

J

Nr 41

Politechnika Warszawska

1317 580

POLSKA GOSPODARCZA TYGODNIK



1 9 3 7

**POLSKIE
KOPALNIE SKARBOWE**

NA GÓRNYM ŚLĄSKU

SPÓŁKA DZIERŻAWNA
SPÓŁKA AKCYJNA
SOCIÉTÉ FERMIÈRE DES MINES
FISCALES DE L'ÉTAT POLONAIS
EN HAUTE-SILÉSIE.



CHORZÓW I G. ŚL.

RYNEK, L. 915.

TELEFON 409-01

SPRZEDAŻ

WĘGLA, KOKSU, BRYKIETÓW I SIARCZ. AMONU

Z KOPALNÍ „KRÓL, BIELSZOWICE, KNURÓW”

ADR. TELEGR. SKARBOFERME CHORZÓW

1341

ZJEDNOCZONE FABRYKI ZWIĄZKÓW AZOTOWYCH W MOŚCICACH I W CHORZOWIE

produkują i polecają pierwszorzędnej jakości nawozy azotowe:



**AZOTNIAK
SALETRE
WAPNIOWĄ
(GRANULOWANĄ)**

**SALETRZAK
SIARCZAN AMONU**

**i wysokowartościowy nawóz fosforowy
SUPERTOMASYNE
o zawartości 16% i 30% kwasu fosforowego**



oraz produkty chemiczne: amoniak skroplony, azotyn sodowy, karbid, kwas azo-
towy, saletrę amonową, saletrę sodową, saletrę potasową, salmiak, węglan amonu,
wodę amoniakalną chemicznie czystą, chlor ciekły, ług bielący (podchloryn sodo-
wy), chlorobenzol (monochlorobenzol), paradwuchlorobenzol, ortodwuchlorobenzol,
--- --- --- sodę kaustyczną, wapno chlorowe, azot, tlen, wodór. --- --- ---

WSZELKICH INFORMACYJ UDZIELA **W CHORZOWIE**
BIURO SPRZEDAŻY Z. F. Z. A.

Zakłady Solvay w Polsce, T. z o. p.

Zarząd, Warszawa I ulica Czackiego 14

W Y R O B Y:

CEMENT PORTLANDZKI

O WYTRZYMAŁOŚCIACH ZNACZNIE PRZEKRACZAJĄCYCH WYMAGANIA POLSKICH NORM DLA CEMENTU PORTLANDZKIEGO. SPECJALNOŚĆ: CEMENT WYSOKOWARTOŚCIOWY „ŻUBR”

CEMENTOWNIA GRODZIEC
ST. KOL. ZĄBKOWICE

„ANTIPYLIN”

ŚRODEK PRZECIWPYLNY, USUWAJĄCY LOTNY KURZ Z DRÓG, BOISK ITP.

FABRYKA SODY W MĄTWACH
ST. KOL. MĄTWY NAD NOTECIĄ

Adres dla zamówień: ZAKŁADY SOLVAY W POLSCE, T. z o. p.
WARSZAWA I, ULICA CZACKIEGO 14 TEL.: 528-90, 208-97, 270-43, 270-07, 665-54

ADRES DLA DEPEZ: SOLVAYKA—WARSZAWA

4/1—27

M. D. SZERESZOWSKI

DOM BANKOWY

Warszawa, Plac Żelaznej Bramy Nr 1

Adres telegraficzny: SZERESZBANK

Telefony:

223-13, 223-03, 251-60,

251-66, 612-30, 581-33

TOWARZYSTWO FABRYK PORTLAND-CEMENTU

„WYSOKA“, SPÓŁKA AKC.

ZARZĄD: Warszawa, Mazowiecka 7, Tel.: 6-12-87 i 6-87-62

ADRES TELEGRAFICZNY: WYSOKA WARSZAWA

FABRYKI: 1) W WYSOKIEJ PILICKIEJ, ST. ŁAZY, WARSZ. DYR. KOL. PAŃSTW.

2) W PODROSI, ST. ROŚ, WILEŃSKA DYR. KOL. PAŃSTW.

PRODUKUJĄ PIECAMI ROTACYJNYMI CEMENT PORTLANDZKI
NORMALNY, WYSOKOWARTOŚCIOWY I SPECJALNY, WYDATNIE
PRZEWYŻSZAJĄCY NORMY

ROCZNA SPRAWNOŚĆ PRODUKCYJNA 490000 t.

3) W WRZOSOWEJ, ST. CZĘSTOCHOWA, WARSZ. DYR. KOL. PAŃSTW.

PRZY CEMENTOWNI W WRZOSOWEJ ISTNIEJE DZIAŁ CHEMICZNY,
PRODUKUJĄCY DWUCHROMIAN POTASU I DWUCHROMIAN SODU

ZAŁOŻONE W 1897 ROKU

Towarzystwo Fabryki Portland-Cementu „Wołyń“, Spółka Akcyjna

Zarząd: Warszawa, Mazowiecka 7, Telefony: 6-92-82 i 5-36-40. Adres telegraf.: Wołyńcement

FABRYKA: Zdołbunów, woj. Wołyńskie, tel. 61

Adres telegraficzny: Cementownia

ZDOLNOŚĆ WYTWÓRCZA 15000 WAGONÓW ROCZNIE

Normalny cement portlandzki

Cement wysokowartościowy

Produkcja wyłącznie piecami rotacyjnymi

TOWARZYSTWO KOPALŃ WĘGLA

„FLORA”

SPÓŁKA AKCYJNA

ZARZĄD: WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKIE 28

KOPALNIE WĘGLA KAMIENNEGO W DA-
BROWIE GÓRNICZEJ, WĘGIEL DŁUGO-
PŁOMIENNY PIERWSZORZĘDNEJ JAKOŚ-
CI DLA CELÓW OPALU DOMOWEGO

i PRZEMYSŁÓW

DOM HANDLOWY

B. W. HOLENDERSKI

Warszawa, Al. Jerozolimskie 28

Telefony: 6-12-58 i 2-90-58

Hurtowa sprzedaż węgla

FIRMA EGZYSTUJE OD 42 LAT



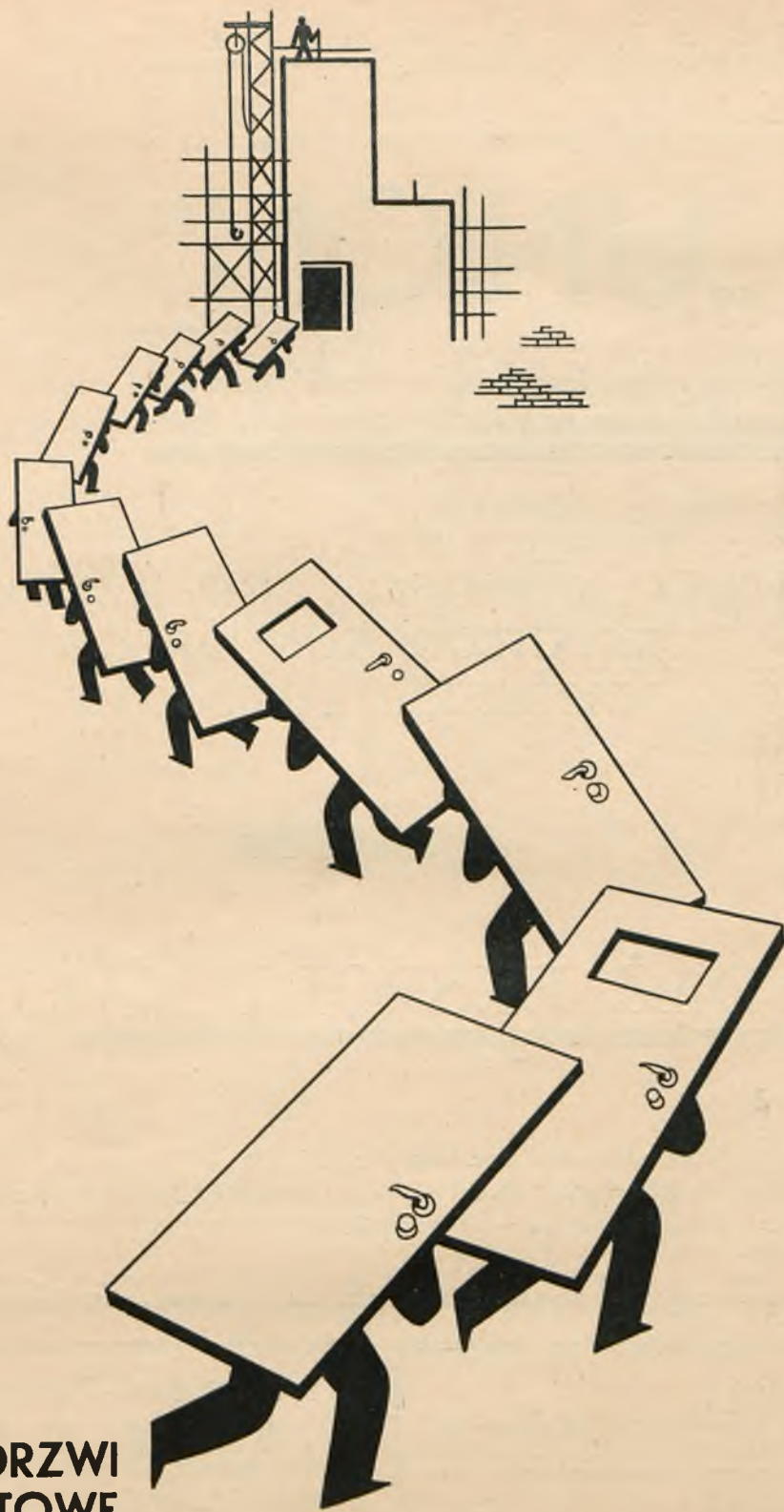
tych imponujących zakładach przemysłowych,

znajdujących się w Warszawie, powstają znane w całym kraju ze swej dobroci wyroby Schichta. Teoretycy i praktycy, chemicy i technicy pracują od dziesiątków lat nad utrzymaniem wysokiego gatunku wyrobów. Nic więc dziwnego, że nazwa Schicht jest symbolem towarów pierwszej jakości. Kto nie zna rozpowszechnionych od dziesiątków lat produktów.

★
MYDŁO JELEŃ
RADION
LUX
VIM



SCHICHT-LEVER S. A. WARSZAWA



DRZWI
PŁYTOWE
SOSNOWE

Starachowice

LEVITT-KIM

ZAKŁADY PRZEMYSŁU
TŁUSZCZOWEGO I OLEJARSKIEGO

„UNION“

S. A.
G D Y N I A

Wyrób tłuszczów i olejów roślinnych
z surowca egzotycznego i krajowego, jak:

PALMOWEGO, KOKOSOWEGO, RZEPAKOWEGO
LNIANEGO, KONOPNEGO
WSZELKICH POKOSTÓW

SPRZEDAŻ, EKSPORT MAKUCHÓW

Adres dla listów: Gdynia, skrzynka pocztowa Nr 125

Adres dla przesyłek wagonowych: Gdynia — Port Centralny, Bocznica własna

Adres dla depesz: Olejarnia Gdynia — Telefon 29-41

2

BIURO SPRZEDAŻY

WYROBÓW FABRYK
JUTOWYCH

S-KA Z OGR. ODP.

WARSZAWA, UL. SZKOLNA 2 m. 5

Tel. 546-65, -66, -67

Adr. teleg. „Centrojuta“

Poleca wszelkie wyroby jutowe

5

Towarzystwo Zakładów Chemicznych
„S T R E M“, S. A.

Zarząd: Warszawa, ul. Mazowiecka 7. telef.: 635-36, 584-30

Fabryki:

w Strzemieszycach, Łodzi, Tarchominie i Lwowie

KLEJ KOSTNY i SKÓRNY, ŻELATYNA
TECHNICZNA, GLICERYNA farmace-
utyczna, techniczna i dynamitowa, OLEINA,
STEARYNA, STEARYNIANY, MĄCZKI
KOSTNE NAWOZOWE

12

WARSZAWA
TAMKA 40

G. GERLACH

WARSZAWA
OSSOLIŃSKICH 4

INSTRUMENTY

GEODEZYJNE RYSUNKOWE
ORAZ POKŁADOWE

LOTNICZE



WYKONYWANIE
WSZELKICH PRAC
PODZIAŁOWYCH

PRZYRZĄDY
RYSUNKOWE

7-1

DZIAŁ MASZYN BIUROWYCH

POLECA MASZYNY DO PISANIA

UNDERWOOD

SZWEDZKIE ARYTMOMETRY

ORIGINAL-ODHNER

AUTOMATY LICZĄCE
ELEKTRYCZNE

ARCHIMEDES



ZAPISUJĄCE
MASZYNY
DO LICZENIA

Sundstrand

Dr Jerzy Rawita Gawroński

**„WIERZYTELNOŚCI
CUDZOZIEMCÓW
W NIEMCZECH”**

RODZAJE MIENIA ZABLOKOWANEGO
DYSPONOWANIE MIENIEM ZABLOKOWANYM
KONTA SPECJALNE
NIERUCHOMOŚCI OBCOKRAJOWCÓW W NIEMCZECH
TRANSFER MIENIA WYCHODźCÓW
ŻYDOWSKICH DO PALESTYNY

NAKŁADEM TYG. „POLSKA GOSPODARCZA” W WARSZAWIE, ELEKTORALNA 2

Cena zł 3-

Eksportuje na cały świat

BIURO SPRZEDAŻY
Z JEDNOCZONYCH
FABRYK

Drutu i Gwoździ

WARSZAWA, PL. NAPOLEONA 9

TEL. 566-30

Dostarcza w całej Polsce

11

SP. AKC. **J. JOHN** W ŁODZI

w y k o n y w a :

GLADZIARKI (kalandry) dla przemysłu włókienniczego i papierniczego.

PĘDNIE (transmisje), sprzęgła frykcyjne, naprężacze pasów itp.

PRZEKŁADNIE ZĘBATE i ślimakowe oraz motoreduktory i przekładnie o bezstopniowej regulacji obrotów systemu „H. T r i e b“.

KOŁA ZĘBATE czołowe z zębami frezowanymi prostymi, skośnymi i daszkowymi; stożkowe z zębami heblowanymi.

TOKARKI konstrukcji nowoczesnej 6-ciu typów oraz WIERTARKI kolumnowe do metali.

POSTAWY WALCOWE (mlewniki) i części do nich; zapasowe walce żeliwno-utwardzone.

KOTŁY ŻELIWNE oryg. Strebela oraz radiatory (grzejniki) do ogrzewań centralnych.

ODLEWY z żeliwa wysokowartościowego o dowolnym składzie chemicznym, wytwarzanego metodą bezkoksową.

BIURA WŁASNE:

Warszawa, Kraków, Poznań, Lwów, Katowice, Gdynia

10

PIERWSZA FABRYKA

LOKOMOTYW W POLSCE, SPÓŁKA AKCYJNA

Zakłady i biura sprzedaży w Chrzanowie

Biuro Zarządu w Warszawie, ul. Marszałkowska 136

Adres telegraficzny: „Fablok“, Chrzanów

Lokomotywy normalnotorowe osobowe i towarowe. Lokomotywy wąskotorowe spalinowe i parowe o każdej mocy i dla wszelkich szerokości toru.

Lokomotywy kopalniane elektryczne i spalinowe. **W a l c e** motorowe do budowy i konserwacji dróg szosowych. **D r e z y n y** motorowe.

NARZĘDZIA:

pomiarowe i warsztatowe do obróbki metali: frezy, rozwiertaki, gwintowniki, przymiary przesuwkowe, klucze francuskie i szwedzkie, wiertarki, imadła, uchwyty samocentrujące i t. p.

SZCZEGÓLNE OFERTY NA ŻĄDANIE

8

Dwa razy daje, kto szybko daje!

Składajcie jak najszybciej ofiary na Pomoc Zimową dla bezrobotnych.

Konto PKO Nr. 70 200 Pomoc Zimowa

POLSKA GOSPODARCZA

TYGODNIK, WYDAWANY PRZY POPARCIU MINISTERSTWA PRZEMYSŁU I HANDLU
ORAZ MINISTERSTW: SKARBU, ROLNICTWA I REF. ROLN., KOMUNIKACJI, POCZT I TELEGR.

WYCHODZI W SOBOTY

BIBLIOTEKA GŁÓWNA
POLITYKI WARSZAWSKIEJ

Warszawa

Pl. Jedności Robotniczej 1

TREŚĆ ZESZYTU

	STR.		STR.
U PROGU NOWYCH ZADAŃ — C. P.	1	CŁO ORAZ REGLAMENTACJA	30
POLITYKA ROLNICZA WOBEC PRZEMIAN KONIUNKTURALNYCH — CZ. BOBROWSKI	3	KOMUNIKACJA I TRANSPORT	31
POLSKA W KONIUNKTURZE ŚWIATOWEJ W 1936 R.—H.	6	Porozumienie w sprawie tranzytu niemieckiego przez Pomorze.	
KILKA UWAG W SPRAWIE REORGANIZACJI ZARZĄDU FORTU GDYŃSKIEGO — DR ST. ZB. SZYSZKOWSKI	9	ŻEGLUGA I SPRAWY MORSKIE	32
PROBLEM TRAMPINGU W POLSCE — T. OCIOŚZYŃSKI	14	KRONIKA TYGODNIOWA:	
PRACE NAD USPRAWNINIEM KOLEI — INŻ. B. CYWIŃSKI	16	PRZEGLĄD USTAW I ROZPORZĄDZEŃ	33
PROBLEMY POLITYKI BUDOWLANO-MIESZKANIOWEJ — M. K.	21	TERMINY OGÓLNYCH ZEBRAŃ W SPÓLKACH AKCYJNYCH	33
KRONIKA GOSPODARCZA:		SKARBOWOŚĆ I FINANSE:	
SPRAWY GOSPODARCZE W IZBACH USTAWODAWCZYCH.	23	PODATKI I OPŁATY	34
GÓRNICTWÓ I PRZEMYSŁ:		PIENIĄDZ I KREDYT	34
PRZEMYSŁ NAFTOWY	24	RYNEK DEWIZ I PAPIERÓW PROCENTOWYCH	34
PRZEMYSŁ WŁÓKIENNICZY	26	PRZEGLĄD ZAGRANICZNY:	
PRZEMYSŁ KONFEKCYJNY	27	KRONIKA ZAGRANICZNA:	
ROLNICTWO	28	ANGLIA	35
HANDEL:		STANY ZJEDN. AM.	36
KRAJOWE RYNKI TOWAROWE	29	NIEMCY	36
RYNEK AKCYJNY	29	WĘGRY	36
		RUMUNIA	37
		TURCJA	37
		Z RYNKÓW ZAGRANICZNYCH	37
		BIBLIOGRAFIA	37

DO ZESZYTU NINIEJSZEGO DOŁĄCZONY JEST SPIS RZECZY, DRUKOWANYCH W II PÓLROZCZU 1936 R.

U PROGU NOWYCH ZADAŃ

BILANS gospodarczy ubiegłego roku zamykamy poważnymi osiągnięciami po stronie aktywów, a mianowicie: utrzymaniem poziomu waluty, obronieniem bilansu płatniczego i zrównoważeniem budżetu państwowego.

Te główne dodatnie wyniki realizacji programu rządowego ustaliły rzeczowe ramy dla gospodarki finansowej Państwa oraz wytworzyły przychylną atmosferę dla umacniania ożywającej się koniunktury i dalszego jej rozwoju. Życie gospodarcze znalazło w tych

pozycjach oparcie, które pozwoliło nie tylko na wznowienie racjonalnego kalkulowania produkcji na przyszłość i na przystąpienie do opracowania szerszej zakrojonych planów inwestycyjnych, obliczonych na odradzanie się rynku wewnętrznego — ale znalazło ono w nich także źródło spokoju dla normalniejszej prosperacji.

Te osiągnięcia stanowią jednak tylko ogólną podstawę, na której w nadchodzącym okresie oprzeć się będą mogły wszelkie dalsze rozwojowe procesy go-

spodarcze w życiu naszego Państwa. Dopiero na tej podstawie ugruntować się będzie mogła inicjatywa gospodarcza, zdążająca w kierunku całkowitej likwidacji skutków kryzysu i podniesienia ogólnego poziomu gospodarczego kraju.

Nadchodzący rok, brzemienny w tak ważne a ciągle nie rozwiązane zagadnienia, wymagać będzie od życia gospodarczego całkowicie nowych środków, które przyczyniłyby się do umocnienia ujawniającej się poprawy gospodarczej. Należy wszakże zauważyć, że dla rozwiązania tych zagadnień będą musiały być zastosowane całkowicie jasne metody działawcze, dopasowane do potrzeb i celów, od których realizacji zależna jest zupełna poprawa i całkowita odbudowa elementu zaufania.

Najaktualniejszym zagadnieniem gospodarczym — powiedziećby można: zagadnieniem głównym — jest sprawa zatrudnienia, zatrudnienia nie tylko szerokich rzesz bezrobotnych, którzy mieli kiedyś pracę, ale w może daleko większym stopniu stworzenia wystarczających i stałych warunków dla znalezienia pracy przez wchodzące corocznie do praktycznego życia młode pokolenie obywateli, na wszystkich odcinkach frontu pracy. To zagadnienie jest aktualnym nie tylko dlatego, że każdy obywatel winien mieć możliwości pracy i zarabkowania, ale przede wszystkim dlatego, że musi być osiągnięta możliwość spożytkowania wszelkiej energii społecznej, która przyczynić się może do upowszechnienia dobrobytu i podniesienia poziomu zasobności gospodarczej Państwa. Narastająca ludność Polski musi widzieć przed sobą cel swego życia i musi czuć silną więź między sobą a Państwem, a więź ta wyrazić się może przede wszystkim w poczuciu indywidualnej i zbiorowej użyteczności, a także w zrozumieniu, że tylko praca przyczynia się do pomnożenia potęgi Państwa i jego samodzielności. Przez stworzenie więc warunków zatrudnienia dla każdego nowego rocznika dojrzałych obywateli realizowany będzie zarazem główny cel wszelkich wysiłków gospodarczych — podnoszenie zasobności Państwa, wzmaganie jego siły obronnej i zespalanie tego celu z całokształtem procesów gospodarczych, które muszą być przesiąknięte przede wszystkim ideą służenia Państwu, jako wspólnemu dobru wszystkich obywateli.

Gdy mowa o daniu możliwości trwałego zatrudnienia i zarabkowania szerokim masom, szczególnie gdy chodzi o warstwy ludności wiejskiej, to wysuwa się na jedną z pierwszych pozycji sprawę szeroko zrealizowanej reformy rolnej, przede wszystkim w znaczeniu parcelacyjnym. Nie negując, oczywiście, wielkiego znaczenia tego zagadnienia i uznając konieczność jego rozwiązania, trzeba wszakże pamiętać o tym, że nawet najszerszej zrealizowana reforma rolna nie da i dać nie może warsztatu pracy dla całego nadmiaru rąk roboczych na wsi, a to wobec ograniczoności terenów rolnych, z jednej strony, i z drugiej — wobec corocznie narastającej liczby nowych rąk, potrzebujących pracy.

Nawet więc najskuteczniejsze rozwiązanie procesów parcelacyjnych, w znaczeniu ich upowszechnienia, nie stworzy żadną miarą tych warunków, które będą zdolne zapewnić trwałą tendencję i możliwość powiększenia warsztatów pracy. Te warunki może stworzyć jedynie uprzemysłowienie kraju w takim stopniu, aby stał on się dostatecznym terenem nie tylko dla zatrudnienia bezrobotnych, ale także dla zabezpieczenia potrzeb konsumcyjnych najszerszych obszarów rynku krajowego, a przede wszystkim tych, gdzie dotąd konsumpcja stoi na niedostatecznym poziomie, nie tylko w porównaniu z krajami zachodnio-europejskimi, ale także w porównaniu z innymi dzielnicami naszego Państwa.

Uprzemysłowienie kraju, a w szczególności rozrzućcie warsztatów przemysłowych w terenach, dotąd nie uprzemysłowionych, nie tylko stworzy warunki dla wchłonięcia nadmiaru rąk, ale przyczyni się także do podniesienia stopy dobrobytu ludności. Przemysł bowiem, dając zatrudnienie robotnikowi, stwarzać będzie nowego konsumenta dla płodów rolnych i dla racjonalnej wymiany gospodarczej między wsią i miastem. Tak więc uprzemysłowienie kraju będzie przede wszystkim rozwojem rynku zbytu dla produkcji rolnej, a więc dla podniesienia zasobności największej warstwy ludnościowej w Polsce — warstwy obywateli, pracujących na roli. Czy potrzeba poza tym dodawać, że tylko przez uprzemysłowienie kraju wiedzie droga do prawdziwej samodzielności gospodarczej Państwa i do podniesienia stopnia jego obronności?

Wydaje się, że teza co do uprzemysłowienia kraju znajduje coraz większe zrozumienie, przynajmniej sama jej zasada. Wysuwane są natomiast obawy co do inflacji produkcji przemysłowej i poderwanie przez to u podstaw jej rentowności, co znowu, z kolei rzeczy, będzie, rzekomo, prowadziło do zastoju warsztatów i nowego bezrobocia. Nie możemy podzielać tych obaw. I wydaje się, że to nasze stanowisko jest aż nazbyt uzasadnione, skoro się zważy, jak wielkie połączenie naszego kraju leżą odłogiem pod względem ich cywilizacyjnego wyzyskania i pod względem poziomu konsumpcji ich obywateli. Jeśli są gdziekolwiek na świecie podstawy do obaw przed przerostem uprzemysłowienia i inflacją techniki, to w każdym bądź razie nie u nas, skoro się zważy, jak daleko jesteśmy jeszcze od tego stopnia nasycenia przemysłowego, w jakim znajdują się inne kraje europejskie, nie mówiąc już o Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Co zaś do widoków na rozwój produkcji i wzrost konsumpcji, to pod tym względem jesteśmy w daleko lepszych warunkach niż wiele państw europejskich.

Naturalnie nie dość jest stwierdzić potrzebę uprzemysłowienia kraju, nie dość jest stwierdzić potrzebę i brak odpowiedniego kapitału, nie dość jest stwierdzić konieczność odpowiedniej organizacji społeczeństwa dla tego uprzemysłowienia, nie dość jest nawet opracować

program tego uprzemysłowienia; są to, oczywiście, rzeczy trudne i ważne, lecz w naszych warunkach rozwiązalne: posiadamy bowiem wielkie tereny, dające wszechstronne możliwości dla produkcji przemysłowej i jej konsumpcji, posiadamy nieograniczony rezerwar niezaspokojonych potrzeb gospodarczych i kulturalnych, posiadamy wielkie rezerwy rąk roboczych, zdolnych i łaknących pracy. Brak nam natomiast jest częstokroć zrozumienia nowych potrzeb i konieczności zastosowania nowych metod gospodarowania, brak nam jest ducha nowych zadań—zadań przemysłowopionierskich.

Produkcja bowiem i jej program musi być obliczona nie na ograniczone warstwy konsumenckie, ale na jak najszerszy zbyt krajowy; musi być obliczona przynajmniej na zrównanie Polski *B* z Polską *A*. Program tej produkcji musi być kalkulowany i na jakość i na ilość, docierającą do najwięcej zadowolonych pod względem kulturalnym zakamarków naszego rynku zbytu, co więcej, ten konsument musi być dopiero stworzony.

Są to zadania tak wszechstronne, że podjąć je musi nie tylko sam Rząd, który powołany jest tylko do stwarzania podstawowych warunków gospodarczych. Zadania te muszą stanowić obowiązek przede wszystkim społecznego życia gospodarczego, muszą stać się codzienną jego troską, jego programem, obliczonym na długie lata i na wytrwałą realizację.

Lecz aby się to urzeczywistnić mogło, zwrócić należy uwagę na to, że skutecznie zadań tych podjąć się można, odrzuciwszy stare nałogi bezwładu, a przejąwszy się duchem nowych zadań pionierskich i stworzywszy pomyślny klimat gospodarczy. Liczyć należy głównie tutaj na młode pokolenie, które, wychowane w zrozumieniu wielkiej wartości społecznej i państwowej przemysłu, handlu i rzemiosła, musi widzieć cel swego życia w pracy w tych dziedzinach, a nie w stwarzaniu sobie może wygodnego, ale nad wyraz ograniczonego i bezbarwnego bytowania na urzędach lub tylko w pewnych wolnych zawodach, już przesyconych ludźmi lub dających znikome szanse realizacji twórczej inicjatywy i energii. Przemysł zaś i uprzystępnienie jego produktów szerokim masom

społecznym daje teren do zaspokojenia nawet najdalej idącym ambicjom twórczym.

Stara niechęć polska do pracy w dziedzinach gospodarczych musi być systematycznie przełamywana i musi być ugruntowana w społeczeństwie zrozumienie, że tylko w powiększającej się zasobności gospodarczej, w rozwoju warsztatów produkcyjnych, w przyroście majątku narodowego, w narastających związkach gospodarczych z całym światem i w rozwoju konsumpcji krajowej leży przyszłość nie tylko zbiorowa społeczeństwa, lecz i indywidualna każdego obywatela. I na tym polu musi nastąpić rozwinięcie pełnej aktywności. Jest to nagląca potrzeba dynamiki ruchu, dynamiki postępu—bo kto stoi, ten cofa się. To twierdzenie jest truizmem, ale nie dość nigdy go powtarzać, zwłaszcza gdy się obserwuje, jak wielkie postępy pod względem produkcji i jej techniki czynią nasi najbliżsi sąsiedzi.

Posiadamy wszelkie warunki do wszechstronnego rozwoju gospodarczego naszego życia, gdyż przede wszystkim posiadamy bogatą i ludną ziemię, posiadamy wielki zasób rąk do pracy, posiadamy ludność pracowitą i tak nie przesyconą jeszcze zdobyczami kultury. Nie mamy jedynie własnego kapitału, lecz i ta luka może i musi być wypełniona; dobry prognozyk pod tym względem stanowią narastające z dnia na dzień oszczędności społeczne, kierowane na razie jeszcze nie do procesów gospodarczych. Potrzeba tylko systematycznej wytrwałości.

Poprawiająca się koniunktura stanie się tutaj z pewnością czynnikiem bardzo dodatnim, a dalszy rozwój uprzemysłowienia kraju może i musi spowodować poczucie interesu lokowania oszczędności w procesach produkcyjnych, przynoszących godziwy zysk osobisty i pożytek społeczny.

Należy tylko śmiało wstąpić na tę drogę i wyrobić w sobie wiarę w trafność jej kierunku i w jej powodzenie.

Oto najważniejsze zadania nie tylko na najbliższy rok, nie tylko dla jednego pokolenia, ale na długi okres naszej walki gospodarczej o powodzenie i zasobność społeczeństwa, o siłę i samodzielność Państwa.

C. P.

POLITYKA ROLNICZA WOBEC PRZEMIAN KONIUNKTURALNYCH

ZMIANA fazy koniunkturalnej, której świadkami jesteśmy w chwili obecnej na świecie i w Polsce, nie zmienia podstawowych celów polityki rolniczej, zmieniać może jednakowoż w niejednym wypadku rozwiązania poszczególnych zagadnień. Przed przystąpieniem do zanalizowania obecnego stanu rzeczy na odcinku polskiej polityki rolniczej konieczny jest pewien rzut oka wstecz i pewna próba spojrzenia w przód—tak, aby rozważania aktualne opierały się o nieco szersze tło.

Analizy przeszłości nie zamierzamy rozwijać szerzej, ograniczając się do sumarycznego ujęcia, zawierającego raczej ocenę niż analizę. Cóż może być punktem wyjścia tej oceny? Podstawowym zadaniem polityki rolniczej w każdym okresie koniunktury jest zwiększenie dochodu społecznego, bieżąco przypadającego rolnictwu, oraz stworzenie podstaw dla wygospodarowania w przyszłości dalej jeszcze zwiększonego dochodu. W tym ujęciu jest to zadanie analogiczne do tego, które stoi przed wszelką polityką gospodarczą,

z tym tylko, że z punktu widzenia ogólnej polityki gospodarczej może powstawać taka sytuacja, iż z tych czy innych względów może być dopuszczalny czy nawet pożądany taki podział dochodu społecznego, który zmniejszy udział jakiejś grupy gospodarczej w dochodzie społecznym nawet pomimo wzrostu całkowitego dochodu. W toku okresu kryzysowego silnie ugruntowało się w Polsce przekonanie, iż nie ma sprzeczności pomiędzy dążeniem do zwiększenia udziału rolnictwa w dochodzie społecznym a dążeniem do zwiększenia całości dochodu społecznego i że—przeciwnie—zachwianie równowagi w podziale dochodu społecznego na niekorzyść rolnictwa jest jednym z podstawowych hamulców ogólnego dochodu. Stąd też możemy przyjąć bez żadnych zastrzeżeń i poprawek, że cel zwiększenia dochodu społecznego, przypadającego rolnictwu, oraz stworzenia podstaw dla wzrostu tego dochodu w przyszłości nie tylko był założeniem polityki rolniczej, ale musiał być jednym z podstawowych założeń ogólnej polityki gospodarczej.

W jakiej mierze i w jakim zakresie zrealizowane zostało to założenie? Dodać musimy, że stawiając sobie pytanie mamy na myśli nie tylko wpływ, jaki świadoma polityka Państwa wywrzeć mogła w tej dziedzinie, ale i wpływ tych procesów samoczynnych, na które wpływ polityki państwowej był nikły, albo nawet żaden. Jeśli się zważy, że produkcja rolna w Polsce nie uległa w okresie kryzysu zmniejszeniu (abstrahując oczywiście od cyklicznych wahań hodowli i nieurodzajów w produkcji polowej), jeśli się dalej weźmie pod uwagę, że w konsumpcji wewnętrznej nastąpiły zmiany kilkukierunkowe, w pewnej mierze równoważące się nawzajem, i że ilościowe zmiany w eksporcie—nawet w eksporcie lat najmniej pomyślnych—nie stanowią w stosunku do całości zbytu produktów rolnych pozycji decydującej—należy stwierdzić, że zagadnienie wielkości udziału rolnictwa w dochodzie społecznym Polski było przez cały czas kryzysu ściśle zrośnięte z zagadnieniem cen, że było tego zagadnienia funkcją. Wtedy, gdy idzie o sumaryczne ujęcie, wolno pominąć zagadnienie zmian ilościowych w dziedzinie zbytu produktów rolnych, biorąc pod uwagę sam tylko ruch cen oraz relację cen rolniczych do cen przemysłowych, obciążeń podatkowych itp. elementów strony rozchodowej budżetu rolnika. Pod tym kątem stwierdzić należy, że do I połowy 1935 r. włącznie udawało się co najwyżej opóźnić wzgl. hamować spadek cen rolnych, że bardzo poważne i kosztowne wysiłki, podjęte przede wszystkim na odcinku zbożowym, pozwoliły wprowadzić na ustalenie poziomu cen rolnych w niektórych wypadkach wyższego od poziomu cen światowych, ściśle jednak od tego poziomu uzależnionego i zniżującego równoległe ze zniżką światową. Dopiero w 1935 r. na odcinku artykułów hodowlanych, a przede wszystkim trzody chlewnej, w 1936 r. zaś w dziedzinie zbóż, obserwujemy tendencję wzrostu cen. Bez wątplenia tendencja zwyżkowa, jaka się w tych dwu latach zaznaczyła, w pewnej mierze zależy również od czynników, leżących wewnątrz naszego gospodarstwa i związanych z naszą polityką gospodarczą. W zakresie cen artykułów hodowlanych poważną rolę odegrały posunięcia takie, jak zmiana w zakresie polityki popierania wywozu, jak wzrost pojemności rynku wewnętrznego, związany ze wzrostem zatrudnienia w znacznej mierze na robotach publicznych. Bez wątplenia również tegoroczny rozwój cen światowych wskazuje, że mamy do czynienia nie tylko z wpływem koniunktury światowej,

że wzmocnienie się aparatu handlowego, rozwój kredytów zbożowych oraz szereg czynników, które złożyły się na pewną poprawę sytuacji rolnictwa w roku bieżącym zapewniają spokojną podaż ze strony rolnictwa, dającą możliwość wykorzystania każdej silniejszej tendencji na rynkach światowych. Tym nie mniej wolno mniemać, iż fakty potwierdziły apriorycznie słuszne rozumowanie, iż w kraju nadwyżek produktów rolnych, w kraju o niekorzystnym stosunku liczbowym konsumentów miejskich do producentów wiejskich, tylko odcinkowo możliwe jest stworzenie i utrzymanie poziomu cen, niezależnego od ruchu cen światowych. Tym się też tłumaczy, że pomimo wagi, przywiązywanej do problemu udziału rolnictwa w dochodzie społecznym, dopiero w warunkach narastającego ożywienia u nas i na świecie, względnie—jeśli chodzi o ceny hodowlane—wyprzedzając o niewielki okres czasu mocniejszą tendencję na świecie, udało się uzyskać poprawę.

Niewątpliwie jednak należy równocześnie uwzględnić fakt, że w związku z nasileniem przyrostu naturalnego na wsi liczebnie ludność rolnicza przez cały okres kryzysowy rosła tym silniej, że odpływ czy to do miast czy też na emigrację był praktycznie całkowicie zahamowany. Już w latach poprzednich coroczna nadwyżka rąk, zdolnych do pracy, a pracy na wsi nie znajdujących, nie mogła znaleźć ujścia poza wsią, przyrost ludności miejskiej nie był w stanie pochłonąć całkowitego przyrostu naturalnego kraju, następowało zagęszczenie przeludnienia wsi. Proces ten w czasie kryzysu jeszcze się zaostrzył. Na tle tych dwu konstatacji, a więc stwierdzenia iż dopiero w ostatniej fazie notujemy objawy zwiększania się dochodu społecznego w rolnictwie i że wzrost tego dochodu odbywa się przy równoległym silnym wzroście ludności wiejskiej—staje się jasnym, że postulat zwiększenia dochodu społecznego rolnictwa nie jest osiągnięty w tej mierze, aby można było uznać go za wygasły na tle dotychczasowych objawów poprawy koniunkturalnej, aby kwestię poziomu dochodu społecznego, przypadającego rolnictwu, można było uważać za zagadnienie, które ma się rozwiązywać samo przez się, tylko w ramach ogólnej troski o rozwój życia gospodarczego w Polsce. Teza ta wydaje się tym słuszniejsza, że zagadnienie udziału rolnictwa w dochodzie społecznym jest nie tylko wytworem kryzysu, gdyż nie tylko kryzysowe czynniki złożyły się na zachwianie równowagi, lecz oddziaływał tu cały szereg czynników starszych niż kryzys, a jedynie w okresie kryzysu uwydatnionych.

Przechodząc z kolei do zagadnienia dalszego dążenia do zwiększenia dochodu społecznego rolnictwa, musimy sobie powiedzieć, o ile okres kryzysu przygotował nas do tego zadania. Jest to drugie z postawionych na wstępie zadań polityki rolniczej—dążenie do stwarzania dalszych możliwości rozwojowych. Pod tym względem w szeregu punktów obserwacja rzeczywistości pozwala nam dać odpowiedź pozytywną. W przeciwieństwie do tego, co obserwujemy w niektórych innych dziedzinach gospodarki, w przeciwieństwie do tego, co obserwujemy w rolnictwie niektórych krajów, najbardziej zaawansowanych w rozwoju gospodarczym—zdolność produkcyjna rolnictwa w Polsce nie uległa zmniejszeniu, a jednocześnie warsztaty rolne potrafiły w pewnej przynajmniej mierze przystosować się do pracy przy niższym poziomie cen, potrafiły zracjonalizować swe koszty produkcji. Jest to niewątpliwie wiel-

ki sukces i zbędne jest tu rozważać, w jakiej mierze zawdzięczamy go czynnikom strukturalnym, w jakiej zaś — polityce gospodarczej. Niewątpliwie, struktura rolnictwa polskiego, opartego o drobne, niekapitalistyczne warsztaty, była czynnikiem poważnie przeciwdziałającym spadkowi produkcji pomimo nierentownych cen. W rolnictwie naszym, pracującym w znacznej mierze na własne — poza-rynkowe — potrzeby, w warsztatach, gdzie głównym kosztem produkcji jest własna praca — nierentowny poziom cen nie wywoływał tendencji do kurczenia produkcji celem zmniejszenia kosztów i podniesienia cen — tendencji, typowych dla kapitalistycznie zorganizowanej gospodarki. Niewątpliwie również pewna rola przypada rządzeniom, które zapobiegały dewastacji warsztatów, przeciwdziałały silniejszemu jeszcze spadkowi cen, jeśli zaś chodzi o lata ostatnie to na szczególną uwagę zasługuje podtrzymanie cen hodowlanych w ubiegłym roku, które zapobiegło oczekiwanemu cyklicznemu zmniejszeniu się pogłowia trzody chlewnej, zapewniając nam utrzymanie zdolności produkcyjnej na miarę rosnących możliwości zbytu. Nie wchodząc w bliższe szczegóły, stwierdzić należy, że w produkcji polowej długi okres nierentownych cen ziół nie załamał obszaru obsiewu, jeśli zaś chodzi o wydajność, to wpływ czynnika zmniejszenia kosztowniejszych nakładów, jak np. nawozy sztuczne, był w wysokim stopniu kompensowany przez działanie innych czynników. W produkcji hodowlanej uniknęliśmy nie tylko ilościowej, ale i jakościowej dewastacji pogłowia. Wreszcie — co jest niezmiernie ważne — aparat przetwórstwa i obrotu, ściśle z rolnictwem związany, ucierpiał wprawdzie poważnie w okresie kryzysu, reorganizuje się jednak w szybkim tempie. Mleczarstwo np. staje dziś u progu nowej fazy, opartej na mocnych i racjonalnych podstawach. Przetwórstwo mięsne ma już dziś prawo rejestrować poważne sukcesy, osiągnięte w dobie kryzysu, i daje wszelkie podstawy do liczenia na dalszy postęp i rozwój.

Stwierdziliśmy wyżej, że pomimo częściowego tylko zrealizowania dążeń do zwiększenia dochodu społecznego, rolnictwo w okresie kryzysu pod względem zdolności produkcyjnej przygotowane jest do nowej fazy koniunkturalnej niegorzej niż do faz poprzednich. Nie jest to jednak jedyny element, na którym moglibyśmy opierać rozważania, dotyczące przyszłości. Trudności przewidywania tempa i zakresu oczekującej nas zmiany koniunkturalnej są bardzo znaczne ze względu na złożony charakter, przeżytego przez nas wieloletniego przesilenia koniunkturalnego. Gdybyśmy mieli do czynienia z kryzysem o klasycznym przebiegu, z kryzysem, któryby się „sam wyszumiał”, z kryzysem, któryby się zakończył automatycznie poprzez samorzutne procesy likwidacyjne, bez interwencji Państwa, bez świadomego nakręcania koniunktury w szeregu krajów i wreszcie bez udziału i wpływu momentów specjalnych, jak np. zbrojenia — zadanie byłoby łatwiejsze i prostsze. W rzeczywistości jednak pomimo zakończenia okresu kryzysowego, pomimo poważnego spadku zapasów i wyraźnej tendencji zwykłej w zakresie produkcji, obrotów i cen w całym świecie, pewne kryzysowe pozostałości trwają po dzień dzisiejszy, utrudniając przewidywania.

Jeśli chodzi o likwidację skutków kryzysu w samym rolnictwie, to na uwagę zasługuje tu np. zagadnienie zadłużenia. Zgodnie ze swymi założeniami akcja oddłużeniowa przesunęła w czasie moment rozwikływa-

nia wężła stosunków wierzycielsko-dłużniczych z okresu depresji koniunkturalnej na okres poprawy. Dzięki akcji oddłużeniowo-moratoryjnej, a raczej przy współdziałaniu tej akcji, nie nastąpiły w szerokiej skali procesy likwidacji zadłużenia w klasycznej formie zmiany właściciela zadłużonego warsztatu oraz dokonania definitywnych odpisów po stronie wierzyciela. Jest rzeczą oceny, której nie zamierzam tu podejmować, ustalenie, czy ciężar zadłużenia — niewątpliwie nadmierne — w czasie kryzysu — jest taki, iż rozwikływanie stosunków dłużniczych przy podniesionym poziomie cen rolnych i zwiększonej dochodowości rolnictwa, będzie mogło przebiegać w sposób, nie wywołujący komplikacji, czy też przeciwnie — nawet przy poprawie sytuacji w rolnictwie wypadki przeciążania zobowiązaniami dłużnymi będą mniej lub więcej częste.

Przy ocenie perspektyw koniunktury w grę wchodzi zresztą nie tylko kryzysowe niezlikwidowanie dotychczas pozostałości. W pierwszym rzędzie elementów od nas niezależnych, a jednak posiadających wpływ decydujący na rozwój sytuacji w naszym rolnictwie, postawić musimy potężne w latach kryzysu rozbudowany system ograniczeń obrotu międzynarodowego. System ten utrudnia wzajemne „zarażanie się” poprawą koniunktury, hamuje ekspansję produkcyjną w krajach bardziej uzależnionych od eksportu, a jednocześnie rodzi odcinkowe przerosty w krajach, które nie chcą czy nie mogą uchylić ograniczeń obrotu. Gdyby ograniczenia w obrocie międzynarodowym były jedynie skutkiem trudności kryzysowych, wolno byłoby mniemać, że rozwój koniunktury usunie je w znakomitym stopniu. W rzeczywistości jednak ograniczenia te zrodzone są również przez tendencje autarkiczne, oparte w dużej mierze o czynniki pozagospodarcze, a więc niezależne od procesów koniunkturalnych. Ponadto dla szeregu krajów, a w tym również dla Polski, ograniczenia w zakresie obrotu towarowego są tylko zjawiskiem wtórnym, prostą konsekwencją niezależnych od danego kraju ograniczeń międzynarodowego ruchu kapitałów i międzynarodowej migracji ludzkiej. Stąd też możliwości rozluźnienia obrotu międzynarodowego zależne są nie tylko od automatycznego postępu koniunktury, lecz i od szeregu wyżej wzmiankowanych czynników, co właśnie utrudnia przewidywanie, w jakim tempie i w jakiej mierze można byłoby na nie liczyć.

Na tle rozważań powyższych znajduje, jak sądzimy, potwierdzenie teza, zamieszczona na wstępie niniejszego artykułu, iż w zakresie celów zasadniczych polityki rolniczej nie nasuwa się potrzeba rewizji, pomimo zmian zachodzących w sytuacji koniunkturalnej. Pewne natomiast zmiany musimy zarejestrować w sposobie rozwiązywania zagadnień oraz w zakresie wagi, jaką musimy przywiązywać do poszczególnych problemów. Jako przykład pewnej modyfikacji rozwiązania można wymienić politykę cen rolniczych. Jeśli dotychczas akcja podtrzymywania cen rolnych musiała być prowadzona wbrew automatycznym tendencjom koniunkturalnym — to dziś przebiega ona równoległe do tych tendencji, co niejednokrotnie pozwala niejako „zastąpić” świadome i połączone z ofiarami działanie Państwa przez proste wykorzystanie zwykłej koniunktury światowej. Przykładem tego jest np. dziedzina zwrotów cel przy eksporcie zboża, gdzie redukcja świadczeń Skarbu nie tylko nie pociągnęła za sobą obniżki ceny, ale łączy się z jej wzrostem. Dodać należy, że polityka cen rolnych ma w tej chwili zadanie niezmiernie złożone i trudne. Jeśli bowiem pozostaje nadal w pełni aktualny

postulat dążenia do zwiększenia udziału rolnictwa w dochodzie społecznym, to jednocześnie zachodzi konieczność harmonizowania polityki rolniczej z całością polityki koniunkturalnej Rządu, której treścią jest dążenie do tego, ażebyśmy nie stanęli do międzynarodowego wyścigu cen, ażebyśmy pomimo utrzymania stałości waluty zachowali umiarkowany poziom cen, licząc raczej nawet na to, iż na tle ożywienia koniunktury w świecie nastąpi wyrównanie poziomu cen w Polsce i w krajach, które przeprowadziły dewaluację.

Wspomnieliśmy wyżej, iż w zakresie zadań najbliższego okresu w porównaniu z etapem minionym pewną różnicę stanowić musi, jeśli się tak można wyrazić, odmienne nieco rozłożenie akcentów, zwiększenie wagi, przywiązywanej do niektórych problemów. Mamy na myśli te poczynania, które wiążą się nie tylko z uzyskaniem doraźnego efektu w zakresie dzisiejszej sytuacji rolnictwa, ale prowadzą do trwałych, strukturalnych korzystnych zmian. Obok rozwijającej się akcji agrarnej czołowe miejsce zajmuje tu akcja inwestowania na wsi oraz sprawa rozwoju form organizacyjnych, zapewniających korzystniejsze warunki zbytu produktów rolnych. Wynika stąd szereg wtórnych problemów, takich, jak kwestia poziomu cen artykułów, nabywanych przez rolnictwo na inwestycje rolnicze, jak kwestia form i warunków kredytu, uzyskiwanego na cele inwestycyjne itp. W zakresie obu tych zagadnień mamy dobrze w pamięci niedawne doświadczenia kryzysowe i dlatego sądzić można, że w tych dziedzinach zostaną szeroko uwzględnione te wnioski, jakie zarysowały się na tle doświadczeń kryzysowych. Natomiast jeśli chodzi o zagadnienie rozwoju przetwórstwa i obrotu produktami rolnymi w formach, ściśle łączących te fazy gospodarcze z fazą produkcji w warsztacie rolnym, to pomimo wieloletniego, bogatego i cennego kapitału doświadczenia, zgromadzonego przez spółdzielczość,

dopiero w toku ostatniego wyjątkowo przewlekłego i dotkliwego kryzysu znaczenie problemu organizacji zbytu i przetwórstwa zostało w dostatecznej mierze uwypuklone—tak, że problem ten staje dzisiaj jako zadanie nowe, nie co do treści wprowadzie, ale co do skali. Ponieważ jednak pod względem treści zagadnienie to jest już dość głęboko przepracowane przez istniejący aparat spółdzielczy i ponieważ twarda lekcja kryzysu bez wątpienia przez aparat ten została w znacznej mierze wykorzystana dla zdobycia nowych obserwacji i wytworzenia nowych koncepcji organizacyjnych—można, jak się zdaje, liczyć na rozwiązanie tego trudnego problemu, tym trudniejszego, że wymaga on pełnego współdziałania i zrozumienia czynnika państwowego i społecznego.

Gdyby chodziło o znalezienie ogólnego określenia dla całości zadań najbliższego okresu, to w przeciwieństwie do utartego terminu „walka z kryzysem”, który określał czołowe zadanie minionego etapu—należałoby dziś użyć terminu „wykorzystanie poprawy koniunkturalnej”. Świeże doświadczenie kryzysowe wskazuje nam, jakie znaczenie w zakresie czysto zdawałoby się koniunkturalnych problemów mają zagadnienia o charakterze wyraźnie strukturalnym, wskazuje nam również, że istotnie skuteczna jest walka z kryzysem wtedy, kiedy prowadzona jest zanim się jeszcze kryzys rozpocznie, wtedy kiedy nie jest walką ze skutkami, a zapobieganiem ewentualnym przyczynom. To też określenie „wykorzystanie poprawy koniunkturalnej” rozumiemy w tym sensie, iż nie chodzi tu jedynie o doraźną poprawę bytu milionowych mas rolników, lecz również o dokonanie w warunkach poprawiającej się koniunktury tych zmian strukturalnych, organizacyjnych, które uodporniłyby rolnictwo na przyszłą niekorzystną fazę koniunktury.

Cz. Bobrowski

POLSKA W KONIUNKTURZE ŚWIATOWEJ W 1936 R.

SKOŃCZYŁ SIĘ rok, który w gospodarstwie zarówno światowym jak i polskim określić można jako rok bezsprzecznej poprawy po długoletnim okresie kryzysu i meta-kryzysu. Warto jest zatem przypatrzeć się bliżej warunkom, w jakich poprawa ta dokonuje się na świecie, i sytuacji, w jakiej na jej tle się znajdujemy. Dane z natury rzeczy nie mogą być kompletne. W tej chwili nawet danych za listopad dla wielu krajów jeszcze brak. To jednak, co udaje się stwierdzić już za okres styczeń—październik, wyraźnie określa ogólny „trend” całoroczny. Zwłaszcza, iż kierunek rozwoju koniunkturalnego nie może nastrożać żadnej wątpliwości.

Jeśli mówimy, że rok 1936 jest pierwszym rokiem niewątpliwie poprawy w gospodarstwie światowym, to nie znaczy to, oczywiście, aby już w latach poprzednich znamiona poprawy tej nie występowały w zakresie pewnych organizmów gospodarczych z mniejszym lub większym nasileniem. Nieraz zresztą w studiach koniunkturalnych, dokonywanych w czasie lat ubiegłych, określano te wzrosty koniunkturalne jako tzw. koniunktury wyspowe—nie powiązane nawzajem między sobą wspólną nicią jednolitego kierunku w górę. Dowodem tej różnorodności w kształtowaniu się poszczególnych koniunktur narodowych były wszystkie nieomal wskaźniki życia gospodarczego poszczególnych

krajów. Przy wskaźniku bazowym produkcji przemysłowej w 1928 r. = 100 dla wszystkich krajów wskaźnik tejże produkcji za 1935 r. wahał się od 288·2 dla Z. S. R. R. (wyniki planu 5-letniego), 141·8—dla Japonii, 126·9—dla Szwecji, 125—dla Finlandii itd. itd.—aż do 66·3 dla Holandii, 66·4—dla Polski, 67·4—dla Francji i 69·9—dla Czechosłowacji. Rozpiętości były, jak widać, olbrzymie, zwłaszcza, iż koniunktura przemysłowa we Francji i Holandii miała tendencję wyraźnie spadkową (wskaźnik polski podnosił się już wówczas ze swego głębokiego „dna” w 1932 r. i był wyższy już wówczas o dobre 24%), podczas gdy wskaźniki krajów innych wykazywały koniunkturę rosnącą. W innych wskaźnikach rozbieżności były identyczne.

Nikt zatem nie decydował się jeszcze przed rokiem określać owych lokalnych „popraw” koniunkturalnych jako prekursorów końca depresji. Spodziewano się jeszcze ciągle nowych wstrząsów. Zaostrzona sytuacja w polityce międzynarodowej i groźby wojenne nakłaniały wielu obserwatorów do przerzucania na zbrojenia wytłumaczenia w dużej mierze owych wspaniałych koniunktur. Wystarczy chociażby przypomnieć raport Dyrektora Międzynarodowego Biura Pracy, który ukazał się z wiosną ub. r., a był przesiąknięty bardzo wyraźnym pesymizmem. A w wydawnictwie Se-

ekretariatu Ligi Narodów o rozwoju sytuacji gospodarczej świata znajdujemy (pisane w marcu) najprzód długie wywody o rozwoju zbrojeń i ich wpływie na „przejściowe” ożywienie gospodarcze w niektórych krajach a następnie ogólną opinię, wyrażoną tymi słowami:

„...W wielu krajach poprawa trwa w dalszym ciągu, ale posiada różną wartość i często ogranicza się do rynku wewnętrznego. Można przypuszczać (concevoir), że ta wewnętrzna poprawa wyjdzie wreszcie poza ramy rynku wewnętrznego... Niemniej jednak umyślnie wszyscy zasklepiają się w wyczekiwaniu—zamiast próbować reorganizacji gospodarstwa międzynarodowego. A tymczasem czynniki destrukcyjne mnożą się—i zachodzi pytanie, czy nie uda im się spowodować nowych zachwiań równowagi, zanim powolny wzrost sił gospodarczych nie stworzy nowej równowagi...”

Nie cytujemy dalej, bo nastrój niepewności i braku przekonania, bijący z tych kilku zdań, jest aż nadto widoczny. Jakaż różnica pomiędzy nim i oceną, zawartą w tym samym tomie, ale w jego zakończeniu (pisany w sierpniu ub. r.), omawiającą sytuację, jaka istniała na świecie z końcem lipca ub. r.? W ciągu tych kilku miesięcy nastroje uległy zasadniczej zmianie. Bo oto czytamy:

„Co do okresu, który minął dopiero co, wydaje się oczywiste, że szeroki wzrost działalności gospodarczej, stwierdzony w szeregu dziedzin, jest w mniejszym stopniu, niż się na ogół przypuszcza, wynikiem już dokonanych zbrojeń... W istocie poprawa daje się odczuć najsilniej w krajach, gdzie zbrojenia dotychczas odgrywały minimalną rolę. Ten wzrost działalności gospodarczej stanowi fazę normalnej ekspansji cyklu ekonomicznego po okresie depresji... Rozpiętości cen zmierzają do wyrównywania się, gdyż zapotrzebowania równoważą się w bardziej zadowolający sposób. W obszernym sektorze objętość handlu międzynarodowego ma nareszcie tendencję do wzrostu...”

Poprawa jednak jest ciągle nierównomierna. „W wielu najważniejszych krajach handlowych—czytamy dalej—a zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych, poprawa, zdaje się, zaczyna dopiero się potwierdzać, i najbliższe perspektywy przewidują wzrost działalności gospodarczej. W innych krajach szeroko zaczerpnięto już z rezerw gospodarczych i finansowych, i wydaje się, że poprawa nie będzie mogła posunąć się inaczej niż na skutek nowego impulsu z zewnątrz. W innych jeszcze—korzyści, wynikające z bardziej przychylnych stosunków gospodarczych z zagranicą, wydają się w dużej mierze wyczerpane. W tymże czasie niepewności gospodarcze, finansowe, polityczne w dalszym ciągu powodują nagle wędrowki kapitałów, które wprowadzają pewne zamieszanie do stosunków pomiędzy głównymi państwami handlowymi. Nie mniej jednak nierówności te stanowią wahania, towarzyszące ruchowi wwyż. Zasadniczą tendencją produkcji, cen i handlu jest zwyczaj, a naprężenia gospodarcze charakteru międzynarodowego są o tyle tylko niebezpieczne, o ile mogłyby się stać dość silne, aby przeszkodzić temu wzrostowi”.

Krótko mówiąc, w opinii międzynarodowej (boć właśnie cytowane wydawnictwo Sekretariatu niewątpliwie tę opinię odzwierciedla) zaszły w ciągu środkowych miesięcy ub. r. duże zmiany na rzecz optymizmu. Groźba wojny została w pewnym stopniu rozładowana, a tendencje koniunkturalne wykazały bardzo silny wzrost. Nie ma już obecnie wątpliwości, że koniunktura

nie jest czasowa, że istotnie całość gospodarstwa światowego poczyną dążyć po krzywej zwykłej. Przyjrzyjmy się szczegółom—i znajdziemy w nich miejsce gospodarstwa polskiego.

Zacznijmy od rozwoju produkcji przemysłowej w niektórych krajach. Jeśli porównamy wskaźniki jej (przy poziomie z 1929 r. = 100) we wrześniu ub. r. i w tymże miesiącu 1935 r., otrzymamy następujące zestawienie:

	Wrzesień 1935	Wrzesień 1936
Niemcy	102.0	110.4
Dania	123.0	134.0
Stany Zjedn.	74.8	91.7 (sierpień)
Finlandia	120.8	140.8
Francja	67.4	68.1
Japonia	141.0	153.7
Polska	68.3	75.0
W. Brytania	103.1 (III kwart.)	115.6 (III kwart.)
Szwecja	128.2	135.8

Wzrost wskaźników jest zatem powszechny. Dotyczy on zarówno tych krajów, w których podnosiły się już one poprzednio, jak i tych, gdzie dopiero w ub. r. rozpoczął się wyraźny zwrot ku górze. Inna rzecz, że rozwój produkcji przemysłowej w krajach, gdzie koniunktura zwykła trwała już poprzednio, odbywa się obecnie w tempie nieco zwolnionym. Tak np. wskaźnik produkcji brytyjskiej za IV kwartał 1935 r. wynosił już 112.4 i różnił się od III kwartału tegoż roku o przeszło 9 punktów. Od tego czasu w ciągu 3 kwartałów ub. r. posunął się w górę niewiele więcej niż o 3 punkty. Wskaźnik szwedzki podniósł się w rozpatrywanym okresie rocznym o 7 punktów, wskaźnik duński—o 11. Tymczasem w Stanach Zjednoczonych wzrost wynosi (w okresie 11 miesięcy) prawie 17 punktów, czyli nieomal 25%; tu koniunktura narasta szybko. W najgorszym położeniu jest Francja, gdzie wskaźnik po przejściowej zwyczajce w połowie ub. r. następnie znowu lekko opadał.

Polski wskaźnik produkcji przemysłowej wzrasta stosunkowo powoli. Niemniej jednak posunęliśmy się w omawianym okresie naprzód o dobre 10%. Stosunkowo zatem produkcja nasza wzrosła silniej od niemieckiej i krajów „bloku szterlingowego” (z wyjątkiem jednej Finlandii). Zapamiętajmy sobie to dobrze, gdyż posiada to dla nas bardzo wymowne znaczenie. Zaczynamy powoli doganiać kraje, znajdujące się na fali wysokiej koniunktury. Robimy to o wiele wolniej od Stanów Zjedn.—ale prędzej niż taka np. Francja (i Holandia). Dlaczego jednak wzrost ten idzie powoli, pozwolimy sobie odpowiedzieć pod koniec naszych uwag—wówczas, gdy przejdziemy po kolei wszystkie główne elementy światowej i naszej koniunktury.

Następnym z kolei elementem są, oczywiście, ceny. Weźmy również wskaźniki ich przy ogólnej bazie przeciętnego poziomu za 1929 r. = 100. Porównując ich rozwój w poszczególnych krajach w tym samym co wyżej okresie wrzesień 1935 ÷ wrzesień 1936 r., otrzymamy zestawienie następujące:

	Wrzesień 1935	Wrzesień 1936
Niemcy	74.6	76.2
Belgia	4.9	69.0
Stany Zjedn.	84.7	84.5
Francja	53.0	73.2 (październik)
Holandia	62.0	68.2
W. Brytania	78.5	84.6
Szwajcaria	65.3	68.5
Szwecja	82.1	87.1
Polska	56.3	56.4

Powyższe krótkie zestawienie wymaga pewnych komentarzy. Przede wszystkim wykazuje ono ruch wskaźnika cen w pieniądzu krajowym (a więc nie w złocie), co ma znaczenie dla porównania poszczególnych wskaźników z ich „złotową” bazą 1929 r. Przy uwzględnieniu tej poprawki wskaźnik w złocie cen brytyjskich wynosiłby np. we wrześniu ub. r. nie 84·6, ale 49·5, gdyż kurs funta był wówczas niższy od paritetu złota o przeszło 41%. Nie o to jednak w tej chwili nam chodzi. Przemiany w poziomie cen, jakie zaszły w ciągu roku od września 1935 r. do września ub. r., wykazują się najwyraźniej we wskaźnikach brytyjskim czy szwedzkim, a więc tych krajów, których waluty w omawianym okresie nie ulegały już żadnym fluktuacjom. Wzrost cen jest wyraźny. W W. Brytanii wynosi on jakieś 9%, w Szwecji—nieco mniej. Tendencja ta utrzymuje się zresztą i nadal. Jest ona szczególnie wyraźna w krajach, które zdevaluowały swój pieniądz we wrześniu ub. r. Tak np. wzrost wskaźnika we Francji (we frankach papierowych) dowodzi, iż w ciągu miesiąca po dewaluacji franka francuskiego o 30% ceny francuskie w złocie stały na poziomie wskaźnika 51·2, czyli na wysokości z lipca 1935 r. Dowodzi to najdotychczas „skonsumowania” dewaluacji wzrostem cen, a—co za tym idzie—i nieudania się całej operacji.

Na tle tej powszechnej tendencji do zwyczajki cen należy wyraźnie uwypuklić niezmienny nieomal zupełnie wskaźnik cen w Polsce. Wbrew wszelkim przepowiedniom okazuje się, iż przy odpowiednio prowadzonej polityce pieniężnej i dostatecznej giętkości w stosunkach handlowych z zagranicą, można w takim kraju, jak Polska, gdzie ceny rolnicze (wpływające decydująco na wskaźnik kosztów utrzymania) znajdują się ciągle na bardzo niskim poziomie, utrzymać przez czas dłuższy, a potem hamować zwyczajkowy ruch cen, dopóki tylko to stanie się potrzebne. Nie od rzeczy będzie ponadto stwierdzenie, iż główna „haussa” w cenach światowych tyczy się przede wszystkim produktów, w których mamy nadwyżki wywozowe (zboża, węgiel, produkty hodowlane itd.), podczas gdy towary, z reguły przez nas przywożone z zagranicy, drożeją stosunkowo wolniej. To pozwala nam w dużej mierze utrzymywać równowagę bilansu handlowego przy jednoczesnym niepodrażaniu w sposób gwałtowny produkcji, pracującej na zagranicznym surowcu.

Przechodząc z kolei do obrotów międzynarodowych, konstatujemy z łatwością, iż uległy one w ciągu ostatniego roku wyraźnemu wzrostowi. Wartość obrotów Europy wzrosła w okresie styczeń—sierpień ub. r. w porównaniu z tymże okresem 1935 r. o przeszło 8%, na co złożyły się, oczywiście, zarówno wzrost samych obrotów, jak i zwyczajka cen. Że nie jest to tylko zwyczajka cen—dowodzą tego liczby objętości obrotów, które rosły w poszczególnych krajach również. W sumie dla wszystkich krajów Europy—z wyjątkiem Albanii, Islandii, Włoch (brak statystyk) i Hiszpanii (wojna domowa)—przywóz we wspomnianych 8 miesiącach wzrósł do zł 40·5 mild. (w tymże okresie 1935 r.—zł 37 mild.), wywóz zaś—do zł 31·1 mild. (wobec zł 29 mild. w 1935 r.). Charakterystyczne jest przy tym, że wzrost obrotów tyczy się nie tylko krajów, stosujących liberalną politykę handlową (jak np. „blok szterlingowy”), ale również i krajów o bardzo niejednokrotnie ostrych ograniczeniach handlowych i dewizowych. Tak np. przywóz Niemiec wzrósł w ub. r. w stosunku do 1935 r. (mówimy ciągle o pierwszych 8 miesiącach) o zł 83 miln., wywóz zaś—o zł 784

miln. Przywóz Węgier zwiększył się o zł 93 miln., wywóz zaś—o prawie zł 188 miln. Oczywiście, jednak główny wzrost przywozu przypada na kraje „bloku szterlingowego”, a przede wszystkim na W. Brytanię, gdzie wzrost przywozu w omawianym okresie sięga nieomal zł 2 mild. Belgia przywozła towarów za zł 280 miln. więcej niż w 1935 r., Dania zwiększyła przywóz o ok. zł 85 miln., Finlandia—o zł 74 miln., Norwegia o przeszło zł 91 miln., Szwecja—o zł 168 miln. Wreszcie Francja, jakkolwiek zupełnie na uboczu stojąca od „bloku szterlingowego”, wykazuje na skutek swej inflacyjnej polityki wyraźny wzrost przywozu (w omawianym okresie wartość jego wzrosła o przeszło zł 557 miln.) przy jednoczesnym spadku wywozu, co powoduje duże saldo ujemne (za wspomniany okres ub. r. wynosi ono przeszło zł 2·1 mild. wobec zł 1·3 mild. w tymże okresie 1935 r.).

Obrót zagraniczny Polski rozwija się na tym tle ogólnym całkowicie normalnie. I my mamy do zanotowania znaczniejszy wzrost przywozu (zarówno ilościowy jak i wartościowy), któremu jednak odpowiada—mniejszy wprawdzie, ale mimo to dotrzymujący na ogół kroku—wzrost wartości wywozu. Ilościowo wywóz niewątpliwie nieco się skurczył—co jednak zostało wyrównane wzrostem cen naszych głównych artykułów eksportowych.

Na tych kilku głównych przykładach koniunkturalnych widać niezbitcie, iż ów „ruch wzwyż”, o którym mówił w lipcu Sekretariat Ligi Narodów, trwa obecnie w dalszym ciągu, a nawet (w ostatnich już tygodniach i miesiącach) przybierać zaczyna na sile. Uspokojenie polityczne raczej wzrasta. Kocioł hiszpański, mimo wielu pesymistycznych przewidywań, nie wywołał dotąd szczególnie groźnych konsekwencji międzynarodowych. Toż samo wydaje się chwilowo stwierdzać nowy zatarg w Chinach. Na odwrót—powstaje wyraźne odprężenie na morzu Śródziemnym (W. Brytania—Włochy) jak i—powoli—w Europie Zachodniej. Nie jesteśmy optymistami w zagadnieniach, które nie stanowią głównego przedmiotu naszego zainteresowania, ale z obserwacji rozwoju koniunktury gospodarczej w ostatnim czasie wydaje się, iż wpływ niepokoju międzynarodowych na „business” światowy poczyna jak gdyby maleć.

Na odwrót—nie ziściły się nadzieje tych, którzy widzieli w dewaluacji walut zachodnich, dokonanej z końcem września ub. r., zapowiedź szybkiej likwidacji skutków kryzysu międzynarodowego w obrocie—zarówno towarów, jak i przede wszystkim kapitałów. Pod tym względem doświadczenia ostatnich tygodni stwierdziły ponad wszelką wątpliwość, iż wyrównywanie różnych w skali międzynarodowej poziomów cen w poszczególnych krajach przez „alignement” pieniądza krajów o wyższym poziomie cen w złocie nie daje w fazie zwyczajkowej międzynarodowej koniunktury spodziewanych rezultatów. Przykład Francji, która już po 2 miesiącach od daty dewaluacji miała całkowicie skonsumowaną swoją marżę dewaluacyjną, jest pod tym względem wysoce wymowny. Inne kraje, które poszły wówczas za jej przykładem, idą w tymże kierunku może nieco wolniej, ale zawsze z wyraźną tendencją wyrównywania marży tej w okresie nieco dłuższym.

Ten stan rzeczy, połączony z ową diagnozą, którą podaliśmy na wstępie naszych uwag, a tyczącą się różnego stopnia nasilenia poszczególnych rozwojów koniunkturalnych w ramach organizmów narodowych,

sprawia, iż zaufanie do stabilizacji obecnego status quo monetarnego w Europie Zachodniej ciągle jeszcze nie powraca. Wynikiem tego jest stały odpływ kapitałów z rynków zachodnio-europejskich—ku Stanom Zjednoczonym, których pierwsze miejsce w liście dzierżycieli złota światowego zaczyna gwałtownie oddalać się od wszystkich innych krajów tej listy. W 1934 r. Stany Zjedn. przywozły „netto” z zagranicy złota za \$ 1·1 mild., w 1935 r.—za przeszło \$ 1·7 mild. W ciągu pierwszych 8 miesięcy ub. r. przywozy „netto” tego kruszcu do Stanów sięgnęły \$ 600 miln. Banki, zgrupowane w systemie Federal Reserve, wykazywały na koniec 1935 r. zapas złota w wysokości \$ 7 553 miln.; na dz. 30 września ub. r. wykazały one już \$ 8 335 miln. Ponieważ, jak powiedziałem, i po dewaluacji walut zachodnich ruch kapitałów z Europy do Stanów Zjedn. nie odwrócił się, a nawet przybrał na sile, stoimy wyraźnie zupełnie przed bardzo groźnym zjawiskiem wielkiej spekulacyjnej „haussy” w Stanach Zjedn.—haussy, która, jak widać chociażby z ruchu cen, do jesieni ub. r. nie była w pełni rozpoczęta. O rozmiarach tego ewentualnego „boomu” trudno sobie nawet w tej chwili wyrobić pojęcie. Faktem jest np., iż wskaźnik kursu 419 głównych akcji wzrósł w okresie styczeń—wrzesień ub. r. o 14% i znajdował się o prawie 50% wyżej przeciętnego wskaźnika za 1935 r. Inny wskaźnik 347 akcji, specjalnie przemysłowych, wzrósł we wrześniu ub. r. w porównaniu z okresem o rok wcześniejszym o z górą 30%. Widoczne jest zupełnie jasno, iż koniunktura amerykańska poczyną się dopiero „rozpędzać”, i że skutki tego mogą być dla równowagi gospodarczej świata równie pomyślne jak i perturbujące.

Ten najogólniejszy szkic sytuacji gospodarstwa międzynarodowego wskazuje dość dokładnie, iż linia polityki gospodarczej, prowadzonej przez Polskę, całkowicie odpowiada ogólnej atmosferze obecnej „koniunktury”. Napewno bowiem nie przyszedł jeszcze czas, aby cokolwiek zmieniać w naszym ustosunkowaniu się do świata zewnętrznego, znajdującego się wprawdzie niewątpliwie pod działaniem silnych prądów zwykłych, ale stojącego ciągle jeszcze przed pewnymi niespodziankami—czysto gospodarczej już natury. Rozwój koniunktury polskiej na tle koniunktury międzynarodowej wskazuje przede wszystkim, iż w zagadnieniu najważniejszym—kwestji poziomu cen w złocie w Polsce i na świecie—słuszną okazuje się teza, która przewidywała szybszy ich wzrost w krajach o bardziej zaawansowanym rozwoju koniunkturalnym niż w Polsce. W szczególności szybkie „doganianie” cen w złocie w krajach, które usiłowały swój poziom cen obniżyć przez dewaluację, jest tezy tej najlepszym potwierdzeniem. Ponieważ jednocześnie—przy niewątpliwiej poprawie ogólnopolitycznych, a nawet i czysto gospodarczych warunków dla nowej koniunktury światowej w porównaniu np. z okresem sprzed roku—koniunktura ta nie nabrała swego pełnego wyrazu i nie rozwiązała szeregu tego rodzaju kapitałnych dla niej zagadnień, jak pełna stabilizacja walut, uregulowanie zadłużenia międzynarodowego, wznowienie międzynarodowego obiegu kapitałów itd. itd.—stanowisko wyczekujące, jakie zajmuje nasza polityka gospodarcza, i staranie się (ze skutkiem) o „urządzenie” możliwie najdogodniej naszego własnego i skromnego wzrostu koniunkturalnego w ramach, przynależnych nam w tej chwili na świecie—jest jedynie właściwe.

tl.

KILKA UWAG W SPRAWIE REORGANIZACJI ZARZĄDU PORTU GDYŃSKIEGO

REORGANIZACJA administracji portu gdyńskiego już od dłuższego czasu jest gruntownie rozważana przez powołane do tego czynniki rządowe. Stanowi ona równocześnie przedmiot żywego zainteresowania sfer gospodarczych, które, zwłaszcza w ostatnich 2 latach, wystąpiły z szeregiem postulatów w tym zakresie, zgłaszając również i pewne konkretne propozycje.

Przyczyn aktualności tego zagadnienia szukać należy w dwóch grupach powodów. Przede wszystkim więc istnieją niewątpliwe trudności, z jakimi spotyka się dzisiaj w codziennym życiu zarząd portu gdyńskiego, a których źródłem jest prowadzenie administracji i eksploatacji portu w ramach ogólnych przepisów, obowiązujących wszelkie urzędy państwowe. Przepisy te siłą rzeczy nie mogą odpowiadać warunkom pracy, jakie narzuca bieg wypadków tak skomplikowanemu i czułowemu organizmowi gospodarczemu, jak port morski.

Drugim źródłem—o dużej zresztą sile potencjalnej—zainteresowań formą zarządu portu gdyńskiego jest stały wzrost jego znaczenia w naszym życiu gospodarczym i związane z tym coraz ściślejsze zazębianie się z działalnością portu interesów poszczególnych gałęzi naszego życia gospodarczego, wzgl. instytucyj, z tego życia wyłonionych. Poza tym Gdynia jest przez

nas traktowana nie tylko jako jeden z najbardziej aktywnych i ważnych ośrodków polskiego życia gospodarczego, lecz również jako najistotniejszy a zarazem symboliczny element dalszego rozwoju naszej samodzielności gospodarczej. Stąd też nie tylko wężły bezpośredniego interesu poszczególnych przedsiębiorstw lub instytucyj powodują, że każda wybitniejsza jednostka w naszym życiu politycznym i gospodarczym uważa za swój obowiązek nie tylko orientować się w sprawach portu gdyńskiego, lecz również posiadać i wypowiadać w tym zakresie własne swoje poglądy, a nawet dążyć do zdobycia wpływu i głosu przy załatwianiu ważniejszych zagadnień, związanych z jego życiem. Pomijam tu już ten moment, że funkcje, związane z zarządem portowym, w miarę rozwoju portu gdyńskiego, a zwłaszcza w wypadku nadania mu form zarządu handlowego, stawać się będą coraz bardziej atrakcyjnym terenem pracy zawodowej dla wielu jednostek.

W omówionych wyżej momentach należy szukać przyczyny, że w ubiegłych latach—obok projektów, stojących na gruncie stopniowego i ewolucyjnego usuwania istniejących w obecnej organizacji wad i braków, przy równoczesnym jednak zachowaniu dotychczasowego stosunku własności i decydującego wpływu Państwa na bieg pracy portu—wysuwane były i dysku-

towane również sugestie co do zupełnie zasadniczej, możnaby powiedzieć rewolucyjnej, zmiany dzisiejszego stanu rzeczy. Punkt ciężkości tej drugiej kategorii projektów spoczywał nie tyle na możliwych do przeprowadzenia w danym momencie praktycznych sposobach usunięcia istniejących braków, co na koncepcjach zasadniczych zmian ośrodka dyspozycji i wpływu, jako podstawowego warunku wszelkich innych reform.

Takie ujęcie zagadnienia zawiera być może zbyt jednostronny i jaskrawy skrót myślowy, tłumaczy ono jednak w sposób szczególnie jasny te trudności, jakie powstały na tle pogodzenia tych dwóch koncepcji oraz praktycznych metod przeprowadzenia usprawnienia administracji portu. Te różnice wpływały też hamująco na zrealizowanie samej reformy. Zresztą, zapoznając się tylko z niektórymi głosami, jakie były wypowiedziane na tle dyskusji nad sprawą reorganizacji portu gdyńskiego, można było mieć niejednokrotnie wrażenie, że chodzi tu raczej o walkę pewnych kierunków i doktryn ekonomicznych niż o konkretny, a życiowo niezbędny, akt reformy.

Wypowiadane przy tej okazji głosy były też powodem, że utarło się, zwłaszcza w mniej uświadomionych kołach naszego społeczeństwa, mniemanie, że obecny stan w administracji portu gdyńskiego powoduje nieobliczalne szkody zarówno dla życia samego portu, jak i stosunków gospodarczych kraju. Takie postawienie sprawy uważamy za zdecydowanie błędne, jakkolwiek, stwierdzamy, że—jak wynika to już z naszych dotychczasowych uwag—dzisiejsza forma zarządu portu gdyńskiego posiada pewne wady, które utrudniają, zwłaszcza na wewnątrz, prowadzenie administracji i eksploatacji portu. Za słuszością naszego stanowiska zdaje się niewątpliwie przemawiać zarówno sprawne przeprowadzenie przez administrację państwową samej budowy portu, jak i dotychczasowa działalność tego portu, która, jeżeli w obsłudze klienta wykazuje pewne wady i braki, to właśnie przede wszystkim w działach, które nie podlegają zarządowi portowemu. Wydaje się nam również, iż dużo słuszości posiada twierdzenie, że w porcie gdyńskim—zarówno pod względem rozmiarów wykonanych prac, jak i sprawności świadczonych usług—administracja portu wyprzedza znacznie dorobek inicjatywy prywatnej. Sprawiedliwość wymaga jednak zaznaczenia w tym miejscu, że, o ile organy państwowe mogły rozporządzać potrzebnymi na cele budowy i wyposażenia portu funduszami z budżetu Państwa, niezależnie od tego, czy inwestowany kapitał miał zapewnioną bezpośrednią rentowność i czy w danym momencie mógł znaleźć w innym miejscu bardziej korzystne zatrudnienie—to inicjatywa prywatna mogła rozporządzać niezbędnym kapitałem tylko wówczas, o ile zdołała mu zapewnić odpowiednie oprocentowanie. Tym się też tłumaczy, że jeszcze dzisiaj szereg bardzo poważnych zagadnień w porcie, których rozwiązania Państwo nie podjęło się bezpośrednio, czeka na swoich przyszłych realizatorów, z wyraźną szkodą dla żywotnych interesów portu.

Także wysuwane i niejednokrotnie specjalnie podkreślane twierdzenie, że przez reformę administracji portu zwiększy się również znacznie jego zdolność konkurencyjna—wymaga pewnego wyjaśnienia. Gdyby reorganizacja zarządu nie została połączona z równoczesnym rozszerzeniem zakresu jego działania, to sądzimy, że efekt jej bezpośrednio nie byłby wogóle odczuty przez klientelę portu. W wypadku zastosowa-

nia drugiej ewentualności, tzn. rozszerzenia zakresu działalności portu np. na roboty fizyczne itp., teoretyczne możliwości zwiększenia jego zdolności konkurencyjnej byłyby znacznie większe. Zresztą warto podkreślić, że dla ustalenia zdolności konkurencyjnej naszych portów, jak i portów, z którymi muszą one współzawodniczyć, o wiele większe znaczenie posiadają inne czynniki.

Na jednej z konferencji gospodarczych wybitny przedstawiciel naszego życia gospodarczego rzucił następującą niezmiernie trafną, a zarazem dowcipnie sformułowaną tezę: losy naszego przemysłu, jego zdolność konkurencyjna leżą na końcu pióra Ministra Komunikacji. Każdy, kto śledzi walkę, jaka toczy się ostatnio pomiędzy portami Bałtyku, morza Północnego i Adriatyku, przyzna, że aforyzm ten posiada szczególną wagę przy ocenie zdolności konkurencyjnej każdej z wchodzących w rachubę grup portowych. W gdyńskich warunkach dalszą kolejność należałoby przyznać sprawie połączeń żeglugowych i ich polityce frachtowej, rozbudowie aparatu handlowego, uproszczeniu, wzgl. potanieniu formalności i usług, wykonywanych w porcie przez szereg urzędów i instytucji, unormowaniu spraw ekspedycji itd.

Warto jest jeszcze zwrócić uwagę na następujący moment. Ciągłe powracanie do sprawy zmiany formy zarządu portu gdyńskiego oraz podkreślanie jej obecnej tymczasowości oraz przejściowości jest niewątpliwie dla życia portu szkodliwe. Absorbując bowiem ono zbędnie energię i zainteresowania najbardziej aktywnych jednostek, odsuwa załatwienie szeregu ważnych spraw do czasu powzięcia decyzji co do takiego lub innego sposobu rozwiązania sprawy reorganizacji, stwarza domniemanie, że z chwilą przeprowadzenia reformy znikną automatycznie istniejące dziś niedomaganie, co z kolei wpływa na pewien stan inercji i wyczekiwania. Wyliczone wyżej powody, jak i przeprowadzona już w ciągu ostatnich lat wymiana poglądów na temat reorganizacji zarządu portu gdyńskiego—zdają się przemawiać za tym, że sprawa reformy dojrzała już do tego stopnia, aby ją rozstrzygnąć zdecydowanie w tę, czy inną stronę, przecinając tym samym wszelką dalszą dyskusję i wymianę zdań na temat najbardziej odpowiedniej dla portu gdyńskiego formy jego zarządu. Celem niniejszego artykułu, który oczywiście zawiera tylko subiektywne poglądy autora i który może w pewnych swych częściach spotkać się ze zdecydowaną krytyką, jest zebranie w pewną logiczną całość tych wszystkich ważniejszych problemów, które łączą się ze sprawą formy zarządu portu gdyńskiego, jak i naświetlenie tych momentów, które są mniej znane szerszemu ogółowi, wzgl. omawiane były tylko pod pewnym, a niekiedy może nawet jednostronnym, kątem widzenia.

Według zgodnej opinii autorów, zajmujących się problemem administracji portów morskich, z Brysson Cunninghamem¹⁾ na czele, nie ma jakiejś idealnej formy zarządu, która mogłaby być zastosowana do każdego portu—niezależnie od jego charakteru i indywidualnych warunków pracy. Co najwyżej, można mówić tylko o ustaleniu pewnych ogólnych zasad i wytycznych, które, oparte na rozsądnym wykorzystaniu doświadczeń, poczynionych w innych portach,

¹⁾Brysson Cunningham: Administracja portu—Przegląd systemów administracji portowej, stosowanych w różnych krajach. Warszawa 1928.

mogą stanowić poważną pomoc przy opracowywaniu form zarządu dla jakiegoś portu morskiego¹⁾.

Postulat rozważenia indywidualnych warunków pracy portu posiada szczególne znaczenie, jeżeli chodzi o Gdynię. Rola bowiem, jaką port ten spełnia w naszym życiu politycznym i gospodarczym, jest zupełnie wyjątkowa. Również tempo budowy Gdyni, duża szybkość, z jaką przestawiliśmy na drogę morską znaczną część naszego handlu zagranicznego oraz zmuszeni byliśmy tworzyć własny aparat handlowy, transportowy i usług pomocniczych—wytwarza szereg zupełnie specyficznych momentów, które muszą być brane bardzo poważnie pod uwagę przy ustalaniu form administracji portu gdyńskiego.

Szczupłość własnego wybrzeża w obecnych granicach Państwa Polskiego przesądza z góry stanowisko Gdyni, jako—obok Gdańska—jedynego handlowego portu narodowego Polski. Stąd staje się też zupełnie zrozumiałe, że do sprawy zarządu portu gdyńskiego podchodzić musimy zupełnie inaczej, niż np. Anglia lub Francja może traktować sprawy ustrojowe jednego nawet z ważniejszych swoich portów, którego usługi są jednak zawsze uzupełniane usługami innych portów, a dalszy rozwój niemal zawsze uwarunkowany sprawnością i taniością własnych usług.

W chwili obecnej urzędzenia przeładunkowe portu gdyńskiego obsługują blisko 50% naszego handlu zagranicznego—zarówno jeśli chodzi o jego ilość, jak i wartość; ogółem zaś drogą morską przez oba porty polskiego obszaru celnego kierujemy ostatnio blisko 80% ilości i przeszło 65% wartości naszych obrotów w handlu zagranicznym. Wprawdzie, jak zaznaczyliśmy, posiadamy drugi port we własnym obszarze celnym, z którego usług korzystamy i korzystać chcemy w przyszłości. Obiektywnym jednak warunkiem dla przeprowadzenia tego podstawowego założenia naszej polityki morskiej jest niewątpliwa konieczność ścisłego organicznego związania portu gdańskiego ze strukturą i rozwojem naszego życia gospodarczego. Pomijając nawet sprawę mieszanego charakteru zarządu portu gdańskiego, co ostatecznie nie wyklucza możliwości racjonalnej eksploatacji, zwłaszcza jeżeli się uwzględni uprawnienia neutralnego przewodniczącego Rady Portu, wysiłki nasze w kierunku uczynienia z portu gdańskiego drugiego portu narodowego napotykają dotychczas na trudności, mające swe źródło w fakcie, że port ten znajduje się na terytorium specyficznego tworów politycznego, jakim jest obszar W. M. Gdańska, z czym związany jest znowu szereg momentów natury politycznej i gospodarczej, jak nastawienie psychiczne i dążenia polityczne pewnej części ludności Gdańska, hamowanie rozszerzania polskiego stanu posiadania i polskiej przedsiębiorczości, różnorodność systemów monetarnych, odmienne ustawodawstwo skarbowe, ustawodawstwo pracy itd. Tym niemniej, niezależnie od spotykanych trudności w porcie gdańskim i sentymentu do Gdyni, musimy zawsze pamiętać, że Gdynia, chociaż jest niewątpliwie najważniejszym, to jednak nie jedynym ogniwem w naszej polityce morskiej, która opierać się musi na rozumnym kompromisie interesów gospodarczych zaplecza oraz obu portów polskiego obszaru celnego. Z powyższych rozważań wynika, że przy administra-

cji i eksploatacji portu gdyńskiego konieczne jest niejednokrotnie kierować się nie tylko interesem tego portu, lecz również brać pod uwagę momenty naszej ogólnej racji stanu. Konsekwencją takiego założenia będzie niejednokrotnie podporządkowanie interesu gospodarczo-handlowego względem natury ogólnopolitycznej. Oczywiście, podobne postawienie sprawy może się w pewnych wypadkach, zwłaszcza w momencie rozwiązywania konkretnych zagadnień, spotkać z ujemną oceną. Może też być ono łatwo wyzyskane dla krytycznego nastawienia opinii społecznej, która najczęściej, z różnych zresztą względów, nie będzie mogła być należycie zorientowana i tym samym właściwie oceniać istotnych dla powzięcia takiej lub innej decyzji przesłanek.

Wiemy wszyscy, że przestawienie się naszego handlu zagranicznego na drogę morską następowało przy zupełnie świadomym współudziale Państwa. W tych warunkach ogólna zasada, że pozyskanie klienta uzależnione jest od dobrej i taniej obsługi może być u nas łatwo zwichnięta, wzgl. odsunięta na plan dalszy. Logicznym jest zatem, że Państwo powinno dążyć, aby uzyskane w wyniku jego polityki niejako monopolistyczne stanowisko obu portów polskiego obszaru celnego nie zostało jednostronnie wykorzystane przez życie gospodarcze tych portów na niekorzyść zaplecza. W związku z powyższym na zarządy obu naszych portów spadają zupełnie specjalne, chociaż szczególnie ważne zadania. Muszą one, mianowicie, poza czynnościami, związanymi ze ścisłą administracją i eksploatacją portu, spełniać również rolę arbitra i rozjemcy, jak również do pewnego stopnia kontrolera działalności poszczególnych gałęzi życia portowego. Z przedstawionych powodów wynika też, że w pracy naszych portów interesy ogólnogospodarcze kraju muszą być brane pod uwagę w jeszcze silniejszym stopniu, niż ma to miejsce normalnie w innych portach. Prowadzić to może w wyniku do tego, że zwrot kosztów własnych, wzgl. zadowolenie się tylko małym zyskiem stawać się może koniecznością, nawet w wypadkach, gdzie w istniejących warunkach osiągnięcie poważnego zarobku byłoby zupełnie realne.

Szybki rozwój Gdyni pod każdym względem jest faktem niezaprzeczonym. Również przystosowanie się naszego życia gospodarczego do zmienionych dróg w handlu zagranicznym postępuje stosunkowo szybko i stale naprzód. Niezależnie jednak od tego można postawić twierdzenie, że dotychczas brak jest jeszcze wciąż organicznego powiązania życia gospodarczego zaplecza z portami. Poza kilku wyjątkami, jak np. w węglu, częściowo drzewie, cukrze i przy paru innych towarach—większe przedsiębiorstwa z zaplecza nie są kapitałowo trwale związane z życiem portu, a tylko luźno korzystają tam z usług odnośnych firm, związanych z przeładunkiem lub transportem. To samo da się powiedzieć o firmach, posiadających swoją siedzibę w portach. Stąd brak jest w portach przedsiębiorstw, które, opierając się na własnych dużych interesach w porcie i zapleczu, reprezentowałyby równoczesną znajomość potrzeb obu terenów pracy oraz ułatwiały wzajemne zrozumienie i ustalenie warunków równowagi. Przez powyższe twierdzenie nie chcemy bynajmniej zmniejszać zasług, jakie niektóre przedsiębiorstwa w porcie i zapleczu oddały dla rozwoju naszej polityki morskiej, sądzimy jednak za celowe podkreślić, że przy obecnej strukturze i układzie stosun-

¹⁾ Por. Bohdan Nagórski: Administracja portowa — Organizacja portów morskich — Praca zbiorowa. Toruń, 1934 (str. 18 i nast.).

ków będą one w ogromnej swej większości reprezentować tylko jedną stronę dwóch zasadniczo sprzecznych dążeń i interesów, które mogą być jedynie łagodzone— bądź przez zrozumienie konieczności wzajemnej współpracy, bądź przez obywatelskie traktowanie ogólnego interesu gospodarczego kraju.

Niewątpliwie w chwili obecnej posiadamy już na terenie Gdyni szereg przedsiębiorstw, które należy uznać za przodujące w swoich branżach. Liczba ich jest jednak stosunkowo bardzo nieznaczna. Poza tym kapitał, jaki firmy te reprezentują w porównaniu z sumami, inwestowanymi w budowę portu, jest stosunkowo bardzo nieznaczny. Ogólnie oblicza się, że stosunek kapitałów prywatnych do kapitałów publicznych, inwestowanych w porcie gdyńskim, kształtuje się jak 1 : 5. Należy przy tym podnieść, że znaczna część kapitału prywatnego ulokowana jest w inwestycjach, które tylko pośrednio wiążą się z właściwą działalnością portu, jako miejsca i środków przeładunku oraz składowania towarów przy zmianie przez nie środka transportu lądowego na wodny lub odwrotnie.

Wpływ na formy zarządu portu gdyńskiego posiadać musi także fakt centralizacji dyspozycji w naszym handlu zagranicznym, jak zresztą w całokształcie naszej polityki gospodarczej, co zresztą jest wynikiem układu ogólnych światowych stosunków. Również zażębienie się spraw gdyńskich o zakres działalności kilku resortów, jak i konieczność ścisłej współpracy zarządu portu z szeregiem władz lokalnych, a zwłaszcza kolejowych, celnych, sanitarnych, organów nadzoru i pośrednictwa pracy— musi być brana pod uwagę.

Przejdźmy z kolei do rozpatrzenia zarządów, które stawa się obecnej formie zarządu portu gdyńskiego. Przede wszystkim więc wymienia się brak ścisłego rozgraniczenia kompetencji organów wykonawczych od organów kontrolujących i powołanych do prowadzenia ogólnej polityki morskiej i portowej. Konkretnie podnosi się, że władze centralne w praktyce ingerują często w sprawy, związane z bezpośrednią eksploatacją, co winno należeć wyłącznie do właściwej administracji portu. Podkreśla się dalej, że istniejący obecnie system instancyjnego zarządu portu nie odpowiada zupełnie warunkom, w jakich winien on pracować. Uniemożliwia to ma bowiem, zdaniem krytyków, ścisły i racjonalny rozdział kompetencji pomiędzy poszczególne organa zarządu, wyraźne sprecyzowanie odpowiedzialności jednostkowej osób, biorących udział w kierowaniu sprawami portu, jak i powzięcie szybkiej decyzji w razie zachodzącej potrzeby. Przeciwnie, system ten powoduje konieczność uzyskiwania aprobaty, względnie uzgadnianie z władzami przełożonymi szeregu zupełnie drugorzędnych zagadnień.

Za następną trudność przy dzisiejszym stanie administracji portu gdyńskiego uważamy zupełny brak zdolności do działania prawnego we własnym imieniu, a jedynie możliwość występowania i działania w imieniu Skarbu Państwa. Wyklucza to przede wszystkim możliwość prowadzenia przez zarząd portu gospodarki na ogólnych zasadach handlowych, a narzuca równocześnie te wszystkie trudności i skrępowania, jakie związane są z gospodarką w ramach ogólnego budżetu Państwa. Tak więc wszystkie wydatki i dochody portu figurują w budżecie, co uniemożliwia wszelką elastyczność, zwłaszcza w wydatkach. Poza tym gospodarka portu musi być prowadzona w ramach tzw. kredytów miesięcznych, co dla takiego dużego przedsiębiorstwa, jak port gdyński, powoduje szereg poważnych kompli-

kacyj. Również stosowanie wobec portu ogólnych zasad kompresji wydatków jest absolutnie sprzeczne z charakterem pracy portu. Wreszcie, w tej grupie zarzutów podnosi się, że system księgowości, stosowany w administracji państwowej, nie odpowiada zupełnie charakterowi działalności portu, uniemożliwiając ustalenie jego kosztów własnych w poszczególnych działach pracy.

Dalszym zarzutem przeciwko dzisiejszemu stanowi w administracji portu gdyńskiego jest brak swobody i możliwości doboru odpowiedniego personelu pracowniczego. A więc podnosi się, że w chwili obecnej kierownik zarządu portowego posiada minimalny wpływ na dobór personelu, jego uposażenia itd. Również zwraca się uwagę, że do personelu portu nie mogą się odnosić te wszystkie ograniczenia, jakie z tych czy innych powodów stosowane są do urzędników w administracji państwowej.

Usunięcie przytoczonych przez nas przed chwilą wad i braków, istniejących w administracji portu gdyńskiego—co zresztą może być osiągnięte przy zastosowaniu różnych systemów reformy—według zgodnej opinii powinno w wyniku doprowadzić do zapewnienia portowi potrzebnej w jego administracji sprawności i elastyczności. Poza tym jednak, według niektórych autorów, wzgl. koncepcyj, reforma zarządu winna być przeprowadzona w taki sposób, aby mogła zapewnić portowi pełne usamodzielnienie finansowe, połączone z prawem zaciągania pożyczek, potrzebnych na cele dalszej rozbudowy, wzgl. na bieżące potrzeby eksploatacyjne. Również podnosi się, że część odpowiedzialności za prowadzenie zarządu portu winna być przerzucona na sfery gospodarcze kraju i portu, jako na czynnik najbardziej zainteresowany w istnieniu i funkcjonowaniu tego portu.

Osobiście, o ile uważamy, że istniejący dziś stan rzeczy w zakresie prowadzenia gospodarki finansowej portu winien ulec zmianie, to z drugiej strony odnosimy się z dużą rezerwą i krytycyzmem do sugestij wyposażenia zarządu portowego w szerokie pełnomocnictwa do przeprowadzania operacyj kredytowych. Według naszej oceny, zgodnej zresztą z powszechną opinią, rynek krajowy nie posiada wolnych kapitałów, które poszukiwałyby zatrudnienia na 2% lub 3%, jaki mógłby zapewnić w najlepszym razie port. Przeciwnie— należy przewidywać, że przez długi jeszcze okres czasu brak będzie na ogół na rynku krajowym kapitałów prywatnych nawet na finansowanie inwestycji lub interesów, zapewniających znacznie większe oprocentowanie i to w dziedzinach, które stanowić winny niezaprzeczoną i wyłączną domenę działalności kapitałów prywatnych. Stanowczo wypowiadamy się przeciwko zaciąganiu przez port gdyński pożyczek zagranicznych w innych formach niż w formie kredytu obligacyjnego. Zresztą i ta ostatnia forma, poza swymi dodatnimi cechami, posiada również i pewne minusy. Winna też być ona raczej stosowana dla celów finansowania pewnych, zupełnie specjalnych przedsięwzięć, jak np. budowa kanału przemysłowego itp. Z tych też powodów nie przywiązujemy zasadniczego znaczenia do przeniesienia na port gdyński, w wypadku nadania mu odrębnej osobowości prawnej, tytułu własności majątku nieruchomości. Również uw zamy, że w akcie ustawodawczym, który ustalać będzie nową formę zarządu portowego, z dużą ostrożnością należy traktować odpowiedzialność majątku nieruchomości za pożyczki i zobowiązania portu, jak i sprawę gene-

ralnego udzielenia gwarancji Skarbu Państwa dla pożyczek długoterminowych, zaciąganych przez port.

Nie zaliczamy siebie bynajmniej do entuzjastów działalności Państwa, jako przedsiębiorcy, chociaż uznajemy z drugiej strony, że niejednokrotnie zachodzą wypadki, gdzie ingerencja Państwa staje się koniecznością. Klasycznym tego przykładem jest właśnie port gdyński. Tworząc bowiem ten port, Państwo wykonało poważną pracę pionierską, poza tym port gdyński, jak to wynika z rozważań niniejszego artykułu, jest wybitnym przykładem przedsiębiorstwa o charakterze użyteczności publicznej, które w wyniku swej działalności przynosi ogromne korzyści pośrednie życiu gospodarczemu kraju. Pozytywna ocena roli, jaką Państwo spełniło na naszym wybrzeżu, jest też powszechnie uznawana. Tak modne obecnie w pewnych kołach polskiego społeczeństwa pojęcie „przerostów etatystycznych” — przez przytłaczającą większość obywateli polskich nie jest kojarzone z naszymi poczynaniami na morzu w ogóle, a Gdyni, jako portu, w szczególności. Również panuje zgoda co do tego, że Państwo powinno nadal zachować daleko idącą kontrolę nad działalnością i dalszym rozwojem portu gdyńskiego. Dyskusji może oczywiście podlegać problem, w jakim zakresie rola pionierska Państwa w porcie gdyńskim została już wykonana, jak również, czy i w jakim stopniu nasze sfery gospodarcze są przygotowane i uprawnione do przyjęcia części funkcji, które dotychczas spełniało wyłącznie Państwo.

Trzeba zdać sobie sprawę, że w wypadku wydzielenia portu gdyńskiego z ogólnej administracji państwowej i nadania mu odrębnej osobowości prawnej można pójść dwiema drogami przy ustalaniu wewnętrznej struktury portu. A więc przy pierwszej ewentualności — Dyrekcja zautonomizowanego portu, jako jego organ wykonawczy, prowadzący bezpośrednią administrację i eksploatację, poddana zostałaby bezpośrednio Ministerstwu Przemysłu i Handlu, w rękach którego spoczywałaby dyspozycja w zakresie ogólnej polityki portowej oraz kontrola działalności Dyrekcji Portu. Takie rozwiązanie organizacyjne zbliżone byłoby do systemu zarządu, przyjętego np. w lasach państwowych lub kolei. Udział życia gospodarczego w zarządzie portu wyrażałby się w tym wypadku tylko w powołaniu jego przedstawicieli do Rady Portu, jako organu opiniotwórczego, funkcjonującego przy Dyrekcji Portu, wzgl. przy Ministrze Przemysłu i Handlu. Druga możliwość organizacyjnego rozwiązania sprawy zarządu zautonomizowanego portu polegałaby na zachowaniu dla Ministra Przemysłu i Handlu jedynie zwierzchniego nadzoru oraz powołanie do życia Rady Portu, jako ciała opiniotwórczego, Rady wzgl. Komitetu Administracyjnego, Dyrekcji Portu i Komisji Rewizyjnej. Koncepcja ta zbliżona wzgl. nawet oparta na wzorze organizacji przedsiębiorstw, przewidzianej w rozporządzeniu Prezydenta Rzplitej z dn. 17/III 1927 r. o wydzieleniu z administracji państwowej przedsiębiorstw państwowych, przemysłowych, handlowych i górniczych oraz o ich komercjalizacji — wyłączałaby w zasadzie bezpośrednią inicjatywę i dyspozycję Ministra Przemysłu i Handlu w sprawach polityki portowej,

dając mu jedynie możliwość oddziaływania na kształtowanie się tej polityki, bądź w drodze odwołania mianowanych przez siebie organów, bądź przez odmówienie zatwierdzenia zastrzeżonych do jego aprobaty decyzji Rady wzgl. Komitetu.

Mówimy tu jedynie o tych koncepcjach reorganizacji zarządu portu gdyńskiego, które w naszych warunkach mają większe lub mniejsze możliwości realizacji, pomijamy natomiast zupełnym milczeniem te formy zarządu, które istnieją wprawdzie w niektórych portach świata, które jednak u nas praktycznie nie wchodzić zupełnie w rachubę, jak np. prowadzenie zarządu portu przez miasto lub kapitały prywatne. Jeżeli chodzi o cytowane przez nas koncepcje, to każda z nich usuwałaby praktycznie omówione uprzednio wady dzisiejszego zarządu — zarówno w zakresie gospodarki finansowej, jak i jego polityki eksploatacyjnej lub personalnej. Oczywiście, każda z nich posiada w zestawieniu z drugą pewne swoje dodatnie i ujemne strony. Osobiście, biorąc pod uwagę całość kształtu przedstawionych przez nas w niniejszym artykule momentów, wypowiedzielibyśmy się za wyborem pierwszej. Dodamy przy tym jeszcze, że aczkolwiek port gdyński, budowany przede wszystkim z pieniędzy publicznych, uważany jest słusznie za własność całego narodu, to z drugiej strony waga tego portu, jak i związany z nim splot zagadnień natury gospodarczej i politycznej — czyni rzeczą wskazaną, aby pełnię odpowiedzialności i pełnię swobody działania posiadało w swym ręku Państwo w osobie Ministra Przemysłu i Handlu. Stwarzanie na tym odcinku w dużej mierze teoretycznej współodpowiedzialności życia gospodarczego uważalibyśmy stanowczo za niepożądane. Przeciwnie natomiast, wytworzenie warunków możliwie bliskiej współpracy tegoż życia gospodarczego z administracją portu w załatwianiu codziennych spraw, związanych z eksploatacją portu, jak i na terenie Rady Portu, posiadającej charakter organu opiniotwórczego, reprezentującego poglądy sfer zainteresowanych — byłoby wysoce pożądane ze względu na interesy portu, jak i zaplecza. Nie wykluczalibyśmy również celowości wyłonienia przez Radę Portu ściślejszego Komitetu Wykonawczego dla utrzymania stałego kontaktu z Dyrekcją Portu. Sądzimy, że Komitet taki, nawet gdyby nie posiadał formalnie sprecyzowanych, szerokich kompetencji, mógłby jednak odgrywać poważniejszą rolę w życiu portu, pod warunkiem oczywiście, że obsadzony zostanie ludźmi, posiadającymi odpowiednie do tego kwalifikacje.

W artykule niniejszym nie wchodzimy w bliższe omawianie licznych zagadnień specjalnych, związanych z problemem reorganizacji zarządu portu gdyńskiego. Czynimy to zupełnie świadomie, sądząc, że prowadzić mogłoby to tylko do zaciemnienia szczegółami spraw najbardziej zasadniczych.

Kończąc, chcielibyśmy jeszcze podkreślić, że chociaż niejednokrotnie wysiłki bardzo wybitnych jednostek mogą być paraliżowane przez wady ustroju i organizacji, to z drugiej strony czynnik osobistych wartości ludzkich decyduje jednak zawsze o skuteczności wszelkiej reformy i o wynikach każdego przedsięwzięcia.

Dr St. Zb. Szyszkowski

PROBLEM TRAMPINGU W POLSCE

ROZWAŻANIA nad znaczeniem bandery handlowej w systemie ekonomicznym narodu doprowadzają do podkreślenia jej roli m. in. w kształtowaniu się bilansu płatniczego. Statek morski pod ojczyzną banderą, nawet gdy nie przewozi ładunków w obrotach między portami obcymi, jest instrumentem obrony bilansu płatniczego, ponieważ chroni kraj od odpływu kapitałów na opłacenie usług transportu morskiego pod banderą obcą. Obok więc wielu korzyści, jakie daje praca bandery narodowej, jak np. możliwość wpływania na koszty przewozu, bezpośredniość transportu, zatrudnienie marynarzy itd., praca własnej marynarki handlowej zachowuje dla gospodarstwa narodowego poważne kapitały, równające się różnicy między zainkasowanymi frachtami i sumą niezbędnych wydatków zagranicznych armatora (opłaty portowe, prowizje, uzupełnianie zapasów itp.). Ta różnica, pozostająca dla kraju, wynosi—zależnie od rodzaju żeglugi i systemu gospodarki—50÷60% obrotów inkasowych. Powstające dzięki temu dodatnie saldo obrotów krajowych przedsiębiorstw żeglugowych jest np. w Anglii fundamentem bilansu płatniczego, sięgając rozmiarów bardzo poważnych (ok. £ 100 miln. rocznie w ostatnich latach kryzysowych). W Polsce, skoro się weźmie pod uwagę, że zaledwie 9÷10% obrotów handlu (a raczej transportu) morskiego objęte jest przez banderę narodową, ta pozycja saldowa nie jest na razie zbyt wielka; jednakże według obliczeń, dających poważne gwarancje dostatecznej ścisłości, wynosiła ona już w 1935 r. ok. zł 12 miln., a w 1936 r. podnieśli się niewątpliwie do ok. zł 15 miln. lub nawet wyżej. W naszych warunkach nie jest to wynik do pogardzenia, a nie można też większych wyników wymagać wzgl. oczekiwać od marynarki, liczącej ogółem niespełna 100 tys. t rej. br. (0·01% ogólnego tonażu świata).

Inaczej to zagadnienie wygląda np. w Norwegii, Grecji, Danii lub u najbliższego sąsiada—w Niemczech, gdzie udział własnej floty w obrotach morskich portów niemieckich już w 1932 r. wynosił 54·8%, a w 1935 r. podniósł się do 60·5%¹⁾.

Powyższe zestawienia doprowadzają do prostego i oczywistego wniosku, że zwiększenie dodatniej pozycji usług morskich w bilansie płatniczym możliwe jest jedynie przy zwiększeniu tonażu polskiej marynarki handlowej. Godzi się jednak przeanalizować bliżej to spostrzeżenie, aby nie pozostać jedynie przy oczywistym ogólniku.

Struktura naszych obrotów morskich polega na wybitnej i trwałej przewadze obrotów masowych, obrotów surowcowych. Przyjmując, że do ładunków masowych zaliczyć trzeba towary takie, jak: węgiel i koks, drzewo, zboże, fosforyty, rudy, złom, piryty, żużle Thomasa itp., otrzymujemy następujący sumaryczny obraz udziału tych ładunków w obrotach naszych portów²⁾:

1933 —	88·2%
1934 —	88·0%
1935 —	86·1%

Wprawdzie więc ten stosunek procentowy ulega lekkiej obniżce, jednakże preponderancja obrotu masowego (surowcowego), zgodna zresztą ze strukturą całej

go naszego handlu zagranicznego, pozostaje i pozostanie zawsze zupełnie niewątpliwą. Już z tego faktu wynika oczywisty wniosek, że należyte zwiększenie udziału bandery polskiej w naszych obrotach morskich wymaga przede wszystkim rozbudowy naszej floty trampowej, tzn. tonażu, pracującego przy przewozach całookrętowych, typowych dla obrotu masowego.

Tymczasem udział tonażu trampowego w polskiej marynarce handlowej jest do chwili obecnej stosunkowo mały. Biorąc pod uwagę wyłącznie tonaż, zatrudniony w obrocie zewnętrznym (w żegludze do obcych portów), otrzymujemy obraz, że na ogólną ilość posiadanych 27 takich statków o łącznym tonażu ok. 88 tys. t r. br., tylko 12 jednostek o łącznym tonażu 23 tys. t r. br. może być uważane za statki żeglugi nieregularnej (trampowej), a więc mogące znaleźć zastosowanie w obrocie masowym. Tylko tedy nieco ponad 25% ogólnego tonażu posiadanego może realizować nasz udział w przewozach masowych, tak dominujących w obrotach morskich polskiego obszaru celnego. Sytuacja ta odpowiada formule odwrotnej proporcjonalności. Tak odwróconego stosunku nie znaleźlibyśmy w żadnym innym kraju morskim; wszędzie tonaż trampowy wyraźnie przeważa nad tonażem linii regularnych (drobnicowych wzgl. pasażerskich).

Nie wchodząc w analizę przyczyn takiego ukształtowania się strukturalnego polskiej marynarki handlowej (te przyczyny były zresztą bardzo istotne), stwierdzimy, że wszelka organiczna dążność do zwiększenia zakresu pracy bandery narodowej oraz do zwiększania dodatkiej pozycji usług morskich w bilansie płatniczym musi w Polsce na swej drodze napotkać problem trampingu.

Nie można z góry zakreślać, jaki udział byłby do osiągnięcia dla polskiego tonażu trampowego w obrotach portów polskich, wiadomo jedynie, że do chwili obecnej ten udział jest wręcz znikomy. Tak np. wywóz drewna¹⁾ przez Gdynię i Gdańsk sięga rocznie 1 250 000 t z tendencją wzrostu, w czym polska flota handlowa niemal nie bierze wcale udziału (ok. 1% w partiach drobnicowych). Polski tramp drzewny nie istnieje całkowicie. Nie o wiele lepiej jest w eksporcie węgla: przeciętna eksportu węgla przez porty polskie w latach 1932÷35 wynosi 8 100 000 t, a udział trampów polskich w tym obrocie (4 statki Tow. „Polskarob” i częściowo tonaż nieregularny „Żegluga Polskiej”) wyniósł w 1935 r. zaledwie 8·5%²⁾. Niemal analogicznie układają się stosunki w imporcie złomu i rudy. Istnieją więc tutaj znaczne bardzo marże ekspansji, dotychczas prawie zupełnie nie wykorzystane. Obliczenia fachowców stwierdzają, że np. z tytułu należności za fracht drzewny wypłaca Polska rocznie zagranicy ok. zł 25 miln. Takież wydatki przy eksporcie węgla szacowane być mogą na ok. zł 80 miln.

Jest więc tu ogromne pole inicjatywy i pracy.

Ale i to jest jeszcze ogólnik, który wymaga bliższego omówienia. Panuje ogólne mniemanie, że tramping jest najłatwiejszą dziedziną pracy żeglugowej. Przesłankami tej opinii są okoliczności, że nakłady inwestycyjne (koszty budowy wzgl. nabycia statków) są w tram-

1) P. „Rocznik Rady Interessantów Portu w Gdyni za 1935 r.”, str. 71.

2) P. „Polska Gospodarcza” zes. 11/1936, str. 290 i nast.

1) P. „Rynek Drzewny” Nr 100 z dn. 10 XII 1936 r. — art. pt. „Polskie drewno na polskich statkach” (P. Bol. Kuźmiński).

2) Obliczono na podstawie danych statystycznych „Rocznika Rady Interessantów w Gdyni — 1935”, str. 54 i nast.

pingu niższe niż w żegludze regularnej, że koszty eksploatacji są elastyczniejsze i z reguły niższe, że akwizycja jest łatwiejsza, ryzyko mniejsze itd. Nie wchodząc w zbyt dalekie szczegóły, trzeba stwierdzić, że tak istotnie jest: tramping jest elastyczny w każdym kierunku. Operuje on tonażem prostym, a więc najmniej kosztownym, koszty konserwacji są tutaj z reguły niższe, akwizycja jednorodnych ładunków całookretowych oraz ich techniczna obsługa przy ładowaniu i wyładowaniu jest często szematyczna, ryzyko strat jest zmniejszone wskutek możliwości unieruchomienia statku przy braku ładunków, co nie jest możliwe na liniach regularnych. Z drugiej jednak strony fracht masowy ulega najłatwiej różnym fluktuacjom, a porozumienia taryfowe w trampingu należą do najtrudniejszych, co zachowuje zawsze w tym obrocie pewną miarę ryzyka eksploatacyjnego. Wiadomo np., że w łagodniejszym już obecnie kryzysie transportu morskiego lat ubiegłych największe ciosy i straty ponosił właśnie tramping: tutaj obserwowano największy spadek frachtów i największe bezrobocie tonażu.

W obrotach polskiego handlu morskiego tkwi jeszcze jedna istotna trudność charakteru organicznego, której opanowanie musiałoby być warunkiem rozwoju żeglugi nieregularnej pod banderą narodową; tą trudnością jest mały zakres gestii polskiej (roli polskiego kupca) w dziedzinie transportu morskiego. Zjawisko to, polegające na nawyku sprzedawania fob i kupowania cif, szczególnie silnie występuje w obrocie masowym, np. przy eksporcie węgla, imporcie złomu i rud, częściowo w obrocie drzewem itd. Na sytuację tę oddziałują w poważnej mierze dyspozycja odbiorcy zagranicznego, który zwłaszcza w czasach trudności ekonomicznych i walki o rynki zbytu może łatwiej narzucić importerowi warunki transakcji, a m. in. warunek pozostawienia dyspozycji przewozowej w rękach odbiorcy. Zatrudnienie trampów polskich, przy ogólnym zastrzeżeniu ich konkurencyjności, wymagałoby więc przede wszystkim rozszerzenia zakresu dyspozycji transportowej w rękach polskich eksporterów i importerów towarów masowych. Wydaje się, że ogólne ożywienie wymiany międzynarodowej, jakie zaczyna się ujawniać w ostatnich czasach, może pod tym względem stworzyć dla interesów handlu polskiego warunki bardziej pomyślne niż w latach ubiegłych. W każdym zaś razie nie należy sądzić, aby nasza dotychczasowa inercja w dziedzinie żeglugi trampowej mogła nadal być uzasadniona.

Potencjalne możliwości rozwoju inicjatywy polskiej w tym kierunku nie powinny się opóźniać. Rezerwy unieruchomionego tonażu trampowego w świecie szybko topnieją, a na stocznjach Europy, Ameryki i Japonii wre gwałtowna praca, która szybko zwiększać będzie podaż tonażu na rynkach frachtowych. Z. S. R. R. stale zwiększa udział własnej bandery w obsłudze eksportu drzewa na rynki obce, dążąc do aktywizacji swego bilansu, w czym mamy interesujący przykład właściwego ustosunkowania się do problemu trampingu w gospodarce kraju o surowcowej strukturze produkcji i handlu.

Żegluga nieregularna jest i pozostanie domeną inicjatywy prywatnej. Predystynuje ją pod tym względem sama natura obrotu, wymagającego elastyczności kalkulacyjnej i rzutkości akwizycyjnej. Państwo, które w Polsce wzięło na siebie trud montowania żeglugi regularnej (towarowej i pasażerskiej) — dziedzinę trampingu pozostawia inicjatywie prywatnej, samo ograniczając swoją rolę w tym zakresie do stwarzania warunków ogólnych,

mogących ułatwić pracę kapitału prywatnego. Wiele też zostało już w tym kierunku uczynione. Statki morskie mogą być za zezwoleniem Ministra Skarbu, stosującego w tym względzie politykę liberalną, wprowadzane bez cła do celnego obszaru Polski i mogą też być zbywane za granicę bez istotnych przeszkód, co jest w elastycznej gospodarce trampowej zasadniczym warunkiem bezpieczeństwa inicjatywy. Przedsiębiorstwo żeglugowe może korzystać z ulg podatkowych w szerokim zakresie, jak to już obecnie ma miejsce w Gdyni; może na mocy ustawy z dn. 25/XI 1925 r. uzyskać zwolnienie od opłat rejestracyjnych w sądzie, a na mocy ustawy o popieraniu rozbudowy Gdyni — zwolnienie od opłat założycielskich przy tworzeniu spółki. Szereg innych ulg wzgl. świadczeń mógłby być, jak sądzimy, rozważony i przyznany poważnej i zdrowo pomyślanej inicjatywie żeglugowej — po zbadaniu takiej inicjatywy przez powołane do tego czynniki.

Inicjatywy tej jednak na ogół dotychczas nie było. Trudności jej powstania leżą przede wszystkim w okoliczności braku kapitałów, a raczej w niechęci kapitałów do pracy w dziedzinie nowej i nie zabezpieczającej tej przeciętnej rentowności, jaką dają inne lokaty. Jednak rentowność trampingu, którą trudno w ogólnym artykule analizować szczegółowo, obecnie może ulec znacznej poprawie: wchodzimy w okres ożywienia obrotów transportu morskiego i zwyczajki frachtów. Koszty charteru morskiego rosną z dnia na dzień i tonażu wolnego jest coraz mniej. Fracht drzewny na Bałtyku został ujęty w ramy porozumienia międzynarodowego o stawkach minimalnych, które zabezpieczy interesy żeglugi. Fracht węglowy ujawnia tendencje zwyczajkowe, a załadowcy węgla odczuwają już nawet trudności w znalezieniu tonażu. Przy obecnym stanie rzeczy w zakresie naszej floty handlowej w ogóle, a tonażu trampowego w szczególności, zwyczajki frachtów, z którą należy się liczyć, może jedynie zwiększyć odpływ pieniędzy z kraju z powodu wzrostu kosztów transportu pod obcą banderą. Okoliczności tej na pewno nie da się zaliczyć do dodatnich refleksów oczekiwanej zmiany koniunktury gospodarczej w dziedzinie interesów naszej wymiany zewnętrznej.

Przechodząc do wniosków, wydaje się rzeczą konieczną stwierdzić, że oczekiwanie w Polsce na typowe fazy rozwoju floty trampowej, tzn. na powstawanie „czystych armatorów” trampowych¹⁾ — tak, jak to w ubiegłych okresach dziejów miało miejsce w krajach skandynawskich, Anglii, Grecji itd. — nie wyrwie nas ze szkodliwego impasu, w jakim trwamy pod tym względem obecnie. Ta recepta nie da wyników. Trzeba raczej rozważyć praktyczną koncepcję podjęcia przy najmniej pionierskich poczynań w tym kierunku od strony ośrodków dyspozycji wytwórczej i handlowej naszych przemysłów surowcowych, wytwarzających omówioną powyżej preponderancję tzw. masówki w obrotach naszego handlu morskiego. Te ośrodki mają w Polsce znamiennej cechą daleko posuniętej koncentracji samej dyspozycji gospodarczej oraz kapitałów; powinno to ułatwić analizę tak postawionego zagadnienia trampingu pod banderą polską.

Problemu nie można uważać za łatwy. Niemniej jednak nie należy już zwlekać z jego przepracowaniem w określonym powyżej kierunku.

T. Ocioszyński

¹⁾ „Czysty armator” — przedsiębiorca, nie związany strukturalnie z dyspozycją ładunkową, lecz sprzedający usługi transportu na zasadach specjalizacji, konkurencji i niezawisłości organizacyjnej.

PRACE NAD USPRAWNINIEM KOLEI

PRZESILENIE gospodarcze, z którego Polska w ostatnich latach z trudem i powoli wychodzi, dotknęło wszystkich dziedzin gospodarki narodu, a naszemu kolejnictwu zagroziło ze szczególną siłą.

Gdy przemysł polski wszedł w okres przesilenia, znalazł poparcie władzy państwowej, która udzielała zamówień interwencyjnych, kredytów. W ostateczności, gdy nie było innego wyjścia, szereg przedsięwzięcia Państwo przejęło prosto w swój zarząd pośredni lub bezpośredni i nie zatrzymało się przed dalszym wkładem środków publicznych, byle placówki wytwórczości i pracy w ruchu utrzymać.

Gdy rolnictwo znalazło się w niesłychanie ciężkim położeniu—nastąpiła akcja oddłużeniowa, zdejmująca z szerokich mas polskich rolników brzemień długów, zabezpieczająca ich warsztat pracy przed wierzycielem.

Gdy samorządy dzięki obiektywnym warunkom przesileniowym i po części nieracjonalnej gospodarce przestały spłacać zaciągnięte zobowiązania—otrzymały również i oddłużenie i moratorium.

Gdy, wreszcie, kurcząca się produkcja stwarzać zaczęła wszędzie nadmiar rąk roboczych—Państwo dzieli pracę pomiędzy możliwie wielką liczbę pracujących, organizuje roboty interwencyjne, stwarza Fundusz Pracy; w swych wielkich przedsięwzięciach utrzymuje całymi latami poważny nadmiar personelu, ofiary zaś bezrobocia ratuje szeroko rozwiniętą akcją humanitarną.

Można się różnić w zdaniach, czy wszystkie posunięcia były w równej mierze szczęśliwe i skuteczne, lecz przyznać trzeba, że w obronie wszystkich dziedzin gospodarstwa narodowego Państwo występuje z nie gasnącą energią, a środków na walkę nie żałuje.

A cóż koleje? — to nasze największe przedsiębiorstwo o wartości zł 8 mild., o 150-tysięcznej armii stałych pracowników.

Przesilenie dotknęło je nie mniej, niż inne dziedziny gospodarki. Przewozy pasażerów spadają z 7 111 miln. pasażero-kilometrów do 4 712 miln. w 1932 r. i wznoszą następnie do 5 530 miln. w 1935 r. Przewozy towarów z 22 mild. spadają do 15 mild. tono-kilometrów w 1935 r. W dodatku uciekają z kolei najbardziej rentowne przewozy, zabierane przez konkurencję samochodów, a nawet przez wozy konne. Czy koleje zamknęły swe zakłady pracy, czy ograniczyły ruch, jak to mogły uczynić inne placówki gospodarcze? Jeżeli tak zrobiły—to w stopniu minimalnym. Obowiązek obsłużenia potrzeb administracyjnych Państwa, potrzeb komunikacyjnych ludności, obowiązek terminowego dokonywania przewozów nie pozwolił na podobne środki równoważenia wydatków z dochodami. To nic, że liczba zgłaszających się podróżnych i nadawanych ładunków waha się z dnia na dzień, z miesiąca na miesiąc, że obok chwil wysokiego natężenia pracy są długie okresy wyczekiwania na przewozy—kolej nie ma prawa odwołać pociągu, na który nie zgłosili się podróżni, nie zamknie stacji, której działalność ekspedycyjna zamarła. Kolej ma być w każdej chwili gotowa do wykonania każdego zadania, które postawią przed nią potrzeby komunikacyjne kraju, potrzeby obrony Państwa.

Koszt takiego pogotowia jest ogromny, a straty z niewyzyskania aparatu przewozowego sięgają wielu milionów złotych. A jednak jest ono koniecznością

państwową, jest obowiązkiem, od którego nasze koleje nie uchylały się nigdy.

Nie na tym koniec—koleje się rozbudowują. Z roku na rok, pomimo przesilenia, wzrasta sieć kolejowa, jak świadczą następujące liczby:

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Otwarto ruch na kolejach normalno- i wąskotorowych dług.—								
km	108	43	274	39	92	177	224	16

Węzeł warszawski przebudowuje się szeroko, przeprowadza się jego elektryfikację, tabor towarowy otrzymuje wyposażenie w nowe hamulce.

☛ Kolej nie korzysta z oddłużenia, płacąc—może z ogromnymi trudnościami i z nieuniknionym opóźnieniem—należności swym wierzycielom. Kolej ponosi w znacznym stopniu koszty komunikacji lotniczej i współpracuje z motoryzacją kraju.

☛ Pod wpływem wspomnianych czynników: zmniejszenia przewozów, konieczności utrzymania ruchu, wraz z jego usprawnieniem i przyspieszeniem, utrzymania nieustannego pogotowia, wykonywania robót o charakterze interwencyjnym i rozbudowy naszej słabej sieci—koleje, nie mogąc liczyć na pomoc zewnętrzną, utrzymywały przez pewien czas taryfy na poziomie roku 1929, znacznie zresztą niższym od taryf zagranicznych, a dającym możliwość gospodarowania bez strat. Nie należy też zapominać, że obok taryf normalnych istnieje jeszcze niezliczone mnóstwo taryf ulgowych i wyjątkowych. Ze poza bezpłatnym przewozem poczty i licznych urzędników kolej wozi na zasadach ulgowych setki tysięcy robotników, urzędników państwowych i ich rodzin, wojskowych, uczniów, sportowców, turystów itd. Ze w 1935 r. oprócz 18 miln. podróżnych za normalnymi biletami jednorazowymi kolej przewiozła 126 miln. podróżnych na warunkach ulgowych. A są to czasem ulgi bardzo znaczne, gdy np. miesięczny bilet uczniowski z Pruszkowa do Warszawy kosztuje zł 3-50.

☛ Trzeba liczyć się z tym, że kolej oddawna stosuje dla jednego z głównych przedmiotów przewozu—węgla eksportowego—zniżki taryfowe, które sprawiły, że koszt przewozu 1 tony węgla ze Śląska do Gdyni wynosi obecnie zł 4-20—gdy poprzednio zł 7-20.

Wreszcie wysokość taryf, usprawiedliwiona, skoro się przyjmie pod uwagę wszystkie ponoszone przez kolej ciężary—uległa już zmianie. Głęboka, radykalna obniżka dokonana na początku 1936 r. zniżyła stawki taryfowe dla głównych przedmiotów przewozu.

Obniżono wówczas taryfy okrągło: na przewóz węgla w komunikacji wewnętrznej o 18%, na przewóz drzewa o 30%, zboża i strączkowych o 11 ÷ 20%, w stosunku zaś do eksportu o 40%, na przetwory zbożowe o 20 ÷ 30% itd.

W jaki sposób kolej zareagowała na ciosy przesilenia—w jaki sposób daje sobie radę z trudnościami finansowymi?

Kurczenie strony rozchodowej budżetu kolejowego, który wobec zł 1 400 miln. w 1929 r. wynosił zł 756 miln. w 1936 r., poza wpływem zmniejszenia się ruchu i spadku cen na materiały, mogło być skutkiem posunięć o różnym charakterze. Lecz trzeba przyznać,

że nie wszystkie zabiegi oszczędnościowe są w równej mierze dostępne i zależne od administracji kolejowej. Dla przykładu podkreślę koszty emerytalne: wynosiły one zł 38 miln. w 1927 r., wzrosły do zł 95 miln. w 1935 r., w 1936 r. zaś są preliminowane w kwocie zł 87 miln. Wydatki te są skutkiem poważnego wzrostu liczebnego emerytów, rozciągnięcia świadczeń emerytalnych na szersze niż przedtem koła pracowników, konieczności dostosowania stanu liczebnego pracowników do potrzeb rzeczywistych, wreszcie odmłodzenia personelu, który, nieuzupełniany od szeregu lat, był posunięty w wieku, przekraczając w swej przeciętnej o kilka lat wiek przedwojenny.

Ustawodawstwo społeczne leży poza zakresem działania władz kolejowych. Można przyznać, że przepelnianie naszych kolei personelem stałym, z którym stosunek służbowy trudno rozwiązać, utrudnia prawidłową gospodarkę personalną—lecz z tym stanem koleje muszą się obecnie liczyć. Koleje nie mogą opłacać swego personelu gorzej, niż jest opłacany ogół funkcjonariuszów państwowych, nie mogą go zupełnie pauperyzować, lecz wszystko, co mogły zrobić w kierunku obniżenia płac—zrobiły. Kilkakrotna obniżka uposażeń, bardzo ogłędna polityka nominacyj i awansów, obniżenie szeregu wynagrodzeń dodatkowych—przy jednoczesnym pociągnięciu personelu do nowych świadczeń państwowych—sięga niemal we wszystkich dziedzinach gospodarki kolejowej granic możliwości.

Skoro droga obniżenia płac jest zamknięta—pozostają jeszcze dwie inne: zmniejszenie zakresu prac, wykonywanych przez kolej, czy też wykonywanie ich oszczędniej, z mniejszym nakładem środków.

Pierwsza z tych dwóch możliwości została w szerokich granicach wykorzystana: ruch jest utrzymywany na niskim poziomie, uruchomienie każdego pociągu jest rozważane wszechstronnie; w zakresie utrzymania urządzeń kolejowych i taboru zarząd kolejowy robi tylko to, co jest bezwzględnie konieczne, czego bezpieczeństwo ruchu i sprawność przewozowa zaniechać lub odłożyć nie pozwala.

Z pewnych stron wyrażane są obawy, że pod naciskiem konieczności kolej poszła zbyt daleko w tym kierunku, że nadmierna oszczędność nie może trwać długo, że wprowadziłaby nasze koleje na pochyłą równię stopniowego obniżania się wartości aparatu przewozowego.

Gdy inne drogi nie mogły zapewnić równowagi budżetowej naszych kolei, gdy prowadziły na tor ślepy—wykluczający dalsze posuwanie się w tym kierunku, pozostawała jedna naprawdę wolna droga, tak samo nie znająca kresu, jako go nie zna myśl ludzka. A więc droga usprawnienia, a więc wykonywanie tej samej, czy nawet większej pracy przy mniejszym nakładzie środków.

Na drogę tę nasze koleje i ich zarząd wstąpiły od dawna i osiągnęły już bardzo dużo. Trudno w granicach artykułu zobrazować całość wykonanej pracy, trudno też zagłębiać się za daleko w przeszłość, lecz można wskazać główne etapy prac, wykonywanych lub zamierzonych obecnie.

Ośrodkiem pracy organizacyjnej naszego kolejnictwa jest Ministerstwo Komunikacji—z niego też naturalnie powinna wychodzić inicjatywa posunięć organizacyjnych, mających na celu usprawnienia pracy. Nie należy jednak zamykać oczu na możliwości poszczególnych dyrekcji i innych jednostek służbowych. Każda z nich w swoim zakresie ma obowiązek dbać o oszczędne wykonywanie prac i obowiązek ten w ogromnej większości wypadków spełnia.

Wśród pracowników kolejowych duże jest zainteresowanie, by warsztat, przy którym stoją, pracował sprawnie. Trzeba tylko dać drogę ich inicjatywie—a ze skarbca doświadczenia, bezpośredniej styczności, znajomości codziennego życia kolejowego jakże liczne można uzyskać wskazówki.

Nasz centralny zarząd komunikacji w jego obecnej formie jest wysoce obciążony. Łączy on funkcje nadzoru państwowego nad rozległymi dziedzinami komunikacji: kolejami, drogami kołowymi wraz z motoryzacją, drogami wodnymi, lotnictwem z odpowiedzialną i ciężką rolą głównego zarządu naszych kolei.

Jest jednocześnie i ministerstwem i generalną dyrekcją kolei—jest tym samym wtrącony w wir codziennej, nie ustającej, pulsującej i kłębiącej się pracy kolejowego ru.hu.

Stawia to biura ministerstwa w szczególnie trudne warunki pracy, konsekwencje zaś tego ponoszą w pierwszym rzędzie zagadnienia organizacyjne. Kierownik na wysokim stanowisku, stojący przy sterze rozpedzonej maszyny, z trudem tylko poświęca uwagę zagadnieniom konstrukcyjnym tej maszyny—pochlania go całkowicie odpowiedzialność za jej bieg. Ustrój warsztatu, przy którym go postawiono, jego dostosowanie do nowych warunków, do wymagań nowego ładu—odchodzi w najlepszym razie na plan drugi. Każda przeróbka, może najkorzystniejsza w przyszłości, na pewien okres wprowadza w bieg maszyny zamieszanie, jest więc maszyniście nie zawsze miłą.

Wreszcie, jak z właściwą Mu genialną przenikliwością powiedział Wódz naszego Narodu: „W dziedzinie, do której nowa myśl, nowy czyn chce się wdrzeć, istnieją gotowe zdania, gotowe pojęcia, gotowe przesady, gotowe formuły—odsuwania rzeczy nowej, rzeczy, która dotąd nie istniała, rzeczy, która jeszcze nie wytrzymała próby życia”.

Rozpęd maszyny porywa jej kierownika. Czasem, patrząc z boku, łatwiej dostrzeżę w funkcjonowaniu maszyny niedokładności, jej złe nastawienie—niż stojący przy jej sterze.

Najlepiej zaś, gdy bezpośrednia znajomość najdrobniejszych szczegółów, wynikająca z codziennej pracy, która cechuje kierownika maszyny, skojarzyć się może ze współpracą organu mniej zainteresowanego, a przede wszystkim mniej pochłoniętego, mniej obciążonego odpowiedzialnością za bieg spraw codziennych.

Próbą podzielenia i zespolenia w taki sposób pracy było stworzenie w końcu 1934 r. w łonie Ministerstwa Komunikacji—Komisji Usprawnienia Kolejnictwa, właściwie zaś biura organizacji pracy kolei.

Nieliczna komórka, składająca się z paru tylko pracowników, stojąca poza departamentami, podległa bezpośrednio Ministrowi, podejmuje się opracowania szeregu zagadnień o pierwszorzędym dla gospodarki kolejowej znaczeniu.

Komisja tworzy zespoły pracy, powołując do nich pracowników, znanych z inicjatywy i znajomości przedmiotu, nie licząc się z ich stanowiskiem służbowym, otrzymuje dużo ciekawych wniosków z najszerszych sfer pracowników kolejowych. Pracownicy, powołani do zespołów, nie są zwolnieni ze swych prac bieżących, są od nich zaledwie nieco odciążeni; za pracę w zespołach niektórzy otrzymują bardzo skromne wynagrodzenia dodatkowe.

Komisja i zespoły pracują w ścisłym kontakcie z departamentami—tym ściślejszym, im więcej zrozumie-

nia obopólnej korzyści przejawia kierownictwo departamentu.

Komisja bada zagadnienia na gruncie, wysłuchuje opinii, wypowiedzianych przez niższe instancje, przez poszczególnych pracowników, a opinie te nie są zniekształcone, przełamane w skomplikowanej drodze służbowej.

Komisja kojarzy w ten sposób we wspólnej pracy i bezpośrednią znajomość zwierzchniego kierownictwa departamentów i biur ministerialnych, i swoje możliwości spokojnej, beznamietnej pracy, i głos tych, którzy przyszłych przepisów będą wykonawcami.

Trudno cokolwiek zarzucić podobnej koncepcji, zwłaszcza w warunkach intensywnej, żywej, rozgałęzionej pracy kolejowej.

Działalność Komisji Usprawnienia Kolejnictwa, współpracującej razem z departamentami i biurami Ministerstwa, objęła niemal wszystkie dziedziny rozległej gospodarki. Przytoczę tylko ciekawsze przykłady.

Koszty utrzymania taboru stanowią jedną z głównych pozycji rozchodów kolei. W tej dziedzinie panowało nie tak jeszcze dawno spore zamieszanie. Polska odziedziczyła po zaborcach kilkanaście placówek naprawy—warsztatów głównych, posiadała ogromną ilość typów taboru pochodzenia niemieckiego, austriackiego, rosyjskiego i innych. Do tego doszły nowe jednostki produkcji polskiej.

Różnicowość pochodzenia jest powodem, że nawet mniej ważne części składowe taboru, nie mówiąc już o podstawowych, są różne. Ponieważ tabor był rozrzucony po wszystkich dyrekcjach i naprawiany w różnych warsztatach—nie było mowy o dostosowaniu do pewnych konstrukcyj odpowiednich przyrządów ani o przyzwyczajeniu rzemieślników, ani też o oszczędności na częściach zapasowych—niemal każdy warsztat musiał w swych magazynach przechowywać części zamienne do taboru licznych typów; kapitał uwięziony w tych zapasach leżał czasem dłuższy czas nieproduktywnie. Obecnie tabor został rozdzielony między dyrekcje, a jednocześnie pomiędzy poszczególne warsztaty—według konstrukcji pochodzenia. Została ustalona dokładnie zdolność produkcyjna poszczególnych warsztatów, każdy z nich otrzymał określone zadanie i określony tabor do naprawy, dzięki czemu koszty naprawy spadły i zapewne spadną dalej. Koszt naprawy parowozów został przewidziany na 1936 r. w sumie gr 38 na 100 parowozów-km—zamiast gr 45·2, przewidzianych na 1935 r. Koszt naprawy wagonów osobowych na 1 000 wagonów-km zmniejszył się z gr 16·8 na gr 14·9, wagonów towarowych zaś—z gr 7·3 na gr 5·7.

Ułożenie dokładnego programu pracy każdego warsztatu stwarza podstawy do przewidywań—obecnie Ministerstwo wie, co każdy warsztat może wykonać, ale wie również dobrze, co w dziedzinie zaopatrzenia i załogi należy w każdym warsztacie uzupełnić—gdyby okoliczności zmusiły ich pracę powiększyć. Kolej potrafi obecnie w każdej chwili wydajność placówek naprawy taboru stosownie do potrzeb rozwinąć.

Śród licznych placówek były niewątpliwie jednostki i lepiej i gorzej administrowane; obecnie personel kierowniczy został przeszkolony, zapoznany z organizacją najlepszych warsztatów; osiągnięcia techniczne i gospodarcze każdego warsztatu stały się dostępne wszystkim; wzorcowe, najlepsze metody pracy zostały rozpowszechnione na wszystkie placówki, które stanowią

obecnie zgrany zespół, pracujący pod fachową i świadomą celu i zadań batutą.

Zwrócono większą uwagę na tzw. bieżącą naprawę taboru, dokonywaną nie w warsztatach głównych, lecz rozrzuconą po dziesiątkach różnych punktów. Te drobne naprawy nie mogą być lekceważone, bo ze 100 miln. kosztów utrzymania taboru przypada na nie ok. 37 miln. Wprowadzono szczegółową analizę, dążącą do stwierdzenia, co się psuje najczęściej, dlaczego się psuje, co trzeba zrobić, żeby się mniej psuło. Ten ważny dział gospodarki jest w przededniu gruntownego uporządkowania.

I nie są to, jak mówiłem, rzeczy błahe—w grę wchodzi duże dziesiątki milionów.

Zadaniem kolei jest dostarczyć załadowane wagony do miejsca przeznaczenia jak najszybciej przy najmniejszych kosztach. Dla wykonania tego celu posługujemy się znaczną ilością parowozów i wagonów, a także wykorzystujemy stacje węzłowe i rozrządowe, które skupiają na swym terenie wagony i sortują je na różne kierunki. Wszystkie stacje P. K. P. ładują ostatnio do 12 tys. wagonów dziennie. Ponieważ obrót wagonów sięga ok. 7 dni, w powyższych warunkach ilość roboczy wynosi ok. 85 tys. wagonów. Mniej więcej ta sama ilość wagonów przerabia się dziennie w poszczególnych pociągach. Sortowanie wagonów odbywa się normalnie na z górą 100 stacjach węzłowych i rozrządowych, przy czym dla tej pracy zatrudniono ok. 325 parowozów manewrowych. Koszt pracy manewrowej wynosi rocznie ok. zł 30 miln. Koszty są mniejsze, jeżeli przy tej samej ilości przewozów uruchamiamy mniejszą ilość wagonów, parowozów i pracujemy na mniejszej ilości stacji węzłowych i rozrządowych. Dobrze zestawiony pociąg towarowy przebiega czasem całą Polskę bez dalszej przeróbki, źle złożony—podlega przerobieniu kilkakrotnie. Tylko przez opracowanie technicznego planu przewozów i podziału pracy pomiędzy stacje rozrządowe i uporządkowanie pracy na tych stacjach można osiągnąć zmniejszenie kosztów. Powyższy plan pracy powinien podlegać od czasu do czasu przeanalizowaniu i regulowaniu. Takie regulowanie, prowadzone systematycznie, przyniosło w wyniku zniesienie szeregu punktów rozrządowych, a łącznie z tym zmniejszenie liczby pracowników, parowozów manewrowych i szybszy przebieg ładunków.

Drużyny pociągowe—maszyniści i konduktorzy—otrzymują za pracę w pociągach wynagrodzenie dodatkowe—tzw. godzinowo-kilometrowe, stanowiące z jednej strony ekwiwalent kosztów podróży, z drugiej—premię za wydajność pracy. Złą stroną dotychczasowych wynagrodzeń stanowił bardzo skomplikowany sposób rejestracji pracy i obliczania tych dodatków, prowadzonych równoległe dwiema drogami, wymagający co miesiąc konfrontacji 300 tys. dokumentów jednego rodzaju z 300 tys. dokumentów innego rodzaju i z 15 tys. książeczek obrachunkowych. Stary system wymagał do obrachunku kilkuset pracowników. Poza tym system ten nie zawierał w całej pełni pobudki do wydajnej, sprawnej służby drużyn; oprócz za produkcyjną pracę prowadzenia pociągów stosowano także opłaty i za czas, poświęcony czynnościom, które w interesie kolei było możliwe skrócić. Nowy system dodatków usuwa równoległość pracy, obliczanie należności znacznie upraszcza, pozwala zmniejszyć personel rachunkowy, zapobiega omyłkom, a nawet malwersacjom przy obliczaniu, a zwiększając znacznie

opłaty za pracę produkcyjną, zaprzestaje opłacać czynności pomocnicze—uruchamia więc nową podniętę, by personel zużywał na te czynności jak najmniej czasu.

Gromadzenie danych statystycznych, ich porządkowanie i opracowywanie, by później mogły być wykorzystane jako obraz przeszłości, a drogowskaz przyszłości—pochłania ogrom pracy, mierzony setkami zatrudnionych pracowników. W dodatku nie wszystkie prace statystyczne, nie wszystkie sprawozdania są w równej mierze celowe. W wielu wypadkach napotkać można opracowania, które kiedyś były potrzebne, teraz utrzymują się siłą bezwładności, niektóre z nich, z małymi odmianami, są prowadzone równoległe w poszczególnych działach służbowych; inne mają charakter zupełnie przypadkowy; ogólna ilość sprawozdań (a idzie ona w tysiące) jest niezmiernie różna w różnych okręgach; wiele z nich ma zły układ, zawiera zbędne dane. Słowem jest to wielka dziedzina, wymagająca uporządkowania. Prace w tej dziedzinie idą w dwóch kierunkach. Badane jest zagadnienie możliwej komasacji prac statystycznych—ześrodkowania ich w mniejszej ilości punktów, usunięcia równoległej pracy, ewentualne zastąpienie pracy ludzkiej pracą maszyn.

Z drugiej strony rewiduje się cały system pracy sprawozdawczej, znosi się szereg sprawozdań, upraszcza resztę, zmniejsza ich częstotliwość, racjonalizuje układ. Trudność pracy polega na tym, że większość sprawozdań nie istnieje sama dla siebie, opiera się na całym systemie przepisów, które muszą być skorygowane. Dotychczas zniesiono kilkadziesiąt sprawozdań; praca w tym kierunku trwa dalej.

Koszty utrzymania toru kolejowego wynoszą rocznie sumę kilkudziesięciu milionów złotych. Jeżeli w pracach naprawy głównej—wymiany szyn, rozjazdów, podkładów, uzupełniania podsypki—istniał oddawna pewien system, pewien plan, to bardzo kosztowna i odpowiedzialna praca bieżącego utrzymania toru była przez długi czas oddana w ręce niższego personelu. Drużyna torowa przechodziła z miejsca na miejsce według uznania zawiadowcy odcinka, czasem torowego. Trudno było sprawdzić, czy pewna część toru była naprawiana i kiedy, jakie prace, w jakiej ilości, przez jaką liczbę pracowników zostały wykonane. Zasada planowego przechodzenia z jednego miejsca na drugie, wykonywania całego kompleksu robót naprawy za jednym nawrotem, zasada odbioru naprawianej jednostki przez organa kontrolne—nie była wprowadzona powszechnie w życie. Co więcej, zdarzały się częste wypadki, że skutkiem złego planu pracy i niedostarczenia na czas materiałów pewne roboty trzeba było wykonywać dwukrotnie i więcej razy, zamiast jeden raz w sezonie. Bezplanowość utrudniała kontrolę, powiększając koszty utrzymania.

Przed kilku laty Departament Budowy ustalił zasadę, że naprawa całego toru odbywa się według ustalonego zawczasu programu. Program ten, ułożony nie przez torowego lub zawiadowcę, lecz przez wyższe organa—jest dostosowany do stanu poszczególnych odcinków toru i do planu dostawy materiałów. Wszystkie prace naprawcze na danej jednostce mają być wykonywane jednocześnie. Lecz samo zadekretowanie nowego systemu nie wystarcza—dużo pracy trzeba włożyć, żeby zszedł on z papieru na grunt, by przeniknął do umysłowości najniższych jego wykonawców, dał swoje owoce w pełni. Do tego potrzeba stałej kontroli jednostek przełożonych. Aby tę kontrolę uprościć, ułatwić—

Komisja Usprawnienia opracowała wykresny układ programu robót i sprawozdania z ich wykonania. Jeden rzut oka na wykres pozwala organom kontrolnym danej dyrekcji i Ministerstwa ustalić, jaki program został opracowany, jaka jego część została wykonana i jakim kosztem. Pozwala ocenić krytycznie gospodarke urzędów wykonawczych. Wykresy zostały wprowadzone na próbę na 5 różnych oddziałach. Został zrobiony ważny krok w kierunku uporządkowania jednej z ważniejszych dziedzin gospodarki kolejowej.

Terminowe zaopatrzenie miejsc pracy w potrzebne materiały stanowi zadawnioną bolączkę życia kolejowego. Z jednej strony dążenie, by najmniej cennych środków obrotowych uwięzić w zapasach magazynów, z drugiej strony poważne zaśmiecenie tych zapasów materiałami, leżącymi bez użytku skutkiem czy to zmiany warunków technicznych lub przepisów, czy to wprowadzenia nowych konstrukcyj, czy wreszcie po prostu dokonanego kiedyś nieogłędnie zakupu—sprawiają, że kolej musi obywać się bardzo szczupłymi zapasami materiałów naprawdę potrzebnych, jak się mówi—obiegowych. Jest to poważnym utrudnieniem dla gospodarki materiałowej. Drugim, łatwiejszym do usunięcia, lecz niemniej szkodliwym, jest nadmierna tej gospodarki biurokratyzacja, opłatanie jej siecią sztywnych przepisów, krępujących ruchy.

Gospodarka materiałowa jest ważnym i wielkim odcinkiem pracy. Około zł 140 miln. jest uwięzione w magazynach kolei. Ponad zł 200 miln. przepływa przez nie rocznie. Są tam pozycje nieliczne, ale wielomilionowe, są bardzo liczne i rozmaite—ale nie przekraczające kilkuset złotych.

Rozróżnianie rzeczy małych i rzeczy wielkich, odciążenie się z małych, by dużo więcej czasu można było poświęcić wielkim, uproszczenie w drobiazgach, wielka zaś uwaga i wnikliwość w interesach milionowych—są to wytyczne, według których należy gospodarke materiałową orientować. W tym też kierunku poszły prace usprawnienia. Stworzone zostało centralne biuro zakupów do zakupów masowych, natomiast zamierzona jest decentralizacja i przekazanie konsumentom zakupów drobnych. Nowe przepisy o zakupach obejmują opracowywanie planu zakupów, zmniejszenie kosztów zakupu, magazynowania i dostarczania materiałów na miejsce pracy.

Zagadnienie należytego wykorzystania personelu ma dla kolejnictwa, którego $\frac{2}{3}$ wydatków stanowią koszty osobowe, pierwszorzędną wagę. Zawiera też szczególną trudność: poza personelem warsztatów, biur, pracowników na torze itd., którzy pracują w normalnych warunkach przemysłowych i są poddani normalnym przepisom o czasie pracy, jest szereg placówek, które pracują w warunkach wręcz odmiennych. Czynności są tam przerywane, są związane z ruchem pociągów, i odbywają się w rytmie z nim. Wykorzystanie wydajności pracowników jest tu trudniejsze. Uwzględnić to ustawodawstwo, zezwalając dla nich na inne normy pracy i inne sposoby jej obliczania. Przystarzałe przepisy, wprowadzone w 1920 r. bez dostatecznych podstaw doświadczalnych, nie wyczerpujące całości gospodarki kolejowej, nieścisle—obowiązują dotychczas i utrudniają ustalenie dokładnego zapotrzebowania personelu. Istotną potrzebą służby było zastąpienie tych przepisów nowymi, które tych wszystkich wad nie miałyby. Zadanie to zostało spełnione i przepisy zostały opracowane.

Kolej zatrudnia stokilkadziesiąt tysięcy pracowników na dziesiątkach rozmaitych stanowisk. Dopływ i odpływ sięga rok rocznie 5 tys. ludzi, czasem tę liczbę przekracza. Samych inżynierów należy przyjmować niemal 100 co rok. Poziom przygotowania służbowego pracowników nie może być rzeczą obojętną—na jednych ciąży odpowiedzialność za życie ludzkie, na drugich—za wielomilionowy majątek państwowy, na trzecich—i jedno i drugie. Praca wszystkich stanowisk zazębia się, jak tryby skomplikowanej maszyny—nie dosyć poznać wąski zakres prac danego stanowiska, ujęty w prostą instrukcję; pracownik, a tym bardziej kierownik musi poznać całość mechanizmu, zgłębić zasady współdziałania jego części, wpoić w siebie świadomość, jakie skutki, jaki oddźwięk każdy jego krok będzie miał na pracę sąsiednich komórek. Szkoły tego nauczyć nie mogą; życie—najwyższa ze szkół—kształci człowieka, lecz kosztem wielu lat, wielu popełnionych błędów.

Zadaniem zarządu kolei czas ten skrócić, błędom zapobiec. Przygotowanie personelu staje się zagadnieniem wagi pierwszorzędnej. Trzeba stworzyć system, by surowy materiał ludzki przerabiać na pracowników, którym i mienie państwowe i życie ludzkie bezpiecznie powierzyć można. Ustalić, jaki człowiek, na jakim miejscu jest właściwy. Obliczyć zapotrzebowanie i dopływ nowych sił. Stworzyć plan, jak pracownik przechodzić powinien na coraz odpowiedzialniejsze stanowisko, jak spośród dziesiątków kandydatów wybierać należy najodpowiedniejszego, najbardziej godnego zaufania. Trzeba tym kandydatom wskazać drogi przygotowania się do coraz wyższych wymagań, trzeba personel utrzymywać na poziomie wymaganego wyrobienia fachowego i wciąż je rozwijać, bo kto nie idzie naprzód—ten cofa się.

Więc zarząd kolejowy opracowuje harmonijny system przepisów. Jedne mówią o wymaganiach, stawianych pracownikom na każdym stanowisku, ustalają normalny przebieg służby, podają sposób obliczania zapotrzebowania. Drugie do najdrobniejszych szczegółów opracowują program kształcenia kandydatów, teoretycznego i praktycznego, sposoby sprawdzania ich wiedzy, dopuszczania do samodzielnej służby. Trzecie wskazują, jak drogą opartego na ścisłych liczbach roztrząsania osiągniętych wyników pracy—zwierzchnik osiąga styczność z podwładnymi, wskazuje, jak poznaje warunki ich pracy i ich potrzeby, celowość własnych posunięć, jak ocenia wartość swych podwładnych, osiąga możliwość sądu trafnego, opartego na ścisłym rzeczowym gruncie, jak zbiera wszelkie dane, aby przy wyborze kandydata na odpowiedzialniejsze stanowisko nie popełnić błędu.

Rzucona przed dziesiątkiem lat myśl, iż kolej jest przedsiębiorstwem, nie urzędem—nieustannie toruje sobie drogę. W związku z tym nasuwa się zapytanie, czy przedsiębiorstwo, a zwłaszcza przedsiębiorstwo, zagrożone przez konkurencję—może poddawać raz do roku kontroli program swojej pracy, ustalać, jakich potrzebuje środków do jej wykonania, a potem w ciągu roku pilnować wyłącznie, by z ram wyznaczonych mu środków nie wyjść; czy przedsiębiorstwo kolejowe, w którym zadania zmieniają się z dnia na dzień, sprostałoby swej roli, gdyby na stałym programie zadań i pracy chciało się opierać; czy rosnące zadania nie roz-

sadzałyby—po okresie szkodliwego dławienia—postawionych ram; czy—gdy zadania się kurczą—nie powstawałby niepotrzebny nakład pracy. Przedsiębiorstwo powinno w każdej chwili wiedzieć, co jego każdy krok kosztuje i, oszczędzając powierzone mu środki—swe kroki odpowiednio kierować i mierzyć. Miernikiem osiągnięć gospodarczych jest pieniądz. Programem pracy jest budżet. Drogowskazem—rachunkowość. Zdaje się być rzeczą słuszną, że budżet kolei powinien oddzielić wydatki, które w okresie rocznym nie mogą ulec zmianie, i te niewzruszenie obwarować. Lecz te wydatki, które zależą od liczby zgłaszających się podróżnych i nadawców, nie należałoby ujmować kwotą stałą. Od liczby tej bowiem zależy bezpośrednio ilość uruchomionych wagonów, pociągów, parowozów, zależy liczba potrzebnych konduktorów, maszynistów, obsługi na stacjach, zależy praca naprawy taboru, pochłaniająca zł 100 miln. rocznie, zależy pośrednio mnóstwo innych pozycji budżetowych. Dopóki wydatki te—zmiennie, zależnie od przewozów i ruchu—nie będą traktowane odrębnie, dopóty trudno jest gospodarować systematycznie i korzystnie. Budżet powinien być planem gospodarczym, w którym każdy ważny dział gospodarki kolei znajdzie swój wyraz. Budżet powinien dawać w granicach możliwości łatwą odpowiedź, jakie koszty dotyczą ruchu osobowego, jakie towarowego, ile milionów kosztuje praca przetokowa stacji, jaki jest stosunek kosztów administracyjnych do kosztów bezpośrednich itd. Należy też powiązać silniej pracę biur finansowych, liczących pieniądze, oraz biur gospodarczych, potrzebujących skutecznego kryterium dokładności sprawozdań statystyczno-gospodarczych—a więc ścisłego ich powiązania z rachunkiem pieniężnym, ze złotówką i przyspieszyć składanie sprawozdań finansowych.

Nowe budżetowanie, nowe zasady rachunkowości, które odpowiadają wymienionym wyżej postulatam, są opracowywane.

Te kilka przykładów nie wyczerpuje bynajmniej organizacyjnej, twórczej pracy, prowadzonej na terenie kolejowym—są zaledwie jej fragmentem.

Nowy wzór listu przewozowego przyniósł oszczędność kilkuset pracowników.

Scentralizowanie agend kontroli dochodów w jednym miejscu dać może oszczędność prawie 400 pracowników; nowe przepisy o odprawie osób i przesyłek znoszą szereg uciążliwych formalności i ułatwiają pracę; normy zużycia światliwa przyczynią się do oszczędności, opracowane statuty jednostek służbowych porządkują ich pracę itd. itd.

Większa część tych zadań została już wprowadzona w życie i przynosi realne korzyści, inne są w toku opracowania. Zostało dokonane duże dzieło.

Pewna równoległość pracy Komisji Usprawnienia z zadaniami innych organów Ministerstwa istnieje niewątpliwie, lecz świadomość wspólnych celów, jednego zadania: podniesienia sprawności kolejnictwa, by sprostać mogło postawionym mu zadaniom—ułatwia współpracę i pozwala wierzyć, że dotychczasowe osiągnięcia naszego kolejnictwa nie tylko nie stanowią kresu, lecz są początkiem bardzo trudnej, bardzo uciążliwej, ale nieuniknionej i celowej drogi.

Inż. B. Cywiński

PROBLEMY POLITYKI BUDOWLANO-MIESZKANIOWEJ

NIE MOŻNA już dostrzec współzależności między sumą publicznych kredytów budowlanych i natężeniem budownictwa. Na 1936 r. uruchomiono kredytów o 24% mniej niż w 1935 r., mimo to natężenie ruchu budowlanego wzrosło się o ok. 13%. Budownictwo zatem, wzięte jako całość, przestało być funkcją kredytów publicznych. Wykazuje samorzutną prężność, znalazło w obecnym układzie stosunków mocne oparcie. Communis opinio wskazuje tu dwa momenty: wzmocnienie tendencji do lokat rzeczowych i kompleks ulg podatkowych.

Niewątpliwie, oba te momenty grają mocno. Na potwierdzenie wskażę, że rozpowszechniona jesienią ub. r. pogłoska o zamiarze zniesienia ulg podatkowych — rzecz inna, że nieściśła — spowodowała gwałtowny wzrost ilości rozpoczynanych obiektów. Nie liczone się z podwojeniem kosztów wstępnych, byle tylko zacząć budowę przed nastaniem mrozów. Spodziewano się, że ulgi nie będą już obowiązywać dla budowy, zaczynanych po 1 stycznia 1937 r. Tym niemniej obie uznawane przyczyny nie wyczerpują zagadnienia. Wydaje się, że obok przyrodzonej pewności lokat w nieruchomościach najistotniejszym bodaj elementem, pobudzającym budownictwo, jest wysoka rentowność nowych domów czynszowych. Brak, oczywiście, dokładnych danych; żadne studia w tej dziedzinie nie były przeprowadzone. Oprzec się można wyłącznie na opinii fachowców, według których rentowność domów czynszowych w Warszawie wynosi 8 ÷ 12% i wyżej. Oczywiście — dla domów celowo zbudowanych nie tylko z punktu widzenia technicznego, ale także, a bodaj przede wszystkim — z punktu widzenia ich eksploatacji; no i, oczywiście, przeznaczonych dla grup społecznie mocniejszych. Nie dla najzamożniejszych, na których jest trudno robić dobry interes, ale dla middle i Forsyte'owskiej upper middle class.

Skąd ta wysoka rentowność? Z natury rzeczy decydują o niej dwa zasadnicze momenty: koszty budowy i ceny mieszkań.

W zakresie kosztów budowy obserwujemy zjawisko paradoksalne. Najniższy punkt ruchu budowlanego przypada na rok 1932; od tego czasu obserwujemy stały jego rozwój. W porównaniu z 1932 r. natężenie ruchu budowlanego wzrosło się o ok. 35%. (Taki wzrost podaje wskaźnik Instytutu Badania Koniunktur Gospodarczych i Cen; według innych danych — wzrost jest znacznie silniejszy; np. produkcja cegły zwiększyła się w tym czasie o ok. 80%). Równocześnie wskaźnik kosztów budowy, obliczany przez mies. „Przegląd Budowlany”, obniżył się z 75·6 w 1932 r. do 58·2 w I półroczu ub. r., a zatem o 23·2%. A zatem zwiększonej silnie działalności budowlanej towarzyszył spadek kosztów budowy. Dopiero koniec ub. roku przyniósł lekką wyżkę kosztów budowy, nie przekraczającą zresztą 3% w stosunku do I półrocza.

Z punktu widzenia inwestora sytuacja kształtowała się nieco mniej korzystnie. Koszt wykonania budowy składa się z dwóch elementów: kosztu terenu i sensu stricto kosztów budowy. Drugi z nich niżkował wyraźnie. Natomiast ceny terenów budowlanych w stosunku do 1932 r. podniosły się znacznie; w niektórych dzielnicach Warszawy o kilkaset do tysiąca i wyżej procent. Uchwycenie przeciętnego wzrostu ceny tere-

nów jest trudne, gdyż skomplikowane jest momentami strukturalnymi, a więc rozwojem miasta, czy też rozszerzaniem sieci inwestycji miejskich; ocenić go jednak można na kilkadziesiąt procent. Ponieważ zaś udział kosztu terenu w wartości nieruchomości nie przekracza przeciętnie 10 ÷ 15%, przeto wyżka ta podniosła koszt całkowity o 5 ÷ 10%.

Drugi czynnik rentowności — czynsze za mieszkania mniejsze i średnie — od 1932 r. wykazały lekką wyżkę. Znowu — mimo zwiększenia podaży lokali. Świadczy to o szybkim wzroście zapotrzebowania na mieszkania. Częściowo zjawisko to uzasadnić można przyrostem liczby ludności miejskiej. Przy stałej sumie dochodów oznaczałoby to przesunięcie konsumpcji. Ten proces prawdopodobnie występuje, tym niemniej decydującym elementem o zwiększaniu zapotrzebowania mieszkań jest ogólne zwiększenie zdolności nabywczej ludności miejskiej. Przyjmijmy dla ułatwienia stan z 1932 r. za stan równowagi na rynku mieszkaniowym. Podaż lokali pokrywana była przez popyt — przy cenach, obniżonych w stosunku do lat wysokiej koniunktury o ok. 40%. Stopniowo wzrasta się wytwórczość, a zatem — mimo lekki spadek płac nominalnych — i ogólna suma wypłat robotniczych i pracowniczych, przy równoczesnym dalszym spadku cen żywności. Spowodowało to wzrost popytu na mieszkania. W tych warunkach ceny nowowznoszonych mieszkań, bardziej dostosowanych do dzisiejszych wymagań, poczynając od 1934 r. zaczęły wyżkować. Można jednak przypuszczać, że zwiększona obecnie podaż mieszkań zahamuje dalszą wyżkę cen. Zależać to będzie ostatecznie od rozwoju wytwórczości przemysłowej. Zwróćmy uwagę, że w stosunku do 1932 r. wytwórczość przemysłowa wzrosła o 32·6%, budownictwo zaś nieco silniej — co najmniej o 35%. Budownictwo jednak silniej reagowało na wahania koniunkturalne niż sżywniejsza z natury rzeczy wytwórczość przemysłowa, zwłaszcza w dziale dóbr spożycia. W bezwzględnym udziale wykazuje bodaj nadal zapóźnienie w stosunku do wytwórczości przemysłowej. Dlatego też wydaje się, że wnioski o rzekomo nadmiernym rozroście budownictwa — zastrzegając: rebus sic stantibus — wydają się przedwczesne. Oczywiście, z punktu widzenia naprawy struktury gospodarstwa polskiego pożądane byłoby skierowanie części kapitałów, inwestowanych w budownictwie, do inwestycji ściśle produkcyjnych. Wiąże się to jednak ściśle z postawieniem i realizacją programu przebudowy struktury gospodarczej kraju. Automatem gospodarczy bodaj nadal jeszcze będzie forsował budownictwo mieszkaniowe. Oczywiście, w tym zakresie, w którym jest, względnie będzie ono rentowne.

W tym stanie rzeczy dojrzeła potrzeba rewizji zasad polityki budowlano-mieszkaniowej. Przypomnijmy jej dotychczasowe wytyczne: ożywienie budownictwa mieszkaniowego i rozwiązanie problemu taniego i zdrowego mieszkania dla mas. Dla realizacji powyższych celów uruchomiono następujące środki: pomoc publiczną bezpośrednią w postaci kredytów subwencyjnych, pewną część obsługi odsetkowej których przejmował na siebie Skarb Państwa (Państwowy Fundusz Budowlany), oraz odstępowanie po cenach niższych terenów państwowych; pomoc pośrednia obejmuje ulgi podatkowe — przede wszystkim w po-

datku dochodowym, od nieruchomości, od lokali, wreszcie nacisk na ceny materiałów budowlanych.

Zasługuje na uwagę charakterystyczna konstrukcja pomocy bezpośredniej: im wyższa suma kredytu, tym większa subwencja; a zatem im większe było budowane mieszkanie, im lepiej wykończone, tym więcej dopłacał Skarb Państwa. I dalej—jeśli budujący otrzymywał droższy teren, uzyskiwał tym samym większą ulgę; oznaczano ją bowiem w procentach ceny szacunkowej. To też nic dziwnego, że wbrew intencjom rozporządzenia Prezydenta Rzplitej o rozbudowie miast z 1927 r.—w latach wysokiej koniunktury przy pomocy kredytów publicznych wybudowano tylko niewielką liczbę mieszkań małych. Błędna konstrukcja sprawiła, że finansowano przede wszystkim mieszkania średnie i większe, przeznaczone dla warstw średnich i wyżej średnich. Poprawę pewną przyniosły ograniczenia maksymalnych norm kredytowych, wprowadzone od 1932 r. uchwałami Komitetu Ekonomicznego Ministrów; rozdrobniły one kredyty, starając się wciągnąć do współdziałania maksymalne sumy kapitału prywatnego. Zadanie to zostało rozwiązane.

Budownictwo mieszkaniowe odegrało swoistą rolę predystygatora koniunktury. Rzecz inna, że obok akcji publicznej działał tu szereg raczej przypadkowych momentów.

gorzej natomiast wygląda sprawa z punktu widzenia socjalnego. W latach wysokiej koniunktury, a więc w latach, w których publiczna akcja kredytowo-budowlana osiągnęła maksymalne natężenie, nie został nawet postawiony problem małego taniego mieszkania—problem mieszkania pierwszej potrzeby. Kredyty w ogromnej większości zużytkowane zostały na finansowanie budowy domów o mieszkaniach średnich i większych; a zatem zamożniejsze grupy społeczne korzystały i korzystają z subwencji publicznych. I na potaniecie przede wszystkim tej kategorii mieszkań kraj wydatkował bezzwrotnie ok. zł 150 miln. Oczywiście, nastąpiła tu poprawa warunków mieszkaniowych. Nie mamy jeszcze danych, podsumowanych dla całego kraju. Wystarczy jednak przykład m. st. Warszawy, najsilniejszego odbiorcy kredytów budowlanych. A więc: gdy w 1921 r. na mieszkanie 4-izbowe i większe przypadało 6·0 osób, w 1931 r.—już tylko 5·4. Równocześnie na mieszkanie 1-izbowe—to nasze klasyczne mieszkanie robotnicze—w 1921 r. przypadało 3·7, a w 1931 r.—4·0 osób. Wyraźne i z każdego punktu widzenia szkodliwe pogorszenie.

Przypomnijmy z kolei, że rozwijające się samorzutnie budownictwo w latach pokryzysowych zwiększa znowuż zasób mieszkań średnich i większych, poprawiając w dalszym ciągu warunki mieszkaniowe najmniej licznych grup ludności. Podwyższenie niskiego niewątpliwie poziomu mieszkalnictwa we wszystkich grupach społecznych w Polsce jest bezsprzecznie pożądane, o ile odbywa się w rezultacie ich własnego wysiłku. Przesuwanie jednak dochodu społecznego poprzez aparat publiczny na cele poprawy warunków mieszkaniowych tych czy innych grup ludności jest dopuszczalne tylko w wyjątkowych okolicznościach, w wypadkach nieodzownej potrzeby socjalnej. A w każdym razie nie z dochodów grup gorzej sytuowanych na rzecz grup dochodowo mocniejszych.

Tyle przesłanki społeczne. Z gospodarczego punktu widzenia kredyt publiczny w całokształcie ruchu bu-

dowlanego nie odgrywa już obecnie istotniejszej roli; w ub. r. w stosunku do sum przebudowanych stanowił on nikły odsetek (6÷7%). Przy dużym popycie na ten typ kredytu wydaje się ze wszech miar pożądane podwyższenie oprocentowania jego do granic rzeczywistych kosztów, co stworzy warunki dla odrodzenia prywatnego kredytu budowlanego.

Zwróćmy uwagę, że uchylenie dopłat do kredytu budowlanego na przyszłość w żadnym razie nie oznaczałoby uchylenia systemu subwencji. Pozostałyby duże zobowiązania Skarbu Państwa—jak obecnie ok. zł 12 miln. rocznie, a następnie powoli malejące—w okresie czterdziestu kilku lat—z tytułu dawniej przyznanych kredytów. Ponieważ zmniejszenie tych dopłat—w obecnym momencie nie jest możliwe, trzeba zrobić wszystko, by nie dopuścić do ich zwiększenia.

W zakresie biernej pomocy publicznej dla budownictwa na plan pierwszy wysunęła się ostatnio sprawa ulg podatkowych. Jaką pełnią one funkcję? W zakresie podatku dochodowego obniżają realny koszt budowy i następnie zwiększają rentowność lokaty; w zakresie podatku od nieruchomości redukują wydatki eksploatacyjne; wreszcie w zakresie podatku od lokali zmniejszają koszt mieszkania dla użytkownika, tym samym umożliwiając pobieranie wyższego czynszu. W sumie podwyższają rentowność lokaty. Oczywiście, kosztem nieuiszczonych świadczeń publicznych. Pośrednia, ale wyraźna forma subsydiowania budownictwa.

Uchylenie jej—obniżając rentowność budownictwa—niewątpliwie skierowałoby część środków, poszukujących lokaty, do inwestycji produkcyjnych. Zwłaszcza usunęłoby anomalie tak często obserwowaną—przemiany przemysłowca na „kamienicznika”. Nie można jednak tego przeprowadzić szybko. Zbyt długo oddziaływał na układ stosunków system ulg podatkowych dla budownictwa, zbyt głęboko wrósł w życie. Dodatkowe premie trzeba uchylać stopniowo, by nie stłumić tak długo pobudzanego ruchu budowlanego, ale śmiało, by usunąć szkodliwe momenty w dyspozycji dochodem narodowym.

Z kolei wreszcie sprawa cen materiałów budowlanych. Dorobek w tej dziedzinie jest niewątpliwie pozytywny, jak wskazują na to przytoczone wyżej liczby. Rozwiązanie kartelu cementowego i spowodowana tym zniżka ceny cementu wywarła nacisk na szereg innych materiałów—z wapnem na czele. W niektórych momentach pewne rezultaty osiągnięto poprzez czasowe zniżki taryf kolejowych. Wysiłków tych poniechać nie można; walczyć przyjdzie jednak raczej ze zwyczają cen niż o przyspieszenie ich spadku.

Specjalna sytuacja zarysowała się w dziedzinie placów budowlanych. Zaciążył na układzie stosunków brak terenów w rękach naszych miast, niewyrobienie polityki terenowej. Braków tych, niestety, szybko nie wyrównamy. To też myśleć należy o zastosowaniu środków prymitywnych może, ale skutecznych: obciążenia podatkowego przyrostu wartości i ew. przeorganizowania podatku od placów budowlanych.

Pozostaje nieporuszony problem budowy mieszkań robotniczych. Wymaga on potraktowania odrębnego. Zaznaczyć jednak należy, że tu jest miejsce właściwe na kredyty subwencyjne i ulgi podatkowe.

M. K.

KRONIKA GOSPODARCZA

SPRAWY GOSPODARCZE W IZBACH USTAWODAWCZYCH

PRACE KOMISJI BUDŻETOWEJ SEJMU.— W dn. 21/XII ub. r. odbyło się posiedzenie Komisji Budżetowej Sejmu, na którym Pos. Wojciechowski referował preliminarz budżetowy Prezydium Rady Ministrów; zawiera on po stronie wydatków kwotę zł 3 178 000, po stronie zaś dochodów kwotę zł 2 000. Po stronie wydatków znajdują się pozycje następujące: Zarząd Centralny—zł 1 156 000; przelew z tytułu państwowego podatku dochodowego i opłaty emerytalnej oraz opłata na rzecz Funduszu Pracy—zł 99 000; Najwyższy Trybunał Administracyjny—zł 900 000; Trybunał Kompetencyjny—zł 15 000 i Fundusz Kultury Narodowej—zł 1 008 000. Po omówieniu liczb budżetu referent omawiał poszczególne działy pracy Prezydium Rady Ministrów. Biuro Prawne w 1936 r. miało specjalnie ważne sprawy do opracowania w związku z 3 okresami dekretowymi i 3 sesjami parlamentarnymi. Na całokształt prac Biura składa się również uzgadnianie spraw spornych między resortami, opiniowanie projektów rządowych pod względem prawnokonstytucyjnym oraz stałe informowanie Premiera i referowanie spraw bieżących. Biuro Ekonomiczne informuje Premiera o sytuacji gospodarczej Państwa, obsługuje Komitet Ekonomiczny Ministrów oraz współpracuje w szeregu komisji i organów międzyministerialnych, opracowujących różne skomplikowane zagadnienia gospodarcze. Jeśli chodzi o Biuro Personalne—to prowadzi ono nie tylko sprawy personalne Prezydium Rady Ministrów, ale i nadzoruje ogólnie sprawy personalne całej administracji państwowej. Biuro opracowało „Wytyczne administracji personalnej”. Ilość spraw załatwianych miesięcznie wynosi 900. Biuro prowadzi akcję zatrudniania osób, zasłużonych w działalności, zmierzającej do odzyskania niepodległości. Biuro Usprawnienia Administracji prowadzi prace, mające na celu sprężystą, oszczędną i dobrą administrację państwową. W okresie sprawozdawczym Biuro opracowało szereg projektów dekretów, m. in. o organizacji Rządu i organizacji administracji rządowej. Na szczególną uwagę zasługują prace, zmierzające do odciążenia i uproszczenia administracji gminnej oraz zaktualizowania, uproszczenia i ujednoczenia różnych okólników, przepisów i rozporządzeń w administracji publicznej. Jako przykład przytoczyć można, że w konkretnym wypadku zaktualizowano 120 tekstów zastąpi dawne 1 046. Komisja Normalizacji Druków czuwa nad celowością, oszczędnością i porządkiem w gospodarce drukami.

Referent omówił szczegółowiej prace Najwyższego Trybunału Administracyjnego. Co roku jest podnoszona sprawa zaległości i powiększenia etatów. W 1936 r. pozostało do załatwienia zaległych spraw 10 300, gdy w 1932 r. zaległości wynosiły 16 589 spraw; ta redukcja zaległości jest następstwem zwiększenia się intensywności prac sędziów. Na jednego sędziego przypada spraw załatwianych 125, gdy dawniej było—71. Gdyby ilość etatów sędziowskich zwiększyć o 10—zaległości byłyby zlikwidowane w okresie 3—4 lat. Referent ze względów oszczędnościowych proponuje jednak powiększenie etatów sędziów tylko o 5, co zwiększa kredyty o zł 76 800, a wraz z koniecznością urządzeń biurowych—łącznie o kwotę zł 80 012. Dla pokrycia tego wydatku proponuje podwyższenie opłat od skarg, wnoszonych do N. T. A., z zł 40 do zł 50 od 1 000.

Referent podnosi działalność Inwalidzkiego Sądu Administracyjnego, który od października 1935 r. załatwił 3 601 spraw na ogólną ich liczbę 5 603. Na jednego ławnika wypada 199 wyroków. Fundusz Kultury Narodowej wydał w ostatnim roku na naukę zł 998 388, na sztukę—zł 325 195. Rząd wniósł do Sejmu ustawę o Instytucie Kultury Narodowej, która obejmuje całokształt spraw popierania nauki polskiej.

Przechodząc do omawiania przedsiębiorstwa Polska Agencja Telefoniczna—P. A. T.—referent podniósł usprawnienie techniczne obsługi prasowej, obiektywizm w oświetlaniu spraw oraz wysoki poziom informacji i ich źródłowość. Ilość drukarni państwowych zmniejszyła się o 2—na skutek sprzedaży drukarni w Łodzi i Lublinie. Drukarnia w Łucku ma być zlikwidowana, zatem pozostaną 3: w Warszawie, Poznaniu i Wilnie. Centrala Druków P. A. T. pracuje sprawnie i wykazała swą celowość. Podnieść należy, że P. A. T. należy się od urzędów państwowych ok. zł ½ miln. i tyleż od zakładów prywatnych. Deficyt redakcyjny przewidziany jest na zł 995 860. N. I. K. podniosła zarzut, że P. A. T. zalega z podatkami na sumę zł 72 872, co tłumaczy się zaleganiem instytucji państwowych z regulowaniem należności, zresztą zaległość ta jest już częściowo uregulowana. Zysk brutto wynosi zł 430 640, netto zaś—zł 60 000, co stanowi wpłatę do Skarbu Państwa. W dyskusji zabierali głos Posłowie: Budzyński, Walewski, Tomaszewicz, Hołyński, Celewicz, Mincberg, Hutten-Czajski, Jabłoński, Pacholczyk, Szczepański, Peleński, Jedynek.

Po zakończeniu dyskusji zabrał głos Pan Prezes Rady Ministrów, Gen. Dr F. Sławoj-Składkowski, który odpowiadając m. in. na przemówienia Posłów Budzyńskiego i Mincberga, zaznaczył że Rząd musi traktować jednakowo wszystkie lojalnie się do Państwa ustosunkowujące narodowości, natomiast życzenie, aby Polacy byli jednakowo traktowani z Żydami Pan Premier uważa za zbyt skromne. Współzycie i antagonizmy różnych narodowości, wchodzących w skład Państwa, muszą być celowo skierowane dla dobra Państwa. Jeśli nawet nie jest popularna polityka długiej fali i może grozić niezrozumieniem istotnych interesów państwowych przez pewien odłam społeczeństwa—nie wolno być oportunistą i należy taką politykę prowadzić. Jeśli chodzi o stosunek Rządu do Ukraińców—to polityka normalizacyjna robi swoje i współzycie się układa. Rząd w miarę możliwości subsydiuje i ukraińskie organizacje kulturalno-naukowe, lecz kredyty na ten cel są w ogóle niewystarczające. Jeśli chodzi o zatrudnianie młodzieży—Rząd kładzie nacisk na tę sprawę i docenia ją. Sprawy gospodarcze ogniskują się koło osoby Wicepremiera gospodarczego, Szefa Rządu uzgadnia je bezpośrednio z ministrami, a służba informacyjno-gospodarcza nie należy już do bezpośrednich jego zainteresowań. Pan Premier docenia znacznie i rolę prasy i lojalnie chce z nią pracować, czemu dał wyraz na konferencji prasowej. Sprawą należytego informowania prasy Pan Premier zajmie się niezadługo. Pan Premier omawia sprawę ustawy prasowej i ustawy o stanie dziennikarskim, przy czym zaznacza, że będzie ona opracowywana w porozumieniu z organizacjami dziennikarskimi.

Na zakończenie Prezes Najwyższego Trybunału Administracyjnego omawiał sprawy prac Trybunału, po czym Komisja uchwaliła budżet w II czytaniu w myśl wniosków referenta.

Z OKAZJI NOWEGO ROKU SKŁADAMY SERDECZNE ŻYCZENIA SZANOWNYM CZYTELNIKOM, PRENUMERATOROM, WSPÓŁPRACOWNIKOM ORAZ PRYJACIOŁOM NASZEGO WYDAWNICTWA

REDAKCJA tyg. „POLSKA GOSPODARCZA”

GÓRNICCTWO I PRZEMYSŁ

PRZEMYSŁ NAFTOWY

PRZEMYSŁ NAFTOWY W PAŹDZIERNIKU 1936 R.—Wydobycie ropy naftowej w październiku 1936 r. wynosiło 4 285 cyst. brutto—wobec 4 202 cyst. brutto we wrześniu. Przeciętnie dziennie produkowano 138 cyst. brutto—wobec 140 cyst. brutto w miesiącu poprzednim.

Na opał i manko zużyto ok. 4·0% produkcji brutto (we wrześniu—3·7%).

Ekspedycja ropy do rafinerji wynosiła 4 488 cyst.—wobec 4 053 cyst. we wrześniu.

Zapasy ropy, zamagazynowanej na kopalniach i tłoczniach, zmniejszyły się do 1 509 cyst. (we wrześniu—1 733 cyst.).

Z nowych dowieczeń w rejonie boryslawskim wyróżnia się otwór „Minister Kwiatkowski” na kop. „Pionier-Bitumen” w Mrażnicy. Osiągnięto tu bardzo poważne wyniki w badaniu charakteru złoża ropy, nawierconego przed 5 laty; stwierdzono, że istotnie ma się do czynienia ze złożem ropy o znacznym zasięgu, lecz nie z soczewką, jak pierwotnie sądzono. Po pokonaniu w okresie 5 lat trudności technicznych i podwierceniu, produkcja zaczęła stopniowo wzrastać, ustalając się na 7·2 t ropy dziennie, wykazując jednak dalszą tendencję wzrostową. Produkcja gazowa wynosi ok. 0·8 m³/min. Z innych otworów w rejonie boryslawskim wyróżnia się „Niagara III”, w którym nastąpił samoczynny wzrost produkcji ropy z 14·5 t do 19·5 t, ustalając się na ok. 17 t dziennie.

Na terenach marek specjalnych poważniejszych dowieczeń nie było. Wiercenie Nr I w Kaluszu—po pogłębieniu o 18 m, tj. do 743 m—ma

drugi horyzont gazonośny o wydajności ok. 18·4 m³/min.; gazy zostały uchwycone i zużywane są do opalania kopalni soli potasowych „Tesp” w Kaluszu. Na innej kopalni—„Aleksander”—ślady gazów nawiercono w głęb. 116÷128 i 146÷158 m.

W sąsiadującej z gm. Lipie i Polaną miejscowości Czarna w głęb. 225 m zaznaczył się przyływ ropy w ilości ok. 0·2 t na dobę. Wyróżniają się też wiercenia w gm. Lipie, gdzie w otworze Nr III na głęb. 616 i 657 m nawiercono ślady gazów i ponadto w sąsiadującym Michniowcu ze śladami ropy asfaltowej, nawierconej na poziomie 242 i 244 m.

W Perehnińsku i Dolinie uzyskano kilka dowieczeń nieznaczącej produkcji ropy lub śladów ropy w tej liczbie na kop. „Pollon-Dolina” 2 wybuchy ropy i dość płytkie ślady ropy na głęb. ok. 31 m.

Szereg normalnych dowieczeń ukończono: w Schodnicy, Uryczu, Wańkowej, Humniskach, Krygu, Lipinkach, Majdanie i Pasiecznej.

Odbudowa ciśnienia złoża przez wtłaczanie powietrza bądź gazów spalinowych była prowadzona pomyślnie bez większych zmian: w Schodnicy, Uryczu i Harklowej.

S-ka Akc. „Pionier” prowadziła na terenie powiatu lubaczowskiego jarosławskiego i przemyskiego prace sejsmiczne o charakterze rekonesansowym na profilach: Oleszyce—Mołodycz—Sieniawa długości —31 km, Jarosław—Radymno—Przemysł—31 km, Jarosław—Wierzba —6 km i Jarosław—Pelkinie—Ujczna—28 km. Ponadto ukończono rozpoczęty profil sejsmiczny Jarosław—Oleszyce—Płozów na odcinku Zapałów—Jarosław o dług. 15 km. Prześledzono w dalszym ciągu zachowanie się głębokiego przewodnego horyzontu refleksyjnego wzdłuż badanych profili i stwierdzono ogólne obniżanie się tego horyzontu w kierunku południowo-zachodnim.

Produkcja i obrót ropą w październiku 1936 r. (w cysternach)

MIESIĄC I ROK	J A S Ł O				D R O H O B Y C Z				S T A N I S Ł A W Ó W				R A Z E M			
	Produkcja	Opał i manko	Ekspedycja	Zapasy w końcu m-ca	Produkcja	Opał i manko	Ekspedycja	Zapasy w końcu m-ca	Produkcja	Opał i manko	Ekspedycja	Zapasy w końcu m-ca	Produkcja	Opał i manko	Ekspedycja	Zapasy w końcu m-ca
Wrzesień 1936	933	11	942	291	2 860	139	2 718	1 271	499	6	393	171	4 202	156	4 053	1 733
Październik 1936	955	12	914	324	2 909	155	3 128	1 045	421	6	446	140	4 285	173	4 488	1 509
Stycz. ÷ paźdz. 1936	8 940	84	8 887	324	29 289	1 466	29 743	1 045	4 411	52	4 447	140	42 640	1 602	43 077	1 509
„ „ 1935	8 174	89	8 284	305	31 788	1 610	31 742	1 332	2 928	50	2 828	113	42 890	1 749	42 854	1 750

Produkcja i zużycie gazów ziemnych w październiku 1936 r. (w tys. m³)

MIESIĄC I ROK	J A S Ł O				D R O H O B Y C Z				S T A N I S Ł A W Ó W				R A Z E M			
	Produkcja	Opał (zuż. własne)	Odtłoczono	Manko	Produkcja	Opał (zużycie własne)	Odtłoczono	Manko	Produkcja	Opał (zuż. własne)	Odtłoczono	Manko	Produkcja	Opał (zuż. własne)	Odtłoczono	Manko
Wrzesień 1936	11 282	2 377	8 639	266	23 024	6 579	16 354	91	4 373	3 372	346	655	38 679	12 328	25 339	1 012
Październik 1936	11 846	2 464	9 112	270	28 592	6 712	21 810	70	5 290	3 627	1 030	633	45 728	12 803	31 952	973
Stycz. ÷ paźdz. 1936	106 051	24 596	78 885	2 570	239 035	67 162	170 987	886	46 869	36 214	3 839	6 816	391 955	127 972	253 711	10 272
„ „ 1935	111 467	24 471	83 699	3 297	251 575	79 855	170 627	1 093	35 667	27 171	5 615	2 881	398 709	131 497	259 941	7 271

Liczba otworów wiertniczych na kopalniach ropy i gazów ziemnych w październiku 1936 r.

MIESIĄC I ROK	L i c z b a o t w o r ó w														Ilość otworów, produkujących ropę	Przeciętna dzienna produkcja otworu — w kg
	Montowane	Zmontowane	Wiercone			Instrument.	Wyłężanie gazowe	Samopłynące	Łyżkowe	Pompowane	Tłokowane	Rekonstrukc.	Likwidacja	Razem		
			Produkcyjne	Bez produkcji	Razem											
Wrzesień 1936	10	6	41	95	136	16	208	27	500	2 261	338	46	15	3 563	3 167	442
Październik 1936	15	6	54	96	150	17	212	27	484	2 267	338	47	16	3 579	3 170	436

W wierceniach znajdowało się 150 otworów świdrowych—wobec 136 we wrześniu.

Nowych otworów świdrowych uruchomiono 25—wobec 26 we wrześniu. Na terenie rejonu jasielskiego uruchomiono 13 otworów (16): „Union VII” w Dominikowicach, „Frankow VI” w Dukli, „Jasło-Jaszczew III” w Jaszczwi, „Stanisław XLI” w Korczyniu-Bieczu, „Henryk LXII”, „Szmierówka I” i „Joasia I” w Krygu, „Magdalena VIII” w Gorlicach, „Gaz I” w Przecławiu, „Lipa XCVIII” w Lipinkach, „Heddy I” w Szalowej oraz „Nadzieja III” i „Kościuszek IV” w Toroszwóce. W okręgu drohobyckim rozpoczęto wiercenie 9 otworów (7): „Marietta VI” i „Fensterstein XI” w Tustanowicach, „Bystry I” w Oleksicach Nowych, „Mazur I” w Równem, „Galicja XXVII” w Schodnicy, „Karpaty CXXIV” w Wańkowej, „Kempner VI” w Stańkowej, „Pollon VIII” w Lipiu i „Nadzieja 1/N” w Rosochach. W rejonie okr. stanisławowskiego zaczęto wiercenie 3 otworów (bez zmiany): „Zofia XLVI” w Rosulnej, „Raoul V” w Majdanie i „Hannibal XLVIII” w Rypnem.

Ceny ropy naftowej wzrosły; za ropę brutową marki borysławskiej płacono zł 1 420 za cyst. 10-tonową—wobec zł 1 350 we wrześniu. Na inne marki ustalono ceny następujące (w zł za cysternę 10-tonową loco zbiorniki):

Białkówka	1 356	Męcinka parafinowa	1 889
Bitków Franco-Pol.	1 437	Młynki-Stara Wieś	1 874
Bitków Pasieczna	1 567	Mokre	1 723
Bitków Nobel	1 513	Mrażnica Wierzchnia	1 392
Bitków Zofia-Stella	1 749	Pereprostyna	1 463
Dobrucowa	1 356	Potok	1 831
Grabownica Humniska benzynowa	1 749	Rajskie	1 360
Grabownica Humniska parafinowa	1 465	Ropianka ad Dukla	1 362
Harkłowa	1 289	Różne-Rogi wol. od paraf.	1 333
Humniska Brzozów	1 715	Równe-Rogi parafinowa	1 181
Iwonicz	1 472	Rymanów	1 273
Jaszczew	1 472	Rypne	1 397
Kłęzany	1 877	Schodnica	1 561
Klimkówka	1 324	Słoboda Rungórska	1 413
Kosmacz	1 362	Stara Wieś jasna	1 981
Krosno wolna od parafiny	1 277	Stara Wieś czarna	1 841
Krosno parafinowa	1 257	Strzelbice	1 229
Krościenko wolna od paraf.	1 277	Szymbark	1 398
Krościenko parafinowa	1 257	Toroszówka	2 016
Kryg-zielona	1 356	Toroszówka Ewa	1 441
„ czarna	1 164	Turzepole	1 281
Libusza	1 300	Tyrawa solna	1 420
Lipie	1 278	Urycz	1 608
Lipniki	1 381	Wańkowa	1 261
Lubatówka	1 324	Węglówka	1 277
Łodyna	1 336	Wulka	1 324
Majdan-Rosulna	1 408	Zagórz	1 362
Męcina Wielka	1 463	Załawie	1 845
		Zmiennica	1 305

Wydobycie gazów w ziemnych wynosiło 45 728 tys. m³—wobec 38 679 tys. m³ we wrześniu. Przeciętnie dziennie wydobywano 1 475 tys. m³—wobec 1 289 tys. m³ we wrześniu.

Manko gazowe wynosiło ok. 2.1% produkcji (we wrześniu—2.6%).

Za gaz ziemny w Borystawiu płacono gr 4.25 za m³ (gr 4.12).

Liczba robotników, zatrudnionych na kopalniach ropy i gazów, wzrosła do 9 683 (9 410).

W październiku ub. r. było czynnych 30 rafinerij nafty, które zatrudniały ogółem 3 179 robotników i majstrów (we wrześniu ub. r.—3 189). Z tej liczby—3 153 robotników było zajętych przy pracach, związanych bezpośrednio z ruchem zakładów.

Przeróbka ropy w rafineriach wynosiła 43 189 t (w 1935 r. przeciętnie miesięcznie 42 450 t). Przerobiono ropy borysławskiej (standard) 24 000 t, specjalnej małoparafinowej 13 194 t, specjalnej bezparafinowej 5 987 t.

Wytwórczość produktów naftowych wyniosła ogółem 39 728 t, a więc strata przy przeróbce stanowiła 8.1% (przeciętnie w 1935 r.—8.0%).

Konsumpcja produktów naftowych w kraju wyniosła 35 835 t (w tym wewnętrzne spożycie rafinerij 1 173 t) i przedstawiała się następująco (w tonach—bez spożycia rafinerij):

	Październik Przec. mies.		
	1935	1936	1935
Benzyna	6 232	6 566	5 549
Nafta	15 439	15 119	10 183
Oleje gazowy i opałow.	4 292	5 160	4 550
Oleje smarowe	4 179	4 140	3 370
Parafina	909	1 153	688

Eksport produktów naftowych (właściwie wysyłka z rafinerij, przeznaczona na eksport) wynosił ogółem 14 567 t, czyli był większy niż przeciętny eksport miesięczny w 1935 r. (14 154 t).

Z poszczególnych produktów wywieziono za granicę (w tonach):

	Październik Przec. mies.	
	1936	1935
Benzyna	4 798	3 935
Nafta	3 856	2 942
Oleje gazowy i opałow.	1 726	3 562
Oleje smarowe	2 821	1 860
Parafina	1 125	1 598

Ruch zapasów produktów naftowych w rafineriach przedstawiał się następująco (w tonach):

	I/X 1936	I/XI 1936	I/XI 1935
Benzyna	20 144	18 937	15 012
Nafta	35 416	29 812	39 959
Oleje gazowy i opałow.	8 833	9 780	8 662

Produkcja i obrót produktami naftowymi w październiku 1936 r. (w tonach)

P r o d u k t	Wytwór- czość	Wysyłka do spożycia w kraju	Wysyłka do innych rafin.	Zużycie własne	Eksport	Przychód		Z a p a s y	
						z innych rafinerij i gazoli- niarni	import	w dn. 1/X 1936	w dn. 31 IX 1936
Benzyna	7 210	6 566	323	3	4 798	3 273	—	20 144	18 937
Nafta	13 187	15 119	14	2	3 856	—	—	35 416	29 612
Olej gazowy	7 113	4 972	62	5	1 247	62	—	8 054	8 943
Oleje lekkie o c. g. do 0 890	1 269	856	3	—	28	5	—	1 194 ²⁾	1 581
Oleje: napędowy i opałow.	725	188	—	—	479	—	—	779	837
Oleje smarowe	4 689	3 284	111	11	2 793	149	—	56 480	55 119
Wazelina	75	31	—	—	—	—	—	160	204
Smary stałe	356	317	—	—	11	8	1	498	535
Parafina	2 319	1 153	40	—	1 125	27	—	5 006	5 034
Asfalt	2 258	1 377	2	2	180	2	—	13 472	14 171
Koks	414	413	—	188	50	—	—	767	530
Produkty atypowe	97	71	—	2	—	—	—	114	138
„ uboczne	221	212	1	104	—	1	—	970	875
Olej parafinowy	— ¹⁾	37	400	5	—	396	—	22 932	21 711
Gacz i oleje potne	110	—	—	—	—	—	—	2 831	2 941
Słops	473	—	—	385	—	—	—	919	1 007
Pozostałości	387	66	127	466	—	92	—	10 141	9 961
Ogółem:	39 728	34 662	1 083	1 173	14 567	4 015	1	179 877	172 136

¹⁾ Potrącono 1 175 t, użytych z zapasów do dalszej przeróbki.

²⁾ Zapasy początkowe poprawione.

Oleje smarowe	57 674	56 700	65 704
Parafina	5 006	5 034	2 946
Inne produkty	52 804	51 873	53 352
Razem:	179 877	172 136	185 635

W przemyśle gazolinowym sytuacja była w dalszym ciągu pomyślna. Produkcja gazoliny wyniosła w październiku ub. r. 3 372 t

(we wrześniu—3 220 t). Z ogólnej ilości 45 728 tys. m³ gazu ziemnego, wyprodukowanego na kopalniach—przerobiono w gazoliniarniach 22 861 tys. m³, czyli 50%. Ze 100 m³ przerobionego gazu otrzymano przeciętnie 14·8 kg gazoliny (we wrześniu 14·7 kg). Do rafinerii nafty wysłano jako domieszkę do benzyn ciężkich celem otrzymania benzyny motorowej 3 244 t gazoliny. W ruchu było 24 zakładów gazolinowych, które zatrudniały 336 robotników.

Eksport do poszczególnych krajów w październiku 1936 r. (w tonach)

Kraj przeznaczenia	Benzyna	Nafta	Olej gazowy	Oleje lekkie o c. g. do 0·890	Oleje smarowe	Parafina	Asfalt	Koks	Smary stałe, mydło naftenowe	Świece	Wazelina	Półprodukty	Pozostałości destylacyjne ¹⁾	Razem
Austria	—	30	369	13	16	105	—	35	—	—	—	—	—	568
Czechosłowacja	4 274	3 061	—	—	202	35	—	—	—	—	—	—	—	7 572
Dania	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
Finlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	8
Grecja	—	—	—	—	—	61	—	—	—	—	—	—	—	61
Jugosławia	—	—	—	—	135	373	—	—	—	—	—	—	—	508
Niemcy	128	30	—	—	45	28	146	—	—	—	—	—	—	377
Szwajcaria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Szwecja	—	—	—	—	68	—	—	—	—	—	—	—	—	68
Węgry	—	—	—	—	—	120	—	15	—	—	—	—	—	135
Włochy	—	—	—	—	—	55	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem:	4 415	3 121	369	13	466	777	146	50	8	—	—	—	—	9 365
Gdańsk	324	443	862	15	1 614	348	34	—	2	—	—	—	23	3 665
Gdynia	59	292	16	—	713	—	—	—	1	—	—	—	456	1 537
Ogółem:	4 798	3 856	1 247	28	2 793	1 125	180	50	11	—	—	—	479	14 567

KOPALNICTWO WOSKU ZIEMNEGO W PAŹDZIERNIKU 1936 R.—W październiku ub. r. wydobyto 30 t wosku ziemnego—wobec 27 t we wrześniu. Eksportowano 33 t (27), w tym do Austrii 2 (we wrześniu—0·3), Czechosłowacji—5 (0), Francji—17 (8), Niemiec—5 (16), Stanów Zjedn.—4 (2) i do Szwajcarii—0 (0·8). Zapasy wosku, zamagazynowanego na kopalniach, zmniejszyły się do 205 t (209). Zatrudnionych było 375 robotników (391). Ceny wosku ziemnego pozostały w wysokości niezmięionej, wynosząc—zależnie od gatunku—ok. zł 270—150—70 za 100 kg loco kopalnia.

PRZEMYSŁ WŁÓKIENNICZY

PRACE PODKOMISJI WŁÓKIENNICZEJ.—W dn. 21/XII 1936 r. odbyła się w Min. Przemysłu i Handlu pod przewodnictwem P. Dyrektora Departamentu M. Kandla konferencja Podkomisji Włókienniczej, wchodzącej—jak wiadomo—w skład Głównej Komisji Surowcowej. Na konferencji tej rozpatrzono szereg najpilniejszych postulatów, związanych z uruchomieniem produkcji kotoniny z lnu i konopi. W szczególności został uzgodniony pogląd na celowość wydania ustawy, która dawałaby trwale podstawy prawne stosowaniu surowców krajowych i wytwarzanych z nich półproduktów w przemyśle włókienniczym.

Przeprowadzono również szczegółową dyskusję na temat zapewnienia zbytu produkowanej kotoniny i jako aktualne środki dyspozycji uznano związanie zbytu kotoniny za pomocą polityki celnej w zakresie surowców, przywożonych z zagranicy, a zwłaszcza bawełny oraz jako dalszy środek—zobowiązanie przemysłu do odbioru całkowitej produkcji kotoniny pod nadzorem czynnika urzędowego.

Zostały również uzgodnione wnioski w sprawie koncesjonowania przemysłu kotonizacyjnego w celu zapewnienia odpowiedniego terytorialnego jego rozmieszczenia oraz wytworzenia warunków racjonalnej jego rozbudowy. Poza tym ustalono wnioski w sprawie warunków udzielania zamówień przy dostawach rządowych i publicznych na tkaniny kotonizowane bądź z domieszką kotoniny, w sprawie ulg podatkowych oraz polityki kredytowej i taryfowej w stosunku do tego przemysłu.

Podkomisja wypowiedziała się wreszcie za koncesjonowaniem produkcji sztucznej wełny, czyli tzw. lanitalu, produkowanego z kazeiny.

PRZEMYSŁ WŁÓKIENNICZY W LISTOPADZIE 1936 R.—Listopad zamknął definitywnie tegoroczny sezon jesienno-zimowy w przemyśle włókienniczym Łodzi. Ocena tego sezonu wypadła dość niedojalnicie. O ile bowiem w dziale bawełnianym koniunktura pod koniec sezonu uległa pogorszeniu, wpływając niekorzystnie na ostateczny jego bilans—o tyle w przemyśle wełnianym sytuacja kształtowała się przez cały sezon na ogół korzystniej, dając również w ostatecznym wyniku saldo dodatnie. Wydaje się to na pozór niezupełnie naturalne, gdyż branża bawełniana posiadała poważne możliwości korzystnego zlikwidowania transakcji sezonowych. Zwyżka cen surowca i niezawsze dostateczna podaż tego artykułu powodowała zwyżkową tendencję cen, która w dziale tkanin odbiła się w stopniu stosunkowo słabszym. Z drugiej strony wzrost konsumpcji, zarysowujący się od dłuższego czasu w ośrodkach wiejskich, a zwłaszcza na terenie województw wschodnich, doznał pod koniec sezonu zahamowania. Ponieważ zaś konsument wiejski jest odbiorcą w pierwszym rzędzie wyrobów bawełnianych, przeto spadek spożycia na tych terenach dotknął w znacznie silniejszym stopniu przemysł bawełniany, który odczuwa ujemne saldo bilansu sezonu w postaci zwrotów towarowych i pozostałości posezonowych, które kształtują się w rozmiarach większych, aniżeli przewidywano w początkach sezonu.

Zmniejszenie rozmiarów transakcji w listopadzie objęło—jak zauważyliśmy—w większym stopniu branżę bawełnianą. Spadek temperatury w II połowie miesiąca wpłynął tylko częściowo na poprawę sytuacji, i to jedynie w handlu detalicznym. Globalnie biorąc, obroty w porównaniu z październikiem uległy redukcji o 10÷20%. Zwroty towarowe zaobserwować się dały niemal we wszystkich branżach, co, oczywiście, odbiło się niekorzystnie na kształtowaniu się cen. Jednocześnie przejawem trudności na rynku włókienniczym były stosunkowo liczne prolongaty zobowiązań i wzrost protestów. Po raz pierwszy od szeregu miesięcy ultimo listopada przeszło pod znakiem pewnych trudności płatniczych.

W wielkim przemyśle bawełnianym Łodzi pracowało w listopadzie 45 500 robotników. W porównaniu z październikiem oznacza to niewielki spadek zatrudnienia, stanowiący jeden z przejawów okresu międzysezonowego. W tym samym procentowym stosunku zmniejszyła się liczba przepracowanych robotniko-dni i odsetek robotników, pracują-

¹⁾ Olej parafinowy i odcieki, olej prasowy, gacz, oleje potne.

cych pełne 6 dni w tygodniu. Ogółem przepracowano w wielkim przemyśle bawełnianym w okresie listopada 829 940 robotniko-dni. W niektórych fabrykach podjęte zostały w niewielkich jeszcze rozmiarach przygotowania do nadchodzącego sezonu.

Na rynku tkanin bawełnianych wystąpiły wszelkie znamiona okresu międzysezonowego, który rozpoczął się stosunkowo wcześniej aniżeli zazwyczaj, na ogół bowiem tendencje międzysezonowe występują w początku grudnia. Na podkreślenie zasługuje, jako przejaw niezwykle charakterystyczny, dość duże zainteresowanie tkaninami letnimi na nadchodzący sezon wiosenno-letni w 1937 r. Transakcje w dziale tkanin bawełnianych w listopadzie ograniczały się raczej do towarów białych i niektórych artykułów całorocznych. Natomiast pewna część transakcji przypadła na artykuły letnie dla nadchodzącego sezonu przy cenach, kształtujących się przeciętnie o 5÷10% wyżej w porównaniu z sezonem zeszlazorocznym. Warunki pokrycia nie uległy na ogół wydatniejszym zmianom, jakkolwiek osłabienie nastrojów rynkowych wpłynęło na wydłużanie się terminów wekslowych i tendencje odbiorców w kierunku redukcji udziału pokrycia gotówkowego.

Na rynku przędzy bawełnianej sytuacja kształtowała się także pod znakiem nastrojów międzysezonowych. Zbyt wraz z konsumpcją własną był mniejszy aniżeli w październiku, ale nie odbiegał poważnie od poziomu z listopada 1935 r., wynosząc przeszło 4 miln. kg. Rozmiary produkcji wykazały również zmniejszenie, nie dochodząc do 4¼ miln. kg. Wobec zmniejszonego zapotrzebowania przetwórców, którzy również zaprzestali produkcji z uwagi na okres międzysezonowy, zapasy zaczęły ponownie wzrastać. Wynosiły one przeszło 1,8 miln. kg, tj. mniej więcej tyleż, co w listopadzie 1935 r. Ceny wykazywały tendencję zniżkową—przy utrzymanych zresztą cenach surowca.

W wielkim przemyśle wełnianym Łodzi pracowało w listopadzie 13 500 robotników, co w porównaniu z październikiem nie oznacza wydatniejszej zmiany. Liczba robotników, zatrudnionych pełne 6 dni w tygodniu, uległa pewnej redukcji i wynosiła 24% ogółu robotników, zatrudnionych w wielkim przemyśle wełnianym. Ilość przepracowanych robotniko-dni nie wykazała wydatniejszych zmian i wynosiła 244 111, tj. nie odbiegała od liczb zeszlazorocznych. Analogicznie jak w przemyśle bawełnianym, również i w fabrykach przemysłu wełnianego podjęte zostały pierwsze, stosunkowo jeszcze nieznaczne, przygotowania do nadchodzącego sezonu.

Na rynku tkanin wełnianych okres międzysezonowy wypadł znacznie korzystniej aniżeli w branży bawełnianej. Wpłynął na to, niewątpliwie, znacznie korzystniejszy przebieg sezonu jesienno-zimowego. Pozostałości towarowe są stosunkowo mniejsze i w znacznie słabszym stopniu oddziałują na poziom cen. Intensywniejsze są również przygotowania do sezonu letniego. Nadmienić przy tym należy, że w dziale tkanin półwełnianych zwroty były stosunkowo niewielkie, a rozmiary transakcji były większe aniżeli w ub. r. Warunki pokrycia i wypłacalność odbiorców nie uległy wydatniejszym zmianom.

Rynek przędzy chesankowej wykazał w listopadzie spadek transakcji sprzedażnych na rynku wewnętrznym. Zbyt w kraju nie przekraczał 700 tys. kg. Jednocześnie zwiększyły się z łatwo zrozumiałych względów składy, dochodzące do przeszło 1½ miln. kg, i zmniejszyła się produkcja, dochodząc do przeszło 900 tys. kg. Ceny przędzy chesankowej—wobec silnej haussy surowcowej na wszystkich rynkach światowych—wykazywały tendencję mocną.

W przedsiębiorstwie zgrzebnym zatrudnienie w I połowie listopada wynosiło przeważnie pełne 6 dni w tygodniu, a w niektórych fabrykach pracowano nawet na dwie zmiany. Dodatnim przejawem, jaki zaobserwować się dał w tegorocznym sezonie w przedsiębiorstwie zgrzebnym, jest dążenie do realizowania inwestycji. Obejmowały one zarówno remonty i przebudowy aparatu wytwórczego, jak i instalowanie nowych maszyn.

W przemyśle dzianym sytuacja kształtowała się w listopadzie zdecydowanie niepomyślnie. Zwłaszcza w produkcji zarobkowej sezon trwał stosunkowo krótko—tak, iż pod koniec listopada poważna część przedsiębiorstw została unieruchomiona, jakkolwiek zazwyczaj pracowały one do połowy grudnia. Spadek produkcji w sezonie zimowym oceniany jest na 30÷40%. Poważne trudności powstały również na odcinku wywozu artykułów dzianych—w szczególności na rynku angielskim. Jedną z przyczyn niekorzystnej koniunktury w przemyśle dzianym był wzrost cen półfabrykatów. Rozmiary redukcji zbytu na rynku wewnętrznym oceniane są na 40%. Poza tym na spadek obrotów wpłynęły charakterystyczne przemiany strukturalne w postaci uniezależnienia się niektórych ośrodków, zwłaszcza na terenie województw zachodnich. Wypłacalność uległa pogorszeniu, a terminy wekslowe zaczęły się poważnie wydłużać.

W przemyśle jedwabnym sezon jesienno-zimowy przyniósł wzrost produkcji i zwiększenie zapotrzebowania, szczególnie na artykuły tańsze. W związku z tym zwiększyło się uruchomienie tkalni, produkujących artykuły z jedwabiu naturalnego.

Przemysł sztuczny jedwabiu w listopadzie zwiększył bardzo poważnie produkcję oraz liczbę zatrudnionych robotników. Jednocześnie poważnie wzrósł eksport.

Przemysł obuwia gumowego wkroczył w listopadzie w okres międzysezonowy, co, oczywiście, znalazło swój wyraz w zmniejszonej produkcji. Zbyt zmalał w listopadzie zarówno na rynku krajowym, jak i w eksporcie.

W średnim przemyśle włókienniczym Łodzi pracowało 10 345 robotników, tj. o 439 mniej niż w październiku. Na 1 zmianę czynne były 44 fabryki, zatrudniające 4 228 robotników, na 2 zmiany—40 fabryk, zatrudniających 4 575 robotników, i na 3 zmiany—1 fabryka, zatrudniająca 1 542 robotników.

Przemysł bielski rozpoczął w listopadzie okres przygotowań do nadchodzącego sezonu wiosenno-letniego, który oceniany jest na ogół optymistycznie. Bilans sezonu jesienno-zimowego w przemyśle bielskim przedstawia się na ogół korzystnie, gdyż—poza zwiększeniem obrotów i utrzymaną na ogół tendencją cen—niewielkie stosunkowo rozmiary zapasów towarowych stanowią korzystną perspektywę dla transakcji tkaninami wiosenno-letnimi.

Analogicznie i przemysł białostocki zakończył już w listopadzie sezon zimowy, który był niewątpliwie jednym z najbardziej korzystnych sezonów w okresie ostatnich lat. Wysoka koniunktura w przemyśle białostockim miała swe źródło również i w wydatnie wzmoczonej aktywności eksportowej. Jednocześnie jednak rynek wewnętrzny okazał dla artykułów białostockich wyjątkową chłonność.

M. K.

PRZEMYSŁ KONFEKCYJNY

PRZEMYSŁ KONFEKCYJNY W LISTOPADZIE 1936 R.—

W przemyśle konfekcyjnym listopad nie przyniósł wyraźniejszej poprawy. W pierwszym rzędzie na spadek rozmiarów transakcji złożyły się niesprzyjające warunki atmosferyczne; z drugiej strony—listopad jest w przemyśle konfekcyjnym zazwyczaj okresem koniunktury międzysezonowej. W szeregu ośrodków prowincjonalnych wystąpiły załamania i trudności finansowe firm tej branży; również i na rynku łódzkim zwiększyła się liczba prolongat oraz cichych regulacji i ugód pozasądowych.

W przemyśle dzianym sytuacja kształtowała się nadal niekorzystnie, przy czym rozmiary produkcji zwłaszcza przedsiębiorstw zarobkowych zostały wydatnie zredukowane. Rynek wewnętrzny odczuł dotkliwie zwyczaj cen półfabrykatów, poza tym przemysł dziany odczuwa niekorzystnie usamodzielnianie się prowincji, gdzie powstają liczne warsztaty produkcji. Globalnie biorąc, rozmiary zbytu tanich artykułów dzianych zmniejszyły się w tegorocznym sezonie jesienno-zimowym przynajmniej o 20÷25%.

W przemyśle pończosznym produkcja w listopadzie zwiększyła się, co pozostawało w związku z oczekiwanym w tym przemyśle w pierwszych miesiącach 1937 r. wybuchem strajku. W tym okresie bowiem wygasa umowa, normująca płace robotnicze, a krańcowa rozbieżność stanowisk producentów i robotników zapowiada możliwość strajku. Jako przejaw niezwykle charakterystyczny wymienić należy stosunkowo mniejszą ilość nowych modnych artykułów pończosznich, jaka ukazała się na rynku w tegorocznym sezonie jesienno-zimowym; przyczyną tego zjawiska jest po części ubóstwo kapitałowe przemysłu, częściowo zaś gwałtowny rozwój naśladownictwa wzorów i deseni, które to zjawisko rozwinęło się w całym przemyśle włókienniczym, występując ze szczególną jaskrawością w pończosznictwie.

W przemyśle galanteryjnym sytuacja w listopadzie również nie uległa wydatniejszym zmianom, kształtując się pod wpływem międzysezonowego zastój. Również zwroty towarowe w tej branży uległy zwiększeniu przy jednoczesnej redukcji cen o 10÷15%. Ilość regulacji pozasądowych zwiększyła się, a znaczne pozostałości towarów stwarzają niekorzystne na ogół saldo tegorocznego sezonu.

W pozostałych działach przemysłu konfekcyjnego i galanteryjnego sytuacja w porównaniu z październikiem oraz w stosunku do analogicznych okresów z lat poprzednich nie wykazywała wydatniejszych zmian.

K.

ROLNICTWO

ULGI DLA ROLNIKÓW Z TYTUŁU ICH PRYWATNO-PRAWNYCH ZOBOWIĄZAŃ WOBEC INSTYTUCYJ UBEZPIECZEŃ SPOŁECZNYCH.—W dniu 14/XI ub. r. podpisane zostało zarządzenie Ministra Opieki Społecznej, wydane z upoważnienia, przysługującego m. in. Ministrowi Opieki Społecznej na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 23/V 1935 r. o ulgach dla dłużników Skarbu Państwa i instytucji prawa publicznego z tytułu należności prywatnoprawnych, mających charakter długów rolniczych.

Ułgi wymienionego zarządzenia odnoszą się do dłużników funduszy ubezpieczeń, zarządzanych przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych, do dłużników Ubezpieczalni Krajowej w Poznaniu oraz do dłużników Zakładu Ubezpieczenia na Wypadek Inwalidztwa w Chorzowie—których zobowiązania mają charakter długów rolniczych i powstały przed dniem 1/VII 1932 r. Ustalenie charakteru rolniczego długu następuje na tych samych zasadach, jakie przewidziane są w rozporządzeniu o konwersji i uporządkowaniu długów rolniczych, natomiast w razie wątpliwości co do daty powstania długu—sprawę rozstrzyga Minister Opieki Społecznej po zasięgnięciu w razie potrzeby uprzedniej opinii właściwego terytorialnie wojewódzkiego biura do spraw finansowo-rolnych.

Ułgi, przyznane omawianym zarządzeniem, polegają na obniżeniu oprocentowania kapitału dłużnego za okres 1/VII 1932 r. — 31/VI 1940 r. do wysokości $4\frac{1}{2}\%$ w stosunku rocznym, przy czym, jeżeli odsetki zostały już na ten czas opłacone w wyższych rozmiarach—nadpłacona kwota ulegnie odpowiedniemu zarachowaniu.

Umarza się wszelkie odsetki zwłoki (karne), kary umowne oraz odsetki od odsetek niezależnie od terminu ich powstania (a zatem powstałe również przed dniem 1/VII 1932 r.), a w razie gdyby dłużnik częściowo lub całkowicie zapłacił takie należności—odnośne kwoty będą mu odpowiednio zarachowane.

Splata zadłużenia, powstałego przed dniem 1/VII 1932 r., po ewentualnym umorzeniu narosłych odsetek zwłoki, kar umownych oraz odsetek od odsetek będzie na wniosek dłużnika rozłożona w ratach półrocznych na okres nie krótszy niż 14 lat, przy czym do dn. 1/XII 1938 r. wstrzymana będzie splata kapitału długu. Zaległe odsetki, które na zasadzie wyżej wymienionych przepisów nie ulegną umorzeniu, zostaną doliczone do kapitału długu na dz. 1/X 1936 r.

Dłużnicy tracą prawo do zawieszenia i ratalnej spłaty zadłużenia, jeżeli do nieruchomości, na której zabezpieczone są należności instytucji wiejskiej, wszczęte zostanie postępowanie egzekucyjne lub jeżeli otwarto postępowanie układowe lub likwidacyjne w stosunku do dłużnika. Ponadto rozłożona należność staje się natychmiast płatną w całości w razie niedotrzymania przez dłużnika 2 następujących po sobie terminów płatności rozłożonego długu.

Ułgi, przewidziane w powyższym zarządzeniu, stosują się również do współzobowiązanych, jeżeli przy powstaniu długu walutę pobrał posiadacz gospodarstwa wiejskiego. Zarządzenie niniejsze ma również zastosowanie do długów, zasądzonych prawomocnymi orzeczeniami sądowymi; podobnie stosuje się jego postanowienia niezależnie od umów poprzednio zawartych.

Ułgi, przyznane omawianym zarządzeniem, stosuje się tylko wówczas i w takim zakresie, o ile stwarzają one dla dłużników warunki korzystniejsze od dotychczasowych; w takim wypadku dłużnik winien wskazać instytucji wiejskiej, jakie warunki poprzednich umów, dotyczących ulgowej spłaty należności, pragnie zachować w mocy.

Wreszcie zarządzenie przewiduje, iż ulgi w spłacie prywatnoprawnych należności ubezpieczeń społecznych, polegające na ustępowaniu przy należnościach, hipotecznie zabezpieczonych, miejsca hipotecznego lub wyrażaniu zgody na konwersję długów na kredyt długoterminowy w listach zastawnych oraz na dokonywaniu spłaty zadłużenia papierami wartościowymi—zostaną określone odrębnym zarządzeniem Ministra Opieki Społecznej w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Powyższe zarządzenie weszło w życie z dniem 1/XII 1936 r.

J. Ż.

dawców i robotników. W razie niedojścia do polubownej umowy powoływane są przez Ministra Opieki Społecznej nadzwyczajne komisje rozjemcze, których orzeczenie obowiązuje obie strony zainteresowane. Z powodu niejednorodności warunków gospodarczych i odmiennych zwyczajów najmu—warunki pracy i płacy ustalane są odrębnie dla różnych części kraju. Obszary umów zbiorowych w rolnictwie obejmują od jednego do kilku województw (wyjątek stanowi powiat olkuski, dla którego zawierana jest samodzielna umowa). W obrębie poszczególnych obszarów umów płace różniczkowane są dla niektórych rodzajów robotników jeszcze w obrębie kilku okręgów w zależności od różnic w stosunkach gospodarczych i podaży pracy. Z biegiem lat takie wewnętrzne różniczkowanie obszarów umów stopniowo maleje. Wobec nadchodzącego nowego roku służbowego 1937/38, który liczony jest od dn. 1/IV do dn. 31/III, ustalone zostały w grudniu 1936 r. w drodze orzeczeń nadzwyczajnych komisji rozjemczych warunki pracy i płacy dla 5 województw środkowych (wyluczając powiat olkuski) i 2 województw zachodnich.

Omówimy pokrótce niektóre zmiany warunków w porównaniu z bieżącym, kończącym się, rokiem służbowym (1936/37).

W grupie **ordynariuszów**: w woj. środkowych objęto częściowo warunkami orzeczenia stangretów, dotychczas traktowanych jako służba osobista, podniesiono wynagrodzenie gotówkowe za godziny nadliczbowe i świąteczne, przegrupowano 7 powiatów do sąsiedniej wyższej kategorii plac; w woj. zachodnich przedredagowano paragraf, dotyczący warunków pracy i płacy akordowej. W obu orzeczeniach zmieniono formę przepisu, regulującego sprawę wypowiedzenia umowy o pracę w razie zalegania z wypłatami.

W grupie **rzemieślników** w nie nastąpiły większe zmiany, poza tymi, które wynikają automatycznie ze zmian w grupie poprzedniej (np. przegrupowanie powiatów), bowiem płace rzemieślników obliczane są w stosunku do plac ordynariuszów.

W grupie **komorników** (chałupników) podniesione zostały płace gotówkowe w granicach $5+10\%$.

W grupie **stałych robotników dniówkowych** (zaciężników) podniesiono płace podobnie jak w grupie poprzedniej w granicach $5+10\%$ jednak nie we wszystkich wypadkach (kategoriach powiatów 'ub grupach wieku). W woj. zachodnich uzupełniono definicję pojęcia „zaciężnik” oraz dodano przepisy z dziedziny ochrony pracy.

W grupie **robotników sezonowych** podniesiono płace gotówkowe w granicach $5+13\%$. W woj. środkowych zniesiono różniczkowanie plac na zimowe i letnie, pozostawiając tylko jedną kolumnę stawek, oraz wprowadzono przepis, regulujący sprawę samowolnego i nieuzasadnionego opuszczenia pracy przez robotnika sezonowego. W woj. zachodnich przedłużono okres ustalonych orzeczeniem plac sezonowych letnich o jeden miesiąc, czyli do października włącznie (dotychczas do dn. 30/IX). Dodać trzeba, że pojęcie robotnika sezonowego w woj. zachodnich rozumiane jest na ogół szerzej niż w woj. środkowych, różniła tu się bowiem robotników sezonowych zamiejscowych i miejscowych.

W grupie **szwajcarów** (dojarzy zawodowych), występującej nielicznie tylko w woj. zachodnich, nie zaszły poważniejsze zmiany w warunkach pracy i płacy.

Poza tym orzeczenia przewidują minimum wynagrodzenia dla robotników, nie wchodzących do grup wyżej wymienionych a zamieszkałych w mieszkaniach pracodawcy. W stosunku do robotników dochodzących ze wsi a nie objętych zupełnie umowami zbiorowymi o pracę—wprowadzono w woj. środkowych po raz pierwszy zastrzeżenie, że wynagrodzenie gotówkowe tej kategorii robotników nie może być mniejsze aniżeli wynagrodzenie stałych robotników dniówkowych.

W związku z dokonywaną akcją parcelacyjną przewidziano możliwość wypowiedzenia umowy o pracę przy parcelacji rządowej w innym terminie niż to określa orzeczenie, pod warunkiem jednak zabezpieczenia robotnikowi prawa sprzętu o wartości co najmniej zł 150.

K. C.

PŁACE ROBOTNIKÓW ROLNYCH NA ROK 1937/38.—Płace robotników rolnych objęte są umowami zbiorowymi, zawieranymi w drodze umowy polubownej pomiędzy przedstawicielami praco-

POLITYKA ROLNICZA WOBEC PRZEMIAN KONIUNKTURALNYCH — p. str. 3.

HANDEL

KRAJOWE RYNKI TOWAROWE

ZBOŻA I PRZETWORY

— Ruch cen zbóż w okresie 7 ÷ 19/XII 1936 r kształtował się następująco (w zł za 100 kg):

	7 ÷ 12/XII	14 ÷ 19/XII	Wzrost (+) lub spadek (-)
Pszennica			
Warszawa . . .	25'75	25'75	—
Poznań . . .	24'63	24'63	—
Lwów . . .	23'00	23'44	+ 1'9
Średnia . . .	24'46	24'58	+ 0'6
Żyto			
Warszawa . . .	19'63	19'75½	+ 0'6
Poznań . . .	19'34	19'75½	+ 2'1
Lwów . . .	18'50	18'90	+ 2'1
Średnia . . .	19'15	19'47	+ 1'6
Owies			
Warszawa . . .	16'00	16'00	—
Poznań . . .	16'25	16'12½	— 0'8
Lwów . . .	15'06	15'31	+ 1'6
Średnia . . .	15'77	15'81	+ 0'2
Jęczmień browarowy			
Warszawa . . .	26'00	26'00	—
Poznań . . .	24'75	24'50	— 1'1
Lwów . . .	25'12½	25'12½	—
Średnia . . .	25'29	25'20	— 0'4
Jęczmień zwykły			
Warszawa . . .	21'75	21'75	—
Poznań . . .	21'13	21'13	—
Lwów . . .	—	—	—
Średnia . . .	21'44	21'44	—

— Okres sprawozdawczy (od 21 do 23 grudnia), pokrywający się z okresem przedświątecznym, minął pod znakiem mocniejszego nastroju niemal dla wszystkich notowanych zbóż i przetworów na giełdach krajowych. Również wzrosły przeciętne dzienne obroty. Dodatnie salda tygodniowe (w zł na 100 kg) na giełdzie warszawskiej kształtowały się następująco: pszenica jednolita i zbierana 0'25, żyto I standart 639 grl 1'25, — pozostałe rodzaje 1'00, jęczmień o wadze 673 ÷ 678 grl 0'25, owies I standart 1'00, — pozostałe rodzaje 0'50, wszystkie rodzaje i gatunki mąki pszennej 0'50, wszystkie rodzaje i gatunki mąki żytniej 1'25, wszystkie gatunki otrąb pszenicznych oraz otręby żytnie 0'25; na giełdzie poznańskiej zyski kursowe (analogicznie) były ujemne: pszenicy 0'25, żyta 0'50, wszystkich rodzajów i gatunków mąki pszennej 0'50, wszystkich rodzajów i gatunków mąki żytniej 0'75 (za wyjątkiem II gat. 50 ÷ 65%, który zwyżkował o 1'25), otrąb pszenicznych (grubych i średnich) 0'50, otrąb żytnich 0'25 i otrąb jęczmiennych 0'25.

Ogólny obrót na giełdzie warszawskiej w okresie sprawozdawczym wyniósł 10 155 t, w tym 4 727 t żyta (dla okresu, poprzedzającego sprawozdawczy, odpowiednio liczby wynosiły: 37 734 i 12 674).

Warszawa. — Ceny hurtowe według cedyły urzędowej (ostatnie notowania w tygodniu) — w zł za 100 kg parytet wagon Warszawa ładunek wagon (w nawiasach podane są notowania końcowe z okresu, poprzedzającego sprawozdawczy, o ile różnią się od obecnych): pszenica jednolita 748 grl 26'00 ÷ 26'50 (25'75 ÷ 26'25), — zbierana 737 grl 25'50 ÷ 26'00 (25'25 ÷ 25'75), żyto I standart 639 grl 21'00 ÷ 21'50 (19'75 ÷ 20'00), — eksportowe 706 ÷ 712 grl 21'00 ÷ 21'50 (20'00 ÷ 20'25), — II standart 681 grl 20'50 ÷ 21'00 (19'50 ÷ 19'75), jęczmień browarny 678 ÷ 684 grl 25'50 ÷ 26'50, — o wadze 673 ÷ 678 grl 22'50 ÷ 23'00 (22'25 ÷ 22'75), — o wadze 649 grl 21'50 ÷ 22'00 (21'50 ÷ 22'50), — o wadze 620'5 grl 20'75 ÷ 21'00, owies I standart 460 grl 17'25 ÷ 17'50 (16'25 ÷ 16'75), — eksportowy 478 ÷ 488 grl 17'25 ÷ 17'50 (16'75 ÷ 17'00), — II standart 435 grl 16'25 ÷ 16'75 (15'75 ÷ 16'25), mąka pszena I gat. 0 ÷ 20% 43'00 ÷ 44'00 (42'50 ÷ 43'50), — I gat. 0 ÷ 45% 41'00 ÷ 42'00 (40'50 ÷ 41'50), — I gat. B 0 ÷ 55% 39'00 ÷ 40'00 (38'50 ÷ 39'50), — I gat. C 0 ÷ 60% 38'00 ÷ 39'00 (37'50 ÷ 38'50), — I gat. D. 0 ÷ 65% 37'00 ÷ 38'00 (36'50 ÷ 37'50), — II gat. A 20 ÷ 55% 36'00 ÷ 37'00 (35'50 ÷ 36'50), — II gat. B 20 ÷ 65% 34'00 ÷ 36'00 (33'50 ÷ 35'50), — II gat. D 45 ÷ 65% 31'00 ÷ 32'00 (30'50 ÷ 31'50), — II gat. F 55 ÷ 65% 30'00 ÷

31'00 (29'50 ÷ 30'50), — II gat. G 60 ÷ 65% 29'00 ÷ 30'00 (28'50 ÷ 29'50), — pastewna 21'00 ÷ 22'00 (20'50 ÷ 21'50), mąka żytnia wyciągowa I gat. 0 ÷ 30% 30'00 ÷ 31'00 (28'75 ÷ 29'75), — I gat. 0 ÷ 50% 30'00 ÷ 31'00 (28'75 ÷ 29'75), — I gat. 0 ÷ 65% 29'00 ÷ 30'00 (27'75 ÷ 28'75), — II gat. 50 ÷ 65% 24'50 ÷ 25'50 (23'25 ÷ 24'25), — razowa 0 ÷ 95% 24'00 ÷ 25'00 (22'75 ÷ 23'75), — polednia ponad 65% 18'50 ÷ 19'00 (17'25 ÷ 17'75), otręby pszenne grube z przemiału standartowego 13'50 ÷ 14'00 (13'25 ÷ 13'75), — średnie z przemiału standartowego 12'50 ÷ 13'00 (12'25 ÷ 12'75), — mialkie 12'50 ÷ 13'00 (12'25 ÷ 12'75), otręby żytnie z przemiału standartowego 12'75 ÷ 13'25 (12'50 ÷ 13'00).

Poznań. — Ceny hurtowe według cedyły urzędowej (ostatnie notowania w tygodniu) — w zł za 100 kg parytet Poznań dostawa bieżąca (w nawiasach podane są notowania końcowe z okresu, poprzedzającego sprawozdawczy, o ile różnią się od obecnych): pszenica 24'75 ÷ 25'00 (24'50 ÷ 24'75), żyto 20'25 ÷ 20'50 (19'75 ÷ 20'00), jęczmień 630/640 grl 20'00 ÷ 20'25, — 667/676 grl 21'00 ÷ 21'25, — 700/715 grl 22'25 ÷ 23'00, — browarny 23'50 ÷ 25'50, owies 16'00 ÷ 16'50, mąka wraz z workiem: pszena I gat. A 0 ÷ 20% 40'75 ÷ 41'75 (40'25 ÷ 41'25), — I gat. A 0 ÷ 45% 39'75 ÷ 40'25 (39'25 ÷ 39'75), — I gat. B 0 ÷ 55% 38'25 ÷ 38'75 (37'75 ÷ 38'25), — I gat. C 0 ÷ 65% 37'75 ÷ 38'25 (37'25 ÷ 37'75), — I gat. D 0 ÷ 65% 36'75 ÷ 37'25 (26'25 ÷ 36'75), — II gat. A 20 ÷ 55% 35'75 ÷ 36'25 (35'25 ÷ 35'75), — II gat. B 20 ÷ 65% 35'00 ÷ 35'50 (34'50 ÷ 35'00), — II gat. D 45 ÷ 65% 32'00 ÷ 33'00 (31'50 ÷ 32'50), — II gat. F 55 ÷ 65% 28'00 ÷ 29'00 (27'50 ÷ 28'50), — II gat. G 60 ÷ 65% bez notowań, — III gat. 65 ÷ 70% 21'50 ÷ 22'50 (21'00 ÷ 22'00), — III gat. B 70 ÷ 75% 18'50 ÷ 19'50 (18'00 ÷ 19'00), mąka żytnia wyciągowa I gat. 0 ÷ 30% 29'75 ÷ 30'00 (29'00 ÷ 29'25), — I gat. 0 ÷ 50% 29'25 ÷ 29'50 (28'50 ÷ 28'75), — I gat. 0 ÷ 65% 27'50 ÷ 28'00 (26'75 ÷ 27'25), — II gat. 50 ÷ 65% 20'25 ÷ 20'75 (19'00 ÷ 19'50), — polednia ponad 65% 18'50 ÷ 19'00 (17'75 ÷ 18'25), otręby pszenne średnie z przemiału standartowego 12'75 ÷ 13'50 (12'25 ÷ 13'00), — grube z przemiału standartowego 13'75 ÷ 14'25 (13'25 ÷ 13'75), otręby żytnie z przemiału standartowego 13'50 ÷ 14'00 (13'25 ÷ 13'75), otręby jęczmienne 14'00 ÷ 15'25 (13'75 ÷ 15'00).

RYNEK AKCYJNY

za okres od 21 do 23 grudnia 1936 r.

Okres sprawozdawczy, obejmujący zaledwie 3 dni, w których były czynne giełdy — zaznaczył się nadal trwającym osłabieniem tendencji; jedynie akcje Starachowic zamknęły okres zyskiem w wysokości zł 0'25. W zakresie obrotów nastąpiło skurczenie — zrozumieli wobec powszechnie panującego nastroju świątecznego. Straty kursowe (w zł) poszczególnych akcji kształtowały się następująco: Bank Polski 0'25, Lilpop 0'10, Modrzejów 0'10, Norblin 6'00 i Ostrowiec 0'25.

Na giełdzie krakowskiej sporą łączną transakcją akcjami Zieleniewskiego zawarto po podwyższonym o zł 0'50 kursie, a na giełdzie poznańskiej — szereg transakcji akcjami Banku Polskiego po obniżonym przeciętnie o zł 1'00 kursie.

GIEŁDA WARSZAWSKA

	Wartość nominalna (waluta)	Kurs najwyższy	Kurs najniższy	Ostatni kurs w tygodniu
Bank Polski	zł 100	106'00	105'00	105'75 -106'00
Warsz. Tow. Fabryk				
Cukru	zł 100			28'25
Lilpop	zł 25	13'50	13'25	13'25 -13'40 -13'35
Modrzejów	zł 50			6'25
Norblin	zł 100			55'00
Ostrowiec	zł 50	25'75	25'50	25'75
Starachowice	zł 100	33'00	32'75	33'00

GIEŁDA KRAKOWSKA

Akcje — w zł (w nawiasach — notowania z okresu, poprzedzającego sprawozdawczy): Zieleniewski 17'50 (17'00).

GIEŁDA LWOWSKA

Akcje w okresie sprawozdawczym nie były notowane.

GIEŁDA POZNAŃSKA

Akcje — w zł (maksimum i minimum; w nawiasach — notowania z okresu, poprzedzającego sprawozdawczy): Bank Polski 107'00 — 106'00 (108'00 — 106'00).

CŁO ORAZ REGLAMENTACJA

ZNIŻKI CELNE — W „Dz. Ust. R. P.” Nr 94/1936, poz. 665 ogłoszone zostało rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 17 grudnia 1936 r., wydane w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Ref. Roln. w sprawie zmiany rozporządzenia z dn. 27/X 1936 r. o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła. Na mocy tego rozporządzenia wprowadzone zostały do wykazów, obejmujących towary, korzystające ze zniżek celnych—nowe zniżki celne na maszyny, aparaty i narzędzia, służące do pozbawiania przytomności zwierząt rzeźnych, na aparaty elektryczne do humanitarnego uśmiercania małych zwierząt (psów i kotów), na niewyrabiane w kraju części przekładni mechanicznych i hydraulicznych, służące do zamiany zużytych części tychże przekładni w wagonach o napędzie spalinowym oraz na rubiny, szafiry i szmaragdy naturalne i syntetyczne, obrobione.

Wprowadzenie wymienionych zniżek celnych uzasadnione było następującymi względami:

Z dniem 1/I 1937 r. wchodzi w życie: ustawa z dn. 17/IV 1936 r. o uboju zwierząt gospodarskich w rzeźniach („Dz. Ust. R. P.” Nr 29/1936, poz. 237) oraz rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Ref. Roln. z dn. 26/VIII 1936 r., wydane w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Handlu, Spraw Wewnętrznych oraz Wyznań Rel. i Ośw. Publ. o uboju zwierząt gospodarskich („Dz. Ust. R. P.” Nr 70/1936, poz. 503). W myśl postanowień wspomnianej ustawy oraz rozporządzenia, przy uboju w rzeźniach publicznych i prywatnych, bydło rogate, świnię, owce, kozy, konie i inne zwierzęta ciepłokrwiste winny być ogłuszane lub w inny sposób pozbawiane przytomności przed wykrławianiem. Czynności te można wykonywać przy użyciu specjalnych przyrządów i narzędzi. W kraju produkcja omawianych aparatów nie jest na razie prowadzona—wobec czego zachodzi konieczność importu ich z zagranicy.

Zniżka cła na aparaty elektryczne do bezbolesnego uśmiercania małych zwierząt (psów i kotów) ma na celu spowodowanie rozpowszechnienia się w Polsce aparatów, których zastosowanie podyktowane jest względami humanitarnymi. Przywóz ich ma być dokonywany z Niemiec przez Polską Ligę Ochrony Zwierząt.

Cło niższe na części przekładni mechanicznych i hydraulicznych, służące do zamiany zużytych części tychże przekładni w wagonach o napędzie spalinowym, ustanowione zostało w tej samej wysokości co i na części zamienne samochodowe, ze względu na analogiczny charakter tych zniżek. Niemal jedynym odbiorcą części takich przekładni są Polskie Koleje Państwowe.

Rubiny, szafiry i szmaragdy zarówno naturalne jak i syntetyczne podlegają jednakowemu opłatom celnym. Stawka wynosi zł 2 miln. od 100 kg. Między kamieniami naturalnymi i syntetycznymi jest b. duża różnica w cenie, a jednocześnie rozróżnianie ich ze względu na podobny skład chemiczny nasuwa w urzędach celnych wiele trudności. Cena wymienionych powyżej kamieni syntetycznych wynosi zł 118 tys. za 100 kg i jest 16 razy niższa od przypadającego od tych kamieni cła. Przy tak wysokim ciele przywóz wymienionych kamieni syntetycznych, w kraju niewyrabianych, staje się niemożliwy, i może skłonić zainteresowanych w imporcie do przemytu, trudnego do uchwycenia. Wprowadzenie cła niższego było rozwiązaniem sprawy zarówno w odniesieniu do kamieni syntetycznych jak i naturalnych ze względu na trudność ich odróżniania i łatwość przemytu.

Należy zaznaczyć, iż taryfy celne zagraniczne przewidują minimalne stawki celne na kamienie szlachetne i półszlachetne naturalne i syntetyczne.

Rozporządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia, tzn. z dniem 31/XII 1936 r.

A. Z.

ZWROT CŁA PRZY WYWOZIE LNU.—W „Dz. Ust. R. P.” Nr 92/1936, poz. 645 ogłoszone zostało rozporządzenie Ministra Skarbu, wydane w porozumieniu z Ministrami: Przem. i Handlu oraz Rolnictwa i Ref. Roln., ustalające zwrot cła przy wywozie lnu czesane go i trzepeanego. Jak wiadomo, obowiązujący dotychczas zwrot cła przy wywozie tych artykułów, przewidziany w rozporządzeniu z dn. 25/X 1934 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 96/1936, poz. 880), zmienionym rozporządzeniem z dn. 16/II 1935 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 14/1935, poz. 79),—stosowany był przy wywozie lnu czesane go, zawierającego najwyżej 4% paździerzki lub innych zanieczyszczeń, oraz przy wywozie lnu trzepeanego standaryzowanego. Obecnie również i len czesany standaryzowany, odpowiadający standartom Komisji Standaryzacyjnej Lnu i Konopi, będzie mógł korzystać ze zwrotu cła.

Zgodnie z brzmieniem pp. 1 i 2 § 1 omawianego rozporządzenia, zwrot cła przyznawany będzie w wysokości dotychczasowej:

1) za 100 kg lnu czesane go standaryzowanego zł 10,

2) za 100 kg lnu trzepeanego standaryzowanego zł 5.

Powyższy zwrot cła będzie stosowany, jak dotychczas, na podstawie zaświadczeń eksportowych Ministerstwa Przemysłu i Handlu, wyda-

wanych za pośrednictwem niektórych izb przemysłowo-handlowych oraz organizacji gospodarczych.

Wskazane wyżej rozporządzenia z dn. 25/X 1934 r. i z dn. 16/II 1935 r. zostały uchylone ogłoszonym obecnie rozporządzeniem.

WYJAŚNIENIA TARYFOWE.—Min. Skarbu ogłosiło następujące wyjaśnienia taryfowe do poszczególnych pozycji taryfy celnej przywzowej:

Do poz. 900.—Butelczki ze szkła jenajskiego białego z podziałkami, wykonanymi farbami, przeznaczone do odmierzania określonej ilości płynu, nadchodzące z zagranicy przeważnie w pojemnościach ok. 250 cm³—należy traktować jako osobno nie wymienione wyroby ze szkła białego z dodatkiem pospolitych materiałów i cłi według pozycji 900 p. 2 lit. b taryfy celnej z zastosowaniem poz. 905 tar. celn. (okólnik Min. Skarbu z dn. 14/XI 1936 r. L. D. IV 27198/2/36).

Do poz. 205 i 221.—Olej oliwkowy odpadkowy, tzw. sulfurowy (Sulfurol) koloru zielonego, otrzymywany przez ekstrakcję siarczkiem węgla zjełczałych oliwek względnie ziarn lub makuchów oliwkowych—podlega ocenie: przy zawartości powyżej 45% wolnych kwasów tłuszczowych, według poz. 221 p. 1 jako kwas tłuszczowy roślinny, przy czym produkt ten nie podlega skażeniu, przy zawartości 45% i mniej wolnych kwasów tłuszczowych—według poz. 205 p. 2. tar. celn. jako olej oliwkowy (oliwa) inny, a jeżeli jest skażony w myśl rozporządzenia z dn. 21/VIII 1935 r. o odprawie celnej tłuszczów i olejów skażonych—według poz. 205 p. 1 tar. celn. jako oliwa skażona (okólnik Min. Skarbu z dn. 21/XI 1936 r. L. D. IV 28251/2/36).

Do poz. 490.—Produkt pod nazwą handlową „Euphyllin” niedawkowany, w proszku, stanowiący połączenie teofiliny z etylenodwumaminą—podlega ocenie według poz. 490 p. 2 tar. celn. (okólnik Min. Skarbu z dn. 21/XI 1936 r. L. D. IV 28251/2/36).

Do poz. 845.—Blankiety czeków oraz blankiety nadawcze przekazowo-przelewowe banków zagranicznych i zagranicznych pocztowych kas oszczędności—należy traktować na równi z książeczkami czekowymi banków zagranicznych i stosownie do uwagi, znajdującej się po punkcie 3 poz. 845 tar. celn. odprawiać bez cła (okólnik Min. Skarbu z dn. 24/XI 1936 r. L. D. IV 27681/2/36).

Do poz. 1 002 i 1 005.—Jako gwintownice z narzynkami i gwintownikami, wymienione w p. 5 poz. 1 002 taryfy celnej, należy rozumieć komplety, zawierające nie więcej jak:

1) przy gwintownicach skośnych: gwintownica z 3 narzynkami oraz 3 parami gwintowników do nich (za jedną parę uważa się jeden prosty i jeden koniczny gwintownik) i ewentualnie pokrętka do gwintowników,

2) przy gwintownicach ramkowych: gwintownica wraz z osadzonymi w niej narzynkami oraz po jednej parze gwintowników do nich i ewentualnie pokrętka do gwintowników,

3) przy gwintownicach pierścieniowych (tzw. obsadach): gwintownica wraz z osadzoną w niej narzynką okrągłą oraz jedną parę gwintowników do niej i ewentualnie pokrętka do gwintowników,

4) przy gwintownicach do gwintów gazowych: gwintownica z 3 narzynkami, przy czym każda narzynka składa się z 2 lub 4 szczęk.

Za podstawę do określenia stawki celnej przy wymiarze cła od narzynek, wymienionych w p. 3 poz. 1 005 tar. celn., należy przyjmować wagę 1 sztuki narzynki okrągłej, względnie 2 lub 4 szczęk narzynki składowanej.

Za podstawę do określenia stawki celnej przy wymiarze cła za inne narzędzia, wymienione w p. 3 poz. 1 005 tar. celn., należy przyjmować wagę jednej sztuki narzędzia (okólnik Min. Skarbu z dn. 24/XI 1936 r. L. D. IV 28620/2/36).

Do poz. 994.—Kółka mosiężne, otrzymane z rur mosiężnych za pomocą odcinania—podlegają ocenie według poz. 994 p. 2 lit. odpowiedniej tar. celn., jako wyroby ze stopów miedzi obrobione (okólnik Min. Skarbu z dn. 27/XI 1936 r. L. D. IV 29160/2/36).

Do poz. 994.—Etykiety, wykonane z cienkiej blachy (lecz nie z folii) aluminiowej lub miedzianej, naklejonej na papier, chociażby wyciskane lub z nadrukami—należy traktować jako wyroby z metali, objętych poz. 977÷981, obrobione z dodatkiem pospolitych materiałów i cłi według poz. 994 p. 2 lit. odpowiedniej tar. celn. (okólnik Min. Skarbu z dn. 27/XI 1936 r. L. D. IV 29160/2/36).

Do poz. 994.—Wyroby, wykonane z metali i stopów, objętych poz. 977÷981, na powierzchni których za pomocą trawienia otrzymano ozdoby wklęsłe lub wypukłe—należy traktować jako wyroby z ozdobami rżniętymi i cłi według poz. 994 p. 3 tar. celn.

Napisów trawionych na wyrobach nie uważa się za ozdoby (okólnik Min. Skarbu z dn. 27/XI 1936 r. L. D. IV 29160/2/36).

Do poz. 1016.—Tak zwane łańcuchy do żaluzji, wykonane całkowicie z drutu żelaznego, składające się z 2 łańcuchów równoległe biegnących, połączonych w pewnych odstępach drucianymi pętlami—podlegają oczeniu według poz. 1016 p. 1 lit. a tar. celn. jako wyroby z drutu żelaznego bez dodatku innych materiałów (okólnik Min. Skarbu z dn. 27/XI 1936 r. L. D. IV 29160/2/36).

Do poz. 1124.—Elektrody węglowe i grafitowe do lamp łukowych z zawartością nieznaczných ilości żelaza—podlegają oczeniu według punktów 1 lub 2 poz. 1124 tar. celn., ponieważ żelazo i jego sole nie mogą być dodawane jako składnik do fabrykacji tych elektrod, obecność zaś nieznaczných ilości żelaza w tego rodzaju elektrodach tłumaczy się zanieczyszczeniem węgla lub grafitu (okólnik Min. Skarbu z dn. 27/XI 1936 r. L. D. IV 28830/2/36).

Do poz. 1146.—Wózki peronowe i fabryczne do jazdy nie po szynach—podlegają oczeniu według poz. 1146 tar. celn. niezależnie od tego, czy wózki te nadchodzą bez baterji akumulatorów, czy też łącznie z przynależnymi do nich baterjami akumulatorów (okólnik Min. Skarbu z dn. 27/XI 1936 r. L. D. IV 28830/2/36).

Do poz. 778.—Kije bilardowe drewniane—należy traktować jako wyroby drewniane osobno niewymienione i clić według odpowiednich punktów i liter poz. 778 tar. celn. (okólnik Min. Skarbu z dn. 27/XI 1936 r. L. D. IV 28625/2/36).

Do poz. 878.—Krzaki rzutowe w postaci talerzyków, chociażby z wkładkami papierowymi, używane w sporcie strzeleckim w celu rzucania i strzelania do nich, wykonane z gliny z dodatkiem substancji spajających—podlegają oczeniu według poz. 878 punktu odpowiedniego tar. celn. jako wyroby garncarskie gliniane, nieogniotrwale, osobno niewymienione (okólnik Min. Skarbu z dn. 27/XI 1936 r. L. D. IV 28625/2/36).

Fajki, poza wymienionymi w pozycjach 1210 p. 2, 1270 p. 2 i 1274 p. 2 tar. celn.—podlegają oczeniu według materiału i stopnia obróbienia, jako osobno niewymienione wyroby z danych materiałów (okólnik Min. Skarbu z dn. 27/XI 1936 r. L. D. IV 28625/2/36).

Kule bilardowe (bile)—podlegają oczeniu według pozycji tar. celn., przewidujących osobno niewymienione wyroby z odpowiednich materiałów (okólnik Min. Skarbu z dn. 27/XI 1936 r. L. D. IV 28625/2/36).

Do poz. 397.—Dwusiareczek merkaptobenzotiazolu—podlega oczeniu według poz. 397 p. 12 tar. celn. jako sól związku aminowego szeregu aromatycznego osobno niewymieniona.

Dwusiareczek merkaptobenzotiazolu znany jest również pod nazwami handlowymi „Accelerateur rapide GS” i „Vulcafor MBTS”. (okólnik Min. Skarbu z dn. 27/XI 1936 r. L. D. IV 24184/2/36).

Do poz. 883.—Kształtki w postaci niewielkich rurek o różnej grubości ścianek, czy też stożków ściętych z otworem wzdłuż osi stożka, wykonane z masy steatytowej koloru kremowo-żółtawego, względnie białego jak również i innych odcieni, mające zastosowanie jako formy przy fabrykacji elektrod z masy grafitowo-węglowej—należy traktować jako osobno niewymienione wyroby steatytowe do celów technicznych i clić według poz. 883 tar. celn. (okólnik Min. Skarbu z dn. 28/XI 1936 r. L. D. IV 28623/2/36).

Do poz. 89.—Owoce rośliny *Eugenia Coryophyllata* fam. Ryrtaeaceae znane w handlu pod nazwą „Anthophylli” w stanie nierozdrobnionym—podlegają oczeniu według poz. 89 p. 1 tar. celn. (okólnik Min. Skarbu z dn. 30/XI 1936 r. L. D. IV 29168/2/36).

Do poz. 170.—Wszelkie gliny oprócz osobno wymienionych z dodatkiem węglorkrzemu w ziarnach lub rozdrobnionego—podlegają oczeniu według poz. 170 p. 2 tar. celn. (okólnik Min. Skarbu z dn. 30/XI 1936 r. L. D. IV 29168/2/36).

Do poz. 97.—Produkty kondensacji fenoli i formaliny o charakterze żywic, rozpuszczalne na gorąco w benzolu (benzenie) i terpentynie—należy traktować jako żywicę sztuczną i clić według poz. 97 p. 2 tar. celn. (okólnik Min. Skarbu z dn. 3/XII 1936 r. L. D. IV 26723/2/36).

Do poz. 488.—Produkty kondensacji fenoli i formaliny o wyglądzie żywic, nierozpuszczalne na gorąco w benzolu (benzenie), terpentynie lub nawet częściowo w nich nierozpuszczalne—należy traktować jako materiały plastyczne i clić według poz. 488 p. 1 tar. celn. (okólnik Min. Skarbu z dn. 3/XII 1936 r. L. D. IV 26723/2/36).

Do poz. 429.—Znane są w handlu różne gatunki olejków miętowych, które taryfa celna klasyfikuje na 2 rodzaje: a) japońskie—clone według poz. 429 p. 1, oraz b) inne—clone według poz. 429 p. 2.

Olejek miętowy japoński wytwarzany zostaje ze specjalnego gatunku mięty tzw. japońskiej i przedstawia albo półkryształiczną oleistą masę albo olejek płynny. Wszystkie inne olejki miętowe występują tylko w postaci płynnej. Wśród nich najwięcej znany jest olejek angielski Mitcham (okólnik Min. Skarbu z dn. 27/XI 1936 r. L. D. IV 28252/2/36).

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

POROZUMIENIE W SPRAWIE TRANZYTU NIEMIECKIEGO PRZEZ POMORZE

W dn. 22/XII ub. r. podpisane zostało w Berlinie porozumienie, zawarte pomiędzy polskim Ministerstwem Komunikacji z jednej strony a Ministerstwem Komunikacji Rzeszy i Prus w sprawie tymczasowego uregulowania tranzytu kolejowego przez Pomorze w komunikacji pomiędzy Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec.

Jak wiadomo, w dn. 7/II 1936 r. polskie władze kolejowe zarządziły ograniczenie tranzytu niemieckiego wskutek nieprzekazywania przez Niemcy od dłuższego czasu kolejom polskim należności za ten tranzyt. Zarządzenie to skłoniło zarząd kolei niemieckich do wszczęcia pertraktacji z zarządem kolei polskich celem uregulowania sprawy. Wynikiem tych pertraktacji było podpisanie w dniu 31/VIII 1936 r. porozumienia, zawartego na okres 25/III ÷ 31/XII 1936 r. (porozumienie to omówiliśmy szczegółowo w zesz. 38/1936, str. 1113).

Nowe porozumienie zawarto na okres 1937 roku, przy czym utrzymano na ogół w nim zasady, przyjęte w porozumieniu z 1936 r.

W szczególności ustalono, że nadal przewozy tranzytowe będą odbywać się na 2 najkrótszych liniach tranzytowych polskich, a należności przewozowe za odległości kolei polskich będą obliczane według taryfy, ustalonej w porozumieniu z roku ubiegłego. Jedynie tylko kwota, podlegająca natychmiastowemu transferowi na rzecz Polski, została nieco obniżona, a rabat, udzielany przez P. K. P., został podwyższony.

Ustępstwa te strona polska musiała uczynić w związku ze zdecydowanym stanowiskiem Niemiec przerwania możliwie największej części tranzytu na drogę morską. Stanowisko to, spowodowane pogłębiającymi się trudnościami dewizowymi w Niemczech, możliwe było do utrzymania ze względu na swoistą politykę walutową Niemiec, dzięki której Niemcy dla zaoszczędzenia nawet niewielkiej kwoty w dewizach,

zdecydowane są i mogą ponosić bardzo znaczne wydatki w walucie krajowej. Jakkolwiek tedy połączenie Prus Wschodnich z resztą Niemiec drogą morską jest znacznie mniej dogodnie i bardziej kosztowne niż koleją przez Polskę, a ponadto wymaga poczynienia jeszcze znacznych inwestycji, niemniej jednak w obecnych warunkach to wszystko nie stanowi dla Niemiec poważniejszych przeszkód, czego dowodem są fakty przerzucenia na drogę morską poważniejszych ilości przewozów tranzytowych przed zawarciem poprzedniego porozumienia tranzytowego oraz konkretne przygotowania do wzmoczenia tych przewozów przed zawarciem obecnego.

Obecnie zawarte porozumienie daje podstawę do przypuszczania, że tranzyt pomiędzy Prusami Wschodnimi i resztą Niemiec w większej swej części, a może nawet prawie w całości utrzymany zostanie dla kolei polskich.

NOWA POLSKO-SZWEDZKA TARYFA TOWAROWA KOLEJOWO-MORSKA.—Zarządzeniem, ogłoszonym w „Dz. Tar. i Zarząd. Kolej.” Nr 45/1936, poz. 645 wprowadzono w życie—z ważnością od dn. 15/XII 1936 r.—nową bezpośrednią kolejowo-morską międzynarodową taryfę na przewóz towarów pomiędzy stacjami, położonymi na obszarze Polski i W. M. Gdańska, i szwedzkimi portami morskimi przez porty Gdynia i Gdańsk. Jako porty szwedzkie włączone zostały na razie tylko porty zachodniej Szwecji—Sztokholm i Norrköping, inne zaś porty będą dodatkowo i w miarę potrzeby uwzględniane. Taryfa ta, podobnie jak polsko-estońska taryfa towarowa, jest kombinacją przewozu kolejowego i morskigo, przesyłki bowiem odprawia się bezpośrednio i za jednym listem przewozowym-konosamentem od stacji nadawczych polskich do wymienionych portów szwedzkich i odwrotnie.

Konieczność wprowadzenia tego rodzaju taryfy podyktowana była potrzebami: 1) poparcia portów polskiego obszaru celnego, 2) zbudowania taryf artykułowych, powodujących obniżkę kosztów przewozu, i 3) umożliwienia bezpośredniej odprawy za jednym dokumentem przewozowym, tj. listem przewozowym-konosamentem.

Ostatni motyw posiada doniosłe znaczenie dla wszystkich komunikacji, a tym bardziej dla omawianej polsko-szwedzkiej komunikacji towarowej, gdyż ułatwia zainteresowanym zorientowanie się w wysokości zasadniczych kosztów przewozu drogą kolejową i morską oraz w opłatach portowych, włączonych do stawek taryfowych. Prócz możliwości przeprowadzania bezpośredniej kalkulacji daje ta taryfa również i tę korzyść natury ogólnej, że odpada konieczność troszczenia się o przesyłkę w portach, — gdyż wszystkie te czynności w Gdyni i Gdańsku załatwia kolej lub jedno z zainteresowanych w komunikacji towarzystw okrętowych bez żadnych specjalnych dopłat i specjalnych poleceń.

Przewozu towarów dokonują Polskie Koleje Państwowe, na morzu zaś — przesyłki przewożone są statkami Towarzystwa „Żegluga Polskiej” S. A. w Gdyni i „Svenska Amerika Liniens Ostersjötrafik” (S. A. L.) w Göteborgu, reprezentowanego na terenie Polski przez Towarzystwo „Bergenske Ltd” w Gdyni.

Przechodząc dalej do omawiania dodatnich cech tej komunikacji, należy zaznaczyć, że ma ona znaczenie nie tylko dla obrotu towarowego pomiędzy Polską i Szwecją, ale też umożliwia ta taryfa przeeksportowanie przesyłek z krajów i do krajów poza Polską położonych np. Rumunii, Czechosłowacji itp. Przeeksportowania dokonują kolej (agencja P. K. P.) w Gdyni lub Gdańsku, nie pobierając za to osobnej opłaty, jedynie koszty, związane z przeeksportowaniem, np. koszt listu przewozowego-konosamentu, z załatwieniem formalności celnych — pobiera kolej według wysokości, podanych w części I B taryfy wewnętrznej P. K. P. Dokładne w tym kierunku przepisy zawarte są w rozdz. VII części I taryfy.

Krótkie omówienie postanowień polsko-szwedzkiej taryfy towarowej oraz jej istotnych cech przedstawia się następująco:

Taryfa składa się z 2 części, z których pierwsza zawiera: Regulamin przewozu towarów, postanowienia taryfowe, opłaty dodatkowe, miejscowe i inne, druga zaś — wykaz odległości taryfowych P. K. P., skrowidz towarów, włączonych do poszczególnych taryf artykułowych, oraz taryfy artykułowe na przewóz towarów. W części I, w regulaminie zawarte są przepisy, dotyczące przewozu kolejami polskimi i przewozu morzem. Przepisy, obowiązujące na kolejach, oparte są na Regulaminie przewozów towarów na P. K. P. z pewnymi naturalnie zmianami, jakie były konieczne w dostosowaniu ich do całości taryfy. Postanowienia odnośnie przewozu drogą morską oparte są na konwencji morskiej Anvers-York z 1924 r. oraz zawarte są na odwrotnej stronie listu przewozowego-konosamentu.

Przepisy te nie powodują żadnych utrudnień w przewozie ani też nie są czymś nowym, lecz są połączeniem w jedną całość postanowień, dotyczących przewozu morzem i kolejją, i dążą do jak najwyraźniejszego ich przedstawienia zainteresowanym w przewozie. Przesyłki przyjmujące się do przewozu na zasadach, obowiązujących w tej taryfie, przy czym są pewne towary, które ze względu na swą właściwość są wyłączone od przewozu lub przyjmowane warunkowo (art. 4). Nadawanie na P. K. P. odbywa się tak samo jak i przesyłek w obrocie wewnętrznym; co się tyczy agentur żeglugi owoych — to przesyłki muszą być nadane na 2 godziny przed odpłynięciem statku. Na każdą przesyłkę nadawca winien sporządzić list przewozowy-konosament w 9 egzemplarzach, z których jeden stanowi oryginał, inne zaś — kopie. List wypełnia się w języku kraju nadania oraz w języku niemieckim. Jeżeli nadawca nie dołączy tłumaczenia na język niemiecki, uskutecznia to jedno z przedsiębiorstw, uczestniczących w przewozie, na odpowiedzialność nadawcy.

List przewozowy-konosament może opiewać na nazwisko pewnej osoby, firmy lub osoby prawnej albo też na „zlecenie”. List przewozowy-konosament, opiewający na „zlecenie”, może być przeniesiony na inną osobę drogą indosu, zamieszczonego na odwrotnej stronie listu i przez wręczenie go osobie, na której nazwisko indos opiewa. Odpowiednie rubryki listu nie różnią się prawie zupełnie od listu przewozowego w zwykłej komunikacji i wypełnienie go nie powinno nastrożać żadnych trudności. Komplet listu przewozowego-konosamentu kosztuje gr 35. Na odwrocie listu (na grzbiecie) zawarte są ogólne warunki przewozu przesyłki morzem, których nie uwidoczniło w samej taryfie (części I). Przesyłkę wydaje się za zwrotem oryginalnego listu prze-

wozowego-konosamentu. Formalności, związane z zawarciem umowy o przewóz, sprawdzaniem przesyłki, liczeniem, obliczaniem przewoźnego i opłat dodatkowych — są prawie identyczne, jak w komunikacjach wewnętrznej czy międzynarodowej z odchyleniami, dotyczącymi przewozu morzem.

Należności mogą być frankowane (opłacane z góry) bądź też przekazywane, wyjąwszy pewne stałe zasady, które obowiązują przy przeeksportowaniu. Istnieje deklaracja interesu w dostawie ale tylko na drodze kolejowej, jak również można ubezpieczyć towar od ryzyka w czasie przewozu morzem, od ognia i kradzieży; w tych ostatnich wypadkach ubezpieczenia dokonują towarzystwa żeglugowe na żądanie stron i w sposób, w taryfie przewidziany.

Polsko-szwedzka taryfa zbudowana jest w formie taryf artykułowych na poszczególne towary oddzielnie dla kierunku z Polski i oddzielnie do Polski. Taryf tych jest 25, a mianowicie:

Kierunek Polska-Szwecja		Kierunek Szwecja-Polska	
Nr. tar. art.		Nr. tar. art.	
1	Towary wszelkiego rodzaju	101	Towary wszelkiego rodzaju
2	Biel cynkowa	102	Maszyny i aparaty elektrycz.
3	Cebula	103	Celuloza
4	Cynk	104	Makulatura
5	Krochmal i mąka ziemniacz.	105	Maszyny do pisania i liczenia
6	Smoly	106	Łożyska kulkowe
7	Wikliny	107	Papier drzewny
8	Wyroby koszykarskie	108	Papier pakowy
9	Makuchy	109	Skóry i skórki
10	Winogrona i owoce połudn.	110	Tektura barwy naturalnej
		112	Tłuszcze i tran
		113	Szmaty
		114	Wirówki do odtłuszc. mleka
		115	Wirówki

Włączono na razie do poszczególnych taryf artykułowych tylko te stacje, które na podstawie zarówno danych statystycznych, jak i przypuszczeń mogą być aktualne w przywozie czy wywozie. Uwzględniono bądź większe miasta np. Warszawę, Kraków, Lwów, Poznań itp., bądź też pewne centrale przemysłu i handlu, np. dla bieli — Sosnowiec Płd., dla cynku — okręgi wydobywania tegoż, to samo dla smoly itp. artykułów, stanowiących przedmiot naszego eksportu. W imporcie kierowano się tymi samymi zasadami. Tak w jednym, jak i drugim kierunku uwzględniono stację portową w Gdyni i Gdańsku dla umożliwienia przeeksportowania przesyłek z krajów i do krajów, poza Polską położonych. Dla krajów południowych włączono również stację Śniatyń-Zalucze, na której przewidziane będzie dodatkowo przeeksportowanie ze względu na ograniczenia dewizowe, wprowadzone przez Rumunię. W miarę zaś potrzeby będą mogły być włączone dalsze stacje.

Jak wspomniano wyżej, stawki opłat przewozowych zawarte są w jednej sumie za całą odległość przewozu, tj. od stacyj nadawczych polskich, wymienionych w taryfie, do portów szwedzkich: Sztokholm i Norrköping lub odwrotnie. Do stawek tych, wyrażonych w groszach polskich za 100 kg, wliczono: a) przewoźne za przewóz liniami P. K. P. do lub od portów Gdynia lub Gdańsk, b) koszty ewentualnego przechowania towarów w magazynach lub na placach portowych w Gdyni i Gdańsku, c) frachty morskie z portów Gdynia/Gdańsk do szwedzkiego portu przeznaczenia lub odwrotnie, d) koszty przeładunku w portach Gdynia/Gdańsk.

Wszelkie inne opłaty pobiera się na zasadach omawianej taryfy, taryfy wewnętrznej polskiej lub według norm, pobieranych przez zainteresowane w przewozie towarzystwa żeglugowe. Taryfa przewidziana jest dla przesyłek wagonowych i drobnych, o czym już każda z poszczególnych taryf artykułowych traktuje. Stawki dla przesyłek wagonowych stosuje się do norm 5, 10 i 15 t.

Z. H.

PRACE NAD USPRAWNINIEM KOLEI — p. str. 16.

ŻEGLUGA I SPRAWY MORSKIE

PRACA PORTÓW POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO W LISTOPADZIE 1936 R. — Według danych zarządów portów w Gdyni i Gdańsku obroty zamorskie przedstawiały się w listopadzie i porównawczo w październiku 1936 r. oraz w listopadzie lat 1935 i 1934 w sposób następujący (w tonach):

	Gdynia	Gdańsk	Razem
Obroty ogółem			
Październ. 1936	721 087	498 536	1 219 623
Listopad ..	724 052	532 232	1 256 284
.. 1935	729 285	502 725	1 232 010
.. 1934	685 349	551 617	1 236 966

W y w ó z

Październ. 1936	601 982	448 898	1 050 880
Listopad ..	563 597	464 302	1 027 899
.. 1935	617 849	403 398	1 021 247
.. 1934	592 030	477 832	1 069 862

P r z y w ó z

Październ. 1936	119 105	49 638	168 743
Listopad ..	160 455	67 930	228 385
.. 1935	111 436	99 327	210 763
.. 1934	93 319	73 785	167 104

Obroty ogólne Gdyni utrzymały się w listopadzie ub. r. na poziomie obrotów zarówno z października ub. r., jak i listopada 1935 r. Natomiast nastąpiła zmiana w stosunku wywozu do przywozu: podczas gdy przywóz wykazuje dość znaczny wzrost w obserwowanych miesiącach—to w wywozie należy zanotować spadek. Inaczej przedstawia się sprawa w Gdańsku: obroty ogólne Gdańska wzrosły, przy czym wzrost ten jest spowodowany głównie zwiększeniem się wywozu.

Analiza liczb przeładunków w obu portach wykazuje, że spadek wywozu w Gdyni należy przypisywać przede wszystkim zmniejszeniu się przeładunku węgla, koksu i drzewa, wzrost zaś przywozu nastąpił głównie wskutek zwiększenia się importu złomu oraz szeregu innych artykułów. W Gdańsku wzrost wywozu był spowodowany głównie większym eksportem węgla i melasy. Większy przywóz w porównaniu z październikiem ub. r. miał swoją przyczynę głównie w większym przeładunku rud, piritów i fosforytów, natomiast w porównaniu z listopadem 1935 r. spadek przywozu nastąpił przede wszystkim wskutek mniejszego importu rud i piritów.

Obroty zamorskie obu portów w okresie 11 miesięcy przedstawiają się—według danych zarządów portowych—w sposób następujący (w tonach):

	Gdynia	Gdańsk	Razem
O b r o t y o g ó ł e m			
1936	6 996 827	4 862 500	11 869 327
1935	6 833 431	4 706 980	11 540 411
1934	6 519 481	5 855 699	12 375 180
W y w ó z			
1936	5 826 501	4 169 755	9 996 256
1935	5 870 866	3 998 051	9 868 917
1934	5 619 331	5 255 061	10 874 392
P r z y w ó z			
1936	1 170 326	692 745	1 863 071
1935	962 565	708 929	1 671 494
1934	900 150	600 638	1 500 788

Jak z powyższego zestawienia wynika, obroty zamorskie w 1936 r. w obu portach przewyższają obroty z 1935 r. W porównaniu z 1934 r. obroty Gdyni wzrosły, obroty Gdańska natomiast wykazują spadek.

Wartość obrotów portowych w listopadzie i w porównawczych miesiącach—według danych Gł. Urz. Stat.—przedstawia się, jak następuje (w tys. zł):

	Gdynia	Gdańsk	Razem
O b r o t y o g ó ł e m			
Październ. 1936	89 240	37 587	126 827
Listopad „	84 309	37 365	121 674
„ 1935	65 176	30 053	95 229
„ 1934	55 887	37 358	93 245

	W y w ó z			
Październ. 1936	34 176	31 664	65 840	
Listopad „	32 544	28 308	60 852	
„ 1935	27 696	23 631	51 327	
„ 1934	22 893	27 672	50 565	
P r z y w ó z				
Październ. 1936	55 064	5 923	60 987	
Listopad „	51 765	9 057	60 822	
„ 1935	37 480	6 422	43 902	
„ 1934	32 994	9 686	42 680	

Wartość obrotów listopadowych w Gdyni w porównaniu z październikowymi wykazuje lekki spadek zarówno w przywozie jak i wywozie, natomiast w porównaniu z listopadem 1935 r. należy zanotować wzrost. W Gdańsku wartość obrotów w listopadzie utrzymała się na poziomie z października ub. r. głównie dzięki wzrostowi wartości przywozu. Warto zaznaczyć, że listopad ub. r., dając lepszy wynik niż w 1935 r., osiągnął znowu liczby z listopada 1934 r.

Udział obu portów w ogólnym handlu zagranicznym Polski—pod względem wagi i wartości—w okresie 11 miesięcy wykazuje—według danych Gł. Urz. Statyst.—poniższe zestawienie:

	O g ó ł e m		W y w ó z		P r z y w ó z	
	W a g a	W a r t o ś ć	W a g a	W a r t o ś ć	W a g a	W a r t o ś ć
	tys. ton	%	tys. ton	%	tys. ton	%
Handel zagr.	14 502	100	11 726	100	2 776	100
Udział portów	11 182	77.2	9 660	82.5	1 522	54.8
Udział Gdyni	737	46.5	5 707	48.7	1 030	37.1
„ Gdańska	4 445	30.7	3 953	33.8	492	17.7
W a r t o ś ć o b r o t ó w						
	tys. zł	%	tys. zł	%	tys. zł	%
Handel zagr.	1 842 215	100	929 827	100	912 388	100
Udział portów	1 204 460	65.3	614 509	66.2	589 951	64.6
„ Gdyni	861 132	46.7	336 315	36.2	524 817	57.5
„ Gdańska	343 328	18.6	278 194	30.0	65 134	7.1

Udział zatem w ogólnym handlu zagranicznym Polski tej części handlu, która przechodzi przez porty polskiego obszaru celnego, wynosi obecnie pod względem wagi 77.2% (w okresie 11 miesięcy 1935 r. — 73.6%), a pod względem wartości—65.4% (62.8%).

L. R.

KILKA UWAG W SPRAWIE REORGANIZACJI ZARZĄDU PORTU GDYŃSKIEGO — p. str. 9.

PROBLEM TRAMPINGU W POLSCE — p. str. 14.

KRONIKA TYGODNIOWA

PRZEGLĄD USTAW I ROZPORZĄDZEŃ

ROZPORZĄDZENIA MINISTRÓW:

Przedłużenie mocy obowiązującej rozporządzenia o uregulowaniu cen przedmiotów powszedniego użytku — rozporz. Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 10/XII 1936 r., wyd. w poroz. z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Ref. Roln. („Dz. Ust. R. P.” Nr 92/1936, poz. 641).

Dozór nad mięsem i przetworami mięsnymi — rozporz. Ministra Opieki Społecznej z dn. 10/XII 1936 r., wyd. w poroz. z Ministrami: Rolnictwa i Ref. Roln. oraz Przemysłu i Handlu („Dz. Ust. R. P.” Nr 92/1936, poz. 643).

Ustalenie wzorów monet srebrnych 2- i 5-złotowych — rozporz. Ministra Skarbu z dn. 10/XII 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 92/1936, poz. 644).

Zwrot cła przy wywozie lnu standaryzowanego — rozporz. Ministra Skarbu z dn. 11/XII 1936 r., wyd. w poroz. z Ministrami: Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Ref. Roln. („Dz. Ust. R. P.” Nr 92/1936, poz. 645).

Zmiana podziału dodatków komunalnych do podatku gruntowego pomiędzy poszczególne rodzaje związków samorządowych — rozporz. Ministra Skarbu z dn. 17/XII 1936 r., wyd. w poroz. z Ministrem Spraw Wewnętrznych („Dz. Ust. R. P.” Nr 92/1936, poz. 646).

Wykonanie ustawy o państwowym podatku przemysłowym — rozporz. Ministra Skarbu z dn. 11/XII 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 93/1936, poz. 649).

Konwersja obligacji b. austriackiego długu kolejowego zabezpieczonego — rozporz. Ministra Skarbu z dn. 18/XII 1936 r., wyd.

w poroz. z Ministrami: Spraw Zagranicznych, Sprawiedliwości oraz Komunikacji („Dz. Ust. R. P.” Nr 93/1936, poz. 650).

Oplaty stemplowe, wiążące się z przejściem własności nieruchomości w toku postępowania egzekucyjnego — rozporz. Ministra Skarbu z dn. 19/XII 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 93/1936, poz. 651).

Zwolnienie niektórych zakładów detalicznej sprzedaży spirytusu i napojów alkoholowych od opłat z tytułu prowadzenia tej sprzedaży — rozporz. Ministra Skarbu z dn. 22/XII 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 93/1936, poz. 652).

Odroczenie wypłat z odrębnej masy majątkowej Towarzystwa Ubezpieczeń na Życie „Phönix“ — rozporz. Ministra Skarbu z dn. 23/XII 1936 r., wyd. w poroz. z Ministrem Sprawiedliwości („Dz. Ust. R. P.” Nr 93/1936, poz. 653).

Zmiany w rozporządzeniu o wykonaniu ustawy o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi — rozporz. Ministra Komunikacji z dn. 11/XII 1936 r., wyd. w poroz. z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Przemysłu i Handlu, Sprawiedliwości, Poczty i Telegrafów oraz Skarbu („Dz. Ust. R. P.” Nr 93/1936, poz. 654).

Wspólne rozliczanie utargu ropy na rynku wewnętrznym — rozporz. Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 22/XII 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 93/1936, poz. 655).

TERMINY OGÓLNYCH ZEBRAŃ W SPÓLKACH AKCYJNYCH

5 stycznia:

— „Fabr. Wyr. Kuśnierskich i Białoskórniczych w Tyśmienicy”, S. A. — o g. 12 w lok. Ziem. Banku Kred. we Lwowie, 3 Maja 5.

12 stycznia:

— „Powsz. T-wo Powiern.“, S. A. — o g. 14 w kanc. Nor. Zaborowskiego w W-wie, Kapucyńska 6.

13 stycznia:

— „Nafta“, S. A. — o g. 13 w lok. S-ki we Lwowie, pl. Mariacki 8.

14 stycznia:

— „Zach.-Małop. Akc. S-ka Naft. i Gaz.“ — o g. 13 w lok. S-ki we Lwowie, pl. Mariacki 8.

16 stycznia:

— „Browar Kuntersztyn“, S. A. — o g. 11 w lok. S-ki w Grudziądzu, Ks. Budkiewicza 39.

— „Warsz. Młyn Parowy“, S. A. — o g. 12 w W-wie, Objazdowa 2.

17 stycznia:

— „Browar w Częstochowie dawn. K. Szwede“, S. A. — o g. 11½ w lok. S-ki w Częstochowie, Ogrodowa 18.

21 stycznia:

— Cukrownia „Młodzieżyn Fabryczny“, S. A. — o g. 13 w lok. S-ki w W-wie, Krak. Przedm. 7 m. 60.

22 stycznia:

— „Lubońska Fabryka Drożdży dawn. G. Sinner“, S. A. — o g. 17 w lok. B-ku Kwilecki, Potocki i S-ka w Poznaniu, al. Marcinkowskiego 11.

SKARBOWOŚĆ I FINANSE

PODATKI I OPŁATY

USTALANIE OKRESU, STANOWIĄCEGO PODSTAWĘ DO OBLICZANIA ULG DLA NABYWCÓW POJAZDÓW MECHANICZNYCH.—Nawiązując do postanowień art. 3 dekretu Prezydenta Rzplitej z dn. 7/V 1936 r. o ulgach podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych („Dz. Ust. R. P.” Nr 39/1936, poz. 294), Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dn. 22/XII 1936 r. L. D. V 25503/2/36 wyjaśniło, że celem zastosowania ulgi w podatku dochodowym z działu II oraz w podatku specjalnym od wynagrodzeń, wypłacanych z funduszy publicznych—potrącać należy cenę nabycia pojazdu mechanicznego z wynagrodzeń, otrzymanych w roku kalendarzowym bądź też w roku budżetowym, w którym nowy pojazd mechaniczny został nabyty.

Przyjęcie za podstawę do obliczenia ulgi wynagrodzeń, otrzymanych w ciągu roku budżetowego, w którym pojazd nabyto—nastąpić może na życzenie osoby zainteresowanej wtedy, gdy pojazd mechaniczny nabyty został w okresie I/I — 31/III danego roku, a podanie wniesiono najpóźniej w dn. 1/IV tego samego roku, dołączając zestawienie wynagrodzeń, otrzymanych w ciągu roku budżetowego, oraz potrąconego od tych wynagrodzeń podatku.

Przykład:

Płatnik nabył samochód w dn. 15/III 1937 r., uiszczając należność całkowicie przy kupnie. W dn. 1/IV tegoż roku wniósł podanie o ulgę, dołączając zaświadczenie sprzedawcy jak również zestawienie wynagrodzeń, otrzymanych w okresie 1/IV 1936 r. — 31/III 1937 r., oraz potrąconego od tych wynagrodzeń podatku dochodowego i specjalnego.

Wysokość ulgi w obydwu podatkach obliczyć należy w myśl przepisów dotychczasowych, przyjmując jednak za podstawę wynagrodzenia, otrzymane w okresie 1/IV 1936 r. — 31/III 1937 r., oraz potrącony w tym czasie podatek dochodowy i specjalny.

Jeżeli cena nabycia pojazdu przekracza sumę wynagrodzeń, otrzymanych w ciągu roku, w którym pojazd nabyto, a przyjętych za podstawę do obliczenia ulgi, nadwyżka ceny nabycia potrącona będzie z wynagrodzeń, otrzymanych w następnych 2 latach budżetowych.

ZWOLNIENIE OD PAŃSTWOWEGO PODATKU PRZEMYSŁOWEGO OD OBROTU TRANSAKCYJ EKSPORTOWYCH SUROWYMI SKÓRKAMI FUTRZANYMI.—Na podstawie art. 39 ust. 3 p. 1 ustawy o państwowym podatku przemysłowym („Dz. Ust. R. P.” Nr 46/1936, poz. 339) Min. Skarbu w porozumieniu z Min. Rolnictwa i Ref. Roln. oraz Min. Przem. i Handlu okólnikiem z dn. 17/XII 1936 r. L. D. V 44789/4/36 zwolniło od państwowego podatku od obrotu obroty, uzyskane z eksportu surowych skórek futrzanych. Eksport tych artykułów winien być udowodniony w sposób, określony w ust. IV i VI § 16 rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 14/IX 1934 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 85/1934, poz. 770).

Omawiana ulga weszła w życie z dniem 1/I 1937 r.

PIENIĄDZ I KREDYT

WYJAŚNIENIA KOMISJI DEWIZOWEJ

I. Komisja Dewizowa wyjaśniła, że banki mogą—w razie odmownego załatwienia wniosku przez Komisję Dewizową—odsyłać za granicę papiery wartościowe, nadesłane bez zezwolenia z zagranicy, oraz banknoty polskie, jeżeli nadawca przesyłki odmawia zgody na zapisanie równowartości na rachunek zablokowany—bez potrzeby uzyskiwania zezwolenia Komisji Dewizowej na zwrot tych przesyłek.

W odniesieniu do czeków i weksli, nadesłanych z zagranicy przez cudzoziemców, należy postępować, jak następuje:

a) Jeżeli чеки i weksle zostają przysłane z zagranicy tylko celem umieszczenia jednej z adnotacji, wymienionych w okólniku Nr 26 Komisji Dewizowej—wówczas umieszczenie adnotacji dopuszczalne jest tylko za zgodą Komisji Dewizowej bez względu na wysokość sumy, na którą przesyłka opiewa. We wniosku należy podawać datę, pod którą weksle poprzednio były wysłane z kraju, i ewentualnie potrzebne wyjaśnienia.

b) Чеки i weksle, z których wynika, że zostały nielegalnie wywiezione z Polski, można zwracać za granicę na żądanie cudzoziemca tylko po uprzednim uzyskaniu zezwolenia Komisji Dewizowej—bez względu na wysokość przesyłki.

c) Чеки i weksle niewykupione lub też protestowane, jak i przed terminem płatności, mogą banki dewizowe zwracać na żądanie cudzoziemców za granicę bez uzyskania zezwolenia Komisji Dewizowej—lecz bez umieszczenia jednej z adnotacji, wymienionych w okólniku Nr 26 Komisji Dewizowej.

II. Komisja Dewizowa, po porozumieniu z Ministerstwem Skarbu, wyjaśniła, iż udzielanie kredytów w jakiegokolwiek formie osobom, zamieszkałym w kraju, względnie firmom, mającym siedzibę w kraju, za poręką cudzoziemców—wymaga zezwolenia Komisji Dewizowej. Banki dewizowe winny zatem przedstawiać wnioski o udzielenie zezwolenia w odniesieniu do wszystkich kredytów, udzielonych dotychczas za gwarancją cudzoziemców i poza tym w przyszłości, przed udzieleniem kredytów tego rodzaju, uzyskać zezwolenia Komisji Dewizowej.

RYNEK DEWIZ I PAPIERÓW PROCENTOWYCH

GIEŁDA WARSZAWSKA

za okres od 21 do 23 grudnia 1936 r.

W okresie sprawozdawczym, zredukowanym z powodu przypadających świąt do 3 dni giełdowych—na rynku dewizowym obserwowaliśmy generalne osłabienie tendencji i równoległą redukcję obrotów. Poza utrzymanymi belgami i guldenami gdańskimi—pozostałe dewizy odnotowały następujące straty kursowe (w zł na 100 jednostkach walutowych): franki francuskie 0·06, franki szwajcarskie 0·23, belgi 0·35, korony czechosłowackie 0·10, liry włoskie 0·12, floreny holenderskie 0·80, korony szwedzkie 0·55, korony duńskie 0·35 i korony norweskie 0·45; poza tym dolary gotówkowe obniżyły się o zł 0·01¼ na \$ 1, dolary telegraficzne — o zł 0·01½ na \$ 1 oraz funty szterlingi o zł 0·07 na £ 1.

	Wartość nominalna (waluta)	Kurs najwyższy	Kurs najniższy	Os'atni kurs w tygodniu
Dolary St. Zjedn.	\$ 1	5 29 ³ / ₄	5 28 ³ / ₄	5 28 ³ / ₄
„ „ „ telegr.	\$ 1	5 30	5 29	5 29
Funty szterlingi.	£ 1	26 01	25 99	25 99

Franki francuskie	100 fr.	24'74	24'72	24'72
Franki szwajcarskie	100 fr.	121'90	121'67	121'67
Belgi	100 blg	89'65	89'30	89'30
Marki niemieckie	100 RM			212'36
Korony czeskosłow	100 kor.	18'60	18'58	18'60
Liry włoskie	100 lir.			27'90
Florency holenderskie	100 fl.	290'30	289'90	289'90
Guldenty gdańskie	100 guld.	100'00	100'00	100'00
Korony szwedzkie	100 kor.	134'00	134'00	134'00
Korony duńskie	100 kor.			116'00
Korony norweskie	100 kor.	130'70	130'60	130'60

Na rynku papierów lokacyjnych państwowych panował nastrój niejednorodny; w grupie pożyczek premiowych—sztuki obu emisji 3% Poż. Premiowej Inwestycyjnej notowane były po kursach podwyższonych, a mianowicie: I emisji — o zł 0'10 i II — o zł 0'50, podczas gdy serie I emisji zmniejszały o zł 1'00, a serie II emisji obiegały po kursie dotychczasowym. W grupie pozostałych pożyczek — 5% Poż. Konwersyjna zmniejszała o 0'25% nom., 5% Poż. Konwers. Kolejowa — o 0'50% nom., a 7% Poż. Stabilizacyjna — o zł 14'50 na \$ 100.

Rynek papierów lokacyjnych prywatnych cechowała martwość; zawierane transakcje obejmowały kwoty bardzo skromne. 4½% L. Z. Tow. Kred. Ziemskiego zyskały 0'25% nom., 5% L. Z. Tow. Kred. m. Warszawy 0'13% nom., 5% L. Z. Tow. Kred. m. Piotrkowa z 1933 r. 1'00% nom., a 5% L. Z. Tow. Kred. m. Łodzi z 1933 r. obniżyły się o 0'13% nom.

		Wartość nominalna (waluta)	Kurs najwyższy w zł	Kurs najniższy w zł	Ostatni kurs w sztuce
Papiery państwowe					
3% Pożyczka Premiowa Inwestycyjna					
I emisja	sztuki	zł w zł. 100	66'00	65'75	66'00
II „	serie	„ „ „ „			81'50
II „	sztuki	„ „ „ „	65'00	64'50	65'00
II „	serie	„ „ „ „	80'00	79'00	80'00
4% Pożyczka Dolarowa		\$)	46'75	46'50	46'75
w % % nominalu					
4% Pożyczka Konsolidacyjna		zł w zł.			50'75 -50'38 -49'38 ²⁾ -49'25 ²⁾
5% „ Konwersyjna		zł	51'50	51'25	51'25
5% „ Konwers. Kol.		zł	—	—	—
6% „ Dolarowa		\$	62'00	62'00	62'00
w zł za \$ 100					
7% Pożyczka Stabilizacyjna ³⁾		Dolary Fr. holend. Fr. szwajc. Funt sterlingi Kor. szwedzkie	450'00	442'00	442'00
Listy zastawne i obligacje banków					
7% L. Z. Państw. Banku Roln.		zł w zł. 1927	83'25	83'25	83'25
7% „ „ „ „		zł w zł. 1927	94'00	94'00	94'00
8% „ „ „ „		zł w zł. 1927	83'25	83'25	83'25
8% „ „ „ „		zł w zł. 1924	94'00	94'00	94'00
7% Obl. Kom. B. Gosp. Kraj.		zł w zł. 1927	83'25	83'25	83'25
8% „ „ „ „		zł w zł. 1924	94'00	94'00	94'00

5% Obl. Bud. B. Gosp. Kraj.		zł w zł. 1927	—	—	—
5½% L. Z. Banku „ „		zł w zł. 1924	81'00	81'00	81'00
5½% „ „ „ „		zł w zł. 1927	81'00	81'00	81'00
5½% Obl. Kom. B. Gosp. Kraj.		zł w zł. 1924	81'00	81'00	81'00
5½% „ „ „ „		zł w zł. 1927	81'00	81'00	81'00

Listy zastawne i obligacje towarzystw kredytowych

7% L. Z. Tow. Kred. Przem. Polskiego ¹⁾		£			78'50
8% L. Z. Tow. Kred. Przem. Polskiego ¹⁾		£			91'00
4½% L. Z. Tow. Kred. Ziemskiego		zł	48'25	47'75	48'25 -48'00 -48'25
5% „ „ Tow. Kred. m. Warszawy		zł			55'88
5% „ „ „ „ „ „ „		zł	54'00	53'50	53'75 -54'00
5% L. Z. Tow. Kred. m. Łodzi z 1933 r.		zł			49'00
5% L. Z. Tow. Kred. m. Piotrkowa z 1933 r.		zł			45'75
Obligacje miast					
VIII i IX 6% Poż. Konwers. m. Warszawy		zł			54'50

POŻYCZKI POLSKIE NA GIEŁDACH ZAGRANICZNYCH²⁾

(maksimum—minimum—ultimo; w nawiasach—obroty)

	7 ÷ 12/XII	14 ÷ 19/XII	21 ÷ 26/XII
New-York			
6% dolarowa			
1920	58½—56—57 (15 000)	56—53—54½ (20 000)	56—54½—56 (6 000)
8% Dillon			
1925	59—56—56 (51 000)	59¼—50—51½ (124 000)	53½—52—52½ (55 000)
7% stabilizac.			
1927	77—74½—75 (47 000)	74—72½—73 (69 000)	73½—71—71 (24 000)
7% Warszawy			
1928	49¾—48—48 (32 000)	47½—44½—45 (38 000)	47—46½—46¼ (19 000)
7% Śląska			
1928	51¾—49½—50 (17 000)	49—47½—47¾ (93 000)	48½—48½—48½ (2 000)
Londyn			
7% stabilizac.			
1927	71'89—71'36 —71'89	73'26—72'51 —73'01	—
Zurych			
7% stabilizac.			
1927	—	—	—
Paryż			
7% stabilizac.			
1927	61'58—60'21	65'27—62'61	61'52—59'40
Mediolan			
7% włoska			
1924	—	95'97—93'27 —94'47 (400)	95'13—94'13 —94'23 (125)

PRZEGLĄD ZAGRANICZNY

KRONIKA ZAGRANICZNA

ANGLIA

POWIĘKSZENIE ZAPASU ZŁOTA W BANKU ANGLII.—W połowie grudnia kanclerz Skarbu Neville Chamberlain podał o

wiadomości o powiększeniu zapasu złota w Bank of England o £ 65 miln. i jednoczesnym obniżeniu górnej granicy emisji banknotów, niepokrytej kruszcem, o £ 60 miln. Wiadomość ta wywołała w sferach finansowych wielkie poruszenie i liczne komentarze.

Ogłoszony w dn. 17/XII 1936 r. bilans Bank of England wykazał istotnie wzrost zapasu złota, zbliżony do £ 65 miln. (drobne różnice

pochodzą z normalnych zakupów, czynionych przez instytucję), wobec czego zapas złota przekroczył £ 314 miln., osiągając kwotę re-kordową. Przypomnieć należy, że wspomniana

¹⁾ Gwarantowane przez Skarb Państwa.

²⁾ Kursy w % -ach nominalu, obroty — w jednostkach walutowych danego kraju (w Mediolanie — w tysiącach).

¹⁾ \$ 5 = zł 44'57.

²⁾ Dotyczy drobnych odcinków.

³⁾ Z wyłączeniem transzy francuskiej.

na suma reprezentuje złoto, liczone po cenie przeddevaluacyjnej sh 85 za uncję—faktyczna więc wartość złota w Banku, obliczona po cenie obecnej—ok. sh 140 za uncję—sięga przeszło £ 500 miln.

Co do obniżenia z £ 260 miln. do £ 200 miln. dopuszczalnej kwoty emisji banknotów, niepokrytej złotem, zarządzone ono zostało—według oficjalnych oświadczeń—w tym celu, aby zapobiec nadmiernej „ekspansji kredytowej”. Zaznaczyć jednak należy, że i marża £ 200 miln. bynajmniej nie została osiągnięta, toteż rozszerzenie obiegu może następować zupełnie bez przeszkód.

Istotnie, wg bilansu z dn. 17/XII 1936 r. obieg wynosił rekordową sumę £ 467·7 miln. Czy ten wzrost obiegu zawdzięczać należy istotnie tylko przedsięwzięciu ożywieniu, z reguły występującemu w Anglii z dużą siłą, oraz ogólnej poprawie, czy też również celowemu zabiegowi—trudno w tej chwili odpowiedzieć. W każdym razie zaznaczyć należy, że zakup złota za £ 65 miln. przez Bank Anglii (a właściwie na znacznie wyższą sumę, zważywszy na stosunek rynkowej ceny złota do ceny „statutowej”) nie odbił się na razie na rozmiarach obiegu, który w tygodniu zakupu wzrósł tylko o £ 9 miln.

Złoto zakupione zostało przez Bank w brytyjskim funduszu walutowym, który—jak wiadomo—otacza swe operacje nieprzeniknącą tajemnicą. Oficjalnie podano do wiadomości, że fundusz nabył ostatnio, głównie drogą interwencji walutowej, tak poważne ilości złota (w tym z Francji z tytułu zwrotu kredytu, udzielonego w lutym 1936 r.—£ 40 miln.), że mógł i musiał część ich przekazać instytucji emisyjnej.

Domysły na temat tej transakcji zmierzają w różnych kierunkach. Zważywszy na fakt, że w ostatnich czasach ujawnił się raczej odpływ kapitałów z Anglii (głównie do Stanów Zjedn.), zwraca się uwagę, że z wyjątkiem odzyskania złota z Francji—fundusz nie miał per saldo przyrostu kruszcu. Jeżeli więc przekazuje on część swych bliżej nieokreślonych, ale prawdopodobnie potężnych, zapasów złota Bankowi Anglii, czyni to raczej z uwagi na konieczność rozszerzenia „podstawy kredytu”—konieczność, wynikająca z ujawniającego się ostatnio w Anglii zmniejszenia płynności i podrożenia pieniądza. Inni widzą w tym posunięciu dowód gromadzenia kruszcu na wypadek konfliktu zbrojnego. Pogląd, jakoby krok ten oznaczał wstęp do stabilizacji międzynarodowej, nie znajduje natomiast posłuchu.

Największym kredytem cieszy się opinia, o której wspomnieliśmy na początku, a straszająca się w powiązaniu ostatnich zmian w zapasie złota Bank of England z zakrojoną na szeroką skalę akcją utrzymania płynności na rynku.

w.

STANY ZJEDN. AM.

SYTUACJA GOSPODARCZA.—Gospodarka amerykańska przedstawia obraz coraz silniej rozwijającej się koniunktury. Produkcja przemysłowa wzrosła od marca do września ub. r. więcej niż o 15%, osiągając tym samym stan z 1929 r. Obroty domów towarowych w II i III kwartale ub. r. były wyższe o 12% niż w okresie poprzedzającym, obroty prowincjonalne—nawet o 16%. Jeszcze korzystniej kształtuje się rentowność. Zyski, osiągnięte w okresie środkowych 2 kwartałów ub. r., były prawie o $\frac{3}{4}$ wyższe niż w 1935 r., a tym samym suma dywidendy mogła być znakomicie podwyższona. Kursy akcji wykazują poważny wzrost. Dochody rolnictwa były większe niż

w 1935 r., przewyższając po raz pierwszy stan z 1929 r. Przeciętny zarobek tygodniowy robotnika przemysłowego, pomimo zwiększonych kosztów utrzymania, uległ dużej poprawie. Nawet bezrobocie—ten cień, ciążyący nad gospodarką amerykańską—znacznie się obniżyło w porównaniu z okresami poprzednimi.

Cały rozwój koniunktury amerykańskiej jest tym więcej charakterystyczny, że trwa już od przeszło roku, a od lata doznał poważnego nasilenia. Wbrew przewidywaniom ani posucha, ani okres wyborów Prezydenta nie przyczyniły się silniej do pogorszenia sytuacji gospodarczej.

Charakterystyczne jest wzmoczenie ostatnio tempa inwestycji. Według wskaźnika Standard Statistics Company produkcja dóbr wytwórczych w II i III kwartale przewyższyła produkcję w analogicznym okresie 1935 r. o 4%, produkcja natomiast dóbr konsumcyjnych—o 10%.

Realizacja bonusu dla weteranów wojny światowej przyczyniła się poważnie do ożywienia konsumcji. W III kwartale zrealizowano ok. \$ 1·23 mild. na ten cel. Nie można wprawdzie stwierdzić, czy cała ta kwota przeznaczona została na cele konsumcyjne; prawdopodobnie znaczna część tej kwoty przeznaczona została na spłatę długów. W każdym razie przyznać trzeba, że wypłacenie bonusu, jak również—a może w większej nawet mierze—inne formy finansowania konsumcji wpłynęły niewątpliwie dodatnio na popyt.

Najważniejszym czynnikiem ożywienia konsumcji w ciągu ostatnich miesięcy jest zwiększenie dochodu poszczególnych warstw społecznych, płynące z zwiększających się zysków dywidendowych. Według statystyki „New York Times” wypłacona suma dywidendy w II kwartale ub. r. wynosi ok. \$ 836 miln.—wobec \$ 674 miln. w 1935 r. i \$ 561 miln. w 1933 r. Na podwyższenie dywidendy wpłynęło nie tylko zwiększenie rentowności przedsiębiorstw, lecz również wprowadzony niedawno dodatkowy podatek od zysków niewypłaconych.

Jednakowoż decydującym dla rozwoju dochodów jest dochód z pracy. Dochód ten, obliczony przez Federal Reserve Bank, wykazuje od roku stały wzrost. W III kwartale ub. r. wskaźnik dochodów z pracy jest wyższy o 16% w porównaniu do analogicznego okresu 1935 r. Wzrost dochodów pochodził dotychczas w mniejszym stopniu z podwyższenia stopy zarobków, a w decydującej mierze—z podwyższenia stanu zatrudnienia, i to zarówno pod względem liczby zatrudnionych, jak i pod względem długości czasu pracy.

W rozwoju zatrudnienia i dochodów z pracy daje się odczuć wyraźny wpływ koniunktury inwestycyjnej, rozpatrując bowiem rozwój zatrudnienia według rodzajów przemysłów, widzimy, że w produkcji dóbr wytwórczych liczba zatrudnionych wzrosła od lipca 1935 r. do lipca 1936 r. o 15%, w produkcji dóbr konsumcyjnych—tylko o 4%. Sumy zarobków wzrosły odpowiednio w przemyśle dóbr wytwórczych o 32%, w przemyśle dóbr konsumcyjnych—o 10%. Z liczb tych wynika wyraźna przewaga produkcji dóbr wytwórczych.

Mniej korzystnie kształtowała się sytuacja w rolnictwie. Wybitnie niedobre zbiory zbóż, na skutek katastrofalnej posuchy, wyraziły się najsilniej w spadku zbiorów ryżu, jęczmienia, owsa oraz żyta. Spadek zbiorów odbił się od razu na cenach produktów rolnych. Niekorzystnym następstwem słabych zbiorów było zmniejszenie zatrudnienia w przemyśle, związanych z rolnictwem, jak: w młynach, rzeźniach, przedsiębiorstwach transportowych itp.

Położenie rynku kredytowego uległo w ciągu ostatniego półrocza dalszemu ożywieniu,

głównie na skutek silnego przyrostu kapitałów zagranicznych i stosunkowo słabego zapotrzebowania na rynku wewnętrznym, co spowodowało obniżenie stopy procentowej. Zmniejszenie płynności rynku amerykańskiego mogłoby nastąpić jedynie na skutek wycofania kapitałów zagranicznych, które obecnie są dość znaczne. Chodzi tu głównie o kapitały krajów bloku złotego. Według danych Department of Commerce lokaty długoterminowe Francji, Szwajcarii i Holandii w Ameryce wynosiły w końcu 1935 r. \$ 1·47 mild., w 1936 r. wierzytelności krótkoterminowe w bankach amerykańskich szacowane są na ok. \$ 1·5 mild. W celu zabezpieczenia się przed skutkami ewentualnego gwałtownego odpływu kapitałów obcych, banki amerykańskie gromadzą odpowiednie rezerwy. Najpoważniejsze trudności przedstawiają kapitały krótkoterminowe.

Sytuacja, jaka się wytworzyła po zawarciu trójporozumienia walutowego, nie ulega poważniejszym zmianom. Jedno jest w każdym razie pewne, że—jak dotychczas—zabieg ten nie zdołał zapewnić całkowitej stabilizacji na rynkach kredytowych, co było głównym celem porozumienia. Według urzędowych danych, suma obcych kapitałów w Stanach Zjedn. szacowana jest na \$ 7 mild., przy czym dalszy przyrost do Stanów Zjedn. nie został bynajmniej powstrzymany. Kapitały napływają w wysokości \$ 100—150 miln. miesięcznie.

J. Z.

NIEMCY

ŚCIĄGNIĘCIE ZYSKÓW DEWALUACYJNYCH PRZEZ SKARB.—W dn. 24/XII ub. r. ogłoszona została ustawa, na mocy której zyski dewaluacyjne, przypadające po wejściu w życie ustawy, mają być zajęte i przeznaczone na cele ogólnogospodarcze, które oznacza Minister Gospodarki Rzeszy. Za zyski dewaluacyjne uważane są takie zyski, które przypadają krajowcowi dewizowemu skutkiem dewaluacji przy dopełnieniu zobowiązania z tytułu depozytów pieniężnych, kredytów, pożyczek, hipotek, udziałów i innych lokat majątkowych, opiewających na zdewaluowaną zagraniczną walutę, albo takich, których wysokość oznacza się według zdewaluowanej zagranicznej waluty. Równoznaczne z dopełnieniem jest, jeśli krajowiec zostaje zwolniony z zobowiązania w zdewaluowanej walucie skutkiem przeliczenia długu na inną walutę lub z jakiegokolwiek innego powodu. Za zysk uważa się kwoty różnicy między równowartością markową zobowiązania w obecnej walucie w dniu jego powstania a równowartością markową w dniu zwolnienia dłużnika z zobowiązania w obecnej walucie.

O tym, czy zysk dewaluacyjny powstał, w jakiej wysokości zostaje zajęty i ma być wydany—decydują urzędy dewizowe. Przeciw ich decyzji dopuszczalne jest odwołanie, nie posiadające jednak skutku odraczającego. Motywem odwołania może być także gospodarza niemożność dopełnienia obowiązku wydania zysku dewaluacyjnego w całości lub w części. W razie niezastosowania się do ustawy przewidziane są kary.

Przepisy ustawy tej nie stosują się do zobowiązań, objętych regulacją hipotek złotych między Niemcami i Szwajcarią, pożyczek niektórych instytucji kredytowych i tzw. pożyczki Blaira.

WĘGRY

WPLYW FALI DEWALUACYJNEJ.—Jak wiadomo, węgierskie ograniczenia dewizowe oparte są na szeroko rozbudowanym systemie

„dopłat” i „premię” w stosunku do oficjalnego kursu walut zagranicznych. Istota tego systemu polega właściwie na sprzedaży walut po cenach zróżniczkowanych. „Dopłaty” importerów są użytkowane na premie eksportowe, wypłacane w postaci odbioru od nich walut po wyższym od oficjalnego kursie. Dopłaty, dawniej zróżniczkowane w sposób bardzo szczegółowy według walut krajów pochodzenia i gatunku towaru i różnych innych okoliczności, ostatnio zostały uproszczone i uzależnione wyłącznie od waluty kraju pochodzenia. System „dopłat”, wprowadzony w 1931 r., oznaczał dewaluację w stosunku d zagranicy mniej więcej 30%-ową.

Kwestia odgradzenia się od szkodliwego wpływu ostatnich dewaluacji przy pomocy manipulacji „dopłatami” nie jest tak prosta, jak by to mogło się wydawać na pierwszy rzut oka.

Przede wszystkim nie jest jeszcze załatwiona sprawa dostaw za granicę, uskutecznionych lecz nie zapłaconych przed dewaluacją. Np. straty eksporterów zboża do Szwajcarii są obliczane na sumę 600 tys. pengő. Po drugie nie wiadomo, oczywiście, jakie rozmiary będzie miała zwykła cen w krajach dewaluacyjnych, i to musi się przyczynić przynajmniej do chwilowego zastoj eksportu. Poza tym aktualna jest sprawa konkurencji państw, które dewaluacji nie przeprowadziły. Niemcy, na przykład, według informacji węgierskich mają zamiar skutecznie swe dostawy maszyn do Francji po dawnych cenach we frankach.

Niewątpliwie, dewaluacja odbije się także na wpływach z turystyki, o ile nie przedsięweźmie się środków zaradczych. Wpływy te wyniosły w 1935 r. według statystyki Budapesztu 32 miln. pengő, co stanowi przeszło połowę wpływów z pszenicy w latach dobrej koniunktury. Wielka część turystów pochodzi jednak z krajów o zdeprecjonowanej obecnie walucie.

Mimo, że czynniki zainteresowane zdają sobie dokładnie sprawę z wymienionych trudności, to jednak nastawienie jest raczej optymistyczne i panuje przekonanie o przejściowym charakterze ujemnych reperkusji dewaluacyjnych.

RUMUNIA

SPLATY ZAMROŻEŃ.—W sprawie uregulowania zamrożonych należności towarowych w stosunku do krajów o walucie zdewaluowanej, Bank Narodowy Rumuński wydał komunikat, normujący indywidualnie sposób splat w stosunku do każdego państwa.

Francja.—Do sum, które się znajdowały na rachunkach clearingowych na dz. 1/X 1936 r., stosuje się kurs franka francuskiego sprzed dewaluacji, zwiększony przez premię obowiązkową. Przekazywanie zamrożeń po wyczerpaniu zapasu dewiz będzie miało miejsce

po kursie dnia, zwiększonym przez premię obowiązkową. Sumy, złożone w Banku Narodowym Rumuńskim w celu przekazania zamrożeń do Francji, będą przez ten Bank zatrzymywane aż do chwili całkowitego uskutecznienia transferu. Każda ewentualna różnica kursu w stosunku do sum zdeponowanych będzie zwracana właścicielowi depozytu.

Czechosłowacja.—Przy wpłatach w lejach na pokrycie zamrożeń w Czechosłowacji, uskutecznionych po dz. 6/X b. r.—zastosować się będzie kurs dnia z doliczeniem premii obowiązkowej.

Szwajcaria.—Ponieważ Bank Narodowy Rumuński w chwili dewaluacji franka szwajcarskiego nie miał rozporządności clearingowych, przeznaczonych do zlikwidowania zamrożeń towarowych, ani też depozytów w lejach, przeznaczonych do tego samego celu—likwidacja tych zamrożeń odbędzie się po kursie dnia franka szwajcarskiego z dodaniem premii obowiązkowej.

Włochy.—Ze względu na to, że w chwili dewaluacji lira włoskiego nie było wkładów w lejach, przeznaczonych dla transferu zamrożonych należności—likwidacja będzie uskuteczniiona po kursie 7 lei za lira włoskiego.

Holandia.—Likwidacja należności w Holandii, która w większości wypadków odbywa się z 30%-ową redukcją i na którą Bank Narodowy Rumuński miał duży zapas dewiz we florenach w chwili dewaluacji—zostanie uskuteczniiona po średnim kursie 61·65 lei za florena plus premia obowiązkowa.

TURCJA

NOWE ZASADY REGLAMENTACJI IMPORTU.—Rada Ministrów uchwaliła rozporządzenie, wprowadzające na rok 1937 zasadnicze zmiany w obowiązującej obecnie reglamentacji importu.

Wbrew dotychczasowemu zwyczajowi otwierania kontyngentów na okresy kilkumiesięczne, kontyngenty są ustalone z góry na cały rok kalendarzowy 1937. Do rozporządzenia załączony jest szereg list towarowych, przy czym zniesiona została tzw. lista K, tj. lista towarów skontyngentowanych.

Lista S zawiera—jak dotychczas—artykuły, których przywóz nie podlega żadnym ograniczeniom ani co do ilości, ani co do kraju pochodzenia; są to przeważnie surowce dla przemysłu krajowego. Nie jest ich wiele, stanowią one bowiem zaledwie ok. 5½% całego importu tureckiego.

Artykuły, wymienione w liście KL, nie są skontyngentowane o ile chodzi o przywóz z krajów clearingowych lub takich, w obrotach z którymi Turcja ma stale poważne dodatnie saldo. Zaliczenie jakiegoś kraju do tej drugiej kategorii uzależnione jest od Ministerstwa Gospodarki. Lista KL jest największa i obejmuje ok. 62·5% całego przywozu.

Lista V zawiera artykuły, dla których importu wymagane jest pozwolenie odpowiedniego ministerstwa. W wypadku, gdy przywóz ma nastąpić z kraju, nie wymienionego w liście KL—wymagane jest dodatkowo pozwolenie Min. Gospodarki. Te pozwolenia ważne są w okresie 6-miesięcznym. Lista V obejmuje ok. 11·5% przywozu.

Kontyngenty umowne, przyznane w umowach handlowych różnym krajom, zestawione są w liście A.

Wreszcie lista M zawiera spis artykułów, zakazanych do przywozu; są to przeważnie towary, wyrabiane w kraju.

Dla uelastycznienia systemu reglamentacji importu ważne jest postanowienie, że Ministerstwo Gospodarki może przenieść poszczególne towary z jednej listy na drugą. Tego rodzaju zmiany wchodzą w życie w czterdzieści dni po ogłoszeniu.

Z RYNKÓW ZAGRANICZNYCH

ZE ŚWIATOWYCH RYNKÓW ZBOŻOWYCH.—Ceny w okresie 7÷19, XII 1936 r. kształtowały się następująco (w walucie danego kraju, w Buenos Aires, Liverpoolu i Hamburgu — w \$ — za 100 kg):

	7÷12/XII	14÷19/XII	Wzrost (+) lub spadek (—)
Pszenvca			
Berlin	21 20	21 20	—
Praga	157 00	157 00	—
Chicago	4 79	5 06	+ 5 6
Buenos Aires	3 50	3 68	+ 5 1
Liverpool	5 16½	5 58½	+ 8 1
Wiedeń	36 62½	36 62½	—
Hamburg	5 24	5 62½	+ 7 2
Żyto			
Berlin	17 50	17 50	—
Praga	125 00	125 00	—
Chicago	3 99	4 38	9 7
Wiedeń	26 43½	26 43½	—
Hamburg	3 42	3 94½	+ 15 2
Owies			
Berlin	—	—	—
Praga	115 50	115 50	—
Chicago	3 48	3 71	+ 6 6
Buenos Aires	—	—	—
Liverpool	3 71½	3 74	+ 0 6
Wiedeń	26 25	26 25	—
Hamburg	2 58½	2 81	+ 8 8
Jęczmień browarowy			
Berlin	—	—	—
Praga	135 50	135 50	—
Chicago	5 45	5 43	— 0 4
Wiedeń	32 87½	32 87½	—
Hamburg	—	—	—

BIBLIOGRAFIA

„ZRZESZENIA PRZEMYSŁOWE A KARTELE”. JERZY WISZNIEWSKI. — Autor rozpatruje w swej pracy kolejno następujące zagadnienia: pojęcie kartelu, jego formę prawną ze szczególnym uwzględnieniem form prawnych karteli w Polsce, stosunek art. 69 prawa przemysłowego do karteli, charakter prawny zrzeszeń przemysłowych dobrowolnych i przymusowych i w końcu problem karteli przymusowych.

Brak miejsca nie pozwala mi, niestety, na obszerniejszą recenzję, na jaką książka Dra Wiszniewskiego zasługuje. Ograniczę się dlatego z konieczności do kilku fragmentarycznych uwag, dotyczących najważniejszych zagadnień, poruszonych przez Autora.

Dr Wiszniewski uważa, że mylny jest pogląd, jakoby nie dało się skonstruować prawnej definicji kartelu; dla skonstruowania takiej definicji „wystarczy, by prawo pozytywne określiło pewien stan faktyczny, nazwało ten stan kartelem i z tym stanem faktycznym

połączyło pewne skutki prawne”, przy czym obojętne jest, czy ten stan „będzie określony w kategoriach myślenia prawniczego czy też ekonomicznego”. Potwierdzenie słuszności tego zdania widzi Autor w tym, że „niemał wszystkie współczesne ustawodawstwa, operując pojęciem kartelu, nie zadowalają się samym użyciem w ustawie tego pojęcia, z odsłaniem po bliższe wyjaśnienie do nauk ekonomicznych, lecz określają, co należy rozumieć pod pojęciem kartelu, tworząc w ten sposób jego definicję prawną”.

Nie podzielam tego zdania, które jest wynikiem mieszania dwóch różnych rzeczy: definicji prawnej kartelu jako prawnego pojęcia kartelu z prawnym ujęciem kartelu. Kartel jako taki jest pojęciem na wskroś gospodarczym, nie związanym absolutnie z żadną formą, z jaką wiążą się wszelkie inne umowy, znane w prawie cywilnym i handlowym, zwłaszcza wszelkie umowy spółki, jak: spółka cywilna, jawna, komandytowa, z ogr. odp. itd. Dlatego nie można żadną miarą ogólnego pojęcia kartelu wtłoczyć w ramy jakiegokolwiek definicji prawnej w ścisłym tego słowa znaczeniu, skoro nie tylko kartele różnego rodzaju, ale bardzo często także kartele tego samego rodzaju łączą się z dowolnie różnymi formami prawnymi. Dlatego słusznie utrzymuje się, że prawne pojęcie kartelu nie istnieje. Możliwe natomiast jest i konieczne w pozytywnym ustawodawstwie prawne ujęcie gospodarczego ogólnego pojęcia kartelu. Taka jednak ściśle gospodarcza definicja kartelu nie staje się prawną przez to, że ujęto ją w formę obowiązującego przepisu prawnego. Prawnie dałyby się zdefiniować tylko poszczególne formy różnych rodzajów karteli, ale takiej, z konieczności niewyczerpującej enumeracji jako niepraktycznej i niecelowej, a kodyfikacyjnie trudnej do przeprowadzenia, ustawy kartelowe celowo unikają.

Rozważając różne formy organizacji kartelowej, Autor wyodrębnia między innymi koncerny, które wyłącza spod ogólnego pojęcia karteli, gdyż nie mają one stanowiska monopolistycznego, chociaż równocześnie sam przyznaje, że „ograniczają one silnie działalność gospodarczą” swoich uczestników. Autor popadł w tę sprzeczność przede wszystkim dlatego, że usiłuje terminowi „koncern” nadać pewną określoną treść, zapominając o tym, że w samym życiu gospodarczym bywają często określane mianem „koncerny” instytucje, nie mające ze sobą absolutnie nic wspólnego, ani prawnie ani gospodarczo, i że dlatego zarówno w praktyce jak i w nauce co do pojęcia koncernu istnieje jak najdalej idąca

rozbieżność. Nie ma dlatego celu do istniejących kilku dziesiątek definicji koncernu dodawać jeszcze jedną nową definicję, lecz, chcąc mówić o koncernach, należy skonkretyzować, które koncerny, o jakiej treści ma się na myśli (zob. moją pracę o „Kartelach i trustach”, str. 44 i następane). Łatwo dojdziemy wtedy do konkluzji, które koncerny zaliczyć do rodziny karteli, a które z niej wyłączyć.

Analogicznie nie zgadzam się ze zdaniem Autora, zacieśniającym pojęcie trustu do znaczenia monopolistycznej organizacji kartelowej, tym bardziej, że miarodajna dla nas w tym względzie przede wszystkim praktyka i nauka anglo-amerykańska tak ciasno pojętego trustu nie znają i nie uznają („Kartele i trusty”, str. 46 i następane).

Duże zastrzeżenia musi również budzić teza Autora, jakoby „forma prawna kartelu winna posiadać osobowość prawną”. Nie tylko praktyka ale nawet samo głębsze wnikięcie w naukę o kartelach skłonią Autora niewątpliwie do rewizji tej nieżywej tezy.

Zgadzam się całkowicie z wywodem Autora, wykazującym, iż „nie ma przeszkód do wykorzystania formy zrzeszenia przemysłowego (art. 69 prawa przem.) dla celów kartelizacji”. Trafny jest także wniosek Autora, że „forma zrzeszenia przemysłowego nie jest obligatoryjna dla karteli i że kartele poza formą zrzeszenia przemysłowego mogą nadal korzystać również z różnych form prawnych prawa cywilnego i handlowego”. Nie przekonują mnie natomiast argumenty Autora, jakoby analogiczne zrzeszenia przemysłowe przymusowe nie mogły na swoich członków nakładać obowiązków natury kartelowej, bo byłoby to sprzeczne z przyjętą w prawie zasadą wolności przemysłowej. Dotyczące postanowienia prawa przemysłowego jako *lex posterior* i *specialis* należy traktować jako wyjątkowy wyłom w przyjętej zasadzie wolności przemysłowej. Autor sam zresztą, w sprzeczności z własną tezą, uznaje częściowo możliwość kartelowych ograniczeń wolności przemysłowej w przymusowych zrzeszeniach przemysłowych,

a mianowicie w stosunku do odbiorców zagranicznych (zrzeszenia eksportowe), argumentując mylnie i bez związku z kwestią prawnej ochrony wolności przemysłowej własnych obywateli, że „prawo przemysłowe nie ma na celu ochrony interesów odbiorców zagranicznych”.

Mimo przedstawionych zastrzeżeń uważam debiut Dra Wiszniewskiego w naszej literaturze kartelowej za udany.

R. Piotrowski

„ORGANIZACJA PRACY W GOSPODARSTWACH WŁOŚCIAŃSKICH”. INŻ.

JAN CUŻYTEK. — Zagadnienie, poruszone przez to wydawnictwo „Biblioteki Puławskiej”, jest bardzo ciekawe ze względu na charakter organizacji drobnych warsztatów rolnych, mających za główne swoje zadanie, jak mówi Prof. Dr W. Staniewicz, „nie tyle wyzyskiwanie i oprocentowanie posiadanych przez rodzinę włościańską kapitałów . . . , ile pełne i korzystne wyzyskanie posiadanej do dyspozycji robocizny i to zarówno mężczyzn, kobiet, jak i dzieci”. Z umiejętnego wyzyskania robocizny w tych gospodarstwach wypływa wielkość dochodu rolniczego, od którego przede wszystkim zależy możliwość zaspokojenia potrzeb rodzin włościańskich, stanowiących 63% naszej ludności, i ich zdolność podatkowa. W pracy tej zbadano 5 gospodarstw, z czego 2 karłowate, każde powierzchni ok. 2,5 ha, a 3 drobnorolne po 4÷6,5 ha. Autor przeprowadził ścisłą kalkulację pracy, zużytej w rozmaitych dziedzinach produkcji tych gospodarstw, uwzględniając osobno pracę gospodarza, gospodyni, dzieci, osób dorosłych w rodzinie i najmu dorosłego i małoletniego (pastuch). Aby dać wartości porównawcze praca ta jest wykazana na 1 ha upraw, na 1 sztukę inwentarza i na głowę w gospodarstwie domowym. W pracy tej brak wniosków syntetycznych o racjonalności zastosowanej pracy w gospodarstwach, co autor tłumaczy szczupłością materiału.

S.

PRZEDRUK DOZWOLONY, LECZ Z PODANIEM ŹRÓDŁA

REDAKCJA I ADMINISTRACJA

ELEKTORALNA 2 (parter)

Telefony: 5 12 66 (Red.), 5 12 73 i 5 35 35 (Adm.), 5 12 50 (Druk.)

Biura czynne od godziny 9 do 3 po południu.

KONTO CZEKOWE P. K. O. 701

PRENUMERATA W KRAJU: kwartalnie — zł 15, półrocznie — zł 30, rocznie — zł 60; ZAGRANICĄ: kwartalnie — zł 25, półrocznie — zł 50, rocznie — zł 100.

CENY OGŁOSZEŃ HANDLOWYCH (przed tekstem) w zeszytach zwykłych: IV str. okładki — zł 500; II i III str. okł. — zł 400; str. zwycz.: 1 str. — zł 300, 1/2 str. — 200, 1/4 str. — zł 125, 1/8 str. — zł 75. Przy ogłoszeniach kombinacyjnych, petitowych oraz tabelarycznych do cen powyższych dolicza się 30%.

CENY OBWIESZCZEN SPÓLEK AKCYJNYCH (za tekstem): 1 str. — zł 200, 1/2 str. — zł 110, 1/3 str. — zł 80, 1/4 str. — zł 70, 1/8 str. — zł 55, 1/16 str. — zł 40, 1/32 str. — zł 20. Za ogłoszenia liczbowe, tabelaryczne, bilanse i t. p. do cen powyższych dolicza się 50%.

Redaktor naczelny: CZESŁAW PECHE

Redaktor: WACŁAW SZURIG

Redaktor działu finansowo-skarbowego:
JERZY LUBOWICKI

Redaktor działu rolniczego:
CZESŁAW BOBROWSKI

Redaktor działu komunikacyjnego:
BOLESŁAW KACZMARKIEWICZ

Wydawca: Sp. Wyd. z ogr. odp. „PRZEMYSŁ I HANDEL”

OBWIESZCZENIA SPÓŁEK AKCYJNYCH

II OGŁOSZENIE

Zarząd Spółki Akcyjnej „Nafta“

zawiadamia, że

ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZÓW

odbędzie się w biurze Towarzystwa we Lwowie, plac Mariacki 8, w dn. 13 stycznia 1937 r. o godz. 13 z następującym porządkiem dziennym:

- 1) Zagajenie i wybór przewodniczącego;
- 2) Odczytanie, rozpatrzenie i zatwierdzenie: a) piśmiennego sprawozdania Zarządu z działalności Spółki w roku obrotowym 1935/36, b) piśmiennych dorocznych sprawozdań Rady Nadzorczej i Komisji Rewizyjnej z wyniku badania sprawozdania Zarządu i bilansu oraz rachunku strat i zysków za rok operacyjny 1935/36, c) bilansu i rachunku strat i zysków za rok gospodarczy 1935/36;
- 3) Powzięcie uchwały w przedmiocie użycia wyników bilansowych tego roku administracyjnego na podstawie wniosków Zarządu;
- 4) Udzielenie pokwitowania Zarządowi i Radzie Nadzorczej za ubiegły rok gospodarczy;
- 5) Wybór Zarządu na następny rok gospodarczy;
- 6) Wybór członków Komisji Rewizyjnej na następny rok administracyjny;
- 7) Wybór członków Rady Nadzorczej w miejsce ustępujących;
- 8) Wolne wnioski.

PP. Akcjonariusze, zamierzający wziąć udział w Zgromadzeniu, winni przynajmniej na tydzień przed terminem Zgromadzenia złożyć swoje akcje na okaziciela w biurze Spółki we Lwowie, plac Mariacki 8, albowiem w kasach „Österreichische Kredit-Anstalt Wiener Bankverein“, Wien I., Schottengasse 6 lub w „Zentraleuropäische Länderbank“ Wien I., Hohenstaufengasse 1, 3, 5, względnie nadesłać zaświadczenia na dowód złożenia akcji w tych instytucjach, oraz wykazać, że są wpisani jako właściciele akcji imiennych do księgi akcyjnej, co najmniej na tydzień przed dniem Walnego Zgromadzenia.

Do głosowania uprawniony jest każdy akcjonariusz, posiadający jedną akcję imienną względnie na okaziciela.

Wnioski o uzupełnienie porządku dziennego nie zostały zgłoszone. 2325

III OGŁOSZENIE

Komisja Likwidacyjna

Towarzystwa Akcyjnego Cukrowni Młodzieszyn Fabryczny

wobec przejścia Towarzystwa w stan likwidacji wzywa niniejszym wierzycieli Towarzystwa

do zgłoszenia jej swych wierzytelności

pod adresem biura Komisji Likwidacyjnej przy ul. Krakowskie Przedmieście Nr 7, m. 60 w Warszawie w ciągu 6 miesięcy od trzeciego i ostatniego ogłoszenia. 30

II OGŁOSZENIE

Likwidator Spółki Akcyjnej „Deak“ w likwidacji

zawiadamia, iż w dn. 26 stycznia 1937 r. o godz. 12 Mazowiecka 7 m. 28, odbędzie się

ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZY

z następującym porządkiem obrad.

- 1) Rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdania, bilansu i rachunku zysków i strat za 1936 r.; 2) Wybór członków Komisji Rewizyjnej. 2341-51/52-1

II OGŁOSZENIE

Zarząd Towarzystwa Ubezpieczeń na Życie „Vita i Krakowskie“, Sp. Akc. w wykonaniu uchwały Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy z dn. 15 października 1936 r. w sprawie
obniżenia kapitału zakładowego

wzywa wierzycieli Spółki, aby, jeżeli nie zgadzają się na obniżenie, wnieśli swe sprzeciwy zgodnie z art. 441 K. H. 2333-51/52-1-3

I OGŁOSZENIE

Zarząd Spółki Akcyjnej

Akwawit Przemysł Ziemniaczano-Spirytusowy

zaprasza PP. Akcjonariuszów Spółki na

XVI ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZÓW

które odbędzie się w dn. 29 stycznia 1937 r. o godz. 12 w sali posiedzeń w domu Spółki w Poznaniu przy ul. Cieszkowskiego 5, z następującym porządkiem obrad:

- 1) Zagajenie Zgromadzenia i wybór przewodniczącego Walnego Zgromadzenia;
- 2) Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki i przedłożenie bilansu oraz rachunku strat i zysków za rok obrotowy 1935/36;
- 3) Sprawozdanie Rady Nadzorczej;
- 4) Zatwierdzenie sprawozdania Zarządu, bilansu oraz rachunku strat i zysków za 1935/36 r. i powzięcie uchwały w sprawie wyników bilansowych;
- 5) Udzielenie absolutorium władzom Spółki;
- 6) Wybór członków Rady Nadzorczej w miejsce ustępujących;
- 7) Ustalenie osobnego wynagrodzenia dla członka Rady Nadzorczej, delegowanego do stałego wykonywania indywidualnego nadzoru;

8) Upoważnienie Zarządu do alienacji części nieruchomości;

9) Zmiana §§ 4, 14, 21 i 23 statutu, a mianowicie: a) Zmiana § 4 statutu przez dodanie na końcu tego paragrafu następującego ustępu: „Umorzenie akcji jest dopuszczalne przy zachowaniu przepisów kodeksu handlowego o obniżeniu kapitału akcyjnego. W tym celu mogą być nabywane akcje z wolnej ręki i to poniżej ich wartości nominalnej”. b) Zmiana § 14 statutu przez skreślenie ostatniego ustępu, który brzmi: „Nadto Rada Nadzorcza udziela zezwoleń, określonych w art. 85 rozp. Prez. R. P. z dn. 22 marca 1928 r. Dz. U. R. P. Nr 39, poz. 383 o spółkach akcyjnych”. c) Zmiana § 21 pkt. 2 statutu, który brzmi: „2. Z reszty zysku przeznacza się: a) do 5% na kapitał rezerwowi, b) do 5% na cele społeczne i humanitarne”, a który otrzymuje następujące brzmienie: „2. Z reszty zysku przeznacza się 5% na kapitał rezerwowi”. d) Zmiana § 23 statutu, który brzmi: „We wszystkich sprawach nieregulowanych statutem. obowiązują postanowienia rozp. Prez. R. P. z dn. 22 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr 39, poz. 383) oraz rozp. Prez. R. P. z dn. 3 grudnia 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr 86, poz. 664) o spółkach akcyjnych”, a który otrzymuje brzmienie następujące: „We wszystkich sprawach nieregulowanych niniejszym statutem obowiązują odnośne postanowienia Kodeksu Handlowego”.

PP. Akcjonariusze, zamierzający uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu, winni najpóźniej na tydzień przed odbyciem Walnego Zgromadzenia złożyć w Zarządzie Spółki albo posiadane przez nich akcje albo zaświadczenia, wydane na dowód złożenia akcji u notariusza, lub w następujących bankach: Bank Gospodarstwa Krajowego w Warszawie wzgl. jego oddział w Poznaniu, Bank Dyskontowy Warszawski w Warszawie, Bank Związku Spółek Zarobkowych w Poznaniu, Bank Poznańskiego Ziemstwa Kredytowego w Poznaniu i Bank Cukrownictwa w Poznaniu. Zaświadczenia te winny zawierać liczby porządkowe akcji i stwierdzenie, że akcje te nie będą wydane przed ukończeniem Walnego Zgromadzenia.

Poznań, dn. 21 grudnia 1936 r.

Akwawit Przemysł Ziemniaczano-Spirytusowy Spółka Akcyjna
Dr Michał Skorny, ppa Dr Józef Wnęk

II OGŁOSZENIE

Zarząd Spółki Akcyjnej

pod firmą „Mazowia“ Fabryka Mebli Giętych w Radomsku

zwołuje na dz. 9 stycznia 1937 r. o godz. 4 po poł. w Radomsku w lokalu Spółki przy ul. Dobryrzyckiej Nr 1

NADZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZÓW

z następującym porządkiem dziennym:

1) Rozpatrzenie przyczyn zwołania Nadzwyczajnego Zgromadzenia i powzięcie odpowiednich uchwał przed rozpatrzeniem innych spraw porządku dziennego (sprawa dodatkowa); 2) Ułożenie bilansu sanacyjnego (sprawa dodatkowa); 3) Wybór Zarządu względnie uzupełnienie tegoż; 4) Ewentualny wybór członków Komisji Rewizyjnej; 5) Uposażenie członków Zarządu i członków Komisji Rewizyjnej; 6) Wolne wnioski.

Prawo głosowania na Walnym Zgromadzeniu mają tylko ci akcjonariusze, którzy złożą w Spółce akcje lub zaświadczenia odpowiadające wymogom statutu najpóźniej do 2 stycznia 1937 r. włącznie i nie odbiorą ich przed ukończeniem Walnego Zgromadzenia. Każda akcja daje prawo do jednego głosu.

13

II OGŁOSZENIE

Zarząd firmy Galicyjskie Karpackie Naftowe Towarzystwo Akcyjne dawniej Bergheim i Mac Garvey, Spółka Akcyjna

zawiadamia, że

ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZÓW

odbędzie się w biurze Towarzystwa we Lwowie, plac Mariacki 8, w dn. 12 stycznia 1937 r. o godz. 13 z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie i wybór przewodniczącego;
2) Odczytanie, rozpatrzenie i zatwierdzenie: a) piśmiennego sprawozdania Zarządu z działalności Spółki w roku obrotowym 1935/36, b) piśmiennych dorocznych sprawozdań Rady Nadzorczej i Komisji Rewizyjnej z wyniku badania sprawozdania Zarządu i bilansu oraz rachunku strat i zysków za rok operacyjny 1935/36, c) bilansu i rachunku strat i zysków za rok gospodarczy 1935/36;
3) Powzięcie uchwały w przedmiocie użycia wyników bilansowych tego roku administracyjnego na podstawie wniosków Zarządu;
4) Udzielenie pokwitowania Zarządowi i Radzie Nadzorczej za ubiegły rok gospodarczy;
5) Wybór Zarządu na następny rok gospodarczy;
6) Wybór członków Komisji Rewizyjnej na następny rok administracyjny;

7) Wybór członków Rady Nadzorczej w miejsce ustępujących.
PP. Akcjonariusze, zamierzający wziąć udział w Walnym Zgromadzeniu, winni przynajmniej na tydzień przed terminem Zgromadzenia złożyć swe akcje w biurze Zarządu Spółki we Lwowie, plac Mariacki 8, lub w firmach: 1) Österreichische Industrie-Kredit A. G. Wien I., Am Hof 2, 2) Zentral-europäische Länderbank, Wien I., Hohenstaufengasse 1, 3, 5 — względnie nadesłać zaświadczenia na dowód złożenia akcji w tych instytucjach.

Do głosowania uprawniony jest każdy akcjonariusz, posiadający jedną akcję okazicielską.

Wnioski o uzupełnienie porządku dziennego nie wpłynęły.
2324

II OGŁOSZENIE

Walne Zgromadzenie Spółki Akcyjnej Wirek Kopalnie w Goduli

w dn. 16. XI 1936 r. uchwaliło obniżenie kapitału akcyjnego z zł 30 000 000 na zł 15 000 000 począwszy od dn. 1 września 1936 r.

Wzywa się przeto wierzycieli Spółki, aby, jeżeli nie zgadzają się na obniżenie, wnieśli swe sprzeciwy w ciągu trzech miesięcy, licząc od daty ostatniego ogłoszenia.

2328-51/52-1-3

Zarząd

II OGŁOSZENIE

Zarząd Spółki

Zachodnio-Małopolska Akcyjna Spółka Naftowa i Gazowa

zawiadamia, że

ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZÓW

odbędzie się w biurze Towarzystwa we Lwowie, plac Mariacki 8, w dn. 14 stycznia 1937 r. o godz. 13 z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie i wybór przewodniczącego;
2) Odczytanie, rozpatrzenie i zatwierdzenie: a) piśmiennego sprawozdania Zarządu z działalności Spółki w roku obrotowym 1935/36, b) piśmiennego dorocznego sprawozdania Komisji Rewizyjnej z wyniku badania sprawozdania Zarządu i bilansu oraz rachunku strat i zysków za rok operacyjny 1935/36, c) bilansu i rachunku strat i zysków za rok gospodarczy 1935/36;
3) Powzięcie uchwały w przedmiocie użycia wyników bilansowych tego roku administracyjnego na podstawie wniosków Zarządu;
4) Udzielenie pokwitowania Zarządowi za ubiegły rok gospodarczy;
5) Wybór Zarządu na następny rok gospodarczy;
6) Wybór członków Komisji Rewizyjnej na następny rok administracyjny.

PP. Akcjonariusze, zamierzający wziąć udział w Walnym Zgromadzeniu, winni na tydzień przed terminem Zgromadzenia złożyć swe akcje na okaziciela w biurze Spółki w Lwowie plac Mariacki 8, względnie wykazać, że są wpisani do księgi akcyjnej przynajmniej na tydzień przed Walnym Zgromadzeniem.

Do głosowania uprawniony jest każdy akcjonariusz, posiadający jedną akcję imienną względnie na okaziciela.

Wnioski o uzupełnienie porządku dziennego nie wpłynęły.
2322a

II OGŁOSZENIE

Zarząd Spółki Akcyjnej

Browaru w Częstochowie dawniej K. Szwede

podaje do wiadomości PP. Akcjonariuszów, że w dn. 17 stycznia 1937 r. o godz. 11 min. 30 w siedzibie Spółki przy ul. Ogrodowej 18 w Częstochowie odbędzie się

ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZÓW

z następującym porządkiem dziennym:

1) Wybór Przewodniczącego; 2) Rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdania Zarządu, Rady i Komisji Rewizyjnej, oraz bilansu i rachunku strat i zysków za rok fabryczny 1935/36; 3) Uchwała w sprawie rachunku strat i zysków; 4) Zmiany statutu: par. 5 statutu, którego brzmienie dotychczasowe było: „Władze Spółki stanowią: 1) Rada, 2) Zarząd i 3) Komisja Rewizyjna” i t. d. — otrzymują brzmienie następujące „Władze Spółki stanowią: 1) Rada i 2) Zarząd. Rada Nadzorcza składa się z pięciu członków, wybieranych raz do roku przez Walne Zgromadzenie i wybiera ze swego grona Prezesa i jego zastępcę”; par. 7 statutu, którego brzmienie dotychczasowe było: „Komisja Rewizyjna Spółki składa się” itd. — ulega wykreśleniu. Wobec powyższej zmiany numeracja paragrafów Statutu od 7 do 15 ulegnie zmianie w ten sposób, że paragraf 8 staje się 7 itd.; 5) Wybory do Rady Nadzorczej; 6) Wybory do Zarządu, 7) Budżet Spółki za rok operacyjny 1935/36, i 8) Wolne wnioski.

Akcjonariusze, pragnący uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu, winni złożyć w biurze Zarządu Spółki przy ul. Ogrodowej 18 w Częstochowie swoje akcje lub dowody zdeponowania takowych na 7 dni przed odbyciem Zgromadzenia.

2323a

POSTANOWIENIE

Dn. 28 listopada 1936.

Sąd Okręgowy w Krakowie Wydział II Handlowy w sprawie firmy:

Zakłady Przemysłowe w Tenczynku, Spółka Akc.

W KRAKOWIE

postanawia wpisać do rejestru handlowego dział B:

Obniżono kapitał akcyjny o zł 350 000 przez umorzenie 3 500 sztuk akcji nominalnej wartości zł 100 każda. Kapitał akcyjny wynosi zł 400 000, podzielony na 4 000 sztuk akcji na okaziciela nominalnej wartości zł 100 każda. Akcje mogą być łączone w odcinki zbiorowe. 2338

Zarząd Spółki Akcyjnej

Zjednoczone Fabryki Portland-Cementu „FIRLEY”, Spółka Akc.

podaje do wiadomości PP. Akcjonariuszów, że — stosownie do §§ 13 i 15 statutu Spółki — zwołuje się w Warszawie, w lokalu Spółki przy ul. Czackiego Nr 14, III p.

ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE

na dz. 23 stycznia 1937 r. w sobotę, o godz. 14.

Porządek dzienny:

1) Wybór przewodniczącego; 2) Zatwierdzenie sprawozdania Zarządu, bilansów za lata 1934 i 1935 oraz rachunków strat i zysków, jakoteż udzielenie władzom absolutorium; 3) Powzięcie uchwały przez Walne Zgromadzenie w myśl art. 430 K. H.; 4) Sanacja Spółki: a) pełnomocnictwo do nabywania i zbywania nieruchomości i obiektów fabrycznych, b) zmniejszenie kapitału akcyjnego o nom. zł 5 200 000 przy jednoczesnym powiększeniu kapitału akcyjnego o kwotę nom. zł 5 200 000 z wyłączeniem w myśl art. 435 K. H. prawa poboru dotychczasowych akcjonariuszów; 5) Wolne wnioski.

W myśl § 19 statutu PP. Akcjonariusze, pragnący uczestniczyć w Zgromadzeniu Walnym, winni conajmniej na siedm dni przed terminem tego Zgromadzenia złożyć w Zarządzie (ul. Czackiego 14, III p.) w godzinach od 11 do 13 swoje akcje lub świadectwa tymczasowe, wzgl. świadectwa zastawowe lub depozytowe polskich instytucyj kredytowych państwowych lub prywatnych, działających na mocy statutu, przez Rząd zatwierdzonych. W świadectwach tych winny być wymienione ogólna suma nominalnej wartości i numery akcji wzgl. świadectw tymczasowych, oraz wyraźnie zaznaczone, że akcje te wzgl. świadectwa tymczasowe nie będą wydane właścicielom, ani też sprzedane przed ukończeniem Zgromadzenia Walnego. 24

I OGŁOSZENIE

Rada Nadzorcza Spółki Akcyjnej

„Pepege” Polski Przemysł Gumowy, Spółka Akc. w Grudziądzu

podaje do wiadomości PP. Akcjonariuszów, że w dn. 25 stycznia 1937 r. o godz. 13 odbędzie się w Warszawie w kancelarii Notariusza Juliana Siennickiego, ul. Kapucyńska Nr 6

NADZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZÓW

z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie i wybór przewodniczącego; 2) Odczytanie protokołu z ostatniego Walnego Zgromadzenia; 3) Wybory Rady Nadzorczej; 4) Wolne wnioski.

Akcje dają prawo uczestniczenia w Walnym Zgromadzeniu, jeżeli zostaną — zgodnie z § 18 statutu — złożone Syndykowi Masy Upadłości w lokalu Spółki Akcyjnej „Pepege” Polski Przemysł Gumowy w Grudziądzu ul. Pierackiego 57/59, w oryginale względnie odnośne kwity depozytowe, lub zastawne państwowych instytucyj kredytowych, lub instytucyj kredytowych prywatnych, działających na mocy zatwierdzonego przez Rząd statutu, przynajmniej na 7 dni przed dniem Walnego Zgromadzenia.

(—) Prezes Rady Nadzorczej *Piotr Dąbkowski*

(—) Syndyk *W. Markowicz*

26-1-2

Towarzystwa Akcyjnego Cukrowni Młodzieszyn Fabryczny

zawiadamia PP. Akcjonariuszów, że w dn. 21 stycznia 1937 r. o godz. 1 po poł. w lokalu biura Komisji Likwidacyjnej przy ul. Krakowskie Przedmieście Nr 7 m. 60 w Warszawie odbędzie się

WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZÓW

tegoż Towarzystwa z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie i wybór przewodniczącego;
2) Wybory do Komisji Likwidacyjnej i Komisji Rewizyjnej;
3) Wnioski akcjonariuszów, jeżeli zostaną zgłoszone stosownie do art. 394 § 1 Kodeksu Handlowego.

Prawo uczestniczenia w Zgromadzeniu będą mieli akcjonariusze, zapisani do księgi akcyjnej przynajmniej na tydzień przed odbyciem Zgromadzenia. 29

Sąd Okręgowy w Gdyni jako Sąd Rejestrowy.

Do rejestru handlowego dział B Nr 381 przy firmie:

Towarzystwo Handlowo-Przemysłowe Alfred Jurzykowski

Spółka Akcyjna w Gdyni

14 grudnia 1936 dopisano:

Uchwałą Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszów z dn. 5 czerwca 1936 r. podwyższono kapitał zakładowy Spółki o zł 250 000 do kwoty zł 500 000, całkowicie gotówką wpłaconych 12 grudnia 1936 r.

Albertowi Ludwигowi udzielono prokury samoistnej. Prokura Edmunda Żubrowicza została odwołana.

Oddział Spółki w Warszawie nie został uruchomiony, wobec czego zarządza się jego skreślenie w rejestrze handlowym tużejszego Sądu oraz Sądu Rejestrowego w Warszawie.

Następnie w tymże dniu dopisano:

Uchwałą Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszów z dn. 14 grudnia 1936 r. przeniesiono siedzibę Spółki do Warszawy, ul. Senatorska 38. 31

II OGŁOSZENIE

Zarząd Zjednoczonej Fabryki Żarówek, Spółka Akc. w Warszawie

podaje po raz drugi do wiadomości PP. Akcjonariuszów, że w dn. 9 stycznia 1937 r. o godz. 5 pp. odbędzie się w lokalu Spółki 6 Sierpnia 13

NADZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZÓW

z porządkiem dziennym:

1) Zagajenie Zebrania; 2) Wybór członka Zarządu. 2331a

I OGŁOSZENIE

Zarząd Spółki Akcyjnej

„Concordia”, Drukarnia i Wydawnictwo w Poznaniu

zawiadamia PP. Akcjonariuszów, że w dn. 25 stycznia 1937 r. o godz. 14.30 odbędzie się w naszym gmachu w Poznaniu przy Al. Marsz. Piłsudskiego 25

ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZÓW

Porządek dzienny:

1) Rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdania, bilansu oraz rachunku zysków i strat za ubiegły rok sprawozdawczy 1935/36;
2) Uchwała co do pokrycia strat;
3) Udzielenie absolutorium Zarządowi i Radzie Nadzorczej;
4) Wybory do Rady Nadzorczej.

Akcjonariusze, przedstawiający przynajmniej jedną dziesiątą część kapitału akcyjnego, mogą domagać się umieszczenia poszczególnych spraw na porządku obrad. Żądanie takie należy złożyć piśmiennie na ręce Zarządu najpóźniej do dn. 5 stycznia 1937 r. 27

I OGŁOSZENIE

Zarząd Spółki Akcyjnej

Polskie Zakłady Siemens, Spółka Akcyjna

zawiadamia PP. Akcjonariuszów, że w dn. 25 stycznia 1937 r. o godz. 16 w biurze Zarządu w Warszawie przy ul. Królewskiej Nr 23 odbędzie się

NADZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE

z następującym porządkiem dziennym:

- 1) Wybór przewodniczącego;
- 2) Zmiana statutu, a mianowicie:
 - a) w § 6 skreśla się słowa od „artykułów 115—127 do końca” — w miejsce których dodaje się „Kodeksu Handlowego”;
 - b) w § 8 skreśla się słowa „Rada Nadzorcza i 3)” i zmienia się numerację;
 - c) w § 9, w p. 1 skreśla się słowa „Rady Nadzorczej”, w p. 2 zastępuje się słowa „Rady Nadzorczej” słowem „Zarządu” i słowo „remuneracji” słowem „wynagrodzenia”;
 - d) skreśla się całkowicie §§ 10 i 11;
 - e) w § 10 (dawnym 12) skreśla się ostatni ustęp, brzmiący: „Przewodniczącego Zarządu mianuje Rada Nadzorcza, która wyznacza wynagrodzenie Zarządu”;
 - f) w § 11 (dawn. 13) skreśla się pierwszy ustęp brzmiący: „Zarząd przy wykonywaniu swych czynności winien kierować się wskazówkami Rady Nadzorczej”;
 - g) w § 16 (dawnym 18) skreśla się słowa „w jednym z dzienników warszawskich według wyboru Walnego Zgromadzenia”;
 - h) skreśla się całkowicie dawny § 19;
 - i) w związku ze skreśleniem niektórych §§ zmienia się odpowiednio kolejną numerację pozostałych §§.

PP. Akcjonariusze, życzący uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu, winni przynajmniej na 7 dni przed datą Walnego Zgromadzenia złożyć w Zarządzie Spółki swe akcje lub też zaświadczenia na dowód złożenia akcji u notariusza lub w Banku Handlowym w Warszawie, Powszechnym Banku Kredytowym w Warszawie, lub innej odpowiedniej instytucji kredytowej krajowej; Zentraleuropäische Länderbank w Wiedniu, Wiener Bank-Verein w Wiedniu, Schweizerische Kreditanstalt w Zurychu, Deutsche Bank u. Diskonto-Gesellschaft w Berlinie — zarówno w centralach jak i filiach tychże banków. W zaświadczeniach należy wymienić ilość oraz numery akcji, jak również stwierdzić, że akcje nie będą wydane przed ukończeniem Walnego Zgromadzenia.

I OGŁOSZENIE

Zarząd Spółki Akcyjnej

Polskie Zakłady Siemens, Spółka Akcyjna

zawiadamia PP. Akcjonariuszów, że

XVI ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE

odbędzie się w dn. 25 stycznia 1937 r. o godz. 17 w biurze Zarządu w Warszawie przy ul. Królewskiej Nr 23, z następującym porządkiem dziennym:

- 1) Wybór przewodniczącego;
- 2) Rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdania Zarządu i Komisji Rewizyjnej, bilansu oraz r-ku zysków i strat za rok operacyjny 1935/36;
- 3) Powzięcie uchwały o pokryciu strat;
- 4) Pokwitowanie Zarządu, Rady Nadzorczej i Komisji Rewizyjnej z czynności;
- 5) Wybór Zarządu i Komisji Rewizyjnej;
- 6) Ustalenie wynagrodzenia dla Zarządu i Komisji Rewizyjnej;
- 7) Wolne wnioski Akcjonariuszów.

PP. Akcjonariusze, życzący uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu, winni przynajmniej na 7 dni przed datą Walnego Zgromadzenia złożyć w Zarządzie Spółki swe akcje lub też zaświadczenia na dowód złożenia akcji u notariusza lub w Banku Handlowym w Warszawie, Powszechnym Banku Kredytowym w Warszawie lub innej odpowiedniej instytucji kredytowej krajowej; Zentraleuropäische Länderbank w Wiedniu,

Wiener Bank-Verein w Wiedniu, Schweizerische Kreditanstalt w Zurychu, Deutsche Bank u. Diskonto-Gesellschaft w Berlinie — zarówno w centralach jak i filiach tychże banków. W zaświadczeniach należy wymienić ilość oraz numery akcji, jak również stwierdzić, że akcje nie będą wydane przed ukończeniem Walnego Zgromadzenia. 14

III OGŁOSZENIE

Likwidatorzy „Cukrowni Zakrzówek”, Spółka Akcyjna

podają do wiadomości, że na mocy uchwały Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszów z dn. 6 listopada 1936 r. nastąpiło

OTWARCIE LIKWIDACJI SPÓŁKI

Na zasadzie art. 449 Kodeksu Handlowego, wzywa się wierzycieli wymienionej Spółki do zgłaszania swych pretensyj na piśmie w ciągu sześciu miesięcy od daty ostatniego trzeciego ogłoszenia, pod adresem siedziby Spółki w Warszawie, ul. Koszykowa Nr 8. 23

I OGŁOSZENIE

Zarząd firmy: Zakłady Przemysłowe Młyn i Tartak Parowy „PIASKI” w Lublinie, Spółka Akcyjna

zawiadamia, że

ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZÓW

odbędzie się w dn. 23 stycznia 1937 r. o godz. 13 w siedzibie firmy przy ul. Młyńskiej 7 w Lublinie z następującym porządkiem dziennym:

- 1) Wybór przewodniczącego;
- 2) Sprawozdanie Zarządu i Komisji Rewizyjnej;
- 3) Absolutorium dla władz Spółki;
- 4) Wybory nowych władz na okres następny;
- 5) Wolne wnioski. 22-1-2

Towarzystwo Cukrowni i Rafinerii „Klemensów”

SPÓŁKA AKCYJNA

Bilans w dn. 30 czerwca 1936 r.

STAN CZYNNY. — Kasa zł 36 756.85; Papiery wartościowe zł 103 964.00; Materiały pomocnicze i pędne zł 103 552.16; Cukier i produkty poboczne zł 703 343.35; Dłużnicy zł 960 042.79; Rozrachunki z tytułu komisowej sprzedaży zł 22 344.12; Sumy przechodnie zł 58 155.78; Wydatki inwestycyjne zł 37 774.95; Razem zł 2 025 934.00.

Sumy pozabilansowe. — Udzielone gwarancje zł 10 000.00; Różni za udzielone gwarancje zł 70 000.00; Różni za nasze depozyty zł 230 000.00; Ogółem stan czynny zł 2 335 934.00.

STAN BIERNY. — Kapitał akcyjny zł 487 500.00; Kapitał zapasowy zł 59 392.70; Kapitał rezerwowy zł 233 080.22; Wierzyciele zł 975 188.54; Rozrachunki z tytułu sprzedaży komisowej zł 37 991.24; Sumy przechodnie zł 184 565.77; Rezerwa na wątpliwe należności zł 45 001.00; Zysk za 1935/36 r. zł 3 214.53; Razem zł 2 025 934.00.

Sumy pozabilansowe. — Udzielone gwarancje zł 70 000.00; Różni za udzielone gwarancje zł 10 000.00; Różni za swoje depozyty zł 230 000.00; Ogółem stan bierny zł 2 335 934.00.

Rachunek strat i zysków za 1935/36 r.

WYDATKI. — Koszty fabrykacji zł 1 863 310.49; Inne koszty zł 425 878.16; Wartość remanentu cukru z ubiegłego roku zł 613 290.74; Wartość remanentu melasu z ubiegłego roku zł 1 396.12; Razem wydatki zł 2 903 875.51; Zysk z okresu sprawozdawczego kampanii 1935/36 r. zł 3 214.53; Ogółem zł 2 907 090.04.

WPŁYWY. — Wpływ za cukier sprzedany i wartość remanentów cukru zł 2 836 218.36; Wartość wyprodukowanych złotych mączek zł 4 434.15; Wpływ za sprzedany melas i wartość remanentów melasu zł 29 668.85; Wpływ za sprzedane wysłodziny i wartość wysłodzin wydanych bezpłatnie plantatorom zł 33 615.07; Wpływ za sprzedane odpadki zł 1 731.61; Wpływ za kupony Pożyczki Narodowej zł 1 422.00; Ogółem zł 2 907 090.04. 17

Zjednoczone Fabryki Cykorii Ferd. Bohm & Co i Gleba

w Włocławku, Spółka Akcyjna

Bilans zamknięcia w dn. 30 września 1936 r.

AKTYWA. — Majątek stały. Place zł 542 817.02; Budynki: a) fabryczne zł 1 281 189.42, b) gospodarcze zł 319 325.45, c) mieszkalne zł 438 607.82; Razem zł 2 039 122.69; Maszyny i urządzenia zł 1 014 325.69; Ruchomości: a) inwentarz żywy zł 4 795.00, b) inwentarz martwy zł 265 717.24, razem zł 270 512.24; Razem zł 3 866 777.64; Majątek płynny: Wartości pieniężne: Gotówka w kasie i bankach zł 25 025.52; Papiery wartościowe zł 90 866.40; Weksle w portfelu i inkasie zł 110 960.00; Akcje i udziały zł 17 200.00; Zaliczenia kolejowe zł 3 303.16; Razem zł 247 355.08; Zapasy: Gotowe wyroby zł 351 520.94; Półfabrykaty zł 17 516.00; Razem zł 369 036.94; Materiały: Surowce w fabryce zł 78 625.00; Surowce w suszarniach zł 19 814.30; Pomocnicze i pędne zł 93 861.36; Razem zł 561 337.60; Dłużnicy: Różni: a) akcjonariusze zł 272 144.89, b) inni zł 199 405.78, razem zł 391 550.67; Odbiorcy zł 508 374.87; Dostawcy zł 7 934.96; Agenci zł 21 110.39; Plantatorzy zł 48 710.36; Należności wątpliwe zł 43 889.25; Razem zł 1 021 570.50; Różne sumy: Koszty okresu przyszłego zł 21 887.81; „Gleba” zł 308 006.53; Razem zł 329 894.34; Sumy przechodnie: Sumy przejściowe zł 2 946.17; Ogółem zł 2 163 103.69; **Ogólna suma zł 6 029 881.33.**

Pozycje pozabilansowe. — Weksle gwarancyjne zł 35 000.00; Różni za weksle gwarancyjne zł 91 540.00; Różni za kaucje zł 34 255.00; Różni za udzielone żyra zł 222 639.64; Razem zł 383 434.64.

PASYWA. — Kapitały własne: Kapitał zakładowy zł 2 728 000.00; Kapitał zapasowy zł 221 343.45; Kapitał rezerwowo (r-k przejśc. różnic kursowych) zł 277 189.85; Razem zł 3 226 533.30; Kapitał amortyzacyjny: saldo z roku ubiegłego zł 866 877.90, odpisano z 45 638.92, pozostaje zł 821 238.98, dopisano z roku sprawozdawczego zł 163 159.34, razem zł 984 398.32; Zobowiązania: Wierzyciele: Akcepty zł 121 741.64; Banki zł 97 347.50; Kredyty hipoteczne zł 538 463.60; Zaległe podatki zł 61 897.79; Różni zł 444 770.68; Razem zł 506 668.47; Agenci zł 15 895.02; Dostawcy zł 98 263.82; Plantatorzy zł 394 491.50; Odbiorcy zł 4 658.13; Razem zł 1 777 529.68; Sumy przechodnie: Sumy przejściowe zł 7 568.45; Zyski: Zysk z kampanii 1935/36 r. zł 33 851.58; **Ogółem zł 6 029 881.33.**

Ogólna kwota zobowiązań zagranicznych \$ 94 009.35.

Pozycje pozabilansowe. — Różni za weksle gwarancyjne zł 35 000.00; Weksle gwarancyjne zł 91 540.00; Kaucje zł 34 255.00; Żyra zł 222 639.64; Razem zł 383 434.64.

Rachunek strat i zysków na dz. 30 września 1936 r.

STRATY. — Koszty administracji ogólnej zł 227 680.16; Koszty fabrykacji zł 1 771 287.31; Koszty sprzedaży zł 1 221 700.56; Koszty kredytów zł 177 036.25; Podatki państwowe i komunalne zł 112 772.99; Odpisy amortyzacyjne zł 163 159.34; Ofiary i zapomogi zł 7 845.46; Zysk z kampanii 1935/36 r. zł 33 851.58; Razem zł 3 715 333.65.

ZYSKI. — Obrót na wyrobach gotowych zł 3 711 433.92; Dochody z papierów wartościowych zł 3 774.75; Różnice kursowe zł 124.98; Razem zł 3 715 333.65.

15

I OGŁOSZENIE

Zarząd Spółki Akcyjnej

„Browar Gambrinus, Spółka Akc., dawn. D. Sercarz” w Będzinie

zawiadamia PP. Akcjonariuszów, że

ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE

odbędzie się w dn. 30 stycznia 1937 r. w sobotę o godz. 17 w siedzibie Spółki w Będzinie przy ul. Czeladzkiej Nr 14 z następującym porządkiem dziennym.

1) Wybór przewodniczącego; 2) Sprawozdanie Zarządu i Komisji Rewizyjnej; 3) Zatwierdzenie bilansu oraz rachunku strat i zysków za rok operacyjny 1935/36 i udzielenie Zarządowi pokwitowania; 4) Wybór członka Zarządu; 5) Wyznaczenie wynagrodzenia Zarządu, Dyrekcji i Komisji Rewizyjnej; 6) Wolne wnioski.

28-1-3

I OGŁOSZENIE

W dn. 12 stycznia 1937 r. o godz. 14 u Rej. Zaborowskiego, Kapucyńska 6 odbędzie się

WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZÓW

Powszechnego Towarzystwa Powierniczego, Spółka Akcyjna

z porządkiem dziennym:

1) Wybór przewodniczącego; 2) Sprawozdania, bilanse i r-ki strat i zysków za okr. 1935/36 r.; 3) Pokwitowanie władz Spółki; 4) Wybory; 5) Wolne wnioski.

Świad. tymcz. należy złożyć w biurze Spółki, Królewska 16 do 4 stycznia r. b.

19-1-2

Towarzystwo Handlowe „Żelazo”, Spółka Akc. w Pabianicach

Bilans na dz. 30 czerwca 1936 r.

AKTYWA. — Kasa zł 796.73; Towary zł 70 994.08; Dłużnicy zł 32 327.98; Weksle zł 7 918.70; Ruchomości zł 6 582.75; Sumy przechodnie zł 710.00; Papiery procentowe zł 1 035.00; Razem zł 120 365.24.

PASYWA. — Wierzyciele zł 13 676.08; Kapitał amortyzacyjny ruchomości zł 3 029.61; Rezerwa na pokrycie wątpliwych dłużników zł 702.64; Sumy przechodnie zł 876.91; Kapitał akcyjny zł 100 000.00; Zysk za 1935/36 r. operacyjny zł 2 080.00; Razem zł 120 365.24.

Rachunek strat i zysków

STRATY. — Pensje, wynagrodzenie Zarządu, podatki i koszty handlowe zł 26 575.33; Zysk zł 2 080.00; Razem zł 28 655.33.

ZYSKI. — Zysk na towarach i skoncje zł 28 655.33.

Sprawozdanie, bilans oraz rachunek strat i zysków zatwierdziło Walne Zgromadzenie Akcjonariuszów w dn. 12 grudnia 1936 r. i uchwaliło z osiągniętego zysku wypłacić akcjonariuszom 2% dywidendy, pozostałą zaś sumę zł 80 przelać na fundusz o wątpliwym wpływie.

32

Spółka Akcyjna Fabryki Portland-Cementu „Szczakowa”

w Ciężkowicach

Bilans zamknięcia na dz. 31 grudnia 1935 r. po reasumcji

AKTYWA. — Majątek stały. Grunty zł 449 047.71; Zabudowania zł 4 587 372.12; Kolej normalnotorowa zł 115 612.43; Maszyny i urządzenia fabryczne zł 10 295 517.45; Inwentarz zakładowy i biurowy zł 137 533.94; Razem zł 15 585 083.65; Majątek płynny: Gotówka w kasie i w bankach zł 401 105.77; Papiery procentowe zł 78 940.70; Weksle w portfelu zł 116 234.59; Akcje i udziały zł 152 905.26; Materiały zł 396 499.95; Półfabrykaty zł 172 110.45; Gotowe wyroby i towary zł 126 160.92; Dłużnicy zł 421 160.50; Strata z 1934 r. zł 619 122.22; Strata za 1935 r. zł 516 534.06; **Ogółem zł 18 585 858.07.**

Gwarancje i kaucje zł 92 870.00.

PASYWA. — Kapitały własne: Kapitał akcyjny zł 5 000 000.00; Kapitał amortyzacyjny zł 7 803 976.56; Zobowiązania: Wierzyciele różni zł 5 656 881.51; Fundusz dla wsparć urzędników i robotników zł 125 000.00; **Ogólna suma zł 18 585 858.07.**

Gwarancje i kaucje zł 92 870.00.

Rachunek strat i zysków

WINIEN. — Koszty administracji ogólnej zł 231 254.33; Ogólne koszty fabrykacji zł 3 165 337.72; Koszty opakowania zł 389 293.81; Koszty handlowe zł 297 897.38; Ogólne koszty sprzedaży zł 164 039.80; Odsetki zł 338 109.42; Podatki zł 163 166.43; Ubezpieczenia zł 44 116.59; Różnice kursowe zł 11 556.30; Odpisy na dłużnikach zł 3 439.00; Odpisy na nieruchomościach i ruchomościach oraz materiałach zł 16 090.24; Zapasy na dz. 1 stycznia 1935 r. zł 107 470.60; Amortyzacja zł 527 092.76; Razem zł 5 458 864.38.

MA. — Zapasy na dz. 31 grudnia 1935 r. zł 280 582.98; Wpływy ze sprzedaży towarów zł 4 630 392.57; Dochód z czynszu od budynków i dzierżawy gruntów zł 3 345.90; Zysk ze sprzedaży prądu elektrycznego zł 431.66; Różne zyski zł 27 454.17; Wpływy z odpisanych należności zł 123.04; Strata za 1935 r. zł 516 534.06; Razem zł 5 458 864.38.

16

pod firmą „Wileński Prywatny Bank Handlowy“, Spółka Akc.

niniejszym zawiadamia PP. Akcjonariuszów — zgodnie z §§ 27 i 28 statutu Banku — że w dn. 30 stycznia 1937 r. o godz. 6 po poł. w lokalu Banku w Wilnie, przy ulicy Mickiewicza Nr 8, odbędzie się

**ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE
AKCJONARIUSZÓW**

z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie i wybór przewodniczącego; 2) Rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdania, bilansu oraz rachunku strat i zysków za 1936 r., podział zysków i udzielenie Radzie i Dyrekcji absolutorium; 3) Zatwierdzenie preliminarza wydatków na 1937 r.; 4) Ustalenie wynagrodzenia dla władz Banku z wyboru; 5) Wybory członków Rady i Komisji Rewizyjnej; 6) Wolne wnioski.

Akcjonariusze, życzący wziąć udział w Walnym Zgromadzeniu, zechcą złożyć w Dyrekcji Spółki Akcyjnej w Wilnie swoje akcje lub dowody depozytowe o złożonych na przechowanie akcjach w instytucjach kredytowych, najpóźniej do dn. 22 stycznia 1937 r., do godz. 12 w południe (§ 24 statutu). Upoważnienie na prawo głosu w formie listu winno być złożone w Dyrekcji Banku nie później jak na trzy dni przed dniem Walnego Zgromadzenia (§ 25 statutu).

Termin zgłoszeń spraw dodatkowych upływa w dn. 16 stycznia 1937 r.

33

**Powszechne Domy Składowe, Spółka Akcyjna we Lwowie
w likwidacji**

Bilans za czas od 1 stycznia do 31 grudnia 1935 r.

Kasa zł 334.75; Kaucja w P. K. P. zł 300.00; Banki — MKKO zł 6 065.80; Dłużnicy zł 12 391.53; Nieruchomości zł 205 524.00; Ruchomości zł 2 908.62; R-k likwidacyjny zł 583 722.88; Straty z lat ubiegłych zł 83 686.11; Straty za 1935 r. zł 28 203.35; Razem zł 923 137.04.

Kapitał akcyjny zł 455 000.00; Fundusze rezerwowe zł 216 028.53; Wierzyciele: Zarząd gminy m. Lwowa zł 242 227.84; Inni zł 9 880.67; Razem zł 923 137.04.

Rachunek strat i zysków

Koszty administracji zł 18 471.95; Procenty i prowizje zł 16 121.75; Razem zł 34 593.70.

Dochody z ruchu składowego zł 6 390.35; Strata do 31/XII 1935 r. zł 28 203.35; Razem zł 34 593.70.

25

Sąd Okręgowy w Gdyni jako Sąd Rejestrowy.

Do rejestru handlowego dział B. Nr 242 przy firmie:

Kompania Handlu Zamorskiego, Spółka Akc. w Gdyni

w dn. 30 października 1936 r. dopisano:

Otwarto oddział Spółki w Warszawie, ul. Moniuszki 6.

Prokury łącznej udzielono Inż. Szymonowi Weinbergowi i Zygmuntowi Wawrzyńskiemu.

20

R. H. B. I. 242.

Sąd Okręgowy w Krakowie Wydział II Handlowy po rozpoznaniu w dn. 9 listopada 1936 r. sprawy firmy:

**Jaworznickie Komunalne Kopalnie Węgla, Spółka Akc.
w Krakowie**

postanawia wpisać do rejestru handlowego następujące dane:

Ustał członek Zarządu Inż. Emil Czerlinczakiewicz.

Udzielono prokury Janowi Firli w Krakowie, ul. Krupnicza 5.

21

BANK

**M I E S I Ę C Z N I K
POŚWIĘCONY BANKOWOŚCI I
ZAGADNIENIOM FINANSOWYM**

**ADRES REDAKCJI
i ADMINISTRACJI
W A R S Z A W A
NOWY ŚWIAT 7.
KONTO P.K.O.2777**

ZAWIERA

artykuły, sprawozdania, kronikę, przegląd bibliografii i prasy z zakresu pieniądza i kredytu, organizacji i techniki bankowej

PODAJE:

systematyczny przegląd i oświetlenie wszystkich wydarzeń i zagadnień, mających związek z bankowością i rynkiem pieniężno-kapitałowym w Polsce i z a g r a n i c ą

PRENUMERATA:

ROCZNA WYNOŚI zł 18. PÓŁROCZ. zł 9

NUMER POJEDYŃCZY zł 1.50

DLA PRACOWNIKÓW BANKOWYCH

PRENUMERATA ROCZNA zł 12

PÓŁROCZNA zł 6 - - - - -

AMERYKA jest największym
rynkiem na świecie

**Amerykańsko-Polska Izba Handlowa
w Stanach Zjednoczonych
149 east 67-th Street New York City**

pośredniczy w nawiązywaniu
stosunków handlowych po-
między Ameryką i Polską

Kupcze i przemysłowcy polski!

po przybyciu do Nowego Yor-
ku, udaj się zaraz do Izby

Rozmówisz się tam po polsku, otrzymasz wska-
zówki i pomoc biurową za darmo! Korespon-
dencja w języku polskim. W Polsce załatwiaj
swe sprawy przez

**Polsko-Amerykańską Izbę Handlową
Warszawa, Nowy Świat Nr. 72, telefon 6-26-62**

PRAWO

PRZEMYSŁOWE

ROZPORZĄDZENIE PREZYDENTA R. P. O PRAWIE PRZEMYSŁOWYM
W BRZMIENIU USTAWY
Z DNIA 10 MARCA 1934 ROKU
Z OBJAŚNIENIAMI

ZEBRAŁ I OPRACOWAŁ

Roman Stanisław Ślaski

RADCA MINISTERSTWA
PRZEMYSŁU I HANDLU

NAKŁADEM TYGODNIKA

„POLSKA GOSPODARCZA”

Cena egzemplarza w oprawie płóciennej zł 20
Z przesyłką poleconą zł 21
Z przesyłką za zaliczeniem zł 22

Zamówienia na „PRAWO PRZEMYSŁOWE”
przyjmuje Administracja tyg.

„POLSKA GOSPODARCZA”

WARSZAWA, UL. ELEKTORALNA 2, TELEFON Nr. 5-12-73

POLMIN

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych

CENTRALA: LWÓW, ULICA AKADEMICKA 7

TELEFONY: 102-20 do 102-23

RAFINERJA W DROHOBYCZU

REPREZENTACJA W GDAŃSKU PRZEDSTAWICIELSTWA ZAGRANICZ-
POLISH PETROLEUM COMPANY NE WE WSZYSTKICH STOŁECZNYCH
KREBSMARKT 7/8 MIASTACH EUROPY

DZIĘKI DŁUGOLETNIJ PRAKTYCE RAFINE-
RYJNEJ I DOŚWIADCZENIOM NA POLU TECH-
NIKI SMARNICZEJ, DOSTARCZAMY PRODUK-
TY SMAROWE NAJWYŻSZYCH GATUNKÓW
PO JAKNAJŚCIŚLEJ SKALKULOWANYCH
CENACH

WŁAŚCIWE ZASTOSOWANIE WYSOKOWAR-
TOŚCIOWYCH OLEJÓW I SMARÓW „POLMIN“,
DOSTOSOWANYCH DO WARUNKÓW PRACY
WSZYSTKICH MASZYN I SILNIKÓW, ZAPEW-
NIA UZYSKANIE WSZELKICH KORZYŚCI,
ZWIĄZANYCH Z RACJONALNĄ GOSPODARKĄ
SMARNICZĄ

OLEJE I SMARY AUTOMOBILOWE „POLMIN”

SĄ DO NABYCIA WE WSZYSTKICH NASZYCH ODDZIAŁACH ORAZ
W PIERWSZORZĘDNYCH SKŁADACH Z AKCESORJAMI SAMOCHODOWEMI

O D D Z I A Ł Y: BIAŁYSTOK, BYDGOSZCZ, DOLINA, GDYNIA, JAROSŁAW,
KALISZ, KRAKÓW, LUBLIN, LWÓW, ŁÓDŹ, PIŃSK, POZNAŃ,
RÓWNE, SIEDLCE, STRYJ, SOSNOWIEC, TOMASZÓW MAZO-
WIECKI, TORUŃ, WARSZAWA, WILNO
