

# 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 15 października 1936 r.

NR. 28

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31

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

## Konwencje brukselskie, dotyczące prawa morskiego

*Konwencja brukselska z 10. IV. 1926 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących przywilejów i hipotek morskich.*

(Ciąg dalszy)

Zagadnienie ustawowego zabezpieczenia niektórych wierzytelności na majątku morskim (statku i frachcie) właściciela statku posiada dla przedsiębiorstwa okrętowego istotne znaczenie, zwłaszcza dla jego zdolności kredytowej. Im więcej bowiem ustawa przewiduje ciężarów na majątku morskim właściciela statku na rzecz jego wierzycieli, tym trudniejsza jest sytuacja kredytowa jego przedsiębiorstwa.

Zasada ustawowego zabezpieczenia na majątku morskim właściciela statku niektórych wierzytelności jego interesantów jest w wielkiej mierze konsekwencją charakterystycznej cechy, jaką podróż morska posiada, mianowicie wspólnego ryzyka właścicieli statku i przewożonego ładunku. Charakter podróży morskiej jako wyprawy, opartej na wspólnym ryzyku osób zainteresowanych w podróży, uwydatniał się zwłaszcza w wiekach średnich, gdy ze względu na niebezpieczeństwo grabieży na morzu tworzono na zasadzie wspólnego ryzyka podróży przygodne spółki właścicieli statku i ładunków oraz finansistów, angażujących się w podróży.

Wspólne ponoszenie ryzyka podróży przez interesowanych jest niewątpliwie słuszne. W konsekwencji słusznie odpowiada masa majątkowa właściciela statku za roszczenia jego wierzycieli z tytułu eksploatacji statku, a znajdująca się na statku masa ładunkowa za pretensje właściciela statku z tytułu przewozu. W tej wzajemnej odpowiedzialności obu mas uwydatnia się idea wspólności interesu (Interessengemeinschaft, communauté

d'interêts) osób, angażujących się w podróży, charakterystyczna dla niektórych instytucyj prawa morskiego. Szczególnie wyraźnie występuje wspólność interesu właścicieli statku i ładunku przy awarii wspólnej.

Pomiędzy wierzytelnościami, którym z mocy samej ustawy służy prawo zaspokojenia się z majątku morskiego właściciela statku, są wierzytelności osób, które swymi świadczeniami szczególnie przyczyniły się do wykonania podróży lub też które w związku z podróżą albo pobytem statku w porcie najczęściej narażone były na wydatki i straty materialne. Słuszność wymaga, aby wierzytelności takich osób były w pierwszej linii zabezpieczone na majątku morskim właściciela statku, czyli były w stosunku do innych wierzytelności uprzywilejowane.

Wierzytelności uprzywilejowane mogą na majątku morskim właściciela statku być także zabezpieczone w drodze umowy, mianowicie przez ustanowienie hipoteki morskiej, zapisanej do rejestru okrętowego, lub, jak Anglii, przez ustanowienie mortgage<sup>1)</sup>, niezależnie jednak od ustanowienia takiego zabezpieczenia umownego istnieje ich zabezpieczenie *ustawowe*, gdyż już z *mocy samej ustawy* mają one przywilej zaspokojenia się w pewnej kolejności z majątku morskiego właściciela statku przed innymi wierzytelnościami.

<sup>1)</sup> umowa między wierzycielem i właścicielem przedmiotu, że z chwilą nieuiszczenia długu w terminie, przedmiot przechodzi na własność wierzyciela (porównaj Merchant Shipping Act art. 31—46).

3) dla przywileju, zabezpieczającego szkody lub straty w ładunku lub bagażu — dzień wydania przewiezionych przedmiotów lub dzień, w którym one powinny być wy-dane;

4) dla wierzytelności z tytułu napraw i dostaw oraz innych wierzytelności, wynikających z umów, zawartych przez kapitana statku poza portem ojczystym dla rzeczywistych potrzeb statku — dzień, w którym wierzytelność powstała.

W innych przypadkach termin wygaśnięcia przywileju biegnie od chwili, gdy wierzytelność, obciążona przywilejem, stała się wymagalną.

Co do przyczyn, które przerywają bieg terminu wygaśnięcia przywilejów, decyduje według konwencji prawo odnośnego statku (loi de pavillon) (art. 9).

W praktycznym zastosowaniu może 1-letni termin wygaśnięcia przywileju okazać się zbyt krótki, zatem i krzywdzący, mianowicie wtedy, jeżeli statek znajduje się za granicą i realizacja przywileju w ten sposób jest utrudniona. Dla takich przypadków przewiduje konwencja możliwość przedłużenia terminu przez ustawodawstwa krajowe do lat 3 od chwili powstania wierzytelności (art. 9 na końcu).

Jeżeli chodzi o realizację przywilejów, t.j. zaspokojenie wierzytelności uprzywilejowanych z majątku morskiego właściciela statku, to całe to zagadnienie odsyła konwencja do krajowych przepisów postępowania procesowego i egzekucyjnego (art. 16). Wytoczenie powództwa i wdrożenie egzekucji z tytułu przywilejów normuje się więc według przepisów krajowych.

W odniesieniu do podziału ceny, uzyskanej ze sprzedaży przedmiotów, obciążonych przywilejem, postanawia konwencja (art. 7), iż wierzyciele uprzywilejowani mogą, co prawda, w postępowaniu, dotyczącym podziału ceny, podawać swoje wierzytelności w pełnej wysokości, niezależnie od zasad ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku, jednakże kwoty, które oni faktycznie otrzymają, nie mogą łącznie przekraczać sumy, która się według tych zasad od właściciela statku należy (art. 7).

Istnienie przywilejów morskich, które powstają ipso iure z chwilą powstania odnośnych wierzytelności, nie jest zależne ani od rejestracji ani od jakiegokolwiek formalności lub specjalnego sposobu udowodnienia. — Ustawodawstwa krajowe mogą jednak dla niektórych czynności prawnych, z których przywileje powstają a mianowicie dla pożyczki na rzecz statku i sprzedaży ładunku na cele podróży, wymagać ściśle określonej formy (art. 11).

W przeciwieństwie do przywilejów, które ciążyą ipso iure, hipoteki na statku powstają, jak już zaznaczono, na podstawie umowy

i przez wpis do rejestru okrętowego. W celu zwiększenia jawności kredytu hipotecznego konwencja nakłada na ustawodawstwa krajowe obowiązek ustalenia rodzaju i formy dokumentów, które należy przechowywać na statku a z których wynikają obciążenia hipoteczne (art. 12).

Jeżeli chodzi o zakres rzeczowy działania postanowień konwencji, to mają one zastosowanie do statków, eksploatowanych nie tylko przez właściciela, ale także armatora, nie będącego właścicielem i przez t. zw. charterer'a, eksploatującego statek, natomiast nie mają zastosowania, gdy właściciel stracił posiadanie statku wskutek czynu niedozwolonego innej osoby i gdy wierzyciel nie jest w dobrej wierze (art. 13). Nielegalna więc eksploatacja statku nie stwarza przywileju po stronie wierzyciela, będącego w złej wierze.

Konwencja dotyczy tylko morskich statków *handlowych*, a nie dotyczy statków wojennych i statków, używanych wyłącznie dla celów rządowych (art. 15).

Jak konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich, tak i omawiana konwencja zawiera w końcowym protokole „rezerwe“ dla państw umawiających się czyli zastrzega dla nich możliwość wprowadzenia pewnych odchyłeń od postanowień konwencji, mianowicie zezwala na:

1) wprowadzenie pomiędzy należnościami, wymienionymi w pkt-cie 1 art. 2 konwencji (należności państwowe, opłaty portowe, sądowe, pilotowe etc.) takiej kolejności, którąby zabezpieczyła interes skarbu państwa:

2) przyznanie administracji portów, doków, latarni morskich i dróg żeglownych, która skutecznie wydobycie wraku i innych zatoniętych przedmiotów, przeszkadzających w żegludze, albo której należą się opłaty portowe lub odszkodowanie za szkody, wywołane przez statek, — w razie niezapłacenia należności — prawo zatrzymania statku, wraku i innych przedmiotów, sprzedania ich oraz pokrycia należności z ceny, uzyskanej ze sprzedaży, przed innymi wierzytelnościami;

3) ustalenie kolejności wierzytelności za szkody, wyrządzone urządzeniom portowym, według innych zasad kolejności, aniżeli zasady, przyjęte w konwencji, a mianowicie niezależnie od tego, czy te wierzytelności powstały z wcześniejszej, czy późniejszej, czy tej samej podróży albo też czy wynikały z tego samego wypadku, co inne wierzytelności (art. 5 i 6 konwencji).

Protokół końcowy postanawia także, że postanowienia konwencji nie naruszają w niczym postanowień ustawodawstw krajowych co do przywilejów, przyznanych publicznym zakładom ubezpieczeń z tytułu należności za ubezpieczenie załogi statku.

Powyżej omawiano wszystkie istotne postanowienia konwencji o przywilejach i hipotekach morskich. Konwencja traktuje pra-

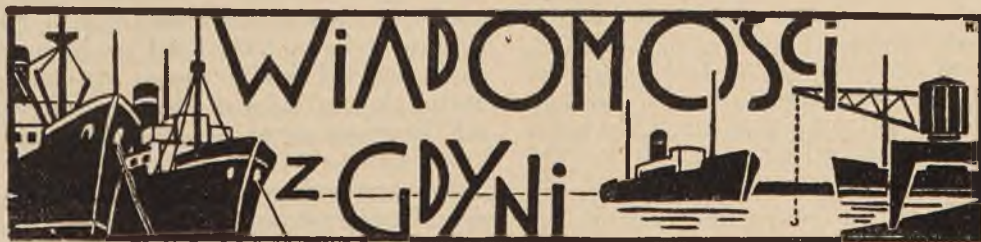
wie że wyłącznie o przywilejach, ograniczając się, jeżeli chodzi o hipoteki, głównie do określenia ich stosunku do przywilejów. Zagadnienie przywilejów jest unormowane w konwencji, o ile chodzi o materialną stronę zagadnienia, dość szczegółowo.

Zaznaczyć należy, że przypadki ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku morskiego (konwencja z 25. VIII. 1924) nie pokrywają się z przywilejami na jego majątku morskim. Istnieją bowiem wierzytelności z przywilejem, za które on odpowiada nieograniczenie, np. należności z tytułu opłat portowych, roszczenia kapitana i załogi z tytułu umowy o pracę na statku, i również są wierzytelności bez przywileju, za które on od-

powiada ograniczenie (np. roszczenia, wynikające z konosamentu).

Ustalenie w konwencji liczby przywilejów morskich, ich kolejności i stosunku do hipotek morskich jest dla żeglugi morskiej niewątpliwie korzystne, gdyż stwarza w ważnej dziedzinie przywilejów morskich jednolitość zasadniczych norm, pożądaną w interesie bezpieczeństwa stosunków prawnych i kredytowych w żegludzie międzynarodowej. Coprawda, niektóre postanowienia konwencji nasuwają pewne wątpliwości interpretacyjne, ale to nie wiele zmniejsza jej wartości dla międzynarodowej żeglugi.

*Dr Władysław Sowiński.*



#### **10-LECIE PREZESURY INŻ. A. DZIEDZIULA W ZWIĄZKU CEGIEŁN DOLNEJ WISŁY.**

8 października r. b. wiceprezes naszej Izby inż. A. Dziedziul obchodził X-lecie przewodnictwa Związku Cegielń w obwodzie dolnej Wisły, obejmującego cały okręg naszej Izby. Na zebraniu Związku złożono inż. Dziedziulowi z tej okazji serdeczne podziękowanie i wyrażono uznanie za wysoce owocną i ofiarną pracę nie tylko dla Związku Pomorsko-Nadnoteckiego, ale i dla całego polskiego przemysłu ceramicznego. Jednocześnie wręczono inż. Dziedziulowi pamiątkowy upominek.

Inż. Dziedziul, prócz przewodnictwa Zw. Pomorskiego, od szeregu lat piastuje godność prezesa Stałej Delegacji Zrzeszeń Przemysłowców Ceramicznych w Polsce — naczelnej organizacji całego polskiego przemysłu ceramicznego.

Poza tym inż. Dziedziul jest członkiem Polskiego Komitetu Normalizacyjnego, od 5 lat redaktorem Przeglądu Ceramicznego oraz organizatorem i prezesem Sekcji Materiałów Budowlanych i Grupy Ceramicznej Muzeum Przemysłu i Techniki w Warszawie.

#### **ZAPRZYSIĘŻENIE RZECZOZNAWCÓW IZBOWYCH.**

Dnia 12 października rb. Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. Stanisław Tor, zaprzysięgł w charakterze rzeczoznawców izbowych następujące osoby:

- 1) Albina Korzeniowskiego w charakterze rzeczoznawcy dla drzewa,

- 2) Antoniego Niklasa w charakterze rzeczoznawcy i próbobiorcy nasion oleistych,
- 3) Eugeniusza Kuzyniaka w charakterze nurka — rzeczoznawcy,
- 4) Feliksa Henniga w charakterze rewizora ksiąg handlowych przy Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni na okręg Izby z siedzibą w Inowrocławiu.

Akt zaprzysiężenia odbył się w obecności radców Izby p. p. F. Marszała i K. Muchy oraz dyrektora Izby dr. J. Kulikowskiego.

#### **KONFERENCJA Z PRZEDSTAWICIELAMI PRZEMYSŁU DRZEWNEGO.**

W dniu 6 października rb. odbyła się w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni pod przewodnictwem dyrektora Izby dr. Józefa Kulikowskiego konferencja z przedstawicielami przemysłu drzewnego okręgu Izby.

W konferencji tej wzięli udział radcowie Izby: dyrektor Kubica, prezes Związku Tartaków i Kupców Drzewnych w Gdyni i konsul Jan Mack oraz szereg członków tego związku jak również przedstawiciel firmy „Paged“ — p. dyr. Modrzewski.

Po referacie dyrektora Związku p. J. Kunerta wywiązała się obszerna dyskusja na temat obecnej sytuacji w przemyśle drzewnym. W toku dyskusji tej stwierdzono, że sytuacja przemysłu drzewnego w roku bieżącym kształtuje się gorzej niż w r. ub. Jedną z przyczyn tego zjawiska są utrudnienia, jakie powstały w związku z wykonaniem układu handlowego polsko-niemieckiego, Przedstawiciele prze-

myślu drzewnego wskazywali na fakty przydzielania niedostatecznych ilości kontyngentów wywozowych do Niemiec na materiały drzewne, przy czym stwierdzono, iż Pomorze pod względem tych przydziałów jest traktowane gorzej od innych dzielnic kraju. Jedną z poważnych przyczyn niepomysłnego kształtowania się wywozu do Niemiec jest również przyjęty system rozrachunkowy według paritetu złotego waluty niemieckiej.

Jako na jeden ze środków ożywienia eksportu materiałów drzewnych do Niemiec wskazano na konieczność prywatnych kompensat, jak to już było praktykowane na mocy układu z Niemcami w r. 1934.

W dalszym ciągu konferencji podnieśli przedstawiciele przemysłu drzewnego sprawę zaopatrywania warsztatów przemysłowych w surowiec drzewny przez Lasy Państwowe. Wobec tego, że 90—95% surowca drzewnego dostarczane jest przez Lasy Państwowe, prywatny przemysł drzewny jest całkowicie zależny od polityki cen dyrekcji tych lasów.

Sprawa eksportu materiałów drzewnych napotyka również na poważne trudności ze względu na konkurencję cen na rynkach zbytu, zwłaszcza na rynku angielskim. Eksport dałoby się jednak rozwinać pod warunkiem zdobycia przez przemysł drzewny tanich kredytów oraz usprawnienia organizacji sprzedaży; brak brokerów w Gdyni i niedostateczna przestrzeń placów składowych dla materiałów drzewnych utrudniają przeładunek drzewa w porcie gdynińskim.

## KONFERENCJA W SPRAWIE USTAWY O AUKCJACH.

W związku z opracowanym przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu projektem ustawy o aukcjach, których powołanie do życia w Polsce pod względem prawnym dotąd regulowane było przepisami, dotyczącymi Wystaw i Targów, zwołana została w dn. 13 bm. przez Izbe Przemysłowo - Handlową w Gdyni konferencja z przedstawicielami zainteresowanych branż. W konferencji, której przewodniczył dyrektor Izby dr Kulikowski, wzięli udział przedstawiciele aukcyj owocowych, istniejących w Gdyni, Korporacji Kupieckiej w Gdyni oraz importerów owoców i skór.

W toku dyskusji nad poszczególnymi artykułami projektu ustawy, sformułowano szereg wniosków tak dotyczących samego określenia działalności aukcyj, jak i sposobu nadawania koncesyj na ich otwieranie oraz odbierania koncesyj, wreszcie nakładania kar za ewentualne przekroczenia.

Wnioski, jakie się wyłoniły podczas wspomnianej konferencji, będą wzięte pod uwagę w referacie Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni na terenie Związku Izb Przemysłowo - Handlowych.

## UDZIAŁ PRZEDSTAWICIELI IZBY W OBRADACH KUPIECTWA W WEJHEROWIE.

Dnia 5 bm. odbyło się nadzwyczajne zebranie Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Wejherowie przy bardzo licznych udziale miejscowego kupiectwa oraz w obecności miejscowych władz, p. starosty Potockiego, burmistrza Balduena, dziekana Rzeszczynialskiego, naczelników Urzędu Skarbowego, Akcyz i Monopoli, Poczty i t. d.

Na zebraniu byli obecni dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni dr J. Kulikowski oraz wicedyrektor Izby p. poseł T. Marchlewski. Ostatni wygłosił referat, obrazujący pracę Izby Przemysłowo-Handlowej na odcinku handlu wewnętrznego oraz omówił zagadnienie, związane z racjonalizacją handlu. Następnie mówca naświetlił problem oddłużenia oraz omówił konieczność uruchomienia specjalnych kredytów dla kupiectwa, które wskutek kryzysu utraciło wielką część własnych kapitałów, a tym samym zdolność obrotową. Następnie podkreślił te zadania, jakie spełniać musi kupiectwo powiatu morskiego w związku z wzrastającym z roku na rok ruchem turystycznym.

Na zakończenie prelegent omówił bardzo obszernie sprawy podatkowe.

W ożywionej dyskusji przedstawiciele kupiectwa wysunęli szereg postulatów w dziedzinie podatkowej m. in. przedstawiciele kupiectwa wskazywali na zbyt rygorystyczne ustosunkowanie się ze strony władz skarbowych do prowadzonych przez poszczególne przedsiębiorstwa ksiąg handlowych jak również na wysokość określanego przez Urząd Skarbowy procentu czystej dochodowości przedsiębiorstw handlowych.

W końcu zabrał głos p. dr I. Kulikowski, który podniósł ważną rolę społeczno-gospodarczą, jaką pełni kupiec polski na wybrzeżu, nawoływał do jedności oraz wspólnego wysiłku na terenie organizacji zawodowej, do której każdy kupiec obowiązkowo winien należeć.

Zebrańie uchwaliło szereg rezolucji, dotyczących postulatów życia gospodarczego w powiecie morskim, które mają być przedłożone na najbliższej konferencji Panu Wojewodzie Pomorskiemu.

## WYCIECZKA PRZEDSTAWICIELI SFER GOSPODARCZYCH JAPONII.

W dniu 10 października rb. przybyła do Gdyni z Warszawy wycieczka przedstawicieli wielkich koncernów Japonii w składzie następującym: dr Aleksander Nagai — radca handlowy Ambasady Japońskiej w Berlinie, J. Watanabe — dyrektor firmy Mitsobiski Shoji Kaisha, S. Kato — dyr firmy Okura & Co, W. Funa - Nashi — wicedyrektor firmy Mitsobishi Shoji Kaisha i p. Ohta, przedstawiciel firmy Mitsui Bussau Kaisha w Hamburgu. Wy-

cieczka miała charakter prywatny, a głównym jej celem było zwiedzenie portu gdyńskiego i zorientowanie się w możliwościach wykorzystania portu tak przy wymianie handlowej pomiędzy Polską a Japonią, jak również i dla tranzytu japońskiego do państw środkowej Europy. W szczególności goście japońscy interesowali się stanem bezpośrednich połączeń okrętowych pomiędzy portami polskiego obszaru celnego a portami Japonii.

Podczas zwiedzania portu i magazynów portowych w towarzystwie dyrektora Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego, goście japońscy ze szczególnym zainteresowaniem przyglądali się parom towarów japońskich, przywiezionych do Gdyni, jak również i towarom polskim, przeznaczonym na eksport do Japonii.

Po zwiedzeniu portu, przedstawiciele koncernów japońskich złożyli wizytę prezesowi Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. Stanisławowi Torowi, a następnie podejmowani byli przez niego śniadaniem w restauracji „Ermitage”.

Do południa, konsul Japonii, wiceprezes Izby Przemysłowo-Handlowej, p. Feliks Doliła, wyznał na czesć gości przyjęcie w kawiarni „Bałtyk”, podczas którego mieli oni możność zetknięcia się z przedstawicielami sier gospodarczych Gdyni. O 18,30 goście japońscy odjechali samochodami do Gdańska, skąd udali się do Krakowa i Katowic.

## ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU WRZESNIU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. wrześniu br. osiągnęły 654.878,4 ton, wobec 659.764,1 ton w mies. sierpniu br. oraz 659.856,7 ton w mies. wrześniu 1955 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje nieznaczny 0,7%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. sierpniem br. oraz 2,4%-owy wzrost w stosunku do miesiąca września 1955 roku.

Zamorskie obroty towarowe portu w okresie pierwszych 9 miesięcy (od stycznia do września wł.) w roku bieżącym (5521.687 ton) wykazują nieznaczny 0,6%-owy wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (5516.189,5 ton).

Na uzyskanie tych ogólnych wyników pracy portu w okresie trzech pierwszych kwartałów roku bieżącego złożył się przywóz zamorski — 890.765,4 ton oraz wywóz zamorski — 4.660.921,6 ton. Lepsze niż za okres ośmiu miesięcy daje wyniki import zamorski portu gdyńskiego w okresie trzech pierwszych kwartałów (od stycznia do września) roku bieżącego (890.765,4 ton) w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (775.820,5 ton). Ten poważny 14,8%-owy wzrost importu zamorskiego w porcie gdyńskim zawdzięczać należy surowcom, a przede wszystkim rudom i złomowi.

W ogólnym przywozie handlu zagranicznego R. P. za okres 8 miesięcy br. w obrotach wagowych obu portów (udział obu portów 53%) port gdyński ma dominujący udział 37%, podczas gdy Gdańsk 16%; wartościowo natomiast jeszcze lepiej, gdyż Gdynia — 57,6%, Gdańsk natomiast 7,1%.

Ostatnie dane o handlu zagran. Polski (8 mies. br.) wykazują wzrost przywozu wagowo (10,7%) oraz wartościowo (11,7%), wywóz zaś wykazuje 9,3%-owy wzrost pod względem wartości, przy równoczesnym obniżeniu się (8%) eksportu wagowego. Są to zjawiska godne zastanowienia.

Analogicznie do spadku ogólnego eksportu w handlu zagranicznym Polski obniżył się wywóz zamorski w porcie gdyńskim. W okresie od m. stycznia do m. września wł. roku bieżącego wywóz ten wyniósł 4.660.921,6 ton, wykazując 1,6%-owy spadek w porównaniu z 4.740.369 ton w tym samym okresie czasu roku ubiegłego. Spadek ten spowodowany został przede wszystkim grupą wytworów pochodzenia mineralnego.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w miesiącu sprawozdawczym (654.878,4 ton) złożył się przywóz zamorski — 115.315,4 ton oraz wywóz zamorski — 539.563 ton.

Przywóz zamorski w mies. wrześniu rb. (115.315,4 ton) wykazuje nieznaczny 1,1%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem rb. (116.617,1 ton) oraz poważny 78,4% wzrost w stosunku do mies. września 1955 r. (64.623,— ton).

Spadek ten spowodowany został przede wszystkim pozycjami: rud różnych i wypałków parytowych — 10.811 t. (20.480 t.), garbników — 1.550 t. (2.162 t.) bawełny — 4.885 t. (5.177 t.), celulozy — 719 t. (1.157 t.), złomu żelaznego — 55.851 t. (48.069 t.), miedzi — 899 ton (1.048 t.) oraz części wagonów i lokomotyw — 5,6 t. (455 t.) Spośród powyższych pozycji zwraca uwagę poważny spadek rud różnych oraz złomu żelaznego. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahaniami miesięczne. — Liczny natomiast jest szereg tych pozycji importu, które wykazują wzrost w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. sierpniem rb. Do pozycji tych należą: nasiona oleiste — 2.017 t. (1.520 t.), ryż surowy — 7.169 t. (2 t.), owoce świeże — 1.566 t. (429 t.), owoce suszone — 428 t. (390 t.), kakao — 643 t. (290 t.), rośliny, materiały roślinne, trzcina — 107 t. (57 t.), śledzie świeże — 421 t. (53 t.), śledzie solone — 5.311 t. (4.325 t.), asfalt — 584 t. (21 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 559 t. (180 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.451 t. (804 t.), tran — 494 t. (285 t.), napoje alkoholowe — 57 t. (41 t.), przetwory chemiczne — 239 t. (210 t.), fosforyty — 11.197 t. (3.404 t.), żuźle Thomasa — 9.700 t. (5.600 t.), skóry — 3.810 t. (3.027 t.), wełna — 1.221 t. (900 t.), odpadki wełny — 111 t. (106 t.), odp. bawełny — 213 t. (117 t.), juta — 1.675 t. (1.126 t.), szmaty — 1.893 t.

(1.540 t.), kauczuk — 711 t. (380 t.), papier — 1.579 t. (995 t.), żelazo surowe — 532 t. (342 t.), cyna — 148 t. (89 t.), wyroby żelazne i metalowe — 303 t. (204 t.), oraz maszyny, aparaty i części — 364 t. (294 t.)

Miesiąc sprawozdawczy po chwilowym braku importu w ub. mies. sierpniu wykazuje poważny transport ryżu surowego. Szczególnie poważny wzrost importu wykazują żuźle Thomasa (ok. 2-krotny), oraz fosforyty (przeszło 3-krotny). — Wzrost importu śledzi ma swoje źródło w początkach sezonu.

W miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowały wzrost przede wszystkim pozycje: rud różnych i wypalków pirytowych — 10.811 t. (3.444 t. w m. wrześniu 1935 r.), złomu żelaznego — 35.851 t. (24.653 t.), fosforytów 11.197 t. (brak), żuźli Thomasa — 9.700 t. (1.500 t.), oraz ryżu surowego — 7.169 t. (306 t.)

Szczegółowo ilustruje import zamorski w porcie gdyńskim w m. wrześniu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

<i>IMPORT (tony)</i>	Wrzesień 1936 r.	Wrzesień 1935 r.
Nasiona różne	64	70
nasiona oleiste	2.017	1.751
ryż surowy	7.169	306
owoce świeże	1.366	938
owoce suszone	428	524
kons. owocowe	3	18
orzechy i migdały	9	6
kawa	709	150
herbata	120	135
kakao	643	269
korzenie	75	102
rośliny, mater. rośl. trzcina	107	75
żywica	397	673
śledzie świeże	421	161
śledzie solone	5.311	1.480
rudy różne i wypalki piryt.	10.811	3.444
oleje	143	194
smoła i smary	2	7
asfalt	584	184
tłuszcze i oleje roślinne	559	259
tłuszcze zwierzęce surowe	1.451	495
tran	494	483
napoje alkoholowe	57	16
tytoń	107	112
siarka	181	467
przetwory chemiczne	239	193
farby	26	49
garbniki	1.530	1.204
fosforyty	11.197	—
żuźle Thomasa	9.700	1.500
sól potasowa	—	3.250
skóry	3.810	2.276
wełna	1.221	1.026
odp. wełny	111	64
przędza wełniana	35	32
bawełna	4.883	7.001
odp. bawełny	213	58

przędza bawełniana	211	110
len, konopie, sizal i in. wł.	63	75
juta	1.675	771
szmaty	1.893	1.017
kauczuk	711	478
wyr. gumowe	67	75
papier	1.579	1.589
papa, tektura	11	25
celuloza	719	928
żelazo surowe	532	124
metale różne	237	337
złom żelazny	35.851	24.653
miedź	899	1.073
cyna	148	32
cynk	—	19
wyroby żelazne i metalowe	303	393
maszyny, aparaty i części	364	258
części wagonów i lokomotyw	376	953
samochody, motocykle i cz.	53	91
różne	3.430	2.650
<b>Razem</b>	<b>115.315</b>	<b>64.623</b>

Wywóz zamorski w mies. wrześniu r. b. (539.563 ton) wykazuje nieznaczny 0,6%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. sierpniem b. r. (543.147 ton) oraz nieco poważniejszy 6,2%-owy spadek w stosunku do mies. września 1935 r. (575.213,7 ton). Spadek ten w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem podobnie jak i w szeregu podobnych wypadków spowodowała przede wszystkim grupa wytworów pochodzenia mineralnego, jak węgiel eksportowy i bunkrowy. Dotychczasowe rezultaty w eksporcie węgla przez port gdyński (za 9 miesięcy r. b.) w porównaniu z rokiem ubiegłym są nader słabe.

Spadek eksportu węgla w okresie od m. stycznia do m. września wł. bieżącego roku w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego wyniósł w liczbach absolutnych 189.367 ton, wykazując przeszło 5%-owy spadek. Ostra konkurencja węgla niemieckiego spowodowała poważny spadek wywozu do Norwegii i Danii.

Rok sprawozdawczy przynosi poważny spadek wywozu węgla do Włoch. Zawarte niedawno nowe porozumienia z Monopolem Węglowym we Włoszech mają zwiększyć ten wywóz. Wywóz węgla eksportowego w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 394.521 ton (419.465 ton) oraz węgla bunkrowego 32.412 ton (34.253 ton). Poza grupą mineralną uległy obniżce pozycje: ryżu — 260 ton (2.435 ton), słodu — 855 ton (1.462 ton), szynki i inne peklowane — 40 ton (373 ton), jaja — 1.623 ton (2.579 ton), makuchy — 356 ton (598 ton), wytloki buraczane — 434 ton (973 ton), mączka kostna — 102 ton (607 ton), sól potasowa — 200 ton (1.910 ton), tkaniny — 750 ton (831 ton), bale i słupy — brak (888 ton), żelazo surowe — 823 ton (881 ton), żelazo handlowe — 6.865 ton (9.007 ton), cynk — 1.181 ton (1.713 ton), oraz blacha cynkowa — 467 ton (755

ton). Spadek wywozu powyższych pozycji, odbywający się w granicach wahań miesięcznych nie powinien budzić większych zastrzeżeń.

Szereg natomiast pozostałych pozycji wywozu wykazuje wzrost i tu należą: mąka ryżowa — 850 ton (331 ton), strączkowe — 90 ton (31 ton), nasiona i rośliny — 263 ton (20 ton), drób i inne ptactwo — 213 ton (24 ton), masło — 1.657 ton (1.185 ton), cement — 1.156 ton (660 ton), sól — 440 ton (brak), koks — 27.145 ton (22.263 ton), tłuszcze zwierzęce surowe — 605 ton (338 ton), przetwory mięsne — 1.404 ton (1.101 ton), cukier — 13.839 ton (616 ton), napoje alkoholowe — 18 ton (2 ton), otręby — 409 ton (brak), saletra — 511 ton (brak), bawełna i odpadki — 89 ton (46 ton), drzewo tarte — 28.200 ton (25.187 ton), wyroby z drzewa — 981 ton (427 ton), klepki — 156 ton (brak), dykty i forniry — 1.443 ton (1.421 ton), meble gięte — 469 ton (418 ton), wyroby koszykowe — 148 ton (84 ton), papa i tektura — 251 ton (236 ton), celuloza — 1.024 ton (789 ton), szyny kolejowe — 2.065 ton (brak), rury żeliwne i stalowe — 1.799 ton (1.753 ton). Spośród powyższych pozycji zwraca uwagę poważny wzrost wywozu cukru. Nie zmienia to zresztą bardzo poważnego spadku wywozu cukru w okresie trzech pierwszych kwartałów r. b. w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego. Podkreślnie należy dobrze rozwijający się eksport tarcicy oraz szeregu wyrobów z drzewa.

W miesiącu sprawozdawczym wznowiony został eksport szyn kolejowych. Pozostałe pozycje nie wykazują większych zmian.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w porcie gdynskim w m. wrzesniu r. b. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

### EKSPORT (tony)

	Wrzesień 1956 r.	Wrzesień 1955 r.
Zboże	—	16
strączkowe	90	5
mąka ryżowa	850	400
mąka	50	25
mąka pastewna	857	102
ryż	260	15
siód	855	978
owoce świeże	31	—
kons. owocowe	17	3
nasiona i rośliny	263	73
szynki i inne peklowane	40	89
bekony	1.447	2.071
drób i inne ptactwo bite	213	58
jaja	1.623	3.126
masło	1.657	744
cement	1.156	1.404
sól	440	75
węgiel eksportowy	394.521	439.185
węgiel bunkrowy	32.412	28.195

koks	27.145	24.444
oleje i parafina	12	1
tłuszcze zwierzęce	605	138
przetwory mięsne	1.404	381
cukier	13.839	8.133
napoje alkoholowe	18	6
spirytus	3	—
makuchy	356	1.260
otręby	409	—
wytłoki buraczane	434	452
soda	7	602
salmiak	38	11
karbid	129	305
farby	3	4
mączka kostna	102	—
biel cynkowa	351	303
sól potasowa	200	200
saletra	511	5
skóry	70	55
tkaniny	750	517
bawełna i odpadki	89	150
bale i słupy	—	1.907
drzewo tarte	28.200	30.178
wyroby z drzewa	981	454
klepki	156	345
dykty i forniry	1.443	1.394
meble gięte	469	387
wyroby koszykowe	148	27
papier	500	1.210
papa i tektura	251	112
celuloza	1.024	969
żelazo surowe	823	—
żelazo handlowe	6.865	6.092
metale różne	1	—
wyroby żelazne i metalowe	2.225	1.143
szyny kolejowe	2.065	3.984
rury żeliwne i stalowe	1.799	2.503
cynk	1.181	1.225
blacha cynkowa	467	377
różne	7.707	9.376

Razem 539.563 575.214

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków. — Przyszło bowiem 419 (430) statków o pojemności 405.747 n. r. t. (464.864 n. r. t.), wyszło zaś 421 (403) statków o pojemności 410.545 n. r. t. (427.764 n. r. t.).

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-sze miejsce, Polska — 2, Dania — 3, Niemcy — 4, Anglia — 5, Norwegia — 6, Stany Zjednoczone Am. P. — 7, Finlandia — 8, Grecja — 9, Francja — 10, Włochy — 11, i t. d., wykazując przegrupowanie Szwecji z 2-go miejsca (w sierpniu) na 1-sze (we wrześniu), Polski z 1-go na 2-gie (we wrześniu), Danii z 4-go na 3-cie, Niemiec z 5-go na 4-te, Anglii z 3-go na 5-te i t. p. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. — Ogółem reprezentowane były bandery 16 (18) państw.

Sredni tonaż statku, zawijającego do Gdyni we wrześniu r. b. wyniósł 968,3 (1.081,1) n. r. t.

Srednia ilość statków, zawijających do portu gdyńskiego we wrześniu r. b. wyniosła 44 (36).

Sredni postój statków w porcie wyniósł: 51.5 godzin (51.2).

Ruch statków w mies. sprawozdawczym ilustruje szczegółowo poniższe zestawienie:

*Ruch statków:*

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	57	62.753	58	66.048
W. M. Gdańsk	1	958	2	1.540
Anglia	17	53.427	18	55.089
Dania	63	55.431	59	49.459
Estonia	10	5.515	14	6.198
Finlandia	22	21.127	21	19.619
Francja	4	14.668	4	14.668
Grecja	10	19.857	10	20.100
Holandia	15	7.451	18	9.118
Łotwa	5	4.464	6	4.894
Niemcy	56	38.805	54	56.154
Norwegia	38	31.611	38	52.552
Stany Zjedn. Am. P.	9	28.285	9	28.285
Szwecja	106	71.557	103	70.551
Włochy	4	12.854	5	15.224
Islandia	2	1.048	2	1.048
<b>R a z e m</b>	<b>419</b>	<b>405.747</b>	<b>421</b>	<b>410.545</b>

Ruch pasażerów w miesiącu sprawozdawczym osłabił bardzo poważnie. Zmniejszenie to spowodowane zostało zakończeniem sezonu wycieczek morskich. Przyjechało bowiem 790 osób (5.182), w tym z: Anglii — 246, Belgii — 32, Danii — 59, Estonii — 1, Finlandii — 35, Francji — 65, Hiszpanii — 7, Holandii — 14, Niemiec — 14, Norwegii — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 279, Szwecji — 33, Z. S. R. R. — 2, oraz via W. M. Gdańsk — 1.

Wyjechało zaś 2.336 osób (4.958), w tym do: Anglii — 277, Argentyny — 4, Belgii — 1, Brazylii — 887, Danii — 10, Finlandii — 2,

Francji — 306, Holandii — 2, Niemiec — 6, Norwegii — 5, Stanów Zjedn. Am. P. — 821, Szwecji — 10 oraz Z. S. R. R. — 5 osób.

**NOWA FIRMA MAKLERSKA W GDYNI.**

W tych dniach powstała w porcie gdyńskim nowa polska firma maklerska pod nazwą: „Oceaniczna Agencja Okrętowa” — Ocean Shipping Agency — Sp. z ogr. odp. w Gdyni. Kierownikiem nowopowstałej firmy został p. Jerzy Krajewski, znany na gruncie gdyńskim specjalista w sprawach maklerskich.

Firma ta objęła agenturę szwedzkiego towarzystwa żeglugowego „Rederiaktiebolaget Nordstjernan” w Sztokholmie, znanego pod nazwą „Johnson Line”, która utrzymuje regularną komunikację okrętową, dwa razy w miesiącu, z Gdyni do portów Argentyny (Buenos Aires), Brazylii (Rio de Janeiro, Santos) i Urugwaju (Montewideo). Ponadto linia „Johnson Line” utrzymuje także regularną komunikację okrętową z portów szwedzkich do portów Columbii, Ameryki Środkowej i Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej. Statki tej linii zachodzą w miarę potrzeby również do portu gdyńskiego.

**KURSY JĘZYKA WŁOSKIEGO W GDYNI.**

Zarząd Komitetu Polonia—Italia organizuje w bieżącym roku następujące kursy języka włoskiego:

Kurs dla początkujących — 2 razy tygodniowo  
Kurs średni — 2 razy tygodniowo  
Kurs dla zaawansowanych (konwersacja) — według umowy.

Kursy prowadzi będzie p. Carlo Massolo.

**Oplaty:**

za kurs elementarny zł 10,— miesięcznie  
za kurs średni — zł 10,— miesięcznie  
za kurs konwersacji — warunki zależnie od liczebności grupy.

Zgłoszenia przyjmuje sekretarz Komitetu telefonicznie (tel. 29-71) codziennie między godziną 8—15, lub osobiście w lokalu Komitetu ul. Sienkiewicza 6.



**SYTUACJA ŻEGLUGI BRYTYJSKIEJ.**

P. H. M. Clemison, główny kierownik Izby Żeglugowej na rocznej konferencji Izb Handlowych w Liverpool oświadczył, że żegluga brytyjska nadal pozostaje w ciężkiej sytuacji. Mówca stwierdził fakt pomocy, opartej o akt parlamentu, okazanej w zasadzie na budowę

„Queen Mary” i również na jej „sister-ship”, jeszcze nawet niezamówionego, oraz na asekurację tych jednostek. Prócz tego na dwa lata parlament okazał małą subwencję dla żeglugi trampowej. Zachęteni tym armatorzy ożywili swe przedsiębiorstwa, pobudowali nowe statki i udzielili zamówień stoczniom na dalsze jednostki.



Jednak, w oczach mówcy, głównym niebezpieczeństwem było nadal intensywne organizowanie się innych marynarek na podstawach państwowego handlu i państwowej kontroli. Pomoc innych państw dla swej żeglugi została wzmocniona: wszędzie kierowano się zasadami nacjonalizmu. Nawet umowa z Sowietami nie przyniosła skutku, gdyż chociaż w roku 1934 ilość frachtów brytyjskich w handlu sowieckim zwiększyła się, to jednak w roku 1935 w handlu drzewem tonaż brytyjski tracił coraz bardziej ten rynek i w pierwszej połowie 1936 r. brytyjska żegluga w praktyce całkowicie go utraciła. Liniowa żegluga pomiędzy Anglią a Rosją była niegdyś w 100% angielską, obecnie Rosja całkowicie wyłączyła banderę brytyjską z tych linii.

W Danii system kooperatywnej kontroli eksportu rolniczego doprowadził do utraty sporej części duńskich frachtów eksportowych.

W handlu Indyj i Dalekiego Wschodu od czuwała się dotkliwie konkurencja statków japońskich, niemieckich i włoskich, budowanych przy tej lub innej formie poparcia państwowego. Jeszcze niedawno Japonia, której proporcja tonażu własnego do tonażu światowego już jest dwa razy większa od stosunku handlu własnego do handlu światowego, zapowiedziała państwową pomoc na budowę nowego tonażu.

Mówca wskazał, że własnymi siłami brytyjska żegluga rywalizować nie może, to znaczy żegluga angielska oczekuje dalszej pomocy dla trampów (oznacza to w pierwszym rzędzie poparcie dla stoczni okrętowych) — oraz zapewnienia brytyjskich przewozów dla brytyjskiej bandery, jak i zapewnienia przewozów dla brytyjskich statków przy zawieraniu umów handlowych z innymi państwami.

O tej właśnie stronie polityki żeglugowej — uwzględnienie interesów żeglugi przy zawieraniu umów handlowych, mówił jeszcze na konferencji jesiennej brytyjskich Izb Handlowych w Cardiff Sir Geoffrey Clarke.

## ROZBIĘŻNE SKUTKI DEWALUACJI W HOLANDII.

Holenderska dewaluacja w kołach żeglugowych i portowych została przyjęta nie bez zastrzeżeń. Najlepiej jeszcze wychodzą porty, których opłaty automatycznie się obniżyły, przez co zawijanie do portów Holandii stało się atrakcyjniejsze dla statków i zwiększyła się zdolność konkurencyjna z sąsiednimi obcymi portami. Oczekiwana jest przeto zwyżka obrotów tak tonażu okrętowego, jak i towarów w portach.

Żegluga mniej już zyska na dewaluacji, gdyż chociaż zostaną wyrównane straty na inkasowaniu papierowych funtów przy równoczesnych wydatkach w guldenach złotych, to jednak nabywcza siła guldena na rynku międzynarodowym się zmniejszyła. Najmniej różowo patrzy na sprawę holenderski prze-

mysł budownictwa okrętowego, już pracujący od pół roku całą parą. Wprawdzie wydatki na pracę się obniżyły, (ażeby później stopniowo wzrastać), jednak bardzo obszerne dla stoczni holenderskich zakupy materiałów za granicą — staną się uciążliwsze wobec zmniejszenia siły nabywczej guldena.

## WPLYW DEWALUACJI NA STAN ŻEGLUGI FRANCUSKIEJ.

Mimo, iż dotąd sądzono, że dewaluacja franka podziela nader ożywczo na francuską żeglugę, obniżając jej koszty własne, obecnie zdania są w tej sprawie podzielone. Trampy niewątpliwie skorzystają z dewaluacji, gdyż wpływy zostaną na dawnym poziomie, wydatki się obniżą. Z liniowców — dalekie linie zarobią, bliskie natomiast, obsługujące przeważnie francuskie porty — tracą. Straty poniosą linie Francja — Afryka Północna, jako mające wpływy we frankach francuskich.

## OBNIŻKA OPŁAT PORTOWYCH W AMSTERDAMIE.

Zarząd portu amsterdamskiego, idąc za przykładem portu w Rotterdamie, obniżył wszystkie opłaty, pobierane od statków morskich również o 28%.

Powodem obniżenia opłat portowych w obydwu portach holenderskich jest silna konkurencja portu antwerpijskiego. Zarządy obu portów uważają, że tą drogą uda się portom pokonywać, dającą się mocno we znaki, konkurencję portu w Antwerpii.

## PRZED OTWARCIEM PIERWSZEGO WOLNEGO PORTU STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Dnia 1 listopada zostanie otwarta na Staten Island, New York pierwsza wolna strefa Stanów Zjednoczonych, administrowana na zasadach ustaw federalnych. Koszty przystosowania 8-akrowego terenu wyniosą 1 mil. dolarów, korzyści dla zainteresowanych usprawiedliwiają jednak ten wysoki wydatek. Towary będą mogły tu być przepakowywane i załadowane z powrotem na statki, w minimalnym czasie i najmniejszym wysiłkiem, stosownie do wymagań nowego przeznaczenia i nowych odbiorców, bez jakiegokolwiek komplikacji i zwłok wywołanych przez odprawę celną.

Zaznaczyć wypada, że Ameryka jest pod tym względem ogromnie spóźniona w stosunku do Europy, gdzie od dziesiątków lat istnieją w licznych portach strefy wolnocłowe.

Tendencja Stanów Zjednoczonych do wciągnięcia się znów w większym stopniu do handlu międzynarodowego zapewnia ogromne powodzenie nowojerskiej strefie wolnocłowej, jak i strefom w innych portach Stanów, których powstanie już jest zapowiedziane.

## KTO PONOSI STRATY Z ZAJĘCIA LINII NABRZEŻA: ARMATOR CZY EKSPEDYTOR?

W jednym z małych portów zachodnio-bałtyckich statek miał wyładować 55 tcn jęczmienia, w myśl charteru (umowy frachtowej) „tak prędko jak możliwe, stosownie do zwyczaju miejscowego”. Statek, mający trzy luki, stanął do nabrzeża wskazanego przez odbiorców, dla wyładunku. Okazało się, że można wyładowywać tylko z dwu względnie z jednej ładowni na raz, wobec krótkości przystani. Wyładowywanie przez to przewlokło się do sześciu dni i przestojowe (demurrage) wyniosło za 3 doby i 22 godz. £ 49 1/9. Spór oddany został Duńskiemu Obronnemu Związkowi Armatorów. Skończyło się ugodowym pokryciem £ 30 zamiast obliczonego przestojowego ok. £ 50, przez wyładowcę na rzecz armatora.

## PIERWSZY MOTOROWIEC BEZ STERU.

W tych dniach spuszczonego został na wodę na stoczni Unterweser A. G. w Wesermünde-Lehe pierwszy statek silnikowy, nie mający w ogóle steru. Zaopatrzone on jest w śmigło wynalazku austriackiego konstruktora p. Schneidera, rozwiniętego następnie przez inżynierską firmę J. M. Voigh w Heidenheim, Württembergia. Statek nazywa się „Makrele”; przedtem został zbudowany mniejszy holownik „Habicht”, który potwierdził praktyczność wynalazku.

Śmigło popędowe nowego typu przedstawia się jako 6 prostych skrzydeł wystających niezwiązanych ze sobą wieńcem; pionowo w dół z wychyłu rufowego statku. Osadzone są te pojedyncze śmigła (6 lub też 4) tuż przy obwodzie tarczy obrotowej, okrągłej, wbudowanej w wychył rufy na płasko, jak tarcza obrotowa kolejki na skrzyżowaniu torów. Każ-

de ze śmigieł wystających z tej tarczy obraca się swobodnie dokoła swej osi, lecz ruchy te wspólnie reguluje mechanizm znajdujący się nad tarczą, w okręcie. Tarcza wiruje wraz ze śmigłami, a oprócz tego można tak manipulować przy pomocy mechanizmu „sterowego” wszystkimi śmigłami równocześnie pod względem kąta ich nastawienia, że przy wirowaniu utrzymuje się nie tylko nastawianie na „naprzód” i „wstecz” o rozmaitej równocześnie mocy, ale i od pozycji „prawo na burcie” do pozycji „lewo na burcie” ze wszystkimi odcieniami szybkości skrętu. I to wszystko przy jednostajnym, równomiernym biegu naprzód nierewersywnego najprostszego motoru.

Zalety takiego śmigła są oczywiście nie tylko tam, gdzie często wypada zmieniać bieg, jak w porcie, lecz również na pełnym morzu, gdy motor może pracować przy stałej ilości obrotów, a spotykana większa fala może być przewyciężana przez samo sterowanie „na mały bieg”.

Również przy holowaniu, w razie rozwinięcia i udoskonalenia tego rodzaju śmigła opóźnienia luzującego przejścia na mniejszą szybkość lub naciągającego hol przejścia na większą szybkość można uniknąć niemal zupełnie. Należy odczekać dalszych doświadczeń z tym ciekawym wynalazkiem.

## NOWE RADIOBAKI FINLANDII.

W budżecie przyszłorocznym Finlandii przewidziane są kwoty na instalację dwu nowych radiobak dla potrzeb żeglugi handlowej przy brzegach fińskich. Jedna stanie przy latarni Grahara przed Helsinkami i będzie służyć przede wszystkim dla statków zawijających do stolicy Finlandii. Druga stanie na wyspie Rödhamn (wyspy Alandzkie).

## WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

### STOSOWANIE ZNIŻONYCH STAWEK CELNYCH PRZY IMPORCIE BAWELNY PRZEZ PORTY POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO.

Zarządzeniem z dn. 12. IX. 1936 r. L. D. IV 11137/2/36 Ministerstwo Skarbu upoważniło urzędy celne I klasy do stosowania przy odprawie celnej towarów, objętych punktem 1, poz. 606 tar. celn. przywózowej (surowa bawełna i odpadki), niższych stawek celnych, przewidzianych w uwadze do p. 1 wspomnianej poz. 606 taryfy celnej, na podstawie zaświadczeń, wydawanych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

W celu uzyskania zaświadczenia na zastosowanie niższej stawki celnej zainteresowane osoby i przedsiębiorstwa powinny wystąpić z odpowiednim podaniem do Ministerstwa Przemysłu i Handlu w trybie, wymaga-

nym przez to Ministerstwo. W przypadku uwzględnienia podania Ministerstwo Przemysłu i Handlu będzie przysyłało zaświadczenie bezpośrednio właściwemu urzędowi celnemu, a odpis tego zaświadczenia zainteresowanej firmie względnie osobie do wiadomości. Osoby i przedsiębiorstwa, sprowadzające towar na podstawie wymienionych zaświadczeń Ministerstwa Przem. i Handlu, obowiązane są do ścisłego przestrzegania wszelkich warunków, wymienionych zarówno w tych zaświadczeniach, jak i we wskazanym na wstępie zarządzeniu Ministerstwa Skarbu. Zaświadczenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu na zastosowanie niższych stawek celnych zastępują przewidziane w uwadze do p. 1 poz. 606 taryfy celnej przywózowej pozwolenia Ministra Skarbu wobec czego, wszelkie przepisy celne i zarządzenia Ministerstwa Skarbu, normujące

postępowanie urzędów celnych i dyrekcji ceł w zakresie pozwoleń Ministra Skarbu na zastosowanie przewidzianych w taryfie celnej przywózowej niższych stawek celnych lub zwolnień od cła — mają analogiczne zastosowanie w odniesieniu do tych zaświadczeń.

Przy zgłoszeniu towaru do odprawy celnej z zastosowaniem niższej stawki celnej strona obowiązana jest złożyć urzędowi celnemu pisemne oświadczenie osoby lub firmy, wymiennej w zaświadczeniu Ministerstwa Przemysłu i Handlu, stwierdzające, że przepisy zarządzenia Ministerstwa Skarbu są jej znane i że zobowiązuje się do ich przestrzegania.

W myśl tego zarządzenia sposób zużycia towarów z p. 1, poz. 606 tar. celn., sprowadzanych na podstawie zaświadczeń Min. Przemysłu i Handlu, nie podlega kontroli celnej, ani też specjalna opłata za kontrolę celną nie będzie pobierana. Ministerstwo Skarbu może jednak dla sprawdzenia, czy zainteresowane osoby i przedsiębiorstwa stosują się do warunków, określonych w zaświadczeniach Ministerstwa Przemysłu i Handlu, zarządzać w poszczególnych przypadkach i w dowolnym czasie na koszt strony dodatkową kontrolę celną. W przypadku, gdy zostanie stwierdzone na podstawie takiej kontroli, że osoby względnie przedsiębiorstwa nie zastosowały się do warunków, określonych w zaświadczeniach Min. Przemysłu i Handlu, wówczas zostanie ściągnięta różnica należności celnych między cłem normalnym i ulgowym, niezależnie od unieważnienia niewykorzystanego jeszcze zaświadczenia i wdrożenia postępowania karno-skarbowego.

Poza tym po wydaniu towaru do wolnego obrotu dodatkowe stosowanie niższych stawek celnych na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu nie jest dozwolone.

## EKSPORT POLSKI NA TLE KONIUNKTURY RYNKOWEJ W WIELKIEJ BRYTANII. —

Znaczne polepszenie koniunktury zbytu na rynku brytyjskim nie zostało wykorzystane dostatecznie przez eksport polski. Z jednej strony działały takie czynniki, jak kwestia cen i silna konkurencja różnych państw na rynku londyńskim, dalej wyższy niejednokrotnie dla Polski koszt frachtu. W niektórych wypadkach produkcja polska była ilościowo niedostateczna, by wejść na rynek angielski, względnie wobec dobrej koniunktury na rynku wewnętrznym dla danego artykułu, producent polski nie przejawiał zainteresowania dla eksportu. Z drugiej jednak strony pewną rolę odegrał również brak przygotowania technicznego oraz brak zmysłu organizacyjnego u naszych eksporterów, a niekiedy i pewna opieszałość, która powodowała, że mimo najdalej idącej pomocy i wysiłków ze

strony placówek polskich, mimo sprzyjających warunków naturalnych, eksporter nie zdołał transakcji przeprowadzić.

Rynek angielski, wciąż jeszcze bardzo konserwatywny w swych wymaganiach i metodach handlu, stawia pewne żądania co do „standartów“ zarówno w odniesieniu do gatunku towaru, jak i w odniesieniu do opakowania i metod dostawy. Wymagania te nie zawsze były przestrzegane przez eksporterów polskich, którzy nie doceniali ich znaczenia, zwłaszcza gdy chodziło o artykuły drobne, lekceważyli sobie te szczegóły, nie zdając sobie sprawy, że wobec dużej chłonności rynku angielskiego, artykuł pozornie drobny, o ile zostałby dobrze wprowadzony, mógłby z czasem stać się przedmiotem znacznych obrotów. Te właśnie momenty „standartowe“ utrudniły w znacznym stopniu import takich artykułów, jak pierze i puch, włosie i sierść, skórki gęsie, obcasy drewniane, fasola.

Dalej brak przygotowania naszych eksporterów do produkcji masowej w zakresie artykułów drobnych sprawiał, iż ciągłość dostaw była częstokroć zachwiana. Na rynku angielskim artykuł raz wprowadzony musi mieć zapewnioną ciągłość w dostawach. Importer angielski nie jest zwolennikiem transakcji dorywczych, zwanych na rynku „job lots“, gdyż transakcje takie uważane są jako nienormalne, wpływają one ujemnie na całokształt handlu danym artykułem importowym, a przede wszystkim na kształtowanie się cen. Niestety eksporterzy polscy (przeważnie pośrednicy) dość często przeprowadzali podobne transakcje, nie troszcząc się o dalszy rozwój eksportu danym artykułem, który też z powodu tego rodzaju metod zostawał na rynku zdyskredytowany. Te metody odbiły się ujemnie na imporcie takich artykułów jak ziemniaki, szmaty, odpadki włókiennicze, skóry surowe, owoce. Dotyczyło to również do niedawna jeszcze wszystkich drobnych artykułów produkcji rzemieślniczej i chałupniczej.

Poważną przeszkodą w normalnym rozwoju importu nowych artykułów na rynek angielski była niezdrowa konkurencja eksporterów polskich między sobą, konkurencja doprowadzająca do wzajemnego podcinania cen i dyskredytowania handlu polskiego w oczach kupiectwa angielskiego. Te same metody doprowadziły w szeregu wypadków do zahamowania nomyślnie rozwijającego się eksportu.

Uśmienie tych niedomagań leży w interesie dalszego eksportu polskiego do Anglii, który winien starać się obracowywać należycie możliwości odbiorcze rynku.

Import polski do W. Brytanii kształtował się według statystyk angielskich w sposób następujący:

Porównanie za I półrocze:			
1933	1934	1935	1936
£ 2.954.000	£ 3.582.427	£ 3.006.000	£ 4.499.000

Pomimo ograniczenia kontyngentu na bekon, wywóz polski do W. Brytanii wykazuje od r. 1933 stały wzrost. Wzrost ten spowodowany został w pierwszym rzędzie zwiększeniem się importu artykułów masowych (drzewo, dykty, masło, smalec, szynki w puszkach etc.), jak również w pewnym stopniu dostawami artykułów drobniejszych, stanowiących mniejsze pozycje w bilansie handlowym.

*Konsulat Gen. R. P. w Londynie.*

## MOŻLIWOŚCI ZBYTU KOMPLETÓW SKRZYNKOWYCH NA CEJLONIE.

Mimo, że Cejlon jest krajem rolniczym o bogatej florze, to jednak jego zapotrzebowanie na drewno pokrywane jest niemal całkowicie importem zagranicznym. Cejlon importuje różne gatunki drewna.

Większa część dostaw podkładów kolejowych pochodzi z Australii, przy czym przemysł krajowy zaspakaja w małym stopniu istniejące zapotrzebowanie z drzewostanu własnego z północnej, suchej części kraju. Ponieważ jednak nie prowadzono akcji zalesienia wyrabanych połaci drzewem, a gospodarka drzewna miała charakter rabunkowy, nie ma widoków na uzupełnienie własnych zapasów drewna zdatnego do wyrobu podkładów. Australia jako kraj imperialny, korzystający z taryf preferencyjnej, a z drugiej strony z tanich frachtów morskich, będzie nadal zajmować stanowisko uprzywilejowane w dostawach podkładów.

Do wyrobu kompletów skrzynkowych nadaje się drewno miękkie i dykty. Skrzynki te używane są na Cejlonie do przewozu herbaty, kauczuku i suszonych orzechów kokosowych. Dawniej pewien procent skrzynek wytwarzany był na miejscu z pewnych gatunków drewna krajowego, które mimo przykrego zapachu w stanie surowym nadawało się po przeróbce do przewozu kauczuku. Jednak przemysł ten także słabnie, nie wytrzymując konkurencji z wielu powodów. Głównym z nich są stosunkowo niskie ceny japońskiej „Momi“ i оголошение drzewostanów przy jednoczesnym braku akcji zalesiania. W poważnym stopniu оголошение lasów przypadało na początkowy okres rozwoju przemysłu kauczukowego na Cejlonie około 30 lat temu.

Większa część lasów o gatunkach drewna miękkiego rośnie na Cejlonie w okolicach nizinnych wilgotnych, które są jednocześnie właściwym terenem uprawy kauczuku. 800 tys. akrów tych obszarów znajduje się obecnie pod uprawą kauczuku. Cyfra ta wskazuje jednocześnie, o jaki obszar został zmniejszony drzewostan nizinny Cejlonu.

Dalszy etap niszczenia lasów spowodowany był polityką rolą, mającą na celu parcelację terenów dzungli między małych posiadaczy gruntu. Ten stan rzeczy powoduje, że Cejlon zmuszony będzie importować przez

50 lat drewno do wyrobu skrzynek z krajów zamorskich.

Z całej sumy importu kompletów skrzynkowych, wynoszącej w r. 1935 — 2 456.587 rupii, na Polskę przypada tylko 120.417 rupii (blisko 250.000 zł). Łotwa, Japonia, a nawet Estonia, każdy z tych krajów oddzielnie, dostarczały więcej od Polski. W pierwszym zaś rzędzie wśród dostawców stoi Finlandia z sumą 1.007.660 rupii.

Polski eksport tego artykułu do Cejlonu odbywał się za pośrednictwem Londynu, głównie wobec tendencji polityki brytyjskiej do pośredniczenia w tym handlu. Stan taki zmniejsza oczywiście opłacalność dostaw, wobec czego byłoby bardzo pożądanym nawiązanie bezpośredniego kontaktu z odbiorcami cejlońskimi.

*Konsulat R. P. w Colombo.*

## DOSTAWY ZIEMNIAKÓW DO ARGENTYNY.

Import ziemniaków do Argentyny jest zmienny i uzależniony od wyniku zbiorów krajowych. Gwałtowny wzrost importu w bieżącym sezonie, który kończy się w początkach grudnia r. b., został spowodowany specjalnym nieurodzajem. Jakie będą zbiory ziemniaków w następnym sezonie, rozpoczynające się właśnie w początkach grudnia, nie można obecnie przewidzieć, a w związku z tym brak jest elementów do oceny warunków importu w dalszych miesiącach.

Wahania rozmiarów importu ziemniaków obrazują poniższe cyfry:

	Import	
	w kilogramach	w pes. arg.
1930 r.	15.172.545	971.043
1931 r.	489.173	31.307
1932 r.	1.904.780	227.059
1933 r.	10.790.841	1.569.577
1934 r.	175.733	25.561
1935 r.	863.698	125.629
I półrocze 1935 r.	57.234	8.325
I półrocze 1936 r.	11.546.990	1.679.990

## 5 KURS EKSPORTOWY PRZY ŚWIATOWYM ZWIĄZKU POLAKÓW Z ZAGRANICĄ.

Wzorem lat ubiegłych przystąpił światowy Związek Polaków z Zagranicą do zorganizowania w roku bieżącym V Kursu Eksportowego. Kurs ten przeznaczony jest dla ludzi pragnących poświęcić się pracy w handlu zagranicznym, w szczególności ekspertowym i ma na celu udzielenie im tych wiadomości praktycznych, które w obecnych warunkach handlu międzynarodowego w tej dziedzinie okazują się niezbędne.

W organizacji Kursu współdziałają Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, Państwowy Instytut Eksportowy, Związek Izb Przemysłowo - Handlowych, Zgroma-

dzenie Kupców m. st. Warszawy, Stowarzyszenie Kupców Polskich, Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego oraz szereg innych organizacji i instytucyj. Zapisy na V Kurs Eksportowy przyjmować będzie świątowy Związek Polaków z Zagranicy — Warszawa, Mazowiecka 1, w dn. 19—21 października r. b., w godz. od 17—19-ej.

## ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 17 DO 27 WRZEŚNIA 1936 ROKU.

**AUSTRALIA.** Z dn. 11 ub. m. obniżony został t. zw. podatek od sprzedaży z 5 proc. na 4 proc. od wartości wwożonego towaru.

**BULGARIA.** Dn. 31 sierpnia ogłoszono zniżkę cła na filce wszelkiego rodzaju.

Papier t. zw. pergaminowy i celofan zwolnione zostały od cła za wyjątkiem 5 proc. opłaty ad valorem, o ile są wwożone celem powrotnego eksportu w postaci opakowań drobiu białego, względnie owoców.

Z dn. 1 ub. m. weszły w życie zmiany opłat względnie ceł od soli, benzyny oraz gwoździ.

**CHILE.** Komisja Kontroli Dewiz, w ślad za swym postanowieniem ustalającym kurs maksymalny dewiz dolarowych i funtowych pochodzących z eksportu, wydała rozporządzenie, że wszystkie takie dewizy winny być w Komisji zgłaszane. Dewizy te będzie Komisja Kontroli Dewiz na tej podstawie przydzielać importerom po oznaczonym kursie.

**CZECOSŁOWACJA.** Ukazało się wyjaśnienie w sprawie opłat pobieranych przy wwozie, które winny być wliczone do wartości towaru stanowiącej podstawę poboru wwozowego podatku obrotowego.

**DANIA.** Z dn. 19 ub. m. nastąpiła bardzo znaczna zniżka niektórych opłat zbożowych.

**EKWADOR.** Maszyny do wyrobu rur i płyt zwolnione zostały od cła.

Ukazało się rozporządzenie wykonawcze do ustawy o kontroli dewiz. W myśl rozporządzenia zostanie utworzona Centrala Nadzoru przy Banku Centralnym oraz Komisje Nadzoru na prowincji. Instytucje te będą badać i wydawać pozwolenia zarówno na wywóz jak i na przywóz. Każdy eksporter otrzymujący pozwolenie wywozu musi odstąpić Bankowi Centralnemu całą sumę dewiz uzyskanych z eksportu. Natomiast pozwolenie importowe zapewnia importerowi otrzymanie przydziału dewiz na pokrycie należności w pełnej wysokości. Pozwolenia przywozowe wydawane będą przede wszystkim dla towarów niezbędnych dla życia gospodarczego kraju i z krajów, które nie czynią trudności dla importu z Ekwadoru. Pozwolenia przywozowe dla towarów pochodzących z Europy będą ważne 180 dni. Przy udzielaniu pozwoleń przywozu będzie brany pod uwagę przeciętny import ostatnich 4 lat. Należności w stosunku do zagranicy powstałe przed dniem 30. VII. 36 winny

być zgłoszone Centralom Nadzoru; likwidacja ich nastąpi przez przydział dewiz co miesiąca. Próbkki bez wartości nie wymagają pozwoleń przywozu.

**FRANCJA.** Brykiety węglowe dostarczone kolejom zwolnione zostały z opłaty kontyngentowej.

Dn. 8 b. m. ukazał się okólnik w sprawie taryfikacji papryki w proszku.

**FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Afryka Zachodnia.** System kontyngentowania przywozu niektórych artykułów w koloniach francuskich Wybrzeże Kości Słoniowej i Dahomej zostanie zniesiony z dn. 1. XI. 1936 i od tej daty import wszelkich towarów zagranicznych do tych kolonij będzie zupełnie wolny.

Cło na dętki zostało podwyższone w posiadłościach francuskich na Morzu Południowym.

**Nowa Kaledonia.** Władze metropolitalne wyraziły zgodę na pobieranie dodatku do cła od importowanych kartofli.

**Tunis.** Z dn. 1 b. m. obowiązują nowe stawki celne na piretrum.

**GRECJA.** Rozporządzenie z 9 ub. m. włącza sode zwykłą do towarów listy B (wvóz kompensacyjny) zaś sode kaustyczną do towarów listy C (ilościowo kontyngentowane). Jednocześnie cegły ogniotrwałe zostały zwolnione od ograniczeń kontyngentowych tj. przeniesione na listę A.

**HOLANDIA.** Z dn. 1 ub. m. uległ skontyngentowaniu wvóz waniem emaliowanych.

**INDIE BRYTYJSKIE.** Sprzęt mleczarski, za wyjątkiem osobno wymienionego, został zwolniony od cła.

**IRAN.** W drugiej połowie sierpnia ogłoszone zostały nowe przepisy importowe, utrudniające znacznie przywóz towarów zagranicznych.

**KOLUMBIA.** Ukazał się dekret wprowadzający liczne zmiany stawek i przepisów celnych.

**MEKSYK.** Wvóz maszyn, urządzeń, materiałów i części akcesoryjnych, które mają być użyte przez zakłady wodne — został zwolniony od cła.

**NIEMCY.** Z dn. 1 b. m. miazga jabłeczna (Apfelpülpe) została dopuszczona do bezcłowego przywozu.

**NIKARAGUA.** Cło od nawozu sztucznego wwożonego dla plantacyj bananów — zostało zniesione.

**NOWA ZELANDIA.** Z dn. 1 ub. m. weszły w życie zniżki celne przewidziane w układzie uzupełniającym do umowy handlowej Nowej Zelandii z Unią celną belgijsko-luksemburską. Zniżki te na podstawie klauzuli największego uprzywilejowania stosują się do towarów pochodzących z 13 krajów (w tym 8-miu europejskich), przy czym wśród krajów tych Polska nie figuruje. Następujące artykuły korzystają ze zniżek celnych: mączka kukurydzowa, rękawiczki,

pasy transmisyjne, wyroby skórzane, lustra i niektóre rodzaje szkła, naboje różnorodne, oraz maszyny i urządzenia elektryczne i inne. Wymienione towary oraz towary, na które stawki celne zostały zafiksowane, nie podlegają opłacie dodatku celnego t. j.  $\frac{9}{40}$  stawki właściwej.

**SZWAJCARIA.** Z dn. 5 ub. m. nałożona została specjalna opłata 3 fr. od hl. wina i moszczu winnego importowanego.

**RUMUNIA.** Z inicjatywy Prezesa Rady Ministrów zapadło postanowienie Rady Gospodarczej kończące spór Ministerstwa Handlu z Bankiem Narodowym o dopuszczalność kompensat z zagranicą. Ostatnie postanowienie pozostawia obowiązujący dotąd system kompensat w mocy, z tym jednak, że Bank Narodowy będzie miał prawo prowadzić ścisłą kontrolę dewiz, uzyskiwanych przez eksporterów na tej drodze. W związku z tym zastrzeżone zostały warunki gwarancji bankowych dla interesów kompensacyjnych.

**UNIA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA.** Zostało obniżone cło na celuloid, farby, emalie i laki (w ła-

dunkach okrętowych) oraz na materiał płócienny żaglowy, poduszkowy (t. j. pokryciowy) oraz pokrowcowy.

**WIELKA BRYTANIA.** Złożony został wniosek do Komisji Celnej o podwyższenie cła na opakowania (wrapping) przeźroczyste z celulozy.

Z dn. 22 ub. m. podwyższone zostało cło na granit w niektórych postaciach.

**WŁOSKIE POSIADŁOŚCI. Afryka Wschodnia.** Włoskie Gospodarcze Rady Prowincjonalne ogłosiły ostatnio zasady obrotu handlowego między Włoską Afryką Wschodnią a zagranicą. W myśl tych zasad przywóz towarów zagranicznych do Włoskiej Afryki Wschodniej może mieć miejsce jedynie na podstawie zezwolenia właściwej władzy kolonialnej; zezwolenie takie ważne jest 90 dni. Przekazywanie należności za granicę będzie mogło odbywać się w sposób normalny na podstawie pozwolenia Komisji Dewizowej. Pozwolenia takie będzie jednak Komisja Dewizowa wydawać jedynie w wypadkach wyjątkowych, natomiast z reguły pokrywanie należności będzie odbywać się w drodze clearingu między Włochami a danym krajem pochodzenia towaru, bądź też w drodze kompensat prywatnych.

## MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

### FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Na rynku francuskim istnieje zapotrzebowanie na składaki obciążane powłoką gumową. P/24543/59/Sz.

Wyroby cukiernicze poszukiwane są na rynku cejlońskim. P/20541/60/Sz.

W połowie października b. r. przybędzie na kilkudniowy pobyt do Polski kupiec z Tunisu, o którym P. I. E. posiada korzystne referencje. Agent ten przyjeżdża, by nawiązać bezpośredni kontakt z eksporterami polskimi, zainteresowanymi rynkiem tunezańskim. E/24564/95.

Firma z Montevideo poszukuje dostawców fajansów sanitarnych w Polsce. P/21180/5A/Ż.

Poważna firma w Tunisie interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z polskimi eksporterami branży chemicznej i farmaceutycznej.

P/24950/22/Ż.

Firma w Montevideo interesuje się importem z Polski artykułów różnych branż. P/20962/5A/Ż.

Firma amerykańska interesuje się zakupem cukierków. P/25075/60/Sz.

Na terenie Francji istniałaby możliwość zbytu narł. P/25354/54/Sz.

Firma portugalska interesuje się importem rur żelaznych i blachy do głębokiego tłoczenia.

P/25064/5T/Ro.

Firma belgijska interesuje się importem niektórych części używanych przy fabrykacji żarówek elektrycznych. P/25685/50/Ro.

Firma tuniska interesuje się importem naczyń emaliowanych-błaszanych. P/22525/5R/Ro.

Firma w Płd. Tunizji (Sfax) obejmie przedstawicielstwo wyrobów szklanych, mebli giętych, naczyń emaliowanych i szynek w puszkach. E/22255/2Z/Kl.

Firma agenturowa w Palestynie (Tel-Aviv) pragnie wejść w kontakt z polskimi eksporterami artykułów masowych szczególnie z zakresu branży budowlanej i spożywczej, jak np. cement, żelazo, szkło i cukier. E/24041/4E/Kl.

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

## SPRAWY PODATKOWE

### ULGI W PODATKU PRZEMYSŁOWYM OD OBROTU DLA PRZEDSIĘBIORSTW PRZEMYSŁOWYCH IV, VII i VIII PRZEMYSŁOWYCH VI, VII i VIII

Ministerstwo Skarbu na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemy-

ślowym okólnikiem z dn. 6 października b. r. obniżyło z Urzędu (bez obowiązku składania indywidualnych podań), poczynając od dnia 1 stycznia 1936 do 1,5% stawkę podatku przemysłowego od obrotów, rozpowszechniając w ten sposób tę stawkę i na te przedsiębiorstwa, które dotąd płaciły stawkę 3%.

# Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

## NOWA ORGANIZACJA PRAC PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

Redakcja Komunikatu Portu Rybackiego komunikuje nam:

— Jak wszystko w Gdyni, tak i odcinek portu rybackiego podlega stałym przeobrażeniom rozwojowym. W ciągu ostatnich pięciu lat takim przeobrażeniem podlegały również i sprawy przeładunku towarów rybnych, a przede wszystkim śledzi solonych. A że przeładunek wiąże się tu niezerwalnie z konserwacją towaru, więc główna uwaga należy się jakości i sprawności przeładunkowych prac, a od tego znowu zależą koszty przeładunku.

W okresie pierwszych dwu lat tworzenia się w Gdyni firm importu śledzi prace przeładunkowe i konserwację towaru wykonywały firmy ekspedycyjne. Sprowadzono z Gdańska robotników specjalistów co dało możliwość wykształcenia miejscowych pracowników, którzy od tego czasu stale trzymali się portu rybackiego, pracując dorywczo w rozmaitych firmach. Nie więc dziwnego, że w pierwszym tym okresie przeładunek był drogi i mało sprawny.

Okres następnych dwu lat zaprowadzenia się i rozwoju firm importu śledzi pozwolił na wybranie z miejscowych robotników najlepszego elementu i na dalsze przeszkolenie ich w pracach przeładunku i konserwacji towaru. Równocześnie jedna firma po drugiej zaprzestaje korzystać z usług ekspedytorów, przez co udaje się zmniejszyć koszty dotychczasowe bardzo znacznie. Ekspedytorzy zaś większą uwagę zwrócili na obsługę firm osiedlonych wewnątrz kraju i na ściąganie towarów tranzytowych.

Trzeci okres to wprowadzenie monopolu pracy dla robotnika z kartą portową. Za jednym pociągnięciem cofnięto się do stanu początkowego. Wyszkolonych specjalistów, ale bez kart nie można zatrudniać, a w miejsce tego otrzymano robotnika z kartą portową, bez kwalifikacji i mało sprawnego. Nie więc dziwnego, że Komunikat Portu Ryb. będąc wyrazem firm zainteresowanych portu rybackiego wystąpił

(nr 55 z 1955 r.) za rewizją tego stanu rzeczy. Przy znano więc spośród wyszkolonych robotników portu rybackiego około trzydzieści kart, na ogólną ilość stu robotników, dla których kart się domagano.

Dalszy bieg wypadków wysunął konieczność usprawnienia prac przeładunkowych w związku z szybkim rozwojem portu rybackiego. W roku ubiegłym wyładowano w porcie rybackim 33.000 ton towarów rybnych, z czego na śledzie solone przypada 22.000 ton. Wysłano zaś wagonów dwa tysiące. Rok bieżący wykaże zwiększenie tych obrotów. Usprawnienie przeładunku mogło być dokonane tylko przez centralizację, czego z końcem sierpnia br. dokonała Hala i Chłodnia Rybna, posiadająca wszystkie magazyny śledziowe, chłodnię rybną, oraz nową chłodnię śledziową. Przyjęto przy tym za główną zasadę, że na robociznie przeładunkowej obliczy się jedynie godziwie uzasadniony zysk, przeznaczając równocześnie część zysku na zapewnienie robotnikom odpowiednich warunków pracy. Okres pierwszych dwu miesięcy prowadzenia przeładunków w zakresie własnym Hali i Chłodni Rybnej wykazał, że:

- 1) Oddana przez Halę i Chłodnię Rybną świetlica i szatnia dla robotników, mających tu schronienie i kulturalne spędzenie czasu (radio, gazety, szachy itp.) usunęła od pięciu lat trwające niedomagania. Dotychczas robotnicy, przez cały rok (mrozy, deszcze) oczekiwali na pracę pod murami magazynów, co było powodem niezadowolenia i fermentu.
- 2) Zaprowadzony równomierny i sprawliwy podział zatrudnienia robotników, przy jednolitych stawkach tj. 1,16 zł za godzinę, spowodował usunięcie niezadowolonych robotników. Poprzednio, gdy szereg firm śledziowych i ekspedytorskich angażowało robotników, jedni robotnicy mieli do 70 godzin przepracowanych tygodniowo inni zaś tylko kilka godzin. Mandaty karne Inspektora Pracy oraz interwencje Związków Robotniczych były na porządku dziennym. Powodem nieporozumień były również roboty akordowe.

**GDYNIA**

**PORT RYBACKI**

**MORSKI INSTYTUT RYBACKI**

**HALA I CHŁODNIA RYBNA**

**Fabryka lodu**

**Składy tranzytowe w komorach chłodniczych.**

**Specjalny magazyn tranzytowy o pojemności 10.000 beczek śledzi.**

**Rachunek czekowy: Nr. 1222 w Banku Gospod. krajowego w Gdyni. Telefony; 1250 1778**

- 3) Usunięcie powodów niezadowolenia robotników przyczyniło się do lepszej wydajności pracy przeladunkowej, tym bardziej, że są to robotnicy wyszkoleni, pracujący stale u jednego pracodawcy.
- 4) Usprawniono wyładunek statków mając fachowych i obowiązkowych robotników. Skrócono czas wyładunku o około 35 proc. Zarzut podniesiony często, że Gdynia jest nowoczesnym portem, ale robotnik portowy źle i niesprawnie pracuje, oraz że koszty przeladunku są wysokie, nie odnosi się do portu rybackiego.

- 5) Usprawniono załadunek wagonów. Poprzednio załadunki trwały przeciętnie do godziny 24-ej, obecnie są zakończane do 21-ej.
- 6) Uzyskano zadowolenie tak ze strony robotników, jak i ze strony firm śledziowych, spedytorskich i maklerskich, co jest najlepszym dowodem celowości dokonanych przemian.

Nowa organizacja podziału miała również bardzo dodatnio w sensie zupełnego wyłączenia kradzieży w porcie rybackim. Jedynolity, przejrzysty system pracy ułatwia kontrolę ilości manipulowanego towaru.

## Sytuacja na rynku towarów spożywczych

### SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIAKÓW.

(Dane związku eksporterów ziemniaków w Toruniu).

Miesiąc wrzesień rozpoczął jesienny sezon eksportowy w ziemniakach. Należy przeto scharakteryzować najpierw, jak wypadły zbiory ziemniaków w Polsce.

Niemal we wszystkich województwach zbiory są dobre pod względem ilościowym. Jedynie te okolice, gdzie przez dłuższy czas utrzymywała się pogoda deszczowa, wydają zbiory mniejsze o 10—15%.

Pod względem jakości ziemniaki są znacznie gorsze niż w roku ubiegłym, a mianowicie są wodniste, ulegają łatwo psuciu się, szczególnie w wypadku mechanicznego uszkodzenia. Podaż ziemniaków przez rolników jest bardzo duża.

Ceny notowane na giełdach za ziemniaki jadalne wahają się od zł 2,20 — 3,50 za 100 kg w handlu hurtowym, a dochodzą do zł 4,50 w handlu detalicznym na rynkach lokalnych.

W roku bieżącym jest znaczna podaż ziem-

niaków - sadzeniaków zakwalifikowanych, w wielu odmianach nawet ponad jesienne zapotrzebowanie. Cena uznanych sadzeniaków jest różnolita i zależy od odmiany, odsiewu i jakości. Eksporterzy pokryli się po cenach od zł 5,50 — 8,00 za 100 kg loco stacja załadowania bez worka.

We wrześniu eksportowano poważniejsze ilości ziemniaków do Argentyny, Urugwaju i Brazylii. Towar był ładowany do specjalnych skrzyń, zapłata następowała z akredytyw, złożonych w bankach krajowych.

Ze względu na nieopłacalność eksportu ziemniaków na rynki europejskie, eksporterzy nie wykorzystali wszelkich możliwości z obawy przed stratami, tym bardziej, że napotyka ją zorganizowaną i przez rządy kilku państw popieraną konkurencję eksporterów zagranicznych.

W końcu podajemy, że do Francji wyjeżdża delegacja sfer gospodarczych, aby przeprowadzić rozmowy w sprawie eksportu sadzeniaków do Francji.

### WYDAWNICTWA

#### „POLSKIE PRAWO PRZEMYSŁOWE“ (MATERIAŁY UZUPEŁNIAJĄCE).

Ostatnio wyszło wydawnictwo dr. Kluska i Gaertnera „Polskie Prawo Przemysłowe“, które zawiera komentarz uzupełniający po-

przednie wydania tychże autorów, oczecznictwo Sądów Najw. oraz zarządzenia interpretacyjne władz centralnych. Cena za 1 egz. broszurowany wynosi 3,— zł, w oprawie płóciennej 5,— zł.

### PRZETARGI

#### PRZETARGI NIEOGRANICZONE DYREKCJI PKP. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

- 1) blachy miedzianej, mosiężnej i cynkowej;
- 2) materiałów teletechnicznych;
- 3) materiałów malarskich szybko schnących;
- 4) pokostu lnianego;
- 5) petard ostrzegawczych;
- 6) terpentyny i kalafonii;
- 7) poduszek maźniczych;
- 8) klocków hamulcowych i rusztów parowozowych;

- 9) odlewów żeliwnych;
- 10) odlewów bębnow na pierścienie tłokowe;
- 11) konopi, lin konopnych, nici maszynowych, siatek konopnych i szpagatów;
- 12) Knotów do lamp naftowych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 1) 23. X. 1936 r. 2) 23. X. 1936 r. 3) 23. X. 1936 r. 4) 3. XI. 1936 r. 5) 3. XI. 1936 r. 6) 6. XI. 1936 r. 7) 10. XI. 1936 r. 8) 13. XI. 1936 r. 9) 17. XI. 1936 r. 10) 20. XI. 1936 r. 11) 20. XI. 1936 r. i 12) 20. XI. 1936 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim nr 220 z dnia 22. IX. 1936 r.



# 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

#### FINLANDIA

CAPELLA*	19. 10.	Helsinki, Kotka (w miarę potrzeby)	CAPELLA*	21. 10.
CIESZYN*	26. 10.	(Żegluga Polska, S. A.)	CIESZYN*	28. 10.
		co tydzień		
		1) Helsinki, Kotka, Viipuri	PITEA lub subst.	ok. 50. 10.
		2) Turku, Helsinki, Viipuri	LORENZ L. M. RUSS	ok. 25. 10.
		3) Mäntyluoto, Kaskö, Wasa, Yxpilä, Oulu	WONDRAHM	ok. 24. 10.
		(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)		
		co tydzień		

#### ZWIĄZEK SOWIECKI

##### Leningrad

zawieszona do wiosny

Polska Agencja Morska)  
co 2 tygodnie

zawieszona do wiosny

#### ESTONIA

##### Tallinn

CAPELLA*	19. 10.		CAPELLA*	21. 10.
CIESZYN*	26. 10.	(Żegluga Polska, S. A.)	CIESZYN*	28. 10.
		co tydzień		

##### Tallinn

		(Rothert & Kılaczycki)	KODUMAA	28. 10.
		co 2 tygodnie		

##### Tallinn

MAGNUS	26. 10.	(F. G. Reinhold Ltd.)	MAGNUS	26. 10.
		co 2 — 5 tygodnie		

#### ŁOTWA

##### Ryga

LEANDER*	19. 10.	(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)	LEANDER*	19. 10.
MINOS* lub subst.	26. 10.	co tydzień	MINOS* lub subst.	26. 10.

##### Ryga

MAGNUS	26. 10.	(F. G. Reinhold Ltd.)	MAGNUS	26. 10.
		co 5 tygodnie		

##### Ryga — Liepaja

ANNA GRETA	20. 10.	(Żegluga Polska S. A.)	ANNA GRETA	22. 10.
		co 2 tygodnie		

#### LITWA

##### Kłajpeda — Memel

ANNA GRETA	20. 10.	(Żegluga Polska S. A.)	ANNA GRETA	22. 10.
		co 2 tygodnie		

##### (Bergenske Baltic Transports, Ltd.)

MARIEHOLM*	21. 10.	co 2 tygodnie	MARIEHOLM*	21. 10.
------------	---------	---------------	------------	---------

MAGNUS	26. 10.	(F. G. Reinhold Ltd.)	MAGNUS	26. 10.
		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

### SZWECJA

URD	19. 10.	<b>Stockholm — Norrköping</b> (Polska Agencja Morska) co 14 dni	RUNA	21. 10.
MARIEHOLM*	21. 10.	<b>Stockholm — Kalmar</b> (Bergenske Baltic Transports, Ltd.) co 8—10 dni	MARIEHOLM*	21. 10.
INGEBORG	26. 10.		INGEBORG	26. 10.
<b>Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg</b>				
IWAN	26/27. 10.	(Bergenske Baltic Transports, Ltd.) co 2 tygodnie	IWAN	26/27. 10.
BLEND A	19. 10.	(Polska Agencja Morska) co 2 tygodnie	BLEND A	21. 10.
<b>Helsingborg, Malmö, Göteborg</b>				
EGON	19. 10.	(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.) co tydzień	EGON	19. 10.
LIBAU	26. 10.		LIBAU	26. 10.

### NIEMCY

#### Hamburg

EBERHARD	20. 10.	(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska) Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska 2 razy w tygodniu	EBERHARD	20. 10.
TCZEW	24. 10.		TCZEW	24. 10.
ALBERT l. s.	27. 10.		ALBERT lub subst.	27. 10.

#### Bremen

LEANDER* l. subst.	19. 10.	(Aug. Wolff, Sp. z o. o.) co tydzień	LEANDER* l. subst.	19. 10.
MINOS* lub subst.	26. 10.		MINOS* lub subst.	26. 10.

### DANIA

#### Kopenhaga

SLEIPNER	21. 10. 28. 10.	(F. G. Reinhold Ltd.) co tydzień	SLEIPNER	22. 10. 29. 10.
----------	--------------------	-------------------------------------	----------	--------------------

#### Kopenhaga

unieruchomiona		(Polska Agencja Morska) co 2 tygodnie	unieruchomiona	
----------------	--	--	----------------	--

#### Odense — Aarhus

ERNA	21. 10. 6. 11.	(F. G. Reinhold Ltd.) co 16 dni	ERNA	21. 10. 6. 11.
------	-------------------	------------------------------------	------	-------------------

### NORWEGIA

#### Wschodnio - norweskie porty:

BATAVIA	19. 10.	<b>Oslo, Moss, Drammen i inne</b> (Bergenske Baltic Transports, Ltd.) co 1—2 tygodnie	BATAVIA	19. 10.
---------	---------	---	---------	---------

#### Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne

JAEDEREN	20. 10.	(Bergenske Baltic Transports, Ltd.) co 2—3 tygodnie	JAEDEREN	26. 10.
URSA	3. 11.		URSA	9. 11.

**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

**WYSPY BRYTYJSKIE**

**London**

*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*  
co 2 tygodnie

LECH\* 18. 10.  
BALTROVER\* 25. 10.

*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*  
co 2 tygodnie

LECH\* 22. 10.  
BALTROVER\* 29. 10.

**Hull**

*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*  
co tydzień

LUBLIN\* 18. 10.  
LWÓW\* 25. 10.

LUBLIN\* 22. 10.  
LWÓW\* 29. 10.

**Manchester/Liverpool**

*(F. G. Reinhold, Ltd.)*  
co 1—2 tygodnie

TAARNHOLM 17. 10.  
KENTUCKY 19. 10.  
HINDSHOLM 26. 10.

TAARNHOLM 17. 10.  
KENTUCKY 19. 10.  
HINDSHOLM 26. 10.

**Leith/Grangemouth**

*(F. G. Reinhold, Ltd.)*  
co tydzień

STATEK 24. 10.

STATEK 24. 10.

**Bristol**

*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*  
co miesiąc

PINNAU ok. 25. 10.

PINNAU ok. 25. 10.

**HOLANDIA**

**Amsterdam**

*(F. G. Reinhold, Ltd.)*  
co tydzień

ARIADNE lub subst. 21. 10.

ARIADNE lub subst. 21. 10.

**Rotterdam**

*(Żegluga Polska, S. A.)*  
co tydzień

PUCK 20. 10.  
CHORZÓW 27. 10.

PUCK 21. 10.  
CHORZÓW 28. 10.

*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*  
1—2 razy w tygodniu

POLLUX 19. 10.  
NEREUS lub subst. 24. 10.

POLLUX 19. 10.  
NEREUS lub subst. 24. 10.

*(Ferd. Prove, Sp. z o. o.)*  
co 10—11 dni

BUSSARD 21. 10.  
BUTT 1. 11.

BUSSARD 22. 10.  
BUTT 2. 11.

*(Lenczat i Ska z o. o.)*  
co 20 dni

WIBORG 1/2. 11.

WIBORG 1/2. 11.

**BELGIA**

**Antwerpia**

*(Żegluga Polska, S. A.)*  
co tydzień

ŚLĄSK\* 20. 10.  
HEL 27. 10.

ŚLĄSK\* 21. 10.  
HEL 28. 10.

*(Ferd. Prove, Sp. z o. o.)*  
co 10—11 dni

BUSSARD 21. 10.  
BUTT 1. 11.

BUSSARD 22. 10.  
BUTT 2. 11.

*(Rummel & Burton)*  
co 3 tygodnie

—

—

**Antwerpia**

*(Rothert & Kitaczycki)*

KODUMAA 26. 10.

—

**FRANCJA**

**Havre/Cherbourg**

*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*  
co 2 tygodnie

WARSZAWA\* 20. 10.

WARSZAWA\* 23. 10.

**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**Havre***(Polska Agencja Morska)*  
co 2 tygodnie

unieruchomiona do wiosny

unieruchomiona do wiosny

**Dunkerque — Havre**  
**La Pallice — Bordeaux**

MAGNUS 26. 10.

*(F. G. Reinhold, Ltd.)*  
co 2 tygodnie

MAGNUS 26. 10.

**HISZPANIA — PORTUGALIA**  
**MAROKKO — ALGIER — ITALIA****Pasajes — Bilbao — Oporto —**  
**Lizbona — Sevilla — Gibraltar —**  
**Casablanca — Mazagan — Mogador —**  
**Port Lyautey — Laroche — Rabat —**  
**Saffi — Agadir — Villa Alhucemas —**  
**Tetuan — Fedhala**TANGER 30/31. 10.  
LAS PALMAS 14. 11.*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*  
co 2 tygodnieTANGER 30/31. 10.  
LAS PALMAS 14. 11.**Porty Sycylii***Polska Agencja Morska (P. A. M.)*  
co 2 tygodnie**Malaga — Alicante —**  
**Tarragona — Barcelona — Marsylia**  
**— Genua — Livorno — Neapol —**  
**Catania — Messina — Palermo***(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*  
co 2 tygodnieCASTELLON 28. 10.  
CALABRIA 11. 11.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres

**Napoli — Livorno — Genua —**  
**Catania — Casablanca — Tanger —**  
**Ceuta — Melilla — Oran — Algier —**  
**Tunis — Marseilles**

ALGARVE pocz. listopada

*(F. G. Reinhold, Ltd.)*  
co miesiąc

ALGARVE pocz. listopada

**PORTY LEWANTU**VINGALAND\* ok. 26. 10.  
HEMLAND\* ok. 29. 10.  
GOTLAND ok. 14. 11.**Alexandria — Piraeus — Istanbul —**  
**Beyrouth — Jaffa — Haiffa**  
*(Polska—Levant, Agencja Okrętoma)*  
co 1—2 tygodnie

VINGALAND\* 27. 10.

**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth***(Rummel & Burton)*  
co 3 tygodnie

AGHIOS GEORGIOS 30. 10.

**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth,**  
**Saloniki**

SARMACJA\* ok. 29. 10.

*(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)*  
co miesiąc

STATEK\* (ex Hemland) 31. 10.

## Przyjazdy do Gdyni

\*) oznacza statki, mające  
miejsca dla pasażerówKRAJE I PORTY  
Agencji linii w Gdyni

## Odjazdy z Gdyni

\*) oznacza statki, mające  
miejsca dla pasażerów**B. Porty dalsze**

## New York — Halifax

PIŁSUDSKI\* 27. 10.  
BATORY\* 14. 11.*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*  
co 2—4 tygodnieBATORY\* 22. 10.  
PIŁSUDSKI\* 16. 11.  
BATORY\* 1. 12.Nowy York (New York) —  
Filadelfia (Philadelphia)SCANYORK\* 24. 10.  
SAGAPORACK\* 31. 10.  
SCANPENN\* 7. 11.*(American Scantic Line)*  
co tydzieńSCANSTATES\* 20. 10.  
SCANMAIL\* 27. 10.  
SCANYORK\* 5. 11.Wyspy kanaryjskie (Canary Islands)  
Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerife,  
S-ta Cruz de la PalmaTANGER 30/31. 10.  
LAS PALMAS 14. 11.*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*  
co 2 tygodnieTANGER 30/31. 10.  
LAS PALMAS 14. 11.Rio de Janeiro, Santos, Montevideo,  
Buenos AiresSAN FRANCISCO 6. 11.  
SANTOS 15. 11.  
BORE IX 2. 11.*Oceaniczna Agencja Okr. (OCAGO)*  
co 3 tygodnieSUECIA 8. 11.  
SANTOS 25. 11.*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*  
co 2 tygodnieAURA 6. 11.  
COMETA 6. 11.PUŁASKI\* 9. 11.  
KOŚCIUSZKO\* 12. 12.*(Rothert & Kilaczycki)*  
co 6 tygodniKOŚCIUSZKO\* 20. 10.  
PUŁASKI\* 18. 11.Cape Town, Algoa Bay, East London,  
Lorengo Marques

KLIPPAREN 25. 10.

*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*  
co miesiąc

KLIPPAREN 25. 10.

Port Said — Penang — Port Swetten-  
ham — Singapore — Hongkong —  
Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao  
Hankow — Tsingtau — Tientsin —  
Dairen i Osaka)*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*  
co 3 tygodnieTITAN 14. 11.  
TEUCER 12. 12.Port Said — Karachi — Bombay,  
Madras, Calcutta, Rangoon*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*  
co miesiąc

## PORTY GULFU

## Houston, Galveston, New Orleans

SPARREHOLM 24. 10.  
TABOR 1. 11.*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*  
co 5—10 dni na wejściu  
co miesiąc na wyjściu

BRAHEHOLM ok. 19. 10.

OAKMAN 28. 10.  
SYROS 30. 10.*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*  
co 2—4 tygodnieOAKMAN 29. 10.  
SYROS 30. 10.

## Porty Australii

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

# STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianie bez uprzedzenia.

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

## 19 października:

- s/s SYLVIA po węgiel, MEW.
- s/s HILDA po węgiel, PAM.
- s/s DAISY po koks, MEW.
- s/s ROSENBORG po drzewo, PAM.
- s/s BRITTA po węgiel, MEW.

## 20 października:

- s/s SCANSTATES lin. po ładunek do N. Jorku, ASL.
- s/s WARSZAWA lin. z Havre i Londynu po emigrantów, Polbrit.
- s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
- s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
- s/s ANNA GRETA lin. z Rygi i Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
- s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, Polbrit.
- s/s LUBLIN lin. po ładunek i pasaż. do Hull. Polbrit.
- s/s JAEDEREN lin. zach. norweska tylko dla wyładowania, Bergenske.
- s/s EBERHARD lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
- s/s GLÜCKAUF po węgiel, Bergenske.
- s/s RAUNA po węgiel, Bergenske.

## 21 października:

- s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
- s/s ARIADNE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
- s/s BUSSARD lin. z Antwerpii/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.
- m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.
- s/s MARIEHOLM lin. z Kłajpedy i Sztokholmu dla wy- i załadowania, Bergenske.

## 22 października:

- s/s LISTER po węgiel, PAM.

## 23 października:

- s/s MAJORCA lub subst. lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
- m/s STEADY ze śledziami z połowów „Mewy“, PAM.
- s/s N. C. MONBERG po węgiel, PAM.
- s/s FRIEDA PETERS po węgiel, MEW.

## 24 października:

- s/s SCANYORK lin. z N. Jorku tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.
- m/s SPARREHOLM lin. z portów Głufu tylko dla wyładowania, Bergenske.

- s/s NEREUS lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
- s/s WONDRAEM lin. po ładunek do portów botnickich Finlandii, Lenczat.
- s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
- s/s EINVIK po węgiel, MEW.

## 25 października:

- s/s KLIPPAREN lin. z portów południowej i zachodniej Afryki dla wy- i załadowania, Bergenske.
- s/s PINNAU lin. z Bristol dla wy- i załadowania, Bergenske.
- s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładunku, P. Z. K. B.
- s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładunku, Polbrit.

## 26 października:

- m/s VINGALAND lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Pol.—Lewant.
- s/s CIESZYN lin. z Helsinek i Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
- s/s HINDSHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
- s/s MAGNUS lin. z portów franc. via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.
- s/s MINOS lub subst. lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
- s/s JAEDEREN lin. po ładunek do portów zach. norweskich, Bergenske.
- s/s IWAN lin. zach. szwedzka, dla wy- i załadowania, Bergenske.
- s/s LIBAU zach. szwedzka dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
- s/s INGEBORG lin. wschodnio-szwedzka, dodatkowo, wyładowuje i ładuje do Sztokholmu, Bergenske.
- s/s WILNO po węgiel, PAM.
- s/s MARIE FERDINAND po węgiel, MEW.

## 27 października:

- m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Jorku via Kopenhaga z pocztą, pasażerami i towarami, Gd. Am. L. Ż.
- s/s BALTROVER lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Londynu, P. Z. K. B.
- s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Hull, Polbrit.
- s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
- s/s HEL lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
- s/s SCANMAIL z portów bałtyckich lin. do N. Jorku, Amer. Sc. Line.
- s/s ALBERT lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
- s/s ERINDRING ze złomem, PAM.

## 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.

# Gdyński Rynek Owocowo - Kolonialny

Powołane swego czasu do życia aukcje owocowe napotykają na znaczne trudności w zakresie swego działania. Obecna bowiem sytuacja handlowo — kontyngentowa stawia istnienie przedsiębiorstw aukcyjnych pod znakiem zapytania.

Aukcje owocowe w Gdyni powołane zostały do życia na wzór instytucyj aukcyjnych, istniejących w portach zagranicznych. Miały one na celu podniesienie handlu importowego owoców w Polsce do poziomu handlu zagranicznego, czyli zmodernizowanie form naszego handlu oraz stworzenie czynnika, regulującego względnie interweniującego w polityce kształtowania się cen na owoce, importowane do Polski drogą morską.

Stosunkowo krótki okres czasu, jaki dzieli nas od powstania aukcyj owocowych (istnieją dopiero od stycznia 1934 r.), nie pozwala nam jeszcze na ostateczną ocenę rezultatów, jakie osiągnęliśmy względnie powinniśmy byli osiągnąć przez ich istnienie. Niemniej na podstawie dotychczasowego doświadczenia stwierdzić należy, że jakkolwiek nie odegrały one w naszym handlu owocowym jeszcze tej roli, co aukcje w portach zagranicznych, to jednak przyczyniły się w dużym stopniu do uregulowania cen na wewnętrznym rynku owocowym, wyrównania podaży i popytu oraz umożliwiły średniemu kupiectwu zaopatrywanie się w towar z pierwszego źródła z pominięciem nadmiernie wybujałego u nas pośrednictwa.

Twierdzenie niektórych sfer, że aukcje owoce są w naszym handlu owocowym tworem zbędnym, gdyż odbierają egzystencję firmom starym o długi letnich stosunkach handlowych z zagranicą i nic nowego nie zdziałały dotychczas w handlu importowym — nie znajduje uzasadnienia. Trudno bowiem wymagać, aby przy ograniczonym zakresie działania i dzisiejszej strukturze przedsiębiorstw aukcyjnych, instytucje te dały takie wyniki, jak aukcje zagraniczne, istniejące przez długie lata.

Zasadniczym warunkiem rozwoju aukcyj jest liberalizm gospodarczy w granicach, który nie krępowałby zbyt wiele transakcyj, dokonywanych na aukcjach. Przy naszym systemie reglamentacyjno - kompensacyjnym lub clearingowym aukcje nasze nie będą mogły nigdy dojść do tego stopnia rozwoju, jaki widzimy za granicą. Szczególnie sytuacja, jaka wytworzyła się obecnie w przywozie do Polski owoców południowych z zagranicy, nie sprzyja rozwojowi aukcyj owocowych w Gdyni. — Traktowanie bowiem przedsiębiorstw aukcyjnych przy podziale kontyngentów przywozowych na owoce południowe na równi ze zwy-

kłymi firmami importowymi, a w niektórych wypadkach nawet gorzej oraz obciążanie transakcyj tych przedsiębiorstw wyższymi opłatami fiskalnymi niż innych importerów, uniemożliwia egzystencję tym przedsiębiorstwom oraz podtrzymanie czynnika regulującego względnie interwencyjnego w polityce kształtowania się cen na owoce południowe. Należy zatem dążyć do tego, aby bez naruszenia zasadniczych założeń naszej polityki kontyngentowej — clearingowej lub kompensacyjnej dla aukcyj owocowych, o ile mają istnieć — stworzone zostały takie warunki pracy, które umożliwiłyby i ułatwiły im kontynuowanie rozpoczętej działalności. Będzie to mogło mieć miejsce tylko wtedy, o ile przedsiębiorstwom aukcyjnym zostanie zagwarantowane pewne minimum przydziałów we wszystkich kontyngentach przywozowych na owoce południowe.

Przez przyznanie przedsiębiorstwom aukcyjnym większych kontyngentów przywozowych i skoncentrowanie zakupu owoców, przedsiębiorstwa te będą mogły oddziaływać na redukcję cen owoców w krajach załadowczych. Poza tym umożliwi to Polsce forsowanie za pośrednictwem aukcyj, eksportu naszych towarów do krajów produkujących owoce południowe.

O ile forma dotychczasowych przedsiębiorstw aukcyjnych wykazuje luki i wadliwości tych przedsiębiorstw są pewne niedociągnięcia, należy je jak najprędzej zreorganizować i poddać takiej kontroli, która nie pozwalałaby na jakiegokolwiek uchylenia, natomiast tendencje zmierzające do zlikwidowania aukcyj owocowych w Gdyni, nie powinny być brane poważnie pod rozwagę, gdyż zlikwidowanie takie byłoby niewątpliwie cofnięciem się wstecz na drodze normalizacji i wprowadzenia bardziej nowoczesnych metod w handlu owocami kolonialnymi.

## Kronika

### **URUCHOMIENIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.**

Zostały uruchomione kontyngenty przywozowe na towary z Grecji, jak na rodzynki, koryntki, figi, oliwę, wino itd.

Dla Rumunii uruchomiony został kontyngent przywozowy na winogrona świeże.

Podziału powyższych kontyngentów dokona Centralna Komisja Przywozowa prawdopodobnie w dniu 22 października br.

Firmy interesujące się odnośnymi artykułami winny wnieść jak najrychlej podania o przywóz tych towarów i to do C. K. P. za po-

średnictwem właściwych organizacyj. wchodzących w skład C. K. P.

## NOWY TRANSPORT KAWY I KAKAO.

Statek „Kraków“ przywiózł ostatnim rejssem około 500 ton kawy niebieskiej z krajów Ameryki Środkowej.

Tym samym statkiem nadeszło do Gdyni około 100 ton ziarna kakaowego.

## OCZEKIWANE TRANSPORTY KAWY.

Statek „Pułaski“, który wróci do Gdyni około 9 listopada br. przywiezie z portów brazylijskich większą partię kawy brazylijskiej.

## SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Sytuacja na rynku towarów kolonialnych zaczyna się nadal pogarszać. Ceny na niektóre towary raz zwiększają, drugi raz spadają. Na niektóre towary w ogóle haussa. Na pogorszenie się sytuacji wpłynęły ostatnio zarządzenia banku dewizowego, które idą w kierunku odraczania przydziału dewiz na wnioski stron o przydział dewiz na towary w transakcjach wiązanych i to w wypadkach, gdy eksporter rezerwuje z transakcji eksportowej wiązanej dewizy dla siebie. Ponieważ wnioski takie są odraczane przeważnie na okres dłuższy niż trzy miesiące, wydane importerom pozwolenia przywozu stała się na razie bezprzedmiotowe i narażają firmy importowe na straty, wynikające z podwójnego uiszczenia opłat manipulacyjnych na rzecz Ministerstwa Przem. i Handlu. Przy prolon-gatach pozwoleń przywozu pobiera się bowiem te same opłaty manipulacyjne co za pierwsze pozwolenie, nawet w wypadku, gdy nie mogło ono być wykorzystane z powodu siły wyższej.

### Kawa surowa.

Tendencja na kawy brazylijskie mocniejsza i kawy te są coraz więcej poszukiwane. Brak natomiast nabywców na kawy niebieskie, przy czym ceny na te gatunki kawy mają tendencję zniżkową. Ceny na kawy brazylijskie utrzymane na poprzednim poziomie. Rio 7 i Victoria 7 — zł 4,25—4,30; Capitania zł 4,35—4,45; Santos 4,90—5,15 zł za kg.

Ceny na rynkach zagranicznych zwiększały o 2,5—3 sh. na 50 kg.

### Herbata.

Pomimo dużych zapasów, szczególnie z transakcji wiązanych — tendencja mocna a to dlatego, że dewizy na te zapasy nie zostały przyznane, wobec tego nie mogą być one wprowadzone do wolnego obrotu. Wydane pozwolenia przywozu są bez znaczenia.

Cena na herbatę cejlońską — waha się od zł 16 50—17 50 za 1 kg. Herbaty Sumatra brak w ogóle, a jeżeli jakaś firma importowa posia-

da jeszcze drobne ilości tej herbaty na składzie, to sprzedaje ją po cenie zł 15,60—15,90 za kg.

### Korzenie.

Sytuacja w handlu korzeniami — bez zmiany. Ceny na pieprz wahają się: czarny 4,95—5,00 zł za kg, a na pieprz biały 5,90—6,00 zł za kg. Cynamon i ziele angielskie — poszukiwane. Artykułów tych brak jest jednak na rynku gdyńskim. Brak jest również wanilii i goździków.

W związku z dewaluacją florena holenderskiego, ceny na rynkach zakupu zwiększały o 3—4 guldeny holenderskie.

### Masło i ziarna kakaowe.

Masło kakaowe poszukiwane — tendencja mocna — brak towaru. Cena waha się w granicach 4,15—4,25 zł za kg. Koszty własne cif Gdynia wynoszą około 88 guldenów holenderskich za 100 kg.

Na ziarno kakaowe silna tendencja zwiększająca. Dowóz towaru słaby. Ceny zakupu zwiększały w stosunku do poprzedniego okresu o 3—4 sh. na 50 kg. Obecnie płaci się za 50 kg ziarna cif Gdynia (ziarno accra) 39—40 sh. Towar oclony sprzedawany jest po cenie zł 2,10—2,25 zł za kg zależnie od jakości ziarna.

### Owoce suszone.

Popyt na śliwki suszone amerykańskie nieco bardziej ożywiony. Cena za gat. 40/50 — zł 1,60 za towar skrzynkowy i 1,50 zł za towar workowy.

Figi poszukiwane. Pierwsze transporty z nowych zbiorów wpuszczone do kraju. Cena zł 1,55—1,60 za kg.

Koryntki zdrożały na rynkach zakupu o 3—4 grosze na kg. Cena towaru oclonego wynosi zł 1,35 za kg.

## OCZEKIWANY TRANSPORT OWOCÓW.

Dnia 16 października br. s/s „Scania“ mają nadejść dla Gdyni nowe transporty owoców świeżych i suszonych, w tym:

4500 skrzyń cytryn włoskich

15000 kg migdałów

19000 kg jąder orzechowych.

Jądra orzechowe przeznaczone są dla firm gdańskich.

## TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W drugiej dekadzie października br. wystawiły przedsiębiorstwa aukcyjne do przetargu 1.439 skrzyń cytryn włoskich oraz 2.990 skrzyń pomarańcz kalifornijskich „Sunkist“.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:



### Aukeje owocowe Sp. z o. o.

wystawiły dnia 13 bm. na aukcji nr 95 — 2.990 skrzyń pomarańcz kalifornijskich „Sun-kist“ i sprzedały 1.605 skrzyń w cenie po 1,50—1,53—1,55 i 1,56 zł za 1 kg.

Odbiorcami towaru były firmy z głębi kraju.

Ogółem wzięło udział w przetargu 22 kupców. Zainteresowanie towarem słabe.

### Bałtyckie aukcje owocowe Sp. z o. o.

dnia 12 października br. wystawiły do przetargu 1.091 skrzyń cytryn włoskich (towa-  
war własny bez limitu).

Towar sprzedano w całości w partiach po 100, 50 i 25 skrzyń przy udziale 7 kupców z Gdańska, Gdyni i Łodzi, osiągając cenę 45 — 45,25 i 45,50 zł za 1 skrzynię.

### Gdyńskie targi owocowe S. A.

dnia 12 października br. urządziły aukcję wystawiając 348 skrzyń cytryn włoskich „Prima-fiore“ z nowych zbiorów.

Towar sprzedano w całości po cenie 46 i 47 zł za 1 skrzynię. Udział w przetargu wzięło 8 kupców.

## KRONIKA ZAGRANICZNA

### Turcja.

Obostrzenie kontroli wywozu towarów tureckich za granicę.

Ministerstwo Gospodarstwa Krajowego ustanowiło organ kontroli wywozu towarów tureckich, który ma czuwać nad jakością i opakowaniem wysyłanego towaru.

Zarządzenie to obejmuje owoce świeże i suszone. Np. jabłka podzielone zostały na 2 klasy — jabłek jadalnych i przemysłowych, pakowane są w skrzynie po 22 do 25 kg. Każda skrzynia opatrzona jest stemplem kontrolnym Izby Przemysłowo Handlowej w Istanbule. —

Rynek turecki cieszy się obecnie większym zainteresowaniem z powodu niejasnej sytuacji w Hiszpanii.

W dalszym ciągu notowano na tamtejszym rynku poważniejsze transakcje na sułtanka. Od dnia 20 do 26 września br. dokonano

łącznie transakcyj na 5.350 ton, gdy w roku ubiegłym w tym samym czasie wynosiły 5.180 ton.

Ostatnie notowania na ten artykuł:

	za 100 kg		cif porty
			angielskie
cif porty kontyentu			
typ 7—13	Lt 16,—		sh 27,—
„ 8—14	„ 17,—		„ 28,9
„ 9—15	„ 18,—		„ 31,6
„ 10—16	„ 22,5		„ 38,—
„ 11—17	„ 24,5		„ 41,6

Transakcje na rodzynki do końca września br. wyniosły łącznie 22.990 ton. W tym czasie w roku ubiegłym wyniosły 31.250 ton i w roku 1934 20.740 ton.

### Bułgaria.

Zbiory tegoroczne winogron bułgarskich są w stosunku do lat ubiegłych bardzo słabe. Tłumaczy się to złym stanem pogody w porze letniej. Wskutek tego zbiory są spóźnione i pierwsze partie towaru prawdopodobnie dopiero w połowie października zostaną wysłane. Cena za ten artykuł jest bardzo wysoka i sytuacja niepewna. Towarem tym zainteresowali się poważnie odbiorcy zagraniczni i w dalszym ciągu spodziewana jest silna tendencja. —

### Włochy.

W tym roku zbiory cytryn włoskich w Palermo zapowiadają się o 30 do 40 proc. mniejsze niż w roku 1935, natomiast zbiory pomarańcz i mandarynek są bardzo dobre. Ceny na cytryny kształtują się 40 lirów za 100 kg. Jest to cena cytryn niezbranych i niepakowanych.

Tegoroczne winogrona włoskie są lepsze gatunkowo od zeszłorocznych. Zbiory jednak są mniejsze i to powoduje, że cena jest wyższa o 30 proc. w stosunku do roku ubiegłego.

Cena migdałów włoskich słodkich jest wysoka i wynosi za 100 kg cif porty kontyentu 945—995 lirów. Tendencja na ten artykuł w dalszym ciągu jest bardzo mocna.

Jądra orzechów nie znajdują na razie żywszego zainteresowania. Spodziewana jest jednak w drugiej połowie października wyżka cen ze względu na nadchodzący sezon gwiazdkowy.

**KAWA**

**HERBATA**

**KAKAO**

Import towarów kolonialnych

**W. MACHWITZ**

Palarnia kawy

**GDYNIA LIPOWA 3 TEL. 28-15.**

**GDYNIA**

Sp. z ogr. odp.

**GDAŃSK**

# Aukcje owocowe

w Gdyni

Spółka z o. o.



Biura: Nabrzeże Francuskie

Telefony: 19-44 19-45 19-46

MAGAZYN: 19-47

## 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

Polskie Towarzystwo

dla Handlu Bananami

NABRZEŻE FRANCUSKIE.

SP. Z OGR. ODP.

**W GDYNI.**

NOWOCZEŚNIE URZĄDZONA

DOJRZEWAŁNIA BANANOW

ADRES TELEGRAFICZNY: „BANAN” - GDYNIA

TELEFONY:

1553, 1556, 1944, 1945, 1946.