

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

HANDEL i TRANSPORT MORSKI



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 Handelskammer

In Gdynia



GDYNIA, dnia 30 stycznia 1939 r.

«POLSKAROB»

**Polsko-Skandynawskie
Towarzystwo Transportowe
S. A.**

GDYNIA

Tel. Dyrekcja i Biuro Główne 2971
Eksp. i Maklerka 2981
Skrót telegraf. »Polskarob«,
Code: Scotts. 10th, The Boe Code,
Rudolf Mosse.

**Polnisch – Skandinavische
Transport - Handelsgesellschaft
m. b. H.**

GDANSK

Broitbänkengasse 45-48

Tel.: 269-90
269-96

◆ **EKSPEDYCJA** ◆ **MAKLERKA** ◆ **ŻEGLUGA** ◆
◆ **STACJA BUNKROWA** ◆

Własna stacja bunkrowa w Amsterdamie i Rotterdamie:
»N V Nederlandsche Steenkolen Handelsmaatschappij»,
(adres telegraficzny LIGUSTRUM, Amsterdam/Rotterdam.)

**Przedstawicielstwo Koncernu »ROBUR« – Związek Kopalń
Górnośląskich –**

Spółka Komandytowa – Katowice.

Miesięczny przeładunek ca 300.000 ton węgla

s/s »Robur III« – 2850 t. D. W.

s/s »Robur IV« – 3000 t. D. W. Statek bunkrowy

s/s »Robur V« – 3000 t. D. W.

s/s »Robur VI« – 3300 t. D. W.

s/s »Robur VII« – 1100 t. D. W.

s/s »Robur VIII« – 4300 t. D. W.

„PAGED”

POLSKA AGENCJA DRZEWNA

SPÓŁKA Z OGR. ODP.

Spedycja morska i przeładunek z własnych placów w Gdyni i w Gdańsku —
Spedycja lądowa - Stevedoring — Składowanie — Sprzedaż komisowa
— — — materiałów drzewnych produkcji Lasów Państwowych — — —

C E N T R A L A :
GDYNIA, ul. Świętojańska 44 — tel. 19-16

ODDZIAŁY: Warszawa
Gdańsk
Lwów

Katowice
Poznań
Łuck

Łódź
Białystok
Radom

SKŁADY: Gdynia
Warszawa
Gdańsk
Lwów
Poznań
Pińsk

Brześć
Brzeżany
Horodenka
Kołomyja
Czortków
Włodzimierz

Kraków
Rożyszcze
Kalisz
Łódź
Łuck
Katowice
Baranowicze

DELEGATURY: Wilno

Rzeszów

Cieszyn

AGENTURY: Grudziądz
Kutno
Ciechanów
Brześć
Kielce

Białystok
Lwów
Stanisławów
Tarnopol
Radom

Kraków
Bydgoszcz
Kalisz
Lublin
Chełm

ZAKŁADY PRZEMYSŁU TŁUSZCZOWEGO I OLEJARSKIEGO „UNION” S.A. GDYNIA



Wyrób tłuszczów i olejów roślinnych z nasion
egzotycznych i krajowych a mianowicie

palmowego — kokosowego — konopnego — rzepakowego — lnianego —



POKOST EKSPORT MAKUCHÓW
UTWARDZALNIA OLEJÓW CIEKŁYCH

Adres dla listów: Gdynia, skrzynka poczt. 125 — Adres dla przesyłek wagonowych:
GDYNIA—PORT CENTRALNY bocznicą własną — Adres dla depozytów: Olejarnia Gdynia

Telefon: 2941 Centrala

Telefon: 2941 Centrala

**STOWARZYSZENIE KUPCÓW
DLA HANDLU KOLONIALNEGO**

»HAKOL«

SP. Z O. O.

IMPORT — EKSPORT

HURTOWA SPRZEDAŻ TOWARÓW
KOLONIALNYCH I OWOCÓW
POŁUDNIOWYCH.

G D Y N I A

10 LUTEGO 21/23 — — TELEFON 3400 3408

BANAN — IMPORT

Spółka z ogr. odp.

.....
G D Y N I A,
UL. STAROWIEJSKA NR 7

TELEFONY. 23-17, 21-72

WŁASNA DOJRZEWAŁNIA BANANÓW W PORCIE GDYŃSKIM
IMPORT BANANÓW I INNYCH OWOCÓW POŁUDNIOWYCH
EKSPORT PRODUKTÓW KRAJOWYCH, SPECJALNIE CEBULI.

Towarzystwo Ekspedycyjno-Kontrolne Bawełny

Sp. z ogr. odp.

G d y n i a, „Dom Bawełny“ — ul. Derdowskiego nr 7

Telefony 26-35, 26-36

adres telegr. BAWKO

Fachowa ekspedycja bawełny.

Magazynowanie — Clenie.

ŻEGLUGA POLSKA SP. AKC. POLSKO-BRYTYJSKIE TOW. OKRĘTOWE (POLISH BRITISH STEAMSHIP Co. Ltd.)

G D Y N I A

ul. Waszyngtona 15,
Telefon 2991 - 3991.

Utrzymuje regularną komunikację pasażersko — towarową
i towarową z

GDYNI - GDAŃSKA

do portów :

HAMBURG, GANDAWA, ROTTERDAM, ANTWERPIA, MALMÖ,
GÖTEBORG, STOCKHOLM, RYGA, LIBAWA, KŁAJPEDA,
TALLINN, HELSINKI, KOTKA, VIIPURI, TURKU, MÄNTY-
LUOTO, VAASA, PIREAUS, ISTANBUL, JAFFA, HAIFA, TEL-
AVIV, ALEXANDRIA I PORTÓW ŚRÓDZIEMNOMORSKICH
ORAZ LONDYN, HULL, LE HAVRE.

Reprezentacje:

WARSZAWA, Plac Napoleona 9, telefon 595.42.
KATOWICE, Mickiewicza 25, telefon 353.95.
ŁÓDŹ, Brzeźna 18, telefon 109.26.
PRAHA, Jungmanowa 38.I, telefon 199.72.
MORAWSKA OSTRAWA, Slavomira Kratochvila cis I,
telefon 28-89.

A g e n c j e :

w poszczególnych portach, z którymi utrzymuje się re-
gularną komunikację.

GDYNIA-AMERYKA LINIE ŻEGLUGOWE S.A.

Warszawa

Plac Małachowskiego 4



Gdynia

Dworzec Morski

Linia Północno-Amerykańska

Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York

Linia Południowo-Amerykańska

Gdynia — Dakar — Rio de Janeiro — Santos —
Montevideo — Buenos Aires — Boulogne sur Mer

Linia do Zatoki Meksykańskiej

Gdynia/Gdańsk — New York — New Orleans —
Houston — Galveston

Wycieczki Morskie

FLOTA GAL

m/s „Piłsudski”

m/s „Batory”

m/s „Sobieski” (w budowie)

m/s „Chrobry” (w budowie)

s/s „Kościuszko”

s/s „Pułaski”

m/s „Bielsko” (w budowie)

m/s „Łódź” (w budowie)

POLSKA AGENCJA MORSKA Sp. z o.o.

GDYNIA

ul. Świętojańska 10 — tel. 29-57

GDAŃSK

Hopfergasse 27 — telef. 239-51

Telegr. PAM



MAKLERSTWO OKRĘTOWE

AGENCI LINIOWI

DOSTAWA BUNKRU

TRANSPORTY MORSKIE TOWARÓW MASOWYCH

FRACHTOWANIE STATKÓW

REGULARNE LINIE Z GDYNI/GDAŃSKA DO:

KŁAJPEDY, LIBAWY, RYGI, TALLINA, HELSINGFORSU, KOTKI, TURKU, VIIPURI
PORTÓW SZWECJI: ROTTERDAM, ANTWERPIA, HAMBURG, GANDAWA — KA-
NADY; NEW YORKU I WSCHODNICH STANÓW USA — PORTÓW GOLFU; AME-
RYKI CENTRALNEJ: MEKSYKU, WENEZUELI, COLUMBII, KUBY, MAŁYCH I
DUŻYCH ANTYLLI, PORTÓW PN BRAZYLII — PWP MALAKKA, CHIN, JAPONII,
MANDŻURII — WSCHODNICH INDII HOLENDERSKICH; SJAMU, FILIPIN, INDO-
CHIN — AUSTRALII ETC.

Kłt. — PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W R. 1938	5
W. M. — UDZIAŁ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W OBROTACH PORTÓW P. O. C.	7
O POGŁĘBIENIE NASZEGO DOROBKU NAUKOWEGO W DZIEDZINIE ZAGADNIEN POR-TOWO-MORSKICH	8

WIADOMOŚCI Z GDYNI

Urlop Prezesa naszej Izby	9
Posiedzenie Prezydium naszej Izby	9
Nowe dźwigi na nabrzeżu Polskim	10
Exequatur dla Konsula Łotwy w Gdyni	10
Propagandowy film o portach p. o. c.	10
Praca urządzeń przeładunkowych Urzędu Mor-skiego w Gdyni w grudniu 1938 r.	10
Praca maklerów gdyńskich w 1938 r.	10
Ruch statków w porcie gdyńskim w 1938 r.	11
Ruch pasażerski w porcie gdyńskim w 1938 r.	11
Koszty żywności w Gdyni w 1938 r.	11

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

Wydział Instyt. Wiedzy Kupieckiej na Pomorzu	13
--	----

Z KRAJÓW BAŁTYCKO-SKANDYNAWSKICH

Współpraca państw bałtyckich	14
Łitwa — Umowa handlowa polsko-litewska	14
— Pierwsza transakcja handl. polsko-li-tewska	14
Estonia — Umowa handlowa polsko-estońska	14
Łotwa — Handel zagraniczny w r. 1938	14
Szwecja — Szwedzki rynek kapitałowy	15
Finlandia — Rozwój przemysłu	15

WIADOMOŚCI MORSKIE

Nowe zamówienie dla polskiej floty handlowej	16
Ruch turystyczny w portach Danii	16
Polskie zagadnienia morskie w opinii duńskiej	16
Ruch statków i obroty towarowe w Rotterda-mie, Antwerpii i Hamburgu w r. 1938	17
Ruch statków w porcie antwerpijskim	17
Zarobki większych angielskich towarzystw że-glugowych	17
Flota handlowa w Holandii	17
Frachty morskie w r. 1938	17
Budownictwo okrętowe w r. 1938	18
Światowy tonaż uwiązany	18

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPOR-TOWE

Zwolnienie składów celnych od zamknięcia cel-nego	18
---	----

Możliwości zbytu masła polskiego w Marokko	18
Możliwości zbytu drobiu w Szwajcarii	19
Import paszy do Finlandii	20
Import konserw rybnych do Kanady	20
Gwarancje państwowe kredytów eksportowych w Norwegii	21
Zmiany przepisów celnych i dewizowych, zano-towane przez P. I. E. w okresie od 7 do 17 I 1939 r.	21

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

Firmy zagraniczne, poszukujące kontaktu z eks-porterami polskimi	23
--	----

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

Postulaty naszej Izby dot. usprawnienia komu-nikacji kolejowej na Pomorzu	23
Zmiany w krajowej taryfie pocztowej	24
Próby nasion, jako przesyłki pocztowe	24
Ulgowe terminy wolne od postojowego	24
Przewozy w specj. wagonach przestrzennych	24

WYDAWNICTWA FACHOWE

Les perspectives maritimes de la Pologne	24
American Shipping Policy	25
Grundlagen der heutigen Verkehrs- und Tarif-politik in Deutschland	25

HANDEL I PRZEMYSŁ RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

Sytuacja w naszym rybołówstwie przybrzeż-nym i dalszym	25
Sytuacja w zakresie importu szprotów	26

Kronika zagraniczna

Szkockie połowy śledzi w r. 1938	26
Notowania cen śledzi świeżych w Anglii	26
Notowania cen śledzi świeżych w Holandii	26
Handel eksportowy śledzi w Holandii — T. S.	26
Port rybacki w Cuxhaven w r. 1938	27

GDYŃSKI RYNEK OWOCOWO-KOLONIALNY

Kronika

Sytuacja na rynku towarów kolonialnych	29
Transporty owoców i towarów kolonialnych	29
Podział kontyngentów przywozowych	30
Zapasy owoców południowych w magazynach portowych	30
Transakcje na gdyńskim rynku owocowym	30
Wewnętrzny rynek hurtowy owoców	30

Kronika zagraniczna

Wywóz owoców z Jugosławii	31
Konserwy pomidorowe w Holandii	31

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

HANDEL I TRANSPORT MORSKI

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 VIII

GDYNIA, 30 stycznia 1939 r.

NR 2

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

Prenumerata: w kraju półrocznie 9,— zł za granicą 15,— zł.

Konto P. K. O. Nr 803.168. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W R. 1938

Od szeregu lat notujemy stały wzrost przewozów morskich polskich towarzystw żeglugowych, wyrażony w tonach wagowych. I w tym roku cztery nasze przedsiębiorstwa żeglugi morskiej przewiozły razem więcej towarów niż lat poprzednich — 1.718,054 ton metrycznych. Należy już jednak stanowczo zastrzec się przeciwko mierzeniu wydajności i sprawności pracy marynarki handlowej tą miarą, nadającą się właściwie do zupełnie innych porównań i zestawień. Jeśli chodzi o jakiś masowy towar, o jego przewozy morskie, lub o obrót jakiegoś określonego rynku frachtowego (np. rynku La Platy, rynku śledziowego, eksportu węgla i t.p.) lub o ogólne przewozy całej floty handlowej świata, to liczby wyrażone w tonach metrycznych stanowią materiał nadwyczał cenny i niezastąpiony; dopiero na ich podstawie wnioskować można o stanie poszczególnych rynków w okresie sprawozdawczym, o stanie zatrudnienia floty światowej i w związku z tym o przyczynach konkretnych sytuacji koniunkturalnych, o przyczynach faktycznego poziomu frachtów i t. d. i t. d. Są to więc wyjściowe ścisłe dane dla rozumowań ekonomicznych.

Całkiem co innego przedstawia liczba charakteryzująca tonami wagowymi stopień zatrudnienia w roku, powiedzmy 1938 niewielkiej polskiej floty handlowej, pracującej jakościowo inaczej w tym roku, aniżeli w latach poprzednich i inaczej niż będzie pracować w latach najbliższych. Niesłusznie przecież nasuwa się konkluzja, że natężenie pracy jest wprost proporcjonalne do ilości wagowej przewiezonego towaru, tak jak gdyby celem działalności floty handlowej było przewiezienie jak największej ilości ciężarów, bez uwzględ-

nienia nawet odległości, na które się je przewiozło.

W wycinku z przewozów światowych wielkości 1.718 tysięcy ton, który przypada na transporty morskie polskich towarzystw żeglugowych, mieszczą się przewozy statków linii regularnych na małe i na olbrzymie odległości, trampów w żegludze dzikiej, trampów przydzielonych do linii regularnych, a nawet przewozy linii jeszcze obsługiwane statkami zafrachtowanymi w time charter, pod banderami — norweską, łotewską, szwedzką, duńską, estońską i t. d. Po odliczeniu tych przewozów w „obcych kadłubach“ wysokość globalna naszych przewozów w r. 1938 zmniejszył się okragło o 125 tys. ton, co nie byłoby słuszne, gdyż statek na linii w time charter jest, jak wiadomo, całkiem równoznaczny z własnym statkiem armatora, kursującym na jego własnej linii.

Ten stan rzeczy — zatrudniania obcego tonażu jest bardzo charakterystyczny dla pracy polskich towarzystw żeglugowych. Z jednej strony tłumaczy się to opóźnieniem wprowadzania nowego własnego tonażu (od dłuższego czasu tonaż polski uzupełnia się wyłącznie zamówieniami na stoczniach, — gotowy tonaż z drugiej ręki w zasadzie nie jest nabywany), z drugiej strony prawdopodobnie jednak dodatkowe statki pod obcymi banderami pozostaną zjawiskiem stałym w życiu polskich towarzystw żeglugowych. Przyczyną tego stanu rzeczy jest niezwykła szczupłość taboru trampów pod własną banderą. Średnie i większe trampy są już do połowy wciągnięte do pracy na liniach, jako statki dodatkowe: ta niska flota trampów Żeglugi Polskiej S. A. znajduje się w stanie ciągłego „rozdrapania“ przez

linie tegoż towarzystwa i tylko statki chwilo-
wo wolne są w stanie przewozić w żegludze to-
wary masowe, głównie węgiel. Trud-
no się smucić tym stanem rzeczy, gdyż najwi-
doczniej większy tonaż przewozi obecnie ładunki terminowe i więcej wartościowe niż rok
temu, kiedy trampy woziły głównie węgiel, ru-
dę, kostkę brukową. Ale jakie są rezultaty
na termometrze podsumowań wagowych? —
Otóż trampy Żeglugi Polskiej zmniejszyły
przewozy ogólne z 552 tys. ton w r. 1937 na 460
tys. ton w roku 1938 i to tylko dzięki pierwszej
połowie roku, gdyż według miary grudniowej
dla pojedynczego miesiąca spadek musiałby
być jeszcze o przeszło 100 tys. ton większy. —
Dzięki pomocy trampów, jednak równocześnie
Żegluga Polska S. A. jest w stanie stawić tonaż
liniowy — 2 statki liniowe i jeden tramp na
nową linię wspólną polsko-włoską, Gdynia-
Genua-Porty Sycylii, bez ograniczenia ruchu
na linii Gdynia-Rotterdam i Gdynia-Antwerpia.
Ten przykład wskazuje jak oględnie na-
leży traktować ilościowe wyniki przewozów
okrętowych.

Z tonażem mniejszym było znacznie gor-
zej, gdyż flota małych trampów mogących
współpracować z regularnymi liniami bliższymi
— wcale nie istniała. Toteż mimo uruchomienia
na wiosnę roku sprawozdawczego małych
nowoczesn. typu motorowców liniowych
„Oksywie“ i „Rozewie“, tonaż zafrachtowany
w time charter nie znikł, lecz w związku z roz-
budową połączeń z Finlandią, pozostał całko-
wicie na linii wschodnio-bałtyckiej i częściowo
na szwedzkiej. Zamówienie w końcu roku
trzech motorowych statków mniejszego typu w
wyspecjalizowanej już w żegludze i budowni-
ctwie tych statków Holandii tylko luźnie stoi
w związku z potrzebami dodatkowego tonażu
dla polskich linii żeglugowych, gdyż istnieją
również inne, jeszcze pilniejsze potrzeby tona-
żu dla sezonowych szybkich przewozów w gra-
nicach morza Północnego i Bałtyku. Statki te,
zamówione przez towarzystwa maklerskie
i ekspedycyjne: Rothert & Kiłaczycki, War-
szawskie Tow. Transportowe i Warta, mając
Gdynię za port macierzysty, wypełnią chociaż
częściowo lukę w dyspozycji małego nowoczes-
nego tonażu, odczuwającą się w portach pol-
skiego obszaru celnego.

Ale i z tonażem największym — 6.000 ton
DW nośności i wyżej jest to samo: nie mamy
takich statków trampowych i na dalszych li-
niach stale będzie się dofrachtowywało statki
obecne dla przewozów towarowych. 2 motorowce
budujące się dla linii meksykańskiej na Stoczni
Gdańskiej będą miały po 6.500 t. DW, jednak
stanowiąc będą tylko jądro tej linii, obsługują-
cej również port nowojorski. Na linii połud-
niowo amerykańskiej konieczna będzie stała
współpraca zmiennej ilości zafrachtowanych
obcych statków towarowych.

Zjawisko więc szerszej podstawy przewo-
zowej polskiej żeglugi liniowej od zakresu

możliwości jej tonażu nie jest zjawiskiem prze-
mijającym z dziś na jutro: z budujących się
obecnie statków, 2 motorowców pasażerskich
„Chrobry“ i „Sobieski“, 2 motorowców frach-
towych dla linii meksykańskiej, statku dla Że-
glugi Polskiej (Stocznia Gdyńska), trzech mo-
torowców po 500 t. DW i motorowca dla linii
Gdynia-Havre, — ten ostatni statek i dwa
pierwsze mają zastąpić liniowy tonaż własny,
pływający obecnie na tych liniach. Zadawa-
lające obecnie tempo budowy nowego tonażu
nie zmieni więc zasadniczo obrazu chwili obec-
nej — współpracy na liniach polskich obcych
trampów. Nie mamy bowiem rezerwuaru
własnych trampów, jaki prócz większych ma-
rynarek świata mają między innymi na Bał-
tyku kraje, rozwijające załedwie w słabym
stopniu żeglugę liniową — Łotwa i Estonia.

Flota trampów zwiększyła się, mimo to u
nas w roku sprawozdawczym o 2 piękne jedno-
stki, z końcem czerwca przybył do Gdyni wy-
budowany na stoczni w Burntisland s/s „Ro-
bur VIII“ o nośności o 50 proc. większej od do-
tychczasowego typu „Roburów“, oraz „Lida“,
parowiec „amsterdamskiego“ typu dla prze-
wozu drzewa, biorący, jak już pokazała pra-
ktyka, duży, w stosunku do swego tonażu netto
ładunek węgla. Statek ten, należący do Pol-
sko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego jako jedy-
ny tramp jest cennym uzupełnieniem jego flo-
ty liniowej: zbudowany został u Swan Hunter
w Newcastle on Tyne.

Niemniej wzmocnienie działalności *linii
żeglugowych* charakteryzuje w roku ubiegłym
pracę polskiej floty handlowej. Na istnieją-
cych liniach zwiększają się przewozy drobnicy,
zacieśnia się również współpraca z równole-
głymi liniami o portach macierzystych w głów-
nych portach dyspozycyjnych zagranicą, oraz
z liniami, do których nasze linie służą jako do-
wozowe. Takie powiązanie i wymiana fun-
kcji przewozowych, uzupełnianie świadczeń
na dłuższych przewozach — są to momenty
bardzo cenne, świadczące o dalszym szybkim
wzrastaniu naszego morskiego aparatu przewo-
zowego w organizm liniowych przewozów
światowych. Ale obok tych zdobyczy, któ-
rych nie podobna ująć cyfrowo, są również wi-
dome znaki dalszego rozgałęzienia linii i za-
cieśnienia ich współpracy z liniami innymi.

1) Linia włoska Italia - Bałtyk z począt-
kiem września przekształcona została na linię
kombinowaną polsko-włoską, Genua-porty Sy-
cylii-Gdynia, przy osobnej eksploatacji tonażu
polskiego i włoskiego. Statki włoskie zastępu-
je w Gdyni osobny makler: Cedro i Ska, statki
Żegl. Polskiej — makler Rothert & Kiłaczycki.

2) Linia Gdynia-Gdańsk-Kłajpeda-porty
Łotewskie w drugiej połowie roku przekształci-
ła się na linię kombinowaną polsko-łotewską,
z podwojeniem częstotliwości ruchu. Sprawy

maklerskie również łotewskich statków w Gdyni załatwia Żegluga Polska S. A. w Gdyni.

Pod względem rozbudowy dalszych liniiowych połączeń należy wymienić:

1) Nowe połączenie Gdynia-Abo i dalsze porty zachodniej Finlandii — Mäntyluoto, Raumo, Yxpilä, Oulu i inne w miarę podaży ładunków. Po ciężkiej awarii „Tczewa” w porcie gdańskim w grudniu linię obsługuje substitut. W zimowych miesiącach ta linia pro-

wadzi do Abo, dalej zaś zależnie od możliwości nawigacyjnych.

2) Nowe połączenie Gdynia-Gdańsk-Gandawa (m/s „Oksywie”). Dzięki wprowadzeniu na 18-dniową linię hamburską szybszego statku Żegluga Polska S. A. przedłużyła linię do Gandawy, wprowadzając regularną komunikację Gdynia-Gdańsk-Hamburg-Gandawa.

Klt.

UDZIAŁ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W OBROTACH PORTÓW P. O. C.

W Polsce posiadamy blisko 15 tys. km żeglownych i spławnych wodnych dróg śródlądowych. Główną arterią jest oczywiście Wisła, która wraz z dopływami, nadającymi się do żeglugi lub spławu liczy około 5½ tys. km, zaś pod względem przepustu towarów dystansuje wszystkie pozostałe śródlądowe szlaki wodne niemal dziewięciokrotnie. Na 725 tys. ton towarów, przewiezionych w roku 1936 naszymi rzekami, jeziorami i kanałami, — wzdłuż Wisły i jej dopływów spłynęło 647 tys. ton, czyli blisko 90%.

Dominujące to stanowisko matka rzek polskich zawdzięcza nie tylko swym rozmiarom i biegowi przez najbogatsze centralne i północno-zachodnie połacie kraju, lecz w wielkiej mierze również istnieniu portów morskich, które są głównymi odbiorcami jej transportów. We wspomnianych wyżej 647 tys. ton obrotu towarowego z r. 1936, Gdańsk i Gdynia partycypują sumą 443 tys. ton, czyli w przeszło 68 procentach. Zagadnienie wykorzystania Wisły zatem, jako śródlądowej arterii komunikacyjnej, wiąże się bardzo ściśle z ruchem towarów w portach morskich naszego obszaru celnego.

Niestety nawet pobieżne zapoznanie się ze statystyką przywodzi nam przed oczy ogromną dysproporcję, jaka istnieje pomiędzy rozwojem obrotów Gdyni i Gdańska oraz wzrostem przewozów kolejowych i szosowych, a stanem transportu wodnego śródlądowego na Wiśle i dopływach. Wzrastające z roku na rok masy towarów, przywożonych ku morzu i wysyłanych z nad morza w głąb kraju, powodują co prawda procentowo dość znaczne ożywienie się transportu wodnego na Wiśle, w efekcie ilościowym jednak udział ten przedstawia się więcej niż skromnie.

Podczas gdy w innych krajach żeglowne rzeki, mające swe ujście w pobliżu portów morskich, zagarniają niekiedy lwią część transportów, u nas transport wiślany uczestniczy w ogólnym obrocie towarowym Gdańska i Gdyni w znikomym zaledwie ułamku, nie sięgającym nawet 5%. Nic też dziwnego, że w tych warunkach zagadnienie zwiększenia przepustowości Wisły od lat zaprzęta umysły specjalistów, a nawet było źródłem powstania projektu budo-

wy kanału przez zachodnie Pomorze, mającego niejako podwoić koryto Wisły w dolnym jej biegu.

Projekt na razie ze względów finansowych nie może być urzeczywistniony, ale zagadnienie większego wykorzystania Wisły pozostało nadal wysoce aktualne przez zastosowanie środków technicznych i gospodarczych. Ograniczając się tu do ponownego zaakcentowania tego ważkiego postulatu w dziedzinie komunikacyjnej, zajmmy się bliższą analizą stanu istniejącego.

W r. 1938 wyszła z druku publikacja Głównego Urzędu Statystycznego, ujmująca po raz pierwszy w całości stan transportu na drogach wodnych śródlądowych w Polsce. Skutkiem braku ściślejszych danych za ostatnie dwa lata, zestawienia statystyczne obejmują okres tylko do r. 1936 włącznie, niemniej jednak, dzięki możliwości przeprowadzenia porównań z latami poprzednimi, publikacja ta daje możność wytworzenia sobie obrazu, jak przedstawia się wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych pod względem komunikacyjno - transportowym ze szczególnym uwzględnieniem głównej ich arterii — Wisły.

Ogółem na rzekach, jeziorach i kanałach w całym kraju kursuje ponad 3.000 jednostek pływających, z czego około 180 z własnym napędem parowym lub motorowym. Ogólna zdolność przewozowa tego taboru wodnego wynosi około 140 tys. ton. Jest to niewątpliwie cyfra dość znaczna, zwłaszcza w porównaniu z sumą dokonanych przewozów. Dowodzi to, że nasz tabor wodny śródlądowy nawet w dzisiejszych swych rozmiarach nie jest należycie wykorzystany. Olbrzymia większość tego taboru cyrkuluje oczywiście po Wiśle i związanych z nią drogach wodnych.

Jak już wspomnieliśmy, przewozy wiślane wyniosły w r. 1936 — 647 tys. ton, — z czego 443 tys. ton w kierunku do i od morza. Pozostałe 200 tys. ton odpada na przewozy wewnętrzne z i do miejscowości wzdłuż biegu rzeki, jej dopływów oraz połączonych z nią dróg wodnych (Brda — Noteć itd.) Jeżeli chodzi o przewóz towarów do portów morskich i w kierunku odwrotnym, to wedle danych Gł. Urzędu Statystycznego gros ich przypada na Gdańsk, a tylko

około 25% na Gdynię. W r. 1936 wywóz z Gdyni do wnętrza kraju śródlądowymi drogami wodnymi wynosił 54 tys. ton, przywóz zaś z wnętrza kraju 45 tys. ton, razem więc niecałe 100 tys. ton.

Przytoczone rozmiary obrotów towarowych utrzymują się dla Gdyni bez większych zmian od r. 1934 do chwili obecnej, z tym jedynie, że nastąpiło przesunięcie w działach przywozu i wywozu na korzyść tego ostatniego. W sumach globalnych w poszczególnych latach wymienionego okresu obrót Gdyni z wnętrzem kraju za pośrednictwem śródlądowych dróg wodnych przedstawia się następująco:

rok	tys. ton
1934	116.472
1935	131.552
1936	99.646
1937	118.858
1938	121.370

Przywóz towarów do Gdyni wodnymi drogami śródlądowymi wynosił w r. 1934 — 73.434 ton, w r. 1935 — 83.899 ton, w r. 1937 tylko 57.154 ton, a w r. 1938 — 60.250 ton. Wywóz natomiast, który w r. 1934 wynosił 43.038 ton, a w r. 1935 — 47.653 ton, podniósł się w r. 1937 do 61.703 ton, zaś w r. 1938 wyniósł 61.120 ton.

Fakt podnoszenia się cyfry wywozu z Gdyni do wnętrza kraju drogą wodną należy uważać za wysoce dodatni, gdyż wzrost ilości ładunków powrotnych powoduje lepsze wykorzystanie taboru pływającego i lepszą rentowność żeglugi śródlądowej. Żle jest tylko, że zwarcie się nożyc pomiędzy przywozem i wywozem w dużej mierze nastąpiło skutkiem spadku przywozu, trwającego już od 3 lat.

Podobny proces, tylko jeszcze silniej zarysowany, zaobserwować możemy w dziedzinie transportu wodnego śródlądowego w Gdańsku, gdzie obok stopniowego wzrostu wywozu, nastąpił w r. 1937 gwałtowny spadek przywozu, dochodzący do 50%, który został spowodowany wstrzymaniem dowozów głównego artykułu, sprowadzanego z wnętrza kraju drogą wodną, — zboża. W związku z tym obniżyła się również całkowita suma obrotów Gdańska śródlądową drogą wodną, przez co uległ także zmianie stosunek procentowy do analogicznych obrotów Gdyni. Oczywiście objaw ten, posiadający charakter koniunkturalny a nie strukturalny, nie zmienia zasadniczej konfiguracji obrotów, uwarunkowanej położeniem geograficznym i dlatego na dłuższą metę nie może być brany pod uwagę.

Osobną pozycję, nie wliczoną do przytoczonej wyżej statystyki stanowi przywóz i spław

tratwami drewna, który wynosił w r. 1936 — 137.800 m³, a w r. 1937 — 166.200 m³.

Pozostaje nam jeszcze do omówienia, w jakich rozmiarach uczestniczy w obrotach towarowych na Wiśle i połączonych drogach wodnych obszar dolnego biegu rzeki, znajdujący się w granicach Gdynńskiej Izby Przemysłowo-Handlowej. Głównymi punktami załadunku i wyładunku są tu Włocławek, Toruń, Bydgoszcz i Grudziądz. Ogółem w portach rzecznych dolnej Wisły (bez Włocławka) załadowano: w roku 1934 — 175.905 ton, w r. 1935 — 198.223 ton, w r. 1936 — 183.396 ton, wyładowano zaś: w roku 1934 — 23.200 ton, w r. 1935 — 14.394 ton, w r. 1936 — 15.427 ton. Z tego w poszczególnych miejscowościach załadowano i wyładowano:

Toruń:

Rok	Załadowano	Wyładowano
1934	90.192 ton	11.097 ton
1935	96.404 ton	4.015 ton
1936	75.556 ton	4.150 ton

Grudziądz:

Rok	Załadowano	Wyładowano
1934	38.754 ton	2.543 ton
1935	51.101 ton	2.372 ton
1936	49.847 ton	2.400 ton

Bydgoszcz: *)

Rok	Załadowano	Wyładowano
1934	41.865 ton	16.933 ton
1935	54.512 ton	9.996 ton
1936	33.841 ton	9.511 ton

Włocławek: **)

Rok	Załadowano	Wyładowano
1934	60.395 ton	17.487 ton
1935	46.249 ton	19.770 ton
1936	61.717 ton	24.892 ton

Z liczb powyższych widzimy, że ogółem obszar Izby Gdynńskiej łącznie z Włocławkiem ze swymi 285.432 ton przeładunku uczestniczy w całkowitych obrotach wiślanych w 44 procentach (dane z r. 1936). Aktywność Pomorza zatem, gdy chodzi o wykorzystanie głównej naszej śródlądowej arterii wodnej, jest relatywnie bardzo duża, a byłaby niewątpliwie jeszcze większa, gdyby przepustowość Wisły została odpowiednio powiększona.

W. M.

*) Część towarów, zarówno załadowanych, jak i wyładowanych w Bydgoszczy, nie przeszła przez Wisłę, lecz przez kanał Brda—Noteć w obrocie z zagranicą.

**) Włocławek leży w środkowym biegu Wisły, obrót jego nie mieści się więc w przytoczonych poprzednio obrotach ogólnych.

O POGŁĘBIENIE NASZEGO DOROBKU NAUKOWEGO W DZIEDZINIE ZAGADNIEŃ PORTOWO - MORSKICH

W maju br. odbędzie się we Lwowie zjazd Instytutu Bałtyckiego, piąty z kolei w cyklu zjazdów, których ideą przewodnią jest pogłębienie wiedzy o Pomorzu i morzu w ramach najbardziej wszechstronnych zainteresowań

naukowych i ekonomicznych. Zjazd tegoroczny poświęcony będzie w całości zagadnieniom portów polskiego obszaru celnego, ze szczególnym uwzględnieniem Gdyni, jako naszego portu narodowego. Przedmiotem obrad, obok

ściśle naukowych dociekań, będzie analiza rozmaitych problemów konkretnych z dziedziny pracy w portach i na morzu, dzięki czemu opracowane na zjazd materiały będą miały również dużą użyteczność praktyczną.

Jeżeli chodzi o zagadnienia portowo-morskie w ogólności, to stwierdzić trzeba, że dorołek naukowy w tym zakresie jest u nas zbyt szczupły i nie stoi w należytej proporcji do gospodarczego, politycznego i kulturalnego znaczenia naszego dostępu do morza. Dlatego też należy powitać z uznaniem inicjatywę, zmierzającą do pogłębienia tych problemów i do opracowania metod postępowania praktycznego, mającego na celu wzmocnienie pozycji gospodarczej Gdyni nie tylko jako aparatu przeładunkowo-transportowego, lecz również jako ośrodka przemysłu przetwórczego i dyspozycji handlowej.

W programie prac zjazdowych problemy te zaakcentowane są bardzo mocno. Poświęca się im szereg referatów, opracowanych przez wybitnych specjalistów na podstawie szczegółowych, w wielu wypadkach dotychczas nie publikowanych, materiałów. Całość tematów zaś, wysuniętych jako przedmiot obrad zjazdu, podzielona jest na dwie główne grupy, z których jedna obejmuje zagadnienia Gdyni jako emporium handlowego, druga — zagadnienia portów morskich jako węzła komunikacyjnego.

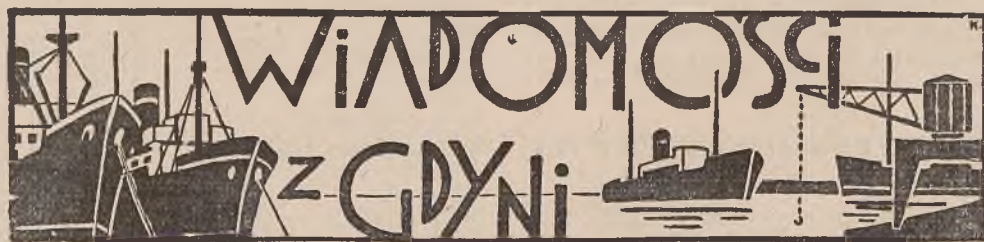
W pierwszej z wymienionych grup rozróżnić można tematy ogólne i specjalne, dotyczące zagadnień jednostkowych. Obok bowiem analizy całokształtu naszego handlu zagranicznego z uwzględnieniem ruchu przez porty, dyspersji kierunków i towarów przez port gdyński, możliwości powstania w Gdyni handlu eksportowego i reeksportowego, warunków rozwoju przemysłu portowego i t. d., do grupy tej wejdą referaty, dotyczące takich zagadnień, jak: wywóz węgla, przywóz surowców przemysłu ciężkiego, wywóz produktów zwierzęcych i towarów pochodzenia roślinnego, przywóz surowców włókienniczych i arty-

kułów kolonialnych — wszystko oczywiście drogą morską, — dalej Gdynia jako port arbitrażowy dla skór surowych, warunki rozwoju handlu rybnego w Gdyni, handel śledziowy i t. p. —

W dziale drugim, obejmującym tematy portowo-komunikacyjne, główny nacisk położony będzie na zagadnienia polityki taryf kolejowych, kosztów przeładunku, frachtów morskich, opłat portowych i tranzytu. W grupie tej rozpatrzona będzie również kwestia usprawnienia połączeń Gdyni z zapleczem oraz rozwoju żeglugi regularnej. Poza tym w osobny dział wyodrębnione zostały zagadnienia portów morskich, jako narzędzi polityki gospodarczej, które będą przedmiotem specjalnego, syntetycznie opracowanego odczytu.

Technika obrad zjazdowych jest pomyślana w ten sposób, że aby ułatwić zapoznanie się z całkowitym materiałem naukowym, wszystkie prace będą wydane drukiem i rozesłane uczestnikom przed zjazdem, dając im możliwość przestudiowania treści interesujących ich referatów i przygotowania się do udziału w dyskusji. Na zjeździe natomiast wygłoszone będą tylko referaty generalne, ujmujące całokształt zagadnień danego działu w formie syntetycznej. W ten sposób uniknie się przeładowania obrad, a z drugiej strony umożliwi się dostarczenie prac zjazdowych również tym osobom i instytucjom, które z jakichkolwiek przyczyn nie będą mogły w zjeździe uczestniczyć. — System taki pozwala poza tym na znaczne rozszerzenie materiału zjazdowego przez potraktowanie każdego zagadnienia w sposób jak najbardziej szczegółowy i wszechstronny.

Nie ulega wątpliwości, że zakrojona na taką miarę impreza lwowska Instytutu Bałtyckiego, wzbudzi poważne zainteresowanie zarówno w sferach gospodarczych, jak i urzędowych i cieszyć się będzie znaczną frekwencją uczestników. Zaznaczyć jeszcze należy, że protektorat nad zjazdem objął Wicepremier Kwiatkowski, który przyrzekł wziąć osobiście udział w obradach.



URLOP PREZESA NASZEJ IZBY.

Prezes naszej Izby p. Stanisław Tor, wyjechał w dniu 1 lutego r. b. na 3-tygodniowy urlop wypoczynkowy. Zastępuje Go Urzędujący Wiceprezes, Dr Władysław Smoleń.

POSIEDZENIE PREZYDIUM NASZEJ IZBY.

W dniu 30 stycznia r. b. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby, posiedzenie Prezydium Izby. Podczas posiedzenia tego Dyrektor Izby p. mgr Józef Kawczyński zdał

szczegółowe sprawozdanie z wykonania budżetu Izby za rok 1938, wykazując na podstawie liczbowego materiału, iż gospodarka finansowa Izby za rok ubiegły dała wyniki zadowalające, przy czym osiągnięto w pewnych działach nadwyżkę dochodów, w innych zaś dokonano oszczędności. W ten sposób w rezultacie końcowym budżet zamknięty został nadwyżką.

W dalszym ciągu Prezydium omówiło szczegółowo sytuację obecną w przemyśle rybnym, ryżowym oraz t. zw. przemyśle handlowym. Następnie Dyrektor Izby zdał sprawozdanie o pracach Izby w zakresie praktycznego podejścia do rozwiązania niezmiernie ważnego zagadnienia dla rozwoju handlu w porcie gdyńskim, mianowicie zagadnienia decentralizacji dyspozycji w odniesieniu do handlu z zagranicą, przede wszystkim w zakresie eksportu. Prezydium Izby doceniając wagę tego zagadnienia postanowiło, aby prace w tym kierunku były prowadzone jak najintensywniej, zaliczając je do jednych z najważniejszych dziedzin działalności Izby na terenie portu gdyńskiego w chwili bieżącej.

Na zakończenie posiedzenia Prezydium rozpatrzyło wnioski o zaprzysiężenie rzeczoznawców izbowych i o udzielenie dyplomów pracownikom w handlu i przemyśle za długoletnią służbę.

NOWE DŹWIGI NA NABRZEŻU POLSKIM.

Na nabrzeżu Polskim obok magazynu Cukroportu ustawiane są obecnie 2 dźwigi portowe, każdy o nośności 3 ton, które w najbliższych dniach oddane zostaną do eksploatacji.

W ten sposób nabrzeże Polskie wyposażone zostanie w 21 sztuk dźwigów, co pozwoli na dalsze usprawnienie pracy przeładunkowej na jednym z najruchliwszych odcinków portu.

EXEQUATUR DLA KONSULA ŁOTWY

W GDYNI.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych udzieliło inż. Mirosławowi Laureckiemu exequatur, radcy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, jako konsulowi honorowemu Republiki Łotewskiej na obszar Gdyni z siedzibą w Gdyni.

Dotychczasowe przedstawicielstwo Łotwy w Gdyni istniało w formie wicekonsulatu honorowego.

PROPAGANDOWY FILM O PORTACH P. O. C.

Staraniem zarządu obydwu portów polskiego obszaru celnego wykonany został propagandowy film o Gdyni i Gdańsku w wersji węgierskiej, którego próbne wyświetlenie odbyło się dnia 19 stycznia w kinie „Polonia“.

Poza tym projektowane jest wykonanie tego samego filmu w innych wersjach, przy czym w najbliższym czasie ma być wykonana wersja francuska.

Propagandowy film o portach polskiego obszaru celnego w wersji węgierskiej wykonany jest bez zarzutu i spotkał się z życzliwym przyjęciem ze strony prasy polskiej i gdańskiej.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI W GRUDNIU 1938 R.

W okresie sprawozdawczym urzędnicy przeładunkowi Urzędu Morskiego przepracowały godzin 16.570 z zużyciem prądu 166.896 KWh i przeładowały 258.705 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 113,5%, w ubiegłym roku 158%, spadek zatem wynosi 44,5 proc.

PRACA MAKLERÓW GDYŃSKICH W R. 1938.

W ciągu roku 1938 gdyńskie firmy maklerskie klarowały łącznie 6.394 statki o pojemności 6.459,584 nrt. na wejściu i 6.370 statków o pojemn. 6.390,142 nrt. na wyjściu.

Na poszczególne przedsiębiorstwa maklerskie przypadają następujące ilości oraz tonaż klarowanych statków:

	Nazwa firmy	Ilość statków		N. R. T.	
		na wejściu	na wyjściu	na wejściu	na wyjściu
1	Polskarob	1364	1403	1895945	1909315
2	Polska Agencja Morska	833	791	910669	868556
3	Bergtrans	977	989	826267	836291
4	Morski Eksport Węgla	496	516	438831	446308
5	Rothert i Kiłaczycki	437	423	332407	328766
6	F. G. Reinhold et Co	431	444	304424	303680
7	American Scantic Line	94	95	294916	297585
8	Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe	41	41	280206	280200
9	Behnke i Sieg	345	320	201801	173349
10	Rummel i Burton	290	241	161797	136341
11	Polbryt, S. A.	182	179	155914	154203
12	Żegluga Polska S. A.	294	289	154880	150661
13	Polska Zjedn. Korp. Bait	52	52	142021	142021
14	Ferd. Prowe	178	217	72869	77425
15	Oceaniczna Ag. Okrętowa	30	29	69356	67112
16	Aug. Wolff et Co	115	110	52810	51798
17	M. Z. Cedro i S-ka	60	54	49842	50203
18	Paged	46	53	45784	52507
19	Pantarei S. A.	23	22	34586	28971
20	U. M. I. P.	9	9	10205	10205
21	Bandera	10	15	8214	9795
22	Pomorze	50	46	6927	6287
23	Lenczat et Co	4	4	4023	3917
24	T. Gugółka	10	8	2043	1923
25	Dominante	1	1	1412	1412
26	Mewa	6	9	976	646
27	Korab	3	5	353	593
28	Kapitan	5	3	106	72
		6394	6370	6459584	6390142

W ciągu minionego roku powstało w Gdyni kilka nowych firm maklerskich, a m.: M. Z. Cedro i Ska oraz fa: „Bandera“.

Likwidacji natomiast uległy w tym samym okresie czasu firmy maklerskie: Lenczat, Gugółka, UMIP i Dominante.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W ROKU 1938.

W przeciągu całego 1938 r. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 12.990 statków, o łącznej pojemności 13.012,161 trn, z czego przyszło 6.498 statków o pojemności 6.506,045 trn, a wyszło 6.492 statki o pojemności 6.506,116 trn.

Ruch statków wg kolejności bander poszczególnych państw za 1938 r. przedstawiał się następująco:

	ton rej. netto	ilość statków	udział w proc.
1) Szwecja	1.941,418	2.841	14.921
2) Polska	1.749,961	1.448	13.448
3) Finlandia	1.354,881	1.197	10.412
4) Dania	1.305,328	1.909	10.031
5) Włochy	1.088,559	344	8.366
6) Anglia	1.047,013	484	8.046
7) Norwegia	1.009,238	1.143	7.757
8) Niemcy	932,916	1.323	7.170
9) St. Zj. Ameryki	957,050	191	4.588
10) Łotwa	552,961	417	4.250
11) Grecja	512,017	198	3.935
12) Estonia	435,693	610	3.348
13) Holandia	203,666	284	1.565
14) Z. S. R. R.	52,866	35	0.406
15) Panama	45,787	47	0.352
16) Rumunia	43,064	18	0.331
17) Jugosławia	36,504	16	0.281
18) Francja	29,298	16	0.225
19) W. M. Gdańsk	26,703	74	0.205
20) Litwa	17,450	28	0.134
21) Portugalia	14,986	4	0.115
22) Węgry	5,474	2	0.042
23) Islandia	3,756	8	0.029
24) Egipt	3,684	2	0.028
25) Irlandia	1,356	4	0.011
26) Belgia	532	2	0.004

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w przeciągu 1938 r. wynosił 1.001,2 trn, średnia ilość statków przebywających równocześnie w porcie w r. ubiegłym wynosiła 57, a średni czas postoju statku w porcie wyniósł 55,5 godz.

Jak z powyższego zestawienia wynika bandera szwedzka utrzymała się nadal na pierwszym miejscu, a polska na drugim miejscu podobnie jak w latach ubiegłych. Natomiast bandera fińska wysunęła się na trzecie miejsce przed banderą duńską, włoską i angielską.

RUCH PASAŻERÓW W PORCIE GDYŃSKIM W ROKU 1938.

W przeciągu 1938 r. ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 43.205 osób, z czego przyjechało 13.238 osób, a wyjechało 29.967 osób.

Ruch pasażerów między Gdynią, a poszczególnymi krajami przedstawiał się następująco:

	Przyjechało	Wyjechało	Razem
1) Anglia	1.337	5.424	6.761
2) Argentyna	888	5.817	6.705
3) Belgia	296	75	371
4) Brazylia	392	600	992
5) Dania	1.247	1.159	2.406
6) Egipt	1	1	2
7) Estonia	16	2	18
8) Finlandia	256	32	288
9) Francja	715	4.111	4.826
10) Holandia	104	38	142
11) Kanada	242	1.209	1.451
12) Litwa	12	8	20
13) Łotwa	9	11	20
14) Niemcy	54	71	125
15) Norwegia	50	43	93
16) Palestyna	—	4	4
17) Portugalia	2	—	2
18) St. Zj. Am. Pół.	3.968	7.112	11.080
19) Senegal franc.	12	1	13
20) Szwecja	389	287	676
21) Włochy	5	3	8
22) Urugwaj	—	704	704
23) via W. M. Gdańsk	69	81	150
24) Wycieczki G.A.L.	3.174	3.174	6.348
Razem	13.238	29.967	43.205

Jak z powyższego zestawienia wynika największy ruch pasażerski zanotowano między Gdynią, a Stanami Zjednoczonymi, następnie Anglią, Argentyną, Francją, Danią i Kanadą.

Również do ruchu pasażerskiego przyczyniły się wydatnie wycieczki morskie organizowane przez G. A. L.

KOSZTY ŻYWNOSCI W GDYNI.

Sprawa kosztów żywności, tak ważnego czynnika na terenie miasta portowego Gdyni, stanowi poważny moment zainteresowania zarówno czynników administracji państwowej, jak i pracodawców oraz pracowników.

Toteż poświęcamy ten artykuł omówieniu powyższego zagadnienia, czyniąc to systematycznie dwa razy do roku.

Rozważanie nasze obejmuje cały rok 1938 i niektóre momenty porównawcze z lat poprzednich.

Poniżej tablica przedstawia ceny najważniejszych artykułów spożywczych.

Ceny głównych artykułów spożywczych w Gdyni.

artykuły	Jednostka miary	1936	1937	1938 średnia roczna
chleb żytni pytlowy	1 kg	0,31	0,37	0,34
chleb pszenny	1 kg	0,61	0,71	0,67
mąka pszenna	1 kg	0,48	0,54	0,50
kasza jęczmienna	1 kg	0,46	0,47	0,41
groch polny	1 kg	0,43	0,39	0,40
fasola biała	1 kg	0,54	0,44	0,51
ryż „Patna“	1 kg	0,80	0,80	0,86
mleko niezbieżane	1 litr	0,23	0,24	0,25

masło świeże	1 kg	3,36	3,63	3,76
ser twarogowy	1 kg	1,09	0,82	0,80
jaja świeże	1 szt.	0,09	0,10	0,10
mięso wołowe	1 kg	1,33	1,41	1,45
mięso wieprzowe	1 kg	1,62	1,67	1,67
mięso cielęce	1 kg	1,57	1,70	1,67
kielbasa zwyczajna	1 kg	1,42	1,60	1,45
ślonina świeża	1 kg	1,67	1,88	1,85
smalec wieprzowy	1 kg	2,44	2,53	2,40
śledzie	1 szt.	0,10	0,10	0,10
kartofle	10 kg	0,93	0,92	0,85
kapusta kwaszona	1 kg	0,33	0,32	0,30
cukier kryształ	1 kg	1,00	1,00	1,00
herbata	1 kg	18,00	17,33	16,00
kawa naturalna	1 kg	6,22	6,20	5,65
sól biała	1 kg	0,32	0,32	0,32

Źródło: Biuro Statyst. Komisarjatu Rządu w Gdyni.

W zestawieniu wyżej umieszczonym wzięto pod uwagę gatunki towarów najbardziej rozpowszechnionych w sprzedaży, a mianowicie: chleb żytni — przemiał 55%, chleb pszen — przemiał 65%, masło mleczarskie wyborowe (najlepszy gatunek), mięso wołowe, wieprzowe i cielęce — średni gatunek z kośćmi, kielbasa — gatunek niższy.

Porównyując ceny artykułów w roku 1938 stwierdzamy wahanie zasadniczo mniejsze, niż w latach poprzednich. W odniesieniu do poszczególnych artykułów wahania te przedstawiają się następująco:

Chleb żytni, notowany w styczniu po 37 gr, w następnych miesiącach spadł w cenie do 34 gr w kwietniu i maju, na przednówku w lipcu osiągnął znów cenę 37 groszy, by od sierpnia obniżyć swą cenę do 31 groszy za 1 kg i na tym poziomie pozostać do końca roku.

Chleb pszen do sierpnia kosztował 70 gr, od września — 60 groszy.

Ryż „Patna“ wzrósł w cenie z 80 gr (do maja) na 90 groszy (od czerwca).

Masło świeże, na początku i na końcu roku mające cenę 4.00 zł, w miesiącach letnich (maj do sierpnia) kształtowało się po 3,20 zł.

Cena jaj wahała się w znacznych granicach — od 16 gr za sztukę w styczniu, poprzez 7 groszy w kwietniu, do 13 groszy w grudniu 2,40 zł za kg).

Mięso podniosło się w cenie: wołowe z 1,40 zł na 1,60 zł w październiku, wieprzowe z 1,60 zł na 1,70 zł w sierpniu i na 1,80 zł w październiku, cielęce podobnie jak wieprzowe.

Wzrosła również cena słoniny świeżej z 1,80 zł na 2,00 zł w październiku.

Pozostałe artykuły kształtowały się przez cały rok mniej więcej na niezmiennym poziomie. —

Właściwy obraz kształtowania się cen w ogólności, a kosztów żywności w szczególności, dają nam wskaźniki cen, obliczone w oparciu o metody stosowane przez Główny Urząd Statystyczny. Obliczenia te ujmują ogólną wartość artykułów z uwzględnieniem

ilości poszczególnych towarów spożywanych w gospodarstwie rodzinnym.

Wskaźniki te przedstawiają zagadnienie w różnych relacjach.

Porównyujemy najpierw kształtowanie się poziomu cen w poszczególnych miesiącach roku 1938 w porównaniu z odpowiednimi miesiącami roku 1937. Okazuje się, że rok 1938 we wszystkich miesiącach był tańszy od roku 1937, a mianowicie:

styczeń	o 0,6 proc.	lipiec	o 3,2 proc.
luty	o 4,1 proc.	sierpień	o 3,9 proc.
marzec	o 5,4 proc.	wrzesień	o 6,4 proc.
kwiecień	o 1,6 proc.	październik	o 4,6 proc.
maj	o 4,2 proc.	listopad	o 4,5 proc.
czerwiec	o 3,1 proc.	grudzień	o 4,1 proc.

Średnio obliczając dochodzimy, że rok 1938 był tańszy od poprzedniego o 3,5 proc.

Obliczony powyżej wskaźnik jest najwłaściwszy, gdyż eliminuje w bardzo znacznym stopniu wahania sezonowe, charakterystyczne dla niektórych artykułów w związku z porą roku. Obliczenie powyższe wskazuje na faktyczną zniżkę kosztów żywności.

Jeżeli jednak porównamy ceny w poszczególnych miesiącach roku 1938 z odpowiednimi miesiącami roku 1936, okaże się, że rok 1938 jest droższy o 4,3 proc., a poszczególne miesiące:

styczeń	droższy	o 14,5 proc.
luty	„	o 13,8 proc.
marzec	„	o 11,0 proc.
kwiecień	„	o 6,7 proc.
maj	„	o 1,7 proc.
czerwiec	tańszy	o 3,5 proc.
lipiec	droższy	o 6,8 proc.
sierpień	„	o 2,8 proc.
wrzesień	tańszy	o 2,3 proc.
październik	droższ.	o 0,8 proc.
listopad	tańszy	o 0,3 proc.
grudzień	tańszy	o 1,0 proc.

Inny wskaźnik przedstawia wahania cen z miesiąca na miesiąc w okresie 5 ostatnich lat:

Wskaźnik podstawa — miesiąc poprzedni = 100					
Mie- siąc	1934	1935	1936	1937	1938
I	96,4	108,1	94,1	103,3	100,0
II	101,8	99,6	99,1	102,0	98,5
III	98,2	100,6	101,6	100,5	99,1
VI	97,4	99,0	102,3	94,6	98,4
V	98,1	93,0	104,7	102,5	99,8
VI	114,6	103,0	108,2	101,6	102,5
VII	95,8	105,7	92,2	102,1	102,0
VIII	92,4	98,2	99,2	96,1	95,4
IX	100,4	103,4	103,4	101,0	98,3
X	101,5	100,7	99,4	100,8	102,6
XI	99,0	99,0	100,1	99,5	99,6
XII	99,1	97,8	100,9	99,3	100,3

Z wskaźnika tego możemy ustalić, w których miesiącach i w jakim stopniu wzrastały, względnie spadały koszty żywności w porównaniu z miesiącem poprzednim. Jeżeli chodzi o rok 1938, to w styczniu ceny utrzymały się dokładnie na poziomie grudnia 1937 roku, następnie z miesiąca na miesiąc spadały, aż do maja, w czerwcu i lipcu ceny nieco wzrosły, w dwóch następnych miesiącach znów spadły, w październiku nieco wzrosły, w listopadzie zmalały, w grudniu nieznacznie wzrosły.

Przechodzimy do innego wskaźnika — podstawą którego jest pewien określony moment, w danym wypadku styczeń każdego roku. Porównujemy więc tu ceny w poszczególnych miesiącach do stycznia.

Wskaźnik podstawa — ceny w styczniu każdego roku = 100					
miesiące	1934	1935	1936	1937	1938
I	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
II	101,8	99,6	99,1	102,0	98,5
III	100,0	100,2	100,6	102,6	97,6
IV	97,3	99,1	103,0	97,1	96,1
V	95,5	92,2	107,9	99,5	95,9
VI	109,5	94,9	116,8	101,0	98,2
VII	104,9	101,3	107,6	103,2	100,4
VIII	97,0	98,5	106,7	99,1	95,8
IX	97,4	101,8	110,3	100,1	94,2
X	98,8	102,6	109,7	100,9	96,6
XI	97,8	101,5	110,5	100,4	96,2
XII	97,0	99,2	111,5	99,6	96,4

Widzimy, że w okresie całego roku 1938 (z wyjątkiem lipca), ceny były niższe od stycznia o kilka nawet procent. Najtańszy okazał się wrzesień, różniący się od stycznia o 5,8%. Inaczej przedstawiało się kształtowanie cen w latach poprzednich, a szczególnie w roku 1936.

Interesujący materiał daje inaczej obliczony wskaźnik, za podstawę którego wzięto przeciętną roczną każdego z lat. Wskaźnik ten przedstawia się następująco:

Wskaźnik Podstawa — średnia roczna każdego z lat = 100					
Miesiące	1934	1935	1936	1937	1938
I	100,3	100,8	93,5	99,6	102,9
II	102,1	105,5	92,6	101,6	101,3
III	100,2	101,1	94,1	102,1	100,4
IV	97,6	100,0	96,3	96,6	98,8
V	95,8	92,9	100,9	99,0	98,6
VI	109,7	95,7	109,2	100,6	101,4
VII	105,2	101,1	100,6	102,7	103,4
VIII	97,2	99,4	99,8	98,7	98,6
IX	97,6	102,7	103,1	99,7	96,9
X	99,1	103,5	102,5	100,4	99,4
XI	98,1	102,4	103,3	99,9	99,0
XII	97,2	100,1	104,2	99,2	99,2

Wskaźnik ten pozwala wyciągnąć wnioski, które miesiące i w jakim stopniu są droższe lub tańsze od ogólnego przeciętnego poziomu cen w danym roku. Widzimy, że z reguły miesiące sezonowe (czerwiec, lipiec) są droższe od ogólnego poziomu. Również droższe bywają miesiące zimowe.

Można także ustalić wysokość wahań kosztów żywności w odniesieniu do przeciętnej rocznej. W roku 1938 ceny wahały się od 96,9 do 103,4, tj. w granicach 6,5 proc., podczas gdy wahania w roku 1937 wynoszą od 96,6 do 102,7, tj. 6,1 proc., lecz za to w roku 1936 — od 92,6 do 109,2, tj. 16,6 proc.

W uzupełnieniu naszych obliczeń podajemy poniżej wykres, ilustrujący wahania kosztów żywności w Gdyni przy podstawie 100 = przeciętnej z okresu 1934 — 1938.

Przy analizie kosztów żywności pamiętać należy, że stanowią one jedną z podstawowych części składowych kosztów utrzymania. Na koszty utrzymania, poza kosztami żywności wchodzi koszty komornego, odzieży, kulturalne i inne.

B. P.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

WYDZIAŁ INSTYTUTU WIEDZY KUPIECKIEJ NA POMORZU.

Problemy kształcenia zawodowego zajmują w pracach Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu czołowe miejsce. Jako odpowiednik utworzonego przy Naczelnej Radzie Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie Instytutu wiedzy kupieckiej i kształcenia zawodowego — zorganizowano przy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu specjalny Wydział Instytutu Wiedzy Kupieckiej. Wydział prowadząc prace powołał swoje delegatury w następujących ośrodkach na Pomorzu: Brodnica, Bydgoszcz, Gdynia, Grudziądz, Inowrocław,

Łódź, Chojnice, Tczew, Toruń, Włocławek, Kościerzyna. Pierwszą pracą przeprowadzaną przez Wydział na szeroką skalę są wieczory dyskusyjne dla kupiectwa. Wieczory dyskusyjne obejmują omówienie kilku najważniejszych zagadnień z dziedziny handlu. W przyszłych latach wieczory dyskusyjne będą kontynuowane, przy czym cykle wieczorów dyskusyjnych obejmować będą szczegółowe omówienie zawsze jednego tylko problemu. Tęgoroczne wieczory dyskusyjne wywołały żywe zainteresowanie wśród kupiectwa pomorskiego ze względu na ciekawe tematy będące przedmiotem wykładów.



Z KRAJÓW

BALTYCKO-SKANDYNAWSKICH



WSPÓŁPRACA PAŃSTW BAŁTYCKICH.

Między poszczególnymi państwami regionu bałtyckiego, zwłaszcza krajami leżącymi na wschodnim wybrzeżu Bałtyku utrzymywana jest bliska współpraca, obejmująca zarówno zagadnienia polityczne, jak i gospodarcze. Jakkolwiek w tym względzie nie istnieje żaden oficjalny blok polityczny wymienionych krajów, tym niemniej od czasu do czasu zwoływane są wspólne konferencje, na których omawia się zagadnienia interesujące wspólnie kraje bałtyckie.

Ostatnio właśnie, dnia 31 stycznia odbyła się w Kownie konferencja ministrów spraw zagranicznych państw bałtyckich, które reprezentowali: min. Munters — Łotwę, min. Selter — Estonię i min. Urbszys — Litwę.

L I T W A.

UMOWA HANDLOWA POLSKO-LITEWSKA.

Podpisana w Kownie w dniu 22 XII 1938 r. umowa handlowa polsko-litewska zawiera ogólną klauzulę największego uprzywilejowania, dotyczącą opłat celnych i podatków pośrednich, ograniczeń przywozu i wywozu, praw obywateli oraz spółek handlowych i stowarzyszeń gospodarczych, jak również traktowania okrętów i statków. Ponadto umowa postanawia, iż wzajemne stosunki w dziedzinie tranzytu i komunikacji kolejowej będą oparte na istniejących, wielostronnych umowach międzynarodowych w tej materii. Do umowy dołączone są wzory świadectwa pochodzenia towarów oraz legitymacji dla komiwojażerów handlowych.

Podpisany jednocześnie z umową handlową prot. taryf. ustanawia dla poniżej wymienionych towarów, przywożonych z Litwy do Polski, następujące cła konwencyjne, obowiązujące w okresie od 1 II 1939 r. do 30 IV 1939 r.: poz. 116 z p. 6 — szczupaki — 26 zł od 100 kg (obecnie obowiązuje cło niższe autonom. w tej samej wysokości, za pozw. Min. Skarbu, do 1 III 1939 r.); poz. 116 z p. 6 — sandacze — 50 zł od 100 kg (obecnie obow. cło niż. autonomiczne w tej samej wysokości, za pozw. Min. Sk., do 1 III 1939 r.); poz. 116 z p. 6 — leszcze — 33 zł od 100 kg (obecnie obowiązuje cło autonomiczne 110 zł od 100 kg).

Umowa wchodzi w życie po ogłoszeniu jej w Dzienniku Ustaw R. P.

PIERWSZA TRANSAKCJA HANDLOWA POLSKO-LITEWSKA.

Według doniesień oficjalnych w ostatnich dniach Lasy Państwowe sprzedały Litewskiemu Syndykatowi Drzewnemu w Kłajpedzie (Klaipėdos Medžio Sindikata) około 77 tys. m. sześć. drewna sosnowego i świerkowego.

Jest to pierwsza w ogóle transakcja handlowa, zawarta po wejściu w życie układu handlowego polsko-litewskiego. Znaczna ta transakcja, jak również zapowiedziane przez przedstawicieli litewskich sfinalizowanie dalszych zakupów w bliskiej przyszłości spotkały się z dużym zainteresowaniem zarówno gospodarki leśnej i drzewnej, jak i w ogóle sfer gospodarczych Polski.

E S T O N I A.

UMOWA HANDLOWA POLSKO-ESTOŃSKA.

Dnia 21 stycznia nastąpiło w Tallinie parafowanie umowy handlowej polsko-estońskiej. Umowę parafowali min. Selter, i ze strony polskiej — poseł R. P. Przesmycki.

Obie delegacje doszły do całkowitego porozumienia i w myśl nowej umowy obrót towarowy między Polską a Estonią zostanie w roku bieżącym nieco rozszerzony.

Zwiększony zostanie import z Polski do Estonii żelaza i wyrobów metalowych.

Ł O T W A.

HANDEL ZAGRANICZNY W R. 1938.

Według danych łotewskiego Urzędu Statystycznego, handel zagraniczny Łotwy w r. 1938 w porównaniu z r. 1937 przedstawiają następujące cyfry:

	1938	1937
	(w milionach Łatów)	
ogólne obroty	454,6	491,9
przywóz	227,4	231,2
wywóz	227,2	260,7
bilans	0,2	29,5

W porównaniu do r. 1937 ogólne obroty handlu zagranicznego Łotwy w r. 1938 wykazują około 10 proc. spadku wartościowego, za to nastąpiło wyrównanie bilansu handlowego państwa.

W ogólnej analizie rozwoju handlu zagranicznego zwraca uwagę utrzymanie się prawie na jednakowym poziomie przywozu, natomiast zmniejszenie się wywozu.

Łotwa jest jednym z niewielu krajów bałtyckich o wyrównanym bilansie w zakresie handlu zagranicznego w r. 1938.

SZWECJA.

SZWEDZKI RYNEK KAPITAŁOWY.

„Skandinaviska Banken” ogłosił ostatnio ciekawe sprawozdanie o sytuacji na rynku kapitałowym w Szwecji, który jest najsilniejszym spośród krajów skandynawskich.

W ostatnich latach obserwujemy zarówno w Szwecji jak i w innych krajach, bardzo niską stopę procentową, jednak w Szwecji jest ona najniższą w Europie. Stopa ta była niską już przed wojną i wahała się w granicach 3,5 proc. do 3,6 proc. W czasie wojny i latach powojennych wskutek wielkiego zapotrzebowania na kapitały wzrosła ona znacznie, osiągając 9 proc. przy pożyczkach hipotecznych. Obecnie wskutek kryzysu obniżyła się do 2½ proc. przy pożyczkach państwowych. Krótkoterminowe obligacje są lokowane po kursach, które odpowiadają przychodowi.

Stopa procentowa obecnie jest niższa, niż przed wojną, toteż wywarła ona znaczny wpływ między innymi na ubezpieczenia. Towarzystwa ubezpieczeniowe obniżyły premie i rezerwy premiowe oraz składki z 4 na 3 proc. a dla nowych ubezpieczeń wynosi ona 2 i pół proc. W żadnym innym kraju stopa składkowa nie wykazuje tak wyraźnej zniżki, jak w Szwecji, gdzie przekracza ona 4 proc. — Szwajcarskie towarzystwa biorą 3 proc., holenderskie 3 proc. — 2¾ proc.

Oprocentowanie pożyczek państwowych wynosiło w październiku względnie listopadzie ub. r. 2,33 proc. dla Szwecji, 2,48 — 2,51 proc. dla krajów amerykańskich, w innych państwach od 4 — 6 proc.

Także na innych rynkach kapitałowych oprocentowanie w Szwecji było niższe, niż w innych krajach. Pożyczki przemysłowe dawały 2,91 proc. dochodu, tj. o pół proc. mniej, niż na innych wielkich rynkach kapitałowych. W Szwajcarii stopa waha się między 3½ a 3¾ proc., w Holandii między 3½ a 4 proc., w pozostałych krajach 4½ proc. albo więcej. Ta niska stopa procentowa jest spowodowana polityką przedsiębiorstw przemysłowych, dążących do zmniejszenia zadłużenia przez odpowiednią politykę dywidendową. Przemysł stara się przeprowadzić własnymi środkami racjonalizacji produkcji i spłacenia wszystkich długów. Także mniejsze przedsiębiorstwa wolą się posługiwać raczej kredytem krótko niż długoterminowym. Długoterminowy kredyt wykorzystywany jest dla finansowania ruchu budowlanego.

To nagromadzenie kapitałów w Szwecji jest spowodowane częściowo przez stosunki płatnicze z zagranicą, częściowo przez przymusowe oszczędności w kraju, szczególnie w związku z rozwojem ubezpieczeń.

Bilans płatniczy Szwecji jest aktywny, ponieważ Szwecja była krajem wywożącym kapitały, a przywożącym papiery wartościowe. Szwecja starała się lokować swe kapitały w sąsiednich krajach północnych.

Dewizy, które nie mogły być użyte do wypłat handlowych, skupował Bank Państwowy i w końcu 1937 r. miał on zapas dewiz wartości około 1 (jednego) miliarda koron i prawie 100 proc. pokrycie w złocie dla banknotów, znajdujących się w obiegu. Do tego źródła dochodzą jeszcze wpływy z przymusowych ubezpieczeń. Szwedzi wpłacają corocznie duże sumy z tytułu składek. Towarzystwa ubezpieczeniowe pobrały w 1936 r. — 472 miliony koron, jeżeli do tego doliczymy cyfry państwowych ubezpieczeń, to kwota ta wzrośnie na 500 — 600 milionów koron. Kapitały zakładów ubezpieczeniowych są obliczone na 4,200 milionów koron. Duże są także fundusze towarzystw ubezpieczeń na życie i państwowych na starość i na wypadek inwalidztwa. Fundusze te są unieruchomione za pomocą różnych ograniczeń, mających chronić je przed stratami i lokuje się je przeważnie w pożyczkach komunalnych.

Niska stopa procentowa w Szwecji w znacznym stopniu oddziałuje na życie gospodarcze, na budownictwo i na ogólne stosunki. Przede wszystkim ciężka jest sytuacja drobnych ciułaczy. Niska stopa nie zawsze jest korzystna dla obywateli. Dla ubezpieczeń na życie obniżka stopy procentowej powoduje podwyżkę składek, zatem podrożenie ubezpieczeń dla góły a potanień pożyczek komunalnych i hipotecznych, co nie wyrównuje się przez niskie podatki komunalne i czynsze za mieszkania, a zbyt tani kredyt — powoduje lekkomyślną i nieracjonalną gospodarkę. Niska stopa procentowa zmusza do niskiego szacowania majątku, co szczególnie wyraźnie występuje przy gruntach i budynkach.

Szwedzi nie obawiają się ujemnego bilansu handlowego i związanego z tym odpływu dewiz, bo o ile ten odpływ nie przekroczy pewnych granic, to nie tylko nie zaszkodzi gospodarczo, ale przyczyni się do odprężenia na rynku pieniężnym. Dewizy znajdujące się w Banku Państwowym powinny być inwestowane za granicą, w taki sposób rozwiązuje ten problem Holandia i Szwajcaria.

FINLANDIA.

ROZWÓJ PRZEMYSŁU.

Główny Urząd Statystyczny w Finlandii opublikował ostatnio statystykę ilustrującą rozwój przemysłu fińskiego w roku 1937.

Ze statystyki tej wynika, że wartość ogólnej produkcji brutto przemysłu wzrosła z 16,1 miliardów fmk. w roku 1936 do 21,0 miliardów fmk.

Poniżej podaje się kilka cyfr, które obrazują rozwój przemysłu fińskiego w ostatnich trzech latach:

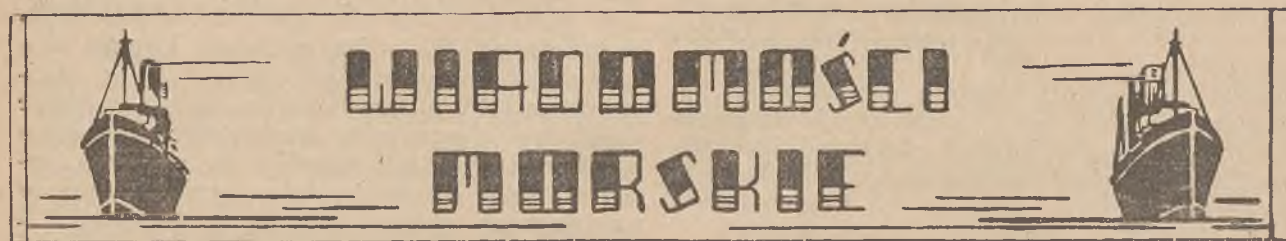
	w milionach Fmk.		
Rodzaj przemysłu	1935	1936	1937
Metalowy	1,933	2,243	3,283
Ceramiczny	472	585	739
Chemiczny	365	419	500
Skórzany, gumowy	672	684	946

Włókienniczy	1.639	1.760	2.269
Papierniczy	3.086	3.640	4.698
Drzewny		3.095	4.395
Spożywczy	2.557	3.009	3.454
Elektryczny	361	388	454
Graficzny	277	294	335
Różne	3	4	7
Ogółem (1933 — 10.837)	13.929	16.122	21.076

Wartość płac robotniczych oraz zużytych surowców przedstawia się następująco:

	w milionach Fmk.			
	1933	1935	1936	1937
Płace robotnicze	1.518.3	1.990	2.216	2.735
Surowce	5.634.9	7.638	8.795	11.951

Podane cyfry świadczą o silnym rozwoju przemysłu fińskiego we wszelkich dziedzinach.



NOWE ZAMÓWIENIE DLA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe w Gdyni zamówiło ostatnio na jednej ze stoczní holenderskich motorowy statek pasażersko towarowy podobnej wielkości, co s/s „Warszawa”.

Urządzony nowocześnie statek ten przeznaczony jest dla przewozu 250 pasażerów. Budowa statku potrwa zaledwie rok tak, że oddany on zostanie do użytku z początkiem 1940 roku. Nowy statek motorowy będzie utrzymywał komunikację na linii regularnej Gdynia — Le Havre.

STATKI TURYSTYCZNE W PORTACH DANII.

Statki turystyczne w porcie kopenhaskim w latach 1938 i 1937:

	1938 w miesiącach:						1937
	V	VI	VII	VIII	IX	razem	razem
Liczba statków: 6	3	17	25	2	53	61	
Liczba pasażerów:							
Anglików	83	502	4.765	7.515	62	12.927	17.330
Niemców	915	293	204	491	—	1.903	7.370
Amerykanów	337	—	445	1.231	18	2.031	2.585
Polaków	—	—	693	651	—	1.344	1.659
Norwegów	120	1	2	28	622	773	585
Francuzów	—	2	6	602	—	610	481
Holendrów	—	2	5	197	—	204	292
Innych	—	22	103	307	8	440	684
Razem	1.455	822	6.223	11.022	710	20.232	30.986

Tabela powyższa wykazuje spadek zarówno ilości statków zawijających do Kopenhagi jak i liczby pasażerów, szczególnie Anglików i Niemców oraz Polaków. W 1936 r. było statków 71, a pasażerów 26,800. Najwięcej statków jak i osób zatrzymało się w 1938 r. na przeciąg 25 do 30 godzin, a mianowicie 14 statków i 6,529 pasażerów, ponad 49 godzin

zatrzymały się tylko 2 statki i 916 pasażerów. —

Na pobyt ponad 24 godzin przypadało w 1938 r. 70 proc., w 1937 r. — 60 proc. i 1936 — 50 proc. turystów. Wydatki statków turystycznych wynosiły w 1938 r. 400 tys. kor. wobec 442 tys. kor. w 1937 r. Na poszczególne pozycje przypadało jak następuje:

Oplaty portowe	62.000	64.000
Pilotaż	57.000	64.000
Holowniki	62.000	54.000
Woda, ropa, węgiel	35.000	36.000
Prowiant	151.000	123.000
Różne	33.000	101.000
Razem	400.000	442.000

Do innych portów Danii zawinał tylko jeden statek z 600 pasażerami. Poza statkami turystycznymi odwiedziło port w Kopenhadze 37 statków wycieczkowych z 18 tys. pasażerów, wszystkie z Niemiec, a inne porty duńskie — 6 statków wycieczkowych z 4000 pasażerów.

POLSKIE ZAGADNIENIA MORSKIE W OPINII DUŃSKIEJ.

Noworoczny numer żeglugowego pisma duńskiego „Scandinavian Shipping Gazette” poświęca dłuższą notatkę gospodarce polskiej na morzu. Omawiając prace portów polskich stwierdza, że rozwój obrotów towarowych tych portów pod wielu względami przewyższa rozwój północnych portów europejskich. Pod względem dynamiki rozwoju porty polskie zostały prześcignięte tylko przez dwa największe porty zachodnio-europejskie Antwerpię i Rotterdam, ale nastąpiło to jedynie wskutek szczególnie dużych obrotów tranzytowych z zaplecza niemieckiego.

RUCH STATKÓW W R. 1938 I OBROTY TOWAROWE W ROTTERDAMIE, ANTWERPII I HAMBURGU.

W roku 1938 według szacunkowych obliczeń ruch statków w 1938 r. wynosi w Rotterdamie 15.400 statków i 24.700 tys. trn., czyli o 1.050 statków i 1,4 mil. trn. więcej niż w 1937 roku, w Antwerpii 11.700 statków i 20.400 tys. trn., czyli o 600 statków i 900 tys. trn. mniej, w Hamburgu 18.600 statków i 20.600 tys. trn., czyli przy tejże samej ilości statków o 900 tys. trn. więcej. Obrót towarów 3 portów razem wynosi szacunkowo 90,9 mil. ton, czyli o 4,9 mil. ton mniej, przy czym prawie cały spadek obrotu towaru przypada na Antwerpię (23,4 mil. wobec 28,4), gdyż spadek w Rotterdamie wynosi tylko 400 tys. ton (41,9 mil. wobec 42,3); Hamburg wykazuje natomiast zwwyżkę z 25,1 na 25,6 mil. ton.

RUCH STATKÓW W PORCIE ANTWERPIJSKIM.

W 1938 r. weszło do portu antwerpijskiego 11.762 statków ogólnej pojemności 24,14 mil. ton netto Moorsom. W porównaniu do roku poprzedniego nastąpił pewien spadek, jak to wykazuje poniższe zestawienie:

a ta	Ilość	Ton netto moorsom	Przeciętny tonaż statku	Wskaźnik tonażu (przy podstawie 1929 = 100)
1913	7.056	14.146.819	2.005	
1929	11.582	24.325.103	2.100	100, - %
1932	9.407	19.666.678	2.091	80,8 %
1933	9.841	20.439.195	2.077	84, - %
1934	10.305	20.536.384	1.993	84,4 %
1935	11.125	22.035.257	1.981	90,5 %
1936	11.429	23.043.141	2.007	94,3 %
1937	12.386	25.121.471	2.028	103,2 %
1938	11.762	24.144.705	2.052	99,3 %

W 1938 r. na 11.762 statków zanotowanych na wejściu najwięcej reprezentowało banderę niemiecką — 2.128 statków (6 mil. ton n. moorsom) przed banderą angielską, francuską, norweską i t. d. Na 7 miejscu figurowała bandera szwedzka (903.127 t.) przed duńską (866.293 t.), 14 miejsce zajmowała bandera finlandzka (237.164 t.), 18 — bandera polska (90.408 t.) przed łotewską (75.031 t.) i estońską (70.212 t.), 23 — litewska (32.543 t.) i 27 — gdańska (2.438 t.)

ZAROBKI WIĘKSZYCH ANGIELSKICH TOWARZYSTW ŻEGLUGOWYCH.

Jak wynika z zestawienia bilansów 18 większych angielskich towarzystw żeglugi regularnej, których tonaż wynosi blisko 35 proc. ogólnego angielskiego tonażu oceanicznego, zarobki ich w 1937 r. wzgl. 1937/38 r. wynosiły przeciętnie 48 szyl. 8 pensów na jedną tonę brutto, z czego przeznaczono 36 szylingów 3 pensy na odpisy i udzielono dywidendę w wysokości 3,46% (w stosunku do kapitału zakładowego). Na pierwszy rzut oka cyfra odpisów

wydaje się wysoką, tymczasem wobec wysokiej wartości tonażu należącego do omawianych towarzystw, wynoszącej 62 Ł za tonę, normalny 5 proc. odpis wynosić powinien 62 szylingów. Zestawienie charakterystycznych liczb za ostatnie cztery lata wykazuje powolną, lecz stałą poprawę sytuacji, którą tym niemniej uważać należy za ciężką dla omawianych towarzystw żeglugi regularnej w Anglii.

	1934 i 1934/35	1935 i 1935/36	1936 i 1936/37	1937 i 1937/38
Zarobki na 1 trb.	20 s 4 d	29 s 0 d	39 s 7 d	48 s 8 d
Odpisy na 1 trb.	17 s 5 d	23 s 3 d	27 s 11 d	36 s 3 d
Przeciętna dywidenda od kapitału zakładow.	0,45 %	1,57 %	2,22 %	3,46 %
Kapitał w mil. funtów szterl. bez dywidendy	32,9	22,7	16,3	14,0

FLOTA HANDLOWA HOLANDII.

Flota handlowa Holandii składała się według stanu na dzień 1 XII 1938 r. z 1.172 statków pojemności 2.667 tys. trb. W ciągu 11 miesięcy 1938 r. włączono do floty 36 statków — 214 tys. trb., z tego 34 jednostki nowozbudowane, a 2 jednostki kupione z drugiej ręki. W liczbie tych 36 statków było 11 tankowców. Wykreślono z rejestru holenderskiego w tym okresie 12 statków — 33 tys. trb., z tego 3 rozebrano na złom, 2 zginęły, a resztę sprzedano za granicę. Jeżeli chodzi o jakościowy wzrost floty handlowej w ubiegłym roku, to wymienić należy przede wszystkim duży 36 tys. trb. wynoszący statek pasażerski „Nieuw Amsterdam“ oraz statki motorowe „Noordam“ i „Zaandam“, wynoszące po 10.700 trb. i i pomieszczeniach dla 125 pasażerów i szybkości 17,5 węzłów. Wszystkie te statki należą do towarzystwa „Holland - America Line“. Inne towarzystwo „Koninklijke Paketvaart Maatschappij“ nabyło w tym roku również 2 statki pasażerskie po 14 tys. trb., mianowicie „Ruys“ i „Tegelberg“.

FRACHTY MORSKIE W R. 1938.

Sytuację na rynku frachtowym w 1938 r. obrazuje dobrze ważony wskaźnik stawek frachtowych dla trampów sporządzany przez Chamber of Shipping, oparty na obserwacji stawek frachtowych w 7 głównych grupach towarów. Wskaźnik ten dla 1938 r. (przy podstawie r. 1935=100) wynosi 126,9 i jest o 27,7% niższy od średniego za r. 1937 (175,6). Mimo dużego spadku w 1938 r. wskaźnik ten przewyższa jednak wskaźnik za r. 1936 (112,6) o 14,3 punktów. W poszczególnych miesiącach 1938 r. wskaźnik ważony kształtował się następująco:

I —	138,2	VII —	120,2
II —	129,5	VIII —	126,4
III —	127,5	IX —	126,3
IV —	126,9	X —	127,6
V —	130,6	XI —	122,3
VI —	123,1	XII —	124,1

Średnie dla poszczególnych grup towarów w 1937 r. i 1938 r. są następujące:

Grupy towarów	r. 1937	r. 1938
1. a) węgiel na statkach do 3000 trb.	95,2	143,7
1. b) węgiel na statkach 3000 trb. i większych	116,2	138,4
2. zboże	139,3	191,7
3. drzewo	118,2	164,5
4. ruda	122,8	192,9
5. nawozy	108,6	164,5
6. cukier	121,2	185,2
7. żelazo i stal	131,6	214,3

	1929	1937	1938	1938
W. Brytania	1.520.077	914.148	212	1.018.536
Niemcy	249.077	435.606	164	467.477
Japonia	164.457	448.962	283	436.930
Holandia	186.517	182.909	158	254.684
Stany Zjedn.	112.471	208.007	41	177.310
Dania	111.496	131.411	35	164.161
Szwecja	107.246	161.008	32	154.899
Włochy	71.497	21.918	11	93.455
Norwegia	39.604	49.993	33	53.984
Francja	79.357	26.544	11	53.570
Dominia	32.510	8.899	34	19.948
Inne	99.882	60.023	48	70.750
Razem	2.774.191	2.641.428	1.062	2.965.704

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE W 1938 R.

Tonaż statków handlowych wybudowany w 1938 r. wynosił ogółem prawie 3 mil. trb. i znacznie przewyższa cyfry lat poprzednich. Dla orientacji podajemy tonaż zbudowany w latach poprzednich — odznaczających się równie wysokimi liczbami; w 1937 r. — 2.641 tys. trb., w 1929 — 2.774 tys. trb. Tonaż spuszczonego w r. 1938 w 34,3% został wykonany przez stocznie brytyjskie (1.019 tys. ton); stocznie nie brytyjskie spuściły w tym roku 850 statków — 1.947 tys. trb.

Następujące zestawienie obrazuje pracę stoczni poszczególnych krajów w 1938 r. i latach poprzednich:

ŚWIATOWY TONAŻ UWIAZANY.

Światowy tonaż uwiązany wynosił 1 października 1938 r. 3.239 tys. trb. a przy końcu roku 3.174 tys. trb., czyli bezrobocie w żegludze światowej spadło o jakie 5%.

Bezrobocie w światowej żegludze osiągnęło punkt kulminacyjny w początkach 1933 r. i obejmowało 14,6 mil. trb. spadając do 10,7 mil. trb. 1 stycznia 1934 r. Zmniejszanie się bezrobocia w żegludze w odstępach rocznych trwało do 1 stycznia 1937 r. i wynosiło wówczas tylko 1.755 tys. trb. Od tego czasu bezrobocie zaczęło znowu wzrastać i w kwietniu 1938 r. wynosiło już 2.216 tys. trb., w lipcu 2.347 tys. trb. i wreszcie w październiku 3.239 tys. trb.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

ZWOLNIENIE SKŁADÓW CELNYCH OD ZAMKNIĘCIA CELNEGO.

Dotychczas na mocy § 1 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 31 I 1935 r., zmienionego rozporządzeniem z dnia 27 X 1937 r. (Dz. U. R. P. nr 11/1935 poz. 58 oraz nr 80/1937, poz. 578, patrz G. S. I. nr 85 z 1937 r. str. 3), od zamknięcia celnego mogły być zwalniane poszczególne składy celne przeznaczone do przechowywania następujących towarów: drewna, śledzi solonych przywożonych w opakowaniu beczkowym, jaj, drobiu bitego, masła, ryżu surowego, nasion i owoców oleistych oprócz osobno w taryfie celnej wymienionych, kopry, tłuszczów i olejów roślinnych, tłuszczów i olejów z wszelkich zwierząt morskich, rud wszelkiego rodzaju, łomu żeliwnego i żelaznego, antracytu, kałafonii, kostki brukowej, bloków piaskowych, granitowych, asfaltu, smoły, beczek i skrzyń próżnych oraz przedmiotów, które ze względu na rodzaj, wagę i rozmiar, nie mogą być umieszczone w zamkniętych składach celnych.

Obecnie na mocy rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 19 XII 1938 r. (Dz. U. R. P. nr 104/1938 poz. 684), które weszło w życie w dniu 31 XI 1938 r. i ponownie zmieniło wspomniane

wyżej rozporządzenie z dn. 31 I 1935 r., mogą być ponadto zwalniane od zamknięcia celnego składy celne przeznaczone do przechowywania: pszenicy, żyta, jęczmienia, owsa, gryki, tartarki, prosa, kukurydzy, końskiego zęba, zbóż osobno nie wymienionych, grochu, fasoli, bobu jadalnego, soczewicy, łubinu, wyki, peluszek, seradeli, bobiku, strączkowych osobno nie wymienionych, słodu, maki skażonej, śrutów skażonych, otrąb, makuchów, wyśłodków buraczanych wszelkich oraz żużli Thomasa.

Zwolnione od zamknięcia celnego składy celne pozostają pod kontrolą celną.

Należy nadmienić, iż samo zwolnienie jest udzielane, oraz szczegółowe warunki, na jakich mają być prowadzone składy celne bez zamknięcia celnego, są określane w koncesjach (zezwoleńiach) wydawanych przez Ministra Skarbu w myśl art. 63, ust. 2 względnie art. 71 ust. 1 prawa celnego.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU MASŁA POLSKIEGO W MAROKKO.

O pojemności rynku marokańskiego świadczą następujące cyfry importu masła do Marokka:

Rok	Ogółem		z Polski	
	Ilość w kg	Wartość fr. fr.	Ilość w kg	Wartość fr. fr.
1932	1.119.022	9.614.312		
1933	1.868.926	9.202.943		
1934	2.235.044	8.615.006	1.740	6.475
1935	1.813.927	6.294.852		
1936	1.822.259	8.678.561	913	6.900
1937	1.215.088	11.442.282	1.137	7.351
1938 (11 mies.)	835.801	12.060.244	4.674	73.735

Zaznaczyć należy, że dewaluacja franka francuskiego w końcu r. 1936 spowodowała znaczny spadek importu masła, co widać z danych za lata 1937/38.

Wahania w imporcie masła wyjaśniają się tym, że ludność Marokka, która składa się w większej części z elementu tubylczego o bardzo niskim poziomie życiowym, nie uważa masła za produkt pierwszej potrzeby i łatwo zastępuje go. W związku z tym powiększenie cen czy to wskutek haussy na giełdach światowych czy to wskutek dewaluacji własnej waluty, powoduje natychmiastowe zmniejszenie konsumpcji.

Udział Polski w imporcie masła do Marokka Fr. był dotychczas bardzo nieznaczny. Wynikało to zarówno ze względu na trudności w zastosowaniu wymaganego przez Marokko opakowania, jak i z uwagi na konieczność sprzedaży po cenach rynku angielskiego, według których następuje normalnie sprzedaż masła na rynku marokkańskim.

Stałymi i dobrze wprowadzonymi dostawcami masła są Argentyna i Dania; ostatnio zwiększył się import z Litwy, natomiast znikły dostawy z Z. S. R. R., Łotwy, Brazylii, Austrii i Estonii. Konkurencja francuska jest obecnie nieznaczna.

Powyższy zmienny charakter konkurencji należy przypisać czynnikom natury koniunkturalnej. Marokko Fr. stosuje system t. zw. „otwartych drzwi” o bardzo liberalnych przepisach importowych, jednakowych dla wszystkich krajów, a nawet i dla Francji. W związku z tym kwestia ceny jest czynnikiem decydującym w sprawie importu masła do Maroka, jak zresztą prawie i dla wszystkich innych artykułów. Tym się tłumaczy, że Argentyna zdołała utrzymać swoją pozycję najpoważniejszego dostawcy masła do Marokka, gdyż masło argentyńskie jako sprzedawane po najtańszych cenach, ma największy popyt na rynku.

Zupełnie inny charakter ma import do Marokka masła duńskiego, które uważane jest za najlepszy gatunek masła stołowego i jest używane przez najzamożniejszą część ludności europejskiej.

Największym konkurentem dla Polski są dwa kraje: Holandia i Litwa, których masło jest obecnie dobrze wprowadzone, a jakoś je go uważana za najbardziej zbliżoną do masła polskiego.

Masło litewskie zdobyło rynek dzięki dobrej organizacji eksportu oraz scentralizowanej organizacji sprzedaży na rynku marokkańskim. Jest ono jednak droższe od masła polskiego. Dostawy masła holenderskiego nie są natomiast skoncentrowane.

Import masła do Marokka Fr. nie podlega żadnym specjalnym przepisom. Natomiast istnieją przepisy co do warunków sprzedaży masła na rynku wewnętrznym. Wynika z nich, że zawartość wilgoci nie powinna przekraczać 18%, zawartość soli nie może przekraczać 15%. Poza tym masło dzieli się wg trzech nast. kategorii pod względem zawartości kwasów: masło stołowe (poniżej 7°), masło kuchenne (między 7° a 15°) i masło, którego zawartość kwasów przewyższa 15° i które nie nadaje się do konsumpcji i powinno być wycofane z obiegu.

Największy zbył w Marokku Fr. ma masło gatunku taniego, t. zw. „kuchenne”, przeznaczone do użytku kuchennego.

Zgodnie z wymaganiami rynkowymi masło importowane do Marokka jest pasteryzowane, świeże, niesolone lub lekko solone, posiadające gwarancje konserwacji zarówno w czasie trwania transportu jak i w okresie jego spożycia na miejscu (łącznie około 8—9 tygodni).

Największym zbytem cieszy się masło koloru jasno-żółtego. Zabarwienie masła nie jest zawsze jednakowe, gdyż zależne jest od sezonu. Masło taniego gatunku, t. zw. kuchenne, ma zawsze zabarwienie silniejsze, niż masło wyższego gatunku.

Konsulat zaznacza, że masło standaryzowane polskie cieszy się dobrą opinią wśród odbiorców marokańskich, jako że smakiem i kolorem odpowiada przyzwyczajeniom klientów; gatunek jego jest znacznie lepszy od rozpowszechnionego masła argentyńskiego i zbliżony jest nieco do gatunku dobrego masła holenderskiego; poza tym masło polskie zalicza się do masła t. zw. „stołowego”.

Odbiorcy wymagają opakowania masła w beczkach drewnianych po 50 kg 800 gr lub w skrzyniach po 25 kg 400 gr wagi netto. Pierwszy rodzaj opakowania jest częściej wymagany. Masło opakowane w skrzyniach jest podzielone na 5 równych kawałków, zawiniętych w papier.

Masło jest import. do Marokka przeważnie bezpośrednio przez firmy hurtowe, w celu uniknięcia zbędnego pośrednictwa przedst., a tym samym zmniejszenia ceny własnej.

Adresy firm importowych znajdują się w posiadaniu P. I. E.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU DROBIU W SZWAJCARII.

Według danych statystycznych import drobiu żywego do Szwajcarii kształtował się następująco:

w 1937 r.	1522 q = 352.135 Fr.
Z tego z Polski 101 q = 12.475 Fr.	
w 1938 r.	
(I-XI)	1963 q = 426.240 Fr.
Z Polski	286 q = 39.780 Fr.

Do najpoważniejszych eksporterów należą: Włochy, Polska, Jugosławia i Węgry.

Spośród wyżej podanych ilości większość importowanego drobiu żywego pochodzenia włoskiego przeznaczona jest na dalszą hodowlę (Zuchtzwecke). — Drób żywy, importowany z Polski przeznaczony jest jedynie na ubój.

Ceny rynkowe za drób żywy kształtowały się w drugiej połowie grudnia:

1) Młode kurczęta „Poulets“ fr. 1.15 — 1.20 za 1 kg żywej wagi franco granica szwajc. towar nieocelony.

2) Gęsi fr. 0,90 — 0,95 za 1 kg.

3) Kaczki fr. 0.95 za 1 kg.

4) Indyki fr. 1 — 1.05 za 1 kg franco granica szwajc. towar nieocelony.

Stawka celna wg poz. 83 szw. taryfy celnej wynosi fr. 20,— za 100 kg wagi brutto plus 10 cts od 1 kg tytułem oględzin weterynaryjnych, plus 4 proc. od opłaty celnej, tytułem opłaty stemplowej. Wwóz drobiu żywego podlega restrykcjom kontyngentowym i wymaga specjalnego zezwolenia władz szwajcarskich.

Polski drób w zupełności odpowiada tak pod względem jakości, jak i cen wymogom odbiorców. Zdaniem firm importowych możliwości zwiększenia importu drobiu polskiego do Szwajcarii istnieją pod warunkiem, że cena oferowana utrzymana będzie na jednakowym poziomie przez cały rok, a nie jak dotychczas cena ta w sezonie wiosennym i jesienią zwyżkowała od 20 do 30 proc., co zmusiło firmy importowe do pokrywania swego zapotrzebowania w tym czasie importem z Jugosławii. — Jako drugi powód, wpływający niekorzystnie na możliwość zwiększenia eksportu drobiu polskiego do Szwajcarii, podają importerzy transport przez Niemcy, trwający około 5 dni w stosunku do Jugosławii i Węgier, skąd ten sam transport idący przez Niemcy trwa jedynie 2 dni. Przyczyny jednak należy szukać w tym, że wagon z towarem jugosłowiańskim lub węgierskim jest doczepiany do pociągów osobowych.

IMPORT PASZY DO FINLANDII.

W związku z wybuchem w południowej części Finlandii kilku wypadków zarazy pyska i racie, pojawiły się na łamach miejscowej prasy informacje, jakoby sfery rządowe projektowały wstrzymać import wszelkich pasz treściwych przez cały rok 1939, umożliwiając przez to likwidację poważnych zapasów pasz krajowego pochodzenia, okazuje się wszakże, że informacje te nie są ścisłe. Ponieważ gospodarka w dziedzinie hodowli krów w Finlandii oparta jest w całości na produkcji masła i sera, zaś pasze fińskiego pochodzenia nie zawierają dostatecznej ilości

białka, długotrwały zakaz importu pasz zagranicznego pochodzenia spowodowałby zasadniczą zmianę w podstawach fińskiej gospodarki rolniczej, co nie odpowiadałoby właściwym dążeniom, jakimi są: utrzymanie cen rynkowych przez eksport nadwyżki produkcji nabiału.

Ze względu na fakt, że wypadki stwierdzonej zarazy pyska zostały w zupełności zlokalizowane, przypuszczać należy, że Departament weterynaryjny fińskiego Ministerstwa Rolnictwa odwoła zakaz importu pasz treściwych zagranicznego pochodzenia i zwołni z kwarantanny sprzedaż importowanych w międzyczasie ładunków natychmiast po stwierdzeniu, że obawa dalszej zarazy nie istnieje. Sfery importowe są zdania, iż zniesienie zakazu może nastąpić jeszcze w ciągu bieżącego miesiąca lub na początku lutego.

Dodać wypada, że Departament weterynaryjny Ministerstwa Rolnictwa zastosował system angielski przy zwalczaniu zarazy pyska, tj. bezwzględny ubój wszystkich zwierząt domowych znajdujących się na obszarze zarażonym. Koszty uboju oraz straty ponosi Skarb Państwa.

IMPORT KONSERW RYBNYCH DO KANADY.

Import wszelkich konserw rybnych w puszkach o wadze poniżej 8 uncyj, do Kanady wyniósł w 1937 r. 5,601.809 puszek wartości \$ 365,001 (w tym z Norwegii 4,795,243 puszek wart. \$ 296,723, z Portugalii 214,900 puszek wart. \$ 10,470, z Anglii 215,914 puszek wart. \$ 9,637, z Francji 66,747 puszek wart. \$ 7,401, z Łotwy 76,450 puszek wart. \$ 3,938, z Estonii 600 puszek wart. \$ 42, z Polski 12,500 puszek wart. \$ 542, reszta z 10 innych krajów). Import konserw rybnych w puszkach o wadze od 8 do 12 uncyj wyniósł w tymże roku 99,545 puszek wartości \$ 10,765 (w tym: z Francji 19,760 puszek wartości \$ 4,467, z Anglii 46,134 puszek wart. \$ 3,163, z Portugalii 11,500 puszek wartości \$ 1,040, z Norwegii 610 puszek wartości \$ 20, z Łotwy 4,600 puszek wart. \$ 486, z Polski 1,500 puszek wart. \$ 145, reszta z 9 innych krajów). Wreszcie import w tymże roku konserw rybnych w puszkach o wadze od 12 do 20 uncyj wyniósł 181,972 puszek wartości \$ 20,815 (w tym: Anglia 110,636 puszek wart. \$ 9,458, Włochy 11,908 puszek wart. \$ 4,598, Łotwa 16,200 puszek wart. \$ 1,624, Francja 8,585 puszek wart. \$ 1,523, Norwegia 8,117 puszek wart. \$ 805, Polska 1,500 puszek wart. \$ 189, reszta z 5 innych krajów). Import konserw rybnych w puszkach o wadze ponad 20 uncyj (nie cięższych jednak od 36 uncyj) wyniósł 4,882 puszek wartości \$ 1,480 (z rozmaitych krajów).

Cło na konserwy rybne, mogące interesować firmy polskie, jak np. skumbrie, byczki wynosi 32,5% ad valorem plus podatek od sprzedaży w wysokości 8% a. v.

GWARANCJE PAŃSTWOWE KREDYTÓW EKSPORTOWYCH W NORWEGII.

W okresie od r. 1929 do r. 1937 wywieziono z Norwegii przy pomocy kredytów eksportowych różnych towarów za 207,6 mil. koron wartości fob. Gwarancja państwowa obejmowała kredyty do wysokości 160 mil. koron. Do końca 1937 r. zagraniczni kupcy wpłacili 155,9 mil. koron, tak że zobowiązania państwa w stosunku do eksporterów wynosiły 4,1 mil. kor.

W roku 1938 w pierwszym kwartale państwowe gwarancje kredytów eksportowych wynosiły 32,5 mil. koron. Z tej sumy kwota 24,5 mil. kor. przypadła na kredyt eksportu do Niemiec, z czego 20,5 mil. koron stanowiła wartość 108 tys. ton tranu wielorybiego.

Ogólna suma 32,5 mil. obejmuje poza tym kredytowy wywóz produktów rybnych do wysokości 5 mil. koron.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 STYCZNIA BR.

CZECHOSŁOWACJA. Stosownie do rozporządzenia ministra handlu z 29 grudnia 1938 r. pozostaje nadal w systemie pozwoleń, aż do dalszego rozporządzenia, wywóz: ex poz. 134 a/1 beta — okrągłaki z drzew szpilkowych bez względu na przekrój, oraz drzewo tarcicowe.

Opłata wywozowa wraz z dodatkiem dla Syndykatu Drzewnego wynosić będzie od 1 I 1938 za 100 q dla tego drzewa pochodzącego z Czech i Moraw 200 Kcz., ze Słowacji 60 Kcz., z Rusi Podkarpackiej bez opłaty.

ESTONIA. Z dniem 3 I br. weszły w życie nowe cła na owoce: jabłka — 1,50 kor. od 1 kg brutto, jabłka, dopuszczone na rynek wewn. w okresie od 1 II do 15 V 39 — 0,40 kor. od 1 kg brutto, pomarańcze, mandarynki — 0,40 kor. (w okr. od 1 II do 15 V 39. 0,10 kor. od 1 kg brutto).

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. W Gujanie wszedł w życie obowiązek oznaczania nazwą kraju pochodzenia beczek i naczyń z żelaza i stali oraz niektórych gatunków agrahek. Podwyższono dalej opłatę konsumcyjną na smalec, łój, masło, margarynę, ser, ryby solone i suszone, suchary okrętowe, przyprawy do zup, owoce, herbatę, terpentynę, olej terpentynowy, oleje roślinne, siano, śrut, piwo, zwyczajne mydła, świece, klej, liny i powrozy, instrumenty muzyczne oraz na inne towary, nie produkowane w Gujanie.

GRECJA. Obniżone zostało cło na mięso świeże wg poz. 2a greckiej taryfy celnej przez ustalenie mnożnika dla drachmy metalowej w wysokości „15“, zamiast dotychczasowego „36“.

HOLANDIA. Z dniem 1 grudnia 1938 r. przedłużono okres kontyngentowania przywozu następujących artykułów do Holandii:

Wanny z żelaza lane-go, emaliowane...	1932/33	35%	wagi brut.	1.12 38 — 1.8 39
Wanny z żelaza kute-go emaliowane	1934/35	100%	sztuk	1 12 38 — 1.8 39
Kafle, kompozycje ognio — odporne, piece i ogrzewacze żelazne	1933	25%	wagi brut.	1.12 38 — 1.12 39
Kolty do gotowania pa-szy	1934/35	25%	„ „	1 12 38 — 1.12 39
Zamki i kłódki	1932/33	35%	„ „	1.12 38 — 1.12 39
Rygle do drzwi i okien	1937	60%	sztuk	1 12 38 — 1.12 39
Części do rygli	1937	100%	wagi brut.	1.12 38 — 1.12 39
Odzież męska i damska	1937	40%	„ „	1.12 38 — 1.12 39
Czapki i berety	1937	35%	„ „	1.12 38 — 1.12 39
Nici	1930/31	40%	„ „	1 12 38 — 1 12 39
Reklama papierowa (li-tery, cyfry, etykiety itp.)	1936/37	40%	„ „	1.12 38 — 1. 6. 39

W porównaniu z ubiegłym okresem kontyngentowania na uwagę zasługują następujące zmiany warunków kontyngentowych:

Wanny z żelaza lanego — poprzednio przydział autonom. 40 proc.;

Odzież męska i damska — poprzednio: przydział autonom. 20 proc.; okres bazowy: 1929/30/31;

Czapki i berety — poprzednio: okres bazowy 1931/32.

IRAN. W „Journal de Téhéran“ z dnia 29 XI 38 ogłoszono nowe zarządzenia, dotyczące importu do Iranu. Nowe przepisy stanowią duże uproszczenie dotychczasowych formalności wwozowych. Importer perski obowiązany jest odtąd złożyć podanie do Min. Handlu, które akceptując wniosek importera wydaje mu „upoważnienie do zamówienia“. Odpada zatem ponowny wniosek o udzielenie ostatecznej licencji importowej. Na podstawie wym. upoważnienia importer dokonywać może wszelkich platności za import towarów i może przesyłki podejmować na cle. Zaliczka ograniczona została do 25 proc. wartości cif. Również faktura i świadectwo pochodzenia potrzebne jest obecnie dopiero przy oceniu towaru. Ocenienie nastąpić musi w okresie rocznym od chwili wydania „upoważnienia do zamówienia“; samo zamówienie winno być dokonane w pierwszych 3 miesiącach ważności licencji importowej. Zarządzenie to weszło w życie z chwilą ogłoszenia. Przewiduje ono dalej, że suma faktury musi się zgadzać z danymi, zawartymi w „upoważnieniu“. Nie wolno dokonać żadnej wysyłki towarów do Iranu, zanim nie zostanie stwierdzone, że importer jest w posiadaniu „upoważnienia“. Ze strony Min. Handlu komunikowane będą poszczególnym placówkom irańskim za granicą wykazy wydanych licencji importowych, tak że zainteresowani eksporterzy sprawdzać tam mogą, czy istotnie importer irański dysponuje „upoważnieniem“.

KANADA. Umowa handlowa kanadyjsko-amerykańska wchodzi prowizorycznie i częściowo w życie z dn. 1 I 1939 r. przy czym będą obowiązywać zniżki celne przyznane obustronnie od tej daty, natomiast zwolnienie od 3-procentowej opłaty akcyzowej (excise tax) nie wejdzie w życie do czasu ratyfikacji umowy handlowej, a w szczególności do czasu uchwalenia jej przez parlament federalny w Ottawie. Uchwalenie to nastąpi łącznie z przyjęciem budżetu Dominium Kanady w pierwszych miesiącach 1939 r. W stosunku do Polski będą obowiązywać zatem zniżki celne przyznane przez Kanadę Stanom Zjednoczonym A. P. z dniem 1 stycznia 1939 r. zaś zwolnienie od 3 proc. podatku akcyzowego nastąpi dopiero po ratyfikacji

umowy handlowej przez parlament i po wejściu w życie tego udogodnienia w stosunku do Stanów Zjednoczonych.

Zarządzeniem Kanadyjskiego Ministerstwa Cel z dnia 19 XII 38 podwyższone zostało o 100 proc. cło na wszelkie przedmioty, importowane do dnia 1 VI 39 i mające związek z odwiedzinami angielskiej pary królewskiej w Kanadzie. Chodzi tu o towary, noszące herb, inicjały, barwy itp. angielskiej pary królewskiej wzgl. W. Brytanii.

MALTA. Z dniem 2 XII 1938 zmienione zostało cła na niektóre artykuły w sposób następujący: spirytalia, dowolnej mocy, (nie przekraczającej jednak mocy normalnej według hydrometru Sykesa), cło 6 sh, 6 d od litra; coctails, poncz itp. likiery o zawartości poniżej 22 proc. spirytusu — 3 sh, 6 d od litra, — o zawartości wyższej — 6 sh, 6 d od litra, płyny nie pachnące, na bazie skażonego spirytusu — 2 sh od litra, czapki żeglarskie o cenie cif niższej od 1 sh 8 d od sztuki, cło — 4 d od sztuki, worki próżne — 5 proc. od wartości, przedm. ze złota double oraz powlekane złotem, srebrem lub platyną — 30 proc. od wart., — przedmioty platerowane metalami nieszlachetnymi — 25 proc. od wart., zwyczajne tkaniny konopne lub jutowe dla produkcji worków — 20 proc. od wart.

NORWEGIA. Decyzją z dnia 6 I br. import lin smołowych i niesmołowych wymaga licencji importowej ze strony Dep. Handlowego. Ważne od dnia 9 I 39 r.

Decyzją z dnia 23 XII 38 zakazany został eksport świeżych i solonych śledzi zimowych. Wywóz nastąpić może jedynie na podstawie zezwolenia eksportowego, wydanego przez Związek Sprzedaży Śledzi w Bergen. Zakaz obowiązuje dla świeżych śledzi do 30 VI 39, — dla solonych do końca roku 1939.

NOWA ZELANDIA. Postanowieniem rządu z dnia 5 XII 38 wszelkie towary, importowane do N. Zelandii, posiadać muszą licencję importową. Nie dotyczy to m. in. następujących towarów: będących dnia 5 XII 38 w drodze do N. Zelandii oraz towarów, zamówionych przed tym dniem, o ile importowane zostały do dnia 31 XII 38; towarów przeznaczonych na wystawę 110-lecia N. Zelandii, podarunków i towarów, nie przeznaczonych na sprzedaż, do wartości 10 £., przesłanych pocztą, towarów, przychodzących w obrocie uszlachetniającym, mienia odziedziczonego do wartości 100 £., o ile zaliczone być mogą do poz. 433 nowozel. tar. celnej, artykułów wystawowych, przedmiotów dla użytku konsulatów obcych itd., pakunków podróżnych oraz modeli konstrukcyjnych.

PALESTYNA. Rozporządzeniem z dnia 21 listopada 1938 r. (Palestine Gazette z dnia 1 XII 1938 r.), wprowadzony został zwrot cła na cukier importowany dla fabrykacji wyrobów cukierniczych, które w ciągu 12 miesięcy zostaną wyeksportowane za granicę. Rozporządzenie to zawiera również szereg przepisów, mających zapobiec ewentualnym nadużyciom (wprowadzenie cukru oraz jego produktów na rynek wewnętrzny). Rozporządzenie ma na celu zwiększenie eksportu, zwłaszcza czekolady oraz marmolad, których produkcja ostatnio poważnie się rozwinęła.

SYRIA I LIBAN. Zniesione zostało cło na drzewo lipowe (dotychczas 25 proc. od wartości) z ważnością od 20 XII 38.

SZWAJCARIA. Rada Związkowa na posiedzeniu dnia 30 XII 38 podwyższyła z natychmiastową ważnością dopłaty do cen na oleje, tłuszcze i owoce oleiste z 36 fr. na 46 fr od 100 kg, celem powiększenia zbytu szwajcarskiego masła.

Rada Związkowa wydała dnia 27 XII 38 ustawę o pobieraniu dopłat do cen od importowanych pasz, słomy, ściółki torfowej i ziemniaków - sadzeniaków, celem zahamowania hodowli bydła i wzmocnienia cen na bydło i mleko. Rada Związkowa uchwaliła następujące dopłaty, które pobierać będzie Szwajcarska Spółka Zbożowa i Pastewna:

Nazwa towaru:	Dopłata do ceny od 100 kg we fr.
Pszenica pastewna	6,—
Żyto pastewne	6,—
Owies pastewny	3,50
Owies mielony	1,75
Jęczmień pastewny	3,50
Jęczmień mielony	1,50
Ryż surowy i pastewny	6,—
Ryż łamany i skażony	6,—
Proso pastewne	6,—
Kukurydza	3,—
Groch, fasola i bób — pastewne	5,—
Ryż łamany, nie skażony	6,—
Gryzik i mąka z kukurydzy	5,—
Mąka ryżowa	3,—
Chleb pastewny	5,—
Sadzeniaki	0,50
Makuchy i śrut kakaowy	8,—
Krew zwierzęca	8,—
Orzechy ziemne dla prod. oleju	4,25
Kopra dla produkcji oleju	2,90
Siemię lniane dla prod. oleju	1,50
Siemię lniane w kontyng. dodatk.	3,50
Nasiona sezamu dla prod. oleju	4,40
Nasiona sojowe dla prod. oleju	5,—
Nasiona oleiste różne	4,25
Słoma i ściółka torfowa	0,50
Siano	1,—
Siano mielone, siewka	5,—
Makuchy oleiste	8,—
Płatki kartoflane	7,50
Mączka z ryb	10,—
Drobne rybki	8,—
Mączka z mięsa	12,—
Wytłoki buraczane	6,—
Śrut	3,—
Śrut z ryżu	8,—
Wyka	4,—
Odpadki młynarskie	7,50
Mąka pastewna, skażona	7,50

TURCJA. Na podstawie doniesień prasy libańskiej rząd turecki zniósł wszelkie cła na towary, importowane z republiki Hatay (dawny sadżak Aleksandretty).

Należy przyjąć, że Hatay zwolnił również od cła towaru pochodzenia tureckiego. Niezależnie od tego Hatay obniżył cła o około 40% w porównaniu z obowiązującą do niedawna taryfą celną libano-syryjską.

UNIA POŁUDNIOWO-AFRYK. Rząd Unii wydał rozporządzenie dotyczące ulg lub zwolnień celnych przy imporcie pewnych artykułów, niezbędnych przy fabry-

kacji: masła i sera, szyb nietłukących, artykułów sportowych, przerobów soi.

Wprowadzone zostało cło antydumpingowe na pneumatyki samochodowe (tyres and tubes) importowane ze Stanów Zjednoczonych i Kanady. Rozporządzenie to ma na celu ochronę miejscowego przemysłu, który w ostatnich latach rozwija się szczególnie w Durbanie, bardzo intensywnie.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

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

Różne. Firma agenturowa w Szwecji interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm polskich z zakresu branż spożywczych. E/31973/95/95/H.

Różne. Firma agenturowa w Holandii interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskimi eksporterami opracowującymi rynek holenderski i Indyj Holend. E/1003/46/H.

Różne. Firma kanadyjska interesuje się importem z Polski różnych artykułów. E/34891/24/H.

Różne. Firma agenturowa na Kubie interesuje się importem z Polski: kołków drewnianych do butów, oleju lnianego, oraz bieli cynkowej. E/970/22/H.

Tablice szkolne. Firma egipska poszukuje dostawców drewnianych linijek oraz tablic szkolnych. 473/61/sz.

Mebelki dzieciinne. Mebelki dzieciinne, oraz zabawki poszukiwane są na rynku amerykańskim. 291/54/sz.

Pudełka ozdobne. Ozdobne pudełka o charakterze ludowym poszukiwane w Szwajcarii i Anglii. 419/64/sz.

Plecionka. Firma francuska poszukuje dostawców plecionki służącej za podkładki do kapeluszy damskich. 856/59/sz.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

POSTULATY NASZEJ IZBY DOT. USPRAWNINIENIA KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ NA POMORZU.

W trosce o usprawnienie komunikacji kolejowej na Pomorzu, jak i powiązania jego ważniejszych miejscowości z zapleczem — Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni po przeprowadzeniu ankiety wśród zainteresowanych sfer gospodarczych, wystąpiła ostatnio do władz kolejowych z pewnymi postulatami, których realizacji oczekuje się w związku z wprowadzeniem t. zw. letniego rozkładu jazdy pociągów osobowych.

Na pierwszym miejscu zasługuje na uwagę postulat sfer gospodarczych z Gdyni, Bydgoszczy i Torunia w sprawie uruchomienia pociągu motorowego w relacji: Gdynia — Bydgoszcz — Toruń — Warszawa i z powrotem, i to o takim rozkładzie jazdy, któryby umożliwił przybycie interesantów w godzinach audiencyjnych do Warszawy, t. zn. o godzinie 11 lub 12, a ich odjazd mógł nastąpić w godzinach wieczornych bez potrzeby nocowania w Warszawie.

Na poparcie tej prośby przytoczono okoliczność, iż koleje Rzeszy Niemieckiej pierwszą pospieszną motorówkę uruchomiły w relacji Hamburg — Berlin w uwzględnieniu ważności sprawnego połączenia portu ze stolicą, podczas, gdy nasza polityka komunikacyjna przyznała

pierwszeństwo wprowadzenia pospiesznych połączeń Warszawy z centrami przemysłowymi n. p. w relacjach: Warszawa — Łódź, Warszawa — Katowice, Warszawa — Kraków, następnie uwzględniła połączenia pospieszne motorówkami zagłębia naftowego: Lwów — Borysław, a nawet centr turystycznych n. p. Kraków — Zakopane, pozostawiła natomiast po dziś dzień otwartą sprawę pospiesznego połączenia Gdyni z Warszawą.

Warto przypomnieć na tym miejscu, iż przed trzema laty zamieszczone były w urzędowym rozkładzie jazdy motowagony w relacji Warszawa — Gdynia i z powrotem, z dopiskiem „o dniu uruchomienia nastąpi oddzielne ogłoszenie”. Ogłoszenie takie dotąd niestety nie nastąpiło, przypuszczalnie dla braku wówczas taboru motorowego, co obecnie jest anachronizmem, ze względu na znaczne w międzyczasie powiększenie tego taboru.

W związku ze zwiększającym się zasięgiem interesów gospodarczych miasta portowego w najbliższym jego promieniu terytorialnym. osobno wyraz swój znalazło omówienie bolączek komunikacji podmiejskiej z Gdynią — Orłowem i Sopotami.

W postulatach pomorskiego samorządu gospodarczego do władz kolejowych przedstawionych zostało — dalej — szereg spraw, związa-

nych z usprawnieniem komunikacji na odcinku regionalnym, mogących wszakże posiadać zasadnicze znaczenie dla dalszego rozwoju gospodarczego poszczególnych ośrodków Wielkiego Pomorza, w oparciu o ich dogodne połączenia z najbliższym i dalszym zapleczem.

W ten sposób omówione zostały braki w komunikacji z Grudziądzą, Włocławką, Kościerzyną, Tczewą i Pelpliną, Jabłonową Pom., Więcborką, Lidzbarką i Zblewą.

ZMIANY W KRAJOWEJ TARYFIE POCZTOWEJ.

Z dniem 1 stycznia 1939 r. zostały wprowadzone w taryfie pocztowej następujące zmiany:

1) zniżono opłatę telegraficzną za telegram przekazowy, ustalając ryczałt przy przekazach telegraficznych do 200 zł na 1 zł i ponad 200 zł na 1,50, przy czym zniesiono opłatę zasadniczą za korespondencję osobistą.

2) pierwszą jednostkę kwoty przekazu podwyższono z 20 na 25 zł, przy równoczesnym podwyższeniu opłaty z 20 na 25 groszy.

3) wprowadzono ulgową opłatę za książki, broszury i nuty, przesyłane do niektórych krajów.

4) zniesiono dopłatę lotniczą za przewóz powietrzny w kraju listów, kartek pocztowych i przekazów.

5) zniesiono dopłatę lotniczą za przewóz powietrzny w kraju paczek pilnych.

6) wprowadzono szereg zniżek dla ociemniałych przy przysyłaniu druków dla ociemniałych i książek.

Nowa taryfa pocztowa, telegraficzna i telefoniczna jest do nabycia w cenie 1 zł za egzemplarz w większych urzędach pocztowych.

PRÓBKİ NASION, JAKO PRZESYŁKI POCZTOWE.

Z dniem 1 I 1939 r. Ministerstwo Poczty i Telegrafów dopuściło do przewozu pocztą próbki z zawartością nasion, nadawane w zamkniętych kopertach wzgl. woreczkach, sporządzonych z materiału przezroczystego, pozwalającego na dokładne rozpoznanie zawartości. Ponadto zezwala się podawać na próbkach towarów z nasionami m. in. również i wynik analizy.

WYDAWNICTWA FACHOWE

Kowalski B., Les perspectives maritimes de la Pologne en fonction de ses ressources et de ses nécessités économiques. Wyd. Recueil Sirey. Paris 1938, str. 272.

Polskie perspektywy morskie, owe spojrzenie w polską przyszłość morską, poprzedza

ULGOWE TERMINY WOLNE OD POSTOJOWEGO.

W polsko-czechosłowackiej taryfie portowej część I wprowadzone zostało z ważnością od dnia 10 lutego 1939 r. uzupełnienie tej treści, że:

Ulgowe terminy wolne od postojowego przy przeładunku towarów bezpośrednio z wagonu na statek lub ze statku na wagon liczy się łącznie w pełnej wysokości bez względu na to, czy przeładunek miało miejsce na jednej czy na dwóch stacjach portowych.

PRZEWOZY W SPECJALNYCH WAGONACH PRZESTRZENNYCH.

W polsko - rumuńskiej komunikacji portowej wprowadzono następujące przepisy odnośnie przewozów w specjalnych wagonach przestrzennych z ważnością od 1 I 1939 r.

Jeżeli na żądanie nadawcy wyrażone w liście przewozowym polska stacja nadania podstawia pod załadunek wagony specjalne przestrzenne, tj. wagony kryte o powierzchni podłogi większej, niż 28 m., wówczas przy obliczaniu przewoźnego stosuje się postanowienia § 85 punkt e) taryfy towarowej P. K. P., część I B., w myśl których, stawki za przebieg liniami polskimi, podwyższa się o 10% w sposób następujący:

1) Przy przesyłkach odprawianych według stawek tabeli A poszczególnych taryf artykułowych, podwyższa się odpowiednią stawkę (5 t. 10 t. lub 15 t.) przewidzianą dla przebiegu P. K. P., o 10%.

2) Przy przesyłkach odprawianych według stawek tabeli B poszczególnych taryf artykułowych, oblicza się najpierw przewoźne dla właściwej relacji (n. p. Gdynia Port-Bucuresti Intreposite) na podstawie odpowiedniej stawki (5 t, 10 t lub 15t), przewidzianej w tej tabeli bez podwyższania jej o 10%. Następnie, do tak obliczonego przewoźnego dolicza się dodatek w wysokości 10% przewoźnego, wynikającego z relacji Gdynia Port—Oraseni, a obliczonego według stawek przewidzianych w tabeli B, dla tej relacji. W wypadkach podanych pod 1) i 2) polska stacja nadania zamieszcza w liście przewozowym następującą adnotację: „+10% (tar. cz. I rozdz. D. V. - c)“.

Bliższe szczegóły odnoszące się do stawek polsko - rumuńskiej taryfy portowej znajdują się na stronie 31 Biuletynu Izby Przemysłowo-Handlowej Nr 19 z dnia 15 X 1938 r. w związku z opisem wspomnianej taryfy.

autor analizą tych działów gospodarstwa polskiego; rozpatruje zatem polskie bogactwa mineralne i rolnicze oraz przemysłowe i omawia handel zagraniczny Polski.

Na tym tle ogólnej gospodarki polskiej i po zanalizowaniu znaczenia Bałtyku dla

państw nadbałtyckich, autor daje szczegółowy obraz polskiej gospodarki morskiej, zaczynając od budowy własnego portu w Gdyni. — Oddzielny rozdział poświęca autor zagadnieniom Gdańska. Na zakończenie podaje streszczenie swoich wywodów i wyprowadza konkluzje. Autor daje obraz gospodarstwa polskiego, oglądanego z zewnątrz, skąd lepiej widać główne linie procesów gospodarczych, porównując czytelnością obrazu i przekonującą argumentacją krótką a dobitną i niezawilą.

Pisana po francusku, książka ta jest dostępna dla cudzoziemca i znakomicie spełnia zadanie zaznajamiania go z Polską gospodarczą. —

Maxwell Zeis P., American Shipping Policy. Princeton University Press. Princeton 1938, str. 254.

W szeregu prac amerykańskich na temat żeglugowe, z których do najlepszych należą prace John R. Spears'a: *Story of the American Merchant Marine*, dotycząca historii żeglugi handlowej, dalej *History of Shipping Subsidies* Royal Meekera oraz *Shipping and Shipbuilding Subsidies* — E. Saugstad'a, omawiana praca, dotycząca amerykańskiej polityki żeglugowej jest najaktualniejsza, tak pod względem terminu wydania, jak i obecnie istniejących w żegludze światowej problemów i metod uprzywilejowania bandery narodowej. — Praca ta, będąca analizą amerykańskiego ustawodawstwa żeglugowego, daje dużo materiału dyskusyjnego; autor obszernie i po raz pierwszy stara się wyjaśnić, dlaczego mimo 4 bilionów dolarów, inwestowanych przez Stany Zjednoczone w okresie 70 lat w przedsiębiorstwa żeglugowe, nie uzyskano poważniejszych korzyści. Autor tłumaczy to brakiem jednolitej polityki U. S. A. w dziedzinie shippingu.

który według autora jest historią konfliktów pomiędzy poszczególnymi grupami armatorów, stoczniami i związków zawodowych. W pracy tej przedstawione są motywy i siły, które wpływały na takie czy inne posunięcia Kongresu U. S. A. w dziedzinie żeglugowej, przy czym wykazane są związki pomiędzy polityką żeglugową, a polityką popierania handlu i przemysłu, polityką neutralności i obroną narodową.

Vogt J., Grundlagen der heutigen Verkehrs- und Tarifpolitik in Deutschland, Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft mbH., Berlin 1937, str. 93.

Książka ta, zawierająca streszczenia wykładów autora w berlińskiej Wyższej Szkole Ekonomii, jest systematycznym opracowaniem spraw odnoszących się do polityki komunikacyjnej i taryfowej w Niemczech. Autor omawia różne formy regulowania komunikacji, a więc porozumienia w dziedzinie dróg kolejowych jak i między różnorodnymi środkami komunikacji, np. kolejowymi i samochodowymi, oraz między przedsiębiorstwami komunikacyjnymi, a ich klientami, wreszcie państwowe regulowanie komunikacji i ujednolicanie polityki komunikacyjnej. W dziale polityki taryfowej uwzględnione są momenty kosztów własnych, zysku, kształtowania się cen usług przedsiębiorstw komunikacyjnych, kolejowych i innych, konkurencja kolei i samochodów itd.

Specjalny rozdział jest poświęcony kwestii wpływu taryf na ruch komunikacyjny i dochodowość; obszernie omówiono systemy taryfowe, mające na względzie współdziałanie wszystkich środków komunikacyjnych w służbie ogółu, tj. w gospodarce ogólnopaństwowej. — Następne działy poświęcone są organizacji poszczególnych środków komunikacji.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE PRZYBRZEŻNYM I DALSZYM.

W polskim rybołóstwie przybrzeżnym z powodu braku szprotów, śledzików i dorszy, w dalszym ciągu panuje zastój. Ożywione są za to dowozy szprotów i śledzików, importowanych ze Szwecji. Surowiec ten w dalszym ciągu dowożony jest z Göteborga do Gdyni kutrami szwedzkimi. W tych dniach uruchomiono po wyczerpaniu kontyngentów 2.000 ton, nowy kontyngent autonomiczny w ilości 1.000 ton, aby w jak najszerszym stopniu umożliwić przeróbkę surowca przemysłowi rybnemu zarówno na Wybrzeżu jak i w zapleczu.

Do gdyńskiego portu rybackiego nadcho-

dzą pewne partie dorszy importowanych z Danii, jak również z własnych połowów rybaków polskich. Na połowach tych w pobliżu wyspy Bornholm znajduje się obecnie około 10 kutrów polskich. Plony połowów w miarę ich wzrostu dowożone są zazwyczaj jako ładunki zbiorowe przez jeden z silniejszych kutrów. W ten sposób dnia 30 stycznia 1939 r. kuter „Gdy 55“ przywiózł 200 centnarów dorszy, które częściowo sprzedano bezpośrednio po wyładunku, częściowo zamrożono w Chłodni Rybnej.

Sezon połowów dalekomorskich śledzi na morzu Północnym został ostatecznie zakończony, w związku z czym powróciła na leża zimowe do portu rybackiego w Gdyni dalsza część floty polskich towarzystw śledziolowczych, przywożąc ze sobą transporty śledzi solonych

w beczkach morskich, czyli t. zw. kanties, przy czym w liczbie ich przybył także nowozakupiony statek rybacki „Deltra I“, należący do towarzystwa „Delfin“.

Z połowów dalekomorskich na wodach arktycznych powrócił dnia 28 stycznia 1939 r. polski trawler rybacki „Eugeniusz“, przywożąc około 80.000 kg rozmaitych ryb w 2.200 koszach oraz 16 beczek tranu. Trawler ten poławiał na morzu Barentsa, na północny-wschód od Nordkapu, a kilkadziesiąt mil na północ od Murmańska; cały rejs jego trwał 23 dni. Jest to druga z kolei polska dalekomorska wyprawa rybacka na wody arktyczne. Zachęcone powodzeniem, towarzystwo dalekomorskich połowów „Pomorze“ projektuje niebawem dwie dalsze wyprawy rybołówcze, w których wezmą udział statki „Dorota“ i „Eugeniusz“.

SYTUACJA W ZAKRESIE IMPORTU SZPROTÓW.

Sytuacja w imporcie szprotów z zagranicy uległa ostatnio zmianie na lepsze. Po wyczerpaniu kontyngentów na import tych ryb w ilości 2.000 ton, uruchomiono ostatnio nowy, t. zw. autonomiczny kontyngent w wysokości 1.000 ton. Kontyngent ten obejmuje import surowca w pierwszym rzędzie ze Szwecji, dalej Anglii, Holandii i Belgii. W podziałach uruchomionego kontyngentu biorą udział przemysł rybny polskiego wybrzeża oraz W. M. Gdańska. Kontyngent łotewski z powodu braku szprotów na Łotwie jest w dalszym ciągu nie wykorzystany.

Odnosnie organizacji importu szprotów na skutek interwencji Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, między importerami polskimi nastąpiło porozumienie w kwestii uzgadniania zakupów na rynku szwedzkim. W związku z zaistnieniem nowej sytuacji bawili ostatnio w Gdyni poważniejsi eksporterzy szprotów Dr Ph. Lindstedt i Axel Bergström z Göteborga.

Kronika zagraniczna

SZKOCKIE POŁOWY ŚLEDZI W R. 1938.

Szcockie połowy śledzi w ciągu 1938 r. wyniosły 2,8 mil. cwts. o wartości 1.063.000 £, wobec 2,1 mil. cwts. i 986.000 £ w 1937 r.

W porównaniu roku 1938 z rokiem 1937 wyniki połowów szkockich są więc znacznie lepsze pod względem ilościowym, mniej korzystne natomiast pod względem wartościowym.

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W ANGLII.

Za śledzie świeże, pochodzące z połowów trawlerów płacono w miejscowości Milford Haven u wybrzeży Walii za 1 cran (179 — 200 kg) 27 — 28 I 1939 r. 13 sh. — 13/6 sh. 7 sh — 10/9. Dowozy śledzi słabe.

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W HOLANDII.

Za śledzie świeże, pochodzące z ostatnich połowów trawlerów płacono na aukcjach rybnych w Holandii za skrzynię wagi 50 kg, dnia 26 stycznia 1939 r. w Vlaardingen: 3,45 guld. hol. do 2,— guld. hol.

HANDEL EKSPORTOWY ŚLEDZI W HOLANDII.

Zagraniczne rynki w zakresie dostaw są obsługiwane obok kilka towarzystw śledziolówczych, przez mnóstwo firm handlowo-eksportowych, których na terenie Holandii jest około 250. Każda z nich może zajmować się eksportem, jeżeli przestrzega przepisów dotyczących wywozu śledzi solonych. Eksport w 80% jest uskuteczniany przez większe firmy, których liczba sięga 70, resztę załatwiają placówki o charakterze mieszanym, opierające swą egzystencję raczej na handlu artykułami kolonialnymi.

Handel eksportowy jest zreglamentowany, szczególnie zaś ostre przepisy obowiązują w wywozie do Stanów Zjednoczonych, co brane jest pod uwagę przez eksporterów holenderskich. Związek Eksporterów ma za zadanie równomierny podział wywozu śledzi stosownie do wielkości firm oraz ustalanie cen eksportowych, w stosunku do niektórych krajów, gdzie import śledzi jest zmonopolizowany, jak Rosja i częściowo Niemcy. Na pozostałe rynki zbytu istnieje wolna stopa do przeprowadzenia transakcji, co też czynią firmy w swoim własnym zakresie.

Największe ożywienie w handlu śledziem solonym panuje w miejscowości Vlaardingen, gdzie załatwia się około 50% eksportu, zaś ze względu na bliskość portu Rotterdam, eksporterzy mają możliwość uzyskania dogodnych frachtów do poszczególnych portów zagranicznych.

Przemysł i rybołówstwo śledziowe od szeregu lat pracuje w trudnych okolicznościach, spowodowanych przez zmniejszenie się rynków zbytu, toteż kontynuowanie handlu międzynarodowego nie odbywa się w sprzyjającej atmosferze. Mimo to Holandia przez swoją pracowitość potrafiła utrzymać dotychczasowe rynki zbytu, choć uszczuplone, i dotąd jeszcze eksport jej wynosi rocznie około 500.000,— beczek. Handel śledziami stosunkowo niewielkiej Holandii, obejmuje dość poważny zasięg odbiorców za granicą. W roku 1937 wyeksportowała Holandia ogółem 80.366.013 kg brutto śledzi solonych o wartości 6.868.837 guld. hol.

Czołowe miejsca w eksporcie śledzi solonych zajmują kraje takie, jak: Niemcy, Belgia, Rosja i Polska (14.156.910,— kg). Jeżeli chodzi o eksport do Polski w roku 1938, dostawy Holandii uległy poważnemu zmniejszeniu w stosunku do lat poprzednich. Sytuacja ta, jakkolwiek wywołuje pewne niezadowolenie ze strony eksporterów holenderskich, stoi bezpośrednio w związku z rozwojem naszych własnych połowów dalekomorskich. Za naukę i współudział

w polskim przemyśle śledziowym, żądają Holendrzy dostatecznego wywozu do Polski. Kiedy zaczęli nas uczyć, byliśmy ich dobrym klientem i takiego klienta chcieliby nadal posiadać. Nasze ograniczenia kontyngentowe wprowadzają do ich handlu anarchię cen w stosunku do rynku polskiego, co pociąga za sobą pewne preferencje ze strony odbiorcy oraz współzawodnictwo w łonie samych eksporterów. Eksporter orientuje się, że dowóz do Polski jest ograniczony, przeto musi się szybko decydować w transakcji, aby inna firma go nie ubiegła, w rezultacie czego obroty nie przynoszą już obecnie tyle zysku, co dawniej. Z tego też powodu poważne firmy holenderskie zaczynają mniej zwracać uwagi na polski rynek w ostatnich czasach.

Jeśli chodzi o eksport świeżych śledzi, również on napotyka na duże trudności ze strony Polski ze względu na istniejące zarządzenie, że dowóz śledzi świeżych do Polski mogą odbywać się tylko drogą morską. Przedtem dowóz śledzi odbywał się przeważnie drogą lądową bezpośrednio do hurtowników - przemysłowców wewnątrz kraju. Toteż eksport ten spadł do minimum, na przykład w roku 1936 wyniósł 545 ton. Firmy rybołówcze w r. 1937 starały się o uskutecznienie dowozu śledzi świeżych na rynek polski bezpośrednio z morza, co znacznie ułatwiłoby manipulację transportową i zmniejszyłoby ceny, przy czym równocześnie świeżość śledzi byłaby lepsza. Jednak wysiłki ich spełzły na niczym, ponieważ bez świadectwa pochodzenia importowanie śledzi jest niemożliwe, a znowu wystawienie świadectwa pochodzenia kiedy statek przebywa na morzu, jest technicznie nie do wykonania.

Holandia zdaje sobie dobrze sprawę, że główne jej rynki zbytu giną bezpowrotnie z powodu tworzenia przez niektóre państwa organizacji

własnych połowów śledzi i dlatego zainteresowania sfer handlowych holenderskich idą obecnie raczej w kierunku wyszukiwania nowych rynków zbytu tj. takich krajów, gdzie uprawianie rybołówstwa jest niemożliwe. Chodzi tu mianowicie o kraje południowe i kolonie holenderskie. Częściowo rynki te zostały opracowane i tak na przykład w roku 1937 wyeksportowano około 4.000 ton śledzi solonych do następujących państw: Grecja, Irlandia, Włochy, Kongo Belgijskie, Egipt, Południowa Afryka, Indie Holenderskie, Kanada, Kolumbia, Argentyna, Brazylia, Urugwaj i Australia. Duże ilości eksportuje się także do krajów nadbałtyckich: Finlandii, Litwy, Łotwy i Estonii, co w szczególności polskie sfery rybołówcze winno zainteresować, jako najbliższe rynki zbytu również dla polskich śledzi na przyszłość.

T. S.

PORT RYBACKI CUXHAVEN W R. 1938.

Sprawozdanie targu rybnego w Cuxhaven za r. 1938 stwierdza między innymi, że w roku ubiegłym wzmożyły się znacznie połowy dalekomorskie niemieckiej floty rybackiej, a mianowicie w porównaniu z r. 1937 o 10 proc. Przywoczy do Cuxhaven wzrosły o 15 proc. i to z 1.183,804 qu. w r. 1937 na 1.365,355 qu. w r. 1938. Z ilości tej przypadało na ryby świeże 1.081,340 qu., a na śledzie 284,015 qu.

Wobec spadku cen wskutek regulacji cen targowych, ogólna wartość przywozów w okresie sprawozdawczym wykazuje zniżkę o 4,27 proc. Koła fachowe liczą się jednak z dalszym wzrostem konsumpcji, z powodu przyłączenia Austrii i Sudetów do Rzeszy. — Sprawozdanie stwierdza w końcu, że port rybacki w Cuxhaven znajduje się obecnie w stadium niebywałego rozwoju.

MORSKI INSTYTUT RYBACKI

HALA I CHŁODNIA RYBNA

GDYNIA

PORT RYBACKI

Telefony: 12-59 i 17-78

Rachunek czekowy: w Banku Gospodarstwa Krajowego nr 1222

Fabryka lodu

Fabryka mączki rybnej, tranu i olejów rybnych

Nowoczesna zamrażalnia ryb o wydajności 20.000 kg na dobę

Tranzytowe składy w komorach chłodn. o pojemn. 20 tys. dużych beczek

Tranzytowe magazyny niechłodzone o pojemn. 30 tys. dużych beczek

Gdyński Import Śledzi

właśc.: L. MYREBOE

(G D Y N I A H E R R I N G I M P O R T)

◀ Import śledzi solonych, świeżych i mrożonych z Norwegii – Islandii – Anglii ▶

Biura i Składy w Hali i Chłodni Rybnej – Telefon 21-84 i 28-84

Adres telegraficzny: „ULIKI” P. K. O. Nr. 210-654.

Towarzystwo Okrętowe
Połowów Dalekomorskich

M E W A

SPÓŁKA AKCYJNA W GDYNI

BIURO CENTRALNE: GDYNIA Moło Rybackie

TELEFONY: 18-37 Zarząd, 11-76 Biuro ogólne
i Fabryka beczek, 11-67 Dział
sprzedaży śledzi.

Adres telegraf. „Mewaryb“

WŁASNE MAGAZYNY ŚLEDZIOWE

Własna nowocześnie urządzona
fabryka beczek śledziowych —
Gdynia, Port Rybacki.

BAZA MORSKA: Scheveningen (Holandia)

BANKI: Bank Gospodarstwa Krajowego
Oddział w Gdyni, Powszechny Bank
Związkowy w Polsce, S. A. od-
dział w Gdyni, Bank Francusko-
Polski oddział w Gdyni, P. K. O.
Poznań, Nr 210.566.

Polskie śledzie solone
z własnych połowów na Morzu Półn.
Własna flotylla rybicka

B. Bikowski



IMPORT ŚLEDZI
HERRINGS - IMPORT

G D Y N I A

Tel. prywatny 27-73 Hala Rybna

Telefon biurowy: 28-63

KONTO P. K. O. 210-410 – DOM BAN-
KOWY DR J. KUGEL I S-KA W GDYNI
ADRES TELEGR.: „BIKOW“ GDYNIA

J. BANKIER

Import – eksport śledzi

GDYNIA, Port rybacki

Telefony: 11-96 i 11-97. Adres telegraficzny: „BANKIER”.
Bank Gospodarstwa Krajow. Gdynia P.K.O. Warszawa 144.199

Gdyński Rynek Owocowo - Kolonialny

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLO- NIALNYCH.

Przedstawiona w ostatnim numerze „Biuletynu” sytuacja na rynku towarów kolonialnych przedstawia się obecnie jeszcze niekorzystniej dla importerów. Dostawcy zagraniczni bowiem wstrzymują się od zawierania transakcyj w niektórych artykułach z importerami polskimi ze względu na przewlekłą i długotrwałą procedurę przekazów dewizowych, trwającą do 4 miesięcy. Wprawdzie ceny nie uległy zmianie i utrzymują się na poziomie ostatnio notowanych, jednak postawienie przez dostawców zagranicznych, warunków dostawy, jak już zaznaczyliśmy, niektórych artykułów, za akredytywą, uniemożliwia w obecnych warunkach zupełnie, import tych artykułów.

Jak z podanych niżej notowań cen wynika, nie uległy one zmianie, zwykowały jedynie ceny śliwek kalifornijskich.

Kawa:

Jak w ubiegłym okresie, tak i obecnie brak prawie zupełnie kaw niebieskich na rynku wewnętrznym, na pozostałe gatunki kaw ceny utrzymują się na dotychczasowym poziomie.

Ceny kaw oclonych loco magazyn importera kształtują się następująco za 1 kg: Rio 7 — 3,40 zł, Victoria 5 — zł 3,45 do 3,50, Santos — zł 3,80 do 4,20, Capitania — 3,50 do 3,60 zł, Guatemala — 5,40 do 5,50 zł, Maragogyne 5,50 do 5,60 zł.

Herbata:

Podobnie jak w kawie, nie zmieniała się sytuacja w herbacie.

Ceny na herbatę loco magazyn importera notują za 1 kg: Cejlon pospolity 14 — 14,50 zł, Cejlon średni 15,25 — 16 zł, Cejlon specjalny od 17 zł, Sumatra 13,70 — 14,— zł, Darieeling 16 — 17 zł.

Korzenie:

Na rynku zagranicznym utrzymuje się w dalszym ciągu mocna tendencja na cynamon Lignea i piment, wskutek braku tych artykułów. Na rynku krajowym obecnie notowane ceny odpowiadają cenom sprzed dwóch tygodni. Notowano 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera: pieprz czarny 3,50 zł, pieprz biały 4,10 — 4,20 zł, piment 6,60 — 6,70 zł, cynamon Lignea 5,75 — 5,85 zł, cynamon Cassia Vera 6,30 — 6,60 zł.

Owoce suszone:

Po wydaniu pozwoleń przywozu, w związku z ostatnim podziałem kontyngentu na śliwki kalifornijskie, większa ilość tego artykułu weszła na rynek, pokrywając jednak tylko częściowo zapotrzebowanie rynku, które było obecnie większe od normalnego, wskutek braku towaru na rynku przez dłuższy czas. — W związku z tym ceny utrzymują się na wyższym poziomie i notowane są obecnie przy dużym zainteresowaniu: 1,75 — 1,80 zł 40/50, sortyment 30/40 droższy o 15 gr na kilogramie. Sułtanka nie cieszą się zainteresowaniem wskutek małego zapotrzebowania i notowane są ostatnio: tureckie 1,85 — 2,— zł, greckie ca 2,00 zł, migdały włoskie słodkie 7, 7,10 i 7,30 zł zależnie od asortymentu, jądra orzechów 6,30 — 6,40 zł, orzechy ziemne 2,25 — 2,35 zł, daktyle francuskie uległy dalszej niższe cen i kształtują się 15,— do 15,50 zł za 1 skrzynkę 5 kg, śliwki bośniackie 80-tki — 1,35 zł, 90-tki 1,18 — 1,20 zł, 100-tki — 1,10 — 1,12 zł.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 16 stycznia nadszedł z Amsterdamu do Gdyni s/s „Odysseus” z transportem 4,100 kg pieprzu.

Dnia 17 stycznia przybył z Rotterdamu do portu gdyńskiego s/s „Chorzów” z ładunkiem 120 worków pieprzu o wadze 6.170 kg, 40 skrzyń herbaty — wagi 1.880 kg, oraz 48 par skrzynek daktyli — wagi 1.155 kg.

S/s „Brageland”, który przybył z Haify dnia 21 stycznia, wyladował w Gdyni 25.705 skrzyń pomarańcz palestyńskich, o wadze 1.028,160 kg, w tym małą ilość grapefruitów, oraz dla Gdańska 600 skrzyń pomarańcz — 24.000 kg.

Dnia 23 stycznia przybył do Gdyni s/s „Gottland” z transportem z Patras: 150 skrzyń koryntek — 3.939 kg, z Candii — 828 skrzyń i worków owoców suszonych — 11.513 kg, z Pireusu 330 skrzyń sułtanek — 4.561 kg, z Calamaty 2.150 worków owoców suszonych — 53.750 kg, z Istambułu — 744 worków orzechów — 59.520 kg. Dla importerów gdańskich z Calamaty 125 worków koryntek — 3.125 kg, z Istambułu 50 worków orzechów — 4.000 kg, z Pireusu 148 skrzyń sułtanek — 2.095 kg.

Dnia 24 stycznia nadszedł do Gdyni s/s „Vasaland” z ładunkiem 75 worków — 1.900 kg rodzynek z Tanagusty.

S/s „Puck” przybył z Rotterdamu do Gdyni dnia 24 stycznia i wyladował 5 worków pieprzu 500 kg.

Dnia 29 stycznia nadszedł s/s „Wiborg”, który przywiózł transport 38.500 kg bananów.

S/s „Liguria“, który nadszedł do Gdyni dnia 30 stycznia br., przywiózł z Izmiru 23.262 skrzyń i worków owoców suszonych wagi 325,843 kg, oraz dla Gdańska 3.810 skrzyń i worków wagi 53.185 kg owoców suszonych.

Dnia 8 lutego spodziewany jest w Gdyni s/s „Birkaland“, z transportem 58 worków orzechów — 4.640 kg oraz 6 worków rodzynek — 300 kg.

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Dnia 25 stycznia r. b. odbyło się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego, na którym dokonano rozdziału kontyngentów na następujące artykuły:

Pieprz z Malaji Brytyjskich i Indyj Holenderskich, cynamon z Indyj Holenderskich i Cejlonu, jelita z Finlandii, Kanady, Danii, Austrii, Czechosłowacji, Belgii i Szwecji, piment, imbir i goździki z Jamajki, banany z Jamajki, masło kakaowe z Holandii, śledzie świeże z Anglii i Danii, przędzę wełnianą z Belgii, przędzę bawełnianą z Anglii, wyroby bawełniane z Czechosłowacji, bieliznę stołową z Czechosłowacji.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W dniu 31 stycznia 1939 r. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych:

45.771 skrzyń pomarańczy palestyńsk.,
5.395 klatek pomarańczy włoskich,
24.416 skrzyń mandarynek,
18.298 skrzyń cytryn,
2.851 skrzyń grapefruitów.

W porównaniu do stanu owoców zanotowanego dnia 10 stycznia wzrósł nieznacznie zapas pomarańczy palestyńskich, zmniejszeniu natomiast uległy zapasy pomarańczy włoskich, mandarynek, cytryn (o 30 proc.) i grapefruitów. —

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły w okresie sprawozdawczym 3 przetargi, których przebieg przedstawia się następująco:

dnia 17 stycznia wystawiono:

600 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano 600 skrzyń w cenie 0,92 — 1,02 zł 1 kg
1480 klatek mandarynek włoskich — sprzedano 1480 klatek w cenie 11,75 — 12,— zł 1 kg
750 skrzyń pomarańcz włoskich — sprzedano 750 skrzyń w cenie 1,32 — 1,40 zł 1 kg
50 worków rodzynek cypryjskich — wycofano
50 worków koryntek greckich — wycofano

dnia 20 stycznia wystawiono:

600 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano 600 skrzyń w cenie 0,89 — 0,97 zł 1 kg

747 skrzyń pomarańcz włoskich — sprzedano 747 skrzyń w cenie 1,35 — 1,43 zł 1 kg

60 worków jąder orzechów laskowych — sprzedano 60 worków w cenie 5,50 — 5,60 zł 1 kg

50 worków rodzynek cypryjskich — sprzedano 50 worków w cenie 1,38 1 kg

200 worków fig greckich — sprzedano 200 worków w cenie 1 zł 1 kg

400 worków fig portugalskich — sprzedano 400 worków w cenie 0,80 zł 1 kg

60 worków migdałów włoskich bez łupin — sprzedano 60 worków w cenie 6,50 zł 1 kg

86 worków jabłek duńskich — sprzedano 86 worków w cenie 0,80 — 0,90 zł 1 kg

dnia 24 stycznia wystawiono:

125 skrzyń grapefruitów palestyńskich — sprzedano 125 skrzyń w cenie 29 — 30 zł 1 skrz.

300 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano 300 skrzyń w cenie 1,— — 1,02 zł 1 kg

68 skrzyń pomarańcz włoskich — sprzedano 68 skrzyń w cenie 1,20 zł 1 kg

300 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano 300 skrzyń w cenie 1,— do 1,01 zł 1 kg

265 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 265 skrzyń w cenie 32,50 zł 1 skrz.

300 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 300 skrzyń w cenie 31,50 zł 1 skrz.

300 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 300 skrzyń w cenie 31 — 32,25 zł 1 skrz.

300 klatek mandarynek włoskich — sprzedano 300 klatek w cenie 11,75 zł 1 kl.

752 skrzyń pomarańcz włoskich — sprzedano 752 skrzyń w cenie 1,34 — 1,35 zł 1 skrz.

756 skrzyń pomarańcz włoskich — sprzedano 756 skrzyń w cenie 1,31 — 1,37 zł 1 skrz.

920 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 705 skrzyń z tego 618 skrz. po 20—26,75 zł za 1 skrz., 87 skrz. po 29 zł i 216 skrz. wycofano. Partia 618 skrzyń cytryn oddana została do przymusowej sprzedaży.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

Notowane obecnie ceny pomarańcz palestyńskich są nieznacznie wyższe od kosztów własnych importera. Poprzednie bowiem ceny kształtowały się niżej, od cen kosztów własnych. Za 1 kg pomarańcz palestyńskich Pardes i wprowadzonych w bieżącym sezonie poraz pierwszy na rynek polski pomarańczy palestyńskich Lions firmy Litwiński & Bross, płać obecnie 1,00 — 1,05 zł.

Zwyżkowały ostatnio nieco mandarynki włoskie, których sezon kończy się obecnie. — Są one w cenie 1 klatka 12 — 12,50 zł, grapefruity palestyńskie są w cenie około 30 zł za skrzynię. Cena pomarańczy włoskich malinowych, które cieszą się zainteresowaniem wynosi 1,45 zł za 1 kg. Jabłka kanadyjskie notowano 1,10 — 1,20 zł.

Jeśli chodzi o ceny pomarańcz palestyńskich, to wykazują one tendencję stabilizacyjną.

WYWÓZ OWOCÓW Z JUGOSŁAWII.

Do końca listopada 1938 r. wywóz owoców z Jugosławii wynosił 143,5 mil. dynarów, wobec 60,4 mil. dyn. w tymże czasie 1937 r. W 1938 r. Ministerstwo Handlu ustanowiło komisję do kontroli owoców. Komisja dokonywała kontroli nie tylko samych owoców, ale i opakowania, a położyła szczególny nacisk na standaryzację owoców.

KONSERWY POMIDOROWE W HOLANDII.

Podczas gdy w ubiegłych latach niszczone w Holandii nadwyżkę zbiorów pomidorów, w r. 1938 poczyniono po raz pierwszy próbę zużytkowania nadmiaru przez konserwowanie. Akcja ta dała jak najlepsze wyniki, gdyż z produkcji 4 milionów skrzyń konserw sprzedano niemal połowę w ciągu dwóch miesięcy, co zawdzięczać należy celowej kampanii propagandowej.

Fabryka Konserw Rybnych i Jarzynowych - Fish and Vegetable Canning Factory

Telegr. adr. „Nordiahawe” **NORDIA HAWĘ GDYNIA, Port Rybacki**

Tel. nr 28-04

The biggest fish canning factory at the Polish Seacoast

300 Workers Employed. Export of all kind of canned fish. Export speciality „Sprats in Oil” to U. S. A., Palestine Far East, Austria South Africa, South America
Export of all kind of smoked fish

DRUKI

wszelkiego rodzaju jak:
kartoteki, rachunki, listow-
niki, koperty, oprawy
ksiąg itp. wykonują naj-
taniej

**ZAKŁADY GRAFICZNE
BOLESŁAWA SZCZUKI**

**WĄBRZEŻNO - POM.
ul. Mickiewicza 1.**

JÓZEF FETTER

SP. KOM.

GDYNIA-PORT

NABRZEŻE POLSKIE

TELEFON NR 29-87

ZAKŁADY USZLACHETNIANIA ŚLIWEK SUSZONYCH,
ŁUSZCZARNIA PESTEK MORELOWYCH, DOJRZEWA-
NIA BANANÓW, — IMPORT TOWARÓW KOLONIALNYCH
OWOCÓW SUSZONYCH I ŚWIEŻYCH Z KRAJÓW PO-
ŁUDNIOWYCH. — EKSPORT PŁODÓW ROLNYCH, —

GDYŃSKI IMPORT O W O C Ó W POŁUDNIOWYCH

Hurtowa sprzedaż wszel-
kich owoców południo-
wych świeżych i suszo-
nych. Dojrzwalnia bana-
nów i pakownia owoców

GDYNIA, ul. WŁADYSŁAWA IV 30

Telefony nr 21-85 i 12-87

Adres telegraficzny: „G D Y N I M O W P O L”

Polskie Towarzystwo dla Handlu Bananami

NABRZEŻE FRANCUSKIE

SP. Z OGR. ODP.

W G D Y N I

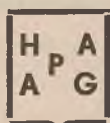
NOWOCZEŚNIE URZĄDZONA
DOJRZEWAŁNIA BANANÓW

ADRES TELEGRAFICZNY: „BANAN”-GDYNIA

TELEFONY:

1553, 1556, 1944, 1945, 1946.

HAMBURG-AMERIKA LINIE



Regularna komunikacja okrętowa
towarowo - pasażerska
do wszystkich portów świata

U. S. A. — WSCHODNIE I ZACHODNIE
WYBRZEŻE

KANADA

WSCHODNIE INDIE

ŚRODKOWA AMERYKA

KUBA — MEXICO

AMERYKA POŁUDNIOWA

ZACHODNIE WYBRZEŻE

WSCHODNIA AZJA

AUSTRALIA

INDIE HOLENDERSKIE

Bezpośrednie konosamenty z Gdyni
do wszystkich portów świata.

HAMBURG-AMERIKA LINIE

Hamburg 1 — Alsterdamm 25

DEUTSCHE AFRIKA-LINIEN



Regularna komunikacja okrętowa
towarowo - pasażerska
do wszystkich portów świata

WYSPY KANARYJSKIE

ZACHODNIA AFRYKA

KONGO — ANGOLA

POŁUDNIOWO-ZACHODNIA
AFRYKA

POŁUDNIOWA AFRYKA

WSCHODNIA AFRYKA

Bespośrednie konosamenty z Gdyni
via Hamburg—Rotterdam—Antwerpia
do wszystkich portów afrykańskich.

**GŁÓWNE BIURO WOERMANN — LINIE
DEUTSCHE OST - AFRIKA - LINIE**

Hamburg 8, Afrikahaus

PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

M. Z. CEDRO i S-KA

SPÓŁKA Z O. O.

G D Y N I A, ul. Stefana Żeromskiego 47

Tel. 24-70 i 24-90

Adres telegraficzny CESPO

Aukcje owocowe

w Gdyni



Spółka z o. o.

Biura: Nabrzeże Francuskie

Telefony: 19-44 19-45 19-46

MAGAZYN: 19-47

GUSTAW BRYŁOWICZ

A g e n t u r y :



Export ziemioplodów,
Import owoców południowych
Tranzyt i reeksport przez Port Gdyniński.
Polish Onion Export Agency.

G D Y N I A,

ul. Władysława IV nr 28, tel. 32-42. P.O.B. 104. Adr. tel. „Brylowoc”, Gdynia

BIURO BUDOWLANE

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

TEL. 1746-1744

G D Y N I A

ul. Świętojańska 41



Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

« Śląskie Wiadomości Gospodarcze »

dwutygodnik

Organ Izby Przemysłowo-Handlowej w Katowicach.



Informuje o roli Śląska w życiu gospodarczym.

Każdy numer Śląskich Wiadomości Gospodarczych posiada 28 stron tekstu podzielonego na następujące działy:



Dział artykułowy, z Izby — Przegląd branżowy-węgiel, żelazo, cynk, cyna, włókiennictwo — Przemysł chemiczny, gospodarka energetyczna — Kronika krajowa i zagraniczna — Statystyka.

Redakcja i Administracja: Katowice, pl. Wolności nr 12a.
Izba Przemysłowo-Handlowa — Telefon 358-80 — P. K. O. 304 014

Numery okazowe przesyłamy bezpłatnie.

„OWOCPOL” — MUNKÓWNA I CHOCZNER

spółka jawna

IMPORT ŚWIEŻYCH OWOCÓW POŁUDN. I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

GDYNIA,

Plac Kaszubski 3, tel. 12-69, po 20-ej tel. 27-69 Adr. teleg. Owocpol-Gdynia

DOM HANDLOWY POMMER I THOMSEN Sp. z o. o.

Gdynia, Port Rybacki

Import śledzi solonych i towarów kolonialnych

Telefon nr 30-35

Adr. teleg. Thomsen Gdynia

Polskie Towarzystwo Transportu Międzynarodowego

SCHENKER i S-ka S. A.

ul. Rotterdamska 3

telefon 2924

adres teleg. „SCHENKERCO”

GDYNIA

Wykwalifikowanych i sumiennych pracowników biurowych i handlowych (sprzedawców, buchalterów, biuralistów, maszynistki, stenotypistki) p o l e c a :

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

GDYNIA, ul. 10 Lutego 39, m. 20 tel. 3209. Sekretariat czynny w poniedziałki i czwartki od 19.30 do 20.30

OGŁASZAJCIE SIĘ

W „BIULETYNIE”

**IZBY PRZEMYSŁOWO-
HANDLOWEJ w GDYNI**

K O M U N A L N A KASA OSZCZĘDNOŚCI M. GDYNI BANK DEWIZOWY

ul. Świętojańska 17

Centrala telef. 29-51

Załatwia wszelkie czynności wchodzące w zakres pracy bankowej. — — —

ODDZIAŁY: ORŁOWO, ul. Orłowska tel. 91-90 — CHYLONIA, ul. Chylońska 67, tel. 97-07
czynne od godz. 9-13 i 15-17.

Przyjmują i wypłacają wkłady oszczędnościowe.
Załatwiają zlecenia, przekazy i inkaso. Skup walut obcych. Przyjmują wpłaty na rzecz Instytucji Miejskich i Ubezpieczalni Społecznej.

ZBIORNICE I KANTORY WYMIANY:

Dworzec Kolejowy — telefon 12-70

ul. Portowa 4, telefon 12-74

KOEDUKACYJNE LICEUM HANDLOWE

Z WYDZIAŁEM HANDLU ZAGRANICZNEGO

Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, (ul. Morska 79)

P O L E C A

absolwentów 2-kl. Liceum oraz dyplomowanych absolwentów III klasy dla specjalizacji w handlu morskim

NA POSADY I PRAKTYKI

w przedsiębiorstwach handlowych, ekspedycyjnych, maklerskich, armatorskich, bankowych przemysłowych itp.

Absolwenci Liceum władają językami obcymi, biegle stenografują i piszą na maszynie, posiadają znajomość księgowości, korespondencji handlowej polskiej i obcej oraz innych umiejętności potrzebnych w pracy biurowej lub zewnętrznej w porcie.

Dyrekcja Liceum Handlowego w Gdyni prosi o kierowanie zapotrzebowań na piśmie, względnie telefonicznie (16—40) w godz. 8-15, z zaznaczeniem stawianych wymagań od kandydatów i kandydatek pod względem specjalnych kwalifikacji.

„BERGTRANS“

TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

Sp. z o. o.

G D Y N I A

ul. Portowa 15

Tel. nr 39-21

S. A.

G D A Ń S K

Langermarkt 3

Telefon 225-41

Agenci Lloydu
Maklerstwo
Spedycja
Bunkrowanie
Agenci awaryjni
Stauerka
Frachtowanie statków

Regularne linie okrętowe z Gdyni

i Gdańska do :

portów bałtyckich,
Szwecji, Norwegii,
Holandii, Belgii,
Francji, Portugalii,
Hiszpanii, Italii,

portów Lewantu,
portów Morza Czarnego,
Marokka, portów Gulfu,
Meksykańskiego, Ameryki
Południowej, Afryki
Południowej i Australii.

Specjalne linie okrętowe dla importu owoców południowych