

541

POLSKA GOSPODARCZA TYGODNIK



1 9 3 8

Polno 3

Wahki, Ekonom. Pol. Politechniki

POLSKIE KOPALNIE SKARBOWE NA GÓRNYM ŚLĄSKU

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

CHORZÓW I C. S. L.

PLAC MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO 9-12, TEL. 409-01

SPRZEDAŻ
WĘGLA, KOKSU, BRYKIETÓW
i SIARCZAMONU Z KOPALNÍ
„KRÓL, BIELSZOWICE, KNURÓW”

ADR. TELEGR.

CHORZÓW

SKARBOWE FERME

POLSKA GOSPODARCZA

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

WYCHODZI W SOBOTY

TREŚĆ ZESZYTU

	Str.		Str.
ROK 1937 NA ODCINKU MORSKIM — DR ST. ZB. SZYSZKOWSKI	79	ŻEGLUGA I SPRAWY MORSKIE	106
IV POLSKI KONGRES DROGOWY — INŻ. J. KRÓLIKOWSKI	90	Ustawodawstwo morskie w roku 1937 — L.	
PROBLEMY PRZEMYSŁOWE NA KONGRESIE DROGOWYM — INŻ. JAN KRZYŻKIEWICZ	95	KRONIKA TYGODNIOWA:	
KRONIKA GOSPODARCZA:		PRZEGLĄD USTAW I ROZPORZĄDZEŃ	111
Rozwłazanie 2 międzynarodowych porozumień kartelowych — P.		TERMINY OGÓLNYCH ZEBRAŃ W SPÓLKACH AKCYJNYCH	111
SPRAWY GOSPODARCZE W IZBACH USTAWODAWCZYCH	99	SKARBOWOŚĆ I FINANSE:	
GÓRNICTWO I PRZEMYSŁ:		PIENIĄDZ I KREDYT	112
HUTNICTWO	100	RYNEK DEWIZ I PAPIERÓW PROCENTOWYCH	112
HANDEL:		PRZEGLĄD ZAGRANICZNY:	
HANDEL ZAGRANICZNY	104	KRONIKA ZAGRANICZNA:	
Wywóz masła w roku 1937 — W. Ł.		ANGLIA	113
KRAJOWE RYNKI TOWAROWE	105	STANY ZJEDN. AM.	114
RYNEK AKCYJNY	105	BRAZYLIA	115
KOMUNIKACJA I TRANSPORT	106	JAPONIA	115
		CHINY	116
		Z RYNKÓW ZAGRANICZNYCH	116
		BIBLIOGRAFIA	117

ROK 1937 NA ODCINKU MORSKIM

Z OKAZJI pracy nad niniejszym artykułem przejrzyliśmy powtórnie teksty szeregu przemówień na tematy morskie, jakie wygłoszone zostały przy różnych okolicznościach w ubiegłym roku. Wśród wielu cennych myśli i poglądów, wypowiedzianych przez czołowe osobistości w naszym życiu państwowym i społecznym, znaleźliśmy w przemówieniu Pana Wicepremiera Inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego na Święcie Morza w Gdyni zdanie, którego treść oddaje szczególnie ściśle i trafnie te uczucia, jakie żywimy, analizując od kilku lat—na początku każdego nowego roku—dorobek okresu poprzedniego. Z tego też powodu zdanie to przytaczamy w pełnym brzmieniu, jako swego rodzaju motto dla dalszych naszych rozważań:

„Wiemy o tym wszyscy—mówił Pan Wicepremier—iż miesiąc za miesiącem przynosi w Gdyni wciąż nowy rekord, nowe zwycięstwo: i w mieście i na wybrzeżu i na falach morskich. Co roku Polska czuje

się więcej państwem morskim, co roku rosą jej morskie ambicje i potrzeby. Co roku wzrok nasz sięga w dal i wie, że nie ma kresu wysiłkom i zwycięstwom—tak, jak nie ma kresu dla zorganizowanej i twórczej pracy człowieka”.

Tak jest w rzeczywistości. W każdym z ostatnich kilku, czy nawet kilkunastu, lat poprzednich można było stwierdzać co roku nowe zdobycze, nowe osiągnięcia, dalsze rozszerzanie się zasięgu naszych bezpośrednich zainteresowań i wysiłków, jak i nowe tereny pracy, związane z wyzyskaniem naszego dostępu do morza. Również co roku widzieliśmy, że wysiłek, jaki nas czekał, wzgl. czeka, w nadchodzącym roku, nie może być zmniejszony, lecz—przeciwnie—winien być wzmożony.

Oczywiście, jak wiadomo, działalność naszą na wybrzeżu i morzu zaczynaliśmy od samego początku. Niewątpliwie też jeszcze i przez długie lata będziemy

wciąż na dorobku, jakkolwiek suma ogólnych zdobyczy, uwzględniając początkowy punkt wyjścia, jest b. wielka. Ten ostatni moment powoduje, że niejednokrotnie stosunkowo drobne powodzenie jesteśmy skłonni oceniać jako duży sukces. Również zasugerowani pozytywnymi wynikami, przy równoczesnym braku doświadczenia i podstawy dla porównania, nie widzimy, że to, co osiągnęliśmy, można było — stosując inne metody — skutecznie znacznie lepiej, lub przy tym samym wysiłku w znacznie szerszych rozmiarach. Zresztą i odwrotnie: brak doświadczenia, a często i dokładnej znajomości przedmiotu powoduje niejednokrotnie w szerszych kołach opinii społecznej niedostateczne uświadamianie sobie wagi uzyskanego dorobku, a nawet błędną ocenę tego czy innego posunięcia. Podkreślamy te momenty zupełnie celowo, gdyż, uznając dotychczasowy nasz dorobek na morzu, jak i wyniki roku 1937 za wysoce pozytywne, nie chcemy bynajmniej twierdzić, że ten czy inny odcinek z tego czy innego powodu mógłby być poddany takiej czy innej ocenie krytycznej, zwłaszcza jeżeliby się go traktowało w oderwaniu od całokształtu polityki morskiej, albo nawet ogólnej polityki gospodarczej Państwa.

Zanim przejdziemy do bardziej szczegółowej analizy poszczególnych odcinków pracy na wybrzeżu i morzu, chcielibyśmy w paru zdaniach zwrócić uwagę na najbardziej zasadnicze momenty dla oceny sytuacji w roku 1937. Pierwszym takim zjawiskiem o doniosłym znaczeniu jest b. znaczny, bo liczący przeszło 20% — a w liczbach absolutnych blisko 3 miliony ton — wzrost ogólnych obrotów naszych portów. Zwiększenie obrotów w portach zawdzięczamy przede wszystkim poprawie koniunktury, jaka w ubiegłym roku wystąpiła w handlu światowym i niektórych gałęziach przemysłu Polski oraz krajów, stanowiących naturalne zaplecze portów polskiego obszaru celnego. Liczbą jeszcze bardziej wymowną dla charakterystyki roku 1937 jest procent wzrostu tonażu polskiej bandery. Uwzględniając bowiem statki gotowe, zakupione w ubiegłym roku, jak również statki, których budowa została w tymże okresie zakontraktowana, konstatujemy, że wzrost tonażu wyniesie znacznie ponad 40%. Jest to wymowny dowód realizowania w okresie ub. roku programowej tezy Pana Ministra Przemysłu i Handlu Antoniego Romana, wysuniętej dn. 5 lutego 1937 r. w sejmowej Komisji Budżetowej, „że szybki rozwój floty stanowi integralną i niewątpliwie najważniejszą część naszej polityki morskiej”.

Przebiegając myślą dalsze zmiany, fakty i wydarzenia, jakie nastąpiły w roku 1937, uważamy, iż trzecim zjawiskiem, które powinno być wyodrębnione i specjalnie podkreślone na wstępie, są zmiany natury strukturalnej w życiu gospodarczym naszego wybrzeża. Pod tym określeniem rozumiemy przede wszystkim przejawiający się w sposób silniejszy niż dotychczas proces głębszego zainteresowania i konkretnego związania — w roli przedsiębiorcy — z pracą na odcinku morskim szeregu poważnych jednostek z naszego życia gospodarczego, których przyjsięcie na ten teren lub rozszerzenie aktywnej roli w życiu gospodarczym wybrzeża zdaje się zapewniać zarówno poważne zwiększenie siły dynamicznej życia gospodarczego w portach polskiego obszaru celnego, jak i sumy doświadczenia oraz możliwości uruchomienia poważniejszych kapitałów w różnych dziedzinach działalności gospodarczej, związanej z pracą portów.

Jako charakterystyczny objaw dla roku 1937 można także traktować wzmożenie się w paru szczególnie ważnych dla życia portu działach tendencji do tworzenia nowych warsztatów pracy. W związku z tym pozostaje również proces pewnego usamodzielniania się bardziej aktywnych i zdolnych jednostek spośród dotychczasowych pracowników istniejących już firm. Ostatnie zjawisko, tak naturalne na Zachodzie, gdzie myśl o stworzeniu własnego samodzielnego warsztatu jest powszechnym niemal dążeniem pracowników różnego typu przedsiębiorstw handlowych — nie występowało u nas dotychczas w rozmiarach niezbędnych dla ciągłego postępu i rozwoju.

*

Jak stwierdziliśmy wyżej, wzrost obrotów zamorskich w portach polskiego obszaru celnego jest b. znaczny i waha się w granicach 20÷21%. W chwili obecnej nie rozporządzamy jeszcze ostatecznymi liczbami obrotów zamorskich w obu portach polskiego obszaru celnego. Opierając się więc jedynie na obliczeniach szacunkowych, których wyniki nie będą się jednak różnić istotnie od liczb rzeczywistych, przyjmujemy, że obroty zamorskie obu portów polskich w 1937 r. wynoszą 16 100÷16 150 tys. — wobec 13 371 tys. w 1936 r. Z ogólnej tej kwoty na Gdynię przypada 9 miln. t, na Gdańsk zaś — ok. 7·1 miln. t. Procentowy udział każdego z portów w ogólnym obrocie zamorskim wynosi zatem dla Gdyni ok. 55·9% i dla Gdańska 44·1% — wobec 57·8% i 42·2% w 1936 r. Powyższe zmiany wskazują na szybsze tempo zwiększania się obrotów w porcie gdańskim niż w porcie gdyńskim. Potwierdzają to liczby, wskazujące procent wzrostu obrotów, który w Gdańsku wynosi ok. 27%, w Gdyni — ok. 16%. Zwracając uwagę na powyższe przesunięcia, uważamy za konieczne podkreślić, że nie mogą być one brane bezkrytycznie jako sprawdzian dla oceny sytuacji każdego z portów polskiego obszaru celnego, gdyż na jej rozwój wpływa — poza ilością — również i jakość obrotu. Z tego też powodu podane przez nas powyżej liczby mogą być jedynie traktowane jako jeden z elementów dla oceny sytuacji.

Ważne znaczenie w tym względzie posiada również zorientowanie się, jak kształtował się w ubiegłym roku wzajemny stosunek importu i eksportu. Istotną cechą obrotu morskiego naszych portów jest wielka przewaga ładunków eksportowych nad importem. W tym zakresie rok 1937 przynosi stosunkowo poważną poprawę. Wobec ożywienia bowiem produkcji w niektórych gałęziach przemysłu wzrasta znacznie import kilku surowców, zwłaszcza zaś rud, pirytów i złomu, co w wyniku powoduje zwiększenie się udziału importu w ogólnym obrocie naszych portów z 17% do ok. 20%. Zwiększenie udziału importu występuje jednak silniej w porcie gdańskim, gdzie wzrasta on z 16·9% na ok. 21%, niż w Gdyni, gdzie zwiększa się z 17·2% na 19·1%. Jeszcze bardziej wyraźnie akcentują tę tendencję liczby wzrostu importu w każdym z naszych portów: w Gdyni o 28·7%, w Gdańsku zaś blisko o 60%. Równocześnie wzrost wywozu wynosi tylko: w Gdyni 13·7%, w Gdańsku ok. 20%.

Na zwiększenie się obrotów w portach polskiego obszaru celnego oddziaływał zarówno rozwój obrotów w polskim handlu zagranicznym, jak i rozwój przewozów tranzytowych. Ogólnie biorąc, wzrost tranzytu w naszych portach w ub. r. obliczać można na 25÷30%. Szczególnie silnie, jeżeli chodzi o progresję

wzrostu, zwykowały przewozy w obrocie z Rumunią i Węgrami. Dalszą tendencję rozwojową wykazywały transporty czechosłowackie. Również w tranzycie austriackim osiągnięto pewne rezultaty. Prace pioniersko-akwizycyjne przeprowadzone były w dalszym lądowym zapleczu naszych portów, mianowicie w Jugosławii i Bułgarii. Stosunkowo pomyślnie kształtował się tranzyt morski.

Jeżeli, ogólnie biorąc, ilościowe wyniki pracy naszych portów w ub. roku są wysoce zadowalające, to nie należy zapominać, że wzrost przeładunku zaświadczamy głównie kilku towarom o charakterze masowym, i że zmiany w przeładunku drobny, biorąc pod uwagę liczby absolutne, nie odgrywały większego znaczenia w globalnych obrotach portów.

Opierając się w dalszym ciągu na liczbach szacunkowych, stwierdzamy w roku 1937 następujące zmiany w poszczególnych towarach (lub ich grupach). A więc, w Gdyni w imporcie dominujące znaczenie posiada wzrost przywozu surowców hutniczych, jak złomu żelaznego, rud i pirytów, oraz metali, zwłaszcza miedzi. Pomyślnie kształtował się również przywóz fosforytów i żużli Thomasa, szmat, celulozy i papieru, będących głównym przedmiotem tranzytu morskiego, z towarów zaś bardziej wartościowych—import kakao, owoców, nasion oleistych, tytoniu oraz śledzi świeżych, w mniejszym stopniu solonych. Większość pozycji importu nie wykazuje bardziej istotnych zmian. Natomiast spadek daje się zaobserwować w paru b. ważnych pozycjach importu, mianowicie importu ryżu, kawy, niektórych towarów kolonialnych, tłuszczów, garbników i skór oraz surowców włókienniczych.

Podobnie jak w Gdyni—również w Gdańsku decydujące znaczenie na wzrost importu wywarł przywóz rud i pirytów, złomu i metali oraz wyrobów metalowych, poza tym zwykował przywóz herbaty, kakao, makuchów, żużli Thomasa oraz kauczuku i wyrobów z niego. Spadek wykazał przywóz: ryżu, kawy, śledzi, melasy, garbników i fosforytów.

Oceniając ogólnie charakter przywozu obu naszych portów w ub. r., stwierdzamy, że zwiększenie się liczb przeładunku jest wynikiem pewnej poprawy w przemyśle, że natomiast w imporcie przez porty w ub. r. nie daje się zauważyć zwiększenia zapotrzebowania na dobra konsumpcyjne, ani oddziaływania na strukturę obrotu szerszego rozwoju handlu.

W wywozie decydujące znaczenie w obu portach posiada wzrost eksportu węgla i koksu, o czym będziemy jeszcze mówić poniżej. Poza tym w porcie gdynińskim zwykował wywóz wyrobów przemysłu hutniczego, a w szczególności szyn kolejowych, rur żeliwnych i żelaznych oraz cynku. Z grupy produktów przemysłu chemicznego zwykował wywóz siarczanu amonu, bieli cynkowej i soli potasowych. Pomyślnie kształtował się wywóz soli kuchennej i przemysłowej, melasy, skór, przetworów mięsnych oraz szynek. W Gdańsku, poza węglem i koksem, wzrósł wywóz makuchów, sody, soli potasowych, wyrobów metalowych i drzewa oraz wyrobów z drzewa. W przeciwieństwie do Gdańska—Gdynia w ub. r. wykazuje b. poważny spadek wywozu drzewa tartego, jednak przy równoczesnym wzroście wywozu kopalniaków i słupów telegraficznych, wyrobów z drzewa oraz dykt i fornierów. Stosunkowo duży spadek wywozu wykazały także takie artykuły hodowlane i produkty rolne, jak: drób bity, jaja, masło oraz tłuszcze zwierzęce. Spadek liczb wywozu należy również zanotować od-

nośnie ryżu wyluszczonego, słodu, otrąb, makuchów, wycieków buraczanych, sody, saletry, papieru oraz blachy cynkowej. W Gdańsku wielki spadek, bo sięgający kilkuset tysięcy ton, wykazuje grupa wyrobów pochodzenia roślinnego, a więc: zboże, strączkowe, mąka i kartofle; poza tym poważniejsze cofnięcie się widzimy w wywozie melasy oraz siarczanu amonu.

Powyższe wyliczenia tylko częściowo orientują nas w charakterze i tendencjach rozwojowych obrotów portów polskich w 1937 r. Chcąc możliwie uzupełnić ten obraz, oprzemy się na bardziej szczegółowych liczbach za 11 miesięcy ub. r., które mogą być traktowane jako zupełnie miarodajne również i przy ocenie tendencji rozwojowych w całym roku 1937.

Podkreślaliśmy już uprzednio, że dominujące znaczenie dla zwiększenia się obrotów morskich naszych portów w ub. r. posiadał wywóz węgla kamiennego, węgla bunkrowego i koksu. W ciągu 11 miesięcy wzrost wywozu tych 3 gatunków paliwa wyniósł w stosunku do odpowiedniego okresu ub. r. ponad 2 miln. t, czyli 30·8%. Znaczny jest zwłaszcza wzrost eksportu węgla bunkrowego i koksu. Ten stan rzeczy zaświadczamy z jednej strony polityce naszych koncernów węglowych, które ostatnio dążą bardzo wydatnie do zwiększenia sprzedaży bunkru, z drugiej zaś strony—pozyskaniu dla naszych portów transportów koksu tranzytowego. Poza samym faktem zwiększenia zbytu węgla bunkrowego, rok 1937 przyniósł nam również b. istotne zmiany w wyposażeniu portu gdynińskiego w urządzenia dla przeładunku bunkru. Inicjatywę w tym kierunku wykazało Tow. „Polskarob”, które pierwsze w ub. r. nabyło pływającą stację bunkrową, posiadającą urządzenia do przeładunku węgla na pełnym morzu. Stacja ta, budowana na zamówienie firmy polskiej w Rotterdamie, posiada zdolność przeładunkową ok. 300 t węgla na godzinę. Poza firmą „Polskarob”, w jesieni ub. r. również koncern węglowy „Skarboferme” nabył w Holandii podobną stację bunkrową, zbudowaną już dawniej. O ile nam wiadomo, w najbliższym czasie ma być jeszcze zakupiony dla portów polskiego obszaru celnego dalszy statek bunkrowy. Nabywcy pływających urządzeń bunkrowych liczą się ze znacznym zwiększeniem z tego powodu atrakcyjności Gdyni, jako portu bunkrowego, a tym samym i zbytu węgla, gdyż w niektórych wypadkach urządzenia te pozwolą na bunkrowanie statku równocześnie z jego wyładowywaniem lub załadowywaniem, a poza tym czynić mogą zbędnym przeholowywanie statków dla celów bunkrowania, lub też pozwolą statkom, zachodzącym do Gdyni tylko po bunkier, na przyjmowanie paliwa już na redzie, co ze względu na uniknięcie kosztów w porcie oraz zaoszczędzenie czasu jest dla statków wysoce korzystne.

Wzrost wywozu węgla nie ujawnił się jednak równomiernie w obu portach polskiego obszaru celnego. Silniejszy był w Gdańsku, gdzie wyrażał się liczbą 66·9%, podczas gdy w Gdyni wynosił tylko 16·4%, a więc pozostawał poniżej poziomu wzrostu ogólnych obrotów portu gdynińskiego (w okresie 11 miesięcy ub. r. 17·3%). Powyższy rozwój przeładunku węgla i koksu w wywozie spowodował, że w obrocie obu portów udział tej pozycji wzrósł z 58·5% w 1936 r. do 62·8% w 1937 r.; przy czym w Gdańsku odnośne liczby wynosiły 39·8% oraz 51·8%, a w Gdyni—72·1% i 71·5% (lekki spadek).

Z kolei rozpatrzmy obroty obu naszych portów, dzieląc je na dwie podstawowe grupy, mianowicie na

towary przeważnie niskowartościowe, typowo masowe, do których zaliczamy w imporcie: rudy, piryty, węgiel, koks, fosforyty, żuźle Thomasa i złom, oraz w eksporcie: zboże, mąkę, węgiel, koks i drzewo, oraz na wszystkie inne towary. Przyjmując ten podział za podstawę dalszych rozważań, stwierdzamy, że wzrost obrotów w obu portach w grupie towarów masowych wynosił 22·5%, a więc był większy od wzrostu ogólnych obrotów za 11 miesięcy, który wynosił 21·9%. Natomiast wzrost w obrotach towarów „innych” wynosił tylko 17·8%. W konsekwencji udział grupy towarów masowych zwiększył się w ogólnych obrotach z 86·8% na 87·3%. W Gdańsku wzrost obrotów towarami masowymi wyniósł 29·0%, „innymi” — 21·7%; udział towarów masowych wzrósł z 88·8% do 89·4%. W Gdyni odnośnie liczby są mniejsze, mianowicie w grupie towarów masowych mamy wzrost 17·6%, w grupie „innych” — 15·6%; udział towarów masowych pozostaje prawie niezmienny, wynosząc 85·6% — wobec 85·3% w 1936 r. Scharakteryzowany powyżej silniejszy wzrost w Gdańsku przeładunku zarówno towarów masowych, jak i grupy towarów innych spowodował, że udział Gdyni w obrocie towarów masowych zmniejszył się z 57·0% w 1936 r. do 54·7% w 1937 r., w grupie zaś towarów „innych” — z 64·4% do 63·2%.

Dla uzupełnienia powyżej podanych liczb przytoczymy jeszcze przeciętną wartość tony towaru w wymianie zagranicznej Polski w ogóle i w obrotach przez porty (w zł):

	Przywóz	Wywóz	Obroty ogółem
Ogółem handel zagraniczny Polski	339	79	131
Przewozy przez porty p. o c. . .	357	65	111
„ „ Gdynię	491	67	139
„ „ Gdańsk	123	61	70

W poprzednich 3 latach przeciętna wartość tony w obrotach przez oba porty wynosiła (w zł — za 12 mies.): 1936 r. — 107·1, 1935 r. — 95·1, 1934 r. — 87·1.

Udział portów w handlu zagranicznym Polski uległ w ub. r. dalszemu powiększeniu i wynosił pod względem wagi — 77·4% wobec 77·2%, pod względem zaś wartości — 66·1% wobec 65·3%.

W związku z rozwojem obrotów towarowych wzrósł również w portach ruch statków — zarówno jeżeli chodzi o ich ilość, jak i o tonaż.

Przeprowadzając analizę wzrostu obrotu towarowego w portach polskich i stwierdzając pomyślne kształtowanie się ruchu okrętowego, uważamy za celowe zatrzymać się przez chwilę nad przeprowadzoną w ub. r. zmianą niektórych opłat portowych, mianowicie w Gdyni w drodze obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 17/II 1937 r. („*Mon. Pol.*” Nr 42, poz. 58), w Gdańsku zaś w formie dodatku do taryfy opłat portowych i przepisów wykonawczych z dn. 20/VI 1934 r. („*Orędownik Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku*” Nr 2 z dn. 26/II 1937 r.). Główna modyfikacja dotyczyła opłat za wejście i wyjście (tzw. opłat tonażowych); wprowadzała ona dla statków żeglugi nieregularnej oraz dla statków linii regularnych w komunikacji z portami europejskimi, morza Śródziemnego i Czarnego oraz z portami atlantyckimi Afryki Północnej do 25 równoleżnika szer. półn. podwyżkę opłat o 25%; dla statków innych linii regularnych, a więc dalekobieżnych połączeń — opłaty

utrzymane zostały na dotychczasowym poziomie. Równocześnie z podwyżką opłat tonażowych wprowadzona została obniżka części opłat ładunkowych, tzn. za wyładowanie lub naładowanie niektórych towarów. Przy tej sposobności dokonano pewnych przegrupowań i bliższego sprecyzowania niektórych kategorii towarów. Wreszcie, zwolniono z opłat ładunkowych tranzyt morski. Argumentem za wprowadzeniem podwyżki opłat tonażowych był ich niewspółmiernie niski poziom w stosunku do wysokości opłat w innych portach — w tym i w portach konkurencyjnych. Wpłynął na to fakt ustalania ich wysokości w momencie, kiedy Gdynia była portem w pełni jeszcze w budowie i o stosunkowo nieznacznym obrocie towarowym. Do poziomu niskich opłat gdyńskich — po układzie z 1933 r. — zrównane zostały uprzednio wyższe opłaty gdańskie. Utrzymanie tego stanu rzeczy nadal nie było w obecnych warunkach uzasadnione — zwłaszcza wobec zwyczajki frachtów morskich, która wystąpiła wyraźnie już w końcu 1936 r. Podwyższenie opłat tonażowych umożliwiło także równoczesne przeprowadzenie podkreślonego już wyżej zmniejszenia niektórych opłat ładunkowych, tzn. opłat, obciążających bezpośrednio towar. W okresie blisko roku, jaki nas dzieli od wprowadzenia powyższych zmian, życie samo wykazało ich słuszność i celowość.

Dalszą zmianą w obowiązujących na początku ub. r. opłatach portowych było wprowadzenie w porcie gdańskim, z ważnością od dn. 15/III 1937 r., opłaty przystaniowej, pobieranej na tych samych zasadach, co odpowiednia opłata w porcie gdyńskim.

Z przeprowadzonej poprzednio charakterystyki przeładunku w obu portach — pomimo stwierdzenia pewnych przesunięć w ilościowych obrotach na korzyść Gdańska — trudno jest wysnuwać jakiegokolwiek wniosku co do zmiany w ub. roku roli, jaką każdy z tych portów odgrywa w życiu gospodarczym Polski.

Ogólnie rzecz biorąc, można twierdzić, że przez port gdański kierowane są bądź artykuły, których dyspozycja pozostaje w rękach wielkich organizacji gospodarczych (węgiel, rudy), bądź artykuły, dla których obsługi Gdynia nie posiada odpowiednich — czy też dostatecznych — urządzeń (drzewo prywatne, również rudy, śledzie). Niezależnie od tego, przez Gdańsk idą znacznie mniejsze ilości stosunkowo niskowartościowych — chociaż dla życia gospodarczego portu dochodowych towarów, które w naszym artykule zaliczone zostały do kategorii „innych”, a które są przeznaczone w znacznej części do różnych portów bałtyckich; odnosi się to m. in. do takich towarów tranzytowych, jak makuchy i wyroby żelazne.

Powyższe konstatacje czynimy zupełnie celowo, a to biorąc pod uwagę fakt, że w ub. r. mamy do zanotowania podpisanie układu pomiędzy Rządem Polskim a Senatem W. M. Gdańska z dn. 5/I oraz złożenie przez Senat W. M. Gdańska dn. 4/XII wobec delegacji polskich sfer gospodarczych specjalnej deklaracji. Oba te akty były dokładnie omówione w tyg. „*Polska Gospodarcza*”¹⁾. Pozwala to nam w niniejszym artykule ograniczyć się jedynie do stwierdzenia, że układ z dn. 5/I przedłużył na okres dalszych 3 lat protokół z dn. 18/IX 1933 r. w sprawie wykorzystania portu gdańskie-

¹⁾ P. zesz. 3/1937, str. 69 i 51/1937, str. 1619.

go, wprowadził zasadę stosowania wspólnej dla obu portów klauzuli na pozwoleniach przywozu i, wreszcie, stworzył podstawę do przeprowadzenia przez polskie sfery gospodarcze rozmów z władzami gdańskimi, w ciągu których miały być omówione postulaty zainteresowanych kół co do warunków pracy w porcie gdańskim oraz ew. udogodnień i ułatwień dla firm, związanych z obrotem lub z przeładunkiem w porcie. Deklaracja z dn. 4/XII była właśnie zakończeniem szczegółowych, bo blisko 8 miesięcy trwających, rozmów. Zawiera ona pewne przyrzeczenia władz gdańskich w różnych dziedzinach życia, a więc w sprawach podatkowych, bankowych, spółdzielczych, samorządu gospodarczego, obywatelstwa gdańskiego, własności nieruchomości, żeglugi śródlądowej i ustawodawstwa pracy, oraz w paru zagadnieniach specjalnych. Okres, w ciągu którego prowadzone były powyższe rozmowy, nie powstrzymał jednak władz gdańskich od wydania szeregu zarządzeń, które—według zdania kół zainteresowanych—działały hamująco na rozwój pracy w porcie gdańskim i które dopiero zostały zmienione, wzgl. wyjaśnione, w wyniku przeprowadzonych rozmów. Chodzi tu, mianowicie, o rozporządzenie z dn. 20/IV 1937 r. o kontroli przedsiębiorstw, rozporządzenie z dn. 17/VI 1937 r. o koncesjonowaniu ekspedycji oraz rozporządzenie z dn. 19/IX 1937 r. o zmianie przepisów podatkowych, wprowadzające specjalną instytucję powiernika urzędu skarbowego. Również atmosfera spokoju pracy—według opinii sfer gospodarczych—nie była dostatecznie zapewniona w ciągu ub. roku. Niekorzystnie oddziaływała pod tym względem przeprowadzona akcja zwalczania elementu żydowskiego. Również fakty z innych dziedzin życia społecznego, jak np. zatarg o dzieci, oddziaływały na wytworzenie ogólnej atmosfery i miały również swój pośredni wpływ na warunki pracy gospodarczej. Sądzymy też, że wszystkie te elementy, zestawione razem, wpłynęły w pewnym stopniu na zmniejszenie atrakcyjności portu gdańskiego, a tym samym odbić się musiały również i na jego obrotach—niezależnie od takiej czy innej wartości zawartych w 1937 r. porozumień.

Rok 1937 przyniósł nowe zwiększenie zamorskiego ruchu pasażerskiego. Ruch ten objął w 1937 r. ok. 45 000 osób—wobec 41 322 osób w 1936 r. Na zwiększenie ruchu pasażerskiego wpłynęły przede wszystkim przewozy emigrantów na linii południowo-amerykańskiej. Ważną zmianą strukturalną w ruchu pasażerskim, związaną zresztą z momentem poprzednim, jest poważne przesunięcie w stosunku liczby pasażerów przyjeżdżających i odjeżdżających; a więc: w 1936 r. przyjechało 15 862, wyjechało zaś 25 640 osób, w okresie zaś 11 miesięcy 1937 r. przyjechało tylko 12 766 osób, co—biorąc pod uwagę stosunkowo nieznaczny ruch przyjazdowy w grudniu—pozwala szacować roczną liczbę na ok. 13 000 osób, wyjechało zaś 30 126 osób, co upoważnia do przyjęcia dla całego 1937 r. ok. 32 000 osób. Ruch wycieczkowy, organizowany przez Tow. „Gdynia—Ameryka, Linie Żeglugaowe”, wobec intensywnego wykorzystania tonażu na liniach regularnych, uległ ograniczeniu z 12 podróży na 10 i wyraził się liczbą 4 898 turystów. Do powyżej podanych ogólnych liczb ruchu pasażerskiego nie zostały wliczone dane, dotyczące Gdańska, gdzie ruch ten wyniósł w ciągu 11 miesięcy ub. r. ponad 900 osób.

Pewne znaczenie dla zamorskiego ruchu pasażerskiego przez nasze porty posiada wydany w końcu

ub. r. okólnik Ministra Spraw Wewnętrznych, który—w dążeniu do spopularyzowania odbywania podróży zagranicznych drogą morską—obniża opłaty za paszporty na wyjazd do krajów, do których podróż można odbyć morzem.

Spadek przewozów pasażerskich dał się w ub. r. zaobserwować w żegludze przybrzeżnej; spowodowane to zostało przez ograniczenie wyjazdów na Hel. Dla przykładu podamy, że statki „Żegluga Polskiej” przewiozły w 1937 r. 190 tys. osób—wobec 210 tys. osób w 1936 r.

Mówiąc o ruchu pasażerskim w ogóle, a zwłaszcza ruchu wycieczkowym, sądzymy za celowe podkreślić uruchomienie w lipcu ub. r. przez gdyński oddział Ligi Popierania Turystyki hotelu turystycznego, który, zapewniając tanie, a zarazem odpowiednie kwatery dla wycieczkowiczów, powinien przyczynić się do dalszego rozwoju ruchu turystycznego w porcie gdyńskim, a w pewnym stopniu oddziaływać również na przewozy w ruchu przybrzeżnym.

*

Rok ubiegły upłynął w atmosferze gorącej wymiany poglądów na temat rozmiarów niezbędnych inwestycji w porcie gdyńskim. Nie wchodząc w bliższą ocenę wysuwanych w tym zakresie poglądów i opinii, stwierdzamy, że minione 12 miesięcy przyniosły w porcie gdyńskim szereg nowych obiektów, których eksploatacja posiadać będzie doniosłe znaczenie dla dalszego rozwoju portu.

Poza tym dodamy jeszcze, że—pomimo zwiększonego znacznie przeładunku—port gdyński w ub. roku potrafił zapewnić swemu obrotowi należycie sprawną obsługę.

W zakresie zaopatrzenia Gdyni w nową powierzchnię składową trzeba wymienić przede wszystkim wykończenie w stanie surowym połowy budowanego przez Urząd Morski magazynu drobnicowego na nabrzeżu Rumuńskim, następnie budowę drugiej połowy długoterminowego magazynu dla bawełny w Wolnej Strefie. Z inwestycji prywatnych na plan pierwszy wysuwa się budowa magazynu śledziowego przez firmę „Bloomfields”, następnie budowa magazynu firmy „Schenker” i firmy „Bananas” oraz rozbudowa magazynu i zainstalowanie chłodni przez firmę „Fetter”. Z wymienionych inwestycji na specjalne podkreślenie zasługuje budowa magazynu śledziowego przez firmę „Bloomfields”. Niedostateczność istniejących w Gdyni magazynów dla składowania śledzi była odczuwana od dłuższego czasu. Powodowała też ona wiele trudności dla importerów, jak np. niszczenie beczek wskutek zbyt wysokiego warstwowania, brak miejsca dla sortowania i konserwacji śledzi, a nawet—w okresie natężonego importu śledzi w sezonie—składowanie ich pod gołym niebem. Firma „Bloomfields” zabiegała już od szeregu miesięcy o uzyskanie terenu dla budowy magazynu. Wznoszony obecnie przez nią magazyn, o 2 kondygnacjach, będzie stanowił największą inwestycję kapitału prywatnego w porcie rybackim w Gdyni.

W dziedzinie urządzeń przeładunkowych mamy do zanotowania oddanie do eksploatacji wiosną ub. r. 3 nowych dźwigów półportalowych na nabrzeżu Stanoń Zjednoczonych. Każdy z tych dźwigów posiada nośność 3 t i przystosowany jest do obsługi największych statków, jakie zawijają do portu gdyńskiego. W październiku i listopadzie ustawione zostały dal-

sze 2 nowe dźwigi na nabrzeżu Francuskim, również o nośności 3 t każdy, wyposażone w specjalne przejścia „paserelki”, umożliwiające bezpośrednie przechodzenie pasażerów ze statku na I piętro Dworca Morskiego, przy czym dźwig taki może być używany równocześnie dla przepuszczania ludzi i przeladunku tonażu. Poza tym w ub. r. zamówionych zostało jeszcze 11 dźwigów, z których 3—o nośności po 5 t—przeznaczone być mają do przeladunku złomu na nabrzeżu Czechosłowackim, a 8—o nośności po 3 t—na nabrzeże Rumuńskie lub Stanów Zjednoczonych.

Do inwestycji, związanych z organizacją aparatu handlowego portu, należy rozpoczęcie budowy gmachu arbitrażu bawełnianego. Gmach ten, budowany przez Zrzeszenie Interesantów Handlu Bawełny przy pomocy kredytowej Zrzeszenia Producentów Przędzy Bawełnianej i Ministerstwa Przemysłu i Handlu, przeznaczony jest na siedzibę dla biur instytucji arbitrażowej. Zarazem ma on zapewnić podstawy finansowe dla działalności tej instytucji, albowiem część lokali przeznaczona będzie do wynajęcia dla firm, których działalność związana jest z handlem bawełną lub jej transportem.

Doniosłe znaczenie dla rozwoju jednej z gałęzi gdyńskiego życia gospodarczego posiada—wybudowana przez Morski Instytut Rybacki i uruchomiona we wrześniu—fabryka mączki rybnej. Zadaniem jej jest przeróbka wszelkich odpadków na mączkę, tran i olej rybny. Według obliczeń Instytutu Rybackiego—marnowało się u nas ostatnio rocznie tych odpadków na sumę ok. zł 100 tys. Uruchomienie tej fabryki umożliwi również zastąpienie w dużej części importu mączki rybnej, używanej jako paszy w gospodarstwach rolnych na Pomorzu i w Poznańskim, przez towar produkcji krajowej. Wartość importowanej w 1936 r. mączki wynosiła ok. zł 200 tys.

Drugą inwestycją o charakterze przemysłowym, ściśle jednak również związaną z życiem portu, była budowa w wolnej strefie fabryki farb i lakierów firmy „Hempel i Leppert”.

Z ważniejszych budowli o charakterze administracyjnym, gospodarczym lub społecznym, należy wymienić: 2 domy mieszkalne Urzędu Morskiego, dom biurowy w wolnej strefie, rozbudowę koszar policji portowej, budowę Stacji Morskiej, Świetlicy Związku Marynarzy Rezerwistów, wreszcie kilka mniejszych obiektów firm prywatnych, jak pomieszczenia biurowe, warsztaty itd.

W dość szerokich rozmiarach przeprowadzone zostały inwestycje kolejowe, a więc dokonana została przebudowa toru dojazdowego do Oksywia, pozwalająca na rozpoczęcie w roku przyszłym budowy kanału przemysłowego, dalej wybudowane zostały tory kolejowe, prowadzące do mola Rybackiego i nabrzeża Czechosłowackiego, tory odstawcze dla chłodni, jak i przeprowadzona rozbudowa stacji rozrządowej i torów zapasowych. Wszystkie te inwestycje usunęły w dużej mierze główne bolączki kolejowe portu oraz przyczyniły się do usprawnienia pracy stacji Gdynia-Port.

Wykonano wreszcie w ub. r. niektóre odcinki dróg, chodników, zabrukowano część nabrzeży oraz zainstalowano nowe urządzenia kanalizacyjne, wodociągowe i elektryczne.

W ub. r. w porcie gdyńskim nie były prowadzone żadne budowle morskie i roboty czerpalne. Ukończono natomiast budowę portu rybackiego w Wielkiej Wsi. Dokonano także umocnień brzegowych, żelbe-

towych pod Kamienną Górą w Gdyni oraz nabrzeży portowych i umocnień w porcie Jastarni. Przeprowadzono, wreszcie, roboty pogłębiarskie, konserwacyjne i remontowe w porcie puckim.

W porcie gdańskim z większych prac inwestycyjnych trzeba wymienić dalszą budowę elewatora zbożowego oraz prace nad rozbudową basenu dla towarów masowych. Poza tym w 1937 r. opracowany został plan najbliższych prac inwestycyjnych w porcie, do których należy będzie pogłębienie w paru miejscach portu, następnie utworzenie miejsca obrotowego w kanale wejściowym do portu, usunięcie 2 narożników, dalsze przedłużenie basenu dla towarów masowych, dokończenie budowy elewatora zbożowego oraz zakupienie kilku dźwigów. Inwestycje te dokonane będą bez potrzeby zwiększenia obecnych dotacji Rządu Polskiego i Senatu W. M. Gdańska, co umożliwione zostało w dużym stopniu dzięki przeprowadzonym w końcu ub. r. negocjacjom z amerykańskimi sferami finansowymi, które umożliwiły obniżenie z 6½% do 4½% oprocentowania zaciągniętej w 1927 r. przez Radę Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku pożyczki amerykańskiej w wysokości \$ 4½ miln. Oszczędności, osiągnięte z powyższej operacji, wyrażają się kwotą ok. zł 500 tys. rocznie.

*

W zakresie regularnych połączeń okrętowych portów polskiego obszaru celnego ubiegły rok przynosi również pewne pozytywne osiągnięcia, które wyrażają się bądź w uruchomieniu nowych połączeń, bądź w uczęstotliwieniu i udogodnieniu komunikacji na istniejących już uprzednio liniach, bądź wreszcie w zorganizowaniu korzystnych pod względem czasu trwania podróży połączeń z przeladunkiem w portach obcych.

Przez szwedzką firmę armatorską „Johnson Line” były więc czynione próby w kierunku uruchomienia bezpośredniej komunikacji z Gdyni do Wenezueli, Kolumbii, Ekwadoru, Peru i Chile.

W kwietniu ub. r. uruchomiona została przez „Żeglugę Polską, S. A.” nowa linia regularna z portów polskich do zachodniej i północnej Finlandii. Odjazdy na tej linii następują co 14 dni, zapewniając połączenia z portami: Abo, Raumo, Mantyluota, Vaza, Uleaborg i Kemi.

Poważnemu usprawnieniu uległa obsługa polskiej linii do Zatoki Meksykańskiej. Eksploatowane na tej linii statki charterowane „G. A. L. u” współpracują ze statkami zaprzyjaźnionej linii amerykańskiej, zapewniając na tym szlaku stałe odjazdy w odstępach co 10 dni.

W I połowie ub. r. zwiększona była również częstotliwość odjazdów na liniach polskich do Antwerpii i Rotterdamu.

Pewne usprawnienie w komunikacji z portami Ameryki Północnej i Środkowej przeprowadziła w ub. r. Polska Agencja Morska, otrzymując przedstawicielstwo szeregu poważnych przedsiębiorstw żeglugowych, obsługujących wszystkie ważniejsze porty amerykańskie. P. A. M. wystawia w portach polskiego obszaru celnego bezpośrednie konosamenty do portów, obsługiwanych przez reprezentowane towarzystwa, zapewniając równocześnie dogodne okazje do załadowania towaru i uzyskania potrzebnego połączenia.

*

W dziedzinie komunikacji lądowej z punktu widzenia interesów morskich na wzmiankę zasłu-

guje otwarcie w październiku ub. r. nowowyprowadzonej linii Sierpc—Brodnica. Połączenie to posiada szczególne ważne znaczenie dla wywozu płodów rolnych z powiatów: plockiego, sierpeckiego, płońskiego i rypińskiego. Duże znaczenie dla portów posiada dalsza rozbudowa kolei Śląsk-Bałtyk, dokonywana dzięki realizacji drugiej emisji obligacji Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego na globalną sumę 945 miln. fr. fr. (w kilku transzach), oraz przejęcie z dniem 1/I 1938 r. przez to towarzystwo eksploatacji linii kolejowej Herby Nowe — Gdynia, dotychczas prowadzonej przez P. K. P.

Jeżeli chodzi o stronę handlowo-eksploatacyjną polityki komunikacyjnej, to rok ubiegły przynosi — w związku z poprawą sytuacji w niektórych gałęziach przemysłu — pewne podwyżki w taryfach, np. dla drzewa w eksporcie, obniżonych nadmiernie w okresie kryzysu. Ogólne jednak wytyczne polityki kolejowej nie uległy w ub. r. żadnym poważniejszym zmianom. W zakresie prac nad pozyskaniem tranzytu przeprowadzano stałe uzupełnianie i doskonalenie oraz kontynuowano rozbudowę związkowych taryf kolejowych i kolejowo-rzecznych.

Większe niż w latach poprzednich zainteresowanie budziły w ub. r. zagadnienia śródlądowych dróg wodnych. Inicjatywę na tym polu wykazywały: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, poddając pod dyskusję projekt budowy kanału Śląsk—Bałtyk, oraz Związek Izb Przemysłowo-Handlowych, który zainicjował studia i wymianę poglądów na temat dróg wodnych i żeglugi śródlądowej w Polsce. Z konkretnych posunięć w tym zakresie mamy do zanotowania otwarcie portu rzeczno-głównego w Płocku, który w planach rozbudowy sieci naszych dróg przewidziany jest jako ważny węzeł komunikacyjny. W roku sprawozdawczym rozpisany został również przez Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu przetarg na budowę kanału Warta—Gopło—Wiśła. Rozpoczęte zostały także przez Poznański Urząd Wojewódzki prace wodnoprawne — w celu przeprowadzenia postępowania wywłaszczeniowego gruntów, przez które będzie ten kanał przechodził.

*

Po dotychczasowych rozważaniach, w których staraliśmy się scharakteryzować wyniki pracy obu portów polskiego obszaru celnego, a także zmiany, jakie zaszły w niejako technicznych warunkach ich pracy, z kolei przejdziemy do omówienia zmian i ulepszeń natury organizacyjnej, a właściwie o r g a n i z a c y j n o - h a n d l o w e j.

Jeżeli chodzi o sprawy organizacyjne samych zarządów portowych, mieliśmy tu do wymienienia jedynie powiększenie składu Rady Portowej w Gdyni o jednego przedstawiciela sfer rolniczych, delegowanego przez Związek Izb i Organizacji Rolniczych („*Mon. Pol.*” Nr 59, poz. 86).

Jako organ pomocniczy Rady Handlu Zagranicznego R. P. rozpoczął swą pracę w ub. r. Komitet Morski, którego statutowym zadaniem jest przeprowadzanie prac w zakresie spraw portowych, w szczególności zaś spraw ustroju i rozbudowy naszych portów, organizacji pracy w portach, opłat portowych, połączeń portów z zapleczem, komunikacji morskiej i wreszcie spraw, dotyczących połączeń i komunikacji lądowej

i śródlądowej, związanych z potrzebami handlu zagranicznego.

Pewien wpływ na układ stosunków w portach posiadać może rozszerzenie granic województwa pomorskiego, przeprowadzone ustawą z dn. 12/VI 1937 r. o zmianie granic województw: poznańskiego, pomorskiego, warszawskiego i łódzkiego („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 46, poz. 350).

Z krytyką sfer gospodarczych Gdyni spotkało się rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 22/I ub. r., wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Sprawiedliwości, Komunikacji oraz Rolnictwa i Ref. Roln., w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzplitej o granicach Państwa („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 12, poz. 84). Zmienione też ono zostało następnie — pod kątem stworzenia możliwości uwzględnienia słuszych interesów portu gdyńskiego — przez rozporządzenie z dn. 1/VII 1937 r. („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 51, poz. 401). Do tej samej kategorii aktów prawnych należy zaliczyć rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 8/III 1937 r. o wprowadzeniu ograniczeń w rejonie umocnionym Hel („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 21, poz. 133).

Ważne znaczenie z punktu widzenia gospodarki inwestycyjnej na wybrzeżu posiada — poza ustawą skarbową z dn. 29/III 1937 r. („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 23, poz. 147) — również ustawa z dn. 24/II 1937 r. o inwestycjach z funduszy państwowych w roku 1937 („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 15, poz. 96).

Z aktów prawnych, mających na celu ułatwienie i ożywienie życia gospodarczego na wybrzeżu, zasługują przede wszystkim na omówienie ustawa z dn. 29/III 1937 r., wprowadzająca szereg zmian do rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 1/VI 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 27, poz. 190). Nowela powyższa rozszerza przede wszystkim zakres znacznej części postanowień dekretu również i na port w Gdyni; przeprowadza zmiany w wyliczeniu celów, na jakie może być dokonane wywłaszczenie nieruchomości; przedłuża terminy stosowania przyznawanych na podstawie powyższego dekretu ulg i zwolnień; wprowadza — co najważniejsze — przy ulgach od podatku przemysłowego ich automatyzm dla ustalonej w ustawie listy przedsiębiorstw na okres od 1937 r. do 1942 r., utrzymując dla pozostałych kategorii przedsiębiorstw i zakładów, których działalność przyczynić się może do rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni, ramowe upoważnienie dla Ministrów: Skarbu oraz Przemysłu i Handlu do udzielenia odnośnych ulg; wreszcie — przy udzielaniu ulg od podatku dochodowego — nowela zastępuje ramowe upoważnienie do zwalniania od tego podatku przez ściśle przedmiotowo ustalone ulgi, których zastosowanie wynika bezpośrednio z odnośnego artykułu dekretu, a których zasadą jest potrącanie z podlegającego opodatkowaniu dochodu wymienionych w ustawie przedsiębiorstw sum, wydatkowanych na inwestycje. Ostatni przepis usunął istniejącą w dotychczasowym stanie rzeczy anomalie, że przedsiębiorstwa, które budowały np. magazyny w portach na terenie dzierżawionym, a więc obiekty, które po pewnym okresie czasu przechodziły na własność Skarbu Państwa, musiały płacić podatek dochodowy od sumy zainwestowanej, natomiast właściciele domów mieszkalnych lub czynszowych, zbudowanych o kilkaset metrów dalej, na terenie miasta, zwolnieni byli od podatku dochodowego w wysokości zainwestowanej sumy.

Ciekawe oświetlenie motywów, jakie spowodowały zmianę postanowień dekretu z 1927 r. podał Pan Minister Przemysłu i Handlu Antoni Roman na posiedzeniu Komisji Budżetowej Senatu dn. 16/II 1937 r., oświadczając m. in. „Myślą przewodnią tego projektu jest zastąpienie istniejącego dzisiaj swobodnego uznania władzy przy udzielaniu życia gospodarczemu ulg podatkowych z tytułu wymienionego rozporządzenia przez ścisłe, a zarazem dość szerokie wyliczenie wypadków, kiedy ulgi te będą przysługiwały z samego prawa. Wyłącz to z górn wszelką niepewność i da podstawy do ścisłej kalkulacji. Uważałem również za słuszne przy opracowywaniu noweli możliwie najbardziej urealnić przewidziane w rozporządzeniu ulgi. Z tego też powodu mało dotychczas w praktyce wykorzystane—choć teoretycznie bardzo daleko idące—ulgi od podatku dochodowego uznałem za słuszne i najbardziej upraktycznić i zdemokratyzować, nawet kosztem rezygnacji z uprawnień dalej idących, lecz mogących mieć jedynie jednostkowe i zupełnie wyjątkowe zastosowanie”.

Technicznym ułatwieniem, mającym na celu przyspieszenie procedury przy udzielaniu ulg podatkowych z tytułu wyżej wymienionego rozporządzenia, było powołanie do życia w ub. r. na terenie Gdyni specjalnej komisji, złożonej z przedstawicieli Urzędu Skarbowego w Gdyni, Urzędu Morskiego, Komisariatu Rządu i Izby Przemysłowo-Handlowej, której zadaniem jest uzgadnianie na wspólnym zebraniu opinii wszystkich tych instytucji, które są powołane do wypowiedzenia się o celowości zastosowania ulg podatkowych w wypadkach, kiedy nie przysługują one z samego prawa.

Z dziedziny zarządzeń celnych na wzmiankę zasługuje okólnik Ministra Skarbu z dn. 8/II 1937 r., wydany w wykonaniu cytowanego już przez nas polsko-gdańskiego układu z dn. 5/I 1937 r., dotyczący stosowania klauzuli „przez porty polskiego obszaru celnego” na pozwoleniach przewozu. Pewne ułatwienie dla pracy firm w porcie gdyni wprowadził okólnik z dn. 9/II 1937 r. (następnie uzupełniony) w sprawie regulowania należności celnych w Urzędzie Celnym w Gdyni. W związku z procesem powiększania się stanu naszej floty pozostaje okólnik Ministerstwa Skarbu z dn. 11/XI 1937 r. w sprawie cienia statków. Z punktu widzenia interesów przemysłu budowy okrętów pewne znaczenie posiada rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 27/X 1937 r. o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła, które stwarza podstawę prawną dla zwalniania od cła inwentarza statków, przeznaczonych na rozbiórke, dopuszczając również ew. zwolnienie urządzeń kajutowych i kuchennych („Dz. Ust. R. P.” Nr 76, poz. 551). W uwzględnieniu słusznych interesów rybołówstwa morskiego na polskim wybrzeżu wydana także została w dn. 20/X 1937 r. instrukcja w sprawie zwalniania od cła materiałów do budowy, naprawy i wyposażenia morskich statków rybackich oraz rybackich morskich łodzi motorowych, która wprowadza ujednolicenie postępowania przy odprawie celnej tych materiałów w Gdyni z praktyką, stosowaną już uprzednio w Gdańsku. Ważne, wreszcie, znaczenie posiada rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 27/X 1937 r. o zmianie rozporządzenia z dn. 31/I 1935 r. w sprawie zwalniania od zamknięcia celnego niektórych składów celnych, przeznaczonych do przechowywania pewnego rodzaju towarów („Dz. Ust. R. P.” Nr 80, poz. 578), które dopuszcza możliwość zwolnienia przy całym szeregu nowych towarów.

Doniosłą inowacją w kierunku usprawnienia pracy banków na terenie Gdyni było uruchomienie z dniem 1/X 1937 r. Izby Rozrachunkowej przy oddziale Banku Polskiego w Gdyni. Do instytucji tej przystąpiły w charakterze uczestników gdyni oddziały 8 banków, pracujących na tamtym terenie, oraz 1 dom bankowy i gdynińska K. K. O.

Znacznemu rozszerzeniu uległy w 1937 r. ramy Targów Gdyni. Poza istniejącymi już w 1936 r. działami budownictwa i przemysłu budowlanego oraz rybołówstwa i przemysłu rybnego—uruchomione zostały dalsze 4 działy, w czym 2 tak ważne dla życia gospodarczego Gdyni i jej rozwoju handlowego, jak działy: uprzemysłowienia Gdyni i ekspansji morskiej. Naczelną przesłanką pierwszego działu było przedstawienie tych możliwości, jakie w zakresie rozwoju przemysłu portowego posiada port i miasto Gdynia. Zadaniem drugiego było scharakteryzowanie rynków, najbardziej nadających się dla eksportu polskiego, następnie przedstawienie gatunków poszczególnych towarów eksportowych, sposobów opakowań i standaryzacji. Dział ten—obok celów dydaktycznych—miał równocześnie za zadanie stworzenie dogodnych warunków i okazji dla zawarcia konkretnych transakcji.

W ścisłym związku z rolą, jaką port gdyni ma spełniać w polskiej wymianie zagranicznej, pozostaje uruchomienie w jesieni ub. r. przez Liceum Handlowe w Gdyni III klasy, przeznaczonej dla specjalizowania młodzieży w handlu morskim. W ten sposób otrzymaliśmy w Polsce szkołę średnią, która w programie swym w szerokiej mierze uwzględnia przedmioty, związane z handlem morskim i działalnością portu, mając za zadanie przygotowanie pracowników dla różnego typu przedsiębiorstw, związanych z obrotem morskim, jak: armatorskich, maklerskich, ekspedycyjnych, handlu towarowego itd.

W zakresie właściwej organizacji handlu morskiego poważne prace prowadzone były przez Izby Przemysłowo-Handlową w Gdyni. Uzgodnione więc zostały ostatecznie przepisy, dotyczące stwierdzania wagi i ustalania ilości towarów przez zaprzysiężonych przez Izbę rzeczoznawców oraz rejestracji i obowiązków ich pomocników. Przeprowadzono studia i zgłoszono konkretne wnioski co do zmian, jakie należałoby zastosować w istniejącym systemie finansowania transakcji towarowych w porcie gdyni, poddano gruntownemu badaniu warunki powstania w Gdyni handlu konsygnacyjnego oraz uruchomiono arbitraż na skóry. Powołano poza tym szereg rzeczoznawców izbowych dla różnych dziedzin handlu lub też specjalności.

Mówiąc już o inwestycjach, wspominaliśmy o budowie gmachu arbitrażu bawełny. W tym miejscu chciałbym jeszcze dodać, że komisje: arbitrażowa i regulaminowa Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełna prowadziły prace końcowe nad ustaleniem regulaminu arbitrażowego i regulaminu pracy. Poza tym szkolono dalej w portach zagranicznych dla potrzeb polskiego handlu bawełną 3 praktykantów, którzy po odbyciu praktyk w Hawrze i Bremie skierowani zostali w ub. r. do Liverpoolu; czwarty praktykant odbywał staż w Bremie. Warto też podkreślić, że według opinii zainteresowanych czynników port gdyni—dzięki racjonalnie przeprowadzonemu szkoleniu młodego elementu—rozporządzać będzie z chwilą urucho-

mienia arbitrażu bawełny odpowiednio przygotowanymi specjalistami—Polakami.

Z instytucyj, posiadających jeszcze znaczenie dla obrotu morskiego, w ub. r. uruchomiona została w porcie gdyńskim stacja kontrolna dla jaj, idących na eksport. Przed przeniesieniem do Gdyni punkt kontroli jaj znajdował się w Tczewie. Również w ub. r. —zgodnie z zarządzeniem Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dn. 23/XII 1936 r.—uruchomiony został przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni regionalny Komitet Przywozowy dla podziału kontyngentów przywozowych w okręgu Izby Gdyńskiej.

Pewne znaczenie także i dla życia gospodarczego portów posiada przyjęcie z dniem 1/III 1937 r. przez przedsiębiorstwa, zrzeszone w Związku Polskich Przedsiębiorstw Transportowych i Ekspedycyjnych w Polsce, jednolitego regulaminu oraz jednolitych warunków polis na ubezpieczenie ekspedytorskie.

Rok 1937 przyniósł kilka dość istotnych zdobyczy na odcinku handlu w formie powstania nowych jednostek gospodarczych. Na pierwszym miejscu wymienimy powstanie na mocy umowy, zawartej w październiku ub. r. pomiędzy Państwowymi Zakładami Przemysłowo-Zbożowymi i Centralą Rolników w Poznaniu, spółki z ogr. odpow. pod nazwą „Spółka Eksploatacji Elewatorów Zbożowych w Polsce”. Spółka ta wydzierżawiła od Banku Polskiego eksportowy elewator zbożowy w Gdyni oraz łącznie z tym elewatory rejonowe w Kutnie, Sokalu, Kruszwicy i Ostrowiu Kieleckim. Tym samym przesądzona została forma eksploatacji elewatora gdyńskiego, do którego już w grudniu skierowane zostały pierwsze transporty kukurydzy i zboża tranzytowego. Zwiększone zainteresowanie sprawą handlu w porcie gdyńskim wykazało chrześcijańskie kupiectwo Pomorza, przy którego czynnym współudziale powstała w Gdyni duża firma importu śledzi pod nazwą „Britholl, Spółka Importu Śledzi, Sp. z o. o. w Gdyni” z kapitałem zakładowym zł 175 tys. oraz firma pod nazwą „Banan Import, Sp. z o. o. w Gdyni” o kapitale zakładowym zł 100 tys., której celem jest prowadzenie dojrzewalni bananów w Gdyni. Poza tym posunięte zostały poważnie naprzód prace nad zorganizowaniem przez kupiectwo pomorskie domu eksportowego w Gdyni. Z przedsiębiorstw ściśle handlowych mielibyśmy jeszcze do zanotowania powstanie paru firm o mniejszym znaczeniu, związanych z handlem rybą morską oraz śledziem.

Również w dziale ekspedycji zaszło parę pozytywnych faktów. Szczególnie doniosłe przemiany nastąpiły w ub. r. w dziale maklerki okrętowej. Jedną z ważniejszych zmian była dokonana z dniem 1/IV ub. r. reorganizacja przedsiębiorstw maklersko-transportowych w Gdyni i Gdańsku „Bergenske Baltic Transport Ltd”. Większość udziałów tych przedsiębiorstw, których nazwa zmieniona została na „Bergtrans—Towarzystwo Żeglugowe”, przejęła polska grupa finansowa, pozostała zaś część udziałów objęły zaprzyjaźnione koła żeglugowe Skandynawii i Anglii, wśród których firma „Bergenske” w Bergen, dotychczasowy wyłączny właściciel przedsiębiorstwa gdyńskiego i gdańskiego, posiada dominujące znaczenie. Nie mniej ważną zmianą była sprzedaż posiadanych dotychczas przez „Żeglugę Polską, S. A.” 58% udziałów w kapitale zakładowym Polskiej Agencji Morskiej w ręce prywatne. Poza tym mamy do zanotowania w Gdyni powstanie 2 nowych firm maklerskich, mia-

nowicie firm: „Zygmunt Cedro i S-ka” oraz „Bandera, Tow. Transportowe, Sp. z o. o.”. Również w Gdańsku powstała nowa, polska, firma maklerska „W. Szymankiewicz, Sp. z o. o., Maklerzy okrętowi, Dostawcy bunkru, Agenci portowi Kopalń Pszczyńskich”. Otworzony tam został także oddział znanej gdyńskiej firmy maklerskiej „Rummel i Burton”.

Jak widzimy, zmiany są liczne i o zasadniczym znaczeniu. Zbyt krótki jest jeszcze okres czasu, żeby móc przeprowadzić ocenę całokształtu przytoczonych faktów. Jest to zresztą tym trudniejsze, że niektóre z nowych przedsiębiorstw maklerskich są ściśle powiązane z wielkimi koncernami, bądź gałęziami przemysłu i prawdopodobnie znaczną część swego wysiłku skierują na obsługę reprezentowanych zakładów przemysłowych. Zasluguje to tym więcej na uwagę, że wśród zainteresowanych sfer nie są uzgodnione poglądy, czy mnożenie tego typu przedsiębiorstw maklerskich leży w interesie pomyślnego rozwoju polskiej maklerki, jako czynnika współdziałającego z rozwojem własnej bandery. Całość tego zagadnienia ma o tyle jeszcze znaczenie, że uważamy, iż przedsiębiorstwa maklerskie, odpowiednio obsadzone oraz wykazujące należytą preżność i posiadające szerokie koneksje ze sferami gospodarczymi zaplecza i kołami żeglugowymi oraz z rynkiem finansowym, mogą — z jednej strony — odegrać w naszych stosunkach ważną rolę, jako teren praktycznej szkoły dla wychowania znacznej stosunkowo liczby pracowników morskich, z drugiej zaś strony—przygotować warunki i podstawy dla powstania, w drodze ewolucyjnego rozwoju, prywatnego shippingu.

*

Na wstępie niniejszego artykułu podkreśliśmy, że zakupiony w ub. roku oraz pozostający na nasz rachunek w budowie, tonaż morski zwiększa stan posiadania polskiej bandery w porównaniu ze stanem na początku ub. r. o przeszło 40%. Ogólna liczba tonażu polskiego na dz. 1/I 1937 r. wynosiła 75 statków o pojemności 97 315 brt. Tonaż, zakupiony względnie zamówiony w ub. r., wynosi ogółem ponad 42 tys. brt, z czego na statki, przeznaczone do usług transportu morskiego w ścisłym tego słowa znaczeniu, a więc wyłączając statki rybackie i pływające stacje bunkrowe, przypada 10 jednostek o pojemności ok. 39 tys. brt.

Gros zamówionego tonażu, bo 4 statki transatlantyczne o ogólnym tonażu ok. 31 tys. brt, przypada na Tow. „Gdynia Ameryka, Linie Żeglugowe”. Dwa z tych statków, z których jeden budowany w Anglii z terminem dostawy na październik 1938 r., drugi— w Danii z terminem dostawy na maj 1939 r., są to emigracyjno-towarowe motorowce z pomieszczeniami dla przeszło 900 pasażerów, z szybkością 17 węzłów, które będą zatrudnione na linii do Ameryki Południowej, gdzie pracują obecnie statki s/s „Kościszko” i s/s „Pułaski”, a również i dodatkowy tonaż charterowany. Dwa inne statki, zamówione na „Stocznia Gdańskiej”, będą posiadać ładownie o pojemności 400 tys. stóp³ oraz 40 tys. stóp³ ładowni chłodzonych, a poza tym pomieszczenie dla 12 pasażerów. Szybkość tych statków wynosić będzie 16 węzłów. Dostarczone być mają na koniec sierpnia i października 1939 r. Statki te uruchomione zostaną na linii do portów Zatokii Meksykańskiej i zastąpią pracujący tam obecnie tonaż charterowany.

Na rachunek „Żegluga Polskiej, S. A.” budowane były—zamówione w końcu 1936 r. w Finlandii—2 statki towarowe dla obsługi linii bałtyckich „Żegluga”—po 1 000 t DW każdy, o szybkości 10 ÷ 11 węzłów. We wrześniu nabyty został przez „Żeglugę” statek motorowy, kursujący już uprzednio jako charterowany na linii na Bliski Wschód. Statek ten—o pojemności 1 940 brt i napędzie motorowym—posiada szybkość 12 ÷ 12,5 węzła, ładownie zwykle i chłodzone oraz urządzenia dla 12 pasażerów.

W końcu ub. r. „Polbryt, Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe” zamówiło w Anglii statek trampowy, specjalnie przeznaczony do przewozu drzewa o nośności ok. 2 100 t DW.

Przedsiębiorstwo „Polskarob, Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe”—niezależnie od zakontraktowania statku bunkrowego—zamówiło w sierpniu w Anglii statek trampowy do przewozu węgla o tonażu ok. 2 800 brt.

Wreszcie, polska bandera podniesiona została we wrześniu ub. r. na trójmasztowym szkunerze „Orion” o tonażu 290 brt. Statek ten możemy traktować jako zrekompensowanie ubytku, jaki nastąpił w stanie polskiej floty przez sprzedaż za granicę statku „Pionier”.

*

O zwiększeniu liczby linii regularnych i ulepszeniach na istniejących już liniach regularnych pod polską banderą mówiliśmy uprzednio. Obecnie zastanowimy się jedynie nad liczbami przewozów towarowych, dokonanych przez polskie przedsiębiorstwa. Opierając się na danych szacunkowych, przyjmujemy, że roczne przewozy polskich przedsiębiorstw żeglugowych wynoszą ponad 1,7 miln. t, a więc są o ok. 300 tys. t większe niż w 1936 r. O wiele silniej w ub. r. wzrosły przewozy na polskich liniach regularnych niż w trampingu. Jest to zrozumiałe wobec zwiększenia ilości linii i eksploatowanego na nich tonażu i równoczesnego braku wszelkich zmian w stanie polskiej żeglugi trampowej. Najsilniejszy wzrost wykazały przewozy na liniach Tow. „Gdynia-Ameryka, Linie Żeglugowe, S. A.”. Zupełnie nieznaczne natomiast zwiększenie obserwujemy w przewozach „Polbrytu”. Korzystnym bardzo objawem jest silniejsze niż przy eksporcie zwiększenie się transportów importowych, które występuje zarówno na liniach regularnych, jak i w trampingu. Pomyślnie kształtowały się w ub. r. również przewozy tranzytowe. Procentowy udział obrotów towarowych polskich przedsiębiorstw w ogólnym obrocie portów polskiego obszaru celnego nie wykazuje w 1937 r. większych zmian w porównaniu z 1936 r.

*

W ścisłym związku z rozbudową i rozwojem polskiej marynarki handlowej pozostaje sprawa stoczni okrętowej w Gdyni. Już w roku 1936 poczyniono próby w kierunku zapewnienia warunków rozwoju dla tej ważnej gałęzi przemysłu. Rok ubiegły ma w rachunku aktywność nowe posunięcia w tym zakresie, więc przede wszystkim wykupienie przez „Współnotę Interesów” od miasta Gdyni przejętych w 1936 r. od „Stoczni Gdańskiej”, jako dawnego właściciela „Stoczni Gdynińskiej”, udziałów przy zachowaniu pewnych praw miasta w kapitale akcyjnym Stoczni i uprawnień co do obsadzenia stanowisk we władzach. Drugim ważnym aktem było przeprowadzenie w sierpniu ub. r. sanacji finansowej Stoczni przez jej właścicieli, do których—poza m. Gdynią i „Współnotą

Interesów”—należały następujące przedsiębiorstwa hutniczo-metalowe: „Starachowice”, „Zieleniewski” oraz „Fitzner i Gamper”. Wreszcie, koniec roku przyniósł nam wiadomość o porozumieniu, jakie zawarte zostało co do technicznej współpracy pomiędzy „Stoczną Gdynią” i znaną stoczną angielską „J. Samuel White and Co” w Cowes.

Jeżeli chodzi o stronę eksploatacyjną, to „Stocznia Gdynia” uzyskała w ub. r. obszerne tereny, położone między basenem wewnętrznym Nr 4 i przyszłym kanałem przemysłowym. W najbliższym czasie Stocznia przystąpi do niwelowania terenu i przygotowania go pod przyszłe urządzenia. W pierwszej kolejności przewidywana jest budowa pochylni, których w ogóle ma być 4, następnie mają być stopniowo wznoszone poszczególne budowle, a w miarę otrzymywania zamówień uzupełniane dalsze urządzenia techniczne Stoczni. Bieżące prace reparacyjno-remontowe Stocznia skutecznie będzie na razie w istniejących obecnie urządzeniach.

Jak wiadomo, ubiegły rok był okresem szczególnie korzystnym dla przemysłu budowy okrętów. Przebiegnie stocznie okrętowe, pracując w ub. r. we wzmożonym tempie, posiadały z końcem roku zamówienia na najbliższe 2, 3 lata. Doskonałym przykładem w tym względzie może być stan zatrudnienia w obu stocznich gdańskich. Tak więc „Stocznia Gdańska” posiadała w wykonaniu w końcu roku ubiegłego ok. 20 zamówień, w czym poza zamówieniami Rządu Polskiego były również zamówienia: norweskie, niemieckie i francuskie. Praca w tej stoczni jest podobno zapewniona do 1942 r. Bardzo intensywne zatrudnienie wykazuje również stocznia „Schichau” w Gdańsku, na której m. in. budowane były 3 niemieckie pancerniki, 4 duże motorowe statki frachtowe dla Norwegii i Holandii, niemiecki łamacz lodów i wielki bagier parowy dla Chin. Stocznia ta ma mieć zapewnioną pracę do końca 1939 r. W związku ze wzmożonymi zamówieniami „Stocznia Gdańska” była w ub. r. poważnie rozbudowywana; zakończenie prowadzonych obecnie prac inwestycyjnych pozwoli jej na przyjmowanie zamówień na statki o pojemności do 18 tys. t.

Poza tematem niniejszego artykułu pozostaje sprawa rozbudowy marynarki wojennej, ograniczymy się zatem do stwierdzenia, że w ub. r. flota nasza zwiększyła się o nowe 2 o dużych wartościach bojowych kontrtorpedowce. Poza tym budowane są w Holandii 2 nowe łodzie podwodne.

*

W dziedzinie ustawodawstwa¹⁾, związane go ściśle z pracą naszej żeglugi, wymienić trzeba przede wszystkim ustawę z dn. 7/IV 1937 r. w sprawie zmiany rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 24/XI 1930 r. o bezpieczeństwie statków („Dz. Ust. R. P.” Nr 29, poz. 215). Zasadniczymi zmianami, wprowadzonymi przez to rozporządzenie, jest zastosowanie innego systemu prac inspekcyjnych i ustalenie dalszych warunków bezpieczeństwa, których ustawowe unormowanie okazało się niezbędnym w związku z uruchomieniem wielkich statków oceanicznych. Poza tym ustawa dopuszcza możliwość upoważnienia władz administracji morskiej II instancji do wydawania przepisów tech-

¹⁾ Ustawodawstwo morskie w 1937 r. omawia szczegółowo specjalny artykuł w dziale „Żegluga i sprawy morskie” (str. 106).

nicznych o bezpieczeństwie statków, co uprzednio zastrzeżone było Ministrowi Przemysłu i Handlu, oraz normuje szereg dalszych drobniejszych spraw. W wykonaniu powyższej ustawy zostało wydane rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 25/X 1937 r. o upoważnieniu Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni do wydawania szczegółowych przepisów technicznych w zakresie bezpieczeństwa statków morskich („Dz. Ust. R. P.” Nr 77, poz. 557).

W ścisłym związku ze sprawą bezpieczeństwa pracy na morzu pozostaje rozporządzenie Ministra Poczty i Telegrafów z dn. 22/VII 1937 r., wydane w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Handlu, Komunikacji, oraz W. R. i Oświecenia Publ., o świadectwach radiooperatorów, które m. in. reguluje również warunki jakim winni odpowiadać radiotelegrafisci na statkach handlowych („Dz. Ust. R. P.” Nr 57, poz. 452).

Z tego też punktu widzenia zasługują również na uwagę wydane w ub. r. przepisy, dotyczące budowy kotłów parowych oraz wykonywania nadzoru i bezpośredniego dozoru nad tymi kotłami. Przepisy te częściowo także odnoszą się do kotłów parowych na morskich statkach handlowych.

Dalszym aktem prawnym, dotyczącym spraw, wiążących się z żeglugą morską, jest ustawa z dn. 22/II 1937 r. o Państwowej Szkole Morskiej („Dz. Ust. R. P.” Nr 16, poz. 103). Ustawa ta precyzuje ściśle zadania oraz charakter tego zasłużonego już dla naszych spraw morskich zakładu naukowego. Zalicza ona Państwową Szkołę Morską do szkół zawodowych stopnia licealnego w rozumieniu ustawy z dn. 11/III 1932 r. o ustroju szkolnictwa.

Z zakresu umów między państwowych wymienimy tylko rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 25/VI 1937 r. w sprawie tymczasowego wprowadzenia w życie postanowień traktatu handlowego i nawigacyjnego pomiędzy Rzplita Polska a Republiką Francuską, podpisanego dn. 22/V 1937 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 54, poz. 423).

Z ustaw ratyfikacyjnych wymienimy jeszcze ustawę z dn. 18/III 1937 r. o zatwierdzeniu zgłoszonych przez Rząd przystąpienia do konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów, dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego, oraz do konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów, dotyczących zderzeń, podpisanych w Brukseli dn. 23/IX 1910 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 25, poz. 162).

Z ogłoszonych tekstów umów międzynarodowych i złożonych odnośnych oświadczeń rządowych wymienimy przede wszystkim oświadczenie z dn. 21/XII 1936 r. w sprawie zatwierdzenia porozumienia między Rzplita Polska a Z. S. R. R., w formie not, wymienionych w Moskwie dn. 31/V 1936 r., o wzajemnym uznawaniu świadectw pomiarowych („Dz. Ust. R. P.” Nr 3, poz. 23 i 24) oraz o opłatach portowych („Dz. Ust. R. P.” Nr 3, poz. 25 i 26). Inne oświadczenia rządowe dotyczą złożenia przez Polskę i inne państwa dokumentów ratyfikacyjnych szeregu konwencji międzynarodowych, których teksty zostały równocześnie opublikowane w ub. r. w „Dzienniku Ustaw R. P.”, mianowicie: konwencji międzynarodowej z dn. 10/IV 1926 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących immunitetów statków państwowych („Dz. Ust. R. P.” Nr 2, poz. 17 i 18), konwencji z dn. 25/VIII 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności

właścicieli statków morskich („Dz. Ust. R. P.” Nr 33, poz. 256 i 257), konwencji z dn. 25/VIII 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących konosamentów („Dz. Ust. R. P.” Nr 33, poz. 258 i 259), konwencji z dn. 10/IV 1926 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich („Dz. Ust. R. P.” Nr 33, poz. 260 i 261), wreszcie protokołu z dn. 22/VI 1936 r. dotyczącego odnowienia konwencji geodezyjnej bałtyckiej, zawartej w Helsingforsie dn. 31/XII 1925 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 69, poz. 515 i 516).

*

Szereg wysoce pozytywnych wyników ubiegły rok przyniósł na polu rybołówstwa morskiego, pomimo iż w roku tym z powodu kłeskowych połowów szprota, wynikających z niekorzystnych warunków atmosferycznych (mrozy i lody) powstały pewne trudności dla rybołówstwa przybrzeżnego, a zwłaszcza dla przemysłu wędzarniczego i przetwórczego. O stopniu spadku połowów szprota świadczą liczby ostatnich 3 lat (w tonach): 1935 r. — 10 407, 1936 r. — 15 080, 1937 r. — ok. 3 000. Tak zasadnicze zmniejszenie się połowów tego gatunku ryby nie mogło być jeszcze od razu zrekomensowane przez rozwijające się pomyślnie dalsze połowy na Bałtyku i połowy dalekomorskie i musiało spowodować zmniejszenie się ogólnych połowów ryb morskich, które wynoszą za ub. r. ok. 14 tys. t — wobec 23 300 t w 1936 r. Zupełnie odmiennie kształtowała się wartość połowów, na co wpłynęło z jednej strony kilkakrotne zwiększenie ceny, płaconej rybakom za szproty, jak i zwiększony udział w ogólnych połowach połowów dalekomorskich. Ogółem wartość połowów w ub. r. wyraża się kwotą przeszło zł 5 miln. — wobec zł 3 990 000 w 1936 r., przy czym wartość połowów przybrzeżnych w porównaniu z 1936 r. wykazuje tylko kilkunastoprocentowy spadek, natomiast wartość połowów dalszych na Bałtyku i połowów dalekomorskich wzrosła prawie dwukrotnie. Warto jest przy tym zaznaczyć, że w ostatnich paru miesiącach, tzn. w sezonie połowów śledzi, udział rybołówstwa dalekomorskiego w ogólnych połowach — zarówno pod względem wartości, jak i wagi — wyniósł ok. 80%.

Znaczny wzrost połowów dalekomorskich w ub. r. należy przypisać przede wszystkim powstaniu nowego, dużego przedsiębiorstwa połowów pod firmą: „Pomorze”. Przedsiębiorstwo to zakupiło w ub. r. 3 trawlerzy, czyli statki, łowiące ryby za pomocą sieci ciągniętej, o łącznej pojemności ok. 1 000 brt.; nastawione jest ono na połowy śledzi i innych ryb morskich. Ważną innowacją, wprowadzoną przez „Pomorze”, jest przyjęcie jako punktu wyjścia dla jego pracy Gdyni, dokąd dostarczane są śledzie bądź zasolone już na statku, bądź śledzie i inne ryby w stanie świeżym dla potrzeb przemysłu rybnego, albo dla bezpośredniej sprzedaży konsumentom. Jak wiadomo, drugie pracujące obecnie przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Mewa” prowadzi swoje połowy w oparciu o bazę zagraniczną — w Holandii, skąd dopiero ryby są przewożone do Polski i przepakowywane w Gdyni z beczek morskich do beczek handlowych.

Poza nabyciem gotowego tonażu przez f. „Pomorze”, polska flotylla rybacka zwiększona została przez zwiększenie jednego z posiadanych już statków śledziowych przez f. „Mewa”.

Ożywioną działalność budowlaną prowadziła „Stocznia Rybacka” Morskiego Instytutu Rybackiego.

Stocznia ta w ub. r. prowadziła budowę 2 kutrów dozorczych, 4 większych kutrów rybackich, przeznaczonych do połowów morskich bałtyckich i dalszych — na Kattegacie i Skageraku, oraz serię 10 kutrów rybackich nieco mniejszych. Poza tym wykonywała ona bieżące naprawy kutrów i motorów rybackich oraz normalną konserwację statków rybackich. Na podkreślenie zasługuje poza tym, że w ub. r. po raz pierwszy część lugrów dalekomorskich f. „Mewa” przed wyruszeniem na połowy poddana została remontowi w „Stoczni Gdynskiej”.

Najważniejszym jednak posunięciem inwestycyjnym w zakresie rozbudowy floty rybackiej było zamówienie przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu 5 specjalnych dużych stalowych jednostek rybackich, przeznaczonych dla połowów dalekomorskich; 3 z tych statków zamówione zostało w „Stoczni Gdańskiej”, 2 — w jednej z niemieckich stoczni specjalnych. Zamówione statki mają być gotowe na jesiennej kampanii rybołówczą w 1938 r. Statki te, budowane częściowo na obcych stocznich, mają być równocześnie prototypami dalszych tego rodzaju jednostek, których budowa przewidziana jest już na stocznich krajowych. Jak zaznaczyliśmy powyżej, statki te zamówione zostały na rachunek Skarbu Państwa. Eksploatacja ich ma być jednak powierzona nowym 2 czysto polskim przedsiębiorstwom połowów dalekomorskich, które są w toku organizacji. Będą to towarzystwa o kapitale zł 250 ÷ 350 tys., które też przejmą od Skarbu Państwa na spłaty budowane obecnie statki — jako zaczątek ich przyszłej floty rybołówczej.

Już w innych działach niniejszego artykułu podkreśliliśmy fakt zakończenia budowy portu rybackiego w Wielkiej Wsi, następnie budowę w porcie gdyńskim fabryki mączki rybnej i gmachu Stacji Morskiej oraz powstanie paru firm handlu rybą morską. Uzupełniając powyższe informacje, zwrócimy jeszcze uwagę na pomyślny w ub. r. rozwój rozpoczętej w 1936 r. przez f. „Mewa” produkcji beczek w porcie rybackim. Firma ta, powiększając znacznie zakres swej produkcji, przystąpiła do wytwarzania nowego dla nas typu beczek morskich tzw. „kanties” oraz podjęła próby eksportu wytworów swojej produkcji w tym zakresie.

Z zagadnień szerszej natury należy przytoczyć fakt podpisania przez przedstawiciela Polski międzynarodowej konwencji w sprawie rybołówstwa na Północnym Atlantyku oraz układu dodatkowego do układu z 1929 r. o regulowaniu połowów ryb płaskich na Bałtyku.

*

Tak przedstawiałby się bilans naszych prac i dorobku na odcinku morskim w roku 1937. Niestety, krótki okres czasu, jaki nas dzieli od końca ub. roku, uniemożliwił zdobycie szeregu danych, które mogłyby scharakteryzować dokładniej, a także wszechstronnie omawiane działy pracy. Sądźmy jednakże, że i ten surowo zestawiony materiał posiada swoją wymowę i świadczy, że we wszystkich dziedzinach pracy naszej na odcinku morskim idziemy konsekwentnie i wytrwale naprzód.

Dr St. Zb. Szyszkowski

IV POLSKI KONGRES DROGOWY

DNIA 5 stycznia b. r. zakończył swe 3-dniowe obrady IV Polski Kongres Drogowy. Uczestnicy Kongresu, w liczbie około 350, powrócili już do swych codziennych prac, pozostawili jednak poważny rezultat narad — w formie licznych uchwał i wniosków, które nie powinny pójść w zapomnienie. IV Polski Kongres Drogowy przestudiował bowiem w czasie swych obrad całość zagadnienia drogowego w Polsce, traktując go wszechstronnie i dając całkowitą jego syntezę — mimo że uwzględnił jedynie drobne i mało, zdawałoby się, znaczące szczegóły. Pod tym względem rezultaty prac IV Polskiego Kongresu Drogowego przewyższają rezultaty kongresów poprzednich.

Kongres zajmował się niezwykle aktualnym zagadnieniem finansowania, budowy i utrzymania dróg, rozpatrzył i przeanalizował obecny stan naszej sieci drogowej i rezultaty dotychczasowej gospodarki drogowej przez cały okres po odzyskaniu niepodległości, oraz opracował długoletni program robót drogowych. W programie tym Kongres uwzględnił wszystkie rodzaje inwestycji drogowych, nie pomijając nawet budowy autostrad. Poza tym Kongres rozpatrywał zagadnienia czysto techniczne, odnoszące się do różnych rodzajów nawierzchni drogowych oraz materiałów, używanych do budowy dróg. Dużą część pracy poświęcił Kongres również sprawom organizacyjnym administracji drogowej, wytykając dotychczasowe błędy i usterki oraz wskazując na konieczne zmiany, które usprawniłyby prace personelu drogowego. Wreszcie, Kongres zajął się dziedziną eksploatacji dróg, rozpa-

trując kwestię motoryzacji ruchu drogowego oraz sprawę jego uporządkowania i zdyscyplinowania.

Prace Kongresu toczyły się w 3 sekcjach, które po ustaleniu wniosków i uchwał przedstawiły je następnie na końcowe zebranie plenarne Kongresu do ostatecznej aprobaty.

Sekcja I Kongresu omawiała sprawy finansów drogowych, przy czym ze względu na obszerność i ważność tego przedmiotu nie mogła już poddać dyskusji przewidzianych dla niej referatów, dotyczących zaopatrzenia dróg w materiały drogowe, i przekazała je sekcji II. Ta sekcja zajmowała się zagadnieniami programowo-technicznymi oraz sprawą motoryzacyjną. Sekcja III opracowała wnioski z zakresu organizacji administracji drogowej oraz wypowiedziała się w sprawie sposobu wykonywania robót drogowych.

Zgodnie z porządkiem referowania wniosków na plenum Kongresu najpierw rozpatrzemy uchwały sekcji II, gdyż dają one zasadniczy pogląd na stan naszej sieci drogowej i wtyczają kierunki, w jakich pójść winna akcja, zmierzająca do jej poprawy.

Referaty, na których oparła się w swych pracach sekcja II Kongresu, były następujące:

- 1) Dyr. Inż. Nowakiewicza, wygłoszony na inauguracyjnym zebraniu Kongresu — „Rzut oka na gospodarkę drogową w Polsce i za granicą”.
- 2) Nacz. Inż. Gajkowieza i innych na temat „Tezy programów gospodarki drogowej w Polsce”.
- 3) Prof. Inż. Nestorowicza — „Problem budowy dróg samochodowych (autostrad) w Polsce”.
- 4) Inż. Hergeta — „Motoryzacja kraju”.

5) Inż. Dylewskiego — „Budowa szabrowek cementowych i nawierzchni betonowych w województwie śląskim”,

6) Inż. Kizniewicz — „Kostka kamienno-betonowa w zastosowaniu do jezdni drogowej”,

7) Inż. Chodakowskiego — „Zaopatrzenie dróg polskich w smoły drogowe”,

8) Inż. Limbacha — „Konstrukcje betonowe z asfaltów krajowych”.

Wnioski i uchwały, przyjęte przez Kongres w opracowaniu sekcji II, a ustalone na podstawie powyższych referatów, są — odpowiednio zresztą do ilości i rozmiaru omawianych zagadnień — bardzo liczne, gdyż jest ich 48. Na wstępie Kongres stwierdza w nich podstawowe znaczenie urządzeń komunikacyjnych dla życia gospodarczego, kulturalnego oraz obrony kraju i konstatuje, że wśród urządzeń komunikacyjnych coraz większe ostatnio znaczenie w państwach cywilizowanych uzyskują drogi bite dzięki wynalazkowi i ulepszeniom nowego środka lokomocji w postaci samochodu. Podnosząc wielkie i wszechstronne wartości transportu zmotoryzowanego, Kongres podkreślił z całą stanowczością, że rozwój tego transportu bez gęstej sieci dobrych dróg nie jest możliwy, gdyż tylko dobre drogi mogą zapewnić mu bezpieczeństwo i niskie koszty eksploatacji.

Licząc się jednak z warunkami naszej rzeczywistości, Kongres nie zapomniał również o transporcie konnym, uznając, że jego znaczenie — szczególnie w przewozach lokalnych charakteru rolniczego — będzie przez długi jeszcze czas bardzo duże, wobec czego należy dążyć w interesie gospodarczego i kulturalnego podniesienia wsi polskiej do intensywnego zagęszczania sieci dróg bitych, które połączyłyby osiedla wiejskie między sobą i z ośrodkami miejskimi.

Po tych rozważaniach bardziej ogólnych Kongres przeszedł do omawiania obecnego stanu naszej sieci drogowej, stwierdzając, że mimo poważnego dorobku w dziedzinie drogowej w okresie po odzyskaniu niepodległości stan dróg w Polsce pozostawia wiele do życzenia.

Zbudowaliśmy co prawda 19 400 km nowych dróg, ułożyliśmy ok. 2 500 km ulepszonych nawierzchni oraz zbudowaliśmy blisko 180 000 m mostów drewnianych i stałych, jednak liczby te, choć na pierwszy rzut oka wydają się znaczne, w stosunku do potrzeb są wyjątkowo niedostateczne. Gęstość sieci drogowej pozostaje wciąż b. niewielka i nie zmieniła się do tego stopnia, aby odległość, jaka nas dzieliła w tym zakresie od państw zachodnio-europejskich, mogła się wydatniej zmniejszyć. Jeżeli rozważać gęstość naszej sieci w stosunku do zaludnienia, to pozostawała ona przez cały okres po odzyskaniu niepodległości prawie na tym samym poziomie, co jest dowodem, że przyrost nowych dróg bitych z trudem tylko nadążał za przyrostem ludności.

Nadal całe polacie kraju na wschodzie, a nawet w centralnych niekiedy bardzo ludnych i dobrą ziemię posiadających powiatach są pozbawione tych wprost elementarnych urządzeń komunikacyjnych, jakimi są drogi bite. Czyż można w tym stanie rzeczy mówić o intensywniejszym rozwoju gospodarczym i kulturalnym tych okolic; czy można się spodziewać, aby dotychczasowa vegetacja ich mieszkańców mogła zamienić się w prawdziwe życie na poziomie choćby już województw zachodnich, tych najbardziej europejskich dzielnic naszego kraju?

Tempo budowy nowych dróg było więc i jest wciąż niedostateczne, ale również niedostatecznie intensywnie rozwijają się prace nad przystosowaniem naszych głównych arterij do ruchu samochodowego. W tym zakresie Kongres wyliczył, że realizacja opracowanego w 1934 r. przez Min. Komunikacji jako 6-letniego programu ulepszenia głównych szlaków — wraz z koniecznymi uzupełnieniami, jakie należałoby wprowadzić do tego programu w związku z powstawaniem centralnego okręgu przemysłowego — wymagać będzie przy dotychczasowym tempie robót 25 lat czasu, a więc okresu życia całego pokolenia. Takie rozciągnięcie w czasie tych pilnych zadań nie jest do pomyślenia, o ile naprawdę myślimy o rozwoju motoryzacji, doceniając jej olbrzymie znaczenie dla gospodarstwa narodowego i obronności kraju.

Wreszcie, rozpatrując stan tych dróg bitych, które nie zostały zaopatrzone w ostatnich latach w trwałe nawierzchnie ulepszone, Kongres stwierdził, że jest on w wielu wypadkach niemal katastrofalny. Wskutek bowiem stałego braku dostatecznie dużych funduszy na konserwację dróg w budżecie Państwa i samorządów grubość nawierzchni naszych dróg państwowych i samorządowych spada poniżej dopuszczalnego minimum.

Z wyczerpującego artykułu na powyższy temat, drukowanego w czasopiśmie „Samorząd”¹⁾, dowiadujemy się, że już w chwili obecnej 22% dróg bitych samorządowych, czyli ok. 5 800 km, należy zaliczyć do zrujnowanych, gdyż grubość nawierzchni na tych drogach wynosi 0 ÷ 7 cm, co wobec braku koniecznego podkładu grozi tym, że przy drobnym zwiększeniu intensywności ruchu lub dłuższych nie sprzyjających warunkach atmosferycznych szosy te mogą w sposób nagły zamienić się na nieprzejezdne drogi gruntowe. Poza tymi drogami, które stoją już u kresu swej służby, autor artykułu naliczył dalsze 20%, a więc 5 300 km dróg samorządowych bez podkładu z nawierzchnią grub. 7 ÷ 10 cm, które czeka już w najbliższej przyszłości los poprzednich, o ile nie będą przedsięwzięte natychmiastowe środki zaradcze w postaci kapitalnego remontu.

Opierając się na obecnych danych o średnich grubościach nawierzchni dróg samorządowych, autor na podstawie zupełnie prawdopodobnych obliczeń dochodzi do wniosku, że w razie dalszych zaniedbań konserwacyjnych już w latach 1940 ÷ 1941 ok. 60% tych dróg, nie posiadających podkładu kamiennego, czyli przeszło 17 000 km, zakończy swą służbę dla kraju. Drogi te albo muszą wówczas ulec zamknięciu dla ruchu dla ratowania od zupełnej ruiny, albo też zamienią się na wyboiste drogi gruntowe, trudniejsze do przejazdu niż takie gruntówki, które nigdy nawierzchnią pokryte nie były.

Artykuł w „Samorządzie” nie porusza sprawy stanu nawierzchni dróg państwowych, jednak jest rzeczą wiadomą, że również tutaj mamy do czynienia z poważnym ich zużyciem, przekraczającym dopuszczalne normy.

W świetle tych liczb opinie Kongresu nie wydają się zbyt pesymistyczne.

Zaznaczając, że posiadamy wszystko, co jest konieczne do budowy, utrzymania i ulepszenia dróg, gdyż mamy materiały, personel techniczny, wiele wolnych rąk do pracy oraz dobrze zapowiadające

1) Nr 52 z 1937 r.

się przedsiębiorstwa przemysłu drogowego, Kongres drogowy słusznie dopatruje się przyczyn tego nad wyraz niepomysłnego stanu sieci drogowej w szczupłości środków finansowych, jakie mogły być przeznaczone przez Państwo i samorządy na cele drogowe. Tak było bowiem rzeczywiście i tak jest nawet obecnie — jeśli zważyć, że nasze wydatki drogowe państwowe i samorządowe nie przekroczyły nigdy zł 160 miln. rocznie, a były i takie lata, że spadały do zł 55 miln. rocznie. Ostatnio wydatki te trzymają się mniej więcej na poziomie zł 135 miln. rocznie, jeśli liczyć wszystkie możliwości do osiągnięcia źródła finansowania robót.

Wydatkowane w ostatnich latach sumy stanowią zaledwie $\frac{1}{3}$ potrzebnych zasadniczo na cele drogowe kredytów, jeśli odliczyć od tych sum kwoty, idące na spłatę zadłużeń Państw. Funduszu Drogowego. Potrzebne bowiem środki na prowadzenie racjonalnej gospodarki na drogach państwowych i samorządowych Kongres określił w opracowanym przez siebie programie robót na ok. zł 340 miln. średnio rocznie.

Wspomniany program, opracowany przez Kongres, wykazuje tak znaczne potrzeby finansowe gospodarki drogowej — mimo tego, że — licząc się z naszymi możliwościami finansowymi — rozłożono jego realizację na długi okres 30 lat. Program jest oparty na założeniach w pierwszym rzędzie niezbędnej konserwacji dróg bitych celem doprowadzenia ich do należytego stanu technicznego w ciągu najbliższych 10 lat. Następnie, wysuwa on postulat podwojenia w ciągu 30 lat gęstości sieci dróg bitych przez zbudowanie 64 000 km nowych dróg oraz postulat dostosowania do potrzeb ruchu samochodowego i zaopatrzenia w ulepszone nawierzchnie blisko 41 000 km dróg państwowych i ważniejszych samorządowych.

Jeżeli idzie o drogi gminne, to oprócz zbudowania 40 000 km nowych dróg bitych tej kategorii, która to ilość znajduje się w podanej powyżej ilości 64 000 km nowych dróg, przeznaczonych do budowy — program przewiduje przebudowę i wzmocnienie za pomocą żwirowania i innymi sposobami dalszych 60 000 km dróg gminnych oraz należyłą ich konserwację.

Z zakresu budowy mostów program ustala, że w ciągu 30-lecia powinno być zbudowanych 38 000 m mostów stałych oraz 136 000 m mostów drewnianych.

Wreszcie, program przewiduje budowę 4 000 + 6 000 km dróg samochodowych (autodróg) dla połączenia najważniejszych ośrodków kraju między sobą oraz z głównymi centrami krajów sąsiednich. Uchwały Kongresu w sprawie budowy autodróg stwierdzają, że już obecnie należy przystąpić do ustalenia ich sieci i kolejności budowy, biorąc pod uwagę tak względy gospodarcze jak i obronne oraz konieczność szarmonizowania sieci polskiej z drogami samochodowymi w państwach zagranicznych. Jednocześnie Kongres wzywa do opracowania warunków technicznych dla autodróg i do przygotowania projektów poszczególnych tras.

Terminu rozpoczęcia budowy dróg samochodowych Kongres nie ustala, w każdym razie stwierdza, że po opracowaniu projektów należy przystąpić, o ile się to okaże celowe z punktu widzenia rentowności, do budowy poszczególnych arteryj pod warunkiem, aby to nie uszczupliło środków na inne niezbędne potrzeby drogowe.

Te uchwały świadczą, że Kongres docenił wagę zagadnienia budowy tych arteryj, zapewniających wyłącznie racjonalne, pełne i bezpieczne wykorzystanie samochodu dla celów przewozowych. Należy się cieszyć, że postulaty, dotyczące autodróg, zostały wypowiedziane już obecnie, choć w sposób oględny, gdyż zapomnienie o autodrogach w nawale innych gorszych kłopotów może znowu doprowadzić do zupełnego zdystansowania Polski pod tym względem przez kraje zachodnio-europejskie.

W związku z zaprojektowanym długoletnim programem robót drogowych Kongres stwierdził, że jego realizacja wymagać będzie dużej ilości robocizny pośredniej i bezpośredniej, co ze względu na znaczną podaż rąk roboczych na rynku pracy będzie zjawiskiem niezwykle korzystnym. Zastanawiając się dalej nad sprawą personelu technicznego, potrzebnego do wykonania programu, Kongres doszedł do wniosku, że ta liczba inżynierów i techników, jaka obecnie kończy studia, nie jest wystarczająca do wykonania zadań programowych, toteż należałoby zawczasu pomyśleć o konieczności bądź zwiększenia liczby szkół technicznych, bądź też rozszerzenia istniejących.

Z drugiej strony trzeba zachęcić młodzież do poświęcenia się studiom technicznym — przez zapewnienie odpowiednich warunków materialnych i moralnych dla inżynierów i techników, oraz dbać o to, aby inżynierowie drogowi mieli możliwość korzystania z doświadczeń zagranicy przy budowie i ulepszaniu dróg — przez żywszy niż dotychczas kontakt z techniką zagraniczną.

Dalsze wnioski Kongresu, w opracowaniu sekcji II, dotyczą już przeważnie spraw czysto technicznych. Kongres wypowiada się w nich co do wartości poszczególnych rodzajów nawierzchni i materiałów drogowych, stwierdzając, między innymi, że należy dążyć do wykorzystania przy robotach drogowych wszystkich nadających się do tego celu materiałów krajowych, a więc zarówno cementu jak i asfaltu oraz smół drogowych. Kongres powziął ważną uchwałę, wypowiadającą się za uznaniem przemysłu materiałów drogowych, zwłaszcza zaś przemysłu, wytwarzającego cement i bitumy, za przemysł, służący obronie kraju. Z tego powodu rozbudowa tego przemysłu powinna być przewidziana na terenach powstającego centralnego okręgu przemysłowego.

W dalszym ciągu wniosków sekcji II, zaaprobowanych przez Kongres, omówione zostały zagadnienia motoryzacyjne — ze stwierdzeniem na wstępie wielkiego znaczenia motoryzacji transportu drogowego dla życia gospodarczego i obronności kraju oraz konieczności wszechstronnego poparcia jej rozwoju. W tym zakresie Kongres uznał, że dotychczasowa polityka władz powinna być kontynuowana i pogłębiona w taki sposób, aby jak najszerze warstwy społeczeństwa mogły korzystać z samochodów. W tym celu jest konieczne dalsze obniżenie cen samochodów — tak w sposób bezpośredni, jak i pośredni — przez wydatne rozszerzenie ulg podatkowych dla nabywców nowych wozów. Ulgi te powinny być przyznawane nie jednokrotnie, jak obecnie, ale wielokrotnie, a nadto powinny objąć samochody również droższe od zł 12 tys. przy uwzględnianiu w obliczaniu ulg tylko kwoty zł 12 tys. Należałoby obniżyć również koszty eksploatacji samochodów przez szybką poprawę stanu dróg, obniżenie cen materiałów pędnych, potrącanie wszystkim automobilistom od dochodów do opodat-

kowania kosztów eksploatacji samochodu oraz obniżenie kosztów garażowania, napraw i obsługi.

Na wniosek przedstawicieli przedsiębiorstw transportowych Kongres wypowiedział się za wprowadzeniem na rynek samochodów ciężarowych względnie ciągników, tanich w eksploatacji i posiadających nośność powyżej 4 t, gdyż tylko ten rodzaj pojazdów mechanicznych zapewnić może racjonalną kalkulację kosztów przewozu towarów.

W dziedzinie więc motoryzacji Kongres, jak widać, wskazał właściwie na konieczność dalszego rozwijania tego, co się stosuje dotychczas dla poparcia jej rozwoju, ale w sposób może bardziej zdecydowany. Skutki tej akcji nie są bowiem dotychczas tak duże, jak oczekiwano—mimo że w stosunku do poprzedniego zaniku motoryzacji mogą się wydawać znacznymi. Kongres zachęcał zatem tylko do większej odwagi w stosunku do działań dotychczasowych, do większej dynamiki w rozwoju akcji popierania motoryzacji, której ostatecznym i najważniejszym celem powinno być stworzenie krajowego przemysłu samochodowego.

Stwierdzając, że sprawa motoryzacyjna i drogowa są ze sobą zupełnie ściśle związane, Kongres nie mógł nie wypowiedzieć swego zdania w drugiej dziedzinie z zakresu drogownictwa, która—obok złego stanu dróg—wpływa również hamująco na rozwój motoryzacji transportu. Tą dziedziną jest nasz nie zdyscyplinowany i chaotyczny, a dzięki temu utrudniający korzystanie z samochodów, ruch drogowy. W tym względzie Kongres uznał za konieczne zwiększenie ilości policji drogowej, usprawnienie ściągania grzywien za przekroczenia przepisów ruchu oraz podjęcie umiejętnej akcji propagandowej wśród ludności—celem zapoznania jej z tymi przepisami i przekonania o korzyściach, płynących z ich przestrzegania, jak również celem wytworzenia życzliwego wzajemnego stosunku automobilistów i innych użytkowników dróg.

Ze względu na niszczący wpływ żelaznych obręczy i podków koni na trwałość nawierzchni drogowych, zwłaszcza ulepszonych (bitumicznych), Kongres uznał za wskazane stopniową wymianę obręczy i podków żelaznych na gumowe.

W zakończeniu swych prac z dziedziny motoryzacji i eksploatacji dróg Kongres powziął uchwałę o powołaniu specjalnej komisji, któraby poświęciła się naukowym badaniom transportu drogowego, m. in. przeprowadziła również studia nad kwestią zaopatrzenia kraju w dostateczne ilości własnych materiałów pędnych, lub materiałów zastępczych dla potrzeb zwiększonej motoryzacji transportu.

Wnioski sekcji II Kongresu stanowiły podstawę dla uchwał sekcji I, zajmującej się zagadnieniami finansowania gospodarki drogowej. Sekcja ta, powołując się na opinię, wyrażoną przez sekcję II, o stanie naszych dróg oraz na opracowany przez nią długoletni program robót drogowych, przedstawiła na plenum Kongresu szereg wniosków, które mają na celu doraźną poprawę finansów drogowych. Wnioski te domagają się w pierwszym rzędzie, aby Skarb Państwa ponosił z ogólnych dochodów wszelkie wydatki, związane z gospodarką na drogach państwowych, i aby potrzeby tych dróg, jak również subwencje na cele drogowe dla związków samorządowych—były uwzględniane w budżecie w takim samym stopniu jak inne szczególnie ważne potrzeby państwowe.

Dla zwiększenia środków samorządowych na cele drogowe Kongres uznał, że nie należy krępować

samorządów terytorialnych, działających w ramach swych uprawnień ustawowych, co do wysokości stawek uchwalonych i pobieranych przez nie opłat drogowych i świadczeń w naturze. Dotychczas bowiem władze nadzorcze nie zatwierdzały uchwał tych samorządów, które zwiększały wymiar opłat drogowych ponad pewne ustalone normy, mimo że wymiar ten znajdował się w granicach, dozwolonych ustawą, a opłaty drogowe są najbardziej popularnym podatkiem wśród ludności, doceniającej znaczenie dobrych dróg.

Dalej, Kongres wypowiedział się za przyznaniem miastom wydzielonym prawa poboru opłat drogowych pod warunkiem przejęcia przez nie w utrzymanie wszystkich dróg, położonych na ich terenie, oraz za nadaniem gminom prawa zużywania sum, otrzymanych za nieodrobiony szarwark drogowy, nie tylko na zastępcze wykonanie tego szarwarku, jak to jest dotychczas, ale również na inne cele, jednak wyłącznie drogowe.

W poszukiwaniu środków na cele drogowe Kongres zwrócił uwagę na konieczność przekazywania na cele drogowe wszelkich opłat i podatków, wpływających od pojazdów mechanicznych i materiałów pędnych, oraz podkreślił bezwzględną potrzebę przeznaczenia przez Fundusz Pracy większych, niż dotychczas, środków na cele drogowe. W dążeniu zaś nie tylko do zwiększenia dochodów drogowych, ale również zmniejszenia wydatków, pokrywanych z kredytów drogowych, Kongres wysunął wniosek o obniżenie taryf kolejowych na przewozy materiałów drogowych, jak również ceny drzewa, nabywanego w lasach państwowych na cele drogowe. Jednocześnie wypowiedziano się za kredytowaniem należności za przewozy i materiały drzewne.

Uchwalając te wszystkie wnioski, Kongres zdawał sobie sprawę, że nie załatwiają one w sposób dostateczny kwestii finansowania budowy i utrzymania dróg w Polsce—zwłaszcza wobec olbrzymich potrzeb drogowych, które trzeba zaspokoić w najbliższych już latach, jeśli nie chcemy dopuścić do dalszej dewastacji naszych dróg. Dlatego też Kongres uchwalił powołanie specjalnej komisji dla opracowania nowych metod finansowania gospodarki drogowej w Polsce, któreby umożliwiły wykonanie zaproponowanych przez sekcję II wielkich robót drogowych, nie dających się już w żaden sposób odłożyć na dalsze lata. W skład komisji wejdą, na zaproszenie Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych, ekonomiści, znawcy skarbowości, samorządowcy i przedstawiciele zrzeszeń gospodarczych. Komisji tej przekazano do wykorzystania wiele daleko idących wniosków, zgłoszonych przez uczestników Kongresu. Wśród wniosków tych znajdują się projekty powszechnego opodatkowania na cele drogowe, opodatkowania koni, zmiany podstaw wymiaru opłat drogowych od przemysłu i handlu oraz wnioski z referatu Inż. Rychtera pt. „Finanse drogowe”, który był podstawą dyskusji sekcji I Kongresu.

Oprócz wniosków w sprawach finansowania budowy i konserwacji dróg Kongres uchwalił 2 rezolucje, które są dowodem, jak wielką wagę przykładano na Kongresie do tych podstawowych, a zarazem wymagających zdecydowanych rozstrzygnięć spraw. Rezolucje te cytuję tutaj w całości:

1) „IV Polski Kongres Drogowy zwraca się do najwyższych czynników państwowych i ustawodawczych, czynników odpowiedzialnych za obronność

kraju, sfer rządzących i ogółu obywateli z apelem o spowodowanie, aby na gospodarkę drogową znalazły się środki finansowe w takim rozmiarze, który by umożliwił postawienie naszego kraju pod względem drogowym na poziomie, odpowiadającym jego wielkości i historycznym zadaniom”;

2) „IV Polski Kongres Drogowy upoważnia Prezydium Kongresu, aby łącznie z Prezydium Zarządu Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych wyłoniło delegację do Pana Naczelnego Wodza Sił Zbrojnych, Marszałka Smigłego Rydza, do Pana Premiera oraz do Pana Wicepremiera i Ministra Skarbu, a to celem przedstawienia obecnych potrzeb drogowych i złożenia prośby o zapewnienie środków finansowych, niezbędnych dla zrealizowania programu drogowego”.

Wnioski, przyjęte przez plenum Kongresu w opracowaniu sekcji III, dotyczą organizacji administracji i służby drogowej oraz sposobu wykonywania robót drogowych. W zakresie pierwszego zagadnienia sekcja obradowała nad 5 referatami o prawie jedno-brzmiających tytułach: „Organizacja służby drogowej”, zgłoszonymi przez PP.: Inż. Zubelewicza, Inż. Szczygła, Inż. Likszy, Inż. Geislera i Nizińskiego. Drugi temat był omówiony w referacie Inż. Lebdy: „Budować gospodarczo, czy w drodze przedsiębiorstwa”.

Administracja drogowa w Polsce nie jest zorganizowana w sposób, odpowiadający tym wielkim obowiązkom i zadaniom, jakie na niej spoczywają. Co gorsza, nie jest ona również jednolita, gdyż województwa zachodnie posiadają dotychczas zupełnie inny ustrój administracji drogowej niż reszta kraju.

Niższe instancje (I i II) administracji drogowej są uzależnione całkowicie od odpowiednich władz administracji ogólnej, co sprawia, że brak jest bezpośredniego kontaktu pomiędzy poszczególnymi szczeblami tej administracji, a sprawy czysto techniczne nie zawsze są decydowane w sposób ostateczny przez techników. Inżynier powiatowy jest, jako urzędnik państwowy, zależny pod względem personalnym od Ministerstwa Komunikacji, gdyż jest na jego etacie, jednak pod względem służbowym podlega całkowicie przewodniczącemu wydziału powiatowego (staroście), a cały jego personel pomocniczy jest na etacie samorządu.

Jak słusznie powiedział Prof. Bratro w 1935 r. na Zjeździe Inżynierów Drogowych, inżynier powiatowy, będąc uzależniony od szeregu czynników, musi być nie tylko dobrym inżynierem, ale przede wszystkim wysokiej miary politykiem, aby w splocie tych zależności mógł prowadzić swą pracę ku zadowoleniu wszystkich zwierzchników.

Toteż Kongres Drogowy na fakt ten musiał zwrócić główną uwagę, uchwalając szereg wniosków, zmierzających do zmiany obecnego stanu rzeczy.

Co do władz drogowych III instancji, to Kongres wypowiedział się za tym, aby wchodziły one w skład Ministerstwa Spraw Technicznych, czy nawet dotychczasowego Ministerstwa Komunikacji—pod warunkiem, aby to ostatnie miało władzę nad całością agend technicznych Państwa, a więc obejmowało oprócz dotychczasowych działów również sprawy budowlane oraz sprawy Funduszu Pracy. Ministerstwo takie miałyby w swym składzie specjalny wydział techniczny obrony Państwa, koordynujący współpracę całej służby technicznej dla celów obronnych.

Władze drogowe II instancji powinny wchodzić, zdaniem Kongresu, w skład niezależnych od władz administracji ogólnej dyrekcji technicznych, podlegających bezpośrednio Ministerstwu. Co do władz drogowych I instancji, czyli powiatowych zarządów drogowych, to zarządy te winnyby nadal skupiać w swych rękach całość administracji drogowej na terenie powiatu, a więc zarządzać tak drogami państwowymi, jak i samorządowymi. Jednak w sprawach dróg państwowych miałyby być one organem wykonawczym władzy drogowej II instancji, bezpośrednio od niej zależnych, a w sprawach dróg samorządowych—samodzielnym organem wydziałów powiatowych, podlegającym w sprawach technicznych wyłącznie wyższym fachowym władzom drogowym.

Kongres podkreśla dalej konieczność ujednoczenia zasad organizacyjnych administracji drogowej na terenie całego Państwa, tj. wypowiada się za skasowaniem odrębności w tym względzie ziem zachodnich, oraz podnosi konieczność opracowania szczegółowych instrukcyj, przepisów i norm dla powiatowych zarządów drogowych—celem usprawnienia i uproszczenia ich pracy. Opracowaniem tym powinien się zająć specjalny dział w fachowym departamencie Ministerstwa Komunikacji.

Biorąc pod uwagę, że wyniki pracy organów administracji drogowej zależą wyłącznie od jej fachowego przygotowania, Kongres ustala dalej szczegółowo, jakie wykształcenie i przeszkolenie praktyczne powinni posiadać inżynierowie drogowi I i II instancji, nadzorczy dróg i mostów oraz droźnicy.

Ponieważ gminy, które zajmują się gospodarką na najliczniejszych w naszym kraju drogach gminnych, nie posiadają żadnego personelu fachowego dla prowadzenia robót drogowych, wykonywanych wyłącznie świadczeniami w naturze, przeto Kongres podnosi konieczność ustanowienia stanowisk nadzorców dróg w gminach celem usprawnienia racjonalnego wykorzystania szarwarku.

Dalsze wnioski dotyczą zaopatrzenia służby drogowej w środki lokomocji, jej umundurowania i wyposażenia.

Na tym kończą się uchwały w sprawach organizacji administracji i służby drogowej, które Kongres opracował w sposób szczegółowy i wnikliwy na podstawie opinii fachowców, pracujących w drogownictwie od wielu lat. Wnioski te zmierzają do osiągnięcia sprawnego i racjonalnego funkcjonowania administracji drogowej i usunięcia drugiej—obok finansowej—trudności w realizacji wielkich robót drogowych.

Rozważając, w jaki sposób należy wykonywać roboty drogowe, Kongres wypowiedział się za tym, aby ze względu na oszczędne operowanie funduszami publicznymi wszelkie roboty, zawierające moment ryzyka—czy to ze względów technicznych, czy organizacyjnych lub finansowych—były wykonywane w zasadzie przez przedsiębiorstwo prywatne, oparte na polskim kapitale. Szczególnie do wykonywania przedsiębiorstwom powinny być oddawane roboty przy budowie ulepszonych nawierzchni i roboty przygotowawcze do tej budowy, sposobem zaś gospodarczym należy wykonywać tylko takie roboty, które mogą być wykonane w ramach normalnej działalności danego urzędu.

Wypowiadając się w ten sposób za powierzeniem wielkich robót przedsiębiorstwom, Kongres uznał za konieczne, aby dla zagwarantowania dostatecznych

kwalifikacyj fachowych przedsiębiorców drogowych przemysł drogowy został zaliczony do przemysłu koncesjonowanego. Uchwała ta ma na celu niedopuszczenie do działalności takich przedsiębiorców, którzy nie potrafią wykonywać dziś już bardzo skomplikowanych i trudnych ze względu na nowe typy nawierzchni robót drogowych.

Jednocześnie Kongres zwrócił się z apelem do przedsiębiorstw drogowych w Polsce, aby w dążeniu do osiągnięcia nie tylko własnych korzyści, ale również korzyści charakteru ogólnego, doskonaliły się fachowo i dążyły do obniżenia kosztów robót—odpowiednio do naszych skromnych możliwości finansowych.

PROBLEMY PRZEMYSŁOWE NA KONGRESIE DROGOWYM¹⁾

PRACE Kongresu Drogowego objęły przede wszystkim zagadnienia czysto komunikacyjne, zagadnienia budowy dróg i motoryzacji kraju. Na zasadzie obserwacji—na razie przede wszystkim stosunków zagranicznych—fachowcy podkreślili, że transport zmotoryzowany po drogach bitych zaczyna wyprzedzać inne środki przewozu i lokomocji. Dość znacznie gęsta i dobrze utrzymana sieć dróg bitych, obok linii kolejowych i dróg wodnych, umożliwi przemysłowi dowóz surowców, wymianę półproduktów i wreszcie zbyt gotowych towarów—zarówno w obrocie wewnętrznym, jak i zagranicznym.

Niedostatecznie rozbudowana sieć dróg znacznie podraża przewozy w przemyśle, nie pozwalając nieraz poszczególnym surowcom i produktom w obrębie własnego obszaru celnego skutecznie konkurować ceną z produktami pochodzenia zagranicznego (kaolin, baryt etc.).

Uczestnicy Kongresu, uznając dotychczasowe pozytywne wysiłki Państwa, samorządów i gmin w zakresie budowy dróg, podkreślili jednak zbyt małe ilościowe wyniki tych wysiłków. W dziedzinie budownictwa drogowego zgłoszono obszerny i szczegółowy program na okres 30-letni. Powyższy program obejmuje przede wszystkim: 1) podwojenie obecnej gęstości sieci dróg o nawierzchni twardej do 30 km na 100 km², 2) zaopatrzenie znacznej części ważniejszych arterij w nawierzchnie ulepszone i poprawę stanu dróg gruntowych, 3) budowę szeregu nowych mostów stałych i przebudowę części mostów drewnianych na mosty stałe, 4) staranną konserwację dróg istniejących.

Powyższe postulaty zostały rzeczowo ujęte i szczegółowo obliczone pod względem ilościowym, bilansu materiałowego i pokrycia wydatków w zbiorowym referacie „Tezy programu gospodarki drogowej Polski”, opracowanym przez PP.: Inż. A. Gajkovicza, J. Budzyńskiego i innych. Zestawienie ilościowe i finansowe po zsumowaniu poszczególnych pozycji wygląda następująco:

	Rozmiary robót	Okres lat	Koszt ogólny miln. zł niepodany
Budowa nowych dróg	64 000 km	30	
Przebudowa nawierzchni na drogach:			
a) państwowych i utrzymywanych przez Państwo	16 350 km	20	1 245
b) wojewódzkich i powiatowych	24 375 km	25	1 793
Budowa mostów (stalowe, żelbetowe i drewniane)	162 910 m	25	753

¹⁾ P. artykuł poprzedzający: „IV Polski Kongres Drogowy” (str. 90).

Zgodnie z wnioskiem sekcji III — Kongres uchwalił powołać Komisję Wykonawczą Kongresu, która czuwałaby nad realizacją jego uchwał i składała sprawozdanie z wyników swej pracy. W ten sposób Kongres chciał sobie zapewnić, aby możliwie największa liczba jego wniosków została wprowadzona w życie. To dążenie Kongresu jest całkowicie uzasadnione, wnioski jego bowiem są gruntownie przygotowane, głęboko przemyślane i przepojone troską o jak największe korzyści dla interesu społecznego. Nie należałoby więc dopuścić, aby pozostały bez należytych skutków.

Inż. J. Królikowski

Zestawiony przez autorów bilans materiałów, potrzebnych do wykonania programu drogowego, przedstawia się następująco¹⁾:

	W pierwszym roku	W 10-ym roku	W 20-ym roku
	t y s.	t y s.	t y s.
Materiały kamienne	15 400	18 200	14 400
Klinkier	53	63	88
Cement	130	170	120
Bitum	22	46	105
Drewno	27	47	63
Stal	18	21	15
Ogółem materiały budowlane: ok. 15 650	ok. 18 547	ok. 14 791	
Węgiel	25	40	40

Zużycie poszczególnych materiałów kamiennych, np. w 1 roku robót, kształtowałoby się następująco (w tys. t): kostki kamiennej 110, kamienia płytowego i okrągłego 4 100, krawężników kam. 217, tłucznia 10 200, grysu 240, mączki kamiennej 2½, żwiru 456. W razie realizacji programu specjalnych dróg samochodowych (o łącznej długości 4 000÷6 000 km) zapotrzebowanie dodatkowe wyniosłoby rocznie (w przybliżeniu—w tys. t): cementu—60, grysu—210, żwiru lub tłucznia—744.

Projektowanie zastosowania i ocenę wartości materiałów dokonywano pod hasłem programowym: polskie materiały budowlane na polskie drogi—które to hasło jakościowo i ilościowo może być obecnie w 100% realizowane. Jako najpospolitszy materiał znajduje zastosowanie kamień—zarówno na podłoże, jak dolną i górną (ścieralną) warstwę. Cement jest i powinien być zużywany w dużych ilościach do wzmacniania warstw dolnych i do nawierzchni betonowych, które dobrze znoszą ruch mieszany—konny i mechaniczny. (Z ruchem konnym fachowcy drogowi liczą się poważnie nawet w przyszłości, zwłaszcza w okręgach rolniczych). Z poszczególnych gatunków cementu drogowego normalny portlandzki okazał się lepszy od wysokowartościowego, natomiast cement aluminiowy Alka-Elektro ulegał szybkiemu zniszczeniu²⁾. Kongres specjalnie zaakcentował stosowanie cementu—ze względu na możliwość produkcji tego materiału na całym obszarze Rzeczypospolitej. W stosunku do przemysłu kamieniarskiego Kongres wysunął dezyderat polepszenia jakości produkcji grysów

¹⁾ Zestawienie uległo częściowemu zaokrągleniu i przeliczeniu z m³ i sztuk na tony.

²⁾ P. Inż. St. Dylewski: „Budowa szabrowek cementowych i nawierzchni betonowych w woj. śląskim”, 1938 r., str. 6.

szlachetnych, a w stosunku do przemysłu cementowego—postulat przeprowadzenia obszernych badań nad zagadnieniem skurczu cementów drogowych, co dla techniki drogowej posiada podstawowe znaczenie.

Obszernie omówiono zagadnienie stosowania materiałów bitumicznych—asfaltów i smół drogowych, które znalazły pełne uznanie zarówno przedstawicieli Instytutu Drogowego, jak i Min. Komunikacji. Projektowany program dla dróg państwowych przewiduje w ciągu najbliższych 13 lat budowę 2 215 km dróg bitumicznych i 1 040 betonowych. Drogi państwowe są w dużej mierze przeznaczone do ruchu mechanicznego poza autostradami, których budowa ze względu na specjalnie wysokie koszty jest odsunięta na dalszy okres. Fachowcy stwierdzili, że produkcja drogowych materiałów bitumicznych i budowa odpowiednich nawierzchni (dywaniki, smołobetony etc.) jest już należycie opanowana. Poprzednie niedomagania związane były ze specjalnym charakterem i właściwościami materiałów—asfaltów¹⁾, smół i grysów szlachetnych oraz właściwościami klimatu i sposobem wykonywania robót, przy których początkowo zbyt jednostronnie stosowano normy zagraniczne. Poza smołami i asfaltami Kongres zwrócił uwagę na celowość stosowania do pewnych robót emulsyj bitumicznych szybko- i wolno-strącalnych, stałych i zimowych.

Badania Instytutu Drogowego oraz zainteresowanego przemysłu węglowego i naftowego (Związek Koksowni, „Polmin”, rafinerie: „Karpaty”, „Galicja” etc.) oraz paroletnie próby pozwoliły rozwiązać pomyślnie dość skomplikowane zagadnienia wytwórczości i zastosowania polskich materiałów bitumicznych.

Kongres uznał przemysł, produkujący materiały budowlane drogowe, a zwłaszcza cementy i bitumy, za przemysł, służący sprawom obrony kraju, i wyraził życzenie umieszczenia zakładów, produkujących te materiały, na terenie C. O. P.

Realizacja projektowanego programu drogowego wymagałaby zatrudnienia znacznej liczby fachowców drogowych—we wzrastającej co roku skali: 360 do 2 350 inżynierów drogowych, 1 000 do 9 000 techników, 210 do 270 tys. robotników wykwalifikowanych i niewykwalifikowanych (przy drogach i w kamieniołomach)²⁾.

Kongres wypowiedział się za wykonywaniem robót poważniejszych, o większym ryzyku, przez koncesjonowane przedsiębiorstwa prywatne, oparte na polskim kapitale, a za stosowaniem gospodarczego systemu robót tylko w zakresie robót mniejszych.

Wyprodukowanie i przewóz milionów ton materiałów budowlanych, maszyn i narzędzi drogowych—wywołałyby poważne i trwalsze ożywienie przemysłu i środków komunikacyjnych. Jednocześnie jednak liczyć by się należało ze znacznym wzrostem podatków i danin drogowych, pobieranych przez Państwo, samorządy i gminy w celu pokrycia wydatków, projektowanych w skali zł 400 miln. rocznie, w tym ok. zł 350 miln. gotówką, a ok. zł 50 miln. świadczeniami. Pod adresem przemysłu wysunięto również postulat dobrowolnego zadeklarowania podwyżki przewozowych stawek kolejowych na niektóre produkty przemysłowe, żeby tą drogą umożliwić obniżenie kosztów przewozu materiałów drogowych. Tezy, dotyczące finansowania budownictwa drogowego, nie zostały cał-

kowiecie skryształizowane i będą w dalszym ciągu przedmiotem obrad Komisji Finansowej, do której mają być zaproszeni—obok fachowców drogowych—również i przedstawiciele sfer gospodarczych.

Drugim specjalnym problemem, poruszonym w obradach Kongresu i znajdującym swoje uzewnętrznienie w 8 wnioskach, był kompleks zagadnień motoryzacyjnych, obejmujący nie tylko zagadnienia transportowe i komunikacyjne, ale ponadto zagadnienia przemysłowe, mianowicie przemysłu samochodowego i przemysłów pomocniczych, wytwarzających części składowe samochodów, paliwa, smary itd. Prelegent, P. Inż. R. Herget, wyczerpująco omówił stan motoryzacji kraju, podkreślając jej znaczenie komunikacyjne, gospodarcze, socjalne, turystyczne i obronne, a zarazem porównując ze stosunkami Stanów Zjedn. Am., Anglii, Belgii, Niemiec i Z. S. R. R.

Przemysł samochodowy amerykański w 1936 r. zatrudniał bezpośrednio ok. 5 miln. osób, a w przemyśle pomocniczych—ok. 1 228 tys. osób, zużywając 25% ogólnej krajowej produkcji stali, 23%—żelaza, 80%—kauczuku, 20%—aluminium, poza tym zaś—odpowiednią ilość miedzi, ołowiu, niklu, skóry, szkła itd., oraz dokonując obrotów rocznych na sumę ok. \$ 8 mild. przy 28 milionach zarejestrowanych wozów. W Anglii przemysł samochodowy zatrudniał bezpośrednio 1 150 000 osób, pośrednio—1 287 000, podczas gdy kolejnictwo tylko 670 000 osób. W Belgii w przemyśle samochodowym pracowało 280 tys. osób, gdy w kolejnictwie—poniżej 100 tys. W poszczególnych krajach przeważają odmienne kierunki eksploatacji: w Stanach Zjedn. Am. przesunął on się b. znacznie na korzyść wozów osobowych, w Niemczech i w Z. S. R. R.—samochody osobowe też przeważają, ale ciężarowe są stosowane w dużym stopniu (w Niemczech do 40%, Z. S. R. R. posiada obecnie 400 tys. sztuk samochodów ciężarowych), przy czym nie żywią tam obaw o konkurencję między samochodem i koleją. Fachowcy wypowiedzieli się również za propagowaniem kierunku transportowego w polskiej motoryzacji, przy czym podkreślono konieczność wprowadzenia na rynek wozów (ciągników) o nośności powyżej 4 t, zaopatrzonych w motory Diesla.

Dotychczasowa polityka motoryzacyjna, prowadzona przez czynniki państwowe, znalazła na ogół uznanie wśród uczestników Kongresu—ze względu na realne przesłanki gospodarcze i techniczne możliwości krajowej produkcji samochodów. Referent zajął stanowisko, że motoryzacja kraju może być przeprowadzana w trojaki sposób: 1) przez import wozów—przy zastosowaniu niskich ceł wwozowych, 2) przez integralną krajową produkcję wozów przy wysokiej barierze celnej i państwowych premiach produkcyjnych, 3) przez montaż w kraju importowanych składowych części samochodowych—przy stopniowym przechodzeniu na własną produkcję. Polska zastosowała tę trzecią pośrednią i ostrożną politykę motoryzacyjną, uruchamiając stopniowo montownię i wytwórnię wozów i motorów w Państwowych Zakładach Inżynierii oraz montownię wozów w fabryce „Lilpop, Rau i Loewenstein”. Jednocześnie uruchamia się seryjną produkcję motorów, produkcję części składowych i zamiennych oraz przemysły pomocnicze. W ten sposób zaspokojono krajowe zapotrzebowanie na bardziej pospolite typy wozów, a jednocześnie stopniowo przygotowuje się podstawy do samodzielnej krajowej produkcji samochodów. Utrzymanie własnego przemysłu sa-

¹⁾ Polskie ropy o charakterze przeważnie, parafinowym różnią się od zagranicznych rop asfaltowych.

²⁾ Dane te nie obejmują budowy autostrad.

mochodowego jest rzeczą kosztowną i w specjalnych warunkach gospodarczo nieopłacalną; w myśl powyższych przesłanek np. Belgia po wojnie europejskiej zlikwidowała własną produkcję samochodów, a Austria znacznie ją ograniczyła.

Kongres Drogowy, po wyczerpującej dyskusji, podkreślił szereg problemów, których realizacja (poza zagadnieniami czysto komunikacyjnymi) powinna przyspieszyć tempo krajowej motoryzacji: 1) ułatwienie i usamodzielnienie krajowej produkcji wozów, 2) standaryzacja i obniżenie cen wozów, 3) wydatne obniżenie kosztów materiałów pędnych, 4) zmniejszenie kosztów garażowania w miastach, co łączyłoby się z odpowiednią polityką budowlaną i przemysłową władz (kredyty budowlane, zwolnienie od podatku przemysłowego), 5) rozszerzenie sieci stacji obsługi i nadzoru na drogach publicznych, 6) usprawnienie ruchu i rozszerzenie systemu ulg podatkowych dla posiadaczy samochodów.

Kongres Drogowy był szeroką platformą, na której zetknęli się wszyscy zainteresowani w rozwoju linii komunikacyjnych w Polsce. Dostarczył on nie tylko materiałów informacyjnych i sprawozdawczych z tego, co i jak było zrobione, ale równocześnie opracował realny projekt rozbudowy dróg w najbliższym 30-leciu i obliczył koszty, związane z realizacją tego programu. Kongres pozostawił duży dorobek źródełowych prac, wniosków i rezolucyj do wykorzystania. Komisja Wykonawcza, wyłoniona jako łącznik międzyzjazdowy, zajmie się realizacją prac Kongresu, a Komisja Finansowa—opracowaniem memoriału dla władz państwowych, dotyczącego finansowania budownictwa drogowego. W komisjach tych powinni brać stały udział fachowcy z innych dziedzin, jak również przedstawiciele sfer przemysłowych i handlowych.

Inż. Jan Krzyżkiewicz

KRONIKA GOSPODARCZA

ROZWIĄZANIE 2 MIĘDZYNARODOWYCH POROZUMIENI KARTELOWYCH

Orzeczeniem Pana Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 13 b. m. uległy rozwiązaniu następujące 2 międzynarodowe porozumienia kartelowe:

1.—Umowa „Towarzystwa Fabryki Wyrobów Azbestowych i Gumowych Leonowit, Sp. Akc.” w Łodzi z austriacką firmą „Semperit—Oesterreichisch—Amerikanische Gummiwerke, Aktiengesellschaft” w Wiedniu, zawarta dn. 24/XI 1934 r. na czas nieokreślony.

Na zasadzie tej umowy zobowiązała się firma wiedeńska do nieruchomiania produkcji wyrobów azbestowych (azbestowo-kauuczukowych i płyt ilowych) w Polsce w swej filii, istniejącej w Krakowie pod firmą „Semperit, Polskie Zakłady Gumowe, S. A.”—w zamian za co S. A. „Leonowit” zobowiązała się wypłacać firmie wiedeńskiej przez cały czas trwania tego układu zł 20 tys. rocznie.

Krakowska S. A. „Semperit” była poza tym zobowiązana w myśl tego układu do pokrywania całego własnego zapotrzebowania na wyroby azbestowe wyłącznie w firmie S. A. „Leonowit”, która ze swej strony zobowiązała się dostarczać te wyroby firmie „Semperit” w Krakowie po cenach o 17% niższych od najniższych cen, pobieranych przez siebie od wszystkich innych swoich najbardziej uprzywilejowanych odbiorców.

Porozumienie to uznano Ministerstwo Przemysłu i Handlu za gospodarczo szkodliwe i zagrażające interesom dobra publicznego, wychodząc z założenia, że skoro zamierzone przez firmę „Semperit” uruchomienie w Polsce nowego zakładu przemysłowego dla produkcji wyrobów azbestowych było inwestycją gospodarczo uzasadnioną—porozumienie kartelowe, które tę nową inwestycję udaremniło, spowodowało uszczuplenie rozwoju polskiego przemysłu i przeszkodziło potaniu wyrobów azbestowych w Polsce, jakie byłoby niewątpliwie nastąpiło w konsekwencji powstania w Polsce nowej fabryki tych wyrobów. Porozumienie dane było tym szkodliwsze, że łączyło się z wypłatą zł 20 tys. rocznie na rzecz firmy zagranicznej za samo wstrzymanie się przez nią od gospodarczo pożądanej dla Polski inicjatywy.

Jeżeli zaś krajowy aparat produkcyjny wyrobów azbestowych istotnie nie wymagał dalszej rozbudowy, próby firmy „Semperit” założenia i utrzymania w tej gałęzi przemysłu nowej fabryki byłyby musiały

zawieść. Dlatego nie było dostatecznego usprawiedliwienia, aby jakkolwiek z istniejących firm krajowych miała się okupywać przed tego rodzaju chybioną inicjatywą firmy obcej w formie odszkodowania, wypłacanego na jej rzecz za samo nierealizowanie swoich nierentownych pomysłów.

Omawiana umowa tym bardziej zagrażała interesom dobra publicznego, że nie dając w zamian odpowiedniego ekwiwalentu, powodowała coroczne wypłaty pieniężne na rzecz firmy zagranicznej w okresie polityki finansowej Rządu, ograniczającej w interesie utrzymania kursu waluty krajowej wszelkie zagraniczne wypłaty pieniężne do niezbędnego minimum.

2.—Porozumienie „Zrzeszenia Producentów Drożdży” Spółki z ogr. odp. w Warszawie z „Czechosłowackim Związkiem Drożdżowym” w Pradze („Svaz Ceskoslovenských Droždaren Praha”) w sprawie zaniechania importu czechosłowackich drożdży do Polski.

Porozumienie to opierało się pierwotnie na 2 umowach kontrahentów, z których jedna była zawarta w Marienbadzie dn. 11 VII 1931 r., druga—w Wiedniu dn. 20 XII 1932 r., na zasadzie których czechosłowackie fabryki drożdży (prasowanych) zobowiązały się ograniczyć eksport drożdży do Polski do ilości, nie przekraczającej 228 934 kg rocznie. Ilość ta była według umówionego klucza rozdzielona między czechosłowackie fabryki drożdży, zrzeszone w kartelu drożdżowym.

„Zrzeszenie Producentów Drożdży” w Warszawie miało w ciągu 8 dni po upływie każdego miesiąca otrzymywać od czechosłowackiego kartelu drożdżowego dokładne zestawienie, podające, które fabryki czechosłowackie i jakie ilości drożdży eksportowały do Polski, oczywiście w ramach umówionego globalnego kontyngentu 228 934 kg rocznie. W razie przekroczenia tego kontyngentu fabryki czechosłowackie były obowiązane do uiszczenia za pośrednictwem swego kartelu „Zrzeszeniu Producentów Drożdży” w Warszawie kary konwencyjnej, nie podlegającej sądowemu zmniejszeniu, w wysokości Kcz 500 za każde 100 kg ponad umówiony kontyngent. Przekroczenie tego kontyngentu do 240 kg nie ulegało jednak karze i bywało zaliczane do kontyngentu na następny rok.

„Zrzeszenie Producentów Drożdży” w Warszawie zobowiązało się ze swej strony płacić czechosłowackim fabrykom za pośrednictwem ich kartelu tytułem odszkodowania Kcz 1:50 za każdy niewyeksportowany do Polski kilogram drożdży w ramach umówionego kontyngentu.

Odszkodowanie to ulegało odpowiedniej niższe lub wyższe w miarę odpowiednich zmian cen drożdży w Polsce.

Poza tym zobowiązało się „Zrzeszenie Producentów Drożdży” w Warszawie płacić czechosłowackiemu kartelowi drożdżowemu na rzecz czechosłowackich firm, eksportujących drożdże do Polski, bez względu na to, czy osiągnęły one swój kontyngent eksportowy lub nie, tytułem odszkodowania po Kcz 40 000 rocznie przez cały czas trwania porozumienia kartelowego.

Wreszcie, tytułem specjalnego odszkodowania na rzecz 2 czechosłowackich fabryk (Trencin i Libaň), które zgodziły się na ograniczenie swego eksportu drożdży do Polski, zobowiązało się „Zrzeszenie Producentów Drożdży” w Warszawie wypłacać poza wyżej wymienionymi kwotami dalszych Kcz 30 000 rocznie.

Ponadto zobowiązało się „Zrzeszenie Producentów Drożdży” w Warszawie w imieniu własnym i swoich uczestników wstrzymać się całkowicie od eksportu drożdży prasowanych do Czechosłowacji pod rygorem kary konwencyjnej po Kcz 5 za każdy kg drożdży, wywieziony do Czechosłowacji przez jakąkolwiek polską fabrykę drożdży, należąca do polskiego kartelu drożdżowego, tj. do „Zrzeszenia Producentów Drożdży” w Warszawie.

Fabryki czechosłowackie, eksportujące drożdże do Polski, były obowiązane ściśle przestrzegać cen, ustalonych przez czechosłowacki kartel dla rynku zbytu w Polsce. Ustalona była również przez czechosłowacki kartel skala rabatowa, którą agenci, zastępcy i komisjonerzy czechosłowackich fabryk drożdży w Polsce musieli ściśle stosować.

Fabryki czechosłowackie mogły w Polsce oddawać swoje drożdże do sprzedaży tylko tym kupcom, którzy trudnili się sprzedażą drożdży w dn. 1 XII 1927 r. Bezpośrednia dostawa czechosłowackich drożdży dla polskich piekarzy była dozwolona na zasadzie ustalonych przez kartel cen, ale bez jakichkolwiek rabatów, które mogły być udzielane tylko kupcom.

Wszelkie spory, wynikające z powyższego porozumienia, w razie niemożności ich ugodowego załatwienia przez same kartele, rozstrzygał sąd polubowny, z wykluczeniem wszelkiej drogi prawa. Sąd ten składał się z 2 sędziów polubownych, wybieranych po jednym przez polski i czechosłowacki kartel drożdżowy. W razie różnicy zdań sędziowie

polubowni wybierali superarbitra, który decydował, które zdanie (którego sędziego polubownego) jest miarodajne. W razie niemożności porozumienia się co do osoby superarbitra, ustanawiał go Prezes Izby Handlowej w Wiedniu, gdzie też sąd polubowny odbywał stale swe posiedzenia, stosując w swym postępowaniu przepisy austriackiej procedury cywilnej.

Porozumienie powyższe było pierwotnie zawarte na czas do dn. 8/XI 1936 r., poczem je prolongowano na dalszy okres—do dn. 8/XI 1939 r., mianowicie na zasadzie umowy, zawartej w Wiedniu dn. 31/V 1937 r. W tej nowej umowie postanowiono, że w miejsce poprzednio ustalonych wypłat polskiego „Zrzeszenia Producentów Drożdży” na rzecz czechosłowackiego kartelu drożdżowego lub jego uczestników, polski kartel drożdżowy zobowiązuje się płacić czechosłowackiemu kartelowi rocznie Kcz 80 000 lub ich równowartość w złotych polskich. W razie niewykonania tej nowej umowy z dn. 31/V 1937 r. przez polski kartel drożdżowy odżywały w pełni dwie dawne umowy, zawarte w Marienbadzie (dn. 11/VII 1931 r.) i w Wiedniu (dn. 20/XII 1932 r.).

Przedstawione wyżej porozumienie kartelowe, które mogło znaleźć jeszcze jakieś usprawiedliwienie w okresie, w którym nie dość skuteczna ochrona celna umożliwiała import czechosłowackich drożdży do Polski, straciło w każdym razie rację bytu już po dn. 7/III 1934 r., w którym weszła w życie nowa wyższa stawka celna dla drożdży czechosłowackich (zł 110 za 100 kg—zamiast dawnych zł 66,30 za 100 kg). Szanse konkurencji drożdży polskich z czechosłowackimi wyrównały się wtedy całkowicie, a tym samym ustala zupełnie potrzeba jakiegokolwiek dalszej ochrony kartelowej przed niepożądanym importem drożdży czechosłowackich. A już wręcz gospodarczo szkodliwa, zagrażająca interesom dobra publicznego, była kartelowa ochrona przed iluzoryczną groźbą konkurencji, która narażała polski przemysł drożdżowy na roczny haracz, placony firmom czechosłowackim bez żadnego realnego odwzajemnienia się gospodarczego.

Porozumienie powyższe, jako gospodarczo szkodliwe, rozwiązano—tym bardziej, że godziło ono równocześnie w politykę finansową Rządu, zapobiegając wszelkim zbytecznym wypłatom pieniężnym za granicę w obronie waluty krajowej.

P.

AKCJA POMOCY ZIMOWEJ BEZROBOTNYM

POSIEDZENIE SEKCJI ZBIÓRKI PIENIĘŻNEJ

W sali konferencyjnej B. G. K. odbyło się pod przewodnictwem Pana Gen. Dr R. Góreckiego plenarne posiedzenie Sekcji Zbiórki Pieniężnej Ogólnopolskiego Komitetu Pomocy Zimowej. Ze sprawozdania Biura akcji pomocy zimowej bezrobotnym wynika m. in., że zbiórka pieniężna odbywa się normalnie, zgodnie z ustalonymi normami, i że ponadto wpływają ofiary dodatkowe.

W grudniu 1937 r. pomocą zimową objętych zostało 304 455 bezrobotnych żywicieli rodzin oraz 486 174 dzieci, podczas gdy liczby te w grudniu 1936 r. wynosiły: 268 326 żywicieli rodzin i 323 548 dzieci.

Sięgająca coraz głębiej akcja i wzrastające w związku z tym zadania pomocy zimowej nakładają na tę akcję obowiązek najściślejszego dopilnowania powszechności świadczeń, a więc zrealizowania przyjętych przez społeczeństwo zobowiązań, wg. norm, ustalonych dla wszystkich sfer społecznych, co pozwoli wykonać całkowicie plan pomocy zimowej.

Z liczb, przedstawionych na posiedzeniu, wynika, że w wypadku powszechnego dotrzymania zobowiązań akcja pomocy zimowej sprostą swym zadaniom mimo pogłębienia jej działalności i zwiększających się wydatków.

ZAKUP ODZIEŻY

W przeciwieństwie do 1936 r. komitety pomocy zimowej zaniechały zbiórki używanej odzieży dla bezrobotnych. Tego rodzaju odzież musiała być bowiem poddawana gruntownej dezynfekcji, która w wielu

wypadkach, zwłaszcza przy odzieży gorszych gatunków lub bardziej zniszczonej, doprowadzała ją do stanu, nie nadającego się już do użycia. Obecnie więc—zamiast zbiorów odzieży używanej—przystąpiono do zakupów odzieży nowej. Pierwsze duże zakupy poczynił Ogólnopolski Komitet Pomocy Zimowej w związku ze świętami Bożego Narodzenia, w tym też okresie odzież została rozdana.

Ogółem zakupiono: obuwia 26 500 par za cenę zł 235 tys., płaszczy 20 tys. sztuk za cenę zł 235 tys. i 10 tys. sztuk swetrów za cenę zł 26 tys. Razem wydatkowano na te zakupy zł 496 tys.

Materiałów na płaszcze dostarczyły firmy białostockie i bielskie, dodatków—firmy łódzkie. Szyły płaszcze szwalnie spółdzielni „Odzież” w Warszawie oraz szereg organizacji społecznych stolicy.

Hurtowa cena płaszcza wynosiła zł 11,75, pary butów—zł 8,72 i swetra—zł 2,60. Mimo tak niskiej ceny jakość zakupionych materiałów jest zupełnie dobra i to w takim stopniu, iż np. płaszcze, szyte z tego samego materiału, są sprzedawane detalicznie w Warszawie w cenie ok. zł 50 za sztukę.

MILION ZŁOTYCH OD ZAKŁADU UBEZPIECZEŃ SPOŁECZNYCH

Przewodniczącą Wydziału Wykonawczego Ogólnopolskiego Obywatelskiego Komitetu Pomocy Zimowej Bezrobotnym, Pan Minister Kościalkowski, przyjął w dn. 3 b. m. Panów: Komisarza Z. U. S. S. Hubickiego i Dyrektora M. Ponikiewskiego, którzy w imieniu Zakładu Ubezpieczeń Społecznych i 61 ubezpieczalni społecznych złożyli na ręce Pana Ministra zł 1 miln., przeznaczony na akcję pomocy zimowej.

Kwota ta zostanie w pierwszym rządzie przeznaczona na pomoc tym bezrobotnym, którzy przed utratą pracy ubezpieczeni byli w instytucjach ubezpieczeń społecznych.

NALEPKI KONTROLNE

Komitety pomocy zimowej rozesały do właścicieli mieszkań specjalne nalepki, które mają być umieszczane na drzwiach mieszkań jako świa-

dektwo spełnienia obowiązku opodatkowania się na pomoc zimową. Nalepki tego rodzaju będą wysyłane co miesiąc. Różnią się one w rysunku i kolorze.

Obecnie rozsyłana nalepka jest „pokwitowaniem” wpłat, dokonanych w grudniu. W opracowywaniu znajdują się nalepki za styczeń, luty i marzec.

Nalepki styczniowe dostarczone zostaną lokatorom w bieżącym miesiącu.

SPRAWY GOSPODARCZE W IZBACH USTAWODAWCZYCH

SPRAWY GOSPODARCZE W EXPOSÉ

PANA MINISTRA SPRAW ZAGRANICZNYCH

W dn. 10/I b. r. na posiedzeniu Komisji Spraw Zagranicznych Sejmu Pan Minister Spraw Zagranicznych Józef Beck wygłosił exposé o sytuacji zagranicznej Polski w dobie obecnej. W swoim przemówieniu poruszył P. Minister J. Beck również i międzynarodowe zagadnienia gospodarcze, żywo obchodzące Polskę.

Jak wiadomo, na terenie genewskim wysunęliśmy tak bardzo nas interesujące zagadnienia dostępu do surowców oraz emigracyjne, z którymi wiążemy odbudowę międzynarodowych stosunków ekonomicznych i finansowych. Wysunięcie tych spraw pozwoliło na poznanie polskiego punktu widzenia w tych tak ważnych sprawach, a dyskusje i rozmowy na te tematy doprowadziły do poznania, zrozumienia i uznania naszego punktu widzenia.

Na szczególną uwagę na terenie genewskim zasługuje sprawa palestyńska, jako że decyzje w tej sprawie należą do kompetencji Ligi Narodów. Dla nas, oczywiście, sprawa ta przedstawia się jako fragment naszych zainteresowań emigracyjnych, dotyczących zagadnienia emigracji żydowskiej. Polska pragnie szukać rozwiązań dla tych spraw na terenie genewskim, nie pomija i nie pominie jednak żadnej sposobności poza Genewą dla znalezienia zadowalających rozwiązań—czy to w ramach bezpośrednich rozmów z zainteresowanymi państwami, czy też inicjując nową formę pracy zespołowej poza Genewą. Jeśli chodzi o nawiązywanie rozmów bezpośrednich z państwami, posiadającymi tereny, dostępne dla emigracji—to rozmowy nasze oraz wstępne studia w tej dziedzinie okazały się raczej zachęcające. Pan Minister miał tu na myśli rozmowy Polski i Francji, dotyczące otwarcia Madagaskaru dla emigracji z Polski.

RZĄDOWE PROJEKTY USTAW GOSPODARCZYCH

Rząd wniósł projekt ustawy o mieniu byłych niemieckich osób prawnych prawa publicznego, których obszar działania przecięty został granicą państwową. Art. I projektu ustawy głosi, że znajdujące się w Polsce mienie byłych niemieckich osób prawnych prawa publicznego, których obszar działania został przecięty granicą państwową, uznaje się za własność tych polskich osób prawnych prawa publicznego, które pełnią obowiązki publiczno-prawne poprzednich właścicieli, o ile nie rozporządzono tym mieniem inaczej na podstawie umów międzynarodowych. Przy tym, jeżeli nie ma takich osób prawnych—mienie uznaje się za własność Państwa. Do mienia tego zalicza się także udziały w majątku spółek prawa cywilnego lub handlowego oraz wierzytelności od dłużników, których miejsce zamieszkania albo siedziba znajduje się w Polsce. Ponieważ częstokroć ustalenie mienia oraz jego właścicieli następuje z trudnością ze względu na brak danych ewidencyjnych—aktami, które przecinałyby wszelkie ewentualne wątpliwości i spory, są—w myśl projektu ustawy—rozporządzenia właściwych ministrów, wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu. Przepisanie tytułu własności nieruchomości oraz praw rzeczowych na nich następuje na wniosek zainteresowanych lub z urzędu, przy czym wolne jest od wszelkich opłat sądowych. Należy zaznaczyć, że jeżeli na hipotekę, dług gruntowy lub

rentowy wystawiony był list hipoteczny, gruntowy lub rentowy—to sąd zarządzi zamieszczenie w księdze wieczystej wzmianki o unieważnieniu listu i wystawienie na jego miejsce nowego listu. Projekt ustawy uznając, że wszelkie, znajdujące się w Polsce mienie byłych niemieckich osób prawnych prawa publicznego, których obszar działania przecięty został granicą, stanowi własność polskich osób prawnych prawa publicznego—stoi na stanowisku, że wszelkie, sprzeczne z tym uznaniem rozporządzenie powyższym mieniem po dniu zmiany suwerenności państwowej jest nieważne. Od tej zasady ogólnej projekt ustawy przewiduje wyjątek dla tych wypadków, gdy nastąpiło przepisanie tytułu własności w księgach wieczystych bez sprzeciwu ze strony zainteresowanych osób prawa publicznego, które przez to zrzekły się niejako swych praw do tego mienia. Wyjątek również uczyniony jest dla dłużnika w dobrej wierze, który w zaufaniu do ksiąg publicznych uiścił dług do rąk pierwotnego wierzyciela, którego—na podstawie treści ksiąg wieczystych—mógł uważać za uprawnionego.

Rząd wniósł projekt ustawy o ulgach przy regulacji hipotecznej. Na obszarze województw środkowych i wschodnich uregulowanie hipoteki pozostawione jest woli osób zainteresowanych. Z inicjatywy prywatnej mało zakłada się ksiąg hipotecznych. Projekt ustawy zmierza w kierunku ułatwienia zakładania ksiąg hipotecznych dla mniejszej własności rolnej do 50 ha, wychodząc z założenia, że nieposiadanie hipotek ujemnie wpływa na stan finansowo-gospodarczy kraju. Założenie hipotek pociąga za sobą znaczne koszty, oprócz kosztów mierniczego, ponoszone głównie na rzecz Skarbu Państwa. Toteż projekt ustawy zwalnia obszary do 50 ha przy pierwiastkowej regulacji hipotecznej od: 1) opłat sądowych, 2) od opłat stemplowych—dokumenty, potrzebne do pierwiastkowej regulacji hipotecznej, 3) od opłat stemplowych—podania dla uzyskania tych dokumentów, 4) od opłat sądowych i opłaty stemplowej—umowy pożyczki hipotecznej do wysokości zł 500, wychodząc z założenia, że została ona użyta w znacznej części na założenie księgi hipotecznej (termin do 6 miesięcy od założenia księgi hipotecznej). Poza tym zwalnia się zainteresowane obiekty od obowiązku uzyskania zezwolenia władzy skarbowej na pierwiastkową regulację hipoteczną. Ponadto projekt ustawy obniża do minimum opłaty, które wywołują hipotekę uiszczą innym osobom, a więc urzędem stanu cywilnego i urzędem gminnym. Projekt ustawy rozciąga ulgi również na czynności, związane z wydzieleniem nieruchomości do osobnej księgi hipotecznej w wypadku, gdy kilka nieruchomości posiada wspólną hipotekę. Niezależnie od ulg, przewidzianych w projekcie, Ministerstwo Sprawiedliwości przeprowadzi obniżenie opłat, uiszczanych pisarzom hipotecznym, oraz kosztów samej księgi hipotecznej. Dla orientacji można podać, że koszt wywołania hipoteki małej własności rolnej (bez wykonania planu) wynosi obecnie zł 70÷200, a po zastosowaniu zniżek, przewidzianych ustawą, spadnie do zł 28÷100.

PRACE KOMISYJ SEJMU

Komisja Spraw Zagranicznych

Dn. 10 stycznia b. r. odbyło się posiedzenie Komisji Spraw Zagranicznych, na którym Pan Minister Spraw Zagranicznych Józef Beck wygłosił *exposé* o polskiej polityce zagranicznej.

Dn. 12 stycznia b. r. odbyło się posiedzenie Komisji Spraw Zagranicznych, na którym toczyła się dyskusja nad *exposé* Pana Mi-

nistra Spraw Zagranicznych, ogłoszonym w dn. 10/I b. r. Przemawiał Pan Minister J. Beck, udzielając wyjaśnień i odpowiadając na poruszone zagadnienia.

Komisja Zdrowia i Opieki Społecznej

Dn. 11 stycznia b. r. odbyło się posiedzenie Komisji Zdrowia i Opieki Społecznej, na którym zostały częściowo przyjęte i częściowo odrzucone poprawki Senatu do przyjętego przez Sejm w dn. 25/XII 1937 r. projektu ustawy o wykonywaniu zawodu aptekarskiego. Referował Pos. Kasprzykowski.

Komisja Prawnicza

Dn. 11 stycznia b. r. odbyło się posiedzenie Komisji Prawniczej, na którym w sprawozdaniu Pos. Kamińskiego rozpatrywany był projekt ustawy, złożony przez Pos. Kamińskiego w sprawie zmiany ustawy z dn. 28/III 1933 r. o wykupie przez dzierżawców gruntów, zajętych pod budynki, oraz gruntów czynszowych w miastach i miasteczkach na obszarze sądów apelacyjnych w Warszawie, Lublinie i Wilnie. Wobec niespełnienia przez ustawę z dn. 28/III 1933 r. zadania umożliwienia wykupu gruntów drobnym dzierżawcom, a to z powodu zbyt wygórowanej ceny wykupu i trudnych warunków spłat — Komisja stanęła na stanowisku, że jest rzeczą konieczną, aby tak wieczyści czynszownicy, jak i długoletni dzierżawcy parcel budowlanych stali się właścicielami zabudowanych gruntów. Cena wykupu — w myśl projektu ustawy — została obniżona nawet do 70% ceny, ustalonej umownie bądź wyrokiem sądu, przy czym spłaty mogą obejmować okres nawet do 14 lat. Termin zgłaszania się o wykup został przedłużony do końca 1939 r., gdy — zgodnie z obecną ustawą — wygasiał w dn. 29/IV 1938 r. Komisja projekt ustawy przyjęła.

W dalszym ciągu Komisja obradowała nad zmianami, wprowadzonymi przez Senat w dn. 4/I 1938 r. do uchwalonego przez Sejm w dn. 16/XII 1937 r. projektu ustawy w sprawie niektórych wierzytelności hipotecznych. Uchwalono wszystkie poprawki Senatu przyjęte.

Następnie, Komisja obradowała nad zmianami, wprowadzonymi przez Senat do projektu ustawy o ułatwieniach w zaciąganiu pożyczek w listach zastawnych, uchwalając obie poprawki Senatu odrzucić.

W końcu, obradowano nad zmianami, wprowadzonymi przez Senat do projektu ustawy o przedłużeniu obniżenia komornego oraz o zmianie ustawy o ochronie lokatorów. Referował Pos. Gładysz. Po dyskusji Komisja uchwaliła wszystkie poprawki Senatu odrzucić.

Dn. 12/I b. r. odbyło się posiedzenie, na którym Komisja obradowała nad rządowym projektem ustawy — Prawo o ustroju adwokatury.

PRACE KOMISYJ SENATU

Komisja Spraw Zagranicznych

Dn. 11 stycznia b. r. odbyło się posiedzenie Komisji Spraw Zagranicznych Senatu, na którym Komisja przyjęła w referacie Sen. Fudałkowskiego projekt ustawy w sprawie ratyfikacji układu platniczego między Polską i Francją z dn. 22/V 1937 r., oraz — w referacie tegoż Senatora — projekt ustawy w sprawie ratyfikacji traktatu handlowego i nawigacyjnego między Polską i Francją. W dalszym ciągu Sen. Radziwiłł referował projekt ustawy w sprawie ratyfikacji protokołu dodatkowego do konwencji handlowej między Polską i Węgrami z dn. 30/VI 1937 r., przyjęty następnie przez Komisję. W końcu, w referacie Sen. Bnińskiego Komisja przyjęła projekt ustawy w sprawie międzynarodowej umowy, dotyczącej regulowania produkcji i zbytu cukru z dn. 6/V 1937 r.

Komisja Budżetowa

Dn. 11 stycznia b. r. obradowała Komisja Budżetowa. Na tym posiedzeniu Sen. Kawecki referował projekt ustawy o dodatkowym kredycie na 1937/38 r. na pomoc dla gospodarstw rolnych, dotkniętych klęskami żywiołowymi. Poza tym Sen. Sen. Leszczyński, Michałowicz i Algejer referowali 3 projekty ustaw o dodatkowych kredytach na 1937/38 r. Komisja wszystkie 4 projekty ustaw bez zmian w brzmieniu przedłożenia rządowego uchwaliła.

Komisja Komunikacyjna

Dn. 12 stycznia b. r. odbyło się posiedzenie Komisji Komunikacyjnej, na którym Sen. Seib referował rządowy projekt ustawy o budowie normalnotorowej kolei Wieliszew — Nasielsk, Sen. Rydel zaś referował rządowy projekt ustawy o budowie normalnotorowej kolei Szczakowa — Bukowno. Oba te projekty ustaw zostały przez Komisję przyjęte.

Komisja Skarbowa

Dn. 12 stycznia b. r. odbyło się posiedzenie Komisji Skarbowej, na którym Sen. Rydel referował rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o opodatkowaniu piwa. Na tymże posiedzeniu Sen. Heiman-Jarecki referował projekt ustawy o zmianie rozporządzenia Prezydenta Rzplitej o monopolu spirytusowym, opodatkowaniu kwasu octowego i drożdży oraz o sprzedaży napojów alkoholowych. Komisja oba te projekty ustaw przyjęła, wprowadzając do nich zmiany, zmierzające do sprecyzowania upoważnienia Ministra Skarbu do zmiany stawek podatkowych od piwa i drożdży.

GÓRNICCTWO I PRZEMYSŁ HUTNICTWO

WYTWÓRCZOŚĆ HUTNICTWA ŻELAZNEGO W ROKU 1937 przedstawiała się — według danych tymczasowych — jak następuje (w tonach):

	1 9 3 7	Cały rok	
	Listopad	Grudzień	1937 1936
Surówka	67 902	73 250	723 836 584 381
Stal	135 363	127 021	1 450 005 1 144 543
Wytwory walcownicze	88 733	88 971	1 052 339 826 075
Rury żelazne i stalowe	8 104	6 453	96 375 61 422

Jak widać z tego zestawienia, w grudniu w porównaniu z listopadem wzrosła wytwórczość surówki, utrzymała się prawie bez zmiany wytwórczość wyrobów walcowniczych, a produkcja stali i rur uległa zmniejszeniu. W ciągu całego roku 1937 w porównaniu z 1936 r. wszystkie działy produkcji hutniczej wykazują znaczny wzrost.

W szczególności — wytwórczość surówki zwiększyła się w grudniu w porównaniu z listopadem o 7,9% i wyrobów walcowniczych o 0,3%, natomiast produkcja stali zmniejszyła się o 6,1% i rur o 20,4%. W całym roku 1937 w porównaniu z rokiem 1936 wytwórczość surówki wzrosła o 25,6%, stali o 26,7%, wyrobów walcowniczych o 26,2% i rur o 56,9%.

Stan zamówień wewnętrznych, przydzielonych hutom przez Syndykat P. H. Z., przedstawiał się następująco (w tonach):

	1 9 3 7	Cały rok	
	Listopad	Grudzień	1937 1936
Zamówienia rządowe	7 074	52 568	113 866 108 027
„ „ prywatne	18 497	21 868	427 475 266 666
Razem:	25 571	74 436	541 341 374 693

Z powyższego wynika, że w grudniu zwiększyły się w porównaniu z listopadem zamówienia prywatne, a zwłaszcza rządowe. W całym roku 1937 w porównaniu z rokiem 1936 zamówienia rządowe zwiększyły się nieznacznie, a prywatne bardzo poważnie. W szczególności zamówienia rządowe wzrosły o 5,4%, prywatne o 60,3%, a ogólny stan zamówień wzrósł w 1937 r. w stosunku do 1936 r. o 44,5%.

KOPALNICTWO RUD CYNKOWO-OLOWIANYCH W III KWARTAŁE 1937 R. — Wydobyte rudy krajowej w III kwart. 1937 r. wzrosło zarówno w porównaniu z II kwart. tegoż roku, jak i z III kwart. 1936 r. Przywóz rudy cynkowej również zwiększył się nieznacznie w porównaniu z II kwart. 1937 r., a znacznie w stosunku do III kwart. 1936 r. Natomiast wytwórczość tlenku cynku z rudy ubogiej, znajdującej się na zwalach, zmniejszyła się zarówno w porównaniu z II kwart. 1937 r., jak i z III kwart. 1936 r. Ponieważ przywóz rudy ołowianej z Niemiec był w dalszym ciągu całkowicie wstrzymany, a wydobyte rudy krajowej było niewystarczające, huta ołowiu była zmuszona do przywozu tej rudy z krajów zamorskich. Kopalnie „Bolesław” i „Ulisses” w woj. kieleckim w dalszym ciągu były nieczynne.

Wydobyte cynkowo-olowianej masy rudnej — połącznym tylko odrzuceniu kamieni — liczbowo przedstawiało się w sposób następujący:

	Wydobycie ton	Liczba robotników
1936 — przec. mies.	28 788	1 485
I kwart. 1937—przec. mies.	36 303	1 608
II „ „ „ „ „ „	41 292	2 209
Lipiec 1937	45 116	2 269
Sierpień „	43 979	2 254
Wrzesień „	44 404	2 249
III kwart. 1937—przec. mies.	44 166	2 257
III „ 1936 „ „	29 909	1 644
Styczeń ÷ wrzesień 1937 . . .	365 284	—
„ „ 1936	257 486	—

Jak widać z tego zestawienia, przeciętne miesięczne wydobywanie w III kwart. 1937 r. w porównaniu z II kwart. zwiększyło się o 7%, w porównaniu zaś z III kwart. 1936 r. było większe o 47,7%. Porównanie 9-miesięcznego wydobywania w 1937 r. i 1936 r. wykazuje w 1937 r. wzrost o 41,9%. W porównaniu z przeciętnym kwartalnym wydobywaniem w 1937 r. wydobywanie w III kwart. 1937 r. wyniosło 36%, w porównaniu zaś z wydobywaniem w 1929 r.—najlepszym pod względem wydobywania roku po wojnie—46%.

Po wzbogaceniu wydobytych rud otrzymano poniższe ilości rud użytkowych, przygotowanych do wytopienia (w tonach):

	Rudy cynkowe:			Rudy ołowiane:		
	w kawał- kach	w szla- mach	razem	w kawał- kach	w szla- mach	razem
I kwart. 1937	37 780	—	37 780	1 503	—	1 503
II „ „	50 045	1 661	51 706	2 377	—	2 377
III „ „	51 656	1 653	53 309	3 069	—	3 069
Styczeń ÷ wrze- sień 1937	139 481	3 314	142 795	6 949	—	6 949
Styczeń ÷ wrze- sień 1936	109 425	2 861	112 286	4 266	—	4 266

Jak widać z powyższego zestawienia, produkcja użytkowych rud cynkowych była w 9-miesięcznym okresie 1937 r. o 27,2% większa niż w tymże okresie 1936 r., a wydajność użytkowych rud ołowianych w ciągu 9 miesięcy 1937 r. przewyższała także wydajność 1936 r. o 62,8%.

Poza tym ruda cynkowa była wzbogacana pod postacią tlenku cynkowego, który był wytwarzany dla elektrolizy, a częściowo i dla przetopu w piecach mufłowych. Wydajność tlenku cynku wyniosła w III kwart. 1937 r. 7 873 t, co w porównaniu z 8 185 t w II kwart. 1937 r. wykazuje spadek o 3,8%. W porównaniu z III kwart. 1936 r., kiedy wytworzono 7 941 t, wydajność w 1937 r. zmniejszyła się o 0,8%. W okresie 9 miesięcy 1937 r. wytworzono 24 300 t tlenku cynku—wobec 23 982 t w 1936 r., a więc o 1,3% więcej. Przy fabrykacji tlenku cynku zatrudnionych było przeciętnie 270 robotników—wobec 266 w II kwart. 1937 r. i 220 w III kwart. 1936 r.

Czynne były, podobnie jak w poprzedzającym kwartale, jedynie 2 kopalnie—obie na Górnym Śląsku. Kopalnia S. A. Giesche „Orzeł Biały” w III kwart. dała 83,7% całego wydobywania. Kopalnie w województwach kieleckim i krakowskim nie pracowały.

Ogólna liczba robotników, zatrudnionych w kopalniach rud łącznie ze wzbogacaniem i z fabrykacją tlenku, w kwartale sprawozdawczym utrzymywała się mniej więcej na jednakowym poziomie, przy czym przeciętna miesięczna III kwart. 1937 r. była wyższa od przeciętnej miesięcznej II kwart. tegoż roku o 2,2%. W porównaniu z przeciętną miesięczną III kwart. 1936 r. (1 644) wzrost zatrudnienia w 1937 r. wynosi 37,3%.

Przeciętny zarobek robotnika bez potrąceń na dniówkę oraz miesięczny podany jest dla różnych kategorii robotników w poniższym zestawieniu (w zł):

	Sierpień 1937	
	dniówka	miesięcz.
Ogół robotników	8,79	218
Górnicy na dole	12,31	292
Wykwalifikow. na górze	9,76	254
Niewykwalifikowani	7,76	199

Wydajność pracy robotnika w poszczególnych miesiącach 1937 r. podana jest (w tonach miesięcznie i dziennie) w poniższym zestawieniu, przy czym przy obrachunku uwzględnieni zostali tylko robotnicy, zatrudnieni przy wydobywaniu—jednak bez zatrudnionych przy wzbogacaniu rud:

	Liczba robotników	Wydajność: miesięczna	dzienna
Kwiecień	1 612	27,4	1,054
Maj	1 642	22,7	1,032
Czerwiec	1 647	25,8	1,032

Lipiec	1 707	26,4	0,980
Sierpień	1 715	25,7	0,990
Wrzesień	1 706	26,0	1,000

Wydajność robotnika w III kwart. 1937 r. w porównaniu z II kwart. tegoż roku zmniejszyła się o 5%, a w porównaniu z III kwart. 1936 r. utrzymała się prawie na tym samym poziomie.

Przywóz rudy cynkowej i ołowianej w stanie wzbogaconym przedstawiał się—według danych Gł. Urz. Stat.—jak następuje:

	Ruda cynkowa		Ruda ołowiana	
	ton	tys. zł	ton	tys. zł
1936 — przec. mies.	6 084	399	23	9
I kwart. 1937—przec. mies.	4 704	262	46	25
II „ „ „ „ „ „	10 957	1 098	47	26
Lipiec 1937	10 334	1 050	—	—
Sierpień „	12 954	1 326	744	294
Wrzesień „	13 789	1 265	923	640
III kwart. 1937—przec. mies.	12 359	1 214	556	311
III „ 1936 „ „	5 415	340	9	33
Styczeń ÷ wrzesień 1937 . . .	84 062	7 751	1 946	1 087
„ „ 1936	49 023	3 098	125	51

Jak widać z tych liczb, przywóz rudy cynkowej wzrósł w III kwart. 1937 r. w porównaniu z II kwart. tegoż roku o 12,8%, a w porównaniu z III kwart. 1936 r. zwiększył się aż o 128,2%. W okresie 9 miesięcy 1937 r. w porównaniu z tymże okresem 1936 r. przywóz rudy cynkowej był większy o 71,5%. Przywóz rudy ołowianej, który prawie nie istniał w II kwart. 1937 r. i w III kwart. 1936 r., wzrósł bardzo silnie, gdyż w III kwart. 1937 r. przywieziono w porównaniu z II kwart. tegoż roku o 1 083% rudy ołowianej więcej, a w porównaniu z III kwart. 1936 r. nawet o 6 077% więcej. W okresie 9 miesięcy 1937 r. przywóz rudy ołowianej wzrósł w porównaniu z tymże okresem 1936 r. o 1 457%.

HUTNICTWÓ CYNKOWE I OŁOWIANE W III KWARTALE 1937 R.

W III kwart. 1937 r. koniunktura dla cynku i ołowiu była w dalszym ciągu niepomyślna. Rozpoczęty w II kwartale spadek kursu obu tych metali na giełdzie londyńskiej trwał nadal, przy czym kurs cynku spadł z £ 21¹¹/₁₆ w końcu czerwca do £ 19¹/₄ w końcu września, a ołowiu w tymże okresie—z £ 23⁷/₁₆ do £ 19¹/₄. Wobec silniejszego spadku ceny ołowiu niż cynku, kursy obu tych metali w końcu kwartału sprawozdawczego niemal się zrównały. Produkcja cynku utrzymała się mniej więcej na tym samym poziomie, jak również i zbyt. W strukturze zbytu zaszła pewna zmiana, gdyż stosunek między zbytem krajowym i zagranicznym przesunął się na korzyść eksportu. Produkcja blachy cynkowej cokolwiek spadła, natomiast zbyt—zarówno na rynku krajowym, jak i zagranicznym—wykazał poprawę. Wydajność ołowiu zwiększyła się, lecz zbyt jego na rynku krajowym się zmniejszył, a nieznaczny już w II kwart. eksport zanikł zupełnie.

Wskaźniki wydajności w poszczególnych miesiącach w stosunku do przeciętnej miesięcznej 1930 r. (jako maksymalnej wydajności po wojnie), przyjętej za 100, przedstawiały się następująco:

	1937			1936		
	Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Lipiec	Sierpień	Wrzesień
Cynk mufł. i elektrol. 64,5	64,0	61,4	51,6	54,3	55,2	55,2
Blacha cynkowa	68,3	65,6	67,6	109,0	101,2	103,2
Ołów surowy	41,8	43,1	65,7	33,8	43,2	35,3

W liczbach absolutnych wydajność hut cynkowych i ołowianych przedstawiona jest w poniższym zestawieniu (w tonach):

		Kwas siark. 50° Bé		Cynk	Blacha cynk.		Ołów	Minia i glejta
		ton	ton		ton	ton		
a) w województwie krakowskim								
1936 — przec. mies.	2 161	—	—	—	—	—	—	—
I kwart. 1937 — przec. mies.	2 163	—	—	—	—	—	—	—
II kwart. 1937 — przec. mies.	2 215	—	—	—	—	—	—	—
Lipiec 1937	2 135	—	—	—	—	—	—	—
Sierpień „	1 703	—	—	—	—	—	—	—
Wrzesień „	2 025	—	—	—	—	—	—	—
III kwart. 1937 — przec. mies.	1 954	—	—	—	—	—	—	—

III kwart. 1936 — przec.					
mies.	2 189	—	—	—	—
Styczeń ÷ wrzesień 1937	19 017	—	—	—	—
„ „ 1936	19 400	—	—	—	—
b) w województwie śląskim					
1936—przec. mies.	10 694	7 715	1 292	1 252	122
I kwart. 1937 — przec.					
mies.	13 725	8 249	1 297	1 485	135
II kwart. 1937 — przec.					
mies.	15 040	9 086	1 138	1 307	59
Lipiec 1937	15 226	9 369	1 042	1 426	101
Sierpień „	17 178	9 299	1 000	1 470	141
Wrzesień „	16 726	8 924	1 031	2 240	123

III kwart. 1937 — przec.					
mies.	16 377	9 197	1 024	1 712	122
III kwart. 1936 — przec.					
mies.	11 220	7 811	1 595	1 254	163
Styczeń ÷ wrzesień 1937	135 427	79 598	10 378	13 514	947
„ „ 1936	92 556	68 324	10 752	10 352	1 254

c) ogółem w Polsce					
1936—przec. mies.	12 855	7 715	1 292	1 252	122
I kwart. 1937 — przec.					
mies.	15 888	8 249	1 297	1 485	135
II kwart. 1937 — przec.					
mies.	17 262	9 086	1 138	1 307	59
Lipiec 1937	17 361	9 369	1 042	1 426	101
Sierpień „	18 881	9 299	1 000	1 470	141
Wrzesień „	18 751	8 924	1 031	2 240	123

III kwart. 1937 — przec.					
mies.	18 331	9 197	1 024	1 712	122
III kwart. 1936 — przec.					
mies.	13 418	7 811	1 595	1 254	163
Styczeń ÷ wrzesień 1937	154 444	79 598	10 378	13 514	947
„ „ 1936	111 956	68 324	10 752	10 352	1 254

Do liczb wytwórczości cynku, powyżej podanych, włączony jest już również i cynk elektrolityczny, którego wytwórczość wynosiła: w lipcu 1 690 t, w sierpniu 1 540 t i we wrześniu 1 523 t, co daje w III kwart. 1937 r. 4 753 t—wobec 4 708 t w II kwart., stanowi więc zwiększenie produkcji o 1%. W porównaniu z III kwart. 1936 r. (4 788 t) produkcja w III kwart. 1937 r. zmniejszyła się o 0·7%. W okresie 9 miesięcy 1937 r. wytworzono 14 396 t—wobec 14 762 t w tymże okresie 1936 r. (spadek o 2·6%).

Ogólna wytwórczość cynku w III kwart. w porównaniu z II kwart. 1937 r. wykazała wzrost o 1·2%, w porównaniu zaś z III kwart. 1936 r.—o 17·8%. W okresie 9-miesięcznym 1937 r. wytwórczość była większa niż w tymże okresie 1936 r. o 16·5%. Co się tyczy poszczególnych miesięcy—to najwyższy poziom osiągnęła produkcja w lipcu. W całym kwartale sprawozdawczym liczba czynnych pieców wynosiła 58 z 10 224 muflami—wobec 56 pieców z 9 840 muflami w kwietniu i czerwcu i 58 pieców z 10 224 muflami w maju 1937 r. Ogółem przeprowadzono w III kwart. 1937 r. 5 326 pieco-dni—wobec 5 174 pieco-dni w II kwart. tegoż roku. W III kwart. 1936 r. pracowało w lipcu 44 piece z 7 716 muflami, w sierpniu 47 pieców z 8 136 muflami i we wrześniu 48 pieców z 8 424 muflami, dając ogółem 4 205 pieco-dni. Liczby powyższe dają następujące ilości cynku muflowego na 1 pieco-dzień (dobę): w III kwart. 1937 r.—4·29 t, w II kwart. 1937 r.—4·36 t i w III kwart. 1936 r.—4·43 t. Cynk wytwarzany był w III kwart. 1937 r. w 4 hutach i 1 zakładzie elektrolitycznym na Górnym Śląsku; druga elektroliza była nieczynna.

Ogólny zbytn cynku wykazał w III kwart. w porównaniu z II kwart. jedynie nieznaczny wzrost—o 0·9%, a w porównaniu z III kwart. 1936 r.—spadek o 2·8%; na rynku krajowym spadek wyniósł 21%, wzgl. 11%, natomiast w zbytnie za granicę wzrost stanowił 11·6%, wzgl. 0·4%. W okresie 9 miesięcy 1937 r. w porównaniu z tymże okresem 1936 r. ogólny zbytn cynku zmniejszył się jedynie o 0·3%, przy czym zbytn krajowy wzrósł o 1·6%, a wywóz zmniejszył się o 1%. Liczbowo zbytn cynku, łącznie muflowego i elektrolitycznego (bez pyłu cynkowego)—przedstawiał się następująco (w tonach):

Z b y t:			
	w kraju	za granicę	razem
1936—przec. mies.	2 204	5 282	7 486
I kwart. 1937 — przec.			
mies.	2 251	4 915	7 166

II kwart. 1937 — przec.			
mies.	2 539	5 213	7 752
Lipiec 1937	2 070	4 787	6 857
Sierpień „	1 921	7 099	9 020
Wrzesień „	2 019	5 568	7 587
III kwart. 1937 — przec.			
mies.	2 003	5 818	7 821
III kwart. 1936 — przec.			
mies.	2 250	5 794	8 044
Styczeń ÷ wrzesień 1937 .	20 378	48 837	68 215
„ „ 1936 .	19 073	49 333	68 406

Zbytn cynku elektrolitycznego przedstawiał się następująco (w tonach):

Z b y t:			
	w kraju	za granicę	razem
III kwartał 1936	535	5 063	5 598
I kwartał 1937	599	3 889	4 488
II „ „	1 045	3 944	4 989
III „ „	807	3 811	4 618
Styczeń ÷ wrzesień 1937 .	2 451	11 644	14 095
„ „ 1936 .	1 506	13 978	15 484

Jak widać więc, zbytn ogólny cynku elektrolitycznego w III kwart. 1937 r. w porównaniu z II kwart. tegoż roku wykazuje spadek o 7·4%, przy czym zbytn krajowy zmniejszył się o 22·8%, a wywóz—o 3·4%. W porównaniu z III kwart. 1936 r. ogólny zbytn w 1937 r. zmniejszył się o 17·6%, przy czym zbytn krajowy wzrósł o 50·8%, a wywóz spadł o 24·7%. W okresie 9 miesięcy 1937 r. w porównaniu z tymże okresem 1936 r. zbytn ogólny spadł o 9%, przy czym zbytn krajowy wzrósł o 62·8%, a wywóz zmniejszył się o 16·7%.

Wytwórczość blachy cynkowej zmniejszyła się w kwartale sprawozdawczym o 10% w porównaniu z II kwart. 1937 r. i o 35·8% w porównaniu z III kwart. 1936 r. Liczby, podane w zestawieniu wytwórczości, obejmują jedynie blachę, wytwarzaną przez walcownie hutnicze. Poza tą ilością samodzielną walcownia w Oświęcimiu wyprodukowała jeszcze w III kwart. 1937 r. 102 t—wobec 200 t w II kwart. tegoż roku i 666 t w III kwart. 1936 r.

Zbytn blachy cynkowej, wytwarzanej w hutach, podaje poniższe zestawienie (w tonach):

Z b y t:			
	w kraju	za granicę	razem
1936 — przec. mies.	722	578	1 300
I kwart. 1937 — przec.			
mies.	616	618	1 234
II kwart. 1937 — przec.			
mies.	498	289	953
Lipiec 1937	1 090	356	1 446
Sierpień „	1 051	218	1 269
Wrzesień „	899	537	1 436
III kwart. 1937 — przec.			
mies.	1 013	370	1 383
III kwart. 1936 — przec.			
mies.	938	630	1 568
Styczeń ÷ wrzesień 1937 .	6 542	3 733	10 275
„ „ 1936 .	6 165	5 009	11 174

Ogólny zbytn blachy cynkowej w III kwart. 1937 r. zwiększył się w porównaniu z II kwart. tegoż roku o 45·1%, przy czym zbytn krajowy wzrósł o 103·4%, a eksport o 4%. W porównaniu z III kwart. 1936 r. zbytn ogólny w kwartale sprawozdawczym był niższy o 11·8%, przy czym zbytn krajowy był większy o 8%, a eksport mniejszy o 41·3%. W okresie 9-miesięcznym 1937 r. w stosunku do tegoż okresu 1936 r. zbytn ogólny zmniejszył się o 8%, przy czym zbytn krajowy zwiększył się o 7·8%, a wywóz spadł o 25·5%.

Ogólny zapas cynku we wszelkich postaciach zwiększył się z 4 486 t w końcu czerwca do 7 470 t w końcu września, tj. o 66·5%.

Kwas siarkowy wytwarzany był w 1 prażelni w Małopolsce i w 4 na Górnym Śląsku; wytwórczość jego w III kwart. 1937 r. była większa niż w II kwart. tegoż roku o 5%, a w porównaniu z III kwart. 1936 r. o 36·6%. W okresie 9-miesięcznym 1937 r. w porównaniu z tymże okresem 1936 r. produkcja kwasu siarkowego była większa o 38%. Udział dzielnic w wytwórczości wynosił: Małopolski 10·7% i Górnego Śląska 89·3%.

Zbyt kwasu siarkowego w kwartale sprawozdawczym miał miejsce wyłącznie na rynku krajowym. Liczbowo zbyt kwasu siarkowego przedstawiał się następująco (w tonach):

	Z b y t:		
	w kraju	za granicę	razem
1936—przec. mies.	11 319	—	11 319
I kwart. 1937 — przec. mies.	14 701	—	14 701
II kwart. 1937 — przec. mies.	16 189	—	16 189
Lipiec 1937	14 648	—	14 648
Sierpień „	16 141	—	16 141
Wrzesień „	18 388	—	18 388
III kwart. 1937 — przec. mies.	16 392	—	16 392
III kwart. 1936 — przec. mies.	10 391	—	10 391
Styczeń ÷ wrzesień 1937	141 846	—	141 846
„ „ 1936	98 509	—	98 509

Zbyt kwasu siarkowego zwiększył się w III kwart. 1937 r. w porównaniu z II kwart. tegoż roku o 1·3% i w porównaniu z III kwart. 1936 r. o 57·7%. W okresie 9 miesięcy sprzedano w 1937 r. o 44% więcej niż w tymże okresie 1936 r.

Zapasy kwasu siarkowego wzrosły z 9 577 t w końcu czerwca do 12 959 t w końcu września, tj. o 35·3%.

Ołów w wytwarzany był w 1 hucie na Górnym Śląsku. Wytwarzano w III kwart. 1937 r. była większa w stosunku do II kwart. tegoż roku o 31%, a w stosunku do III kwart. 1936 r.—o 36·5%. W okresie 9 miesięcy 1937 r. wyprodukowano ołowiu o 30·5% więcej niż w tymże okresie 1936 r.

Zbyt ogólny ołowiu wykazał w III kwart. 1937 r. pewien spadek w stosunku do II kwart. tegoż roku i lekki wzrost w porównaniu z III kwart. 1936 r. Sprzedaż ołowiu odbywała się w kwartale sprawozdawczym wyłącznie na rynku krajowym. Liczbowo zbyt ołowiu przedstawiał się następująco (w tonach):

	Z b y t:		
	w kraju	za granicę	razem
1936—przec. mies.	596	150	746
I kwart. 1937 — przec. mies.	763	25	788
II kwart. 1937 — przec. mies.	781	15	796
Lipiec 1937	742	—	742
Sierpień „	784	—	784
Wrzesień „	551	—	551
III kwart. 1937 — przec. mies.	692	—	692
III kwart. 1936 — przec. mies.	640	77	717
Styczeń ÷ wrzesień 1937	6 710	120	6 830
„ „ 1936	4 778	1 804	6 582

Zbyt ogólny ołowiu w III kwart. 1937 r. obniżył się w stosunku do II kwart. tegoż roku o 13%, przy czym zbyt krajowy zmniejszył się o 11·4%, a wywóz ustał zupełnie. W stosunku do III kwart. 1936 r. zbyt ogólny w kwartale sprawozdawczym zmniejszył się o 3·5%, przy czym zbyt krajowy wzrósł o 8·1%, lecz eksportu nie było. W okresie 9 miesięcy 1937 r. w porównaniu z tymże okresem 1936 r. sprzedano ogółem o 3·8% ołowiu więcej, przy czym zbyt krajowy zwiększył się o 40·4%, a eksport spadł o 93·3%.

Liczba pieców szybowych, czynnych we wszystkich miesiącach III kwartału, wynosiła po 2; przeprowadzono one łącznie w okresie kwartalnym 188 pieco-dni—wobec 2 pieców z 154 pieco-dniami w II kwart. 1937 r. i 2 pieców z 155 pieco-dniami w III kwart. 1936 r. Zapasy ołowiu we wszelkiej postaci wzrosły z 515 t w końcu czerwca do 1 205 t w końcu września, tj. o 114·6%.

Srebra w III kwart. 1937 r. nie wytwarzano. Zbyt krajowy wyniósł w III kwart. 1937 r. 472 kg—wobec 16 kg w II kwart. tegoż roku i 29 kg w III kwart. 1936 r. Wywieziono za granicę 502 kg. Zapasy srebra spadły z 4 101 kg w końcu czerwca do 3 064 kg w końcu września, tj. o 25·3%.

Produkcja minii i glejty zwiększyła się w kwartale sprawozdawczym w porównaniu z II kwart. 1937 r. o 106·8%, lecz w stosunku do III kwart. 1936 r. zmniejszyła się o 25·1%. W okresie 9-miesięcznym 1937 r. w porównaniu z takimże okresem 1936 r. produkcja była mniejsza o 24·5%. Zbyt ogólny minii i glejty wyniósł w III kwart. 360 t—wobec 234 t w II kwart. tegoż roku i 407 t w III kwart. 1936 r., czyli był o 53·8% wyższy, wzgl. o 11·5% niższy. Zbyt krajowy stanowił w III kwart. 1937 r. 339 t i zwiększył się w stosunku do II kwart. tegoż roku o 60% (II kwart. 1937 r.—212 t), lecz zmniejszył się w stosunku do III kwart. 1936 r. (376 t) o 9·8%. Wywóz w III kwart. 1937 r. wyniósł 21 t i był mniejszy od wywozu w II kwart. tegoż roku (22 t) o 4·5% i w III kwart. 1936 r. (31 t)—o 32·2%. W okresie 9 miesięcy 1937 r. w porównaniu z tymże okresem 1936 r. zbyt krajowy zmniejszył się z 1 028 t do 832 t (19·1%), a wywóz z 107 t do 60 t (43·9%).

Liczba robotników w końcu września wynosiła 5 230—wobec 5 176 w końcu czerwca, co daje wzrost w ciągu III kwart. o 1%. Z powyższej liczby—w końcu września w przemyśle cynkowym pracowało 5 018 robotników, a w przemyśle ołowianym—212. W końcu września 1936 r. pracowało 4 377 robotników (w przemyśle cynkowym 4 183 i w ołowianym 194), w okresie rocznym liczba robotników wzrosła zatem o 19·5%.

Przeciętny zarobek robotnika (w zł za 1 dniówkę i miesięcznie) bez potrąceń wyniósł w sierpniu:

	C y n k		O ł ó w	
	dniówka	miesięcz.	dniówka	miesięcz.
Ogółem	10·38	268	10·54	274
Wykwalifik. (wytapiacze)	12·80	357	14·05	466
Niewykwalifikowani	8·45	221	10·00	284

Dostawa materiałów surowych odbywała się normalnie. Ilości, dostarczone hutom cynkowym w III kwart. 1937 r. (w nawiasach—liczby z II kwart.), wynosiły (w tonach): rudy wszelkiej 51 201 (45 383), w czym rudy zagranicznej 27 508 (25 203), koksu i koksiku dla wszystkich celów 8 776 (11 279), glinki ogniotrwałej 8 363 (7 195), w czym zagranicznej było 4 802 (3 589). Spożycie tworzyw w hutach cynkowych wyniosło: rudy cynkowej w piecach wytapiających 36 601 (39 441), tlenku cynku 13 261 (13 993), węgla dla wszystkich potrzeb 100 054 (96 815), koksu i koksiku 10 899 (10 331). Hutnictwo ołowiane w tymże okresie otrzymało (w tonach): rudy ołowianej 5 205 (2 988), w czym zagranicznej było 1 668 (0), wszelkiego rodzaju odpadków ołowiu 4 243 (3 234). Spożycie tworzyw w hucie ołowianej wyniosło: rudy ołowianej 7 255 (6 415), złomu i odpadków ołowiu 2 635 (2 596), węgla 1 752 (1 491) i koksu 873 (807).

Wywóz z wytworów hutnictwa cynkowego i ołowianego przedstawiony jest w poniższym zestawieniu, przy czym ilości podane są według danych Dep. Górn.-Hutn. Min. Przem. i Handlu, wartość zaś—według danych Gł. Urz. Stat. (w tonach i tys. zł):

	Cynk i pył cynkowy	Bla-cha cynkowa	Kwas siarkowy	Ołów	Minia i glejta	Ogólna wartość
1936—przec. mies.	5 628	577	4	150	6	2 528
I kwart. 1937 — przec. mies.	5 243	618	—	20	6	3 017
II kwart. 1937 — przec. mies.	5 719	288	—	15	7	3 115
Lipiec 1937	5 203	356	—	—	15	3 263
Sierpień „	7 703	218	—	—	—	4 360
Wrzesień „	6 164	537	—	—	6	3 768
III kwart. 1937 — przec. mies.	6 357	370	—	—	7	3 797
III kwart. 1936 — przec. mies.	5 975	610	10	77	10	2 617
Styczeń ÷ wrzesień 1937	51 959	3 832	—	105	60	30 524
„ „ 1936	52 530	4 950	51	1 804	107	23 628

Oprócz wyżej wymienionych artykułów, jedna z hut wywodziła również kadm w ogólnej ilości 40·9 t wartości ok. zł 819 tys. W okresie 9-miesięcznym wywieziono 87·5 t kadmu wartości ok. zł 1 514 tys.—wobec 111 t wartości ok. zł 1 190 tys. w tymże okresie 1936 r.

Ogólny wywóz w III kwart. wzrósł w porównaniu z II kwart. pod względem tonażu o 11·7% i pod względem wartości o 21·9%. W okresie 9 miesięcy 1937 r. w porównaniu z tymże okresem 1936 r. wywóz był mniejszy wagowo o 5·8%, a większy wartościowo o 29·2%.

HANDEL

HANDEL ZAGRANICZNY

WYWÓZ MASŁA W ROKU 1937

Wywóz masła w roku kal. 1937 wyniósł 79 767 q, a więc był mniejszy niż w roku 1936 (109 380 q) o 28%. Wywóz masła w 1937 r. charakteryzują następujące liczby (w q)¹⁾:

	1937	1936
Ogółem:	79 767	109 380
Styczeń	6 730	7 385
Luty	3 556	5 957
Marzec	975	5 322
Kwiecień	3 192	5 376
Maj	657	6 384
Czerwiec	10 698	15 328
Lipiec	15 080	13 548
Sierpień	6 832	9 971
Wrzesień	5 188	15 575
Październik	7 922	14 594
Listopad	9 648	6 596
Grudzień	9 289	3 344
Woj. zachodnie	60 342 (75·8%)	78 862 (72%)
Woj. centralne i wschodnie	14 791 (18·5%)	16 069 (15%)
Woj. południowe	4 634 (5·7%)	14 449 (13%)
Centrale spółdzielcze	78 185 (99%)	99 518 (91%)
Inni eksporterzy	685 (1%)	9 862 (9%)
Anglia	54 832 (68·7%)	97 779 (89·4%)
Niemcy	19 349 (24·1%)	6 026 (5·5%)
Palestyna	3 734 (4·8%)	1 337 (1·2%)
Włochy	877 (1·1%)	—
Stany Zjedn.	723 (0·9%)	2 145 (1·9%)
Marokko	10	8
Szwajcaria	1	1 127 (1%)
Czechosłowacja	241	200
Francja	—	307
Portugalia	—	233
Belgia	—	214
Inne kraje	—	12

Przyczyn zmniejszenia się wywozu masła szukać należy nie w brakach organizacyjnych samego eksportu, ale jedynie w zmniejszeniu się produkcji masła i zwiększeniu się spożycia wewnętrznego, a poza tym — częściowo (w pierwszych miesiącach roku sprawozdawczego) — wiązały się one z przejściowym okresem wprowadzania w życie nowych przepisów standaryzacyjnych, opartych o ustawę o mleczarstwie

Na zmniejszenie się produkcji masła miała wpływ duża zwyżka cen pasz treściwych oraz ich brak w początku 1937 r., jak również stosunkowo niewielka zwyżka cen masła na rynku wewnętrznym (większa zwyżka zarysowała się dopiero w II połowie roku sprawozdawczego) i związana z tym nieatrakcyjność produkcji mleka. W równym przynajmniej stopniu, jak podane wyżej przyczyny, wpłynęły na zmniejszenie się produkcji masła nie sprzyjające warunki atmosferyczne oraz opóźnienie sezonu produkcyjnego.

W 1937 r. zmniejszył się znacznie udział w eksporcie masła województw południowych, co spowodowane było specjalnymi warunkami — zarówno produkcyjnymi, jak i konsumcyjnymi w tej części kraju. Duża konsumpcja (miejsowości kuracyjne i wypoczynkowe) tych terenów

przy zmniejszeniu się produkcji — uniemożliwiły, wskutek braku nadwyżek eksportowych, wywóz masła.

Cały niemal eksport (99%) dokonany był w 1937 r. przez centrale handlowe spółdzielni, a tylko w 1% przez innych eksporterów. W 1936 r. procent wywozu, dokonanego przez mleczarnie niezrzeszone, bądź też przez handel prywatny, wynosił jeszcze 9%. Spadek udziału w wywozie mleczarni, eksportujących masło własnej produkcji, oraz handlu prywatnego tłumaczy się nowymi wymaganiami, stawianymi eksporterom masła, wskutek czego szereg eksporterów został z eksportu wyeliminowanych; liczba „innych” eksporterów z 6 w 1936 r. spadła w okresie sprawozdawczym do 1.

Zasiąg wywozu masła uległ w 1937 r. zwężeniu, mianowicie wskutek tego, iż — jak już wspomniano — rozporządzaliśmy w ub. r. dużo mniejszymi kwotami wywozowymi. Trzeba więc było przede wszystkim obsłużyć rynek angielski, jako najpoważniejszego naszego odbiorcę, oraz rynek niemiecki, gdzie trzeba było wykorzystać przyznane nam kontyngenty. W liczbie absolutnej i procentowo wzrósł w 1937 r. wywóz masła na rynek niemiecki i palestyński — kosztem wywozu na rynek angielski i na te rynki, które na liście importerów masła polskiego w ub. r. już nie figurują.

Od kwietnia ub. r. masło eksportowane dzielimy na standaryzowane i niestandaryzowane¹⁾. Poniższe dane ilustrują wywóz masła — od momentu wprowadzenia wspomnianego podziału:

Województwa	Ogółem		Standaryzowane		Niestandaryzowane	
	q	%	q	%	q	%
Zachodnie	49 644	90	44 743	90	4 901	10
Centralne i wschodnie	14 319	60	8 703	60	5 616	40
Południowe	4 544	4	184	4	4 360	96
Razem:	68 507		53 630		14 877	

Ceny masła na rynku krajowym kształtowały się w okresie roku sprawozdawczego, w porównaniu z rokiem poprzedzającym — następująco (w zł za 1 kg):

	Warszawa krajowe		Poznań eksportowe		krajowe	
	1937	1936	stand.	niestand.	1937	1936
Styczeń	9·95	2·70	—	—	2·85	3·00
Luty	3·15	3·15	—	—	2·85	3·00
Marzec	3·00	2·95	—	—	3·00	2·75
Kwiecień	3·25	2·80	3·05	—	3·05	2·65
Maj	2·60	2·50	2·90	2·60	2·70	2·50
Czerwiec	2·55	2·10	2·90	2·60	2·60	2·35
Lipiec	2·85	2·45	3·00	2·70	2·70	2·45
Sierpień	3·05	2·45	3·00	—	3·00	2·50
Wrzesień	3·20	2·35	3·25	—	3·25	2·45
Październik	2·95	2·70	3·45	3·15	3·30	2·75
Listopad	3·50	3·25	3·65	—	3·45	2·90
Grudzień	2·95	2·55	3·70	—	3·50	2·85

Jak widzimy, ceny masła w I półroczu ub. r. nie odbiegały bardzo od cen z roku poprzedniego, tj. 1936, a dopiero II półrocze ub. r. przyniosło pewną wyraźniejszą zwyżkę notowań.

Ceny, uzyskiwane na rynku angielskim za masła polskie — w zestawieniu z cenami masła duńskiego — przedstawiały się następująco (w sh za cws):

	Masło polskie		Masło duńskie	
	1937	1936	1937	1936
Styczeń	94	90	110	122
Luty	87	87	110	131
Marzec	96	90	122	123
Kwiecień	106	86	115	107
Maj	106	90	108	104
Czerwiec	107	104	114	115

¹⁾ Dane Min. Przem. i Han. według wtórników zaświadczeń zwalniających od cła wywozowego.

¹⁾ P. zesz. 1/1938 — art. „Standaryzacja masła eksportowego”.

Lipiec	103	96	115	117
Sierpień	112	104	132	128
Wrzesień	128	96	140	125
Październik	148	92	160	125
Listopad	109	94	152	119
Grudzień	109	92	146	110

Dane powyższe wskazują na znaczny wzrost cen masła na rynku angielskim w ciągu roku 1937 oraz na gwałtowne załamanie się cen masła polskiego—przy nieznacznym tylko spadku cen masła duńskiego—pođ koniec okresu sprawozdawczego. Zjawisko to wymagałoby odrębnego naświetlenia na szerszym tle. Dlatego go tu bliżej nie omawiamy.

W. L.

KRAJOWE RYNKI TOWAROWE

ZBOŻA I PRZETWORY

— Ruch cen zbóż w okresie 27/XII 1937 r. ÷ 8/I 1938 r. kształtował się następująco (w zł za 100 kg):

	27 ÷ 31/XII	3 ÷ 8/I	Wzrost (+) lub spadek (%) (-)
Pszenica			
Warszawa	29'00	29'37½	+ 1'2
Poznań	26'91½	27'62½	+ 2'6
Lwów	26'92	27'25	+ 1'2
Średnia	27'61	28'08	+ 1'7
Żyto			
Warszawa	23'75	23'75	—
Poznań	21'75½	21'88	+ 0'5
Lwów	22'62½	22'62½	—
Średnia	22'71	22'75	+ 0'17
Owies			
Warszawa	20'50½	20'38	— 0'6
Poznań	20'75	20'75	—
Lwów	20'87½	20'87½	—
Średnia	20'71	20'66½	— 0'2
Jęczmień browarowy			
Warszawa	21'87½	22'00	+ 0'5
Poznań	21'00	21'12½	+ 0'5
Lwów	22'50	22'50	—
Średnia	21'79	21'87	+ 0'3
Jęczmień zwykły			
Warszawa	19'50½	19'63	+ 0'6
Poznań	18'75	19'08	+ 1'7
Lwów	18'87½	18'87½	—
Średnia	19'04	19'19	+ 0'7

—Okres sprawozdawczy (od 3 do 8 stycznia) zaznaczył się wzmocnieniem nastroju dla większości notowań; również i obroty wykazywały tendencję do wzrostu—mimo przypadającego w połowie tygodnia dnia świątecznego. Na giełdzie warszawskiej zwyżkę (w zł na 100 kg) odnotowały następujące zboża i przetwory: wszystkie rodzaje pszenicy 0'50, wszystkie gatunki jęczmienia 0'25, mąka pszenna I gat. 0 ÷ 30% i 0 ÷ 50% 1'00 oraz I gat. 0 ÷ 65% 0'50 oraz otręby pszenne średnie i mialkie z przemiału standardowego 0'50; na giełdzie poznańskiej zyski kursowe kształtowały się następująco (analogicznie): pszenica 0'50, wszystkie gatunki jęczmienia 0'75—z wyjątkiem browarnego, który zyskał 0'25, wszystkie rodzaje I gat. mąki pszennej 0'75 i II gat. 30 ÷ 65% 0'25 oraz otręby pszenne grube i średnie z przemiału standardowego 0'50.

Ogólny obrót na giełdzie warszawskiej w okresie sprawozdawczym wyniósł 5 690 t, w tym 1 774 żyta (dla okresu, poprzedzającego sprawozdawczy, odpowiednie liczby wynosiły: 7 132 i 1 875).

Warszawa.—Ceny hurtowe według ceduły 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 czerwona jara szklista 30'00 ÷ 30'50 (29'50 ÷ 30'00),—jednolita 29'50 ÷ 30'00 (29'00 ÷ 29'50),—zbierana 29'00 ÷ 29'50 (28'50 ÷ 29'00), żyto I standart 693 grl 23'50 ÷ 24'00,—II standart 683 grl bez notowań, jęczmień browarny 21'75 ÷ 22'25 (21'50 ÷ 22'00),—I standart 20'00 ÷ 20'25 (19'75 ÷ 20'00),—II standart 19'50 ÷ 19'75 (19'25 ÷ 19'50),—III standart 19'00 ÷ 19'50 (18'75 ÷ 19'25), owies I standart 21'75 ÷ 22'50,

—eksportowy 478/488 grl bez obrotów,—II standart 20'00 ÷ 20'75 mąka pszenna: I gat. 0 ÷ 30% 46'00 ÷ 48'50 (45'00 ÷ 48'00),—I gat. 0 ÷ 50% 43'00 ÷ 45'50 (42'00 ÷ 45'00),—I gat. 0 ÷ 65% 40'50 ÷ 42'50 (40'00 ÷ 42'00),—II gat. 30 ÷ 65% 34'00 ÷ 36'00,—II gat. A 50 ÷ 65% 30'00 ÷ 33'00,—III gat. 65 ÷ 70% 27'00 ÷ 30'00,—razowa 0 ÷ 95 bez notowań,—pastewna 20'00 ÷ 21'00. mąka żytnia: I gat. 0 ÷ 50% 33'25 ÷ 34'00,—I gat. 0 ÷ 65% 31'00 ÷ 31'50,—II gat. 50 ÷ 65% 24'50 ÷ 25'50,—razowa 0 ÷ 95% 25'75 ÷ 26'50. otręby pszenne grube z przemiału standardowego 17'00 ÷ 17'50,—średnie z przemiału standardowego 15'75 ÷ 16'25 (15'25 ÷ 15'75),—mialkie z przemiału standardowego 15'75 ÷ 16'25 (15'25 ÷ 15'75), otręby żytnie z przemiału standardowego 14'50 ÷ 15'00, otręby jęczmienne 14'00 ÷ 14'50.

Poznań.—Ceny hurtowe według ceduły urzędowej (ostatnie notowania w tygodniu)—w zł za 100 kg parytet dostawa bieżąca (w nawiasach podane są notowania końcowe z okresu, poprzedzającego sprawozdawczy, o ile różnią się od obecnych): pszenica 27'50 ÷ 28'00 (27'00 ÷ 27'50), żyto 21'75 ÷ 22'00, jęczmień 638/650 grl 19'00 ÷ 19'25 (18'25 ÷ 18'50),—673/678 grl 19'25 ÷ 19'75 (18'50 ÷ 19'00),—700/717 grl 20'25 ÷ 20'50 (19'50 ÷ 19'75),—browarny 20'75 ÷ 21'75 (20'50 ÷ 21'50), owies I standart 20'50 ÷ 21'00,—II standart 19'50 ÷ 20'00, mąka wraz z workiem: pszenka I gat. 0 ÷ 30% 48'00 ÷ 48'50 (47'25 ÷ 47'75),—I gat. 0 ÷ 50% 44'00 ÷ 45'50 (43'35 ÷ 43'75),—I gat. A 0 ÷ 65% 42'00 ÷ 42'50 (41'25 ÷ 41'75),—II gat. 20 ÷ 65% 37'50 ÷ 38'00 (37'75 ÷ 38'25),—II gat. A 50 ÷ 65% bez notowań,—III gat. 65 ÷ 70% bez notowań,—razowa 0 ÷ 95% bez notowań,—pastewna bez notowań, mąka żytnia I gat. 0 ÷ 50% 31'25 ÷ 32'25,—I gat. 0 ÷ 65% 29'75 ÷ 30'75,—II gat. 50 ÷ 65% bez notowań,—razowa 0 ÷ 95% bez notowań, otręby pszenne grube z przemiału standardowego 17'00 ÷ 17'25 (16'50 ÷ 16'75),—średnie z przemiału standardowego 15'75 ÷ 16'25 (15'25 ÷ 15'75), otręby żytnie z przemiału standardowego 14'75 ÷ 15'50, otręby jęczmienne 15'00 ÷ 16'00.

RYNEK AKCYJNY

za okres od 3 do 8 stycznia 1938 r.

Okres sprawozdawczy, przypadający na początek roku, przyniósł częściowe osłabienie nastroju, dotychczas jednolitego—oraz nieznaczną redukcję obrotów. Jeśli chodzi o ruch notowań—to akcje Banku Polskiego zamknęły okres sprawozdawczy zyskiem w wysokości zł 2'50, akcje Starachowic—zł 0'25 oraz akcje Tow. Zakładów Żyrardowskich—zł 1'00; poza utrzymanymi kursami akcji: Ostrowca oraz Habermuscha i Schielego—pozostałe akcje odnotowały następujące straty (w zł): Warsz. Tow. Fabryk Cukru—0'25, Warsz. Tow. Kopalń Węgla—0'25, Lilpopa—0'75 oraz Modrzejowa—0'50. Z dniem 3/I 1938 r. akcje Cukrowni „Dobre” są notowane bez kuponu dywidendowego za rok 1936/37 wartości zł 6'00.

Na giełdzie poznańskiej obracano akcjami Banku Polskiego i H. Cegielskiego po kursie zwykłym.

GIEŁDA WARSZAWSKA

	Wartość nominalna (waluta)	Kurs najwyższy	Kurs najniższy	Ostatni kurs w tygodniu
Bank Polski	zł 100	116'00	113'50	115'50
Fabr. Chem. M. Leszczyński i S-ka	zł 100			97'00
Warsz. Tow. Fabryk Cukru	zł 100	36'00	35'75	35'75 -36'00
Warsz. Tow. Kopalń Węgla	zł 100	30'50	30'00	30'50
Lilpop	zł 100	62'00	61'25	61'25
Modrzejów	zł 50	15'00	14'00	14'50
Norblin	zł 100			73'00
Ostrowiec ser. B	zł 100			54'50
Starachowice	zł 100	35'50	34'75	35'00 -35'25
Tow. Zakładów Żyrardowskich	zł 100	60'75	60'25	60'50 -60'75
Habermusch i Schiele	zł 100			49'00

GIEŁDA KRAKOWSKA

Akcje nie były notowane.

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 115'00—114'00 (114'00 — 113'00), H. Cegielski 25'50 (25'50—25'00).

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

PRZEDŁUŻENIE TARYF WYJĄTKOWYCH P. K. P. NA ROK 1938.—Z dniem 1 I 1938 r. wszedł w życie nowy zeszyt taryf wyjątkowych P. K. P. (T. Cz. II 6) na miejsce obowiązującego dotychczas wydania z dn. 15/III 1936 r. (zarządzenie o powyższym ogłoszone zostało w „Dz. Tar. i Zarządz. Kolej” Nr 54/1937, poz. 791).

Nowy zeszyt, zawierający zbiór obowiązujących obecnie taryf wyjątkowych, jest ułożony w sposób przejrzysty według komunikacji i grup towarowych, który to układ ułatwia wydatnie korzystanie z taryf.

Zmiany, jakie zawiera omawiany zeszyt taryf wyjątkowych, w porównaniu z zeszytem, obowiązującym poprzednio—polegają na skreśleniu kilku taryf nieaktualnych, nieżywotnych lub zbędnych z punktu widzenia interesów ogólnogospodarczych oraz interesów kolei.

Jak wiadomo, taryfy wyjątkowe wprowadzane są zwykle na okres przejściowy, ze względu na koniunkturalnych, dla niesienia doraźnej pomocy pewnym gałęziom przemysłu itp. Taryfy te po spełnieniu swych zadań wygasają zwykle automatycznie w zakreszonych z góry terminach, lub też—o ile nie posiadają wyznaczonych z góry terminów ważności—wygasają z końcem roku kalendarzowego, zgodnie z przepisem § 2 postanowień ogólnych o stosowaniu taryf wyjątkowych (T. Cz. II 6).

Przed upływem roku kalendarzowego Ministerstwo Komunikacji poddaje obowiązujące taryfy wyjątkowe ocenie merytorycznej celem ustalenia, które z nich są zbędne i winny być skreślone, które nabrały cech stałości i zasługują na przeniesienie do taryf specjalnych, oraz które wskazane jest przedłużyć poza termin 31/XII—lecz nie na stałe.

Wynikiem takiej oceny, przeprowadzonej z końcem 1937 r., było:

a) przeniesienie do taryf stałych (specjalnych) taryf wyjątkowej wa-1—na przewóz jęczmienia do stacji Rybnik i Szo-

pienice (25% zniżki od klasy zasadniczej A) z przeznaczeniem do przerobienia w słodowni odbiorcy. Taryfa, powyższa stosowana jest w okresie I/IV+1 X;

b) skreślenie: taryf wyj. wa-1 i wa-2—na przewóz w obrocie wewnętrznym spirytusu oczyszczonego i wódek monopolowych, tar. wyj. wd-1—na przewóz w obrocie wewnętrznym włókien i odpadków przedzalnianych w relacjach Częstochowa i Łódź—Rydułtowy, tar. wyj. wa-12—na przewóz żużli Thomasa mielonych w relacji Nowy Bytom Tow.—Strzybnica, tar. wyj. pa-10—na wywóz przez porty kapusty kiszzonej od stacji Brześć, Terespol n/B i Warszawa, tar. wyj. ph-7—na import kostki kamiennej z portów polskiego obszaru celnego, oraz tar. wyj. pm-5—na wywóz szlaki i rajmówki cynkowej przez porty p. o. c.

Większość z skreślonych taryf okazała się nieżywotna wobec braku odpowiednich przewozów, bądź spełniły one swoje zadanie, dla których były utworzone, bądź też w ogóle ze względów od kolei niezależnych rezultatów spodziewanych nie dały, lub też okazały się sprzeczne ze stosowanymi ostatnio wytycznymi polityki gospodarczej.

Ważność pozostałych taryf wyjątkowych w ilości około 80 przedłużono poza dz. 31/XII 1937 r.

Wydanie nowej taryfy stwarza duże udogodnienie zarówno dla personelu kolejowego, jak i dla wszystkich taksatorów prywatnych, spe-dytorów i osób, zajmujących się kalkulacją kosztów transportu. Egzemplarze nowego zeszytu 6 taryfy są do nabycia w Administracji Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4, oraz we wszystkich dyrekcjach okręgowych kolei państwowych. Cena jednego egzemplarza wynosi zł 3.

S. P.

ŻEGLUGA I SPRAWY MORSKIE

USTAWODAWSTWO MORSKIE W ROKU 1937

Wzorem lat ubiegłych¹⁾ podajemy obecnie wykaz szeregu ustaw, rozporządzeń i zarządzeń w zakresie spraw morskich; akty prawodawcze zgrupowane zostały poniżej z podziałem na poszczególne grupy zagadnień.

Bandera

1. Ustawa z dn. 3/III 1937 r. w sprawie zmiany rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 13/XII 1927 r. o godłach i barwach państwowych oraz o oznakach, chorągwiach i pieczęciach („Dz. Ust. R. P.” Nr 17, poz. 111).

Za bezprawne używanie handlowej bandery morskiej ustawa przewiduje karę, nakładaną w drodze administracyjnej, w wysokości aresztu do 3 miesięcy i grzywny do zł 3 000, albo jedną z tych kar.

Granice

2. Obwieszczenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 22/I 1937 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 23/XII 1927 r. o granicach Państwa („Dz. Ust. R. P.” Nr 11, poz. 83).

Wobec zmiany art. 2 rozporządzenia przestało obowiązywać rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 14/IV 1932 r. o dokumentach, upoważniających do przekroczenia granicy („Dz. Ust. R. P.” Nr 57, poz. 548), częściowo zmienione rozporządzeniem z dn. 26/VI 1934 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 62, poz. 525).

3. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 22/I 1937 r., wydane w porozumieniu z Ministrami Skarbu, Sprawiedliwości, Komunikacji oraz Rolnictwa i Ref. Roln. w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzplitej o granicach Państwa („Dz. Ust. R. P.” Nr 12, poz. 84). Rozporządzenie to zmienione zostało rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 1/VII 1937 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 51, poz. 401).

4. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 1/VI 1937 r. o upoważnieniu wojewodów i Komisarza Rządu na m. st. War-

szawę do przyznawania ulg w opłatach paszportowych oraz całkowitego zwalniania od tych opłat („Dz. Ust. R. P.” Nr 42, poz. 334).

Port

5) Ustawa z dn. 29/III 1937 r. o zmianie rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 1/VI 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni („Dz. Ust. R. P.” Nr 27, poz. 190).

Ustawa wprowadziła szereg zasadniczych zmian do rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 1/VI 1927 r. W pierwszym rzędzie rozszerzyła terytorialnie zakres działania rozporządzenia, rozciągając go na obszar całego powiatu morskiego. Dotyczy to w pierwszym rzędzie przypadków wyłączenia — ze względów wyższej użyteczności — na rzecz Skarbu nieruchomości, potrzebnych dla celów rozbudowy przemysłu, związanej z handlem morskim, oraz dla innych celów (art. 5).

Termin obowiązywania ulg dla budowli, położonych w Gdyni (ustawa z dn. 24/III 1933 r. o ulgach dla nowowznoszonych budowli — „Dz. Ust. R. P.” Nr 22, poz. 173) został przedłużony na lat 25 (art. 7).

W zakresie podatków nowela wprowadziła zwolnienie—na wniosek Ministra Przemysłu i Handlu—do roku 1945 od części podatku przemysłowego, przypadającego Skarbowi, przedsiębiorstw, których działalność może przyczynić się do rozwoju miasta i portu Gdyni, o ile przedsiębiorstwa te posiadają oddzielne świadectwa przemysłowe i są wpisane do rejestru. Ze zwolnienia tego korzystają z samego prawa przedsiębiorstwa: żegluga morskiej, przybrzeżnej, ratownictwa, połowów morskich, holownicze, dowozowo-przewozowe w transporcie morskim, budowy i naprawy statków, przetwórczego przemysłu rybnego i szereg innych (art. 8).

W zakresie podatku dochodowego nowela wprowadziła ulgi dla przedsiębiorstw, działających w Gdyni i w pow. morskim, polegające na potrącaniu od dochodu sum, wydatkowanych na inwestycje, poczynione przez te przedsiębiorstwa do roku 1939. Potrącenie może być dokonane—zależnie od woli podatnika—z dochodu roku operacyjnego, w którym inwestycję dokonano, lub w latach następnych—w okresie 5 lat (art. 9).

¹⁾ P. „Polska Gospodarcza” zes. 11/1936, str. 289, oraz zes. 12/1937, str. 428.

6. Obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 27 VII 1937 r. o zmianie opłat portowych („*Monitor Polski*” Nr 177, poz. 292).

7. Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 6 III 1937 r. w sprawie zmiany zarządzenia z dn. 3 II 1936 r. o utworzeniu Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni („*Monitor Polski*” Nr 59, poz. 86).

8. Zarządzenie Komisarza Demobilizacyjnego dla obszaru woj. pomorskiego, miasta i powiatu Bydgoszcz, miasta i powiatu Inowrocław oraz powiatów szubińskiego i wyrzyckiego – z dn. 30 XII 1936 r. o nadaniu mocy obowiązującej orzeczeniu Komisji Pojedynczo-Rozjemczej w Gdyni z dn. 11 XII 1936 r. o warunkach pracy i płacy w przemyśle rybnym (wędzarnianym i konserwowym) na terenie portu i miasta Wielkiej Gdyni („*Monitor Polski*” Nr 10, poz. 18).

Cło

9. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 22 IV 1937 r., wydane w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Ref. Roln. o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 34, poz. 268). Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 V 1937 r. i obowiązywało do dn. 31 X 1937 r. włącznie. Częściowe zmiany nastąpiły rozporządzeniami Ministra Skarbu: z dn. 13 V 1937 r. („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 41, poz. 325), z dn. 16 VI 1937 r. („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 47, poz. 365), z dn. 22 VII 1937 r. („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 59, poz. 467), z dn. 30 VIII 1937 r. („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 70, poz. 815) i z dn. 30 IX 1937 r. („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 73, poz. 536). Rozporządzenie to zostało zastąpione przez:

10. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 27 X 1937 r., wydane w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 76, poz. 551).

Rozporządzenie zwalnia niektóre towary od cła bądź całkowicie, bądź też ustala cło niższe, wyrażone w procentach cła normalnego. Do rozporządzenia dołączone są jako załączniki 3 wykazy towarów, do których stosują się ulgi celne. W załączniku Nr 1 wymienione są towary, przy przywozie których ulgi otrzymuje się za pozwoleniem Ministra Skarbu i na warunkach, w tym pozwoleniu ustalonych; towary, wymienione w załączniku Nr 2, zwalnia się na podstawie zaświadczenia izby przemysłowo-handlowej, a w załączniku Nr 3 – bez osobnych na to pozwoleń lub zaświadczeń. Minister Skarbu może zarządzić zwrot cła nawet wówczas, gdy strona nie złożyła w terminie podania o przyznanie ulg. Warunki, w jakich może nastąpić zwrot cła, ustala § 6.

Całkowitemu zwolnieniu od cła podlegają towary, wymienione w załączniku Nr 1, a mianowicie: statki morskie, rzeczne i łodzie (poz. 1 154 tar celn.), przedmioty, stanowiące osprzęt i wyposażenie statku, niezbędne do bezpiecznego pływania; inwentarz, konieczny do spełniania przeznaczenia statku, oraz materiały do budowy i naprawy statków, łodzi, ich wyposażenia oraz materiały dla celów rybackich i technicznej obsługi portów morskich, przęda bawelnianna na sieci rybackie itp. Poza tym w załączniku Nr 1 zostały wymienione jako zwolnione od cła: ryby, skorupiaki, mięczaki i ich przetwory, używane do przerobu na mączkę rybną, oraz jako podlegające niższej celnemu (10% cła normalnego) nasiona soi do przerobu na olej do konserw rybnych; ta ostatnia ulga obowiązuje tylko do dn. 28 II 1938 r.

Rozporządzenie obowiązuje do dn. 30 IV 1938 r.

11. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 27 X 1937 r. o zmianie rozporządzenia z dn. 31 I 1935 r. w sprawie zwolnienia od zamknięcia celnego niektórych składów celnych, przeznaczonych do przechowywania pewnego rodzaju towarów („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 80, poz. 578).

Rozporządzenie zmienia § 1 rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 31 I 1935 r. w tym kierunku, że od zamknięcia celnego mogą być zwolnione poszczególne składy celne, przeznaczone do przechowywania: drewna, śledzi solonych, jaj, drobiu, masła, ryżu surowego, nasion i owoców oleistych, kopry, tłuszczów i olejów roślinnych, tłuszczów i olejów ze zwierząt morskich itp. Rozporządzenie ma poważne znaczenie dla Gdyni, gdyż wymienione w nim towary stanowią przedmiot handlu morskiego.

12. Okólnik Ministerstwa Skarbu z dn. 30 XI 1937 r. L. D. IV 28 000/3/37 w sprawie cłenia statków morskich wyjaśnia, że statki morskie, nabyte lub zbudowane za granicą, podlegają oczeniu dopiero po nadejściu ich do portu krajowego. Sam fakt nacjonalizacji statku nie stwarza jeszcze podstawy do poboru cła.

Bezpieczeństwo

13. Ustawa z dn. 7 IV 1937 r. w sprawie zmiany rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 24 XI 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 29, poz. 215).

Ustawa wprowadziła do rozporządzenia z dn. 24 XI 1930 r. zmiany, podyktowane praktycznymi wymaganiami życia. Istotą zmiany jest wprowadzenie nowego systemu dozoru nad bezpieczeństwem statków (inspekcja okrętowa). Ustawa wprowadziła w miejsce dotychczasowej Komisji Inspekcyjnej stanowiska inspektorów okrętowych, przy czym jako novum należy podkreślić wprowadzenie inspektorów kotłowego i elektryka (art. 17), co pozostaje w związku ze stałym powiększaniem się tonażu floty handlowej. Dzięki ustanowieniu inspektora kotłowego zostało umożliwione pełne wykonywanie inspekcji kotłowej oraz skrupięcie wszystkich spraw, dotyczących morskich kotłów parowych, w rękach inspekcji okrętowej. Wskutek tego znowelizowany dekret z 1930 r. stał się podstawą prawną dla dalszego normowania spraw, dotyczących kotłów parowych na morskich statkach handlowych.

Poza tym należy jeszcze podkreślić upoważnienie, jakie daje ustawa władzom administracji morskiej II instancji (Urząd Morski w Gdyni i Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku) do wydawania przepisów technicznych w zakresie bezpieczeństwa statków. Ustawa wprowadziła również szereg dalszych zmian mniej istotnych, mających jednak swoje praktyczne znaczenie dla całokształtu zagadnienia bezpieczeństwa statków morskich.

14. Rozporządzenie Ministra Poczty i Telegrafów z dn. 2 VII 1937 r., wydane w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Handlu, Komunikacji oraz Wyznań Rel. i Oświec. Publ. o świadectwach operatorów radiowych („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 57, poz. 452).

Rozporządzenie ustala przepisy, dotyczące warunków, jakim winni odpowiadać radio-operatorzy, obsługujący stacje pokładowe na statkach powietrznych i na morskich statkach handlowych (§§ 8, 9 i 10); rodzaje świadectw służby radiowej morskiej i lotniczej. Zależnie od rodzaju stacji, rozporządzenie rozróżnia świadectwa: radiotelegrafisty I i II klasy, świadectwa radiotelegrafisty specjalne oraz świadectwa radiofonisty normalne i ograniczone. Dalej rozporządzenie wymienia warunki, wymagane dla ubiegania się o świadectwo, egzaminy, skład komisji egzaminacyjnych itp.

15. Obwieszczenie Ministerstwa Poczty i Telegrafów Nr BP 30 z dn. 1 XII 1937 r. w sprawie programów egzaminów ustnych dla uzyskania świadectw operatorów radiowych („*Monitor Polski*” Nr 296, poz. 465).

16. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 29 VIII 1937 r. w sprawie przepisów o materiałach kotłowych oraz o budowie kotłów parowych („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 65, poz. 499).

Przepisy, zawarte w załączniku do rozporządzenia, nie mają zastosowania do kotłów parowych na statkach wojennych oraz na statkach obcych, znajdujących się w portach i na wodach terytorialnych polskich. Kotły parowe na statkach morskich handlowych do czasu wydania specjalnych przepisów o materiałach i budowie kotłów parowych na tych statkach, mogą być budowane bądź według przepisów, wymienionych w załączniku do rozporządzenia, bądź według przepisów towarzystw klasyfikacyjnych, uznanych w Polsce.

17. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 25 X 1937 r. o upoważnieniu Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni do wydawania szczegółowych przepisów technicznych w zakresie bezpieczeństwa statków morskich („*Dz. Ust. R. P.*” Nr 77, poz. 557). Rozporządzenie zostało wydane na podstawie, znowelizowanego ustawą z dn. 7 IV 1937 r., art. 7 rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 24 XI 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich. Rozporządzenie ma znaczenie tylko formalno-prawne i ma za zadanie uproszczenie procedury przy wydawaniu przepisów technicznych w zakresie bezpieczeństwa statków.

18. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 10/XI 1937 r. o wykonywaniu nadzoru oraz bezpośredniego dozoru nad kotłami parowymi („Dz. Ust. R. P.” Nr 80, poz. 579).

Rozporządzenie wyłącza spod nadzoru władzy przemysłowej II instancji (województwa) oraz spod dozoru Stowarzyszenia Dozoru Kotłów Parowych kotły na statkach handlowych, wymienione w § 1 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 13 II 1924 r. w przedmiocie wykonywania dozoru kotłów parowych na statkach oraz w urzędzeniach portowych („Dz. Ust. R. P.” Nr 16, poz. 173). Nadzór nad kotłami parowymi na statkach handlowych przejął—zgodnie z ustawą z dn. 27 IV 1937 r.—Urząd Morski w Gdyni. Dozór bezpośredni nad kotłami parowymi na statkach wykonuje—zgodnie z cytowaną powyżej ustawą z 1937 r.—inspekcja bezpieczeństwa przez inspektorów okrętowych (art. 17 rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 24 XI 1930 r. w brzmieniu ustawy z dn. 27 IV 1937 r.—„Dz. Ust. R. P.” Nr 29, poz. 169).

Państwowa Szkoła Morska

19. Ustawa z dn. 22 II 1937 r. o Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni („Dz. Ust. R. P.” Nr 16, poz. 103).

Ustawa uregulowała ramowo zagadnienie kształcenia zawodowego kandydatów na oficerów w polskiej marynarce handlowej, dając Państwowej Szkole Morskiej podstawę prawną oraz normując kwestię jej ustroju i typu i ściśle określone kompetencje do regulowania dalszych zagadnień o organizacji tudzież działalności Szkoły. W myśl ustawy, Państwowa Szkoła Morska jest szkołą typu licealnego. Główne kompetencje (nadzór administracyjny i szkolenie zawodowe) należą do Ministra Przemysłu i Handlu, w niektórych razach w porozumieniu z Ministrem Wyznań Rel. i Oświec. Publ., jak np. sprawa nadania statutu, zakres wykształcenia ogólnego i wychowania społeczno-obywatelskiego.

20. Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 12/VII 1937 r. w sprawie zmiany rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 8/XI 1929 r. o zakładach naukowych i egzaminach szkolnych, uprawniających do osiągnięcia stanowiska urzędniczego państwowej służby cywilnej („Dz. Ust. R. P.” Nr 57, poz. 449).

Do zakładów naukowych wyższych w rozumieniu art. 11 ustawy o państwowej służbie cywilnej, upoważniających do zajmowania stanowisk I kategorii, rozporządzenie zalicza m. in. Państwową Szkołę Morską w Gdyni.

21. Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 12/VII 1937 r. w sprawie zmiany rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 19/XII 1933 r. o zasadach zaszerogowania funkcjonariuszy państwowych do grup uposażenia i automatycznego przechodzenia nauczycieli do wyższych grup uposażenia, o dodatkach lokalnych, funkcyjnych i służbowych oraz o umundurowaniu niższych funkcjonariuszy państwowych („Dz. Ust. R. P.” Nr 55, poz. 432) określa wysokość dodatków dla funkcjonariuszy Urzędu Morskiego w Gdyni, zajmujących stanowiska fachowe, oraz dla Dyrektora, Inspektora i profesorów Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

Opieka pracy

22. Ustawa z dn. 14/IV 1937 r. o układach zbiorowych pracy („Dz. Ust. R. P.” Nr 31, poz. 242) ustala warunki, jakim powinny odpowiadać umowy zbiorowe pracy. W zakresie żeglugi ustawa postanawia, że Minister Opieki Społecznej w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu określili w drodze rozporządzeń od jakiego terminu oraz w jakim zakresie przepisy ustawy będą miały zastosowanie do układów zbiorowych pracy członków załóg polskich statków handlowych morskich oraz robotników portowych w portach polskich. Do czasu wydania takiego rozporządzenia pozostają w mocy przepisy dotychczasowe.

23. Rozporządzenia wykonawcze Ministra Opieki Społecznej z dn. 31/V 1937 r. do tej ustawy, ogłoszone w „Dz. Ust. R. P.” Nr 40, poz. 314—320.

24. Jednolity tekst rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 27/X 1933 r. o komisjach rozjemczych do załatwiania zatargów zbiorowych pomiędzy pracodawcami a pracownikami w przemyśle i handlu („Dz. Ust. R. P.” Nr 39/1937, poz. 313).

25. Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dn. 31/V 1937 r., wydane w porozumieniu z Ministrami Sprawiedliwości oraz Przemysłu i Handlu o wykonaniu rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 27/X 1933 r. o komisjach rozjemczych do załatwiania zatargów zbiorowych pomiędzy pracodawcami a pracownikami w przemyśle i handlu („Dz. Ust. R. P.” Nr 40, poz. 321).

Konwencje międzynarodowe

26. Ustawa z dn. 18/III 1937 r. w sprawie ratyfikacji projektów konwencji, przyjętych w dn. 10/VI 1925 r. na VII Sesji Ogólnej Konferencji Międzynarodowej Organizacji Pracy w sprawie: 1) odszkodowania za wypadki przy pracy, i 2) odszkodowania za choroby zawodowe („Dz. Ust. R. P.” Nr 24, poz. 149).

27. Konwencja w sprawie odszkodowania za choroby zawodowe, przyjęta w Genewie w dn. 10/VI 1925 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 86, poz. 619 i 620). Konwencja ta nakłada na członków Międzynarodowej Organizacji Pracy obowiązek zapewnienia ofiarom chorób zawodowych odszkodowania na zasadach ogólnych ustawodawstwa krajowego za wypadki przy pracy. Załączony do art. 2 konwencji wykaz chorób, wymienia choroby zawodowe robotników, zatrudnionych przy wyładunku, załadunku i przewozie towarów (tzw. infection charbonneuse).

28. Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących immunitetów statków państwowych, podpisana w Brukseli w dn. 10/IV 1926 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 2, poz. 17 i 18).

29. Konwencja o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich, podpisana w Brukseli w dn. 25/VIII 1924 r. (Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer)—„Dz. Ust. R. P.” Nr 33, poz. 256 i 257.

Konwencja przyjmuje zasadę odpowiedzialności właściciela statku za zobowiązania i szkody, wynikające z eksploatacji statku—choćby nawet statek nie był eksploatowany bezpośrednio (charter party). Konwencja odróżnia całkowitą odpowiedzialność właściciela, tzn. całym majątkiem, oraz odpowiedzialność, ograniczoną do wysokości jego majątku morskiego (fortune de mer), przez który rozumie: statek, fracht i inne należności, przypadające na rzecz statku. Odpowiedzialność całym majątkiem właściciela statku konwencja ogranicza do przypadków odpowiedzialności za zobowiązanie, wynikające z winy i czynności właściciela statku, umów i czynności, dokonywanych przez kapitana statku na mocy przysługujących mu uprawnień ustawowych poza portem macierzystym dla konserwacji statku lub kontynuowania podróży, i z umów o zaciąg załogi. Za wszystkie inne zobowiązania, powstałe w związku z eksploatacją statku, zarówno z umów jak i z tytułu szkód i strat, wyrządzonych osobom trzecim lub kontrahentowi z umowy, gdy szkoda nie podpada pod umowę o przewóz, dalej z tytułu wydobywania statku, udzielonej pomocy, awaryj wspólnych—właściciel odpowiada do wysokości majątku morskiego.

Poza tym konwencja normuje szereg innych kwestyj, jak: zbieg wiarytelności, kolejność zaspakajania roszczeń, czas i miejsce oszacowania statku itp.

30. Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli w dn. 25/VIII 1924 r. (Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement)—„Dz. Ust. R. P.” Nr 33, poz. 258 i 259.

Konwencja wprowadza jednolitą odpowiedzialność przewoźnika morskiego za ładunek. Odpowiedzialność przewoźnika w ramach przepisów konwencji jest bezwzględna.

Od odpowiedzialności za stan i całość ładunku przewoźnik nie może się zwolnić przez umieszczenie jednostronnych klauzul w konosamencie—o ile ładunek został przyjęty w należyłym stanie, lub o ile nie poczyniono zastrzeżeń co do ewentualnych uszkodzeń towaru względnie opakowania, przed załadunkiem.

Konwencja normuje sposób wystawiania konosamentów, zasady odpowiedzialności i obowiązki przewoźnika, okoliczności, zwalniające przewoźnika z samego prawa od odpowiedzialności za szkody i straty,

wynikłe nie z jego winy, warunki i zastrzeżenia, które mogą być wprowadzone do umowy o przewóz ładunku itp.

31. Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich, podpisana w Brukseli w dn. 10/IV 1926 r. (Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes) — „Dz. Ust. R. P.” Nr 33, poz. 260 i 261.

Konwencja ustala zasady materialne uprzywilejowania niektórych należności, powstałych w obrocie morskim w związku z eksploatacją statków handlowych; stosunek tych należności do wierzytelności z prawem pierwszeństwa, do których zalicza: hipoteki na statkach, mortgage i inne zastawy na statku. Do przywilejów morskich, mających pierwszeństwo przed zarejestrowanymi zastawami na statku (hipoteki itd.) konwencja zalicza należności w następującej kolejności: 1) koszty sądowe, opłaty tonażowe, latarniane, portowe oraz inne tego rodzaju opłaty i podatki publiczne; opłaty pilotowe, koszty nadzoru i konserwacji — od chwili wejścia statku do ostatniego portu; 2) wierzytelności, powstałe z umowy o najem z kapitanem, załogą i innymi osobami, przyjętymi do służby na statku; 3) wynagrodzenia, należne za ratowanie i pomoc, oraz składki w awariach wspólnych; 4) odszkodowania za zderzenia i inne wypadki nawigacyjne oraz za szkody, wyrządzone urządzeniom portowym i drogom nawigacyjnym; odszkodowania pasażerom i załodze za uszkodzenia ciała, odszkodowania za straty i awarie ładunku; 5) wierzytelności z tytułu zawartych przez kapitana umów, dokonywanych poza portem macierzystym na mocy jego ustawowych pełnomocnictw dla rzeczywistych potrzeb konserwacji statku i kontynuowania podróży. Należności te korzystają z przywileju bezwzględnego pierwszeństwa przed innymi należnościami (hipoteki itp.) w kolejności wymienionej i są zaspakajane z majątku morskiego (fortune de mer) właściciela statku, tj. statku, frachtu i należności za przewóz pasażerów oraz przynależności statku i frachtu, nabytych po rozpoczęciu podróży.

Poza tym konwencja reguluje szereg innych kwestyj, jak: szczególne przypadki kolejności zaspakajania przywilejów, wygaśnięcie przywilejów, zasadę ważności zarejestrowanych zastawów na statkach itp.

32. Ustawa z dn. 18/III 1937 r. o zatwierdzeniu zgłoszonych przez Rząd przystąpień do konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów, dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego, oraz do konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów, dotyczących zderzeń, podpisanych w Brukseli w dn. 23/IX 1910 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 25, poz. 162).

33. Protokół, dotyczący odnowienia Konwencji Geodezyjnej Bałtyckiej, zawartej w Helsingforsie w dn. 31/XII 1925 r., podpisany w Helsingforsie w dn. 22/VI 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 69, poz. 515 i 516).

Konwencje, układy i porozumienia (dwustronne)

34. Porozumienie o wzajemnym uznawaniu okrętowych świadectw pomiarowych między Polską i Z. S. R. R., podpisane w Moskwie w dn. 31/III 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 3, poz. 23). Porozumienie ustala, że statki, żeglujące pod banderą stron i posiadające dokumenty pomiarowe, wydane przez właściwe władze krajowe, będą wolne w portach stron od pomiaru tonażu przy obliczaniu opłat portowych i innych należności w portach. Notyfikacja wzajemna porozumienia została dokonana w dn. 4/XII 1936 r., porozumienie weszło w życie z dniem 4/I 1937 r. (oświadczenie rządowe z dn. 31/XII 1936 r. — „Dz. Ust. R. P.” Nr 3, poz. 24; oświadczenie rządowe o przystąpieniu Gdańska z dn. 5/III 1937 r. — „Dz. Ust. R. P.” Nr 18, poz. 120).

35. Porozumienie o opłatach portowych między Polską i Z. S. R. R., podpisane w Moskwie w dn. 31/III 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 3, poz. 25). Porozumienie ustala, że władze portowe w portach stron nie będą pobierały od statków pod banderą stron innych lub wyższych opłat portowych, aniżeli pobierane od statków państwa najbardziej uprzywilejowanego (KNU). Notyfikacja wzajemna dokonana została w dn. 4/XII 1936 r. Porozumienie weszło w życie w dn. 4/I 1937 r. (oświadczenie rządowe z dn. 31/XII 1936 r. — „Dz. Ust. R. P.” Nr 3, poz. 26; oświadczenie rządowe o przystąpieniu Gdańska z dn. 5/III 1937 r. — „Dz. Ust. R. P.” Nr 27, poz. 206).

36. Oświadczenie rządowe z dn. 27/I 1937 r. w sprawie przystąpienia W. M. Gdańska do konwencji handlowej między Polską i Kanadą z dn. 3/VII 1935 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 11, poz. 82).

37. Konwencja handlowa i nawigacyjna między Polską i Czechosłowacją, podpisana w Pradze w dn. 10/II 1934 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 22, poz. 142 i 143). Art. XXVII zawiera klauzule nawigacyjne, ustalające traktowanie statków i ładunków w zakresie opłat portowych, pomierzania tonażu itp.; przyjęta jest zasada wzajemności. Art. XXX zawiera klauzulę gdańską.

38. Ustawa z dn. 18/III 1937 r. o ratyfikacji podpisanego w Warszawie w dn. 12/VIII 1936 r. protokołu dodatkowego do konwencji handlowej i nawigacyjnej między Polską i Czechosłowacją, podpisanej w dn. 10/II 1934 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 25, poz. 166).

39. Ustawa z dn. 3/VII 1937 r. o ratyfikacji podpisanego w Warszawie w dn. 18/II 1937 r. protokołu dodatkowego do konwencji handlowej i nawigacyjnej między Polską i Czechosłowacją, podpisanej w Pradze w dn. 10/II 1934 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 53, poz. 414).

40. Oświadczenie rządowe z dn. 12/VI 1937 r. w sprawie przystąpienia W. M. Gdańska do konwencji handlowej i nawigacyjnej między Polską i Czechosłowacją z dn. 10/II 1934 r. oraz do protokołu dodatkowego z dn. 8/II 1935 r. i do protokołu dodatkowego z dn. 5/IX 1935 r. do tejże konwencji („Dz. Ust. R. P.” Nr 49, poz. 383).

41. Rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dn. 9/XI 1937 r. w sprawie tymczasowego wprowadzenia w życie porozumienia z dn. 30/IX 1937 r. między Polską i W. Brytanią, dotyczącego zmiany umowy handlowej między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej oraz Rządem Zjednoczonego Królestwa W. Brytanii i Północnej Irlandii z dn. 27/II 1935 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 78, poz. 570).

42. Oświadczenie rządowe z dn. 21/IX 1937 r. w sprawie ratyfikacji i wejścia w życie porozumienia między Polską i W. Brytanią w formie wymiany not z dn. 30/I 1937 r. o zmianie tekstu polskiego listy I, załączonej do umowy handlowej między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej oraz Rządem W. Brytanii i Północnej Irlandii, podpisanej w Londynie w dn. 27/II 1935 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 69, poz. 517).

43. Oświadczenie rządowe z dn. 26/III 1937 r. w sprawie rozciągnięcia na protektorat Zanzibaru postanowień traktatu handlowego i nawigacyjnego między Polską i Zjednoczonym Królestwem W. Brytanii i Irlandii, podpisanego w Warszawie w dn. 26/XI 1923 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 25, poz. 174).

44. Ustawa z dn. 18/III 1937 r. o ratyfikacji prowizorycznego układu handlowego między Polską i Francją oraz układu płatniczego między Polską i Francją, podpisanych w Paryżu w dn. 18/VII 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 25, poz. 170).

45. Ustawa z dn. 20/IV 1937 r. o ratyfikacji podpisanego w Paryżu w dn. 15/XII 1936 r. porozumienia o przedłużeniu prowizorycznego układu handlowego między Polską i Francją z dn. 18/VII 1936 r. i o zmianie art. 5 tego układu („Dz. Ust. R. P.” Nr 33, poz. 252).

46. Rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dn. 18/V 1937 r. w sprawie tymczasowego wprowadzenia w życie postanowień porozumienia w formie not, wymienionych w Paryżu w dn. 30/IV 1937 r., o przedłużeniu prowizorycznego układu handlowego między Polską i Francją z dn. 18/VII 1936 r. i o zmianie art. 5 tego układu („Dz. Ust. R. P.” Nr 37, poz. 279). Poza tym rozporządzenie Prezydenta Rzplitej w tej samej materii („Dz. Ust. R. P.” Nr 42, poz. 332).

47. Ustawa z dn. 3/VII 1937 r. o ratyfikacji not, wymienionych w Paryżu w dn. 17 i 18/III 1937 r. oraz dn. 30/IV 1937 r., o przedłużeniu prowizorycznego układu handlowego między Polską i Francją z dn. 18/VII 1936 r. i o zmianie art. 5 tegoż układu („Dz. Ust. R. P.” Nr 51, poz. 391).

48. Rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dn. 25/VI 1937 r. w sprawie tymczasowego wprowadzenia w życie postanowień traktatu handlowego i nawigacyjnego pomiędzy Polską i Francją, podpisanego wraz z protokołem podpisania w Paryżu w dn. 22/V 1937 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 54, poz. 423). Załącznikami do tego rozporządzenia są traktat i protokół podpisania, obowiązujące — zgodnie z art. 3 rozporządzenia — od dn. 1/VI 1937 r.

Stosunki morskie znalazły uregulowanie w art. 25 ÷ 36. W artykułach tych zostały omówione sprawy uznawania bandery statków stron, świadectw pomiarowych, opłat portowych, werbowania marynarzy, udzielania pomocy rozbitkom itp. W zakresie spraw wymienionych traktat przyjmuje zasadę stosowania do statków stron traktowania narodowego wzgl. zasadę KNU—o ile ta jest korzystniejsza. KNU nie ma zastosowania do szeregu czynności i korzyści, które strony rezerwują dla swoich obywateli, m. in. kabotaż krajowy oraz rybolówstwo na wodach terytorialnych. Art. 41 zawiera klauzulę gdańską.

49. Obwieszczenie Ministra Spraw Zagranicznych z dn. 15 XI 1937 r. o sprostowaniu błędów w tekście traktatu handlowego i nawigacyjnego pomiędzy Polską i Francją, podpisanego wraz z protokołem podpisania w Paryżu w dn. 22 V 1937 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 86, poz. 624).

50. Oświadczenie rządowe z dn. 11 I 1937 r. w sprawie ratyfikacji i wejścia w życie układu dodatkowego do traktatu handlowego z dn. 30 XII 1922 r. pomiędzy Polską i Unią Ekonomiczną Belgijsko-Luxemburską, podpisanego w Brukseli w dn. 2 III 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 11, poz. 81).

Różne

51. Ustawa z dn. 24 II 1937 r. o inwestycjach z funduszy państwowych w 1937 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 15, poz. 96) przewiduje wydatkowanie z tego funduszu na inwestycje portowe i rybackie.

52. Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 24 XI 1937 r. o częściowej zmianie tabeli stanowisk we władzach, urzędach, zakładach i instytucjach państwowych („Dz. Ust. R. P.” Nr 83, poz. 603)—w części, dotyczącej Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w rubryce „Władze, urzędy, instytucje bezpośrednio podległe”—wprowadza szereg stanowisk w Urzędzie Morskim i Morskim Urzędzie Rybackim.

53. Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 8 III 1937 r. o wprowadzeniu ograniczeń w rejonie umocnionym Hel („Dz. Ust. R. P.” Nr 21, poz. 133) zabrania przeprowadzania bez zezwolenia Władzy wojskowej pewnych inwestycji oraz pewnych czynności na Helu, m. in. budów wodnych, jak to: portów, przystani, grobli, tam itp. wszelkich budów, powodujących zmiany powierzchni lub dna morskiego.

54. Rozporządzenie Ministra Spraw Zagranicznych z dn. 6 IX 1937 r., wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Skarbu, Sprawiedliwości, Przemysłu i Handlu oraz Opieki Społecznej o opłatach konsularnych („Dz. Ust. R. P.” Nr 70, poz. 520).

Taryfę opłat za czynności, dotyczące żeglugi, podaje rozporządzenie w części V załącz. ik₁ (Taryfa Opłat Konsularnych) pod pozycjami 16 ÷ 29.

55. Zarządzenie Ministra Spraw Zagranicznych z dn. 2 VI 1937 r. w sprawie pobierania opłat konsularnych przez użycie znaczków konsularnych („Monitor Polski” Nr 128, poz. 203). L.

OBRÓT PORTU GDYŃSKIEGO W ROKU 1937

Ogólny obrót portu gdyńskiego w roku ubiegłym wyniósł 9 140 271 t w tym: na obrót zamorski przypada 9 006 177 t, na obroty przybrzeżne łącznie z Gdańskiem—22 237 t, oraz na obroty drogą wodną z wnętrzem kraju—118 858 t. Jeśli chodzi o obrót zamorski—to przywóz partycypuje w nim pozycją 1 718 004 t, a wywóz—7 288 173 t.

W porównaniu z rokiem 1936—ogólne obroty w ub. r. wzrosły o 16,1%, obrót zamorski o 28,6%, a wywóz o 13,7%.

Ogólny przeładunek portu gdyńskiego w 1937 r. stanowi rekord pracy wśród portów bałtyckich w ub. r.

PRACA PORTÓW POLSKICH W LISTOPADZIE 1937 R.—Według danych zarządów portowych, obroty zamorskie Gdyni i Gdańska kształtowały się w październiku oraz porównawczo w październiku i listopadzie lat 1935 ÷ 1936 w sposób następujący (w tonach):

	Gdynia		Gdańsk	Razem
	O b r o t y o g ó ł e m			
Październik 1937	802 566	613 761		1 416 327
Listopad „	775 480	650 657		1 426 137
„ 1936	724 052	564 182		1 288 234
„ 1935	729 122	502 725		1 231 847

W y w ó z

Październik 1937	687 137	458 022	1 145 159
Listopad „	619 372	491 457	1 110 829
„ 1936	563 597	464 302	1 027 899
„ 1935	617 849	403 398	1 021 247

P r z y w ó z

Październik 1937	115 429	155 739	271 168
Listopad „	156 108	159 200	315 308
„ 1936	160 455	99 880	260 335
„ 1935	111 273	99 327	210 600

Łączne obroty obu portów polskiego obszaru celnego w listopadzie 1937 r. wykazują lekki wzrost w porównaniu z październikiem tego roku, a dość znacznie przewyższają obroty z listopada 1936 r. Wzrost obrotów ogólnych spowodowało przede wszystkim zwiększenie się importu.

Jeżeli chodzi o Gdynię—to obroty zmniejszyły się w porównaniu z październikiem 1937 r., przewyższyły jednak obroty z listopada lat 1935 ÷ 1936. Na spadek obrotów w porównaniu z październikiem wpłynął głównie mniejszy przeładunek—w wywozie—węgla i koksu. W przywozie należy zanotować przede wszystkim wzrost przeładunku złomu i bawelny, co jednak nie zdołało zrównoważyć spadku wywozu. W Gdańsku obroty wzrosły—to głównie wskutek większego eksportu węgla i soli potasowych oraz importu węgla i fosforytów.

Wartość obrotów portowych w listopadzie oraz w porównawczych miesiącach przedstawia się—wg danych Główn. Urzędu Statyst.—następująco:

	Gdynia	Gdańsk	Razem
	O b r o t y o g ó ł e m		
Październik 1937	99 784	35 932	135 716
Listopad „	99 574	37 165	136 739
„ 1936	84 309	37 352	121 661
„ 1935	65 173	30 053	95 226
	W y w ó z		
Październik 1937	45 250	26 748	71 998
Listopad „	41 759	27 319	69 078
„ 1936	32 544	28 295	60 839
„ 1935	27 693	23 631	51 324
	P r z y w ó z		
Październik 1937	54 534	9 184	63 718
Listopad „	57 815	9 846	67 661
„ 1936	51 765	9 057	60 822
„ 1935	37 480	6 422	43 902

Analogicznie do rozwoju obrotów ilościowych, widzimy w Gdyni również pod względem wartości lekki spadek w stosunku do obrotów w październiku oraz wzrost w porównaniu z obrotami w listopadzie lat 1935 ÷ 1936, przy czym w stosunku do października 1937 r. spadła wartość wywozu, a wzrosła wartość przywozu, w stosunku do listopada 1936 r.—widzimy wzrost zarówno w wywozie, jak i w przywozie. W Gdańsku wartość obrotów wzrosła w porównaniu z październikiem 1937 r. i osiągnęła prawie poziom obrotów z listopada 1936 r. Podkreślić należy ciągły wzrost wartości importu w Gdańsku.

Sumę obrotów zamorskich w okresie 11 miesięcy przedstawia poniższe zestawienie (w tonach):

	Gdynia	Gdańsk	Razem
	O b r o t y o g ó ł e m		
1937	8 210 382	6 508 065	14 718 447
1936	6 996 827	5 060 964	12 057 807
1935	6 833 431	4 706 980	11 540 411
	W y w ó z		
1937	6 668 715	5 131 896	11 800 611
1936	5 826 501	4 169 755	9 996 256
1935	5 870 866	3 998 051	9 868 917
	P r z y w ó z		
1937	1 541 667	1 376 169	2 917 836
1936	1 170 326	891 219	2 061 545
1935	962 565	708 929	1 671 494

Jak z powyższego widać, obroty obu portów w okresie 11 miesięcy 1937 r. osiągnęły znacznie wyższy poziom niż w analogicznych okresach lat ubiegłych—i to zarówno w wywozie, jak i w przywozie.

Przeładunek ważniejszych towarów w portach Gdyni i Gdańska kształtował się w okresie 11 miesięcy, jak następuje (w tonach):

	G d y n i a		G d a ń s k	
	1937	1936	1937	1936
	W y w ó z			
Węgiel	5 645 912	4 834 257	3 199 442	1 966 663
Koks	223 422	208 659	172 771	53 828
Drzewo	227 629	289 753	1 074 139	908 252
Zboże	47	528	256 560	701 928
Mąka	682	3 745	49 105	194 077
Cukier	42 329	58 553	565	8
Metale			103 530	60 806
Żelazo handlowe . .	80 277	80 307		
	P r z y w ó z			
Rudy i piryty . . .	180 172	135 789	961 529	575 931
Fosforyty	122 195	114 980	32 102	49 341
Złom	596 308	371 645	21 897	6 820
Bawełna	81 167	83 027	149	85
Śledzie	25 144	22 394	31 901	37 624
Owoce	44 401	38 003	634	602
Węgiel i koks . . .	—	—	109 591	96 265
Żużel Thomasa . .	58 812	38 535	3 500	2 290

W Gdyni w 1937 r. daje się zauważyć ogólny wzrost w prawie wszystkich pozycjach. Z ważniejszych artykułów zmniejszenie wykazują przede wszystkim drzewo i cukier w wywozie oraz bawełna w przywozie. W Gdańsku wzrósł również szereg przeladowanych artykułów, wśród których na pierwszy plan wysuwa się wzrost wywozu węgla, drzewa i metali oraz wzrost przywozu rud, pirytów i złomu. Pewne zmniejszenie widzimy w wywozie zboża i mąki oraz w imporcie fosforytów i śledzi.

Udział portów w ogólnych obrotach handlu zagranicznego Polski w okresie 11 miesięcy przedstawia się—wg danych Gł. Urzędu Statyst.—bez tranzytu w sposób następujący:

	O g ó ł e m		W y w ó z		P r z y w ó z	
	tys. ton	%	tys. ton	%	tys. ton	%
Handel zagr. . . .	17 075 835	100	13 701 686	100	3 374 149	100
Udział portów . .	13 324 531	77·4	11 235 340	82·0	2 103 191	62·0
„ Gdyni	7 894 095	46·2	6 552 583	47·8	1 341 512	39·7
„ Gdańska	5 434 436	31·2	4 682 757	34·2	751 679	22·3
	W a r t o ś ć o b r o t ó w					
	tys. zł	%	tys. zł	%	tys. zł	%
Handel zagr. . . .	2 230 603	100	1 086 987	100	1 143 616	100
Udział portów . .	1 476 111	66·1	724 670	66·6	751 441	65·7
„ Gdyni	1 097 179	49·2	438 203	40·3	658 976	57·6
„ Gdańska	378 932	16·9	286 467	26·3	92 465	8·1

W porównaniu z okresem 11 miesięcy 1936 r. udział portów polskich w handlu zagranicznym Polski wzrósł pod względem wagi z 77·2% do 77·4%, a pod względem wartości—z 65·3% do 66·1%.

L. R.

Z RYNKU FRACHTOWEGO.—Fachowa prasa zagraniczna w okresie noworocznym poświęciła dużo uwagi i miejsca ocenie sytuacji w roku ubiegłym—z punktu widzenia interesów żegludowych; opinia ta jest jednomyślna w ocenie, że rok 1937 był pod tym względem wyjątkowo korzystny i na odcinku ostatnich lat kilkudziesięciu ustępuje tylko rokowi 1920. Większość flot handlowych świata wykorzystwała w pełni tę koniunkturę i w dużej części odrobiła straty z okresu długoletniego kryzysu, odnawiając i modernizując nadwątlony tabor okrętowy.

Jak wiadomo, ta fala powodzenia poczęła szybko odpyływać w ostatnim kwartale ub. r., przybierając w grudniu, a w szczególności w okre-

sie świątecznym rozmiary wręcz niepokojące, tak dalece, że w różnych ośrodkach wystąpiło bezrobocie tonażu.

Pomimo to szereg wybitnych fachowców, stojąc na słusznym stanowisku, że znaczna ilość tonażu, znajdującego się ostatnio w ruchu, musi ulec wycofaniu ze względów techniczno-eksploatacyjnych, oraz wychodząc z założenia, że obroty towarowe w 1938 r. nie doznają większych wstrząsów—wyraża pogląd, że należyce prowadzone przedsięwzięcia żeglugowe mogą liczyć na dobre zatrudnienie i słuszną zarobki przy zgodnej współpracy międzynarodowej, zdążającej do zapewnienia rentowności tej gałęzi przemysłu.

Jak wiadomo, przedstawiciele większości krajów morskich, zebrani w Londynie w dn. 17/XII ub. r. na międzynarodowej konferencji żeglugowej, przystąpili do współpracy w zakresie zapewnienia minimalnych stawek frachtowych na podstawie planu, opracowanego przez właścicieli Brytyjskich Statków Trampowych (British Tramp Shipowners). Do współpracy tej zgłosili akces i armatorzy norwescy, którzy przez czas dłuższy wypowiadali się przeciwko koncepcji angielskiej, wysuwając zastrzeżenia nie tylko natury prestiżowej, ale i zasadniczej.

Wypada nadmienić, że osiągnięte porozumienie armatorów europejskich zostało przyjęte bardzo niezbytliwie przez zainteresowanych załadowców po drugiej stronie oceanu, w szczególności w Argentynie, gdzie rzucono przy tej sposobności hasło uwolnienia się od dyktanda Europy w tym zakresie i wzmoczenia tempa rozbudowy własnej floty, ale jest to jeszcze, nawet w obrotach międzyamerykańskich, melodia dalekiej przyszłości.

Tymczasem będzie rzeczą wielce ciekawą, jak się ułoży zaakceptowana i przyjęta w zasadzie współpraca międzynarodowa, w szczególności czy uda się zmontować aparat wykonawczy w ramach poszczególnych organizacji narodowych, który z należyłą sprężystością wykonywałby uchwały i stosował sankcje, przewidziane w angielskim planie z 20 X ub. r., względnie czy już przy opracowywaniu bardziej szczegółowych postanowień tego planu nie ujawnią się sprzeczności interesów, które utrudnią współpracę w tak szerokim zakresie. Nie ulega bowiem wątpliwości, co kilkakrotnie z całym naciskiem było podkreślane na wymienionej konferencji, że skuteczność akcji leży w pierwszym rzędzie w zgodnej współpracy jeżeli już nie wszystkich krajów, to przynajmniej tych, które dysponują poważniejszym tonażem.

Na konferencję przybyli przedstawiciele następujących krajów: Danii, Estonii, Finlandii, Grecji, Hiszpanii, Holandii, Jugosławii, Niemiec, Norwegii i Szwecji.

Gotowość przystąpienia do współpracy, względnie życzliwe poparcie zapewnili: Belgia, Włochy, Kanada i Polska.

Na główniejszych rynkach frachtowych zanotowano wyraźne ożywienie. W szczególności tonaż, leżący od pewnego czasu beczynnie w Ameryce Południowej, znalazł zatrudnienie, są zatem wszelkie możliwości i widoki poprawy sytuacji na rynku La Plata.

Wobec zwiększonych zakupów zboża w Kanadzie i Stanach Zjedn., w szczególności na rachunek Niemiec, sytuacja frachtowa uległa dalszej poprawie, mimo iż nie ujawniało się większe zapotrzebowanie pod inne ładunki. Złom żelazny do portów Gdynia/Gdańsk notowano po sh 20/- za tonę.

Na rynku Dalekiego Wschodu notują zapotrzebowanie na tonaż pod ładunki soi do Europy po stawkach ok. sh 36/-.

W Gdyni/Gdańsku zapotrzebowanie na tonaż jest we wszystkich kierunkach bardzo nieznaczne. Jak wiadomo, żegluga do portów północno-bałtyckich jest zamknięta, a do portów Szwecji powyżej Sztokholmu oraz do odpowiednio wysokopolożonych portów Finlandii—utrudniona.

Na węgiel z naszych portów notują następujące stawki przy tonażu do 3 000 t (w sh): do portów Szwecji 5·3÷5·6, Norwegii 7/-÷7·9, Belgii 4·9, Holandii 5·6, Danii 5·3÷5·6, Finlandii 5·9, Łotwy 5·9, do zachodnich portów Francji 7·3÷7·9, do Bordeaux 8·-/. Do portów Włoch i Afryki franc. przy tonażu 4÷6 tys. t—ok. sh 10·6.

Stawki na koks są przeciętnie o ok. sh 1½ wyższe.

KRONIKA TYGODNIOWA

PRZEGLĄD USTAW I ROZPORZĄDZEŃ

TERMINY OGÓLNYCH ZEBRAŃ W SPÓLKACH AKCYJNYCH

USTAWY:

Konwersja 6½% pożyczki zagranicznej—ust. z dn. 4/I 1938 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 1/1938, poz. 1).

Zmiana warunków dzierżawy Państwowego Monopoli Zapalczanego—ust. z dn. 4/I 1938 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 1/1938, poz. 2).

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW:

Zakaz wywozu niektórych pasz—rozporz. z dn. 22/XII 1937 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr 1/1938, poz. 3).

29 stycznia:

— „Lwowskie T-wo Akc. Browarów“ — o g. 16 w lok. S-ki we Lwowie, Kleparowska 18.

31 stycznia:

— Zakł. „Elektro“, S. A. — o g. 10 w lok. S-ki w Łaziskach Górnych.

1 lutego:

— „Wil. Pryw. Bank Hand.“, S. A. — o g. 18 w lok. B-ku w Wilnie, Ad. Mickiewicza 8.

5 lutego:

— S. A. Mech. Wyr. Obuwia „Polus”—o g. 11 w W-wie,
Nowogrodzka 43 m. 5.

10. lutego:

— „Bank dla Spółdzielni“, S. A.—o g. 18 w W-wie,
Orla 6 m. 3.

SKARBOWOŚĆ I FINANSE

PIENIĄDZ I KREDYT

ODWOŁANIE UPOWAŻNIENIA DO PRZYDZIAŁU AKREDYTYW NA WYJAZDY DO CZECHOSŁOWACJI.—I. Komisja Dewizowa odwołała upoważnienie, udzielone bankom dewizowym w okólniku Nr 29 z dn. 4/VI 1937 r.¹⁾, do sprzedaży i udzielania zezwoleń na wywóz akredytyw osobom, wyjeżdżającym do Czechosłowacji.

Z chwilą otrzymania tego okólnika banki dewizowe mogą dokonywać przydziałów zagranicznych środków płatniczych na wyjazd do Czechosłowacji jedynie według zasad ogólnie obowiązujących, tj. we własnym zakresie w ramach norm, określonych w § 12 p. 1 rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 24/VII 1936 r., a w rozmiarach wyższych—tylko za zezwoleniem Komisji Dewizowej.

II. Banki dewizowe, które wystawiały akredytywy na Czechosłowację na podstawie przepisów okólnika Komisji Dewizowej Nr 29, winny przedstawiać Komisji Dewizowej do ósmego dnia następnego miesiąca za ubiegły miesiąc kalendarzowy zestawienia miesięczne, zawierające: 1) sumę akredytyw, wydanych w styczniu 1938 r. do chwili otrzymania tego okólnika (tylko w sprawozdaniu za miesiąc styczeń 1938), 2) sumę wypłat z akredytyw w miesiącu sprawozdawczym, 3) ogólną sumę ważnych, a nie wypłaconych jeszcze akredytyw (bez względu na datę wystawienia).

Zestawienia powinny być sporządzone w koronach czechosłowackich i w złotych i obejmować dane, dotyczące całej instytucji (wraz z oddziałami).

Banki dewizowe powinny przedkładać powyższe sprawozdania aż do zupełnego wyczerpania lub odwołania akredytyw, wydanych na podstawie przepisów okólnika Komisji Dewizowej Nr 29.

WYJASNIENIA ZWIĄZKU BANKÓW — Komisja Dewizowa pismem z dn. 4/I 1938 r. Nr 66/JP/UN zezwoliła—aż do odwołania—oddziałom Banku Polskiego i bankom dewizowym na przyjmowanie na rachunki gdańskie bez względu na wysokość sumy i bez wymagania—stosownie do przepisów okólnika Nr 16²⁾—oświadczeń osób przekazujących:

1) wpłat urzędów pocztowych z tytułu inkasa pobrań za przesyłki towarowe w paczkach, nadesłane z Gdańska (adres pomocniczy z przekazem pobraniowym druk Min. Pocz. i Telegrafów Nr 105/Pocz. lub z blankietem nadawczym Pocztyw Kasy Oszczędności druk P. K. O. Nr 105 P.)—jeżeli na odcinku, pozostającym w aktach banku, wymienione jest nazwisko i adres odbiorcy paczki;

2) wpłat, dokonywanych przez kasy (ekspedycje) towarowe stacji Polskich Kolei Państwowych w kraju z tytułu pobrania towarowego.

Wpłaty urzędów pocztowych z tytułu inkasa na zasadzie listów zleceń, zleceń inkasowych i listów (poleconych i wartościowych) za pobraniem mogą być przyjmowane na rachunki gdańskie tylko wówczas, gdy odbiorca złoży podpisane przez niego oświadczenie—w myśl przepisów okólnika Nr 16—bądź na odcinku przekazu zleceń-pobraniowego lub blankietu nadawczego P. K. O., bądź oddzielnie, i jeśli tytuł przekazu, podany w oświadczeniu, mieści się w ramach normalnego obrotu płatniczego. Natomiast wpłaty urzędów pocztowych mogą być przyjmowane na rachunki gdańskie bez oświadczenia odbiorcy w przypadkach, gdy list zleceńowy zawierał weksel i urząd pocztowy stwierdził na odcinku, iż weksel posiadał adnotację banku dewizowego, uprawniającą do zapisania na rachunek gdański—w myśl przepisów okólnika Nr 26 p. d³⁾.

Powyższe zarządzenie nie dotyczy wpłat na rachunki gdańskie drobnych sum, nieprzekraczających zł 100, które mogą być przyjmowane na te rachunki bez wymagania od wpłacającego złożenia podpisanego oświadczenia.

Równocześnie Komisja Dewizowa zwróciła uwagę, że we wnioskach o zezwolenie na odbiór z poczty przesyłek pocztowych, zawierających papiery procentowe i dywidendowe oraz kupony od takich papierów—w przypadkach, gdy takie przesyłki obciążone są zaliczeniem pocztowym, należy prosić również o zezwolenie na wpłatę zaliczenia pocztowego oraz uzasadnić jego tytuł.

1) P. „Polska Gospodarcza” zesz. 24/1937, str. 820.

2) P. „Polska Gospodarcza” zesz. 14/1937, str. 500.

3) P. „Polska Gospodarcza” zesz. 32/1936, str. 942.

RYNEK DEWIZ I PAPIERÓW PROCENTOWYCH

GIEŁDA WARSZAWSKA

za okres od 3 do 8 stycznia 1937 r.

Początek roku, przypadający na okres sprawozdawczy, nie przyniósł zmiany dotychczas występującej tendencji; była ona nadal niejednolita, przy czym w jej zasięgu znalazły się tym razem i funty szterlingi. Poza zwykającymi (zysk—w zł na 100 jednostkach walutowych): frankami szwajcarskimi (0·10), koronami czechosłowackimi (0·02), florenami holenderskimi (0·15), koronami szwedzkimi i duńskimi (0·05) oraz koronami norweskimi (0·10)—pozostałe dewizy odnotowały spadek, a mianowicie: dolary gotówkowe—zł 0·00³⁾/₈ na \$ 1, dolary telegraficzne—zł 0·00³⁾/₄ na \$ 1, funty szterlingi—zł 0·02 na £ 1 oraz franki francuskie—zł 0·02 na 100 frankach.

	Wartość nominalna (waluta)	Kurs najwyższy	Kurs najniższy	Ostatni kurs w tygodniu
Dolary St. Zjedn. . .	\$ 1	5·27 ¹ / ₈	5·26 ⁵ / ₈	5·26 ³ / ₄
„ „ „ telegr. . .	\$ 1	5·27 ¹ / ₄	5·26 ⁷ / ₈	5·27
Funty szterlingi . .	£ 1	26·42	26·34	26·34
Franki francuskie .	100 fr.	17·95	17·91	17·91
Franki szwajcarskie .	100 fr.	122·95	121·95	121·95
Belgi	100 blg.	89·50	89·45	89·50
Marki niemieckie .	100 RM	—	—	—
Korony czechosłow. .	100 kor.	18·53	18·52	18·52
Liry włoskie	100 lir.	—	—	—
Floreny holenderskie	100 fl.	293·90	293·45	293·50
Guldeny gdańskie .	100 guld.	—	—	—
Korony szwedzkie . .	100 kor.	136·30	135·90	135·95
Korony duńskie . . .	100 kor.	117·70	117·70	117·70
Korony norweskie . .	100 kor.	132·75	132·45	132·50

Na rynku papierów lokacyjnych państwowych nastąpiło—po dłuższym okresie mocnej tendencji—lekkie osłabienie nastroju, mimo że obroty nie uległy skurczeniu, utrzymując się na dotychczasowym poziomie. W grupie premiówek—sztuki I emisji 3% Poż. Premiowej Inwestycyjnej zniżowały—podobnie jak i 4% Poż. Premiowa Dolarowa—o zł 0·50, a sztuki II emisji teje pożyczki zwyżkowały o zł 0·25; pozostałe pożyczki odnotowały stratę, a mianowicie (w % -ach nominalu): 4% Poż. Konsolidacyjna o 1·75, 5% Poż. Konwersyjna o 0·75% i 5% Poż. Wewnętrzna o 0·25.

Sytuacja na rynku papierów lokacyjnych prywatnych była również niejednolita, aczkolwiek o odcieniu mocniejszym; obroty zawierano głównie listami zastawnymi ziemskimi. Salda tygodniowe (w % -ach nominalu; ze znakiem plus—zwyżka, ze znakiem minus—spadek kursów) przedstawiają się następująco: 4% L. Z. Tow. Kred. Ziemskiego +1·25, 4½% L. Z. Tow. Kred. Ziemskiego +0·50, 4½% L. Z. Pozn. Ziem. Kredyt. +0·50, 5% L. Z. Tow. Kred. m. Warszawy: zwykle —0·50, skonwertowane (z 1933 r.) —0·25 oraz 5% L. Z. Tow. Kred. m. Łodzi z 1933 r. +1·00.

	Wartość nominalna (waluta)	Kurs najwyższy	Kurs najniższy	Ostatni kurs w tygodniu
Papiery państwowe				
3% Pożyczka Premiowa Inwestycyjna				
I emisja	sztuki	zł w zł. 100	79·50	79·25
„ „	serie	„ „ „ „	—	—
II „	sztuki	„ „ „ „	79·25	78·00
„ „	serie	„ „ „ „	—	—
„ „	„ „ „ „	91·00	90·00	90·00
4% Pożyczka Premiowa Dolarowa	\$ 1)	42·35	41·75	42·00

1) \$ 5 = zł 44·57.

4%	Pożyczka Konsolidacyjna	zł w zł.	67·25	65·50	65·50	5%	L. Z. Tow. Kred. m. Piotrkowa z 1933 r.	zł	58·50	57·75	57·75
					-65·25 ¹⁾						
5%	"	Konwersyjna	zł	67·00	66·50	66·50					
5%	"	Konwers. Kol.	zł	—	—	—					
5%	"	Wewnętrzna	zł	64·75	64·00	64·00					
					-63·50 ²⁾						

Listy zastawne i obligacje banków

			w	%	%	nominału
7%	L. Z. Państw. Banku Roln.	zł w zł.	1927	83·25	83·25	83·25
8%	" " " "	zł w zł.	1927	94·00	94·00	94·00
7%	" " Banku Gosp. Kraj.	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
8%	Obl. Bud. B. Gosp. Kraj.	zł w zł.	1927	93·00	93·00	93·00
5½%	L. Z. " " " "	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

8%	L. Z. Tow. Kred. Przemysłu Polskiego ³⁾	zł	·	·	80·00
4%	L. Z. Tow. Kred. Ziemińskiego	zł	55·00	54·75	54·75
4½%	" " " "	zł	64·00	63·00	63·75
					-64·00
8%	" " " " (gwarant.)	\$	·	·	76·00
4%	L. Z. Pozn. Ziem. Kredyt.	zł	52·00	52·00	52·00
4½%	" " " "	zł	·	·	60·75
4½%	L. Z. Tow. Kred. m. Warszawy	zł	66·25	65·00	65·50
					-65·75
5%	" " " "	zł	70·00	69·25	70·00
5%	L. Z. Tow. Kred. m. Warszawy z 1933 r.	zł	68·75	68·00	68·50
					-68·75
					-69·00 ¹⁾
5%	L. Z. Tow. Kred. m. Łodzi	zł	·	·	63·00
5%	L. Z. Tow. Kred. m. Łodzi z 1933 r.	zł	62·25	61·63	62·00
					-62·25

5%	L. Z. Tow. Kred. m. Piotrkowa z 1933 r.	zł	58·50	57·75	57·75
	Obligacje miast				
VI 6%	Poż. Konw. m. Warszawy	zł	·	·	72·50
VIII i IX 6%	" " " "	zł	72·00	69·50	72·00

POŻYCZKI POLSKIE NA GIEŁDACH ZAGRANICZNYCH¹⁾

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

		20÷24/XII	27÷31/XII	3÷8/I
New York				
6% dolarowa				
1920	65 ¹ / ₂ —62 ¹ / ₂ —64 ³ / ₄ (39 000)	—	—	67 ¹ / ₂ —65 ¹ / ₂ —66 (31 000)
8% Dillon				
1925	62 ¹ / ₂ —61—62 ¹ / ₈ (35 000)	—	—	62—59—59 (39 000)
7% stabilizac.				
1927	80—78—80 (41 000)	—	—	82 ¹ / ₂ —80 ¹ / ₄ —82 ¹ / ₄ (13 000)
7% Warszawy				
1928	60—58—60 (37 000)	—	—	62—58 ¹ / ₂ —60 ³ / ₄ (20 000)
7% Śląska				
1928	62 ¹ / ₂ —61—62 ¹ / ₈ (35 000)	—	—	58 ¹ / ₂ —58 ¹ / ₂ —58 ¹ / ₂ (1 000)
London				
7% stabilizac.				
1927	—	—	—	69·89—68·39—69·39
Zurych				
7% stabilizac.				
1927	—	—	—	—
Paryż ²⁾				
7% stabilizac.				
1927	56·59—55·95	57·87—56·48	—	57·88—56·12
Mediolan				
7% włoska				
1924	100·97—100·77—100·97 (150)	—	—	100·98—100·48—100·98

PRZEGLĄD ZAGRANICZNY

KRONIKA ZAGRANICZNA

ANGLIA

POPRAWA SYTUACJI GOSPODARCZEJ DOMINIÓW.—Polożenie gospodarcze dominiów brytyjskich pozostawało w ubiegłym roku nadal pomyślne, przy czym niektóre z nich, jak zwłaszcza Australia i Kanada, przechodziły okres wyjątkowo silnego ożywienia. Zadawalająco przedstawiało się również położenie gospodarcze Indji, Unii Południowo-Afrykańskiej oraz Nowej Zelandii. Stosunkowo najmniej pomyślnie kształtowała się sytuacja gospodarcza Irlandii.

Głównym impulsem ożywczym w życiu gospodarczym dominiów brytyjskich były w dalszym ciągu korzystne warunki i możliwości zbytu produkowanych przez nie—głównie na eksport—surowców i artykułów rolniczych. Pewna niżka cen tych artykułów w II połowie ub. r. nie zdołała zaciążyć w sposób poważniejszy na sytuację gospodar-

czej krajów dominialnych, zwłaszcza że rozwój koniunktur wewnętrznych, postępy uprzemysłowienia, wzrost produkcji i obrotów wyrównywały niewielkie zmniejszenie wpływów, jakie w ostatnich miesiącach ub. r. wystąpiło w eksporcie. Mniej pomyślny rozwój sytuacji giełdowej dał się zaobserwować w niektórych dominacjach, jak np. w Południowej Afryce, której zależność od światowej sytuacji giełdowej jest szczególnie duża, nie zdołał jednak zachwiać rozwojem koniunktur. Jedynie tylko Irlandia, walcząca z coraz większymi trudnościami na odcinku handlu zagranicznego, zamknęła ub. r. pod względem gospodarczym raczej bilansem ujemnym.

Rekord rozwoju gospodarczego w ub. r. wykazała gospodarka Australii. Podstawę rozwoju stanowi zwiększony zbyty za granicę surowców, a zwłaszcza artykułów rolniczych, tj. szczególnie wełny i pszenicy po znacznie wyższych niż w latach poprzednich cenach. W rezultacie w roku budżetowym 1936/37 nadwyżka wywozu australijskiego wyniosła £ 35·7 miln.—przy wywozie, reprezentującym wartość £ 126·2 miln., i przywozie—wartość £ 90·5 miln. Wartość produkcji wełny w 1936/37 r. wynosiła £ 67 miln., tj.

była prawie dwukrotnie wyższa aniżeli w 1931/32 r.

Cechą charakterystyczną rozwoju koniunktur wewnętrznych Australii jest postępująca industrializacja. W okresie ostatnich 5 lat liczba fabryk wzrosła o 3 200 nowych przedsiębiorstw, a liczba robotników, zatrudnionych w przemyśle, zwiększyła się z 336 do 525 tys. Polityka gospodarcza Rządu popiera rozbudowę podstawowych gałęzi wytwórczości, jak np. produkcję węgla, metali, elektrownie, kopalnictwo rud itp.

Wydatną poprawę wykazała również sytuacja finansowa Australii. Budżet australijski w 1936/37 r. zamknięty został nadwyżką w wysokości £ 1·3 miln.—przy dochodach, wynoszących £ 82·8 miln., i wydatkach na sumę £ 81·5 miln. Preliminarz na 1937/38 r. przewiduje po stronie dochodów i wydatków kwotę £ 85·2 miln. Skarb australijski amorty-

1) Dotyczy drobnych odcinków.

2) Dotyczy odcinków po 100.

3) Gwarantowane przez Skarb Państwa.

1) Kursy—w %%-ach nominału; obroty—w jednostkach walutowych danego kraju (w Mediolanie—w tysiącach).

2) Notowania w stosunku do parytetu pożyczki w guldenach.

zuje rok rocznie znaczne kwoty długu narodowego—tak, że w ostatnich 5 latach Australia spłaciła łącznie £ 112 miln. długu federalnego oraz długu krajów federalnych.

Znaczną poprawę gospodarczą wykazuje również gospodarka kanadyjska, przy czym charakterystyczne jest, że rozwój koniunktur oparty jest nie tylko na poprawie sytuacji rolnictwa kanadyjskiego, ale także na ożywieniu koniunktur w przemyśle. Impulsem dodatnim dla Kanady było znaczne ożywienie życia gospodarczego sąsiednich Stanów Zjedn., zajmujących dominującą pozycję w handlu zagranicznym państwu kanadyjskiego. W I półroczu ub. r. wywóz zagraniczny Kanady wyniósł \$ 526 miln. wobec \$ 424,5 miln. w I półroczu 1936 r., czyli wzrósł o 24%, a przywóz podniósł się w tym samym czasie o blisko 30%—do \$ 381 miln. Na ogólną sumę obrotów handlowych Kanady z zagranicą, wynoszącą w I półroczu ub. r. \$ 907 miln.—wymiana towarowa ze Stanami Zjedn. przedstawiała wartość \$ 475,2 miln., wykazując wzrost o 36%.

Wśród szczególnie gwałtowniejszych wytwórczości przemysłowej, wydobywczej i przetwórczej—największy wzrost w ub. r. wykazała wytwórczość takich metali niezależnych, jak: miedź, nikiel, ołów, złoto itp., a także wytwórczość żelaza i stali. Poważny wzrost aktywności wykazał również przemysł włókienniczy, a nieco mniejszy przemysł chemiczny oraz gałęzie wytwórczości spożywczej.

Zniżka kursów giełdowych na giełdach amerykańskich oraz europejskich wpłynęła w pewnym stopniu na pogorszenie się sytuacji giełdowej również w Kanadzie. Położenie na rynkach pieniężnych i kapitałowych było jednak wyjątkowo pomyślne, dzięki szybkiemu przyrostowi oszczędności, które osiągnęły rekordowo wysoki poziom \$ 2 263 miln. W związku z tym również sytuacja Skarbu Państwa uległa poprawie—tak, iż oczekiwać należy wystąpienia nadwyżki budżetowej.

Gospodarka nowozelandzka rozwijała się w ub. r. pomyślnie, jakkolwiek rozmiary poprawy nie były tak znaczne jak w Australii czy w Kanadzie. Przyczyn tego szukać należy w większej jednostronności struktury gospodarki nowozelandzkiej, czerpiącej główne swe dochody z gospodarki rolniczej, a zwłaszcza hodowlanej, której produkcja znajduje zbyt niemal wyłącznie na rynku angielskim. Tym niemniej na wszystkich odcinkach można było zasygnalizować w ub. r. poprawę. Budżet państwowy wykazał po stronie dochodów wzrost w 1936/37 r. o rekordową kwotę £ 5,6 miln.—do £ 31 miln. Wywóz z Nowej Zelandii wzrósł w pierwszych 5 miesiącach ub. r. do £ 36,6 miln.—wobec £ 30 miln. w analogicznym okresie roku poprzedniego. Zawdzięczać to należy zwykle cen głównych artykułów wywozowych, tj. masła, sera i wełny.

Sytuacja gospodarcza Unii Południowo-Afrykańskiej kształtowała się na ogół pomyślnie, z wyjątkiem odcinka finansowo-giełdowego, na którym zaciążyła niepewna sytuacja na głównych giełdach światowych na wiosnę ub. r. Wywołany przesileniem giełdowym spadek kursów akcji kopalni złota wywołał przejściowo panikę giełdową i przyczynił się do usztywnienia rynków kapitałowych, które jednak w miesiącach letnich ustąpiło.

Życie gospodarcze na wszystkich odcinkach rozwijało się pomyślnie. Obroty handlowe z zagranicą znacznie wzrosły, przy czym wywóz w pierwszych 8 miesiącach ub. r. osiągnął wartość £ 82,4 miln. w porównaniu z £ 77,4 miln. w analogicznym okresie 1936 r., a przywóz £ 67,3 miln. w porównaniu z £ 55,9 miln. Wyrazem poprawy położenia jest

szybki wzrost zatrudnienia—tak, iż nawet w roku bieżącym oczekiwany jest brak w kopalniach złota 60–70 tys. robotników tubylczych. Obok kopalnictwa rozwijały się wszystkie gałęzie przemysłu, a zwłaszcza przemysł budowlany, którego wytwórczość przedstawiała w ub. r. wartość ok. £ 25 miln.

Jakkolwiek położenie gospodarcze Indji poprawiło się znacznie w ub. r., to jednak postępy były mniej wyraźne—ze względu na zacofaną strukturę gospodarczą kraju. Przemysł krajowy wykazywał nieustanny rozwój, lecz rolnictwo, znajdujące się w fazie prymitywnej gospodarki, nie mogło nadążyć za ewolucją przemysłu. Brak odpowiednio rozbudowanego systemu bankowego, mogącego doprowadzić tanie kredyty, zwłaszcza do rolnictwa, wpływał hamująco na możliwości rozbudowy produkcji rolniczej i pełnego wykorzystania koniunktur wywozowych, jakie na tym odcinku wytworzyły się.

Poprawa sytuacji kraju wyraża się m. in. we wzroście obrotów handlowych z zagranicą. W II kwartale ub. r. przywóz do Indji przedstawiał wartość 72,66 crore'ów rupii (crore = £ 750 tys.) wobec 50,60 cr. w analogicznym okresie 1936 r., a wywóz 84,93 cr. wobec 72,06. Przywóz wzrósł przeto o 40%, podczas gdy wywóz tylko o 17,9%. Szczególnie pomyślnie w ub. r. kształtowało się położenie indyjskiego przemysłu włókienniczego, głównie w związku z wybuchem konfliktu pomiędzy Japonią a Chinami. Przemysł bawełniany Indji wykazuje stały rozwój—nie tylko ilościowy, ale także i jakościowy.

Najmniej pomyślnie spośród wszystkich dominacji brytyjskich kształtowało się położenie gospodarcze Irlandii. Ogólny wzrost poziomu cen przy ujemnym bilansie handlowym budził poważny niepokój. W I półroczu ub. r. przywóz Irlandii z zagranicy przedstawiał wartość £ 21,6 miln., wykazując wzrost w stosunku do analogicznego okresu 1936 r. o £ 1,5 miln., podczas gdy równocześnie wywóz podniósł się jedynie o £ 0,5 miln.—do £ 10,5 miln.

Również niepomyślnie kształtuje się sytuacja na odcinku płatniczym. Główne pozycje dodatnie irlandzkiego bilansu płatniczego, a mianowicie przekazy zagraniczne Irlandii, emerytury brytyjskie i wreszcie obroty irlandzkich wycieczek konnych wykazują tendencję zniżkową. Występujące ostatnio zahamowanie wywozu płodów rolnych musi odbić się niepomyślnie na stosunkach gospodarczych kraju. Brytyjskie cła prohibicyjne wpływają hamująco na wywóz produktów rolniczych i hodowlanych.

Poważne niebezpieczeństwo grozi również wewnętrznej równowadze gospodarczej tego państwa na skutek wzrostu cen artykułów spożywczych i zwykłej ogólnej kosztów utrzymania. Ceny artykułów rolnych podniosły się w okresie od czerwca ub. r. o 20%. Pewną poprawę zanotować należy w rolnictwie i przemyśle, wyrażającą się w ogólnym wzroście produkcji. Dotyczy to wytwórczości pszenicy, owsa, jęczmienia i buraków cukrowych, a w przemyśle—wytwórczości konfekcyjnej, młynarskiej i cukrowniczej. Autarkiczna polityka gospodarcza rządu irlandzkiego spowodowała jednak zmniejszenie się wartości wytwórczości rolniczej Irlandii w ostatnich 5 latach z £ 65 miln. do £ 43 miln., głównie wskutek ograniczenia hodowli bydła.

Dr B. Rm.

STANY ZJEDN. AM.

PLANY POLITYCZNO-HANDLOWE SEKRETARZA STANU HULLA.—Problemy polityczno-handlowe budzą w czasach ostat-

nich szczególnie duże zainteresowanie wśród opinii publicznej Stanów Zjedn., a zwłaszcza wśród amerykańskich kół gospodarczych. Spowodowane jest ono w dużym stopniu wystąpieniem zjawisk depresyjnych na rynku wewnętrznym, spadkiem wytwórczości i obrotów oraz jednoczesnym wzrostem bezrobocia. W tych warunkach oczekuje się od ożywienia obrotów handlowych z zagranicą, a zwłaszcza od zwiększenia wywozu amerykańskiego, podtrzymania koniunktur wewnętrznych.

Wytwórczość amerykańska zwracała w latach ostatnich niedostateczną uwagę na handel zagraniczny. Wskutek tego poprawa koniunktur gospodarczych w latach ostatnich nie odzwierciedliła się w dostatecznym stopniu w liczbach handlu zagranicznego Unii Północno-Amerykańskiej.

Traktaty amerykańskie, zawierane na zasadzie wzajemności, głównie z krajami Środkowej i Południowej Ameryki, nie przyniosły oczekiwanych rezultatów, zwłaszcza że w krajach południowo-amerykańskich ostrą i skuteczną walkę konkurencyjną z handlem Stanów Zjedn. prowadziły niektóre kraje europejskie, a zwłaszcza Niemcy.

Tym niemniej obroty handlowe z zagranicą stanowią w ogólnym bilansie gospodarki amerykańskiej w czasach ostatnich pozycję dodatnią. Przywóz Stanów Zjedn. z przeciętnej, wynoszącej w 1935 r. ok. \$ zł. 100 miln. miesięcznie, wzrósł do \$ zł. 166 miln. w kwietniu ub. r., a we wrześniu ub. r. utrzymywał się na poziomie blisko \$ zł. 140 miln. Wywóz amerykański wzrósł w silniejszym stopniu, bo z przeciętnej miesięcznej w 1935 r., wynoszącej \$ zł. 110,4 miln., do \$ zł. 173,3 miln. we wrześniu ub. r. Charakterystyczne jest przy tym, że występujące w I półroczu ub. r. w obrotach handlowych ujemne saldo bilansu handlowego—w ostatnich miesiącach ub. r. przeistoczyło się ponownie w saldo dodatnie.

Przyczyn silnego wzrostu wywozu amerykańskiego w ostatnich miesiącach ub. r. szukać należy w ponownym zainteresowaniu się wytwórczości amerykańskiej rynkami zagranicznymi i w gorączkowym poszukiwaniu i wykorzystywaniu zagranicznych możliwości zbytu. Poważną rolę w tej dziedzinie odgrywały traktaty handlowe, zawierane przez Stany Zjedn. z poszczególnymi państwami na zasadzie KNU. Wysoce znamienne w tej mierze jest oświadczenie, złożone z początkiem listopada ub. r. w czasie kongresu „National Foreign Trade Council”, w Cleveland przez kierownika Wydziału Traktatów Departamentu Stanu Hawkinsa. Stwierdził on, mianowicie, że Stany Zjedn. osiągnęły znaczne korzyści dzięki traktatom, zawieranim na zasadzie KNU. Według obliczeń Hawkinsa nadwyżka eksportowa, osiągnięta dzięki tym traktatom, w porównaniu z 1934 r. wynosi \$ 265 miln., podczas gdy nadwyżka przywozu jedynie tylko \$ 30 miln. Wywóz amerykański zyskuje przeto dzięki KNU dziewięciokrotnie więcej aniżeli przywóz.

Oświadczenie to jest szczególnie znamienne w świetle opinii, panującej na temat amerykańskiej polityki handlowej lat ostatnich. Polityce tej, prowadzonej przez Cordel Hulla, Sekretarza Stanu, przypisuje się zazwyczaj daleko idące tendencje „liberalne”, których wyrazem ma być rzekome świadome dążenie do pasywizacji bilansu handlowego Stanów Zjedn. dla wyrównania w tej drodze dysproporcji, istniejących w obrotach płatniczych i towarowych Stanów Zjedn. z resztą świata. W istocie rzeczy tego rodzaju konsyderacje nie odgrywały w latach ostatnich poważniejszych ról w amerykańskim programie polityczno-handlowym. Stany Zjedn. dążą do zwiększenia swych obrotów handlowych z zagranicą, przy czym ostatnio zależy im na uzys-

kaniu doraźnych korzyści wywozowych dla własnej wytwórczości.

Główną wytyczną amerykańskiej polityki handlowej staje się oparcie systemu traktatów handlowych na KNU. Dzieje się to nie tylko dla skonstatowanych już korzyści, jakie z tego tytułu osiąga wywóz amerykański, ale także ze względu na to, że wszelkie poważniejsze odstępstwa od KNU godzą w wywóz amerykański. Przykładem tego mogą być stosunki handlowe amerykańsko-brytyjskie na odcinku ostatnich lat. Międzyimperialne umowy ottawskie w 1932 r., wprowadzając uprzywilejowane traktowanie pod względem celnym i kontyngentowym towarów dominialnych na rynkach angielskich i towarów angielskich na rynkach dominialnych, ugodziły w Stany Zjedn., zmniejszając zwłaszcza wywóz amerykański do Anglii. Takie standortowe produkty wywozu amerykańskiego, jak: pszenica, bekony, szynki, mięso, jabłka itp., utraciły w dużej mierze zbytność na rynkach angielskich. Wywóz amerykański na rynek brytyjski obniżył się z £ 196 miln. w 1929 r. do £ 93-3 miln. w 1936 r., podczas gdy w tym samym czasie wywóz australijski i kanadyjski łącznie podniósł się z £ 102 miln. do £ 136-4 miln.

Prowadząc wstępne rokowania o zawarcie traktatu handlowego z W. Brytanią, Stany Zjedn. musiały w pierwszym rzędzie bronić KNU. Wprowadzenie klauzuli tej bez żadnych specjalnych stipulacji, regulujących całokształt stosunków handlowych pomiędzy Stanami i W. Brytanią, byłoby jednak nie do przyjęcia dla tej ostatniej. Wszak saldo bilansu handlowego W. Brytanii ze Stanami Zjedn. jest już w obecnych warunkach wysoko deficytowe, wynosząc w I półroczu ub. r. przeszło £ 30 miln.

Fakt, iż w rozmowach wstępnych pomiędzy Stanami Zjedn. i W. Brytanią doszło do porozumienia, wskazuje, że zasadnicza teza Stanów Zjedn. rozbudowywania obrotów międzynarodowych na zasadzie KNU zwyciężyła. Zwycięstwo to musiało być okupione przez Stany Zjedn. koncesjami innego rodzaju. Koncesje te polegać będą w pierwszym rzędzie na zawarciu przez Stany Zjedn. szeregu traktatów handlowych z poszczególnymi dominiami brytyjskimi, w których dominiom tym przyznane zostaną specjalne ulgi celne, umożliwiające zwiększoną penetrację towarów dominialnych na rynki amerykańskie (tego rodzaju rokowania handlowe pomiędzy Stanami Zjedn. i Kanadą są już w toku). Ponadto Stany Zjedn. udzielią poważnych zniżek celnych dla wywozu brytyjskiego na rynki amerykańskie. Posiada to duże znaczenie ze względu na wysoki poziom amerykańskich stawek celnych.

Zawarcie traktatu handlowego brytyjsko-amerykańskiego posiadać będzie pierwszorzędne znaczenie dla światowego handlu zagranicznego—tym większe, im szersze i głębsze będą wzajemne koncesje, z których automatycznie na zasadzie KNU korzystać będą i inni kontrahenci obu państw. Traktat handlowy brytyjsko-amerykański nie zdaje się być jednak dla amerykańskich polityków handlowych celem samym w sobie i ostatecznym osiągnięciem w dziedzinie rozbudowy stosunków handlowych Stanów Zjedn. z zagranicą. Pomyślany jest on jako podstawa dla dalszej rozbudowy stosunków handlowych Stanów szczególnie z grupą państw „demokratycznych”—czy to zachodniej, czy północnej Europy, oraz jako przeciwstawienie się w dziedzinie gospodarczej państwom „totalistycznym”, które bądź pośrednio, bądź też bezpośrednio, jak np. Japonia w Chinach, zaczynają zagrażać pozycji gospodarczej Stanów Zjedn. w świecie.

Dr B. Rm.

BRAZYLIA

OGRANICZENIA DEWIZOWE.—Dekret o ograniczeniach dewizowych w Brazylii, obowiązujący od dn. 27/XII ub. r., ma charakter tak dalece ramowy, że w obecnym stanie rzeczy nie można jeszcze ocenić stopnia utrudnień w obrocie płatniczym, jakie ten dekret za sobą pociągnie. Rozporządzenia wykonawcze nie zostały jeszcze opracowane i brak bliższych danych o systemie, według którego będą w przyszłości przydzielane dewizy na poszczególne cele. Podanie do wiadomości hierarchii tych celów, a mianowicie: 1) potrzeby rządowe, 2) obrót towarowy, 3) zagraniczne koszty koncesjonowanych towarzystw o charakterze publicznym, 4) zyski i dywidendy, 5) wszelkie inne przekazy—nie zmienia zasadniczo istniejącego stanu rzeczy, gdyż i dotychczas potrzeby dewizowe Rządu były pokrywane w pierwszym rzędzie.

Istotną nowością ograniczeń dewizowych w Brazylii jest przywrócenie monopolu dewizowego Banku Brazylijskiego i obciążenie wszelkich przekazów za granicę w wysokości 3%. Wpływy z tego obciążenia mają być obrócone na utworzenie funduszu dewizowego, o którego przeznaczeniu w tej chwili nie wiadomo jeszcze nic konkretnego.

Monopol dewizowy tymczasem spowodował całkowite wstrzymanie wszelkich przydziałów dewizowych. Przydziały te będą wznowione dopiero wówczas, gdy wszystkie banki zgłoszą do Banku Brazylijskiego odpowiednio uzasadnione zapotrzebowanie globalne. Obecnie regulowanie należności za import następuje w ten sposób, że dłużnik składa w terminie płatności odpowiednią kwotę w milrejsach (wg nowego kursu 17-3 milrejsy=§ 1) do depozytu bankowego, zobowiązując się do uiszczenia taksy 3-procentowej.

Pomimo, że poza wymienioną już wyżej hierarchią celów nie ma jeszcze oficjalnych wiadomości o systemie przydziału dewiz, jednak ogólnie panuje przeświadczenie, że będzie on uzależniony zarówno od kraju, jak i od rodzaju towaru. Poza 3%-owym obciążeniem płatności za import—na równi z innymi płatnościami za granicę—będą prawdopodobnie wprowadzone obciążenia dodatkowe, zwłaszcza jeżeli chodzi o import o charakterze luksusowym. Spodziewany jest szereg zakazów przywozu i udzielanie specjalnych pozwoleń na import. Wobec tego trudności importowe wystąpią nie, jak obecnie, dopiero w momencie regulowania należności, lecz już przed zawarciem samej transakcji, co ma na celu niedopuszczenie do powstawania zamrożeń w tak wielkim stopniu, jak to miało miejsce dotychczas.

Przydział dewiz na transfer do poszczególnych krajów będzie uzależniony od zaliczenia danego kraju do jednej z następujących grup: 1) kraje, z którymi Brazylia ma dodatni bilans handlowy, 2) kraje, z którymi Brazylia ma ujemny bilans handlowy, 3) kraje, w których obowiązują ograniczenia dewizowe. Ta dyskryminacja kierunkowa jest w pierwszym rzędzie zwrócona przeciw Anglii. Brazylia dąży bowiem już od dłuższego czasu do uaktywnienia swego bilansu handlowego z tym krajem i chce od tego uzależnić spłatę swych poważnych zobowiązań funtowych. W stosunku do krajów grupy trzeciej nie jest wykluczone przejście na system rozrachunku, zbliżony do rozrachunku z Niemcami.

Ogólnie należy przewidywać, że w związku z nowymi ograniczeniami dewizowymi i uzależnieniem przydziału dewiz od charakteru bilansu handlowego z danym krajem Brazylia w swych stosunkach traktatowych przejdzie raczej do układów ściśle bilateralnych, od-

dalając się coraz bardziej od systemu klauzuli największego uprzywilejowania.

Wszystkie powyższe rozważania są oparte na opiniach poważniejszych kół gospodarczych. Pomimo więc dużego prawdopodobieństwa słuszności tych przewidywań warto także zanotować głosy przeciwników tych poglądów.

Niektórzy bowiem twierdzą, że wprowadzenie nowych ograniczeń jest wynikiem tylko technicznych trudności Banku Brazylijskiego, którego zapasy dewizowe były niewystarczające. Ogłoszenie monopolu dewizowego, które dało w pierwszej chwili w efekcie moratorium dla wszystkich transferów, pozwoli na uzupełnienie funduszu Banku i nie pociągnie za sobą dalszych zaostrzeń w przydziale dewiz na przyszłość. Jest to jednak pogląd słabo uzasadniony, gdyż trudno przypuszczać, aby Rząd, mając w ręku tak poważne narzędzie polityki gospodarczej, jakim niewątpliwie są ograniczenia dewizowe, nie użył go w zakresie znacznie szerszym niż tylko chwilowe uzupełnienie zasobów walutowych banku centralnego, tym bardziej, że bez poważniejszych posunięć walutowych deficyt dewizowy musiałby znowu się ujawnić i to w czasie niezbyt odległym.

JAPONIA

ZAOSTRZENIE OGRANICZEŃ DEWIZOWYCH.—Ponieważ obowiązujące ograniczenia dewizowe wykazywały pewne luki, które były wykorzystywane dla transferu dewiz i ucieczki kapitałów za granicę w sposób nie przeciwny literze lecz niezgodny z duchem przepisów, wydano ostatnio dalsze obostrzenia.

Ograniczenia dotyczą w pierwszym rzędzie dysponowania majątkiem, znajdującym się za granicą. Wszelkie dyspozycje, dotyczące zagranicznych papierów wartościowych poza granicami Japonii, wymagają zezwolenia. Zezwolenia wymaga również inwestowanie zagranicznego majątku, którego wartość przekracza 50 tys. jenów. To samo dotyczy nabycia nieruchomości, statków, praw przemysłowych i górniczych. Ponadto wprowadzono obowiązki składania półrocznych sprawozdań o stanie majątku za granicą. Przekazy premii ubezpieczeniowych—z wyjątkiem premii reasekuracyjnych i asekuracji morskiej—wymagają zezwolenia.

Obniżono kwoty na cele wyjazdowe, dozwolone do transferu, do 1 tys. jenów i na akredytywy towarowe do 100 jenów. Zapłata za dokonany import wymaga zezwolenia jedynie w razie zapłaty z góry przed sprowadzeniem towaru.

Udzielenie gwarancji za zobowiązania zagraniczne może nastąpić dopiero po uzyskaniu zezwolenia.

Banki zagraniczne, działające na terenie Japonii i mające charakter banków zagranicznych, otrzymały pewne zezwolenia generalne, a mianowicie na dysponowanie swym majątkiem zagranicznym i na udzielanie gwarancji.

Oficjalne oświadczenie Ministerstwa Spraw Zagranicznych stwierdza, że nowe przepisy nie mają na celu ograniczenia normalnych transakcji, dokonywanych w dobrej wierze. Przy wnioskach o udzielenie zezwoleń dewizowych potrzeby petentów będą uwzględniane w sposób najbardziej daleko idący. Ograniczenia w dysponowaniu majątkiem zagranicznym w niczym nie dotkną przedsiębiorstw japońskich, pracujących za granicą. Nowe przepisy są pomyślane jedynie jako przeciwdziałanie wszelkiego rodzaju nadużyciom i nie stanowią żadnej istotnej zmiany ogólnej linii polityki dewizowej.

CHINY

HANDEL ZAGRANICZNY A DZIAŁANIA WOJENNE.—Wpływ wojny chińsko-japońskiej ujawnił się, oczywiście, w bardzo silnym spadku obrotów handlu zagranicznego, zwłaszcza od chwili, gdy Szanghaj został objęty działaniami wojennymi. W rozmiarach tego spadku może zorientować porównanie handlu zagranicznego w okresie maj+lipiec z okresem sierpień+październik 1937 r. Obroty te przedstawiają się (w miln. \$) następująco:

	Przywóz	Wywóz
Maj	111	78
Czerwiec	115	85
Lipiec	124	89
Razem:	350	252
Sierpień	56	45
Wrzesień	34	67
Październik	36	49
Razem:	126	161

Zestawienie wyraźnie wskazuje na wpływ wojny, co widać szczególnie przy porównaniu rezultatów z lipca i sierpnia—tak, że kwestię zmian sezonowych można pominąć, jako nieznaczne w stosunku do zmian, wynikłych z działań wojennych w sierpniu. W drugim okresie spadek obrotów wyniósł 52%, przy czym przywóz spadł o 64%, wywóz zaś tylko o 36%. Spowodowało to nawet uaktywnienie poprzednio wybitnie biernego bilansu.

Rzucając się w oczy różnice zmian w przywozie i wywozie tłumaczą się przede wszystkim przeprowadzeniem szybkiej likwidacji składów portowych. Ten pogląd znajduje potwierdzenie w dużym wzroście eksportu do Hong-Kongu (o \$ 17 miln.). Hongkong w tym wypadku odegrał, oczywiście, tylko rolę portu przeladunkowego dla towarów, wywożonych pośpiesznie ze strefy działań wojennych.

Obroty z najważniejszymi w handlu zagranicznym Chin krajami zmalały bardzo znacznie. Najsilniej spadł import z Japonii (83%), dalej idą Niemcy (66%), W. Brytania (61%), Stany Zjedn. (56%). Eksport do Japonii wykazuje spadek o 66%, do Stanów Zjedn. o 57%, do Niemiec o 54%, do W. Brytanii o 40%.

Z RYNKÓW ZAGRANICZNYCH

ZE ŚWIATOWYCH RYNKÓW ZBOŻOWYCH.—Ceny w okresie 27/XII 1937 r. ÷ 8/I 1938 r. kształtowały się następująco (w walucie danego kraju, w Buenos Aires, Liverpoolu i Hamburgu — w \$ — za 100 kg):

	27 ÷ 31/XII	3 ÷ 8/I	Wzrost (+) lub spadek (-)
			%
Pszenica			
Berlin	—	—	—
Praga	168·30½	168·80½	+ 0·2
Chicago	3·52	—	—
Buenos Aires	3·75	3·92½	+ 4·6
Liverpool	4·22	4·89	+15·8
Wiedeń	38·25	38·50	+ 0·6
Hamburg	6·45½	6·45½	—

Ż y t o

Berlin	—	—	—
Praga	135·12½	135·62½	+ 0·3
Chicago	2·79	2·74	— 1·8
Wiedeń	27·50	28·44	+ 3·4
Hamburg	4·33	4·33	—

O w i e s

Berlin	—	—	—
Praga	121·70	122·70	+ 0·8
Chicago	2·29	2·40	+ 4·8
Buenos Aires	2·01½	2·06	+ 2·2
Liverpool	4·11½	4·11½	—
Wiedeń	28·40	28·17½	— 0·9
Hamburg	2·74½	2·74½	—

Jęczmień browarowy

Berlin	—	—	—
Praga	136·00	137·00	+ 0·7
Chicago	3·55	3·62	+ 1·9
Wiedeń	36·00	36·00	—
Hamburg	—	—	—

METALE

ŻELAZO.—W II połowie grudnia ogólny stan światowego rynku żelaza znajdował się w dalszym ciągu pod wpływem trwającego wciąż kryzysu w Stanach Zjedn. W okresie sprawozdawczym kryzys ten jeszcze się pogłębił, gdyż stan zatrudnienia amerykańskiego hutnictwa żelaznego spadł w ostatnim tygodniu sprawozdawczym do 19·3% zdolności produkcyjnej—w stosunku do 23·5% w poprzednim tygodniu i 77% w odpowiednim tygodniu 1936 r. Pomimo ograniczenia wytwórczości przewyższa ona jeszcze znacznie zapotrzebowanie wewnętrzne i huty zmuszone są do zwiększenia eksportu, zwłaszcza w zakresie blach. Wywiera to niekorzystny wpływ na eksport uczestników międzynarodowego kartelu stali, którzy są zmuszeni do udzielania znacznych rabatów.

Stan rynku żelaznego w poszczególnych krajach przedstawiał się następująco:

Na rynku niemieckim panowało w dalszym ciągu ożywienie. W piśmie urzędowym „Reichsanzeiger” ogłoszono w dn. 16/XII 1937 r. rozporządzenie Biura Kontroli Stali, które weszło w życie z dniem 1/I b. r. Mocą tego rozporządzenia zostało zabronione używanie żelaza i stali do budowy następujących przedmiotów: wszelkiego rodzaju słupów, schodów, sztachet, krat, rolet, kiosków, budek, nagrobków, tablic itd. Wydobycie rudy żelaznej w Niemczech osiągnęło w 1937 r. wysoki poziom 8·5 miln. t o zawartości 2·5 miln. t żelaza. W 1938 r. wydobycie to jeszcze prawdopodobnie wzrośnie, wskutek rozpoczętej przez spółkę rządową „H. Goering & Co” eksploatacji nawet najbardziej niskoprocenowych rud, której nie mógł się podjąć przemysł prywatny.

Na rynku francuskim żadne poważniejsze zmiany nie zaszły. Wobec nastania ogólnego odprężenia na światowym rynku złomu, przewiduje się obniżenie obowiązującego obecnie prohibicyjnego cła wywozowego w wysokości 50 fr. od t złomu do 5 fr., co umożliwi ponowne podjęcie wywozu złomu francuskiego za granicę. Zdolność wywozowa Francji w zakresie złomu oceniana jest na 200 tys. t rocznie. Głównymi odbiorcami byli: Anglia, Włochy i Polska. Zaznaczył się w ostatnich tygodniach poważny, bo sięgający 25%, wzrost produkcji surówki odlewniczej, spowodowany chęcią odlewni zaopatrzenia się w nią przed podwyżką taryfy kolejowej. Cena surówki, pomimo wyższych kosztów własnych, została podestawiona przez Biuro Kontroli Cen na poziomie i styczeń bez zmiany.

Rynek belgijski wykazywał nastroj spokojny. Transakcje utrzymywały się w granicach dotychczasowych. Napłynęły wprawdzie pewne zapytania z Ameryki Południowej i Chin, lecz niewiadomo, czy doprowadzą one do realnych wyników. Należy się także spodziewać na początku 1938 r. większych za-

mówień ze strony krajów śródziemnomorskich. Cosibel notował napływ zamówień do dn. 18/XII w ilości 54 tys. t, z czego 58% przypada na eksport. Główną pozycję stanowią półwyroby—19600 t, a dalej żelazo przetworzone—14600 t. W zakresie półwyrobów panuje pewne ożywienie, głównie dzięki dodatkowym zamówieniom angielskim. Natomiast stan rynku blachy, zarówno grubej, jak i cienkiej jest bardzo niekorzystny. Na rynku surówki i złomu panował zastój.

Rynek angielski cechowało pod koniec roku usposobienie spokojne. Nowych transakcji prawie nie notowano, a większość firm była zajęta kontrolą inwentarza. Na rynku surówki zaznaczył się większy popyt jedynie na surówkę clevelandzką. Pewne odprężenie nastąpiło także na rynku półwyrobów, chociaż nie wszystkie trudności przemysłu przetwórczego zostały usunięte. W dziale wyrobów gotowych nowe zamówienia przed końcem roku nie napływały i huty były zajęte wykończaniem zaległości. Co się tyczy udziału zamówień zbrojeniowych w ogólnej produkcji hutnictwa angielskiego—to można je ocenić ilościowo na 15%, a wartościowo na 25% całej produkcji. Zaopatrywanie hutnictwa w surowce odbywa się prawidłowo. Między innymi rozpoczął się dowóz brazylijskiej rudy żelaznej na poczet zamówienia na 400 tys. t, dokonanego w ub. r. przez British Iron and Steel Corporation. Cena koksu utrzymuje się na wysokim poziomie sh 42 za t.

Ceny wywozowe żelaza Belgijczy wytwórców europejskich: Anglii, Belgii wraz z Luksemburgiem i Francji—w £ zł. fob port — notowane były w dn. 10/XII 1937 r., jak następuje:

	Wielka Brytania	Belgia i Luksemburg	Francja
	za 1006 kg	za 1000 kg	

S u r ó w k a :

odlewnicza Nr III (2·5·3·0% Si)	—	—	—
tomasowska	—	—	—
hematytowa	—	—	—
ferromangan	—	—	—

P ó ł w y t w ó r :

kęsy	—	5. 7.6	5. 7.6
platyny	—	—	—

W y t w o r y g o t o w e :

żelazo sztabowe	—	6. 0.0	6. 0.0
belki	—	5. 7.6	5. 7.6
kątowniki	—	5. 8.0	5. 8.0
blacha okrętowa, rezerwuarowa itp.	—	—	—
szyny stalowe	—	—	—
bednarka	—	6.10.0	6.10.0
druk-walcówka	—	6. 2.6	6. 2.6
blacha tomasowska	—	7. 2.6	7. 2.6
blacha czarna (24 gage)	—	—	—
druk ocynkowany	—	—	—
gwoździe druciane	—	—	—

METALE NIEŻELAZNE.—W II połowie grudnia panowała na rynku światowym metali nieżelaznych tendencja słaba i zlekka niżkowa, chociaż kursy nie spadły poniżej notowanego w roku 1937 minimum, które odnotowane było w listopadzie. W ciągu całego ubiegłego roku kursy metali ulegały silnym wahaniom, przy czym w I kwartale zaznaczyła się znaczna wyżka, która osiągnęła największe natężenie w marcu. Już w kwietniu ceny się zalały i od tam spadły bez przerwy aż do końca roku, tracąc ok. 50% swej wartości. Kryzys cen doszedł ku końco-

wi 1937 r., do bardzo poważnych rozmiarów, co się wyraziło w spadku wytwórczości przemysłu żelazno-hutniczego do 20% jego zdolności produkcyjnej, obniżeniu się produkcji blachy białej o 50% i znacznym cofnięciu się wytwórczości ocynkowni blachy i fabryk samochodów. Wobec tego, że Stany Zjedn. są najważniejszym rynkiem zbytu dla metali nieżelaznych, dalszy los tych metali w przeważającym stopniu zależy od poprawy sytuacji tego rynku. Pewne polepszenie może nastąpić w związku z zamierzeniami przez Stany Zjedn. i Anglię dalszymi zbrojeniami, a zwłaszcza budową okrętów wojennych.

Stan rynku poszczególnych metali przedstawiał się następująco:

Na rynku miedzi w okresie sprawozdawczym panował zastój, lecz ceny poważniejszym zmianom nie uległy. Zbyt miedzi zmniejszył się poważnie jedynie w Stanach Zjedn., podczas gdy poza tym państwem utrzymywał się na względnie wysokim poziomie, zwłaszcza w Niemczech i Japonii. Charakterystyczny obraz przedstawia stan zapasów w Anglii: ogólne zapasy miedzi zmniejszyły się z 46 tys. t na początku 1937 r. do 30·8 tys. t w jego końcu, przy czym zapasy miedzi rafinowanej spadły z 45·3 tys. t do 10 tys. t, podczas gdy zapasy miedzi surowej wzrosły z 0·8 tys. t do 20 tys. t.

Na rynku cyny nastrój był słaby i ceny uległy dalszej niższe, zbliżając się do najniższego poziomu z listopada. Główną przyczyną niepomysłnego stanu rynku cyny jest kryzys, panujący w przemyśle amerykańskim, a zwłaszcza w fabrykach blachy białej i samochodów. Poza tym produkcja odpowiada mniej więcej zbytu, a zapasy światowe uległy w 1937 r. nawet lekkiemu zmniejszeniu. Wobec tego nie należy się spodziewać dalszego spadku ceny cyny, która zresztą osiągnęła gospodarczo usprawiedliwiony poziom.

Rynek ołowiu wykazywał w okresie sprawozdawczym tendencję względnie utrzymania, co się tłumaczy tym, że nabywcy okazywali w ostatnich miesiącach wielką powściągliwość w zakupach tego metalu i dopiero po znacznym spadku ceny obroty cokolwiek się ożywiły.

Rynek cynku znajdował się w dalszym ciągu w stanie zupełnej depresji i ceny spadły do jeszcze niższego poziomu. Wśród wytwórców cynku zjawiała się w ostatnich czasach myśl wznowienia dawnego kartelu cynkowego, lecz została ona na razie zaniechana, wobec niechętnego stanowiska producentów angielskich.

Ruch cen poszczególnych metali w okresie sprawozdawczym przedstawiał się następująco (pierwsza liczba oznacza transakcje kasowe, druga—terminowe): miedź standard straciła £ $\frac{1}{16}$ wzgl. zachowała kurs poprzedni, miedź elektrolityczna i rafinowana pozostały bez zmiany, cyna zniżkowała o £ 9 wzgl. $8\frac{1}{2}$, ołów stracił £ $\frac{1}{8}$ wzgl. $\frac{5}{16}$, a cynk £ $\frac{1}{16}$ wzgl. $\frac{3}{8}$, srebro zwykłego o £ $\frac{3}{8}$ wzgl. $\frac{9}{16}$ na uncji, złoto straciło sh $0\frac{3}{4}$ na uncji, a blacha biała zniżkowała o sh $\frac{1}{2}$ na skrzynce; cena innych metali nie uległa zmianie.

W poniższym zestawieniu podane są ceny wymienionych metali—w £ za 1 016 kg, z wyjątkiem: blachy białej, która notowana jest w sh za skrzynkę o 112 arkuszach o wym. 20"×14"×0·24 mm, platyny—w £ za uncję, złota—w sh za uncję i srebra—w d za uncję:

Metal	Poprzedni Okres sprawozdawczy:			
	okres ultimo	maksi- mum	mini- mum	ultimo
Miedź				
standard:				
kasa . . .	39 $\frac{1}{2}$ - $\frac{9}{16}$	40 $\frac{9}{16}$	38 $\frac{7}{8}$	39 $\frac{3}{4}$ - $\frac{1}{2}$
term. . .	38 $\frac{1}{16}$ - $\frac{3}{4}$	40 $\frac{14}{16}$	39 $\frac{1}{16}$	39 $\frac{11}{16}$ - $\frac{3}{4}$
elektrol. . .	43 $\frac{1}{4}$ -44 $\frac{1}{4}$	45 $\frac{1}{2}$	42	43 $\frac{1}{2}$ -44 $\frac{1}{4}$
rafinow. . .	43-44 $\frac{1}{4}$	45 $\frac{1}{2}$	42 $\frac{1}{4}$	43-44 $\frac{1}{4}$

Cyna:

kasa . . .	190 $\frac{3}{4}$ -191 192	181	181 $\frac{3}{4}$ -82
term. . .	190- $\frac{1}{2}$	191 $\frac{1}{4}$	181 181 $\frac{3}{4}$ -82

Ołów:

kasa . . .	15 $\frac{11}{16}$ - $\frac{9}{4}$	15 $\frac{7}{8}$	15 $\frac{1}{2}$	15 $\frac{1}{2}$ - $\frac{5}{8}$
term. . .	15 $\frac{3}{16}$ - $\frac{7}{8}$	16	15 $\frac{1}{2}$	15 $\frac{1}{2}$ - $\frac{9}{16}$

Cynk:

kasa . . .	14 $\frac{7}{8}$ - $\frac{15}{16}$	15 $\frac{1}{2}$	14 $\frac{3}{4}$	14 $\frac{3}{4}$ - $\frac{7}{8}$
term. . .	15 $\frac{1}{8}$ - $\frac{3}{16}$	15 $\frac{9}{16}$	14 $\frac{1}{8}$	14 $\frac{3}{4}$ - $\frac{13}{16}$

Glin:

dla kraju	100	100	100	100
„ zagr.	100	100	100	100

Nikiel:

dla kraju	180-185	185	180	180-185
„ zagr.	180-185	185	180	180-185

Blacha

biała . . .	22 $\frac{1}{2}$ -23 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{1}{2}$	22 $\frac{1}{2}$	22 $\frac{1}{2}$ -23
-------------	------------------------------------	------------------	------------------	----------------------

Platyna

„spong” . . .	7 $\frac{5}{8}$	7 $\frac{5}{8}$	7 $\frac{5}{8}$	7 $\frac{5}{8}$
---------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

Srebro:

kasa . . .	18 $\frac{11}{16}$	19 $\frac{1}{16}$	18 $\frac{1}{16}$	19 $\frac{1}{16}$
term. . .	18 $\frac{5}{16}$	18 $\frac{7}{8}$	18 $\frac{1}{16}$	18 $\frac{7}{8}$

Złoto . 139·9 $\frac{1}{2}$ 139·9 $\frac{1}{2}$ 139·6 139·6

— Na rynku starych metali ceny z lekka zniżkowały. Ceny hurtowe loco Paryż wynosiły w dn. 27/XII 1937 r. (w nawiasie — ceny z dn. 6/XII 1937 r.) — we fr. fr. za 100 kg: miedź 450 (460), brąz 425 (425), mosiądz 240 (245), cynk 140 (145), ołów 200 (205).

BIBLIOGRAFIA

„CHORZÓW — MOŚCICE. — WYDAWNICTWO JUBILEUSZOWE Z OKAZJI 15-LECIA FABRYKI ZWIĄZKÓW AZOTOWYCH W CHORZOWIE I 10-LECIA FABRYKI W MOŚCICACH”. — W ub. r. minęło właśnie 15 lat od chwili przejęcia i uruchomienia przez Polskę fabryki związków azotowych w Chorzowie oraz 10 lat od powstania nowoczesnej fabryki w Mościcach. Ten niewątpliwie ważny w dziejach przemysłu polskiego fakt został przez Zjednoczone Fabryki upamiętniony specjalnym wydawnictwem. Wydawnictwo to — niewielka objętościowo, ale niezwykle starannie, a jednocześnie z wielką dbałością o szatę zewnętrzną wydana broszura, stanowiąca krótką monografię Zjednoczonych Fabryk.

Na wstępie znajdujemy treściwy zarys rozwoju przemysłu azotowego w Polsce oraz pewne szczegóły z historii powstania i rozbudowy fabryk: chorzowskiej i mościckiej.

Lata przedwojenne tworzą właśnie fundament pod rozwój przemysłu azotowego, który w czasie wojny coraz bardziej przybiera na sile — a to nie tylko w związku z działaniami wojennymi, ale przede wszystkim wobec widma głodu. „Ludzkość sięga po chleb do atmosfery”. Dzięki znakomitemu wynalazkowi Pana Prof. Mościckiego, obecnego Prezydenta Rzplitej, został rozwiązany problem techniczny syntezy tlenu azotu z powietrza w łuku elektrycznym. Od tej chwili produkcja związków azotowych poczyna szybko wzrastać. Gdyśmy obejrzeli fabrykę cho-

rzowską, rozmyślnie uszkodzoną przez okupantów, spodziewano się, że nie damy sobie rady. Dzięki jednak niezmordowanej energii Pana Prezydenta Mościckiego uruchomiona ona została w ciągu paru dni. Od tego momentu Chorzów zaczął się coraz bardziej rozwijać. Wzrost zapotrzebowania na nawozy azotowe oraz poważny import tych produktów spowodowały nie tylko rozbudowę Chorzowa, ale wysunęły potrzebę budowy nowej, wielkiej fabryki związków azotowych. I tak powstała na wskroś nowoczesna fabryka w Mościcach, aby sprostać zapotrzebowaniu rolnictwa.

Początek pracy fabryki chorzowskiej polegał wyłącznie na produkcji azotniaku; później — w miarę uzyskania większego doświadczenia przez personel — uruchomiono dalsze obiekty produkcyjne. I tak, pod koniec 1923 r. ruszyła fabryka amoniaku, w 1924 r. — kwasu azotowego, a w 1925 r. uruchomiono całkowicie fabrykę azotanów: amonowego i sodowego. W tym samym czasie — stale zwiększając produkcję — osiągnięto w 1929 r. przeszło 35 miln. kg azotu w azotniaku.

W następnym rozdziale omawianego wydawnictwa poruszona jest kwestia przystosowania się przedsiębiorstwa do zmieniających warunków w okresie kryzysu gospodarczego. W Chorzowie rozpoczęto wyrabiać szereg nowych produktów, przeważnie drobnych, lecz rentownych i w sumie przynoszących stały dochód. W tym samym czasie Mościce zdobyły znaczne sukcesy w akcji eksportowej. W ten sposób obie fabryki — dzięki natychmiastowemu przystosowaniu się do odmiennych

warunków gospodarczych — zdołały wyjść całkowicie obronną ręką z kryzysu.

Sprzedaż wszystkich produktów skoncentrowana jest w Chorzowie i dzieli się na 2 działy: nawozów i produktów przemysłowych. Nawozy w kraju sprzedaje się przez sieć organizacji rolniczo-handlowych i składów konsygnacyjnych, ogółem w przeszło 1 300 punktach sprzedaży.

Zjednoczone Fabryki prowadzą intensywną pracę badawczą we własnych laboratoriach, dysponujących bogatymi bibliotekami, pracownikami i podręcznymi warsztatami mechanicznymi.

Należy podkreślić jeszcze jeden szczegół — niezwykle ważny: oto jednym z produktów, przeznaczonych na sprzedaż, jest energia elektryczna. Elektrownia w Mościcach może czerpać energię dowolnie z węgla lub z gazu ziemnego, który jest doprowadzony rurociągiem z zagłębia naftowego krośnieńsko-jasielskiego.

Położenie geograficzne Mościc jest niezwykle dogodnie przy rozbudowie sieci elektryfikacyjnej. Tu tworzy się właśnie punkt węzłowy, z którego rozchodzą się główne linie elektryczne: na północ do Warszawy, na południe do tworzonych zakładów wodno-elektrycznych na Dunajcu, na zachód przez Kraków na Śląsk i wreszcie na wschód — do okręgu przemysłowego. Przeznaczając część produkcji energii elektrycznej na sprzedaż, osiąga się równocześnie znaczne potanieenie energii, zużywanej przez fabrykę.

Wydawnictwo zamyka dokładny spis produktów, wytwarzanych przez Zjednoczone

Fabryki Związków Azotowych w Chorzowie i Mościcach, oraz opis zakładów przedsiębiorstwa i kolonii robotniczej, bogato ilustrowany fotografiami. Jak z powyższego widać, dorobek pracy Zjednoczonych Fabryk w ubiegłym 15-leciu był wielki, a stale postępująca (po kryzysie) produkcja, jak również różnorodność i jakość wytwarzanych produktów—pozwalają rokować jak najlepsze widoki na przyszłość.

St. L.

„OBRONA PRZECIWOŻAROWA I PRZECIWLŹOTNICZO - POŻAROWA“.
INŻ. MIECZYSLAW LEWICKI I MGR PRAW MACIEJ HŁASKO.

—Praca powyższa, wydana z zasiłku Min. Spraw Wewnętrznych, zawiera ok. 300 stron druku oraz liczne rysunki. Omawia ona szczegółowo podstawowe zasady prewencji przeciwpożarowej w czasie pokoju i na wypadek wojny z uwzględnieniem współczesnych metod i sposobów walki z pożarami i skutkami działania wojennych środków zapalających. W części pierwszej autorzy omawiają wyczerpująco przyczyny powstawania pożarów, metody obrony przed pożarami, sposoby opracowywania planów obrony przeciwpożarowej, wytyczne do zabezpieczenia przeciwpożarowego zakładów przemysłowych, fabryk, wytwórni, składów, garaży itp., klasyfikację produkcji według stopnia bezpieczeństwa pożarowego i wybuchowego, organizację służby przeciwpożarowej obiektów w obronie przeciwłotniczej, zagrożenie od bomb zapalających, gaśnice i aparaty do gaszenia pożarów w zarodku, ujmując przez to całokształt ogólnej prewencji przeciwpożarowej. Część druga, poświęcona podstawom prawnym prewencji przeciwpożarowej, zawiera wyciągi z odpowiednich ustaw, rozporządzeń i instrukcyj i ma na celu ułatwienie czytelnikom zorientowania się w obo-

wiązujących w tej dziedzinie przepisach prawnych. Książkę omawianą uznać należy za doskonały podręcznik i przewodnik dla wszystkich zainteresowanych zagadnieniem obrony przeciwłotniczej i przeciwpożarowej, przy czym winna ona być dużą pomocą przy opracowywaniu planów zabezpieczenia zakładów przemysłowych, budynków użyteczności publicznej, fabryk i przedsiębiorstw przed pożarami—zarówno w czasie pokoju, jak i w czasie wojny. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, oceniając wartość tego pożytecznego wydawnictwa, zaleciło ją do użytku władz administracji ogólnej i samorządowych.

„HUTNICTWO ŻELAZNE — POLSKI SŁOWNIK TECHNICZNY“.

—Ukazanie się —nakładem Związku Polskich Hut Żelaznych— 2 zeszytów słownika hutniczego (zesz. I— Tworzywo i paliwo—wielkie piece; zesz. II— Świeżarki i piece pudlingowe —stalownie— walcownie, młotownie i tłoczalnie), zawierającego znaczenie wyrazów i równoznaczniki w językach obcych — jest niewątpliwie wydarzeniem niecodziennym w naszym życiu technicznym i gospodarczym. Przedmowa słownika mówi nam o historii jego powstania, o organizacji i sposobie pracy Komitetu Redakcyjnego, który z ramienia wydawcy, tj. Związku Polskich Hut Żelaznych, prowadzi tę pracę. Zarówno skład Komitetu Redakcyjnego, do którego zostali powołani wybitni naukowcy i praktycy w dziedzinie hutnictwa oraz słownikarstwa, jak również wydawca— gwarantują wysoki poziom tej pracy, która wypełnia istniejącą lukę w dziedzinie naszego słownictwa technicznego.

Nie naszym zadaniem jest ocenianie tej pracy z punktu widzenia naukowego, chcemy natomiast zwrócić uwagę na jedną z cech słownika, szczególnie miłą inżynierowi-Polakowi, dbającemu o czystość słownictwa na-

rodowego. Cechą tą jest polszczenie terminologii obcojęzycznej, jaka przez lata długiej niewoli utrwaliła się w naszym słownictwie. Autorzy słownika, jak dbali ogrodnicy, wypełniają wszelkie chwasty obce naszej mowie ojczystej i albo wprowadzają piękną dawną terminologię staropolską, albo tam, gdzie dla nowych pojęć nie ma w przeszłości odpowiedników, tworzą nowotwory, ale nowotwory zgodne z duchem języka. Dotyczy to przede wszystkim nazw robotników, które już od dawna domagały się spolszczenia. Spotykamy więc w słowniku bardzo wiele tych nazw, zakończonych na: -owy (podobnie jak gajowy, polowy, borowy): koksownicowy, gardzielowy, picowy, żużlowy itd.; na -acz (jak palacz): ładowacz, oznaczacz itd. oraz na -arz (jak stolarz, rymarz): popielarz, paczkarz, tłoczarz itd. To samo widzimy w zakresie nazw maszyn, a więc podaje słownik takie nazwy, jak: tłoczarka, wybijarka, walcarka, wsadzarka itd.

Cały układ słownika, jak również podawanie obcej terminologii aż w 4 językach — sprawiają, że słownik ten śmiało możemy zaliczyć do najlepszych wydawnictw tego rodzaju. Nie dziwnym się przeto, że opracowanie tego wydawnictwa trwało aż kilka lat. A podkreślić należy, że jest to właściwie jak gdyby zbiorowa praca kilkudziesięciu polskich inżynierów-hutników, którzy w poczuciu ważności zadania nie szczędzili swej pracy i swego trudu w opracowywaniu poszczególnych działów.

Ze względu na rzeczywiste swe wartości słownik niewątpliwie zdobędzie sobie szybko uznanie i poczytność i stanie się ozdobą (również i ze względu na swoją estetyczną szatę graficzną) podręcznej biblioteczki polskiego inżyniera-hutnika.

K. P.

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. zwyczaj.: 1 str. — zł 300, 1/2 str. — 200, 1/4 str. — zł 125, 1/8 str. — zł 75. Przy ogłoszeniach kombinacyjnych, petiitowych oraz tabelarycznych do cen powyższych dolicza się 30%.

CENY OBWIESZCZEŃ SPÓŁEK 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, 1/16 str. — zł 20. Za ogłoszenia liczbowe, tabelaryczne, bilanse itp. 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

II OGŁOSZENIE

Zarząd Lwowskiego Towarzystwa Akcyjnego Browarów

Spółka Akcyjna we Lwowie

zawiadamia niniejszym PP. Akcjonariuszów, że w dn. 29 stycznia 1938 r. o godz. 16 odbędzie się w lokalu własnym we Lwowie, ul. Kleparowska 18

38 ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZÓW

z następującym porządkiem dziennym:

1) Rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdania, bilansu, oraz rachunku zysków i strat za rok administracyjny 1936/37; 2) Powzięcie uchwały o użyciu zysku; 3) Udzielenie władzom Spółki pokwitowania z wykonania przez nie obowiązków; 4) Zatwierdzenie kooptacji 2 członków Rady Nadzorczej; 5) Wybór członków Rady Nadzorczej w miejsce ustępujących w myśl § 12 c statutu; 6) Uchwalenie wysokości wynagrodzenia członków Komitetu Wykonawczego Rady Nadzorczej i marek obecności dla członków Rady Nadzorczej.

Właściciele akcji mają prawo uczestnictwa w Walnym Zgromadzeniu, jeżeli akcje złożone zostaną w Kasie Spółki we Lwowie ul. Kleparowska 18, lub w Banku Dyskontowym Warszawskim w Warszawie ul. Fredry 8, względnie w Filii tegoż Banku we Lwowie ul. 3 Maja 14 — najdalej do dn. 22 stycznia 1938 r. i nie będą odebrane przed ukończeniem Walnego Zgromadzenia.

29-2-3

II OGŁOSZENIE

Rada Spółki Akcyjnej

„Wileński Prywatny Bank Handlowy“, Spółka Akcyjna

niniejszym zawiadamia PP. Akcjonariuszów — zgodnie z §§ 27 i 28 Statutu Banku, że w dn. 1 lutego 1938 r. o godz. 6 po poł. w lokalu Banku w Wilnie, przy ul. Ad. Mickiewicza Nr 8, odbędzie się

ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZÓW

z następującym porządkiem dziennym:

1) Zażalenie i wybór przewodniczącego; 2) Rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdania, bilansu oraz rachunku strat i zysków za rok 1937, podział zysków i udzielenie Radzie i Dyrekcji absolutorium; 3) Zatwierdzenie preliminarza wydatków na rok 1938; 4) Ustalenie wynagrodzenia dla władz Banku z wyboru; 5) Wybory członków Rady i Komisji Rewizyjnej; 6) Wolne wnioski.

PP. Akcjonariusze, życzący sobie 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. 24 stycznia 1938 r. do godziny 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.

33-2-3

II OGŁOSZENIE

Zarząd Spółki Akcyjnej

Browar Gambrinus, Spółka Akcyjna dawniej D. Sercarz w Będzinie

zawiadamia PP. Akcjonariuszów, że

ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE

odbędzie się w dn. 29 stycznia 1938 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 1936/1937 i udzielenie Zarządowi pokwitowania; 4) Wybór Zarządu i Komisji Rewizyjnej; 5) Wyznaczenie wynagrodzenia Zarządu, Dyrekcji i Komisji Rewizyjnej; 6) Wolne wnioski.

23-1-3

I OGŁOSZENIE

Zarząd Spółki Akcyjnej „Gazolina“

SPÓŁKA AKCYJNA

podaje do wiadomości, że uchwałą Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszów Spółki z dn. 20 maja 1937 r., zatwierdzoną postanowieniem Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 2 grudnia 1937 r. L. OA. VIII. 378, postanowione zostało

podwyższyć kapitał akcyjny o kwotę zł 800 000

drogą wypuszczenia 8000 sztuk akcji nowej VII emisji Seria A nominalnej wartości zł 100 każda, w tym 4667 sztuk akcji imiennych, a 3333 sztuk akcji na okaziciela. Na mocy art. 436 kod. handl. Zarząd Spółki ofiaruje niniejszym akcje te dotychczasowym akcjonariuszom na podstawie uchwał powołanego wyżej Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszów Spółki z dn. 20 maja 1937 r. na następujących warunkach:

Prawo poboru podlegają 4667 sztuk akcji imiennych oraz 3333 sztuk akcji okazicielskich po zł 100 nom. wart. każda. Cena emisyjna wynosi zł 100 za 1 akcję, zwiększona o koszty, związane z emisją w kwocie zł 150; nowe akcje uczestniczyć będą w dywidendzie od dn. 1 stycznia 1938 r.; dotychczasowym akcjonariuszom przysługuje prawo poboru w stosunku do posiadanych akcji poprzednich emisji, tj. po dwie akcje imienne nowej emisji na każde 9 sztuk akcji imiennych poprzednich, oraz po 2 akcje okazicielskie nowej emisji na każde 9 akcji okazicielskich poprzedniej. Akcjonariusze winni wykonać swe prawo poboru w terminie do 3 tygodni od daty ostatniego (tj. trzeciego) ogłoszenia w „Monitorze Polskim”. Wpłaty na nowe akcje przez dotychczasowych akcjonariuszy winny być dokonane w Banku Naftowym Spółka Akcyjna we Lwowie, ul. Leona Sapiehy 3 w pełnej wysokości, tj. w sumie zł 10150 za każdą nową akcję, i to w terminie, dla wykonania prawa poboru zakreślonym.

W razie niewykonania prawa poboru przez dotychczasowych akcjonariuszy, oraz nieuiszczenia wpłat na nowe akcje w powyższym terminie, zostanie wyznaczony drugi termin poboru pozostałych akcji przez wszystkich dawnych akcjonariuszy, przy czym dodatkowy przydział akcji nastąpi w stosunku do zgłoszeń; akcje nie objęte Zarząd przydzieli według swego uznania, jednak nie poniżej ceny emisyjnej.

Zapisujący się na akcje przestanie być zapisem związany, jeżeli nowa emisja nie będzie zgłoszona do zarejestrowania do dn. 19 marca 1938 r.

47-3-4-5

I OGŁOSZENIE

Komisja Likwidacyjna

Spółki Akcyjnej Mechanicznego Wyrobu Obuwia Pelus w likwidacji

zawiadamia, iż w dn. 5 lutego 1938 r. o godz. 11 w lokalu Nowogrodzka 43 m. 5 odbędzie się

NADZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZÓW

z porządkiem dziennym:

1) Wybór przewodniczącego; 2) Sprawozdanie Komisji; 3) Likwidacja aktywów Spółki.

Celem uczestniczenia należy złożyć akcje lub właściwe zaświadczenia z podaniem numerów najpóźniej na dni siedem przed terminem w kancelarii członka Komisji, Senatorska 22 m. 20, godz. 18—20.

43-3-4

Sąd Okręgowy w Krakowie. Wydział III, Handlowy. Wpisano do rejestru handlowego.

Dział B.XI.

65. Dnia 20 grudnia 1937.

Fabryka Porcelany i Wyrobów Ceramicznych

w Ćmielowie, Spółka Akcyjna

Utworzono oddział w Warszawie.

44

II OGŁOSZENIE

Likwidatorzy Spółki Akcyjnej w likwidacji „Kolej Herby—Kielce”
zawiadamiają, że

**ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE
AKCJONARIUSZÓW**

odbędzie się dn. 26 stycznia 1938 r. o godz. 18 w lokalu Spółki w Warszawie przy ul. Miodowej Nr 11 m. 3 z następującym porządkiem dziennym:

1) Wybór przewodniczącego; 2) Sprawozdanie likwidatorów i Rady Nadzorczej za okres od I/I do 31/XII 1937 r., bilans oraz rachunek zysków i strat za okres sprawozdawczy, uchwała co do pokrycia strat oraz udzielenie likwidatorom i Radzie Nadzorczej absolutorium; 3) Uchwała w sprawie sprzedaży z wolnej ręki nieruchomości i przedsiębiorstwa Spółki; 4) Wolne wnioski.

Warunki prawa do głosu na Walnym Zgromadzeniu określa § 21 statutu Spółki. 46

II OGŁOSZENIE

**Zarząd S-ki Akcyjnej „Concordia” Drukarnia i Wydawnictwo
w Poznaniu**

zawiadamia PP. Akcjonariuszów że w dn. 22 stycznia 1938 r. o godz. 11.30 odbędzie się w naszym gmachu w Poznaniu przy Al. Marsz. Piłsudskiego Nr 25

**ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE
AKCJONARIUSZÓW**

Porządek dzienny:

1) Rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdania, bilansu oraz rachunku zysków i strat za ubiegły rok sprawozdawczy 1936/37;
2) Uchwała co do pokrycia strat;
3) Udzielenie absolutorium Zarządowi i Radzie Nadzorczej;
4) Wybory do Rady Nadzorczej.

PP. Akcjonariusze, przedstawiający przynajmniej jedną część kapitału akcyjnego, mogą domagać się umieszczenia poszczególnych spraw na porządku obrad. Żądanie takie należy złożyć pisemnie na ręce Zarządu najpóźniej do dn. 5 stycznia 1938 r.

34-2-3

**Towarzystwo Handlowe „Żelazo”, Spółka Akcyjna
w Pabianicach**

Bilans na dz. 30 czerwca 1937 r.

AKTYWA. — Kasa zł 1 583'25; Towary zł 80 228'07; Dłużnicy zł 35 208'95; Weksle zł 6 758'53; Sumy przechodnie zł 500'00; Ruchomości zł 7 798'51; Papiery procentowe zł 935'00; Weksle gwarancyjne zł 2 600'00; **Razem zł 135 612'31.**

PASYWA. — Wierzyciele zł 26 382'87; Kapitał na amort. ruchom. zł 3 419'55; Fundusz na pokrycie należności o wątpl. wpływie zł 5'77; Sumy przechodnie zł 1 344'42; Kapitał akcyjny zł 100 000'00; Gwarancje zł 2 600'00; Zysk za 1936/37 r. zł 1 859'70; **Razem zł 135 612'31.**

Rachunek strat i zysków

STRATY. — Spisano dłużników zł 3 551'14; Pensje personelu, Zarządu i Komisji Rewizyjnej zł 17 892'83; Podatki zł 3 419'52; Koszty handlowe zł 7 140'59; Amortyzacja ruchomości zł 389'94; Zysk zł 1 859'70.

ZYSKI. — Zysk na skonczie i procentach zł 3 744'62; Zysk na towarach zł 30 509'10.

Sprawozdanie, bilans oraz rachunek strat i zysków zatwierdziło Walne Zgromadzenie Akcjonariuszów 18 grudnia 1937 r. i uchwaliło osiągnięty zysk przełać na r-k kapitału zasobowego Spółki. 49

Likwidator Spółki

„Perfumerie Paryskie, S. A. (Parfumeries de Paris, S. A.)”

w likwidacji w Warszawie

podaje do wiadomości, że wobec niezgłoszenia się wierzycieli, wezwanych w trybie przez prawo przewidzianym, majątek Spółki został zlikwidowany i

wszelka działalność tejże Spółki została zakończona.

51

Likwidator Jan Speth

Warszawski Młyn Parowy, Spółka Akcyjna w Warszawie

Objazdowa 2

Bilans za czas od 1 sierpnia 1936 r. do 31 lipca 1937 r.

AKTYWA. — Majątek stały: Place zł 149 447'01; Budynki zł 955 241'08; Maszyny i urządzenia zł 2 060 992'07; Utensylia fabryczne zł 89 795'46; Utensylia biurowe zł 18 095'05; Bocznica kolejowa zł 44 958'66; Instalacje elektryczne zł 45 402'04; Konie zł 6 617'00; Majątek płynny: Gotówka w kasie zł 12 994'71; Weksle w portfelu zł 250'00; Weksle w banku zł 152 650'00; Banki zł 578'37; Zaliczenia kolejowe zł 23'00; Pożyczka Narodowa zł 4 320'00; Remanent towarów zł 20 499'20; Dłużnicy: Dostawcy zł 156 250'23; Odbiorcy zł 189 114'93; Rach. ryżu zł 19 147'36; Kaucja kolejowa zł 950'00; Zaliczki robotnicze zł 624'30; Zaliczki biurowe zł 1 400'00; Sumy przechodnie zł 15 984'03; Różnica kursu na pożyczce Ł. zł 130 582'45; Rachunek strat i zysków: strata lat ubiegłych zł 129 423'57, strata za 1936/37 r. zł 56 632'12; **Ogółem zł 4 261 972'64.**

PASYWA. — Kapitał zakładowy zł 1 999 500'00; Kapitał zapasowy zł 15 362'51; Kapitał amortyzacyjny zł 1 486 542'98; Zobowiązania: Akcepty I i II zł 188 240'92; Banki zł 58 766'79; Podatki zł 22 798'18; Dostawcy zł 334 152'08; Odbiorcy zł 1 146'64; Kredyty hipoteczne: Tow. Kredytowe Przemysłu Polskiego (Ł. 3 706.17.2) zł 98 604'00; Sumy przechodnie zł 26 480'85; Rachunek przejściowy różnic kursowych zł 30 375'69; Fundusz kar zł 2'00; **Ogółem zł 4 261 972'64.**

Rachunek strat i zysków na dz. 31 lipca 1937 r.

WINIEN. — Saldo (strata lat ubiegłych) zł 129 423'57; Koszty handlowe zł 103 282'87; Podatki zł 31 568'00; Koszty zakupu towarów i fabrykacji zł 997 205'75; Amortyzacja zł 51 851'15; **Ogółem zł 1 313 331'34.**

MA. — Odnajem magazynu zł 2 685'00; Różnica kursu zł 2 816'73; Uzyskano ze sprzedaży towarów + remanent zł 1 082 038'53; Zysk na dziale owsiarni zł 27 235'39; Zysk z kampanii ryżowej 1936/37 r. zł 12 500'00; Saldo (strata lat ubiegłych) zł 129 423'57; Strata za 1936/37 r. zł 56 632'12; **Ogółem zł 1 313 331'34.** 50

Akcyjne Towarzystwo Kurlandzkiej Olejarni w Wilnie

SPÓŁKA AKCYJNA

Bilans na dz. 31 lipca 1937 r.

AKTYWA. — Grunty zł 106 053'65; Budynki fabryczne i gospodarcze zł 521 558'98; Maszyny i urządzenia techniczne zł 611 471'71; Inwentarz biurowy zł 2 625'00; Gotówka w kasie i bankach zł 670 040'26; Papiery procentowe zł 25 363'75; Weksle w portfelu i na inkaso zł 122 933'88; Dokumenty w inkasie zł 9 938'35; Towary surowe zł 186 099'58; Materiały pomocnicze i pędne zł 93 582'50; Towary gotowe zł 324 956'44; Odbiorcy zł 236 914'23; Dostawcy zł 16 534'44; Różni zł 24 112'57; Różnica kursowa (rachunek spec.) zł 47 538'39; Sumy przechodnie zł 2 970'00; **Razem zł 3 002 693'73**

PASYWA. — Kapitał zakładowy zł 1 000 000'00; Kapitał zapasowy: saldo z roku ubiegłego zł 258 550'15, dopisano w roku sprawozdawczym zł 101 449'85 = zł 360 000'00; Kapitał amortyzacyjny: saldo z roku ubiegłego zł 464 202'61, dopisano w roku sprawozdawczym zł 72 529'62 = razem zł 536 732'23; Podatki i świadczenia socjalne za VII 1937 r. zł 14 604'89; Rezerwa na podatek dochodowy zł 100 965'88; Wynagrodzenie Komisji Rewizyjnej zł 2 500'00; Dostawcy zł 56 463'16; Odbiorcy zł 19 219'11; Różni zł 758 052'34; Sumy przechodnie zł 200'00; Straty i zyski: Nieuznana różnica kursowa za 1925/26 r. zł 50 421'93; Saldo z 1935/36 r. zł 22 788'03; Zysk zł 80 746'16; **Razem zł 3 002 693'73.**

Rachunek strat i zysków na dz. 31 lipca 1937 r.

WINIEN. — Koszty fabrykacji zł 334 877'33; Koszty handlowe zł 63 756'06; Podatki i świadczenia socjalne zł 197 832'23; Koszty administracyjne zł 170 614'71; Koszty kredytów i prowizje zł 104 476'67; Asekuracja zł 31 362'25; Inne straty zł 1 444'20; Odpisano na kapitał zapasowy zł 101 449'85; Odpisano na kapitał amortyzacyjny zł 72 529'62; Zysk zł 80 746'16; **Razem zł 1 159 089'08.**

MA. — Produkcja zł 1 157 418'32; Różne zł 1 670'76; **Razem zł 1 159 089'08.** 45

I OGŁOSZENIE

Zarząd Spółki Akcyjnej

Zakłady Elektro, Spółka Akcyjna w Łaziskach Górnych

zawiadamia, że w dn. 31 stycznia 1938 r. o godz. 10 w biurze Zarządu w Łaziskach Górnych odbędzie się

ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE

z następującym porządkiem obrad:

1) Zagajenie i wybór Przewodniczącego; 2) Rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdania Zarządu i Rady Nadzorczej, bilansu oraz rachunku zysków i strat; 3) Powzięcie uchwały o podziale zysków; 4) Pokwitowanie Zarządu i Rady Nadzorczej; 5) Wybór Zarządu; 6) Wybór Rady Nadzorczej i ustalenie wynagrodzenia dla członków Rady Nadzorczej; 7) Powzięcie uchwały o zamianie akcji imiennych na akcje na okaziciela.

Właściciele akcji imiennych i świadectw tymczasowych mają prawo uczestniczenia w Walnym Zgromadzeniu, jeśli są zapisani do księgi akcyjnej przynajmniej na tydzień przed odbyciem Walnego Zgromadzenia. 42-3-4

I OGŁOSZENIE

Zarząd Fabryki Wyrobów Wełnianych i Bawełnianych „T. i M. Pikielni”, Spółka Akcyjna

niniejszym zawiadamia PP. Akcjonariuszów, że w poniedziałek dn. 7 lutego b. r. o godz. 5 po poł. odbędzie się w lokalu Zarządu Spółki w Łodzi, przy ul. Piotrkowskiej Nr 76

NADZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZY SPÓŁKI

z następującym porządkiem obrad:

1) Zmniejszenie kapitału zakładowego Spółki i zmiana zdania 1 § 4 Statutu przez zastąpienie brzmienia dotychczasowego: „Kapitał zakładowy Spółki wynosi zł 1 900 000, podzielonych na 10 000 akcji po zł 190 każda” — brzmieniem: „Kapitał zakładowy Spółki wynosi zł 1 000 000, podzielonych na 10 000 akcji po zł 100 każda”; 2) Wybór 1 członka Zarządu i ustalenie jego wynagrodzenia; 3) Powołanie 2 dyrektorów-zarządzających; 4) Wolne wnioski.

PP. Akcjonariusze, pragnący uczestniczyć w powyższym Zgromadzeniu, winni złożyć akcje swoje lub zaświadczenia krajowej instytucji bankowej co najmniej na 7 dni przed terminem Walnego Zgromadzenia w biurze Zarządu Spółki. 48-3-4

Fabryka Odlewów Żeliwnych i Emaliowanych „Stowianin”

Spółka Akcyjna w likwidacji, Końskie

Bilans otwarcia likwidacji na dz. 1 lipca 1937 r.

AKTYWA. — Majątek stały: 1) Grunty zł 32 730'00; 2) Budynki fabryczne zł 586 079'55; 3) Budynki mieszkalne zł 39 225'00; 4) Maszyny i piece zł 438 489'03; 5) Modele i skrzynie zł 267 415'36; 6) Bocznica kolejowa zł 28 150'00; 7) Tabor przewozowy: a) inwentarz żywy zł 1 760'00, b) inwentarz martwy zł 21 464'00; 8) Ruchomość zł 34 288'60; 9) Budowa pieca emalierskiego zł 2 656'67; Majątek płynny: 10) Kasa zł 1 824'34; 11) Papiery wartościowe zł 50'00; 12) Weksle w portfelu zł 3 050'00; 13) Udziały zł 400'00; 14) Magazyn surowców i mat. pomocniczych: a) surowce zł 41 701'42, b) materiały pomocnicze zł 55 287'80; 15) Magazyn wyrobów gotowych i półgotowych: a) wyroby gotowe zł 156 124'48, b) wyroby półgotowe zł 16 205'42; 16) Herzfeld & Victorius S. A. Grudziądz zł 213 500'00; 17) Odbiorcy zł 155 795'61; 18) Różni zł 47 156'01; Sumy pozabilansowe: 19) Różni za kaucje i wpisy zł 2 030 000'00; 20) Weksle w obiegu zł 709 630'89; Aktywa razem zł 4 882 984'18.

PASYWA. — Kapitały własne: 1) Akcyjny zł 250 000'00; Zobowiązania: 2) Banki zł 302'41; 3) Akcepty towarowe zł 46 000'00; 4) Akcepty, wydane f-mie H. V. zł 213 500'00; 5) Herzfeld & Victorius Sp. Akc. Grudziądz zł 1 457 397'98; 6) Odbiorcy zł 15 297'47; 7) Dostawcy zł 46 736'65; 8) Różni zł 107 907'25; 9) Przewyżka aktywów zł 6 211'53; Sumy pozabilansowe: 10) Kaucje i wpisy zł 2 030 000'00; 11) Obligo z żyra weksli zł 709 630'89; Pasywa razem zł 4 882 984'18. 41

Likwidator: Stefan Knowiakowski

I OGŁOSZENIE

Zarząd Spółki Akcyjnej

Modrzejów-Hantke, Zjednoczone Zakłady Górniczo-Hutnicze

zawiadamia PP. Akcjonariuszów, iż

NADZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE

odbędzie się w dn. 5 lutego 1938 r. o godz. 11 rano w lokalu Biura Zarządu w Warszawie, ul. Srebrna 9, z następującym porządkiem obrad:

Reasumcja bilansów oraz rachunków strat i zysków „Modrzejowskich Zakładów Górniczo-Hutniczych, S. A.” za lata operacyjne 1931 i 1932, „Towarzystwa Zakładów Metalowych B. Hantke w Warszawie, S. A.” za lata operacyjne 1930/1, 1931/2 i za czas od 1/VII do 31/XII 1932 r. oraz połączonej Spółki „Modrzejów-Hantke, Zjednoczone Zakłady Górniczo-Hutnicze, S. A.” za lata operacyjne 1933, 1934, 1935 i 1936 celem wyprowadzenia różnic kursowych i poczynienia odpisów amortyzacyjnych.

Akcje na okaziciela i zastępujące je zaświadczenia będą przyjmowane w Biurze Zarządu w dni powszednie w godzinach 10—12 do dn. 29 stycznia b. r. włącznie. 54

I OGŁOSZENIE

ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARIUSZÓW

T-wa Browaru „SZOPEN” w Wilnie, Sp. Akc.

odbędzie się w dn. 6 lutego 1938 r. o godz. 19 w lokalu Zarządu T-wa w Wilnie przy ul. Sierakowskiego 18.

Porządek obrad:

1) Rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdań, bilansu oraz rachunku strat i zysków za rok op. 1936/37 i powzięcie odnośnej uchwały; 2) Kwitowanie władz Spółki z wykonania obowiązków; 3) Wybory do Zarządu i Komisji Rewizyjnej; 4) Rozpatrzenie i zatwierdzenie preliminarza wydatków na rok op. 1937/38; 5) Upoważnienia dla Zarządu; 6) Wolne wnioski akcjonariuszów. 52

SPROSTOWANIE

W tabeli losowań obligacyjny

Towarzystwa Zakładów Żyrardowskich, Sp. Akc.

zamieszczonej w zesz. 2 tygodnika, omyłkowo wydrukowano Nr 2543,

winno być: 2548

53

Dezerterem z pola obowiązku obywatelskiego jest ten, kto uchyla się od ofiary na Pomoc Zimową

Konto P. K. O. 70200 Pomoc Zimowa

!!! Najwygodniej podróżować samolotem !!!

TARYFA CELNA

wydana w formie kartkowej

stałe uzupełniana

według aktualnego stanu

Cena Taryfy zł 40.—

Cena „Uzupełnień” zł 7.—

||||||| kwartalnie |||||||

Nakładem Tygodnika

„POLSKA GOSPODARCZA”

280 STRON DRUKU

8 ILUSTRACIJ WIELOBARWNYCH

48 ILUSTRACIJ JEDNOBARWNYCH

JANINA ORYNŻYNA

PRZEMYSŁ LUDOWY W POLSCE

NAKŁADEM
TYGODNIKA „POLSKA GOSPODARCZA”
WARSZAWA

Cena zł 10'00, z przesyłką pocztową zł 11'00

Do nabycia w Administracji tyg. „Polska Gospodarcza” w W-wie,
Elektoralna 2, oraz w księgarniach, bazarach przemysłu ludowego itp.

POLMIN

PAŃSTWOWA FABRYKA
OLEJÓW MINERALNYCH
CENTRALA LWÓW AKADEMICKA 7

D O S T A R C Z A BENZYNY

MOTOROWE, FRAKCYJNE, EKSTRAKCYJNE,
WYSOKOOKTANOWE, ETYLIZOWANE.

NAFTĘ OŚWIETLENIOWĄ,
PRYMUSOWĄ I SILNOPŁO-
MIENNĄ, ETER NAFTOWY.

O L E J E

KOŹYSKOWE, CYLINDROWE,
SILNIKOWE, GARBARSKIE,
TRANSFORMATOROWE, TURBINOWE,
SAMOCHODOWE, BEZBARWNE.

S M A R Y

STARE I PÓŁPEYNE, OLEJE I SMARY PRZYSTO-
SOWANE DO WSZYSTKICH TYPÓW MASZYN.

PARAFINĘ I CEREZYNE,
ASFALTY PRZEMYSŁOWE,
PAPOWE, IZOLACYJNE, DROGOWE

KOPALNIE WŁASNE.

RAFINERIA W DROHOBYCZU

ODDZIAŁY HANDLOWE W CAŁEJ POLSCE.

STACJA BUNKROWA W GDYNI.

STACJE BENZYNOWE
W CAŁEJ POLSCE.