów. W porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego obie te pozycje drzewa wykazują wzrost. W grupie metali poważne obawy musi budzić spadek żelaza surowego i handlowego, jak również cynku. Czy łączy się to z utratą zdolności konkurencyjnej u najważniejszych odbiorców na Dalekim Wschodzie, to wykażą to obroty temi artykułami w najbliższych miesiącach. Pewnym pocieszającym objawem będzie tu wzrost obrotów grupy metali w stosunku do miesiąca lutego 1935 roku. Poważny spadek wykazała również grupa płodów rolnych i hodowlanych jak zboże, bekony, masło, cukier, makuchy i otręby.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu lutym rb. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Luty 1936 r.	Luty 1935 r.
Zboże	1	6
strączkowe	50	43
mąka ryżowa	75	—
mąka	220	113
mąka pastewna	210	2.340
ślód	1.112	1.418
owoce świeże	110	175
nasiona i rośliny	2.869	—
szynki i inne pekl.	74	212
bekony	1.603	1.572
drób i ptactwo bite	62	26
jaja	1.454	125
masło	547	174
cement	193	234
sól	2	21
węgiel eksportowy	354.430	338.889
węgiel bunkrowy	25.601	24.975
koks	17.792	4.475
oleje i parafina	10	15
tluszcze zwierz. sur.	472	34
przetwory mięsne	961	274
cukier	2.465	5.770
napoje alkoholowe	2	6
spirytus	35	18
makuchy	1.110	1.697
otręby	407	—
soda	278	642
salmiak	72	18
karbid	245	111
farby	—	13
biel cynkowa	218	108
sól potasowa	—	265
saletra	12	31
siarczan amonu	7.019	7.327
skóry	65	93
tkaniny	573	315
bawełna i odpadki	160	65
bale i słupy	4.354	1.250
drzewo tarte	15.590	3.157
wyroby z drzewa	405	194
klepki	3	—
dykty i forniery	1.245	879
meble gięte	276	336
wyroby koszykowe	67	14
papier	695	790
papa, tektura	227	306
celuloza	468	248
żelazo surowe	214	147
żelazo handlowe	7.457	1.988
metale różne	30	—
wyroby żelazne i met.	3.402	784
szyny kolejowe	—	4.632
rury żelazne i stal.	2.053	809
cynk	608	1.902
blacha cynkowa	744	247
różne	3.074	2.270
Razem	461.419	411.553

Do najpoważniejszych pozycji wywozu, które wykazały wzrost należą: mąka — 220 t. (35 t.), nasiona i rośliny — 2.869 t. (465 t.), jaja

— 1.454 t. (922 t.), koks — 17.792 t. (13.557 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 472 t. (255 t.), przetwory mięsne — 961 t. (609 t.), karbid — 245 t. (172 t.), siarczan amonu — 7.019 t. (2.037 ton), tkaniny — 573 t. (447 t.), papier — 695 t. (559 t.), papa, tektura — 227 t. (86 t.), wyroby żelazne i metalowe — 3.402 t. (2.736 t.), rury żelazne i stalowe — 2.053 t. (1.814 t.) oraz blacha cynkowa — 744 t. (66 t.). Poważny wzrost eksportu siarczanu amonu w bieżącym roku zapowiada dobrą konjunkturę dla tego artykułu. Rok bieżący przynosi również zapowiedź poważnego wzrostu eksportu koksu. Doskonałe rezultaty daje dotychczas w porównaniu z ubiegłym rokiem eksport jaj i masła.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym podany został w Biuletynie Izby P.-H. z dnia 15-go marca rb., tu załączamy dane o ruchu pasażerów, których przyjechało ogółem 250 osób (70), wyjechało zaś 1.390 osób (847). W tem przyjechało: z Anglii — 26 osób, Argentyny — 1, Belgji — 18, Danji — 19, Finlandji — 10, Holandji — 5, Hiszpanji — 2, Norwegji — 8, Stanów Zjedn. Am. P. — 143, Szwecji — 14 oraz via W. M. Gdańsk — 4 osoby. W tem wyjechało: do Anglii — 25 osób, Brazylji — 908, Francji — 455, Szwecji — 1, oraz via W. M. Gdańsk — 1 osoba.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HAN-
DLOWEJ W LUTYM.

W miesiącu lutym statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem 97.622,5 t. towarów wobec 64.929,5 ton w lutym 1935 roku i 64.929,5 ton w lutym 1934 roku. Widzimy więc poważny wzrost o 35% przewozów towarowych naszej floty względem poziomu zeszłorocznego, który równocześnie był poziomem z przed dwu lat. Rezultat ten tembardziej godny jest uwagi, że w tym miesiącu tak wszystkie linje (3 towarzystwa) jak i trampy (2 towarzystwa) zwiększyły swe przewozy, co widać z poniższego zestawienia.

Na eksport w globalnej sumie przewozów przypadło 78.354,5 ton towarów (luty 1935: 51.503,5 ton), na import 12.582 ton (luty 1935: 10.278 t.), i na przewozy między portami obcemi i tranzytowe 6.686 ton (luty 1935: 3.148 t.)

Flota Żeglugi Polskiej S. A. przewiozła w lutym 48.448 t. towarów (luty 1935: 24.398 t.), w tem 32.278 t. w eksporcie, 9.484 t. w imporcie i 6.686 t. między portami obcemi i w tranzycie. Z powyższych przewozów przypadło na linje regularne 26.499 t. (luty 1935: 13.249 t.) i na trampy 21.952 t. (luty 1935: 11.249 t.)

Linje regularne Żeglugi Polskiej przewiozły w eksporcie 16.373 t. towarów, w imporcie 9.274 t. i w tranzycie 849 ton. Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły w eksporcie 15.905 ton (luty 1935: 10.526 t., wyłącznie węgla), w tem 14.680 t. węgla i 1.225 t. koksu, w imporcie — 210 t. pomarańcz i cytryn (luty 1935: 625 t. ty-

tonia) i między obcemi portami 5.837 t., w tem 2.702 t. rudy, 2.235 t. koksu i 902 t. pomarańcz i cytryn.

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły w lutym 7.442 t. towarów i 63 konie, wobec 5.888 t. ładunku w lutym ub. roku, mamy więc w tym miesiącu do zanotowania wyjątkowo wysoką wyżkę obrotów towarowych na statkach Polbritu.

W kierunku eksportowym przewieziono 4.755 t. towarów (lutym 1935: 3.810 t.) w tem 4.736 t. na liniach angielskich i 19 t. na linii Gdynia — Havre, która, jak wiadomo służy głównie przewozowi emigrantów. W kierunku Londynu wywieziono 2.810 t., w tem z Gdyni 2.242 t. i z Gdańska 568 t. W kierunku Hull wywieziono 1.926 t., w tem 1.466 z Gdyni i 460 t. z Gdańska. W kierunku importowym przewieziono 2.687 t. (lutym 1935: 2.078 ton), w tem 2.687 t. na liniach angielskich i 80 t. z Havre do Gdyni. Z Londynu przywieziono 1.002 ton towarów, w tem 853 t. na Gdynię i 149 t. na Gdańsk. Z Hull przywieziono 1.605 ton, w tem 1.534 t. na Gdynię i 71 t. na Gdańsk.

Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A. miała po jednym odjeździe m/s „Piłsudski” w każdą stronę na linii Gdynia — Kopenhaga — Ameryka Północna, a prócz tego odjazd do Ameryki Południowej s/s „Pułaski”, co dało rekordowy dla zimowej pory roku przewóz miesięczny: 1.291 pasażerów i 2.869 t. towarów (lutym 1935: 304 pas. i 1.335 t. towarów), w tem na linii Północno — Amerykańskiej 461 pas. i 1.611 t. drobnicy, na linii Południowo — Amerykańskiej 930 pasażerów i 1.258 t. drobnicy. Na pierwszej linii było na wyjściu 230 pasażerów i 1.200 t. drobnicy, na wejściu 131 pas. i 411 t. drobnicy.

Statki Polskarobu przewiozły 38.863,5 t. węgla, wyłącznie eksportowego (lutym 1935: 33.508,5 ton), z Gdyni. Wywóz kierował się do: Szwecji — 26.535 t., do Norwegii 9.533 t. i do Belgii 2.793,5 ton. Odbyto podróży 14 i odwiedzone porty: Göteborg (3 razy), Oxelösund (2 razy), Limhamn (2 razy), Gefle (2 razy), Stockholm, Oslo, Slemmestad, Haugesund, Zeebrügge.

NOWA LINJA REGULARNA.

Do Urzędu Morskiego zgłoszona została przez firmę Bergenske nowa linja okrętowa utrzymująca regularną komunikację w odstępach miesięcznych między Gdynią — Gdańskiem i angielskim portem Bristol. Na linii tej kursować będą statki „Lindenau” i „Stör”, należące do „Bugsier Reederei & Bergung A. G. Hamburg” i „Hamburg Reederei W. Schuchmann” Hamburg. Pierwszy statek na tej linii wyjdzie z Gdyni dnia 25. bm. Maklerem nowej linii jest firma „Bergenske” w Gdyni.

UDZIAŁ BUDOWNICTWA GDYŃSKIEGO W OGÓLNYM RUCHU BUDOWLANYM POLSKI.

W ogólnym ruchu budowlanym na terenie Polski Gdynia odgrywa bardzo poważną rolę ze względu na intensywność swej rozbudowy.

Posiadamy materiały, dotyczące budownictwa na całym obszarze Rzeczypospolitej (Wiadomości Statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego, Nr. 8 z dn. 15 marca br.) oraz materiały dotyczące budownictwa w Gdyni (Referat Statystyczny Komisarjatu Rządu). Zestawienie tych materiałów dla lat 1934 i 1935 jest niezwykle interesujące.

Budynki rozpoczęte

Wyszczególnienie	1934		1935	
	liczba budynków	kubatura w 1000 m ³	brak budynków	kubatura w 1000 m ³
Cała Polska	5 777	4 702	5 926	4 675
Gdynia	228	189	443	327
%% udział Gdyni w budownictwie Polski	3,9	4,0	7,5	7,0

Zaobserwować możemy, że zarówno na terenie całej Polski jak i w Gdyni w roku 1935 nastąpił wzrost liczby i kubatury budynków rozpoczętych, w Gdyni wzrost ten jest znacznie intensywniejszy, a mianowicie liczba budynków rozpoczętych w Polsce wzrosła o 13%, a ich kubatura o 21%, w Gdyni liczba wzrosła o 112%, kubatura o 118%.

Większa jest również kubatura przeciętna jednego budynku w Gdyni w porównaniu z całą Polską.

Przechodząc do drugiej części zagadnienia, do budynków zakończonych, otrzymamy następujące zestawienie:

Budynki zakończone

Wyszczególnienie	1934		1935	
	liczba budynków	kubatura w 1000 m ³	brak budynków	kubatura w 1000 m ³
Cała Polska	6 879	5 736	7 542	6 962
Gdynia	318	376	674	818
%% udział Gdyni w budownictwie Polski	4,6	6,6	8,9	11,7

Z zestawienia łatwo obliczyć możemy, że o ile liczba budynków zakończonych na terenie Polski wzrosła z roku na rok o 3%, a ich kubatura nawet zmalała prawie o 1%, to w Gdyni wzrost liczby budynków wyraża się cyfrą 94%, a wzrost kubatury 73% w stosunku do roku 1934.

Porównyując sytuację, jaką dają nam liczby w odniesieniu do budynków rozpoczę-

tych i zakończonych, stwierdzić możemy, że zwiększenie liczby i kubatury, jakoteż kubatury przeciętnej jednego budynku — budynków rozpoczętych — świadczy o jeszcze bardziej intensywnym rozwoju budownictwa, jaki nastąpi w roku 1936.

KONSUL BELGJI W GDYNI.

Pan Prezydent R. P. udzielił exequatur Panu Edouard Francois *Giacomini*, jako Kon-

sulowi Belgji na obszar Pomorza z siedzibą w Gdyni.

NOWY WICE-KONSUL HONOROWY W GDYNI.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej udzielił exequatur Panu Aleksandrowi Wiatrakowi, jako Wicekonsulowi Honorowemu Republiki Costa - Rica na obszar m. Gdyni z siedzibą w Gdyni.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM 1936 ROKU.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim wyniósł w lutym br. 367.845 ton wobec 304.577 ton w lutym roku poprzedniego. Z tej liczby na przywóz przypadło 50.047 ton (w lutym z. r. 53.227 ton) i na wywóz 317.798 ton (w lutym r. z. 271.350 ton). W porównaniu do miesiąca stycznia ogólny obrót obniżył się o 139.865 ton w czem przywóz o 17.477 ton i wywóz o 122.388 ton.

Z analizy poszczególnych głównych pozycji przywozu wynika, że w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrósł przywóz towarów następujących: rudy — 27.081 ton (15.456 ton), fosforytów — 6.471 ton (0), melasa — 1.027 ton (0), surówka żelaza — 114 ton (83 ton), żelazo i stal — 1.283 ton (290 ton). W dziale towarów spożywczych wzrósł przywóz śledzi — 2.869 t. (1.252 ton) i kakao — 67,4 ton (54,8 t.). Zmniejszenie przywozu nastąpiło przy towarach następujących: Nasiona 188,2 ton (2.125 ton), kawy 251 ton (315 ton), tłuszcze zwierzęce i roślinne 477 ton (687 ton), przędza wełniana 1 tona (5,9 ton), przędza bawełniana 3 tony (85 t.), tkaniny i półfabrykaty wełniane 3,4 ton (12,7 ton), i wreszcie szmaty 11 ton (235 ton).

Na zwiększenie pozycji wywozu w lutym rb. w porównaniu z rokiem poprzednim wpłynęły następujące towary: jęczmień 35.381 ton (34.761 ton), pszenica 11.924 ton (1.425 ton), rośliny strączkowe 6.118 ton (1.583 ton), mąka 18.436 ton (2.561 ton), bekony 165 ton (107 ton), węgiel 156.119 ton (134.388 ton), tarcica 42.325 ton (36.794 ton) i cynk 707 ton (487 t.). Zmniejszenie wywozu wykazały towary następujące: żyto 10.941 ton (22.656 ton), smary do trybów 264 ton (578 ton) i inne smary 25 ton (1.132 t.), parafina 866 ton (914 ton) i makuchy 2.019 ton (3.827 ton) i wreszcie cukier 0,7 ton (6 ton).

Zaznaczyć przytem wypada, iż ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim w obu miesiącach roku bieżącego utrzymał się prawie na niezmiennym poziomie, gdyż zwiększenie przywozu z 83.494 ton w r. 1935 do 117.571 ton w roku bieżącym, zneutralizowane

zostało zmniejszeniem liczb w wywozie i to z 793.371 ton w roku zeszłym do 757.984 ton w roku bieżącym.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim w lutym kształtował się pomyślnie; wprawdzie nastąpiła zwykła sezonowa niżka względem miesiąca stycznia, jednakże daje się zanotować dość poważna wyżka względem lutego 1935 roku, tak na wejściu jak i na wyjściu, podczas gdy w styczniu jeszcze było tylko na wejściu zwiększenie ruchu względem stycznia ub. roku, na wyjściu zaś była nawet nieznaczna niżka. Miesiąc luty wobec powyższego charakteryzuje się więcej zaakcentowanym polepszeniem względem poprzedniego roku, aniżeli styczeń, i to mimo trwałego ubytku przeładunku węgla i okresu najniższego miesięcznego ruchu, jakim jest środek zimy.

Weszło ogółem do portu statków morskich 524 o ogólnej pojemności 201.602 ton rejestrowych netto (luty 1935: 276 statków z 175.181 t. r. n.), w tem z ładunkiem 133 z 89.671 t. r. n., próżnych 157 z 102.554 t. r. n. i jako do portu ukrycia, zaprowiantowania lub bunkrowania 34 z 9.377 t. r. n.

Wyszło z portu statków morskich 355 z 212.677 ton rej. netto ogólnej pojemności (luty 1935: 282 z 180.520 t. r. n.), w tem z ładunkiem 289 z 182.342 t. r. n., próżnych 16 z 19.775 t. r. n. i jako z portu ukrycia, zaprowiantowania lub bunkrowania 30 z 10.560 t. r. n.

Od początku roku weszło do portu o 77 statków i 34.397 ton rej. netto więcej tonażu aniżeli w pierwszych dwóch miesiącach ubiegłego roku, wyszło o 72 statki i 28.133 t. r. n. więcej aniżeli w odpowiednim okresie ub. roku.

Kolejność bander na wejściu była następująca: statków niemieckich 108 z 44.487 t. r. n. pojemności ładunkowej, szwedzkich 55 z 38.091 t. r. n., duńskich 67 z 37.240 t. r. n., norweskich 20 z 15.778 t. r. n., polskich 20 z 13.694 t. r. n., fińskich 9 z 12.198 t. r. n., angielskich 12 z 10.773 t. r. n. itd.



WIADOMOŚCI MORSKIE

CECHY OKRĘTÓW NAJBLIŻSZEJ PRZYSZŁOŚCI.

Są pewne wskazówki na zbliżające się ożywienie w budownictwie okrętowym. Trzeba zdawać sobie sprawę, co to oznacza dla już istniejącego tonażu światowej marynarki handlowej. Bardzo poważne udoskonalenia techniczne, osiągnięte w ostatnich kilku latach, obejmujące kadłub, maszyny okrętowe i pomieszczenia mieszkalne, czynią nowozbudowane jednostki znacznie doskonalszymi, a więc ekonomiczniejszymi od poprzednio budowanych, co wyrażać się może zwiększeniem szybkości bez zwiększenia kosztów eksploatacyjnych, a przy równej szybkości ze starym statkiem — poważną oszczędnością paliwa i miejsca i wreszcie uzyskaniem większych ładowni i pomieszczeń mieszkalnych, przez zastosowanie silniejszych przy równej objętości maszyn okrętowych.

W ostatnich czterech latach budowano mało statków, wobec czego zarysowuje się przedzelenie nowego tonażu, które oddzieli okręty z przed pięciu lat od grupy nowych budowli, mających wystąpić do konkurencji, jak zwykle skutecznie, ze starszym tonażem.

Jakie będą cechy tego tonażu? Nie antycypując wynalazków, które zdążą znaleźć zastosowanie w nowym tonażu można na podstawie istniejącej tendencji i przez rozważania nad statkami wybitnie „nowocześnie” zaprojektowanymi wysnuć pewne wnioski co do cech „tonażu jutra”.

Tendencja zwiększenia szybkości, rzecz ciekawa, nie jest bynajmniej wyraźna i w każdym razie nie może być uogólniana. Nie ulega wątpliwości, że istnieje tendencja zwiększenia szybkości transatlantyków pasażerskich, statków kanałowych, cysternowców i innych statków, które mają specjalne znaczenie w razie działań wojennych na morzu.

Ale w dziale statków frachtowych średnich i większych, jak trampów tak i linjowych, tendencja nie jest bynajmniej tak jasna, jak w latach 1926 — 30, kiedy przeważało dążenie do zwiększania szybkości nad względami jaknajekonomiczniejszej eksploatacji. Tu zarysowuje się również dążenie do wykorzystania dla konkurencji ze starszymi statkami oszczędności eksploatacyjnej i kompaktowości nowych maszyn. Przypominano sobie w Anglii, że poprzednie pokolenie armatorów dorobiło się właśnie na statkach powolnych i zaprojektowano nawet 8.000 tonowe statki standarowego typu

o jednym kotle, celem zmniejszenia konsumpcji dobowej węgla na tak wielkim statku poniżej 10 ton, przy szybkości, co prawda nie sięgającej 10 mil na godzinę. I równocześnie obok motorowców 17 węzłowych dla sezonowych przewozów wełny budowano motorowce linjowe 12 do 14-węzłowe i również powolniejsze cysternowce. Nie można jednakże mówić o tendencji ogólnej zmniejszania szybkości ruchu, gdyż jest to tendencja wsteczna: można jedynie zaobserwować coraz większą specjalizację okrętów i przystosowanie jaknajdoskonalsze do ich „życiowej pracy”, które może się wyrażać jak znacznym zwiększeniem szybkości, tak też i niezwiększaniem szybkości względem poprzedników, przy zwiększaniu użytecznej pojemności i zmniejszaniu kosztów eksploatacyjnych. Tak, zbyt mało wyspecjalizowany, pracujący nieoszczędnie statek wczorajszego typu, zostaje zaatakowany z dwóch stron, ze strony statków szybkich i ze strony statków oszczędnych.

Trzeba jednak przyznać, że grupa atakująca „szybka” góruje znacznie nad grupą „oszczędną” tem, że jest w stanie wprowadzić do walki z całym efektem — ostatnie zdobycze techniki budownictwa okrętowego. Skuteczność działania nowowynalezionych kształtów podwodnych i nadwodnych występuje dopiero przy znacznie większych szybkościach. Taksamo arytmetyczny efekt oszczędności na nowych maszynach występuje należycie dopiero przy instalacjach silniejszych, choć tu wobec uzyskania większej szybkości o bezpośredniej oszczędności pieniężnej mowy być nie może.

Jakież są cechy tego „szybszego” nowoczesnego tonażu? Ma on zmniejszone opory pod wodą i formy aerodynamiczne (opływowe) nad wodą, przy jaknajracjonalniejszym rozmieszczeniu pomieszczeń wewnętrznych. Maszyny częściej niż przedtem, dzięki temu, że zajmują stosunkowo mało miejsca, znajdują się w części przyrufowej okrętu.

Linje aerodynamiczne na razie zmieniają więcej nadbudówki, aniżeli sam kadłub. Mają one sens na statkach ponad 16 węzłów szybkości. Ten szybki nowoczesny tonaż coraz więcej przypomina kształtem kadłuba szybkie motorówki a nawet ślizgowce. Aerodynamiczne nadbudówki i taki kształt kadłuba dowodzą niezbitnie wpływu, jaki coraz więcej okazuje budownictwo samolotów na nowoczesne budownictwo okrętowe. Nawet maszty (na przykład na „Queen Mary”) mają już kształty aerodynamiczne, co ma zapobiegać przykreemu

gwizdaniu spotkaniowego wiatru w masztach, stałemu przy znacznych szybkościach.

Ciekawą osobliwością aerodynamicznych nadbudówek pasażerskich statków jest ich wzrastające oszklenie. Widać to na s/s „Normandie“, której wysunięte daleko naprzód nadbudówki o kształtach opływowych są wyjątkowo obficie oszkłone. Konstruktor A. C. Hardy przypuszcza, że istnieje tendencja do całkowitego oszklenia nadbudówek. Coraz szersze zastosowanie szkła o kształcie wygiętych uszu ostatnie wątpliwości co do prawdopodobieństwa tego przypuszczenia. I pod tym względem mamy do czynienia tylko z nadsładownictwem wielkich aeroplanów.

ROZWÓJ WĘGIERSKIEJ ŻEGLUGI I EKSPANSJI NA BLISKI WSCHÓD

Węgierska żegluga rzeczno-morska wstępuje w nową fazę rozwoju, polegającą na usamodzielnieniu się tej żeglugi w postaci oddzielnego przedsiębiorstwa państwowego, które już w najbliższym czasie ma się ukonstytuować jako spółka akcyjna.

Nowe towarzystwo będzie utrzymywało w miarę możliwości dwutygodniowe kursy regularne pomiędzy Budapesztem a Egiptem z zawijaniem do portów palestyńskich, tureckich i greckich.

W zakresie działalności handlowej przewidziana jest współpraca towarzystwa z Węg. Sp. Akc. dla Żeglugi Rzecznej i Morskiej (M.F.T.R.) oraz kolejami węgierskimi, polegająca na tym, że akwizycją ładunków na Węgrzech zajmą się koleje i M. F. T. R., o ładunki powrotne zaś towarzystwo będzie się starało we własnym zakresie.

Zadaniem nowego towarzystwa będzie zatem badanie i zdobywanie dla towarów węgierskich rynków zbytu, a przede wszystkim powiększenie eksportu węgierskiego do Palestyny i wogóle zacieśnienie stosunków handlowych węgiersko - palestyńskich.

Zaznaczyć należy, że węgierskie sfery gospodarcze coraz więcej interesują się Palestyną, jako rynkiem eksportowym, dającą możliwość plasowania towarów za walutę szlache-

ną i posiadającym z tego względu, zwłaszcza dla tych gałęzi przemysłu węgierskiego, które zdane są na import surowców z zagranicy, pierwszorzędne znaczenie. W związku z akcją uprzemysłowienia Palestyny, projektowaną na najbliższe dwa lata, przemysł węgierski widzi możliwość dalszego rozwoju tego eksportu, w którym nowe towarzystwo żeglugi rzeczno - morskiej ma odegrać w przyszłości ważną rolę.

SPRAWA KOMUNIKACJI WŁOSKIEJ GENUA — PORTY SYCYLJI — PORTY BAŁTYCKIE.

Wojna włosko - abisyńska i zastosowanie sankcyj podważyło możliwości istnienia w chwili obecnej włoskiego przedsiębiorstwa żeglugowego dla eksploatacji linii Genua — porty Sycylii — porty bałtyckie. S. s. „Fior di Mandorlo“ został sprzedany i prowadzone są pertraktacje w sprawie reorganizacji przedsiębiorstwa „S. A. di Navigazione Italo — Somalia“ w Genui, do którego należał ten statek. Jest możliwe, że w przyszłości powstanie linia obsługiwana nowymi statkami, specjalnie zbudowanymi dla tej komunikacji, mającej dla Włoch dość duże znaczenie, przez zatrzymanie sobie frachtów z poważnych ilości owoców eksportowych.

OTWARCIE DWORCA MORSKIEGO W NEAPOLU.

W końcu maja otwarty zostanie dworzec morski na Molo Luigi Razza w Neapolu. Będzie on jednym z największych na morzu Śródziemnym. Obecnie wykonywana jest dekoracja wnętrza przez znanych malarzy włoskich

NOWY „HERAKLES“ FIŃSKIEJ LINJI POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKIEJ.

W połowie kwietnia nastąpi w Oslo przejęcie przez Finska Syd-Amerika Linien parowca norweskiego „Vinstra“, który jako „Herakles“ wejdzie na linię tego towarzystwa. Równocześnie znany w naszym porcie stary „Herakles“ zostaje sprzedany do Anglii.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WYMIANA TOWAROWA ARGENTYNY Z POLSKĄ.

Według ostatnio opublikowanych argentyńskich danych statystycznych wymiana handlowa Polski z Argentyną przedstawiała się w ciągu ostatnich dwóch lat następująco: (w pesetach papierowych)

	1933 r.	1934 r.
Eksport z Polski do Argentyny	11.071.384	4.951.535
Import do Polski z Argentyny	8.809.114	8.088.526

Trudno jest przeliczyć te wartości dokładnie na złote wobec tego, że wchodzi dwa różne kursy w rachubę tak odnośnie importu jak i eksportu. Co się tyczy eksportu powyżej podane dane są wartościami „rynkowymi“, a przy imporcie wartościami „taryfowymi“. Należy przytem zwrócić uwagę, że wartość „taryfowa“, ogólnie biorąc, była niższa w 1933 r. o 4,77% od wartości faktycznie importowanych towarów, a w 1934 r. o 8,29%. Biorąc pod uwagę te wszystkie momenty, można w przy-

bliżeniu obliczyć, że na podstawie argentyńskich danych wymiana między Polską a Argentyną przedstawiała się w złotych następująco:

	1935 r.	1934 r.
Eksport z Polski do Argentyny	17.800.000	8.200.000
Import do Polski z Argentyny	15.500.000	14.100.000

Dane statystyczne polskie odbiegają od tych cyfr znacznie, jednak mimo to stwierdzić należy, że dostawy towarów polskich do Argentyny wzrastają.

Udział Polski w całym imporcie Argentyny wzrósł z 0,5% w 1934 r. do 1,0% w roku ubiegłym. Z 26-tego miejsca zajęliśmy kolejno miejsce 19-te w 1935 r. jeśli chodzi o przywóz z Polski do Argentyny. Polska figuruje bezpośrednio po Czechosłowacji i Luksemburgu.

Brak jest bliższych danych odnośnie rodzaju towarów importowanych z Polski w 1935 r. i ukażą się one dopiero za kilka miesięcy.

WARUNKI IMPORTU DO FRANCUSKICH POSIADŁOŚCI DAHOMEY I WYBRZEŻA KOŚCI SŁONIOWEJ.

Wśród grupy kolonij francuskich objętych wspólną nazwą Francuskiej Afryki Zachodniej („*Afrique Occidentale Française*”), kolonie Cote d'Ivoire i Dahomey stanowiły dla importerów zagranicznych przedmiot specjalnego zainteresowania jako asymilowane pod względem ustroju celnego do terytorjów mandatowych, gdzie cło wejściowe pobierane jest w jednakowej wysokości od towarów wszelkiego pochodzenia, nie wyłączając francuskiego. Zasada równego traktowania celnego wszelkich towarów importowanych do Cote d'Ivoire i Dahomey wypłynęła z postanowień konwencji francusko - angielskiej podpisanej w Paryżu dnia 14 czerwca 1898 roku. W obu kolonjach cło wejściowe na towary wszelkiego pochodzenia zostało ustanowione w zasadniczej wysokości 10% ad valorem i choć następnie poczyniono dla niektórych towarów wyjątki (wyznaczając cło od wagi lub modyfikując stawkę procentową od wartości), nie naruszono jednak nigdy zasady równego traktowania wszelkich towarów obcych z towarami francuskimi.

Przywóz do Côte d'Ivoire i Dahomey w r. 1934 w tys. fr. fr.

Tkaniny bawełniane	30.378
Przędza bawełniana	2.100
Tkaniny wełniane	659
Tkaniny jutowe, lniane etc.	6.252
Odzież gotowa	1.434
Bielizna szyta	1.354
Węgiel	229
Drzewo budulcowe	95
Żelazo	1.206
Wyroby metalowe	11.686
Sól	1.468

Cukier	1.129
Papier i tektura	770
Szklą i kryształy	932
Konserwy spożywcze	1.395

62.088

Dostawy z Polski wynosiły tylko 22.000 zł, co dowodzi, że istniały duże możliwości do rozszerzenia naszego eksportu, warunki jednak uległy ostatnio zasadniczej zmianie.

Dnia 31 października 1933 r. w „*Journal Officiel*” ukazał się bowiem dekret rządu francuskiego, mocą którego import do Côte d'Ivoire i Dahomey poddany został prawie w całości ograniczeniom kontyngentowym. Kontyngentami zostały objęte towary następujące: wędliny i konserwy mięsne i mleczne, mąka pszenna, ryż, ziemniaki, cukier, tytoń i wyroby, oleje i tłuszcze, wina, likiery i inne napoje alkoholowe, cement, stal i żelazo, mydło i perfumerja, fajanse, szkła i kryształy, przedza bawełniana, tkaniny bawełniane, wyroby dziane, tkaniny ze sztucznego jedwabiu, odzież i bielizna, obuwie skórzane i gumowe, wyroby nożownicze, naczynia kuchenne (tu należą także naczynia emaljowane, które Polska eksportowała do Côte d'Ivoire), broń i amunicja, beczki, rowery, samochody, wyroby gumowe, zapałki. Kontyngenty zostały wyznaczone na okres półroczny, od 1 listopada 1935 do 30 kwietnia 1936 r. Jednocześnie ogłoszony został podział tych kontyngentów między ważniejszych importerów, za podstawę którego przyjęty został stan przywozu w ciągu r. 1934. W tych warunkach Polska oczywiście nie otrzymała na żaden towar specjalnego kontyngentu i udział jej tak, jak w statystyce, objęty został pozycją „innych krajów”. Następujące państwa natomiast otrzymały na większą lub mniejszą ilość pozycji towarowych kontyngenty specjalne: Francja, Anglja, Belgja, USA., Holandja, Włochy, Niemcy, Japonja, ZSSR., a nawet Czechosłowacja (koce bawełniane — 0,5 q i wyroby gumowe — 2 q).

Ograniczenia kontyngentowe dotyczą więc nie tylko państw obcych ale i Francji, suwerennej zwierzchniczki kolonij Côte d'Ivoire i Dahomey, przez co zarządzenie to nosi zupełnie odrębny charakter, niepodobny do normalnej procedury kontyngentowania przywozu, kiedy chodzi o ograniczenie obcej konkurencji na korzyść przemysłu krajowego.

Stan ten wynika z postanowień art. 9 Konwencji z 14. 6. 1888, a bez jej wypowiedzenia zasada równego traktowania towarów obcych nie mogła być złamana. Zasada ta została pozornie utrzymana, albowiem ograniczenia kontyngentowe dotknęły wszystkie bez wyjątku kraje importujące, nie wyłączając Francji. Niemniej jednak, praktycznie biorąc, wyznaczenie sztywnych kontyngentów w różnej wysokości dla poszczególnych państw, w oparciu o dowolnie wybrane dane statystycz-

ne., jest równoznaczne ze złamaniem zasady „otwartych drzwi“.

Zasadnicza zmiana warunków importu, jak również spóźnione ogłoszenie dekretów w kolonjach 9 listopada (w Dahomey) wzgl. 18 listopada (w Côte d'Ivoire), a mimo tego utrzymanie mocy obowiązującej wstecz od 1 listopada, niewyłączenie z pod działania dekretu towarów wyeksportowanych przed datą opublikowania dekretu, mylne obliczenie kwot kontyngentów spowodowało wielkie zamieszanie i panikę wśród kupców kolonialnych.

Trudno w tej chwili przewidzieć, jak długo jeszcze handel importowy Côte d'Ivoire i Dahomey odbywać się będzie w tych tak utrudnionych niezwykle warunkach. Wyrażane są przypuszczenia, że Anglja, która zgodziła się na kontyngenty (wymierzone przeciwko Japonji), zrzeknie się przysługujących jej z tyt. art. 9 konwencji przywilejów co do stawek celnych. Przypuszczać zatem należy, iż stosowanie ograniczeń kontyngentowych zostanie przedłużone aż do dnia 1 listopada 1936 r. t. j. do chwili kiedy — Francja będzie mogła (wobec upływu terminu wypowiedzenia) zastąpić kontyngenty nową taryfą celną dyskryminującą towary obce na rzecz towarów francuskich. Nie jest przytem wykluczone, iż tak jak to ma miejsce w pozostałych kolonjach Francuskiej Afryki Zach. utrzymane zostaną kontyngenty na wyroby włókiennicze, szczególnie forsowane przez Japonję.

Ulegając protestom sfer kupieckich rząd francuski podniósł ostatnio o 50% wszystkie kwoty kontyngentowe ustalone dekretem z 31. X. 35, pozostawiając Gubernatorowi Gen. swobodę udzielania kontyngentów dodatkowych.

TRANZYT FASOLI POLSKIEJ PRZEZ RUMUNJĘ.

Trudności, jakie w początku rb. czynione były przy transzycie fasoli polskiej przez Rumunję, zostały na skutek interwencji i porozumienia z rumuńskim Ministerstwem Rolnictwa usunięte. W roku ubiegłym wydane zostało zarządzenie na podstawie ogólnego zaświadczenia Ministra Rolnictwa, stwierdzającego, że w Polsce niema szkodnika fasoli „Bruchus“, zwalniające transporty fasoli polskiej tranzytowanej przez Rumunję od formalności przedstawiania świadectw fitopatologicznych. Rozporządzenie obejmowało określoną ilość wagonów fasoli i przewidywało, że z każdego wagonu będzie pobierana próbka 100 gramów.

Ponieważ kontrola graniczna powodowała opóźnienie transportów, rumuńskie Ministerstwo Rolnictwa zgodziło się na skutek wspomnianych wyżej interwencji, ułatwić tranzyt, w tym celu wydało w dniu 26. II. 36 nowe zarządzenie Nr. 41609/936. W myśl po-

stanowień tego zarządzenia fasola polska, tranzytowana przez Rumunję, nie potrzebuje być zaopatrzoną w świadectwa fitopatologiczne, jednocześnie nie będzie podlegała kontroli sanitarnej na granicy, a wagony będą plombowane w Grigore Ghica Voda. Plomby będą sprawdzane w Konstancy.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27-GO LUTEGO DO 7-GO MARCA 1936 R.

BRAZYLJA. Wszystkie minerały przy eksporcie z Brazylii zwolnione zostały od obowiązku odstępowania 55% dewiz (przypadających z eksportu) po kursie urzędowym.

BRYTYJSKE POSIADŁOŚCI. — CYPR. Z dniem 12 lutego br. został zwolniony od cła na okres roczny budulec drzewny przeznaczony dla robót podziemnych w kopalniach.

DANJA. Opłaty od zboża i przetworów zbożowych zostały zmienione 22 lutego, 29 lutego i 1 marca 1936 r.

FRANCJA. Dzieczyzna żywa pochodzenia polskiego podlega od 20 lutego br. oceniu w/g stawek taryfy minimalnej.

Łącznie z ustawą z 26 lutego br. o upoważnieniu rządu do wydawania dekretów w zakresie spraw celnych ogłoszony został w „Journal Officiel“ z 27 lutego br. dekret przedłużający moc obowiązującą b. licznych przepisów taryfowo - celnych wydanych w ciągu 1935 r. w drodze dekretów.

GWADELUPA. „Le Journal Officiel“ z 19 lutego rb. zawiera obwieszczenie o zmianie stawek celnych na beczki.

GRECJA. Amoniak w płynie przeznaczony do wyrobu nawozów sztucznych może być wwożony bez cła.

INDOCHINY. Dekret francuski z 15 lutego br. zatwierdza rozporządzenie Rady Generalnej Indochin o zwolnieniu pojedynczych części samolotów sportowych od wszelkich opłat wewnętrznych.

HISZPANJA. Według ostatnich informacji istnieje prawdopodobieństwo wydania nowych zarządzeń dewizowych, idących w kierunku wprowadzenia obowiązku odstępowania dewiz uzyskiwanych przy eksporcie.

IRLANDJA. Nałożone zostało 40% cło od wartości na szereg wyrobów z żelaza łanego (kratki kominkowe, ruszty, drzwiczki do pieców, sprzęt kuchenny).

Z dniem 15 lutego br. 35% cło ad valorem pobierane od tkanin w sztuce uległo rozszerzeniu na tkaniny mieszane z jedwabiu sztucznego i naturalnego, na tkaniny mieszane w głównej części wykonane z bawełny i wełny oraz na flanele.

JUGOSŁAWJA. Na okres 6 miesięcy zostało zniesione cło na siarkę i kwiat siarczany.

ŁOTWA. Rada Ministrów upравиła komisję Walutową do rozstrzygania, które płatności wobec zagranicy mogą być dokonywane przez Bank Łotwy i instytucje upoważniane bez specjalnego pozwolenia Komisji. Pozwolenia na przywóz mogą być uzależnia-

ne bądź od zawierania tranzakcyj kompensacyjnych, bądź od jego wyrównania tranzytem, spedycją i innymi usługami.

MAROKKO HISZP. Na podstawie ostatnich rozstrzygnięć centralnych władz hiszpańskich Urząd Finansowy w Tetuanie upoważniony jest do samodzielnego załatwiania wniosków o przydział dewiz na podstawie oryginalnych faktur, konosamentów i innych dokumentów, stwierdzających istnienie tranzakcji handlowej. Należy zaznaczyć, że Ceuta i Melilla, jako miasta hiszpańskie podlegają przepisom Centrali Dewiz w Madrycie, w związku więc z tem za jednym konosamentem nie mogą iść towary z przeznaczeniem częściowem do Ceuty i Melilli, a częściowem do Hiszpańskiego Marokka.

NIEMCY. Od 1 bm. obowiązują tymczasowe nowe stawki celne zawarte w dodatkowym porozumieniu ze Szwajcariją, a dotyczące waniliny i niektórych tkanin.

Z dn. 5 bm. i częściowo z dn. 16 bm. wchodzi w życie zmiany niemieckiej taryfy celnej dotyczące owoców, drzewa nieobrobionego, mleka, śmietany itp., odpadków z ryb, olejów tłustych i tranów oraz kwasu stearynowego.

PORTUGALJA. Dekret z 8 lutego br. zmienia stawki celne na nasiona.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Z dniem 22 bm. ulegnie wyższe cło na rękawiczki dziane z wełny w

związku ze zmianą w sposobie obliczania wartości towaru importowanego.

SZWAJCARJA. Od 1 bm. obowiązują tymczasowo nowe stawki celne szwajcarskie zawarte w porozumieniu dodatkowem z Niemcami, a dotyczące ceraty, oraz urządzeń oświetleniowych do samochodów i rowerów.

URUGWAJ. Cło na kredę zostało ustalone w wysokości 50 pes. od tonny.

WIELKA BRYTANJA. W myśl ostatniego porozumienia brytyjsko - irlandzkiego w sprawie stosunków handlowych w 1936 r. zostało obniżone cło brytyjskie pobierane od następujących artykułów wwozu — pochodzenia irlandzkiego: od bydła rogatego, koni, psów, baranów i jagniąt oraz od mięsa baraniego (łącznie z odpadkami).

12 lutego br. weszło w życie rozporządzenie podwyższające stawkę celną na surowiec włosiowy do wyrobów tapicerskich.

Safrol został zwolniony od t. zw. cła kluczowego z dn. 12 lutego br.

WŁOCHY. Z dn. 17 lutego br. przestały obowiązywać konwencyjne stawki minimalne stosowane dotychczas przy cieniu norymberszczyzny i galanterji gumowej.

Jednocześnie ukazało się wyjaśnienie w sprawie taryfikacji rękawiczek gumowych profilaktycznych.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Zapotrzebowanie na wyroby eukiernicze istnieje w Indjach Brytyjskich i na Malajach. Szczegóły w Instytucie. P/5871/60/sz.

Firma syryjska interesuje się zakupem w Polsce wyrobów czekoladowych. P/5235/4E/sz.

Firma w Unji Afryki Połudn. interesuje się zakupem krawatów czysto jedwabnych i in. P/5059/64/sz.

Firma kalifornijska interesuje się zakupem kosszy. P/5237/49/sz.

Figurki porcelanowe i fajansowe poszukiwane na reeksport przez biuro zakupów w Berlinie. P/1544/4H/sz.

Firma w Syrii interesuje się zakupem guzików bakelitowych oraz cukierków. P/1092/4E/sz.

Różne artykuły jak wyroby emaljowane, fajansowe itd. poszukiwane są przez firmę kolumbijską. P/5469/95/sz.

Firma w Egipcie poszukuje dostawców cukierków. P/4895/50/sz.

Firma angielska interesuje się importem pączoch z jedwabiu sztucznego w dużych ilościach. P/5336/47/M.

Importem do Mandzurji materiałów paltowych w cenie 1—6 sh za yard oraz wierzchnich skór na obuwiu — Boxcalf interesuje się tamtejsza firma. P/6016/37/M.

Firma angielska poszukuje tarcicy brzozonej o wymiarach: grubości 1", szerokości 4", długości od 4 do 16" stóp. P/5746/40/C.

Firma angielska poszukuje drzewa wiśniowego. P/5617/40/C.

Na terenie Indyj Brytyjskich istnieją możliwości zbytu łańcuchów. P/5845/44/Ro.

Istnieje możliwość zbytu na rynku belgijskim małych metalowych zameczków. P/5595/45/Ro.

Istniejej możliwość zbytu narzędzi rolniczych i ogrodnich w Marokko. P/4617/44/Ro.

W Kolombo istnieją możliwości zbytu naczyń emaljowanych. P/5945/95/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI PODATKOWE PRZY ZATRUDNIENIU WIĘKSZEJ ILOŚCI ROBOTNIKÓW

W związku z akcją zwalczania bezrobocia Ministerstwo Skarbu na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym zezwala z urzędu (bez obowiązku składania indywidualnych podań) na prowadzenie:

1) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. II — a) przedsiębiorstw przemysłowych, wymienionych w cz. II. lit. C, rozdział XVIII taryfy, o ile przedsiębiorstwa te w okresie od dnia 20 lutego br. do 31 grudnia br. zatrudniać będą najwyżej 625 robotników, b) przedsiębiorstw przemysłowych, wymienionych w cz. II. lit. C, rozdział XIX taryfy, o ile przedsiębiorstwa te w okresie od 20 lutego do 31 grudnia br. zatrudniać będą najwyżej 1.250 robotników.

2) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. III — a) przedsiębiorstw przemysłowych, wymienionych w cz. II lit. C, rozdział XVIII taryfy, o ile przedsiębiorstwa te

w okresie od 20 lutego do 31 grudnia br. zatrudniać będą najwyżej 250 robotników; b) przedsiębiorstw przemysłowych wymienionych w cz. II. lit. C, rozdział XIX taryfy, o ile przedsiębiorstwa te w okresie od 20 lutego do 31 grudnia br. zatrudniać będą najwyżej 625 robotników;

3) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. IV — a) przedsiębiorstw przemysłowych, wymienionych w cz. II. lit. C, rozdział XVIII taryfy, o ile przedsiębiorstwa te w okresie od 20 lutego do 31 grudnia br. zatrudniać będą zarówno przy fabrykacji ręcznej, jak i przy stosowaniu silników mechanicznych, najwyżej 125 robotników; b) przedsiębiorstw przemysłowych, wymienionych w cz. II. lit. C, rozdział XIX taryfy, o ile przedsiębiorstwa te w okresie od 20 lutego do 31 grudnia br. zatrudniać będą zarówno przy fabrykacji ręcznej, jak i przy stosowaniu silników mechanicznych najwyżej 250 robotników.

WYSTAWY I TARGI

TARGI GDYŃSKIE.

W ciągu ostatnich dwóch lat organizowane były na terenie Gdyni wystawy o charakterze rzemieślniczo - przemysłowym o zasięgu lokalnym. Wystawy te miały m. in. za zadanie podniesienie poziomu wyrobów rzemieślniczych na terenie Gdyni, jak również dokonanie pewnego przeglądu rzemiosła i przemysłu zarówno w Gdyni, jak i w najbliższym zapleczu.

Wystawy te zorganizowane zostały przy środkach ograniczonych, a cele, jakie sobie stawiały, nie przekraczały możliwości finansowych zarówno samego Towarzystwa Wystaw i Targów, jak i tych sfer gospodarczych, które się przy wystawach grupowały.

Te względy zwróciły uwagę sfer gospodarczych na akcję Towarzystwa Wystaw i Targów. Jednocześnie utrwaliło się zarówno w łonie naszej Izby, jak i czynników urzędowych przekonanie, że Gdynia posiada już te wszystkie warunki, jakie są konieczne do istnienia stałych Targów, jako wykładni prężności gospodarczej danego środowiska. Rozmowy, przeprowadzone przez naszą Izbę i Komisarjat Rządu z Towarzystwem Wystaw i Targów, będącym spółką z ograniczoną odpowiedzialnością, zakończyły się przystąpieniem obu instytucyj do Towarzystwa w charakterze udziałowców. Jednocześnie zostaje podniesiony kapitał Towarzystwa, wynoszący obecnie 45 tys. złotych, do wysokości 100 tys. złotych przez dokooptowanie szeregu

przedsiębiorstw i osób w charakterze udziałowców.

Tegoroczną imprezą T-wa Wystaw i Targów o szerszym gospodarczym znaczeniu będą Targi Gdyni w czasie od 28. 6. do 12. 7. na terenie wystawowym. Obejmują one dwa działy zasadnicze: budowlany i przemysłu rybnego oraz rybołówstwa, a następnie działy dodatkowe: przemysłu morskiego i folkloru oraz dział propagandy ekspansji morskiej. Podstawowym działem Targów jest dział budowlany, rozpadający się ze swojej strony na 7 sekcyj, obejmujących: maszyny budowlane i przyrządy, materiały budowlane (w tym pomocnicze, jak farby, lakiery, pokosty) oraz rzemiosło budowlane, następnie przybory biurowe i naukowe w budownictwie, a więc instrumenty miernicze i rysunkowe oraz pod ręczniki, dalej wykresy statystyczne instytucyj finansowych w Gdyni, obrazujące ich akcję finansowania budownictwa.

Odrębne miejsce zajmą zestawienia Towarzystwa Budowy Osiedli, informujące o rynku parcelowym w Gdyni, oraz przegląd parceli prywatnych.

Dział przemysłu rybnego i rybołówstwa rozbity będzie na dwie części. Pierwsza obejmuje sprzęt rybacki, druga poświęcona będzie przemysłowi wędzarniczemu oraz przemysłom pomocniczym. Wreszcie program Targów zamyka dział propagandy kolonialnej, z uwzględnieniem spraw polskiego wychodźstwa.

Zadanie, jakie sobie postawiły Targi Gdynskie, mają na celu współdziałanie z wysiłkami sfer urzędowych i gospodarczych w rozbudowie Gdyni i doprowadzeniu inwestycji miejskich do harmonijnej proporcji z rozbudową portu. Wysiłki rzetelnej inicjatywy prywatnej spotykają się niewątpliwie z należną oceną kół zainteresowanych.

BEZPŁATNY TRANSPORT MORSKI EKSPONATÓW NA TARGI LEWANTYŃSKIE.

Linja okrętowa „Svenska Orient Linien“ oraz utrzymująca z nią wspólny serwis na Bliski Wschód „Żegluga Polska“ postanowiły transportować bezpłatnie od portu polskiego aż do portu palestyńskiego wszystkie ekspozyty polskie przeznaczone na Targi Lewantyńskie w Tel-Aviv, za wyjątkiem szczególnie ciężkich ładunków jak wozy meblowe, urządzenia fabryczne itp., od których będą pobierane tylko opłaty na pokrycie kosztów własnych linii.

Zarządzenie to ma na celu ułatwienie eksporterom polskim wzięcia udziału w wymienionych Targach, jak również dalszej ekspansji na rynku palestyńskim. Spodziewać się należy, że stanowisko zajęte przez obie linje, a świadczące o dużym zrozumieniu dla interesów eksportowych, przyczyni się w znacznym stopniu do wzięcia licznego udziału polskich sfer gospodarczych w Targach Lewantyńskich.

Najdogodniejsza okazją załadowawcza dla wysyłki ekspozytów będzie okrętem m. s. „Gotland“ — około 2. IV. z Gdyni.

Maklerem wspomnianej linii jest f. Bergenske w Gdyni.

Maklerem wspomnianej linii jest f. Bergenske w Gdyni.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

O WŁAŚCIWE WYKORZYSTANIE POŁÓWÓW BAŁTYCKICH ŚLEDZI.

Bałtyk jest według mniemania ogółu morzem wyjątkowo biednym w rybę. Zdanie to nie jest słuszne. Bałtyk tylko ma małą różnorodność gatunków ryb, posiada również przewagę drobnych odmian gatunków gdzieindziej, w wodach słodszych znanych w formach większych. Absolutna ilość osobników w poszczególnych gatunkach ryb bałtyckich jest bardzo duża i pod tym względem Bałtyk wytrzymuje porównanie z innymi morzami, a nawet częściowo góruje nad nimi.

Szprot i śledź bałtycki mimo swych niepozornych wymiarów grają poważną rolę wżywieniu państw bałtyckich, w tej liczbie i u nas, gdzie połowy szprota w ostatnich latach wzrastają wyjątkowo szybko, wyprzedzając znacznie inne kraje.

Udoskonalenie metod połowów tak szybko zwiększa ich zdobycz, że konsumpcja z trudem może nadążyć i zachodzi raz po raz potrzeba ograniczania połowów dla uniknięcia katastrofalnego załamania się cen.

Śledź bałtycki również zasługuje na naszą uwagę. Zdaje się, że nie wynaleźliśmy jeszcze i nie zastosowaliśmy względem śledzi należytej metody połowów, jak i nie zorganizowaliśmy odpowiednio konsumpcji dla tych połowów. Istotnie, na wodach południowej i zachodniej Szwecji, oraz na wodach Finlandji, czyli w dwóch przeciwległych końcach Bałtyku, gdzie śledź bałtycki nawet wygląda jak dwie całkiem różne (różnica wielkości) ryby, połowy rozwinięte są nadzwyczajnie. Zapewne więc i u nas te połowy możnaby zwiększyć.

Nasze otwarte brzegi coprawda nieregularnie są nawiedzane przez ławice śledzi, jednakże w układzie ogólnym prądów na Bałtyku

leżymy na korzystnym, prawym w stosunku do kierunku wejściowego prądu brzegu, to też przy większej aktywności i zastosowaniu odpowiednich sposobów moglibyśmy ławic śledzików przed naszymi brzegami skutecznie poszukiwać.

Jesienny ciąg śledzików daje, jak w ostatnim sezonie, nagle i obfite połowy, do których wchłaniająca zdolność krajowej konsumpcji z trudem się dopasowuje, wobec czego ceny na te śledziki odrazu spadają.

Śledzik jesienny jest odporniejszy na zepsucie od szprota i lepiej od niego wytrzymuje wobec tego transport na położone w głębi kraju rynki. Na odcinku towaru wędzonego śledzik napotyka na konkurencję całoroczną importowanego dla potrzeb wędzarń małego śledzia szwedzkiego i dużego norweskiego, jak również różnych sezonowych odmian śledzia morza Północnego. Ale śledzik nasz, jako trafiający do wędzarń w najświeższym stanie, ma oczywiście pewną wyższość nad temi gatunkami, choć ustępuje im pod różnemi względami.

W ostatnim czasie czynione są próby preparowania naszych śledzików jako t. zw. schneideheringe, które, zasolone w beczkach, później służą do przygotowania t. zw. moskali-ków i innych sposobów konserwów octowych. Dotąd były znane tylko norweskie schneideheringe, obecnie jedna z firm portu rybackiego w Gdyni, po przeprowadzeniu prób ze szwedzkimi śledziami, przeszła na preparowanie śledzików, które spotykają się jako domieszka przy połowach szprotów włókami.

Wszystko przemawia za tem, że teren dla konsumpcji śledzików połowów krajowych jest u nas zbyt mało przygotowany. Zastosowanie zamrażalni do tych połowów, racjonalnego transportu i konserwacji w miejscach sprzedaży rozszerzą znakomicie możliwości zbytu śle-

dzików. Śledzik nie potrzebuje tak skomplikowanej propagandy jak dorsz i może się okazać najwdzięczniejszym „pionierem” torującym drogę dla konsumpcji dorsza i surowego szprota w kraju.
KLT.

— **RYNEK ŚLEDZIOWY W GDYNI.** Sytuacja w dalszym ciągu mocna w związku tak z wyczerpaniem zapasów lokalnych (w Anglii zapasy jeszcze wcześniej się wyczerpały), jak też z pełnią sezonu postu. Z niektórymi gatunkami doszło do paradoksów: ceny na yarmouthy w tym roku są u nas wyższe od cen gatunków szkockich!

Zało w tym roku nowe połowy na północnych podejściach do morza Północnego zapiadają się znacznie wcześniej niż zwykle: stornowayskie matjasy będą łowione w tym roku już z początkiem maja. Dobry do solenia matjas pojawi się jednakże dopiero po 15 maja. Pierwsze partje solonych śledzi z tych połowów pojawiają się w Gdyni i Gdańsku około 10 czerwca, czyli wcześniej niż w roku ubiegłym.

Na rynku gdyńskim wyrażane są obawy, że budująca się z terminem wykończenia na 1 sierpnia w porcie rybackim w Gdyni chłodnia nie będzie mogła być wykorzystana do tegorocznych shetlandzkich i szkockich połowów, tembardziej, że istnieje jeszcze nawet możliwość niewykończenia chłodni w przewidzianym terminie (1 sierpnia).

Ostatnie notowania śledziowe w porcie rybackim w Gdyni za całą beczkę śledzi solonych. ocloną, wagonowo — były:

1. **Polskie połowy „Mewy”** - wyczerpane
2. **Importowane yarmouth I trade:** matties i matfulls 82. Takież ordinary: small matties i matfulls 77.
3. **Szkockie I trade:** Matties 77, Fraser-hourg matties 79.
4. **Szkockie matjasy:** (za dwie półbeczki) Stornoway matjes: — medium 120, selected 130, large 140. Lerwick matjes: medium 110, selected 120, large 130.
5. **Islandzkie matjasy:** 135, Fava 83.

6. Norweskie śledzie: Sloe 40 — 41, Vaar 35—36, Norweskie lekko solone Sloematjes 55, schneideheringe 84 nowe, 48 stare.

7. Schneideheringe z krajowych śledzi: 68.

— **IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH PRZEZ GDAŃSK I GDYNIĘ W ROKU UBIEGLYM.** Łączna ilość śledzi solonych w obu portach naszego obszaru celnego pozostała bez zmiany w stosunku do roku 1954, i wyniosła 365.067 beczek w roku ubiegłym tj. 1955. Z ilości ogólnej 65% otrzymał Gdańsk, a 35% Gdynia, czyli i ten stosunek w obydwu ostatnich latach pozostał bez zmiany. — Rok 1955: **Gdynia:** jarmuckie 26,852, szkockie 52.105, norweskie 22.957, holenderskie 8.156, islandzkie 10.264, polskie 50.759.

Rok 1955: **Gdańsk:** jarmuckie 99.409, szkockie 110.756, norweskie 9.807, holenderskie 9.172, islandzkie 3.911, polskie —.

Ilości podane w beczkach (waga brutto jednej beczki 160 kg, netto 115 kg).

Dotychczas Gdańsk posiada wybitną przewagę w imporcie śledzi z Anglii (gatunki: jarmuckie i szkockie), podczas gdy Gdynia prowadzi w śledziach norweskich, islandzkich. (Komun. Portu Rybackiego).

— **KURSY STAŁE I LOTNE DLA RYBAKÓW.** Na 15 lugrach śledziowych firma „Mewa” pracuje na Morzu Północnym, 210 ludzi w tem 8 polskich rybaków. Od maja br. ilość załogi polskiej wzrośnie do 105 ludzi, czyli do 50% całego składu załóg tej flotylli.

Na wzór zeszłorocznych wykładów, zakończonych egzaminami, celem szkolenia fachowego, rozpoczynają się obecnie w Szkole Morskiej w Gdyni kursy: motor. i wyższy kurs sterniczo-nawigacyjny. Przewiduje się w roku bieżącym 46 rybaków jako uczestników (50 na kurs motorowy i 16 na wyższy nawigacyjny). Absolwenci kursu nawigacyjnego przewidziani są na sterników. Dalsze stopniowanie przy zamianie dyplomów przewiduje możliwość objęcia stanowiska kapitana na polskim lgrze dalekomorskim.

Dla przeszkolenia rybaków uprawiających połowy przybrzeżne i pod Bornholmem Morski Instytut Rybacki zamierza zorganizować wykłady lotne, odbywające się w rozmaitych ośrodkach rybackich na wybrzeżu, przyczem przeszkolenie odbywać się ma w czasie, kiedy rybacy nie uprawiają połowów.

Gdyński Import Owoców Południowych

GDYNIA, ul. Władysława IV. 30 — Telefony 12-85, 12-87

Adres telegraficzny „GDYNIMOWPOL”. Hurtowa sprzedaż wszelkich owoców południowych świeżych i suszonych. Dojrzewalnia bananów i pakownia owoców.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni

*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów

KRAJE I PORTY

Agenci linii w Gdyni

Odjazdy z Gdyni

*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów

A. Porty wód europejskich

FINLANDJA

s/s CIESZYN*	30. 5.	Helsinki, Kotka (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	1. 4.
s/s CAPELLA*	6. 4.	(Żegluga Polska, S. A.) co tydzień	s/s CAPELLA*	8. 4.

Abo, Mäntyluoto

—		(Lenczat & Co, Sp. z o. o.) co 2 tygodnie	s/s MARTHA RUSS I. lub substytut	4. 4.
---	--	--	-------------------------------------	-------

ESTONJA

s/s CIESZYN*	30. 5.	Tallinn	s/s CIESZYN*	1. 4.
s/s CAPELLA*	6. 4.	(Żegluga Polska, S. A.) co tydzień	s/s CAPELLA*	8. 4.

Tallinn

s/s SKJOELD	12. 4.	(F. G. Reinhold Ltd.)	s/s SKJOELD	15. 4.
s/s HALFDAN	26. 4.	co 2 — 5 tygodnie	s/s HALFDAN	27. 4.

ŁOTWA

s/s MINOS*	30. 5.	Ryga	s/s MINOS*	30. 5.
s/s URANUS*	6. 4.	(Aug. Wolff, Sp. z o. o.) co tydzień	s/s URANUS*	6. 4.

Ryga

s/s SKJOELD	12. 4.	(F. G. Reinhold Ltd.)	s/s SKJOELD	15. 4.
s/s HALFDAN	26. 4.	co 5 tygodnie	s/s HALFDAN	27. 4.

Ryga — Liepaja

s/s FALKEN	29. 5.	(Żegluga Polska S. A.)	s/s FALKEN	1. 4.
	12. 4.	co 2 tygodnie		15. 4.

LITWA

s/s FALKEN	29. 5.	Kłajpeda — Memel	s/s FALKEN	1. 4.
	12. 4.	(Żegluga Polska S. A.) co 2 tygodnie		15. 4.

s/s MARIEHOLM*	2. 4.	(Bergenske Baltic Transports, Ltd.) co 8 dni	s/s MARIEHOLM*	2. 4.
----------------	-------	---	----------------	-------

s/s SKJOELD	12. 4.	(F. G. Reinhold Ltd.)	s/s SKJOELD	15. 4.
s/s HALFDAN	26. 4.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	27. 4.

SZWECJA

s/s HUNDVAAG	4. 4.	Stockholm — Norrköping	s/s HUNDVAAG	7. 4.
	18. 4.	(Żegluga Polska, S. A.) co 14 dni		21. 4.

Stockholm — Kalmar

s/s MARIEHOLM*	2. 4.	(Bergenske Baltic Transports, Ltd.) co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	2. 4.
----------------	-------	--	----------------	-------

Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg

s/s IWAN	30. 5.	(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)	s/s IWAN	30. 5.
	14. 4.	co 2 tygodnie		14. 4.

s/s BLENDIA	6. 4.	(Polska Agencja Morska)	s/s BLENDIA	8. 4.
	20. 4.	co 2 tygodnie		22. 4.

Przyjazdy do Gdyni

*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów

KRAJE I PORTY
Agenci linii w Gdyni**Odjazdy z Gdyni**

*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów

		Helsingborg, Malmö. Göteborg		
s/s LUDWIG	30. 5.	(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)	s/s LUDWIG	30. 5.
s/s EGON	6. 4.	co tydzień	s/s EGON	6. 4.
NIEMCY				
Hamburg				
s/s TCZEW	28. 5.	(Pool: 3 niemieckie towarzystwa	s/s TCZEW	28. 5.
s/s ALBERT	31. 5.	i S. A. Żegluga Polska)	s/s ALBERT	31. 5.
s/s TATTI	4. 4.	Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska	s/s TATTI	4. 4.
2 razy w tygodniu				
Bremen				
s/s MINOS*	30. 5.	(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)	s/s MINOS*	30. 5.
s/s URANUS*	6. 4.	co tydzień	s/s URANUS*	6. 4.
(via Ryga)				
DANJA				
Kopenhaga				
s/s SLEIPNER	1. 4.	(F. G. Reinhold Ltd.)	s/s SLEIPNER	2. 4.
	8. 4.	co tydzień		9. 4.
Odense — Aarhus				
m/s ERNA	ok. 30. 5.	(F. G. Reinhold Ltd.)	m/s ERNA	ok. 30. 5.
co 2 tygodnie				
NORWEGJA				
Wschodnio - norweskie porty:				
Oslo, Moss, Drammen i inne				
s/s BRISK	31. 5.	(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)	s/s BRISK	31. 5.
s/s AKERSHIUS	6. 4.	co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHIUS	6. 4.
Zachodnio - norweskie porty:				
Stavanger — Bergen — Trondheim				
i inne				
s/s JAEDEREN	7. 4.	(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)	s/s URSA	30. 5.
		co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	13. 4.
WYSPY W. BRYTANJI				
London				
s/s LECH*	5. 4.	(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)	s/s BALTROVER*	2. 4.
s/s BALTROVER*	29. 5.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	9. 4.
(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka)				
co 2 tygodnie				
Hull				
s/s LUBLIN*	5. 4.	(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)	s/s LUBLIN*	9. 4.
s/s LWÓW*	29. 5.	co tydzień	s/s LWÓW*	2. 4.
Manchester/Liverpool				
s/s TAARNHOLM	30. 3.	(F. G. Reinhold, Ltd.)	s/s TAARNHOLM	30. 3.
co 1—2 tygodnie				
Leith/Grangemouth				
s/s HAARLEM	28. 3.	(F. G. Reinhold, Ltd.)	s/s HAARLEM	28. 3.
s/s HAGUE	4. 4.	co tydzień	s/s HAGUE	4. 4.
Bristol				
(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)				
s/s STÖR	25. 4.	co miesiąc	s/s STÖR	25. 4.

Przyjazdy do Gdyni*) oznacza statki, mające
miejsca dla pasażerów**KRAJE I PORTY**
Agencji linii w Gdyni**Odjazdy z Gdyni***) oznacza statki, mające
miejsca dla pasażerów**HOLANDJA****Amsterdam***(F. G. Reinhold, Ltd.)*
co tydzieńs/s HEBE 31. 5.
s/s IRENE 7. 4.s/s HEBE 31. 5.
s/s IRENE 7. 4.**Rotterdam***(Żegluga Polska, S. A.)*
co tydzieńs/s CHORZÓW 31. 5.
s/s PUCK 7. 4.s/s CHORZÓW 1. 4.
s/s PUCK 8. 4.*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*
1—2 razy w tygodnius/s ARIADNE 30. 5.
s/s PRIAMUS 2. 4.s/s ARIADNE 30. 5.
s/s PRIAMUS 2. 4.*(Ferd. Prome, Sp. z o. o.)*
co 10—11 dnis/s BUTT 6. 4.
s/s BUSSARD 16. 4.s/s BUTT 6. 4.
s/s BUSSARD 16. 4.*(Lenczat i Ska z o. o.)*
co 2 tygodnie

s/s WIBORG ok. 5. 4.

s/s WIBORG ok. 5. 4.

BELGJA**Antwerpja***(Żegluga Polska, S. A.)*
co tydzieńs/s ŚLĄSK* 31. 5.
s/s HEL 7. 4.s/s ŚLĄSK* 1. 4.
s/s HEL 8. 4.*(Ferd. Prome, Sp. z o. o.)*
co 10—11 dnis/s BUTT 6. 4.
s/s BUSSARD 16. 4.s/s BUTT 6. 4.
s/s BUSSARD 16. 4.*(Rummel & Burton)*
co 3 tygodnies/s MAIA 20. 5.
s/s KALEV 8. 4.**FRANCJA****Havre/Cherbourg***(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*
co 2 tygodnies/s WARSZAWA 7. 4.
21. 4.s/s WARSZAWA 28. 5.
11. 4.**Dunkerque — Havre**
La Pallice — Bordeaux*(F. G. Reinhold, Ltd.)*
co 2 tygodnies/s SKJOELD 12. 4.
s/s HALFDAN 26. 4.s/s SKJOELD 13. 4.
s/s HALFDAN 27. 4.**HISZPANJA — PORTUGALJA**
MAROKKO — ALGIER — ITALJA**Pasajes — Bilbao — Oporto —**
Lizbona — Sevilla — Gibraltar —
Casablanca — Mazagan — Mogador —
Port Lyautey — Laroche — Rabat —
Saffi — Agadir — Villa Alhucemas —
Tetuan — Fedhala*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*
co 2 tygodnies/s TANGER 28/30. 5.
s/s LISBOA 18. 4.s/s TANGER 28/30. 5.
s/s LISBOA 18. 4.**Valencia — Barcelona***Polska Agencja Morska (P. A. M.)*
co 2 tygodnie

Przyjazdy do Gdyni

*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów

KRAJE I PORTY Agencji linii w Gdyni

Odjazdy z Gdyni

*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów

		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s ALBANIA	25. 4.	<i>(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)</i> co 2 tygodnie	s/s ANDALUSIA	15. 4.
		Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres		
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	50. 5.	<i>(F. G. Reinhold, Ltd.)</i> co miesiąc	s/s BROHOLM	50. 5.
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
		<i>(Rummel & Burton)</i> co 2—4 tygodnie		

PORTY LEWANTU

		Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa		
m/s ERLAND*	4. 4.	<i>(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)</i> co 1—2 tygodnie	m/s GOTLAND*	50. 5.
m/s VIKINGLAND*	4. 4.		m/s ERLAND*	4/6. 4.
			m/s VASALAND*	16/18. 4.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
		<i>(Rummel & Burton)</i> co 3 tygodnie	s/s KALEV	8. 4.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
s/s SARMACJA	20. 4.	<i>(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)</i> co 5 tygodni	s/s SARMACJA	26. 4.

B. Porty dalsze

		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s SCANMAIL*	4. 4.	<i>(American Scantic Line)</i> co tydzień	s/s ARGOSY	2. 4.
s/s SCANYORK*	11. 4.		s/s SCANSTATES	6. 4.
s/s SAGAPORACK*	18. 4.			
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	1. 5.	<i>(Gdynia — Ameryka L. Ż.)</i> co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI	28. 5. 6. 5.

Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

s/s TANGER	28/30. 5.	<i>(Bergenske Baltic Transports Ltd)</i> co 2 tygodnie	s/s TANGER	28/30. 5.
s/s LISBOA	18. 4.		s/s LISBOA	18. 4.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s PACIFIC	1—8. 4.	<i>Polska Agencja Morska (P. A. M.)</i> co 3 tygodnie	m/s SANTOS	14. 4.
s/s KASTELHOLM	16. 4.	<i>(Bergenske Baltic Transports Ltd)</i> co 2 tygodnie		
s/s ORIENT	26. 4.			
s/s ATLANTA	10. 5.		s/s NAVIGATOR	18. 4.

Przyjazdy do Gdyni

*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów

KRAJE I PORTY Agencji linii w Gdyni

Odjazdy z Gdyni

*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów

s/s PUŁASKI ok. 23. 4.

(*Rothert & Kilaczycki*)
co 6 tygodni

s/s PUŁASKI 28. 4.

s/s PUŁASKI ok. 30. 6.

Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

m/s KAAPAREN 28. 5.

(*Bergenske Baltic Transports Ltd*)
co miesiąc

m/s KAAPAREN 28. 5.

Penang — Port Swettenham —
Singapore — Hongkong — Shanghai
— Kobe — Yokohama (Takao —
Hankow — Tsingtau — Tientsin —
Dairen)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)
co 5 tygodnie

s/s CITY OF
EASTBOURNE 4. 4.

m/s STENTOR 25. 4.

Port Said — Karachi — Bombay,
Madras, Calcutta, Rangoon

(*Bergenske Baltic Transports Ltd.*)
co miesiąc

s/s SUMATRA 31. 5.

PORTY GULFU

m/s UDDEHOLM 17. 5.

Houston, Galveston, New Orleans

m/s TORTUGAS 25. 5.

(*Bergenske Baltic Transports Ltd.*)

m/s LAGAHOLM 5. 4.

co 3—10 dni na wejściu

m/s UDDEHOLM 16. 4.

s/s TANA 22. 4.

co miesiąc na wyjściu

Polska Agencja Morska (P. A. M.)
co 2—4 tygodnie

s/s WEST HOBOMAC 5. 4.

s/s WEST HOBOMAC 3. 4.

Porty Australji

(*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*)

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin.“ oznacza statek kursujący na regularnej linii. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

27 marca:

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyląd. i ładowania. Żegluga Polska.

s/s FIRBY z całookrętowym ładunkiem ryżu, PAM.

s/s AIRISTO z ładunkiem pirytów, PAM.

s/s DIANA lin. z Rotterdamu dla wyląd. i załadowania, Wolff.

s/s BELGIEN po węgiel, PAM.

m/s PIONIER ze złomem, Rummel & Burton.

28 marca:

m/s KAAPAREN lin. z portów południowo i zachodnio - afrykańskich, dla wylądowania i ładowania. Bergenske.

s/s TANGER lin. portugalsko - marokańska, dla wylądowania i ładowania, Bergenske.

s/s HAARLEM lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.

s/s FULTON ze złomem, Bergenske.

29 marca:

s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wylądowania, P. Z. K. B.

s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wylądowania, Polbrit.

s/s FALKEN lin. z Windawy, Liepaji i Kłajpedy, Żegl. Polska.

s/s RIGA ze złomem, Rummel & Burton.

s/s ERNESTO po węgiel, Polrob.

s/s SCHILKE z apatytami, Pantarei.

30 marca:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyląd. i ładowania, Żegluga Polska.

Warunki należytej organizacji handlu zagranicznego w porcie gdyńskim

Rozwój handlu zagranicznego w porcie gdyńskim zależy jest w bardzo znacznym stopniu od wytworzenia właściwego pojęcia o tem, jakim warunkom powinny odpowiadać przedsiębiorstwa, trudniące się tym handlem. Wydaje się, z obserwacji tej dziedziny na naszym terenie, że pod względem tak należytego oparcia o kapitały jak i odpowiedniego wyrobienia fachowego większość firm gdyńskich, trudniących się handlem zagranicznym, warunków odpowiednich narazie nie posiada, co oczywiście odbija się ujemnie na kształtowaniu się o nich opinii ze strony kontrahentów zagranicznych. Nie jest oczywiście winą tych firm, że w pierwszej fazie swej działalności nie dysponują one ani odpowiedniemi doświadczeniami fachowem, jak też dostatecznemi środkami materjalnemi, potrzebnymi do realizacji ich zamierzeń.

Kilkakrotnie wspominaliśmy już, że liczba firm w Gdyni zajmujących się handlem zagranicznym wzrasta z roku na rok i doszła obecnie do cyfry ponad 55 firm.

Powstawanie firm w Gdyni w tak szybkim tempie wtedy, gdy wymiana towarowa z zagranicą jest coraz więcej hamowana momentami natury polityczno - handlowej, jest rezultatem dążeń ze strony wielu firm, nowopowstających, do wykorzystania zjawisk konjunkturalnych, co w znacznym stopniu utrudnia normalną egzystencję firmom już wyspecjalizowanym w poszczególnych branżach handlu zagranicznego.

Do wytwarzania się tych anormalnych stosunków przyczynia się w znacznym stopniu reglamentacja handlu zagranicznego wyrażająca się w ograniczeniach przy- i wywozowych oraz innych podobnych zarządzeniach. Barjery celne nie są jednak tak uciążliwe dla specjalizacji handlu zagranicznego jak ograniczenia przywozowe, wywozowe i dewizowe lub tym podobne, gdyż o ile istnieje zapotrzebowanie na dany towar i kalkulacja kupiecka wytrzymuje opłacenie wysokiego cła, nie powstrzyma rozwoju handlu zagranicznego i to handlu wyspecjalizowanego, gdyż przy obsyłaniu rynku krajowego lub zagranicznego w dany towar, decyduje głównie konkurencyjność, sprawność i solidność kupiecka oraz strona finansowa przedsiębiorstwa. Natomiast przy ujęciu obrotu zagranicznego w określone kontyngenty, specjalizacja handlu zagranicznego zależy jest wyłącznie od otrzymania odpowiedniej ilości pozwoleń przywozu, wywozu lub zaświadczeń

rozrachunkowych wzgl. dewizowych. Kwestja konkurencyjności i sprawności kupieckiej opada tu prawie zupełnie, gdyż towar może sprowadzić wzgl. wywieźć tylko ten, kto otrzyma na to pozwolenie.

Firmy gdyńskie, zajmujące się handlem zagranicznym nastawione są na import towarów kolonialnych, owoców południowych, ziarn kakaowych, pestek morelowych, ryżu, surowego, ziół leczniczych, śledzi, nasion olejnych, paszy treściwej, tłuszczów jadalnych i technicznych, jelit, skór surowych, bawełny oraz na eksport: ziemiopłodów, przetworów warzywnych, przetworów rolniczych, artykułów pochodzenia zwierzęcego, przetworów rybnych, ryżu polerowanego, makuchów itd. Z artykułów wymienionych są wolne do przywozu jedynie pestki morelowe, ryż surowy i zioła lecznicze, a o ile chodzi o eksport, nie podlegają reglamentacji wywozu ziemniaki, ryż polerowany i makuchy. Wszystkie inne towary podpadają pod ograniczenia przywozu względnie wywozu lub też inne podobne zarządzenia, hamujące handel temi towarami.

Powyższe okoliczności są powodem, że w Gdyni przeszło 50% firm, o ile chodzi o import, nie może specjalizować się w handlu pewnych tylko artykułów ze względu na przydział małych kontyngentów przywozowych. Podobny stan panuje także w eksporcie. Firmy te, chcąc utrzymać swoje warszaty pracy, rzucają się na handel wszystkimi towarami i w ten sposób podcinają i zagrażają egzystencji firm specjalnych.

Gdyby firmy te zajmowały się tylko handlem pokrewnych towarów w danym dziale, to nie byłoby jeszcze tak źle i prestige portu gdyńskiego, jak i rozwijającego się jego wielkiego handlu zagranicznego nie byłby podważony. Ale zajmowanie się importem różnorodnych towarów konjunkturalnych (tłuszczów technicznych, jelit, śledzi, owoców południowych i wszystkich towarów kolonialno-spożywczych) i to jeszcze przy małych zasobach finansowych, szkodzi opinii portu naszego i nie powinno być tolerowane. W dziale eksportu mamy w Gdyni firmy, które oprócz wywozu ziemniaków i innych towarów, zajmują się równocześnie importem tłuszczów technicznych, owoców i towarów kolonialnych. Jeżeli przytem zauważymy, że większość tych przedsiębiorstw nie posiada cech i warunków poważnych firm handlowych, to jasnym jest, że firmy te dla rozwoju Gdyni, jako portu rozdziałczego nie dodatniego przynieść nie mogą.

- s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
- s/s LUDWIG lin. z portów zach. szwedzkich dla wyładowania i załadowania, Behnke & Sieg.
- s/s YIANNIS po węgiel, PAM.
- m/s GOTLAND lin. po ładunek do portów lewantyńskich. Polska - Levant.
- s/s MINOS lin. z Bremy i Rygi dla wyład. i załadowania, Wolff.
- s/s URSA lin. po ładunek do portów zach. norweskich, Bergenske.
- s/s TAARNHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i załadowania, Reinhold.
- s/s FRIGG po węgiel, Progress.
- s/s BROHOLM lin. z portów zachodnio-środkiemnomorskich dla wyład. i załadowania, Reinhold.
- s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
- m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wyład. i ładowania, Reinhold.
- s/s SOFIA z owocami południowemi, Behnke & Sieg.

31 marca:

- s/s SUMATRA lin. po ładunek do Indyj Brytyjskich, Bergenske.
- s/s BRISK lin. wschodnio - norweska dla wyład. i ładowania, Bergenske.
- s/s HEBE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
- s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpii dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
- s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
- s/s BALTROVER lin. z Gdańska tylko dla ładowania, do Londynu, P. Z. K. B.
- s/s LWÓW lin. z Gdańska tylko dla ładowania do Hull, Polbrit.
- s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Reinhold—Prowe.
- s/s ROLF po węgiel, Bergenske.
- s/s KIRSTEN ze złomem, PAM.

1 kwietnia:

- s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

2 kwietnia:

- s/s ARGOSY lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Amer. Scantic Line.

- s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodnio-szwedzkich i Klajpedy, dla wyład. i ładowania, Bergenske.
- s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
- s/s SCOTIA po węgiel, Speed.

3 kwietnia:

- s/s KEJSERIADE DAGMAR po kopalniaki, PAM
- s/s KJOEBENHAVN z tomasyną i drobnicą, PAM.
- s/s WEST HOBOMAC lin. z portów Głufu z bawełną i dla ładowania, PAM.

4 kwietnia:

- m/s ERLAND lin. lewantyńskiej, dla wyład. i załadowania, Pol-Levant.
- m/s VIKINGLAND lin. lewantyńskiej, dla wyładowania, Polska-Levant.
- s/s HUNDVAAG lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wyład. i załadowania, PAM.
- s/s MARTHA RUSS I, lin. po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.

- s/s SCANMAIL lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Amer. Scantic Line.

- s/s HAGUE lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.

5 kwietnia:

- m/s LAGAHOLM lin. z portów Głufu tylko dla wyładowania, Bergenske.

- s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyładowania, Lenczat.

6 kwietnia:

- s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, American Scantic Line.

- s/s BUSSARD lin. z Antwerpii/Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.

- s/s AKERSHUS lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.

- s/s MAINE lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.

- s/s BLENDIA lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wyładowania i ładowania, PAM.

- s/s URANUS lin. z Bremy i Rygi dla wyładowania i ładowania, Wolff.

- s/s LYGIA po węgiel, PAM.

Wykwalifikowanych i sumiennych pracowników biurowych i handlowych (sprzedawców, buchalterów, biuralistów, maszynistki stenotypistki) poleca:

Spółeczne Biuro Pośrednictwa Pracy przy Związku Zawodowym Pracowników Umysłowych w Handlu i Przemyśle

G d y n i a, ul. Szkolna 10 - II. p. Telefon: 32-09 w godzinach 10-12 i 19-21

Wiadomem jest przecież, że kupiec światowy wyrabia sobie opinię o danym porcie na podstawie kształtowania się w nim stosunków handlowych.

O ile port gdyński i osiadły w nim handel zagraniczny ma mieć zagranicą dobrą opinię i Gdynia ma stać się portem rozdzielnym dla krajów zaplecza na towary zagraniczne, to handel gdyński musimy podciągnąć do poziomu handlu w portach obcych. Aby to mogło nastąpić, należy jaknajrychlej przeprowadzić w Gdyni selekcję firm i działalność ich dostosować do warunków wytworzonych przez re-

glamentację przywózową lub wywózową. Przedewszystkiem należy odsunąć od handlu zagranicznego firmy koniunkturalne. Pozatem należałoby ustalić także warunki organizacyjne i finansowe dla starych firm o charakterze uniwersalnym oraz dla firm nowopowstałych.

Zdajemy sobie jasno sprawę z tego, że podciągnięcie gdyńskiego handlu zagranicznego do poziomu handlu w portach obcych nie jest łatwe do przeprowadzenia. Nie powinniśmy się jednak tem zrażać i pracy w tym kierunku powinniśmy się podjąć jaknajrychlej.

Kronika

ZAGRANICZNE FIRMY OWOCOWE ORGANIZUJĄ TRANZYT OWOCÓW PRZEZ GDYNIĘ DO PAŃSTW BAŁTYCKICH.

Zablokowanie włoskiego rynku cytrynowego spowodowało we wszystkich prawie krajach europejskich, zaopatrujących się we włoskie cytryny, pewne przesilenie, w wyniku którego stworzyła się koniunktura dla cytryn syryjskich, hiszpańskich i afrykańskich, które mimo, że gatunkowo są o wiele gorsze niż włoskie, kosztują prawie o 100 drożej.

Popyt na cytryny w krajach bardziej odległych od centralnych rynków owocowych, a nadewszystko w państwach leżących na północy Bałtyku, stał się bodźcem dla kupców owocowych, *niestety nie polskich*, do zdobycia tych rynków odbiorczych dla owoców południowych wogóle, a chwilowo w artykuł najbardziej intratny — cytryny syryjskiego pochodzenia.

Firmy te, mające swe siedziby w Austrii, posunęły swą pracę tak daleko, że niebawem tranzytem przez Gdynię przejdzie pierwszy transport cytryn do Łotwy.

Ponieważ końcowym portem statku wiozącego ten ładunek jest Gdynia, zostanie on w porcie gdyńskim przeładowany na inny statek. W związku z tem zachodzi konieczność wydania przez gdyńskie władze specjalnego świadectwa, stwierdzającego stan zdrowotny transportowanych owoców. Świadectwo to powinna wydać Pomorska Izba Rolnicza, która niestety do dzisiaj nie zorganizowała na terenie portu gdyńskiego swej ekspozytury, wskutek czego zachodzi obawa, że transport ten zostanie przeładowany na inny statek nie w Gdyni, ale w Hamburgu.

Pomijając już niezwykle małą aktywność gdyńskich firm owocowych na polu reeksportu owoców południowych do krajów nadbałtyckich, które aż proszą się o wciągnięcie ich w orbitę interesów gdyńskiego rynku owocowego, jako najbliższego źródła zakupów różnego asortymentu owoców na gdyńskich aukcjach, zanotować należy również brak

odpowiedniej placówki w porcie gdyńskim, mającej ustalać zdrowotność owoców.

PIERWSZA GDYŃSKA PAKOWNIA POMARAŃCZ.

Na terenie Gdyni została zorganizowana przez firmę „Hispano - Polaco Baltica“ pierwsza pakownia pomarańcz. Jak wynika z zamierzeń wymienionej firmy, będzie ona sprostować do Gdyni pomarańcze luzem i tu dopiero zostaną one przebrane, posortowane, owinięte w papier firmowy i zapakowane w standartowe skrzynie. Importowane zatem będą tylko owoce, a wszelkie inne opakowania, skrzynie, papier, gwoździe dostarczą firmy polskie. Również robocizna przy pakowaniu zostanie dokonana polskim robotnikiem.

Już sam fakt zatrudnienia krajowego pomocniczego przemysłu drzewnego i papierniczego jest godnym uwagi. Również projektowane zatrudnienie kilkuset pracowników i robotników przemawia za życzliwem ustosunkowaniem się do powyższych zamierzeń.

W miarę realizacji omawianej koncepcji poinformujemy o niej czytelników obszerniej.

ZAPASY CYTRYN WŁOSKICH.

W składach celnych w Gdyni zalegają już przeszło trzy tygodnie większe zapasy cytryn pochodzenia włoskiego. Towar wysłany do Polski z Italji jeszcze przed wejściem w życie sankcyj gospodarczych wobec Italji, przechowywany był dłuższy czas w Hamburgu, a od przeszło już miesiąca dowożony jest do Gdyni.

Zapasy cytryn włoskich, które w dniu 4 marca br. wynosiły 5.490 skrzyń, pomimo odpływu znacznej ilości skrzyń (około 3.000) do kraju jeszcze wzrosły i wynosiły w dniu 23 bm. około 5.930 skrzyń. Pozatem zalega jeszcze w Hamburgu dla importerów polskich około 7.000 skrzyń. Ponieważ importerzy krajowi dotychczas towaru nie odebrali, maklerzy okrętowi zagrozili im, że o ile w ciągu tego miesiąca towaru nie odbiorą, zostanie on sprzedany z licytacji na ich rachunek.

Ponieważ sprzedanie towaru w Hamburgu może narazić importerów polskich na

ewentualne straty należałoby znaleźć wyjście z sytuacji, t. j. uruchomić kontyngenty przywozowe na zalegające partje cytryn i w ten sposób uchronić naszych importerów od ewentualnych strat i konsekwencji, wynikłych z nieodebrania towaru. Uruchomienie kontyngentów przywozowych na cytryny, wysłane z Italji do Polski via Hamburg przed 18 listopada ub. r., nie koliduje przecież z zarządzeniem o sankcjach gospodarczych przeciwko Włochom, gdyż odnośne zarządzenie przewiduje, iż ścisły zakaz przywozu odnosi się tylko do tych towarów, które wysłane zostaną z Italji po 17 listopada 1935 r.

DOWÓZ OWOCÓW. I TOWARÓW KOLONJALNYCH Z ZAGRANICY:

Dnia 17. III. s/s Chorzów wylądował około 57 ton różnych owoców.

Dnia 17. III. s/s Pitaef przywiózł z Hamburga około 25 ton kawy (surowej), około 8 ton sułtanek, 1.500 kg cynamonu, 500 kg oliwy hiszpańskiej i 2.400 kg migdałów hiszpańskich.

Dnia 20. III. s/s Nanse przywiózł z Hiszpanji około 17.500 skrzyń cytryn i pomarańcz. W tym samym dniu m/s Sicilia wylądował towarów pochodzenia hiszpańskiego: około 15.000 skrzyń cytryn i pomarańcz, 459 kg wina gronowego, 10 ton migdałów, 1,5 ton sardynek i 6,1 ton oliwy.

Dnia 21. III. s/s Martha Russ I przywiózł dla jednej z firm gdyńskich około 1,550 skrz. cytryn włoskich, wysłanych z Italji przed 18 listopada ub. r. a przechowywanych dotychczas w chłodniach hamburskich. Poza tem statek ten wylądował jeszcze około 20 ton, t. j. około 400 skrzyń pomarańcz i 2 ton bananów.

Dnia 25. III. m/s Vasaland przywiózł do Gdyni około 1.060 ton pomarańcz palestyńskich, tj. około 28.000 skrzyń.

STATKI OCZEKIWANE Z OWOCAMI:

Dnia 27. III. nadejść ma do Gdyni s/s Kraków, który przywozi 240 ton pomarańcz hiszpańskich luzem i około 20.000 skrzyń pomarańcz tego samego pochodzenia.

Dnia 31. III. wzgl. 1. IV. oczekiwany jest statek „Broholm”, który przywieźć ma około 400 ton, tj. około 8.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

Dnia 7 wzgl. 8. IV. statek „Marocco” przywieźć ma z Hiszpanji około 200 t. pomarańcz, tj. około 4.000 skrzyń.

Dnia 8 lub 9. IV. oczekiwany jest w Gdyni s/s Niobe z ładunkiem pomarańcz hiszpańskich około 850 ton, tj. około 17.000 skrzyń.

SPOSÓB ZGŁOSZENIA TRANZAKCJI KOMPENSACYJNEJ.

W nr. 7 naszego Biuletynu w dziale „Wiadomości Celne, Eksportowe i Importowe”

omówiliśmy nowe przepisy w sprawie obrotów handlowych z Krajami Pozaeuropejskimi.

Ponieważ nie wszyscy importerzy towarów kolonialnych i owoców wiedzą w jaki sposób należy zgłaszać do Związku Izby Przemysłowo - Handlowych tranzakcje kompensacyjne, podajemy poniżej wzór odnośnego zgłoszenia, co znacznie ułatwi zainteresowanym pracę. Wzór ten jest następujący:

Do

Związku Izby Przemysłowo - Handlowych
za pośrednictwem Izby Przem.-Handlowej

W

Niniejszem zgłaszamy następującą tranzakcję kompensacyjną:

PRZYWÓZ

Firma importująca	
Towar	
Kraj pochodzenia	
Ilość towaru	
Wartość towaru fob — cif	
Termin dokonania przywozu	
Cena zakupu za jednostkę*) towaru cif	
Gdynia — Gdańsk	
Cło	
Manipulacja celna	
Oplaty za pozw. przywozu	
Przeladunek w Gdyni i zwózka	
Manco	
Inne	
Razem koszt własny loco	
Gdynia — Gdańsk	
Cena sprzedaży loco	
Gdynia — Gdańsk	

Podpis firmy importującej:

.

WYWÓZ

Firma produkująca	
Firma eksportująca	
Towar	
Kraj przeznaczenia	
Ilość towaru	
Wartość towaru	
Wartość towaru fob — cif	
Termin dokonania wywozu	
1) Koszt własny produkcji	
lub zakupu za jednostkę*)	
towaru loco wytwórnia	
2) Przewóz do Gdyni — Gdańska	
3) Przeladunek	
4) Inne	
.	
.	
A. Razem koszt własny fob	
Gdynia — Gdańsk (1+2+3+4)	
5) Cena sprzedaży cif port odbiorczy	
6) Przewóz morski Gdynia — Gdańsk	
port odbiorczy	

*) kg. q. t. szt.

- 7) Asekuracja morska
 8) Inne koszta
 9) Razem koszta sprzedaży
 (6+7+8)

B. Cena sprzedaży

fob Gdynia — Gdańsk (5—9)
 Strata eksportera (A mniej B)

Podpis firmy eksportującej:

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15—24 marca br. odbyły się cztery przetargi aukcyjne na owoce zagraniczne. Przetargi odbywały się przy dużej ilości uczestników i chętnych nabywców.

Wobec wyczerpania zapasów pomarańczy hiszpańskich u importerów hurtowników, poszczególni kupecy krajowi starali się pokryć w całości swoje zapotrzebowanie na ten artykuł na aukcjach. Podobny stan daje się zauważyć także przy pokrywaniu zapotrzebowania na pomarańcze pochodzenia palestyńskiego a to ze względu na wyczerpanie się zapasów u samych dostawców.

Ze względu na powyższe okoliczności, ceny utrzymane były nadal na dość wysokim poziomie. Rozpiętość cen na poszczególne gatunki owoców była jednak znacznie większa niż na aukcjach, odbytych w czasie od 5—15 marca.

Rezultaty dokonanych na poszczególnych aukcjach transakcyj przedstawiają się w świetle liczb następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

wystawiły do sprzedaży w dniu 17. III.:
 1100 skrz. pomarańcz hiszpańskich (blood-oval) i

745 skrz. pomarańcz palestyńskich

Sprzedały wszystko i to po cenie:
 pomarańcze hiszpańskie zł 1,10—1,18 za 1 kg
 pomarańcze palestyńskie zł 1,10—1,20 zł za 1 kg.

Gdyńskie Targi Owocowe, S. A.

wystawiły do sprzedaży w dniu 18. III.:

1500 skrz. pomarańcz hiszp. (blood-oval)

750 skrz. pomarańcz palestyńskich

380 skrz. cytryn syryjskich

375 skrz. cytryn hiszpańskich.

Sprzedały wszystko i to po cenie:
 pomarańcze hiszp. zł 1,13—1,14 za 1 kg
 pomarańcze palestyńskie zł 1,12—1,15 za 1 kg
 cytryny syryjskie zł 48,00 za skrz.
 cytryny hiszpańskie zł 57,50—59,00 za skrz.
Baltyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

wystawiły do sprzedaży w dniu 16. III.:

585 skrz. pomarańcz hiszp. (blood - oval)
 i sprzedały wszystkie po cenie zł 1,14—1,16 za 1 kg.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE

Gdyńskie firmy importowe notowały w dniach 20 i 21 marca br. na niżej podane towary kolonialne następujące ceny przy transakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynów portowych:

Kawa brazylijska surowa

gat. Victoria 7	zł 3,65—3,75	za 1 kg
gat. Santos	zł 4,00—4,50	za 1 kg
gat. Rio 5	zł 3,70—3,80	za 1 kg
gat. Rio 7	zł 3,60—3,75	za 1 kg

Kawa surowa niebieska.

zależnie od gatunku zł 5,20—7,00 za 1 kg

Herbata:

gat. Sumatra	zł 12,00—12,40	za 1 kg
gat. Ceylon	zł 13,50—14,00	za 1 kg
gat. Ceylon specj.	zł 14,00—15,50	za 1 kg

Kwiat herbaciany,

zależnie od gat. zł 22,00—28,00 za 1 kg

Pieprz czarny

zł 5,10—5,20 za 1 kg

Pieprz biały

zł 6,00—6,50 za 1 kg

Cynamon:

gat. Lignea zł 7,80—8,50 za 1 kg

gat. Vera zł 8,50—9,00 za 1 kg

Liście bobkowe

zł 1,90—2,50 za 1 kg

Kwiat muszkatowy, za-

leżnie od jakości zł 9,50—12,00 za 1 kg

Gałka muszkatowa, za-

leżnie od jakości zł 6,20—6,50 za 1 kg

Rodzynki elemskie

zł 1,48—1,70 za 1 kg

Sułtanka kalifornijskie,

zależnie od gat. zł 1,95—2,20 za 1 kg

Sułtanka greckie

zł 1,75—2,00 za 1 kg

Figi suszone, zależnie od

gatunku zł 1,10—1,20 za 1 kg

Koryntki, zależnie

od gatunku zł 1,28—1,35 za 1 kg

Migdały zwykłe

słodkie zł 6,00—6,50 za 1 kg

Migdały słodkie

przebierane zł 6,40—6,70 za 1 kg

Migdały słodkie

olbrzymie zł 6,70—7,00 za 1 kg

Migdały słodkie olbrzymie

w skrz. oryginal. zł 7,00—7,50 za 1 kg

Oliwa francuska, zależnie

od wielkości opak. zł 3,20—3,70 za 1 kg

Banany gatunek I

zł 2,60 — za 1 kg

Banany gatunek II

zł 2,00 — za 1 kg

Cytryny hiszpańskie 504 u hurtowników

zł 60,00—63,00—65,00 za skrz.

Cytryny hiszpańskie 360 u hurtowników

zł 58,00—60,00 za skrz.

Cytryny hiszpańskie partjami na aukcjach

zł 57,50—59,00 za skrz.

Cytryny włoskie 360 zł 52,00—55,00 za skrz.

Cytryny włoskie 300 zł 49,00—51,00 za skrz.

Cytryny palestyńskie zł 42,00—44,00 za skrz.

Cytryny syryjskie zł 48,00 za skrz.

Pomarańcze hiszpańskie zł 1,10—1,18 za 1 kg
Pomarańcze palestyńskie zł 1,12—1,20 za 1 kg
Podane ceny dotyczą towaru oclonego.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Hiszpanja. Hiszpańscy plantatorzy utrzymują w dalszym ciągu wysokie ceny na pomarańcze „blood - oval“, pomimo, że ceny na rynku angielskim i niemieckim nie usprawiedliwiają tego. W Londynie np. płacono na ostatnich aukcjach za towar oclony od 11 do 16 sh, w Hamburgu natomiast od 6.75 do 9.5 Rm., a więc na poziomie z poprzednich tygodni. Eksporterzy hiszpańscy, nie zrażając się chwilową dekonjunkturą na rynku angielskim, załadowują obecnie wielkie transporty pomarańcz właśnie do Londynu, a to z tego względu, że od pierwszego kwietnia wchodzi w życie rozporządzenie o podwyżce cła na hiszpańskie pomarańcze, co może spowodować znaczne podrożenie tego artykułu i zmusić importerów angielskich do przerwania się na pomarańcze innego pochodzenia, a przede wszystkim palestyńskie.

W związku z rozwijającymi się stosunkami handlowymi między Hiszpanją a gdyńskim rynkiem owocowym zamierza szereg hiszpańskich firm założyć w Gdyni swe stałe przedstawicielstwa, które poza importem pomarańcz do Polski będą interesowały się wywozem pewnych artykułów polskich do Hiszpanji. Tą drogą zamierzają gdyńscy kupcy

owocowi zachęcić polskie czynniki do zwiększenia kontyngentów na pomarańcze i mandarynki hiszpańskiego pochodzenia.

Hamburgskie firmy owocowe zaczynają coraz bardziej interesować się gdyńskim rynkiem owocowym, czego najlepszym dowodem jest poczukiwanie przez nich odpowiednich przedstawicieli. Trudno jest narazie przewidzieć w jakim kierunku zamierzają one rozwinąć na terenie Gdyni swoją działalność, gdyż poczynania ich są osłonięte tajemnicą. Przypuszczać jednak należy, że już w najbliższej przyszłości będziemy mogli rzucić większy snop światła na tę sprawę.

Z palestyńskich portów, Jaffy i Haiffy, w dalszym ciągu odchodzą wielkie ładunki pomarańcz do Londynu, Hullu i Hamburga. W drugiej dekadzie marca wysłano łącznie z Palestyny ca 80.000 skrzyń pomarańcz i 47.000 grapefruitów.

Od początku sezonu wysłano z Palestyny łącznie (do dnia 25. III.) około 3.800.000 skrz. pomarańcz, gdy natomiast w roku poprzednim w tymże czasokresie ekspedjowano na rynki angielski i europejskie przeszło 4.000.000 skrzyń.

Zmniejszenie liczby eksportu pomarańcz z tego kraju należy przypisywać mniejszym zbiorom tegorocznym w porównaniu z poprzednim sezonem. Plantatorzy palestyńscy obliczają tegoroczny wywóz na maximum 6.000.000 skrzyń.

HISPANO- POLACO- BALTICA

SPÓŁKA DLA HANDLU I PRZEMYSŁU
SPÓŁKA Z OGR. ODPOW.

PIERWSZA
GDYŃSKA
PAKOWNIA
POMARAŃCZ

GDYNIA

UL. ŚWIĘTOJAŃSKA 14
TELEFON NR. 27.82

J. Gerner i S-ka

Dom Przemysłowo-Handlowy

I M P O R T

I P A K O W N I A

Ś L I W E K

S U S Z O N Y C H

Gdynia-Port

NABRZEŻE FRANCUSKIE

TELEFON: CENTRALA 19 - 44

Aukcje owocowe

w Gdyni



Spółka z o. o.

Biura: Nabrzeże Francuskie

Telefony: 19-44 19-45 19-46

MAGAZYN: 19-47

JÓZEF FETTER

SP. AKC.

GDYNIA-PORT

NABRZEŻE POLSKIE

TELEFON NR. 29-87

SUSZARNIA I PAKOWNIA OWOCÓW ORAZ
IMPORT I EKSPORT TOWARÓW SPOŻYWCZYCH I KOLONJALNYCH

ERRATA.

W zeszycie 9 Biuletynu z dnia 25 marca 1956 roku na stronie 15 w notatce pt. „**Udział budownictwa gdyńskiego w ogólnym ruchu budowlanym Polski**“ wkradły się błędy:

- 1) w tablicy pt. „**budynki rozpoczęte**“ wstawiono dane, odnoszące się do budynków zakończonych i vice versa w tablicy pt. „**budynki zakończone**“ wstawiono dane odnoszące się do budynków rozpoczętych;
- 2) w obu tablicach w kolumnie 2 od prawej strony w główce wydrukowano „brak budynków“. winno być „**liczba budynków**“.

