

# Wiecej przewozu -- mniej pożytku

Główny Urząd Statystyczny wyjaśnia dziwy  
naszego bilansu handlowego

Czy pewne cenniki? — Coraz więcej wywozimy surowca, coraz mniej  
wyrobów gotowych

Przed kilku dniami postawiliśmy na łamach „ABC” zapytanie pod adresem czynników miarodajnych o powody, dla których wywożąc w roku bieżącym więcej drzewa, węgla i t. p. niż w latach ubiegłych, mamy z tego mniej pożytku pod względem wyników finansowych.

Zapytywaliśmy dlaczego np., wyzbywszy się w r. b. na rzecz zagranicy drzewa o 1.139.825 ton więcej, niż w r. 1925, otrzymaliśmy z tej pozycji wywozowej o 32.451.000 złotych mniej.

W związku z naszym zapytaniem otrzymaliśmy od Głównego Urzędu Statystycznego następujące wyjaśnienie:

W związku z artykułem „Dziwy naszego bilansu handlowego”, który ukazał się w Nr. 11 „ABC” w dn. 4 b. m., Główny Urząd Statystyczny komunikuje, co następuje:

1) Wartość eksportu węgla obliczana była zarówno w roku 1925, jak i w roku bieżącym, udzielanych

w roku bieżącym na podstawie cenników Głównemu Urzędowi Statystycznemu przez Górnośląską Konwencję Węglową.

2) Wartość eksportu drzewa i wyrobów drzewnych w r. 1925 obliczana była na podstawie cenników, dostarczanych Urzędowi przez najpoważniejsze firmy eksportujące: w r. 1926 wartość ta obliczana jest na podstawie deklaracji samych eksporterów, w dalszym jednak ciągu kontrolowana jest przy pomocy cenników.

Różnica przeciętnych cen za jednostkę w ciągu dwóch lat ostatnich objaśnia się:

a) różnicą udziału poszczególnych grup w ogólnej sumie eksportu, tak np. wywóz drzewa surowego za 8 miesięcy r. 1926 w porównaniu do ilości wywiezionych w ciągu 8 mies. r. 1925 wzrósł o 116 proc., wywóz półfabrykatów drzewa wzrósł zaledwie o 9 proc., natomiast wywóz wyrobów z drzewa zmniejszył się o 33 proc.;

b) różnicą cen na rynkach międzynarodowych, wpływającą na określenie wartości przez eksportera wówczas, gdy wywóz uskuteczniany jest w wykonaniu zawartej już transakcji;

c) różnicą cen w złocie na rynku wewnętrznym, co wpływa na określenie wartości w tych wypadkach, gdy wywóz następuje przed zawarciem transakcji, oraz gdy wywóz uskutecznia nie krajowy eksporter, lecz importer zagraniczny; w obu tych wypadkach miarodajna dla określenia wartości jest cena wewnętrzna.

3) Wyjaśnienia dotyczące eksportu drzewa, stosują się analogicznie do innych artykułów wywozowych, których przeciętne ceny zwłaszcza, jeżeli bierzemy duże grupy, zawierające różnorodne towary, podlegają w poszczególnych okresach znacznym wahaniom.

Wyjaśnienie Głównego Urzędu Statystycznego, które z przyjemnością zamieszczamy, nie sięga istoty sprawy, jeśli

chodzi o węgiel. Ze stanowiska „techniki statystycznej”, t. j. sposobu obliczania odpowiednich danych, rzecz jest w porządku. Ale czy cenniki eksportowe były ściśle?

Co się zaś tyczy drzewa, to sprawa jest naogół wyjaśniona. Okazuje się, że coraz więcej wywozimy drzewa surowego, a coraz mniej półfabrykatów, a w szczególności gotowych wyrobów drzewnych. Objaw to niepokojący. Powinno być wręcz przeciwnie: należy wywozić coraz więcej fabrykatów gotowych, a coraz mniej surowca, który w kraju, rękami polskimi, winien być przerabiany i przetwarzany. Tą sprawą należy się bliżej zainteresować.

Dobrze się stało, że Główny Urząd Statystyczny przyczynił się do jej wyjaśnienia.

## Komitet Ekon. Ministrów zmienia patrona

Dotychczas, jak wiadomo, Komitet Ekonomiczny Ministrów, składający się ze wszystkich członków Rządu, kierujących gospodarczymi działami zarządu państwowego, był przydzielony do Ministerstwa Skarbu i Minister Skarbu kierował jego pracami.

Na dzisiejszym posiedzeniu Rady Ministrów ma być zatwierdzony nowy regulamin Komitetu, w myśl którego będzie on przydzielony do Prezydium Rady Ministrów i pracami jego kierować będzie Wice - Premier, równocześnie Minister Oświaty, inż. Bartel.

Jak się dowiadujemy, przy Komitecie Ekonomicznym Ministrów ma powstać odrębne biuro.

## Ministerstwo „Zdrowego Rozsądku”

Niezbadane zaiste są tajemne moce, ożywiające ducha gospodarki państwowej. Świadczą o tem wymownie dwa charakterystyczne wzory, przytoczone poniżej.

Wzór Nr. 1.

„Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej”, organ najbardziej państwowy wśród organów państwowych, drukuje się, jak to unaocznia poniżej zamieszczony a skopjowany z oryginału podpis zamykający ten organ:

Warszawa. Tłoczono w Drukarni Literackiej, Nowy Świat 22 z polecenia Ministra Sprawiedliwości.

Wzór Nr. 2.

Poranne pismo codzienne, wydawane przez „Towarzystwo Wydawnicze Dziennikarskie” Sp. z o. o., tłoczono jest w Drukarni Państwowej przy ul. Miodowej 22.

Unaocznia to również niżej zamieszczony przedruk notki, w jaką zaopatrzone jest owo codzienne pismo:

Wydawca: „T-stwo Wydawnicze Dziennikarskie”, Sp. z o. o. Tłoczono w Drukarni Państwowej, Miodowa 22.

Zestawienie charakterystyczne

Szkoda tylko, że nie podpisano na polecenie którego ministra tłoczy się prywatne codzienne pismo w drukarni państwowej. A może dzieje się to z polecenia

Ministra „Zdrowego Rozsądku”?

Nie ma jeszcze takiego ministerstwa, powiecie. Prawda! Nie ma!

Czyż jednak różne wzorki z rzeczywistości — choćby dwa przytoczone powyżej — nie stwierdzają potrzeby utworzenia takiego „resortu”?

Niechże o tem powołane czynniki pomyślą!

## Sprawa budowy elewatorów

nie będzie pogrzebana

Skończą się „badania”, zaczniesz się „robotą”

Dzisiejsze pisma poranne doniosły, że na wczorajszym posiedzeniu Komitetu Ekonomicznego Ministrów postanowiono polecić Ministerstwu Rolnictwa opracowanie planu budowy elewatorów zbożowych w terminie do dnia 1-go stycznia 1927 roku.

Do oficjalnego komunikatu, ogłoszonego w tej sprawie, dodano, że wprawdzie budowa elewatorów była już zdecydowana dawniej, ale, panie dobrodziejku, dotychczas trwały „badania techniczne i finansowe”.

Jakoś długo trwały te osobliwe „badania”... Istotę ich wyjaśnia najlepiej uchwała Związku Polskich Organizacji Rolniczych, która wręcz stwierdza, że

należy wyrazić ubolewanie z powodu przerwania przez Rząd pertraktacji z kapitalistami zagranicznymi o sfinansowanie

budowy elewatorów wbrew opinii Związku wskutek sprzeciwu Ministra Rolnictwa...

A więc „badania” prowadziły prosto do pogrzebania sprawy, która obecnie — widocznie wobec zmiany na stanowisku Ministra Rolnictwa — ma być ponownie podjęta.

## Od Redakcji

Redakcja ABC pozyskała cennego współpracownika w osobie znakomitego pisarza Włodzimierza Perzyńskiego. Pierwszy feljeton Perzyńskiego ukazuje się już w dniach najbliższych.



KAPELUSZE

modne, eleganckie

tylko 12 zł.

Wielki wybór

J. MŁODKOWSKI PL. Targowy Rzyży 1g.

BOLESŁAW ORLIŃSKI.

10)

Przedruk zastrzeżony.  
Copyright by „ABC”. Warszawa.

## Mój lot Warszawa-Tokio-Warszawa

Na lotnisku pozostawaliśmy bardzo krótko. Zresztą, poza placem, lotnisko w Krasnojarsku posiada tylko jeden namiot, i to prawdopodobnie pusty.

Powiedziano mnie samochodem do miasta. Dojechaliśmy do rzeki, gdzie ulokowano samochód na promie. W połowie szerokości rzeki znajduje się wyspa, którą należy przebyć drogą, a następnie innym promem można się przedostać na przeciwny brzeg.

Moje spostrzeżenia z samolotu sprawdziły się w całej rożniowości.

Krasnojarsk — ośrodek olbrzymiej połaci kraju, równej w swej wielkości niejednemu z krajów zachodnio-europejskich, posiadał bruk tylko na paru magistralnych ulicach. Murowane domy możnaby na palcach policzyć.

Uprzejmy sekretarz Awiachim, wypytując mnie z zainteresowaniem o przebieg raidu, zaprosił mnie na obiad do ogrodu miejskiego. Nie usiłowałem przedłużać wieczery, wiedząc, że oczekuje mnie na jutro dalsza podróż, — udałem się czempredzej do hotelu.

— A możebyśmy panie poruczniku, lepiej tak — dryndą, na te lotnisko pojechali? — dopytywał się na zajutrz u mnie Kubiak.

— Ja bym i sam wolał, — odrzekłem, — lecz przyrzekli przecież nam ci dygnitarze, że przyjadą po nas samochodem. Musimy więc czekać, aż się zjawią. W przeciwnym razie sądziłoby, żeśmy uciekli.

— Ale oni nam dnia przecież nie wydłużają!

Taką rozmowę toczyliśmy rankiem następnego dnia, oczekując niecierpliwie na samochód, którym mieliśmy jechać na lotnisko.

Samochód w Krasnojarsku jest rzeczą o wielkiej doniosłości. A że jest ich tam bardzo niewiele i to w stanie mocno zużytych (przecież nowy samochód musi przejść kilkanaście tysięcy kilometrów, by się dostać do serca Syberji), ukazanie się takiego wehikułu na ulicy miasta budzi powszechne zainteresowanie, wśród widzów mniej inteligentnych nawet za-bobonny strach.

Nie dziwiłem się więc wcale, gdy wychodząc rano przed hotel spostrzegłem garstkę gapiów, w niemym podziwie obserwujących samochód, drżący wszystkimi częściami swego staroświeckiego organizmu.

Samochód był dobry, — widocznie przedwojenny.

Wiatr, unoszący figlarnie wzdłuż ulicy śmiecie, nie wróżył nic dobrego. Co chwila zmieniał kierunek i chyżość, — dla startowania prawdziwa łamigłówka. Właśnie rozmyślałem nad tem, w jaki sposób będę startował, gdy do rzeczywistości mnie przywrócił suchy strzał. Pękła kicha naszego samochodu, gdyśmy jęździli już ku rzecze. Towarzyszący mi komisarz polecił szoferowi, by dojechał do promu i tam dopiero zabrał się do reperacji. Szofer, klęcząc głośno samochód, wykonał rozkaz.

Na środku rzeki stwierdziłem, że wiatr wzmacnia się z każdą chwilą. Miałem zresztą tego dowód namacalny: promy krasnojarskie są poruszane jedynie siłą prądu. Są uwiązane paręset metrów wyżej miejscem przepawy i zapomocą sterów z łatwością przepływają rzekę.

Tym razem ten prymitywny mechanizm zawiódł. Wiatr był tak silny, że prom stanął w środku rzeki, a raczej drugiej jej połowy i nie zdradzał zamiaru zbliżenia się do któregośkolwiek brzegu. Trzeba było

godzinnej pracy wiosłami, by przyciągnąć nas do brzegu. Czasu tego starczyło, oczywiście, na zreperowanie kichy. Dla mnie była to strata czasu ogromnie dotkliwa, albowiem w tym dniu musiałem przelecieć 1.600 kilometrów — do Czity.

Już wyjeżdżaliśmy tryumfalnie na stromy brzeg Jenisieja, już mieliśmy być za chwilę na lotnisku, gdy nagle — trrach! — kicha pękła znowu.

— To bagatela, w tej chwili się naprawi i pojedziemy dalej, — tłumaczył mi komisarz, widząc mój niepokój.

Ja jednak nie miałem czasu na konwersację. Złapałszy z Kubiakiem nasze bagaże i co sił starczyło pobiegliśmy w kierunku lotniska.

Maszyna była przejrzana jeszcze poprzedniego wieczora. Musiałem poprzestać na tem, — nie miałem ani chwili do stracenia. Na szczęście miałem wiatr wzdłuż lotniska, — start był doskonały.

Gdy byłem już na wysokości paruset metrów dostrzegłem samochód, wlokący się w kierunku lotniska.

Sowieccy dygnitarze śpieszyli na moje pożegnanie.

Wiatr utrudniał mi lot. Żeby znaleźć lepsze warunki polecałem wyżej. Dopiero wyżej tysiąca metrów znalazłem nieco spokojniejszą warstwę powietrza.

Tajga, rozrzedzona nieco przy Krasnojarsku, zwarła się ponownie, wypełniając szczerbą całą przestrzeń zamkniętą widnokręgu. Lądowanie na przestrzeni kilkuset kilometrów było niemożliwe. Zastanawiałem się parokrotnie w drodze nad ewentualnym wynikiem lądowania w tajdze. W najszcześniejszym wypadku rozbiłbym tylko aparat. Ale co potem? W miejscowości, odległej czasem o sto kilkadziesiąt kilometrów od siedziby ludzkiej, w dziewiczym lesie, bez prowiantu i broni (rewolwery są dobre, ale nie na puszczy), byłibyśmy skazani na dłuższą wilegiaturę w kniei. (C. d. n.).