

CENA 1 zł.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.



PORT GDYNIA

WRZESIEŃ

1926 r.

ZESZYT 9.



„REMINGTON No. 12”
WZOROWE DLA BIUR

Remington



„MAŁY REMINGTON”—PRZENOŚNY
DO UŻYTKU PRYWATNEGO

Na wystawie w Filadelfji ku uczczeniu 150-ej rocznicy uzyskania niepodległości przez Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, największej wystawie, jaka się kiedykolwiek odbyła, maszyny do pisania REMINGTON uznane zostały za maszyny oficjalne (Official Typewriter). Remington zatem jest maszyną OFICJALNIE WYRÓŻNIONĄ i jedyną, jaka podczas przygotowań i trwania jubileuszowej wystawy jest używaną w licznych biurach i urzędach tej niebywalej imprezy.

Wyłączne przedstawicielstwo na Polskę:
Tow. BLOCK-BRUN, Sp. Akc.
Warszawa — Gmach Hotelu Bristol.
Oddziały własne w większych
miastach Polski.

KSIAŻNICA-ATLAS

WARSZAWA
NOWY-ŚWIAT 59.

L W Ó W
CZARNIECKIEGO 12.

poleca wydawnictwa własne:

Bykowski. Polskie morze	(w druku)
Chrzanowski. Na kaszubskim brzegu.	1 40
— Z wybrzeża i o wybrzeżu.	1 20
Demel. Ryby Bałtyku polskiego.	1 20
— Atlas zwierząt bezkręgowych Bałtyku pol.	(w druku)
— Z życia ryb Bałtyku polskiego.	„
Loree. Akwarjum słodkowodne.	2 40
Orłowicz. Ilustrowany przewodnik po Pomorzu opr.	11 —
— Kaszubów. „ po Ziemi	4 —
Pawłowski-Jakubski-Fiszer. Z polskiego brzegu.	1 50
Romer. POWSZECHNY ATLAS GEOGRAF. CZ. I 24 MAPY.	24 —
— Cz. II Europa 10 map (na ukończeniu).	
— Mapa polityczna Polski (ścienna na płótnie)	28 —
Mapki podręczne z atlasu powszechnego i atlasów wojewódzkich w cenie od 80 gr. do	2 —

Na żądanie wysyłamy katalogi [bezpłatnie.



K A W A
i HERBATA

L. B. JANKIEWICZ

WARSZAWA,
LESZNO 56.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 9.

Warszawa, wrzesień 1926 r.

Rok III.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL i KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃZ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI ALEKSANDROWICZ (sport wodny), PIOTR BOMAS (sprawy portowe), JÓZEF BOREYKO i WIKTOR WOJNICZ (marynarka wojenna), RADOSŁAW KRAJEWSKI (rybactwo), STANISŁAW KRUSZYŃSKI (dział oficjalny L. M. i R.), FELIKS ROSTKOWSKI (marynarka handlowa), JERZY B. RYCHLIŃSKI, ALEKSANDER RYLKE (drogi wodne śródlądowe i technika morska), ADAM UZIEMBŁO. Adres redakcji i administracji: ul. Elekoralna 2 (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu), Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 12 do 2 po poł., tel. 15-63. Konto P. K. O. Nr. 9747. Redakcja czynna w piątki od 6 do 7 po poł., tel. 15-63; prywatny adres redaktora: Warszawa, ul. Przeskok 4 m. 7. tel. 116-00.

P O R T G D Y Ń S K I

(THE PORT OF GDYNIA)

Budowa portu w Gdyni w opinii naszego społeczeństwa przeszła szybko i bardzo znaczną ewolucję. Kto pięć lat temu i dawniej pisał o budowie wielkiego portu dla Polski, u większości czytelników wywoływał pobłażliwy uśmiech lub zupełną indyferencję. Zupełnie inaczej dziś. Każda wiadomość o Gdyni jest skwapliwie czytana, a kto miał sposobność nieco bliżej z budową portu i miała się zapoznać, opowiada innym o tem z pewną dumą, że Polska na to wielkie dzieło mimo swego trudnego położenia gospodarczego się zdobyła. Jest to zasługa naszej prasy i nie w najmniejszej części organu Ligi Morskiej i Recznej „Morze”, które wszystkim naszym aktualnym sprawom morskim poświęca dużo miejsca i zainteresowania.

Sprawa konieczności budowy wielkiego portu morskiego dla Polski nie jest już przedmiotem dyskusji, stała się ona własnością całego społeczeństwa, jest najzupełniej zrozumiana przez rząd i izby ustawodawcze. Można nawet zauważyć pewną niecierpliwość całego społeczeństwa, że budowa nie posuwa się jeszcze prędzej, a przecież w ostatnich latach zrobiono nie mały wysiłek finansowy ze strony Państwa, co prawda inicjatywa społeczna i prywatna w tym kierunku dotąd nie ujawniła się jeszcze zbyt silnie.

W najcięższych latach swego istnienia, to jest w czasie inwazji bolszewickiej, zapadła uchwała budowania własnego portu w Gdyni. Pierwsze lata budowy, to wysiłek kierownictwa budowy, które spoczywało w rękach rządu, z ciągle spadającą marką polską, a jednak wybudowano za cenę około miliona złotych przystań tymczasową, która umożliwiała już rozpoczęcie eksploatacji. Przystań ta w eksporcie naszego węgla nie miała odegrać rolę, pozwalając na miesięczny wywóz około 40.000 ton węgla. Sejm budowę portu w roku 1922 osobną ustawą uprawnocił. Wobec ciągle spadającej marki i kurczących się na budowę portu asygnowanych kredytów rząd zdecydował budowę portu powierzyć Konsor-

cjum zagranicznemu. Odnosna umowa została zawarta w lipcu 1924 r.

Od tego czasu tempo robót znacznie się wzmogło. I tak w czasie pierwszych trzech lat w zakresie rządowym wykonano robót na 1.000.000 złotych. Przez dwa lata Konsorcjum wykonało robót na blisko 4.000.000 złotych w złocie. Tempo to byłoby jeszcze szybsze, gdyby nie cały szereg wypadków siły wyższej, jak burze jesienne w roku 1925 i zatonięcie drag także na jesieni 1925 roku. Od stycznia roku bieżącego na tle tych wypadków wybuchł zatarg z Konsorcjum, który znów spowodował utratę kredytu zagranicznego, w ten sposób trzeba było znaleźć inne podstawy budowy, na których opiera się nowe porozumienie z Konsorcjum z dnia 2 lipca r. b. Od tego czasu chwilowo i częściowo przerwane roboty wznowiono. Tempo robót obecnie silnie się wzmogło i podczas ostatnich czterech lat budowy dojdzie do 5.000.000 zł. w zł. rocznie. Do lipca włącznie wykonano 253 metr. 8-metrowych nabrzeży. Do końca roku bieżącego będzie wykonanych mola północnego 720 metr. bieżących, 435 metrów nabrzeży 8-metrowych, 200 metrów nabrzeży 10-metrowych na skrzyniach, prowizoryczna osłona od wschodu 125 metrów bieżących i 185 m. strzyń przygotowanych dla dalszych nabrzeży, poza tem robót czerpalnych ma być wykonanych 1.800.000 metrów kubicznych. Ogółem Konsorcjum do końca tego roku ma wykończyć robót na sumę 6 $\frac{1}{4}$ miliona złotych w złocie. W ten sposób już obecne półrocze w robotach wykaże prawie maksymalną szybkość, która będzie zachowana aż do końca robót.

W chwili pisania niniejszego artykułu pierwsze 250 m. nie zostały jeszcze ostatecznie oddane do użytku, chociaż statek Półgłone już 31 września z nowych nabrzeży korzystał. Również i montaż dwóch dźwigów mostowych dla eksportu węgla nie był jeszcze ukończony. W chwili wyjścia numeru nabrzeża będą już czynne, a krany w przededniu oddania do użyt-

ku. W ostatnich miesiącach eksport węgla osiągał cyfrę 40.000 ton na miesiąc. Miesiąc wrzesień jest miesiącem przejścia eksploatacji na nowe nabrzeże. Montaż wysięgnicy u dźwigów mostowych może spowodować pewne zatrzymanie ruchu na kilka dni, z tego względu w tym miesiącu oczekuje się pewne zmniejszenie ruchu. Jednak już od października należy się liczyć ze znacznym zwiększeniem się eksportu węgla. Maksymalnej zdolności przewozowej nie uda się naturalnie osiągnąć w jednym dniu, na to potrzeba będzie 2 — 3 miesięcy, w końcu roku cyfra 100.000 ton miesięcznie z pewnością będzie przekroczona. Równocześnie z przerzuceniem ruchu ze starej tymczasowej przystani na nowe molo południowe, które czasem powinno jako pierwsze otrzymać nazwę A, przygotowuje się tam wodociąg dla zaopatrywania statków w wodę słodką. Roboty elektrotechniczne, polegające na doprowadzeniu prądu z Rudek dla obsługi dźwigów mostowych i oświetlenia, są w pełnym toku. Również rozpoczął się montaż zespołu Diesla na 500 koni dla dalszych instalacji elektrycznych, dla 2 dźwigów bramowych oraz światła dla magazynu i placu.

Pierwszy keson basenu wewnętrznego na głębokości 10 metrów był już w roku ubiegłym opuszczony, obecnie przystąpiono do opuszczania dalszych, w chwili druku prawdopodobnie już 5 kesonów będzie opuszczonych. Natychmiast po opuszczeniu kilku kesonów ma się rozpocząć nadbudowa i zarefultowanie terenów za kesonami, aby oddać w końcu roku nabrzeże B długości 200 metrów do użytku. Jest to dla ruchu portowego o tyle ważne, że przy tych nabrzeżach ma stanąć magazyn, którego materiał jest już przygotowany, jednakże budowa jego fundamentów i montaż opóźnia się z powodu tego, że nabrzeże nie jest jeszcze gotowe. Po ukończeniu nabrzeży w tem miejscu ma się rozpocząć montaż 2 także już gotowych 5-tonowych dźwigów bramowych i położe-

nie odnogi kolejowej. O ile bardzo surowa zima nie przeszkodzi, wszystkie te roboty w pierwszych miesiącach przyszłego roku powinny być ukończone, aby eksploatacja portu dla różnych towarów poza węglem mogła się rozpocząć. Wówczas zdolność przewozowa portu osiągnie cyfrę przynajmniej 120.000 ton miesięcznie. W chwili obecnej przedmiotem rozważań jest sprawa dalszych inwestycji portowych u nabrzeży A na części 200 metrów, które w końcu tego roku będą wykończone.

Rozważa się sposób ładowania i kto te inwestycje ma przeprowadzić. Wobec przejścia obecnie na opłaty gotówkowe z chwilą utraty przez Konsorcjum kredytu zagranicznego, Skarb Państwa w tym roku na Gdynię poniósł stosunkowo wielkie koszty, jest więc racjonalnem w tych nowych inwestycjach węglowych obejrzeć się za inicjatywą prywatną. O ile taka transakcja dojdzie do skutku, będzie to dowodem, że firmy prywatne widzą w budowie portu gdyńskiego wielką przyszłość i nie wahają się poczynić większych inwestycji dla jego dalszej eksploatacji. Wytworzy się między urzędzeniami państwowymi i prywatnymi na eksport węgla zdrowa konkurencja, która samemu portowi powinna wyjść na dobre. Bardzo aktualną w chwili bieżącej byłaby budowa chłodni w Gdyni, Gdańsk takiej nie posiada, ale zakup większej ilości wagonów chłodni i budowa takich urządzeń w niektórych centrach prowincjonalnych kraju, wymaga dużych inwestycji i rozwiązania całego szeregu z tem związanych zagadnień. Tem powinny się zainteresować izby rolnicze, magistraty zainteresowanych miast i inne organizacje z produkcją rolniczą związane. Budowa elewatorów zbożowych w Gdyni jest jeszcze przedwczesna ze względu na brak odpowiednich nabrzeży.

W budowie urządzeń hydrotechnicznych po uruchomieniu pierwszych nabrzeży „A” i „B” największy nacisk ma być położony na szybkie zakończenie budowy samego awanportu, aby ułatwić i utrwalić przez cały rok dobrą eksploatację i dalszą budowę. Zwiększenie ilości nabrzeży mogłoby się odbyć tylko kosztem przesunięcia robót zakończenia awanportu na dalszy plan. Jednakże to nie byłoby racjonalnem, w tym więc wypadku względy budowy muszą przeważać, jeżeli się nie chce znacznie utrudnić dalszej budowy dla doraźnej korzyści szybkiej eksploatacji. Gdynia, która się jako port równocześnie buduje i eksploatuje, przedstawia problem czasami technicznie niełatwy do rozwiązania, dlatego należy ciągle na to zwracać uwagę, aby względy doraźnej eksploatacji nie odbiły się szkodliwie na całości budowy, którą przecież nie wykonywa się tylko na kilka lat, ale na okres bardzo długi i oddległy.

Południowa część portu w Gdyni jest przeznaczona dla budowy portu handlowego, północna dla celów naszej marynarki wojennej. W północnej części buduje i w tym roku ukończy się budowa basenu dostatecznie głębokiego i wielkiego, aby dać schronisko naszej flocie wojennej, głębokość jest dostateczna, aby dać również możność postoju łodziom podwodnym. W sierpniu r. b. zostały oddane tegoroczne roboty około budowy portu rybackiego Poznańskiemu T-stwu Robót Inżynierskich. W tym roku będzie stworzona przystań-schronisko, pozwalająca wszystkim naszym kutrom rybackim bezpiecznie przetrzymać. Ostateczne



Montaż dwóch dźwigów morskich w Gdyni. Jeden most już podniesiony, drugi na piasku. Installing two new cranes in Gdynia. One is already up, the other can be seen lying on the sand.

Fot. Morawski



Statek „Pologne” dn. 31 września r. b. po raz pierwszy przybył do nowowbudowanych nabrzeży w Gdyni.

S. s. „Pologne” anchored for the first time at the new quay at Gdynia on the 31-st of September 1926.

Fot. Morawski

kredyty na ten cel w wysokości 160.000 zł. zostały jeszcze o 50.000 zł. powiększone.

Budowa miasta portowego czyni też już pewne postępy. Należy przedewszystkiem wymienić budowę dworca w Gdyni, który w tym roku został już oddany do użytku. Z budowl administracyjnych należy wymienić budowę urzędu celnego w porcie już skończoną i budowę kapitanatu, którego pewna część już w tym roku ma być oddana do użytku. Po przyłączeniu Oksywi do Gdyni i ogłoszeniu Gdyni miastem, opracowany został przez M-stwo Robót Publicznych plan miasta Gdyni. Plan ten przewiduje miasto na 60.000 mieszkańców z możliwością dalszego znacznego rozwoju. Plan miasta musi przejść narazie przez organa samorządowe; pozwoli on w znacznej mierze ograniczyć dziką rozbudowę przez zafiksowanie przynajmniej głównych placów i arterij komunikacyjnych. Sama budowa miasta tem naturalnie się nie rozstrzyga. Niezbędne będzie wyasygnowanie znaczniejszych sum na wykup ulic i placów, dalej na budowę in-

westycji miejskich. Budowa domów prywatnych będzie wymagała większego zainteresowania się naszych banków, sfer kupieckich i przemysłowych rozbudową naszego portu. Należy się z tem spieszyć, aby inicjatywa zagraniczna nas na tem ważnem polu nie wyprzedziła. Wówczas dla naszej inicjatywy prywatnej może już być późno, a nie należy zapominać, że posiadamy tylko jeden prawdziwie własny port morski. Organizacja Komisarjatu w Gdyni może te sprawy, jak inne dla rozwoju portu konieczne, znacznie przyspieszyć.

W roku bieżącym ze względu na dosyć znaczny ruch portowy powstała pierwsza polska firma maklerska pod nazwą „Polska Agencja Morska”. Firma ta zajmuje się maklerstwem okrętowem. Z polskich firm żeglugowych dotąd żadna w Gdyni nie ma jeszcze swej placówki, za to cały szereg firm zagranicznych potworzył sobie już w Gdyni swoje agencje. Jest uzasadniona nadzieja, że znaczniejsze towarzystwo żeglugowe, które w chwili obecnej przy pomocy rządu jest w stadium organizacji, przede-



Plan miasta Gdyni, opracowany przez Ministerstwo Robót Publicznych, przewiduje miasto na 60.000 mieszkańców z możliwością dalszego znacznego rozwoju.
 The plan of the city of Gdynia as prepared by the Ministry of Public Works. This plan provides for a town with a population of 60.000 and foresees its further extension.



*Dworzec w Gdyni od strony miasta Gdyni.
Station building in Gdynia as seen from the side of the city.*

wszystkiem w Gdyni stworzy sobie solidną bazę. W ostatnich czasach zostało utworzone w Gdyni przedsiębiorstwo, mające na celu zaopatrywanie statków w materiały i prowizję dla żeglugi niezbędne. Polska Ajencja Morska tworzy również stację bunkrową, dla zaopatrywania statków w węgiel dla własnego pędu. Jeżeli nadmienić jeszcze o staraniach niektórych firm stworzenia w Gdyni warsztatów reparacyjnych dla statków narazie mniejszych, któreby czasem mogły się podjąć również budowy, to można zauważyć, że dla portu gdyńskiego w tych ciężkich latach zrobiono jednak już wielki wysiłek.

Nadeszła chwila zastanowienia się nad sposobem eksploatacji Gdyni, jako portu. Dotąd wszelkie inwestycje portowe przeprowadzało Państwo na swój koszt. Dotąd też Państwo tylko zajmuje się eksploatacją portu. W innych państwach różne są sposoby eksploataowania portów, dawniej przeważał fiskalny, czasem zajęły się tem samorządy miejskie, a nawet gospodarcze. Zarząd fiskalny jest tam stosowany, gdzie eksploatacja portu ma pozostać instrumentem polityki gospodarczej państwa, porty fiskalnie eksploatowane są przeważnie deficytowo, ale przez to konsumenci mają tańszy towar. Porty w zarządzie samorządowym lub nawet prywatnym dają dochody, ale zwykle nie zajmują się takimi inwestycjami, które z góry są skazane na deficyt. To jest zrozumiałe. Od inicjatywy prywatnej nie można wymagać, aby miała deficyty, bo czasem nie będzie miała z czego dokładać. W naszych warunkach jednakże byłoby przedwczesnem już podczas budowy portu oddawać jego eksploatację firmom prywatnym. Najprzód państwo musi zakończyć budowę portu, podczas budowy można wprowadzić oddawać pewne jego części dla eksploatacji prywatnemu koncesjonariuszowi. Oddanie całości portu nawet przy znacznym udziale państwa w takim



*Dworzec w Gdyni: lewe skrzydło od strony miasta.
Left wing of Gdynia station as seen from the side of the town.*

koncesjonowanem przedsiębiorstwie, jest przedwczesne. O tem można myśleć dopiero po wybudowaniu tej części portu, którą wykonywa na mocy umowy z dnia

4 lipca 1924 r. Francusko-Polskie Koncesjum budowy portu.

INŻ. ST. ŁĘGOWSKI

DO NUMERU TEGO DODAJEMY, JAKO PREMJIUM BEZPŁATNE DLA PRENUMERATORÓW, REGULARNIE OPŁACAJĄCYCH NALEŻNOŚĆ ZA PRENUMERATĘ, KSIĄŻKĘ F. ROSTKOWSKIEGO, P. T.
„PAŃSTWO A ŻEGLUGA I JEJ RENTOWNOŚĆ”

ADMINISTRACJA.

THE PORT OF DANZIG

PORT GDAŃSKI

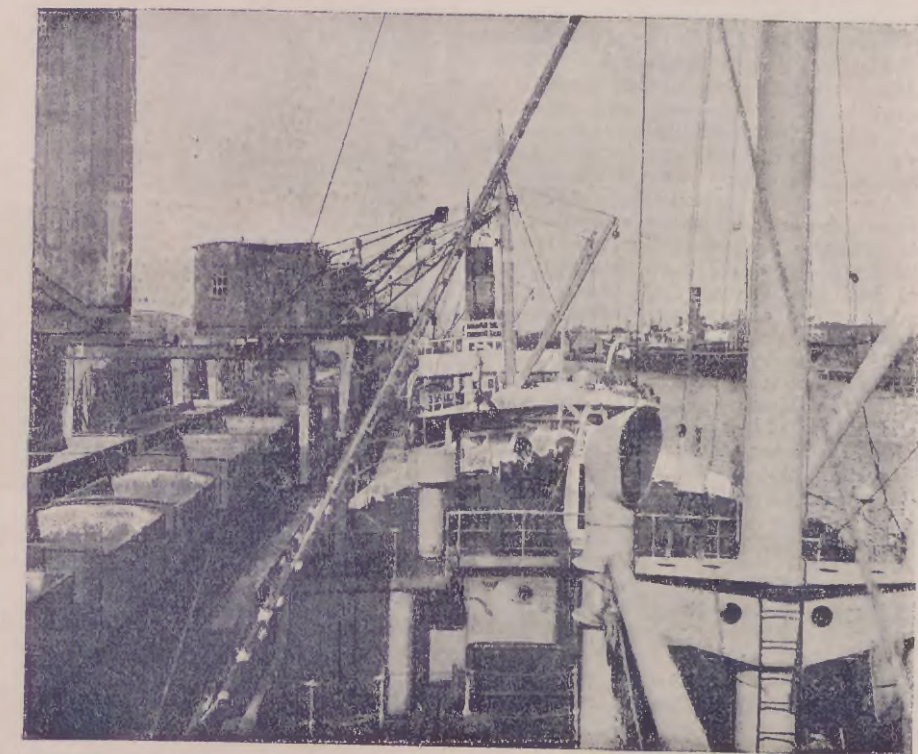
Unlike a number of other Baltic ports, which are often below the prewar figures of traffic, the traffic in the port of Danzig develops favourably. This can be explained by the fact that, while the general situation of other Baltic ports did not change, they were affected by the postwar economic crisis. The port of Danzig however obtained after the war quite new, and extremely favourable conditions.

On the strength of Versailles Treaty, the Free City of Danzig was established and included in the Polish Custom territory, in order to secure Poland's access to the sea. To carry out this task, there was organized by the Polish-Danzig Convention of November 1920 the Harbour and Waterways Board of Danzig, consisting of an even number of delegates of Poland and of the Free City of Danzig, under the chairmanship of a neutral president.

The Harbour Board owns the major part of the grounds and equipment in the port, as well as railway tracks and railway buildings. The railways are operated by the Polish Railway Management, which is endeavouring to concentrate Polish oversea trade in Danzig by way of special tariffs. Thus the port of Danzig has recovered its main geographical hinterland — Poland, which was divided between three countries at the end of XVIII century. This created new conditions for the favourable development of the port.

The above is reflected in the figures illustrating the traffic in the port. These figures exceed considerably the prewar statistics. This applies especially to the movement of the ships:

	Number of vessels	Registered net tons
1912	5,966	1,963,805
23	5,786	3,412,182
24	6,642	3,283,033
25	7,944	3,734,161
1st half year 1926	5,037	2,976,585



Port gdański: ładowanie węgla w wolnej strefie portu gdańskiego.
The port of Danzig: loading coal in the free port.

The above statement illustrates that traffic in the port of Danzig was in 1925 larger by 90% than in the most favourable of the pre-war years. In the course of the first half of 1926 the amount of traffic continued to increase, and attained a figure showing an increase of 100% over the same period of 1925. The number of flags represented in the port of Danzig increased from 11 in 1912 to 24 in 1925, and the number of Lines running a systematic service into Danzig reached 40,

which shews the internationalisation of traffic in the port in question.

The freight traffic during the postwar period has undergone many changes. Immediately after the war import traffic predominated as a result of the necessity of supplying with the first commodities the hinterland of the port of Danzig, which was affected by the war. Since 1922 with the beginning of the sanitation of the Polish economic life the imports have decreased. From 1923 Polish exports began to develop favourably, and to exceed the imports. This can be noted also in the port of Danzig:

	Imports	Exports
1923	654,929 tons	1,062,864 tons
24	738,972	1,636,485
25	690,778	2,031,969
4 months of 1926	154,129	1,456,094

Timber and timber products were the main export items of the Danzig port until the 1st half of 1925. 901,917 tons of timber were shipped through Danzig in 1925 as compared with 350,922 in 1912. Such a considerable export increase is to be accounted for chiefly by the Polish Railway tariff policy. Special tariffs for timber shipped to Danzig were introduced, enabling shippers to use that route even in the case of shipment from regions, which before the war were sending their timber over Königsberg or Memel. 50% of the timber shipped through Danzig proceeds to England, then follows Belgium, Holland, Denmark, and France.

As from the 1st half of 1925 the Upper Silesian Coal began to compete with timber as far as export over the port of Danzig is concerned. The coal is being exported to Scandinavian and Baltic countries, as well as to Italy and France (in smaller quantities). This export is quite a new factor for the Danzig port



Place składowe dla drzewa w porcie gdańskim na wyspie Holm.
Timber stored in the port of Gdynia on the isle of Holm.

through which there were even imported considerable amounts of English and German (Westfalen) coal before the war. From July 1925 the export of coal began to increase rapidly reaching the amount of 1.255.777 tons in the first half of 1926. Cheap prices, good quality and large supplies of Polish coal will probably allow the export of Polish coal over Danzig to be continued regardless of future Polish-German economic relations.

Amongst the articles exported over Danzig before the war, we should mention in the first place grain, and sugar (in 1912 — 941.322 tons). In the course of first year following the war this export ceased altogether. It develops favourably again as from 1922, reaching in 1925 — 308.645 tons. The port of Danzig has first class arrangements for sorting, and transshipment of grain and sugar and has an old established reputation as a market for these products. It is expected that this export will reach its prewar figure, as soon as Russia, as before the war, begins to export larger quantities of these goods. The bulk of sugar shipped from Danzig originated from Ukraina.

Further amongst the export products we have to mention mineral oils, which before the war were imported through Danzig. Poland at present covers her full domestic demand out of oil produced in Galicia, and even exports the surplus. In 1925 — 40.730 tons of oil were shipped over Danzig.

The import over Danzig does not at present develop as satisfactorily. This should be accounted for by the character of trade which Poland carries on over Danzig with the countries of Western and Northern Europe.

Poland exports via this route mainly raw materials, such as coal, timber, grain, and imports manufactured articles, groceries, etc., which of course as far as weight is concerned cannot be compared to the raw materials exported. Their value however nearly equals the value of the products exported.

The chief place amongst the goods imported is occupied by foodstuffs and groceries, 267.383 tons of this goods being imported through Danzig in 1925. This import will probably remain steadily at about the same level as it consists mostly of articles which are not being produced by the hinterland of the port of Danzig. These articles are coffee, tea, herrings, etc...



Port gdański: wyladunek rudy przy pomocy pływającego żurawia.
The port of Danzig: unloading of ore with a floating crane.

The next place belongs to artificial fertilizers and chemicals imported to cover the requirements of Polish agriculture. In 1925—190.286 tons of these supplies were brought over Danzig. This branch of import will doubtlessly increase with the improvement and intensifying of agriculture especially in the Eastern regions.

Before the war an important place in the traffic of the Danzig port was occupied by ore imported from Sweden for the Upper Silesian foundries. During the war these transports were sent via Stettin. At present most of these foundries are within the area of Poland, and both the Harbour Board of Danzig and the Polish Railways are endeavouring to again direct this import over Danzig. A special railway tariff for ore carried from Danzig has already been introduced, and it is expected that this year a considerable amount of ore will be imported over Danzig. The Czechoslovakian importers of ore became lately seriously interested in the Danzig port.

Cotton is another article imported through the port of Danzig, although in comparatively small quantities. This branch of import has all the chances to develop successfully, as the port of Danzig has

first class arrangements for the transshipment of cotton. This import will be assisted by new steamship Lines connecting Danzig with New Orleans, and the Near East.

Further we have to mention amongst imports a number of other articles like machinery, and automobiles.

As a typical post-war feature we should note that the traffic between the port and the hinterland is being mostly effected by railways, while the waterways have lost their previous significance.

Passenger traffic plays at present an important part in the Port of Danzig, as the bulk of the Polish emigration is at present directed over Danzig.

The increase of freight traffic requires the rebuilding and extension of the port. Much has already been done in this respect. A number of transshipping arrangements are at present under construction. Amongst the latest extensions we should mention 8 new automatic cranes for coal installed in 1925. In the course of the current year there will be finished a new quay wall 400 meters long, and 8 meters deep. Further 19 cranes will be installed on the banks, and a new warehouse with a surface of 6000 square meters erected.

W SPRAWIE ROZWOJU POLSKIEGO HANDLU MORSKIEGO

A FEW NOTES ON THE DEVELOPMENT OF THE POLISH OVERSEA TRADE

Mówiąc o handlu Polski drogą morską, pamiętać musimy o tem, że Polska zaledwie od sześciu lat posiada znów własny dostęp do morza, udzielony jej postanowieniem Traktatu Wersalskiego przez utworzenie W. M. Gdańska, włączonego do obszaru gospodarczego Polski, jako też bezpośrednio przez skrawek wybrzeża Bałtyku, nieposiadającego jednakże ani jednego portu handlowego. Dopiero budowa portu w Gdyni ma na tem wybrzeżu stworzyć potężny port polski, wolny od wszelkich wpływów postronnych.

Dotychczas Polska nie posiada również własnej floty handlowej, która mogłaby obsługiwać przezeń prowadzony handel drogą morską, wobec czego i na tem polu istnieje zależność od obcych usług, wpływająca hamująco na rozwój stosun-

ków handlowych z krajami zamorskimi. Należy przypuszczać, że i ta sprawa zostanie w najbliższych latach rozstrzygnięta przez podjęcie budowy nowych statków lub nabycie już kursujących, czego względy ekonomiczne Polski gwałtownie się domagają.

Rzecz prosta, że dopiero rozwiązanie kwestji posiadania własnej floty oraz rozbudowy portów, zarówno Gdańska, jak i zapoczątkowanej Gdyni wraz ze sprawą zakończenia budowy linii kolejowych oraz wodnych, które dawałyby gwarancje łatwych i dostatecznych połączeń z temi portami, umożliwią Polsce normalny rozwój jej handlu morskiego. Do tego czasu wyniki mogą być tylko częściowe.

Jeśli mówimy o polskim handlu zamorskim, to rozumiemy, że tem mianem moż-

na ochrzcić tylko tego rodzaju wymianę towarową, gdzie nie tylko polski towar, lecz i polski kupiec dosięga właściwego odbiorcy, eksportując, jako też nawiązuje kontakt z bezpośrednim dostawcą, importując obcy towar do Polski. Jeśli dziś Polska sprzedaje znaczną część swych towarów do krajów zamorskich, korzystając z usług obcych pośredników, którzy skierowują ładunki na Hamburg, Bremę i t. d., jeśli z drugiej strony sprowadzamy, np. szwedzkie rudy za pośrednictwem Niemiec przez Szczecin, to nie są to obroty, które mogłyby być zapisane na dobro polskiego handlu morskiego.

Nie oznacza to, aby handel polski, znajdujący się w rękę polskiego kupca, nie miał się w przyszłości kierować przez obce porty. Przeciwnie, już same tylko warunki geopolityczne wskazują na to,

że poszczególne polskie obszary będą korzystały z szeregu portów obcych, jako pomocniczych. Do nich należą w pierwszym rzędzie Kłajpeda, Królewiec, dalej Szczecin, Galac i t. p. Wszędzie jednak kupiec polski winien odgrywać rolę dysponenta, gdyż to dopiero nada temu handlowi cechy handlu polskiego.

Dziś, w początkach organizowania się tego handlu oraz ze względu na nieuregulowane stosunki w odniesieniu do państw ościennych, jak Litwa i Niemcy, polski (w powyższym zrozumieniu) eksport oraz import zamorski kieruje się prawie że wyłącznie na Gdańsk (w drobnych ilościach na Gdynię), czyli że na porty, które stale odgrywać będą zasadniczą rolę dla Polski.

Ta okoliczność ułatwia nam do pewnego stopnia ocenę intensywności polskiego handlu zamorskiego, gdyż, nie popełniając zbyt wielkich błędów, możemy dla dokonania tej oceny oprzeć się na cyfrach obrotu towarowego w gdańskim porcie. Jakkolwiek statystyka tego obrotu prowadzona jest wyłącznie w cyfrach, dotyczących wagi towaru, nie zaś jego wartości oraz jakkolwiek podział na poszczególne grupy nie jest dostatecznie zróżniczkowany, to jednak nie przeszkodzi nam to wyciągnąć pewnych wniosków przynajmniej w odniesieniu do zasadniczych towarów importowych i eksportowych.

Ogólne cyfry obrotu towarowego w gdańskim porcie, poczynając od roku 1920, przedstawiają się, jak następuje (w tonach):

Rok	Import	Eksport	Ogółem
1920	1700000	138246	1838246
1921	1026420	378952	1405372
1922	466287	504411	970698
1923	654929	1062864	1717793
1924	738072	1636485	2374557
1925	690779	2031969	2722748

Powyższe zestawienie wykazuje nam stale i to ogromne zwiększenie się sumy wywozu przy znacznych wahaniami się sum przywozu, zwłaszcza zaś przy gwałtownym spadku w roku 1922. Pozostawiając tę sprawę do dalszego omówienia, zaznaczymy tu odrazu, że wyjątkowo duże cyfry przywozu w latach 1920 i 1921 tłumaczą się położeniem Polski w tych latach wobec wojny z Rosją, którą wówczas prowadziła, wskutek czego na rynku polskim istniał znaczny brak towarów, a w szczególności artykułów żywnościowych, które w dużych ilościach musiały być wówczas sprowadzane z Ameryki. Dość powiedzieć, że przywóz tych artykułów przez gdański port wyniósł w roku 1920 ogółem 1.332.813,6 tony, w roku zaś 1921 — 602.854,0 tony. W dalszych latach ten przywóz bardzo silnie zmalał, stanowiąc nawet w latach nieurodzaju cyfry, nie dające się porównać z wyżej przytoczonymi.

Co się tyczy ogólnej cyfry obrotu towarowego w gdańskim porcie, to widzimy, że poczynając od roku 1922 zauważyć się tu daje bardzo szybki wzrost, który według obecnych przewidywań trwać będzie i nadal, zwłaszcza, że od połowy roku 1925 przybył tu nowy towar eksportowy w postaci węgla polskiego, poprzednio idący drogami lądowymi. Również i cyfry importu powinny wykazać stopniowe zwiększenie się, a to w miarę przyciągnięcia niektórych towarów importowych, jak np. rudy szwedzkiej, bawełny i t. p. oraz w miarę polepszenia się sytuacji gospodarczej, kiedy odpadnie

konieczność reglamentacji importu ze względu na utrzymanie czynnego charakteru polskiego bilansu handlowego.

Dotychczasowe cyfry tego bilansu, wyrażone w tonach, przedstawiają się, jak następuje:

	Przywóz	Wywóz
1920	3529811	620315
1921	4845046	2028145
1922	4125922	9141597
1923	3194207	17647758
1924	2413508	15739829
1925	3410070	13602706

Wyżej podane zestawienie wykazuje, że polski handel przez Gdańsk odgrywa już obecnie bardzo ważną rolę, stanowiąc poważny odsetek ogólnego obrotu towarowego Polski z zagranicą. Uwypuklił nam to się tem bardziej, gdy weźmiemy pod uwagę, że Polska eksportuje bardzo znaczne ilości węgla, który do połowy roku 1925 nie kierował się na Gdańsk, lecz wychodził prawie że wyłącznie drogą morską. Ten eksport węgla wynosił w poszczególnych latach:

1923 —	12912791 ton
1924 —	11417004 "
1925 —	8157776 "

Od lipca 1925 roku wyszła przez Gdańsk po raz pierwszy poważniejsza ilość węgla, wynosząca 618.005,9 ton. Chcąc więc otrzymać, jaki odsetek ogólnego obrotu polskiego stanowił obrót w gdańskim porcie, odejmiemy od eksportu Polski sumy eksportu węgla, czyniąc to również w odniesieniu do eksportu przez Gdańsk w roku 1925. Wówczas otrzymamy, że obrót przez Gdańsk daje następujące cyfry procentowe:

	Przywóz	Wywóz
1923	21%	23%
1924	31%	37%
1925	20%	26%

Powyższe cyfry znajdują swe potwierdzenie również w cyfrach dochodów z cel, gdzie okazuje się, że dochód z cel, pobranych przez gdańskie urzędy celne, stanowił przeciętnie 29,6 — 23% ogólnych dochodów celnych, pobranych na całym obszarze Polski, do którego włączone jest i Wolne Miasto Gdańsk.

Jednak właściwy obraz, w jakim stopniu Polska korzysta z drogi morskiej w swym handlu zagranicznym, otrzymamy dopiero wówczas, gdy rozpatrzmy poszczególne towary, stanowiące najważniejsze przedmioty polskiego importu oraz eksportu przez gdański port.

Zaczynając od importu, możemy na zasadzie statystyki portowej stwierdzić, że na pierwszy plan występują tu: śledzie, nawozy sztuczne, rudy, metale i wyroby z metali, towary kolonialne, tytoń oraz przejściowo w niektórych latach nieurodzaju — zboże.

Przywóz śledzi drogą morską przez Gdańsk dla potrzeb Polski a także dla dalszej odsprzedaży do krajów trzecich stanowi jedną z ważniejszych pozycji w tym dziale. Mianowicie, przywóz ten wynosił w latach:

1922 —	50663,0 ton
1923 —	59051,9 "
1924 —	83931,5 "
1925 —	41340,9 "

W tym samym czasie wywóz dalszy śledzi drogą morską wahał się pomiędzy 3 — 5 tysięcy ton. Pozostała ilość pozostawała w kraju. Istotnie, w r. 1925 odciono w Polskim obszarze celnym 47293 tony śledzi, a więc ilość, przewyższającą przywóz przez Gdańsk, co tłumaczy się pewnym dodatkowym przywozem z Nie-

mieć. Doskonale techniczne urządzenia w porcie oraz doświadczenie firm, osiadłych w Gdańsku, sprzyjają rozwojowi tego handlu, oczekującego też możliwości nawiązania stosunków z Rosją. Przeważa na ilość śledzi przywożona jest z Anglii (głównie ze Szkocji), następnie z Norwegii i Holandji.

Przywóz nawozów sztucznych zajmuje dalsze miejsce w przywozie, zwiększając się z roku na rok. Odnosne cyfry dla lat 1923, 1924 i 1925 dały kolejno: 22 tys., 97,6 tys. i 123,1 tys. ton nawozów pochodzenia zwierzęcego oraz pewne ilości nawozów pochodzenia chemicznego. Rudy, metale i wyroby z metali, dając rocznie około 100 tys. ton, dają około 1/10 ogólnego przywozu Polski i mogą się bardzo znacznie zwiększyć, jeśli chodzi o przywóz rudy ze Szwecji. Jest to kwestia ujęcia w ręce polskie przywozu rudy i skierowania go na Gdańsk, gdyż dotychczas transporty rudy żelaznej kierują się głównie na Szczecin. Dla informacji należy podać, że przywóz rudy żelaznej do Polski wyniósł w roku 1924—260 tys., w roku zaś 1295 — 294 tys. ton.

Z pośród towarów kolonialnych na wyróżnienie zasługuje: ryż, kawa, herbata, kakao, tytoń i tłuszcze zwierzęce.

Import kawy, herbaty i kakao nie przychodził przez Gdańsk z krajów produkcji, lecz przeważnie były to towary zakupywane w portach niemieckich.

Kawy przywieziono w r. 1923 — 4,1 tys., w r. 1924 — 4,74 tys. i w r. 1925 — 3,82 tys. ton. Import herbaty w tych trzech latach dał 3,7 tys., 1,6 tys. i 1,1 tys. ton, kakao zaś 1,8 tys., 2,3 tys. i 1,9 tys. ton. Dla porównania z ogólnym importem do Polski podajemy poniższe zestawienie dla roku 1925 (w tonach).

	Przywóz przez Gdańsk	Ogólny przywóz
Kawa	3828,7 t.	7096 t.
Herbata	1126,3 "	1686 "
Kakao	1870,3 "	4836 "

Bardzo stosunkowo znaczne cyfry przywozu przez gdański port dał tytoń, gdyż w roku 1923 przywieziono 8747,7 tony, w r. 1924 — 8616,9 tony, w roku zaś 1925 przywóz tytoniu stanowił 19223 tony. Zaznaczyć trzeba, że całkowity przywóz do polskiego obszaru celnego w r. 1925 wyniósł 22307 ton, czyli że 80% tytoniu przyszło drogą morską przez Gdańsk.

Przywóz zboża drogą tą miał znacznie większe tylko w latach 1920 i 1921, o czym pisaliśmy na wstępie, oraz ostatnio w roku 1925 wskutek nieurodzaju zbóż w Polsce. W roku tym przywieziono:

	przez Gdańsk
pszenicy	21863,9 tony
żyta	17985,9 "
jęczmienia	2988,9 "
owsa	19127,8 "
	61966,5 tony

Ogółem do Polski przywieziono wówczas około 380 tys. ton zbóż i przetworów zbóż, wobec czego udział przywozu morskiego stanowił około 16%.

Ogólny obraz importu morskiego w roku 1925 da nam następujące zestawienie według grup towarowych. Przywieziono:

artykuły spożywcze — 267383,2 t.,
produkty zwierzęce i wyroby z nich — 136585,2 t.,
materiały budowlane i wyroby ceramiczne — 33700,8 t.,
paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich — 52735,1 t.,



Port w Tczewie: ogólny widok portu z rozbudowanymi w ostatnim miesiącu torami i przystaniami przeładunkowymi.
The port of Tczew: general view of the port showing railroad tracks and transshipment stations.

materiały i przetwory chemiczne — 76173,8 t.,
rudy, metale, wyroby metalowe — 99030,7 t.,
papier i wyroby z papieru — 6803,8 t.,
materiały i wyroby włókniste — 8692,2 „

Przechodząc obecnie do eksportu, zaznaczmy, że posiadamy tu dwa bardzo ważne artykuły, których cyfry ukazały się w eksporcie przez Gdańsk dopiero po przyłączeniu Gdańska do polskiego obszaru celnego, a ściślej mówiąc, po wskrzeszeniu Państwa Polskiego. Temi towarami są węgiel i przetwory ropy naftowej. Jak wspominaliśmy już, eksport węgla rozpoczął się dopiero w połowie roku 1925, to znaczy, w chwili, kiedy Niemcy odmówili przyjmowania nadal polskiego węgla z Górnego Śląska. Poczynając od lipca 1925 r. eksport węgla polskiego drogą morską wzrasta stale, wyniósł bowiem do dnia 31 grudnia 1925 r. 618 tys. ton, natomiast przez pierwsze pięć miesięcy 1926 roku wywieziono już 956 tys. ton, nie licząc wywozu przez Gdynię oraz bezpośrednio barkami z Tczewa do Szwecji przez Wiślę i morze Bałtyckie. W miarę usprawnienia połączeń kolejowych należy się spodziewać dalszego jeszcze powiększenia wywozu, który kieruje się do Szwecji, Norwegii, Danii, Holandji, Łotwy, Litwy, Finlandji, Francji i Włoch.

Wywóz polskich przetworów ropy naftowej datuje się w eksporcie morskim przez Gdańsk od roku 1921 i dał następujące ilości:

1921	51982 tony
1922	29090 „
1923	25516 „
1924	32519 „
1925	44351 „

Dla porównania podamy, że ogólny wywóz przetworów ropy z Polski wy-

niósł w roku 1924 — 405 tys. ton, w roku zaś 1925 około 300 tys. ton, przyczem jednak większość wywozu kieruje się do bliżej położonych krajów drogą lądową. Eksport przez Gdańsk kieruje się do Danii, Anglii, Łotwy, Szwecji, Norwegii, Holandji, Ameryki, Belgii i Finlandji.

Z pośród towarów, które zdawna już obierały sobie drogę morską na Gdańsk, a które i dziś odgrywają tam najpoważniejszą rolę, wymienić trzeba: drzewo, zboże i jego przetwory oraz cukier.

Wywóz drzewa przez gdański port, wzrastając z roku na rok, osiągnął w ostatnich latach cyfr niebywałych. Mianowicie, wywieziono w latach:

1921	229434 ton
1922	335214 „
1923	730996 „
1924	1013950 „
1925	911917 „

Większość wywozu stanowi drzewo surowe, jakkolwiek z biegiem czasu wywóz półfabrykatów i wyrobów z drzewa zaczyna wzrastać. W roku 1925 wyroby ciesielskie i bednarskie stanowiły 16038 ton, wyroby zaś z drzewa 6969 ton. Nieuregulowane stosunki z Niemcami oraz Litwą sprawiają, że Gdańsk posiada w eksporcie drzewa stanowisko uprzywilejowane wobec portów konkurencyjnych. Również w porównaniu z ogólnym wywozem drzewa z Polski, ładunki przez Gdańsk są bardzo znaczne, gdyż ogólny wywóz drzewa z Polski wyniósł w roku:

1923	2722796 ton
1924	2007532 „
1925	3267708 „

Eksport morski polskiego drzewa kieruje się głównie do Anglii, częściowo do Belgii, Francji, Holandji, Niemiec i Szwecji, wyszukując również bardziej odległych rynków, jak w Afryce, Argentynie, Indjach, Palestynie i t. d.

Co się tyczy wywozu zboża, to cyfry tego wywozu nie były w ostatnich latach zbyt wielkie, ze względu z jednej strony na nieurodzące w poszczególnych latach, z drugiej zaś na stan rolnictwa w Polsce i organizacji handlu zbożem, które nie podziwignęły się jeszcze należycie po wojnie. W przyszłości należy spodziewać się podniesienia produkcji zboża w Polsce przy zastosowaniu systemu bardziej intensywnego. Jednakowoż już dziś poszczególne gatunki polskiego zboża są bardzo cenione na rynkach zagranicznych.

Wywóz zboża polskiego przez Gdańsk dał w ostatnich latach następujące ilości (w tonach).

	1923	1924	1925
pszenica	181,9	705,8	47812,4
żyto	2654,4	59460,9	79382,0
jęczmień	17903,8	82283,5	50940,9
owies	12286,5	29313,8	9168,9
ogółem	33026,6	171764,0	187304,2

Wskazane tu będzie porównanie tego wywozu z ogólnym wywozem z Polski celem zbadania, jaki odsetek wywozu kieruje się drogą na Gdańsk, co podaje nam poniższe zestawienie za rok 1925:

	ton	% udziału Gdańska
pszenica	96933	49,3
żyto	183962	43,1
jęczmień	105121	48,4
owies	34352	26,6
razem	420363	44,5

Jak widzimy, zarówno w poszczególnych gatunkach zboża, jak i co do sumy ogólnej wywóz drogą morską przez Gdańsk stanowi poważny odsetek.

Wszelkie produkty rolne, wywożone przez Gdańsk, kierują się prawie że do wszystkich krajów morza Bałtyckiego i Północnego, idąc do Danii, Szwecji,

Norwegii, Finlandji, Państw Bałtyckich, Rzeszy Niemieckiej, Holandji, Belgji, Francji i Anglii.

Wydóz cukru polskiego drogą morską odbywa się głównie przez Gdańsk, częściowo przez Szczecin. Jednak Gdańsk zajmuje tu stanowisko dominujące. W ostatnich latach tą drogą wywieziono:

1921	50742 tony
1922	28042 „
1923	113067 „
1924	163455 „
1925	121340 „

Mając na względzie, że ogólny wywóz z Polski wyniósł w roku 1924 — 246301 tonę, w roku zaś 1925 — 196031 tonę, możemy stwierdzić, że wywóz przez Gdańsk drogą morską stanowił około 8% ogólnego wywozu.

Polski cukier, wywożony tą drogą, znajdował rynki zbytu w Anglii, Holandji, Rosji, Francji, Rzeszy Niemieckiej, Norwegji, Danji i t. d.

Inne towary, poza wyżej wyszczególnionymi, posiadają narazie mniej doniosłe znaczenie, wynosząc ogółem w roku 1925 — 149 tys. ton. Nie wdając się przeto w bliższą analizę tego wywozu, podamy tu dla uzupełnienia zestawienie ogólne eksportu przez Gdańsk z podziałem według grup towarowych.

W roku 1925 wywieziono nast. ilości:

artykuły spożywcze — 389019,8 t.,
produkty zwierzęce i wyroby z nich — 39103,6 t.,
materiały budowlane i wyroby ceramiczne — 1890,5 t.
materiały i przetwory chemiczne — 8078,1 t.
rudę, metale i wyroby metalurgiczne — 16054,1 t.
papier i wyroby z papieru — 6740,4 t.
materiały i wyroby włókniste — 1129,7 „

Reasumując, możemy powiedzieć, że handel morski polskimi towarami już obecnie zajmuje dość poważne miejsce w ogólnym obrocie towarowym Polski, zwłaszcza, jeśli chodzi o poszczególne towary. Budowa portu w Gdyni, rozszerzenie Gdańska, budowa polskiej floty handlowej oraz poprawa sytuacji gospodarczej Polski przyczynią się z całą pewnością do dalszego rozszerzenia tego handlu, czego należy się spodziewać już w najbliższych latach.

ALFRED SIEBENEICHEN.

WYDAJNOŚĆ PORTÓW GDAŃSKIEGO I GDYŃSKIEGO ORAZ OBRÓT PRZEWOZOWY W TYCH PORTACH

THE CAPACITY AND THE TURNOVER OF FREIGHT OF THE PORTS OF DANZIG AND Gdynia

Port gdański obejmuje kilka stacji portowych, tworzących węzeł kolejowy w Gdańsku. Czynności przetokowe dla tych dworców wykonywa się na dworcu przetokowym w Danzig-lege-tor, którego przy ogromnej pracy przetokowej (90 miejsc podstawiania) nie można uważać za odpowiedni, nie posiada bowiem wcale górki przetokowej.

W latach 1923, 1924, 1925 polska dyrekcja kolejowa poprawiła warunki na tej stacji przez przebudowę torów ślepych na przejściowe i urządzenie toru wyciągowego.

Ogólna ilość wybudowanych bocznic od chwili objęcia kolei portowych przez

Polską Kolej Państwową do końca roku 1925 wynosiła 70 o długości 37691 metrów.

Do roku 1926 wykonano z ważniejszych budowli następujące:

Główny dworzec przetokowy Danzig legator (Rdz) otrzymał nową grupę przetokową o piętnastu torach, nową odkaźnię, oraz nowe tory dla naprawy wagonów.

Stację Kaiserhafen rozszerzono z 5 na 9 torów, przyczem trzeba było wykonać znaczne nasypy. Powodem takiego rozszerzenia stacji były na terenie magazynów amunicji przy Wisłoujściu i na Troj-

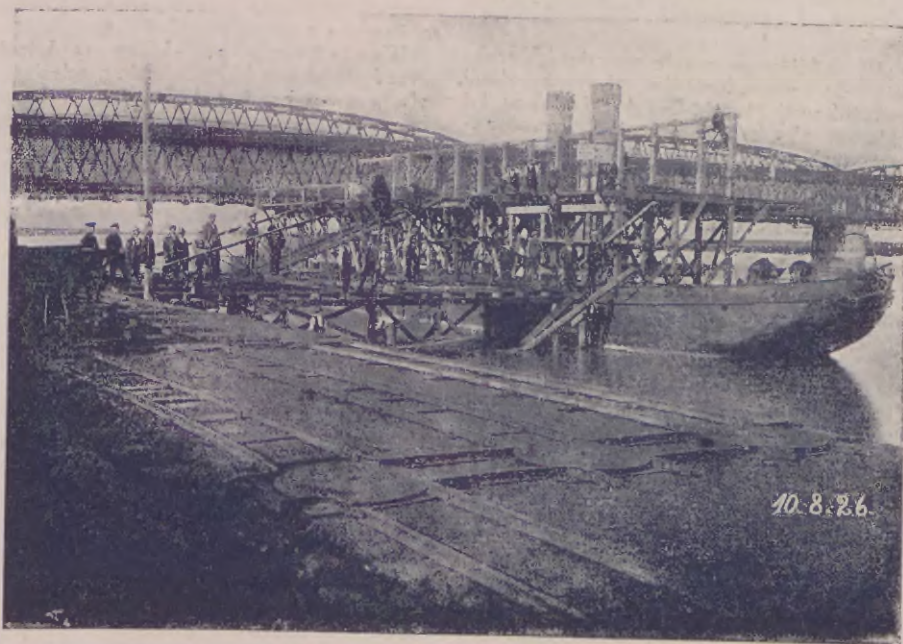
lu między dworcem Kaiserhafen a mostem Breitenbachbrücke na Wiśle nowopowstałe składy drzewa. Zarząd Kolei Państwowych pożyczył materiałów do nawierzchni za zapłatą tenuty dzierżawnej dla budowy licznych bocznic, a części wybudował własnym kosztem linie dojazdowe do tychże (tory macierzyste).

W wolnej strefie Danzig-Neufahrwasser rozbudowano znacznie tory na nabrzeżu północnym, aby móc obsłużyć nowe żurawie (kranie), postawione przez Radę Portu.

Z powodu eksportu węgla, jako też z powodu wykonywanych przez Radę



Port w Tczewie: charakterystyczne lichtugi o pojemności 700 ton D. W., któremi jest przewożony węgiel do Skandynawji bezpośrednio z Tczewa.
The port of Tczew: typical coal barges of 700 tons D. W. used for carrying coal direct from Tczew to Scandinavian countries.



Port w Tczewie: przeładunek odbywa się przy pomocy wagoników wywrotowych. Wydajność tej przystani od 75 do 100 ton na godzinę.
The port of Tczew: Small reversible rail cars are being used for transshipment; 75 to 100 tons of cargo are transshipped in one hour.

Portu nowych nadbrzeży z odnośnemi urządzeniami zachodzi potrzeba dalszej rozbudowy w b. r. stacji gdańskich. Ministerstwo Kolei przeznaczyło na ten cel znaczne kredyty.

W pierwszym więc rządzie należy zupełnie przebudować oraz rozbudować istniejące w wolnej strefie (bulwar południowy) tory, obsługujące wielką szosę bulwarową, będącą obecnie w budowie.

Na stacji Weichselbahnhof wymaga nowy, budujący się 400-metrowy mur bulwarowy pięciu torów, przedłużenia torów wjazdowych oraz przebudowy istniejących dróg zwrotniczych.

Stację przetokową Saspe, której budowę Zarząd kolejowy pruski doprowadził mniej więcej tylko do połowy, wykończy się, przyczem i dodatkowo zostanie wybudowane 6.000 metr. torów; zaopatrując stację tę w nowe stawidła i urządzenia przetokowe.

Stacja Kaiserhafen zostanie w najbliższym czasie zaopatrzona w tory dla umożliwienia odstawiania pociągów węglowych. Długość tych torów wyniesie 300 metrów.

Oprócz tego wykonywa się roboty ziemne i urządzenia zabezpieczające ruch.

W najbliższym czasie przystąpi Dyrekcja do rozbudowania również stacji przetokowej Danzig-Legefort (Rdz) w tej mierze, aby mogła sprostać wzmożonemu ruchowi, związanemu z planowaną rozbudową portu. Zachodzi więc potrzeba rozbudowy istniejących torów jako torów głównych dla wjeżdżających pociągów towarowych, wybudowania nowego stawidła przetokowego i budynku służbowego oraz urządzeń dla przyspieszenia pracy przetokowej.

Stacja w Sopocie otrzymała nowy tor mijankowy dla pociągów węglowych bezpośrednich do Gdyni, przez co ruch na linii jednotorowej Sopoty-Gdynia doznał znacznego ulepszenia.

Wyspa Holm, która jest połączona obecnie siecią kolejową zapomocą promu i 2 mostów ładowniczych, otrzyma dla zwiększenia zdolności przewozowej nowy prom znacznie większy od obecnego i nowoczesne urządzenia ładownicze.

Wymienione wyżej roboty są w toku. Przeprowadza je się z pośpiechem tak, aby wzmożony ruch jesienny, który, jak wiadomo, spowodowany zostaje eksportem zboża odbywał się już na znacznie rozszerzonych urządzeniach kolejowych.

Koszt tych urządzeń wyniesie około 2,5 milionów złotych.

Zdolność przeładunkowa portu gdańskiego sięga przy obecnych urządzeniach portowych do około 4 milionów ton.

Wywóz i przywóz przez port gdański wynosił w roku 1925 okragło 2,750,000 ton.

W roku 1925 przez rozpoczęcie od sierpnia wywozu węgla, którego eksport wynosi obecnie około 280,000 t. miesięcznie, wyzyskaliśmy już w pełni zdolność przeładunkową tego portu. Z powodu ożywienia się ruchu gospodarczego, przy utrzymaniu dotychczasowej polityki taryfowej, interesanci są zmuszeni kierować część ładunków do portu w Gdyni, a nawet do miejscowości położonych wzdłuż Wisły, jak Toruń, Solec, Kapuścisko Małe, Tczew i Świecie.

Praca Dyrekcji Gdańskiej jest w znacznym stopniu związana z pracą portu i węzła kolejowego Gdańskiego.

Bardzo znaczną część ogólnej pracy przewozowej Dyrekcji stanowi opraco-

wanie ładunków, wysyłanych z Polski do Gdańska i odwrotnie.

Przeciętny dzienny obrót na stacjach portowych gdańskich w roku 1925 wynosił:

294 wag. naładunku
i 530 „ wyładunku

Razem: 824 wagonów dziennie.

W okręgu Wolnego Miasta na stacjach portowych zajęte zwykle jest do $\frac{1}{3}$ części całego taboru roboczego wagonów, znajdujących się w okręgu Dyrekcji, a naładunek w stacjach portowych wynosi około $\frac{1}{2}$ ogólnego naładunku w Dyrekcji.

W stosunku do r. 1912 i 1913 (okres najwięcej ożywionego ruchu przedwojennego) zmienił się w węzle gdańskim ruch kolejowy bardzo znacznie co do rodzaju ładunków — w rozmiarach zaś przekroczył cyfry roku 1913.

Przeciętne zestawienie lat 1925 i 1913 wykazuje, że sumaryczny obrót w roku 1925 zwiększył się o 453.128 ton. Zwiększył się mianowicie eksport o 900.600 ton, zmniejszył się zaś import o 447.500 ton.

Znaczny wzrost eksportu wykazują węgiel, drzewo, nafta, cukier i zboże, a importu ruda.

Wywóz węgla np., który w latach przedwojennych był minimalny, miesięcznie wynosił bowiem 17.500 ton, wykazuje w roku 1926: około 280.000 ton miesięcznie.

W roku 1912 liczba statków zawijających do portu i wychodzących wynosiła (2992 + 2974) = 5966, w roku zaś 1925 (3986 + 3958) = 7944.

	ilość statków zawijających	ilość statków wychodzących
1912	2992	2974
1919	1435	1413
1920	1951	1935
1921	2632	2623
1922	2312	2697
1923	2913	2873
1924	3312	3330
1925	3986	3958

Tonnaz ładunków na statkach:
(w tonach rejestrowych)

	przybycie	wysłanie	razem
1912	1.141.455	1.311.757	2.453.212
1923	654.929	1.062.863	2.717.792
1924	738.071	1.636.485	2.374.556
1925	1.869.979	1.864.182	3.734.161

Zwraca tu uwagę znaczne zmniejszenie się importu, a zwiększenie się eksportu w roku 1925 w stosunku do roku 1913.

Największymi artykułami eksportu z Polski przez Gdańsk jest węgiel, drzewo, zboże, cukier i nafta.

W sierpniu 1925 rozpoczęło się kierowanie przez port Gdański węgla eksportowego górnolaskiego i dąbrowskiego.

Wywóz węgla ograniczony był w porcie gdańskim brakiem urządzeń przeładunkowych, mianowicie kranów, obecnie z braku innych ładunków, których przybycia należy oczekiwać w jesieni prawie wszystkie kranie portowe mogą być użyte dla przeładunku węgla i rudy, maksymalny dziennie wyładunek w dniu roboczym sięga cyfry 10.000 ton. Średnio należy liczyć obecną zdolność przepustową portu dla węgla na 280.000 ton węgla miesięcznie.

Celem uregulowania dopływu węgla i uniknięcia kierowania do Gdańska „dzikich” transportów, które mogłyby wywołać takie trudności, jakie mieliśmy na początku przy kierowaniu do Gdańska transportów drzewnych, otwarto

z dniem 15 września zorganizowane przy Dyrekcji Gdańskiej „Biuro regulacyjne”, które ma za zadanie regulować dopływ węgla do Gdańska, w zależności od rozporządzalnej zdolności przeładunkowej kranów i przybycia statków. Szczególna trudność regulowania dopływu polega na tem, że węgiel nie wytrzymuje handlowo przeładunku na składy, a wymaga bezpośredniego wyładunku na statki, z drugiej strony, kalkulacja handlowa nie wytrzymuje obciążenia kosztami postoju, więc pociągi węglowe do Gdańska winny przychodzić wtedy, gdy są gotowe pod naładunek statki, a przybycie tych ostatnich zwłaszcza w jesieni nie może być ustalone w dostatecznym przybliżeniu.

Wobec nieprzystosowania się portu gdańskiego do przyjęcia ładunków drzewnych, potrzebujących ogromnych placów składowych i wobec niewłaściwego urządzenia torów bocznicowych w stosunku do placów składowych, przeprowadzenie ładunków drzewnych na początku napotykało na ogromne trudności.

Trudności te zwiększały się z tego powodu, że handel drzewem na początku okazywał się bardzo popłatny. Zjawiał się cały szereg niedoświadczonych eksporterów i ekspedytorów, którzy rozpoczęli handlować drzewem. Nie posiadając placów dostatecznej pojemności i torów, i bocznic dla wyładunku, kierował taki eksporter drzewo w ilości znacznie przewyższającej pojemność placów jego i zdolność wyładunkową bocznic.

Drzewo zatrzymywane w wagonach wywołało tu zatory i konieczność normowania dopływu. Szkodziło to normowanie firmom solidnym. Z czasem małe niedoświadczone firmy, placąc postojowe, nie będąc w stanie zorganizować wyładunku i sprzedać drzewa zbankrutowały. Z drugiej strony urządzenie nowych miejsc składowych, których 700.000 metrów kwadratowych oddano do dyspozycji handlu drzewnego, wybudowanie nowych bocznic kolejowych (około 33 kilometrów), ulepszyły sytuację o tyle, że norma przyjęcia drzewa stale wzrastała od 150 wagonów dziennie w lutym 1922 roku do 250 w sierpniu, 285 w listopadzie, 300 w styczniu 1923 roku, do 480 w październiku 1924 r.

Uregulowanie konkurencji portowej ze stanowiska taryfowego polega na dążności ułożenia taryf bez strat dla odnośnych zarządów kolejowych w ten sposób, by każdy z odnośnych portów miał zabezpieczoną możność obsługiwanego swego naturalnego obszaru ciężenia.

Wedle dzisiejszego stanu, każdy z Zarządów kolejowych, chcąc przyciągnąć do portów ojczyстых jak największą ilość transportów, wprowadza w życie dla rozmaitych towarów taryfy portowe, które często nie są uzasadnione potrzebami gospodarczymi, ale tylko względami konkurencyjnymi portów.

Niemcy, chcąc portom swoim zabezpieczyć stałe transporty od i do Polski obszaru ciężenia, bez względu na politykę taryfową polskiego Zarządu kolejowego, zgłosiły przy toczących się obecnie obradach polsko-niemieckiego układu gospodarczego projekt postanowienia o konkurencji portów bałtyckich.

Intencją tego projektu jest niestosowanie dla portów bałtyckich Królewca, Piławy, Elbląga i Szczecina niekorzystniejszych opłat przewozowych na liniach kolej polskich, niż dla któregośkolwiek portu bałtyckiego od Pucka aż do Rygi.

Co do portu gdańskiego zaznaczamy, że port ten znajdował się już w czasach przedwojennych wobec innych portów

bałtyckich w sytuacji nader niekorzystnej, a to tak dalece, że aby podnieść nieznaczny ruch portowy w Gdańsku, trzeba było stwarzać specjalnymi umowami szluczny obszar ciężenia do tego portu.

Sytuacja w Gdańsku za czasów polskich poprawiła się znacznie przez wprowadzenie bowiem w życie taryf wyjątkowych dla artykułów masowych, jak np. drzewa, węgla, rud, soli, cukru, nafty i t. d. wywożonego przez port gdański, rozszerzono obszar ciężenia do tego portu prawie na całą Polskę.

Postępując nadal po tej drodze i zaprowadzając w miarę potrzeby taryfy konkurencyjne, przyczyniany się do zwiększenia eksportu przez port gdański z roku na rok, a tem samem zwalczamy konkurencję innych portów bałtyckich.

Podnieść należy, że stosowane przez Zarząd kolejowy taryfy wyjątkowe osiągnęły swój cel, skierowały bowiem na Gdańsk artykuły masowe prawie całego Państwa, a tem samem przewyższyły znacznie normy przedwojenne tak wywozu, jako też i przywozu.

Trudności eksportu przez Gdańsk wyjawiają się odnośnie artykułów masowych, a mianowicie drzewa i węgla, których wywóz mógłby nastąpić w większych ilościach przy odpowiednich urządzeniach stacyjnych, portowych i technicznych.

Jest to powodem kierowania eksportu tych artykułów także i przez port w Gdyni.

Port w Gdyni znajduje się dopiero w budowie i nie posiada jeszcze obecnie znaczących urządzeń technicznych, używany jest zatem przez przemysłowców tylko jako port pomocniczy, w tych wypadkach, kiedy wywóz przez Gdańsk danego artykułu napotyka na trudności. Wywóz jednak przez ten port jest naturalnie obecnie bardziej ograniczony. Obecnie przeładowuje się tam węgiel i drzewo.

Wywóz węgla wynosi:

styczeń	1926	18,336	ton
lut	"	24,121	"
marzec	"	31,375	"
kwiecień	"	23,511	"
maj	"	35,237	"
czerwiec	"	38,127	"

Wzrost w stosunku do roku 1925 wynosi 380% więcej.

Wywóz drzewa wynosił w roku 1925—54,00 ton.

W roku 1925 zawinęło do Gdyni 264 statków towarowych i 28 statków pasażerskich.

Urząd emigracyjny przewiózł przez Gdynię w roku 1925 około 12.000 emigrantów z bagażem o wadze 300.000 kg. Po odpowiedniej dalszej rozbudowie tego portu i ukończeniu linii kolejowej Bydgoszcz-Gdynia będzie mógł nowy port w Gdyni przeładowywać do 6.000.000 ton rocznie.

Obecnie został wykończony nowy budynek stacji kolejowej swoją kompozycją, oryginalnością i precyzyjnym wykonaniem nie tylko nie ustępujący, lecz nawet poniekąd przewyższający tego rodzaju budowle wznoszone dotychczas.

Inne inwestycje kolejowe w Gdyni prowadzone są w ścisłym związku tak z rosnącymi z roku na rok potrzebami samego węzła gdynińskiego, jak i z ogólnym programem robót rozbudowy portu.

Najważniejszymi robotami obecnie prowadzonymi są roboty budowy wielkiej stacji przetokowej dla ruchu towarowego, która ma obsługiwać w całej pełni potrzeby portu i potrzeby całej Polski, płynące przez ten port.

Roboty podzielone są na 2 okresy, w zależności od przewidywanego rozwoju pracy portu i linii kolejowych, które mają służyć jako arterje dowozowe towarów eksportowych i importowych.

Obecnie w wykonaniu są roboty okresu 1-go, do którego planu jest włączona budowa czterech wielkich grup: Stacji przyjęciowej, kierunkowej, odstawczej i wyładunkowej w samym porcie. Każda z tych grup składa się z kilku torów ogólnej długości około 23 km.

Do planu należy budowa odpowiednich rozmiarów parowozowni, urządzeń trakcyjnych, urządzeń dla zabezpieczenia ruchu, wodociągów i budynków administracyjnych i mieszkaniowych.

Obecna przetokowa praca stacji Gdynia stanowi 30 do 35 tysięcy ton miesięcznie. Po ukończeniu zaś wskazanych

robót węzeł gdyniński będzie w stanie normalnie przyjąć i odprawić około 120.000 ton towarów mies. czyli przeszło 1.400.000 ton rocznie.

Charakterystykę tych robót stanowi ich tempo. Rozpoczęte w dn. 1-go kwietnia b. r., obecnie doprowadzone są w części zasadniczej budowy podtorza do 90%, ułożenie zaś torów ma być zakończone w głównych grupach do d. 31 sierpnia tak, że we wrześniu, a nawet jeszcze w sierpniu nowa stacja przetokowa również rozpocznie swoją pracę.

Okres pośredniego zwiększenia pracy portu obsługuje zbudowana jeszcze w ub. r. grupa 2-ch torów wyładunkowych i 4-ch manipulacyjnych w porcie, połączonych prowizoryczną łącznicą ze stacją osobową.

Pokutuje gdzieniegdzie fałszywe przekonanie, że Polska, rozbudowując port w Gdyni, niechętnym okiem spogląda na zamierzenia, mając na celu rozwój portu w Gdańsku.

Rzeczpospolita, rozwijając się gospodarczo coraz intensywniej, musi dbać o równomierny rozkwit i o zdolności przeładunkowe portów, położonych na wybrzeżu polskim i przy ujściu Wisły.

Polsce z 30 milionową prawie ludnością nie wystarczy niebawem już dwa porty i będzie musiała szukać dalszej współpracy z innymi portami.

Gdańsk i Gdynia mają zupełnie inne warunki i raczej się uzupełniają, niż sobie wzajemnie przeszkadzają.

W Gdańsku powinny się rozwijać masowe transporty rzeczne. Gdynia natomiast posiada dane do rozwoju pośredniej komunikacji, na przykład z Ameryką (ruch emigracyjny). Specyficzne położenie geograficzne Gdańska wskazuje na to, że ma on więcej szans być sprawnym portem eksportowym na drzewo, Gdynia znowu ma więcej dla szybkiego eksportowania łatwo psujących się towarów, jak owoce, produkty spożywcze i t. p.

Gdańsk - Gdynia muszą rozwijać się równomiernie. Tak też pomyślana jest rozbudowa dróg wodnych w Polsce, oraz rozwój naszych sieci kolejowych.

THE DANZIG EXPORT AND IMPORT AND THE NEEDS OF ITS LOCAL MARKET

IMPORT I EKSPORT PRZEZ GDAŃSK W STOSUNKU DO JEGO WEWNĘTRZNEGO RYNKU

Danzig was known as a very important commercial center already in the middle ages for there concentrated the sea-traffic between the large areas of the Polish hinterland and the rest of the world. The partition of Poland gravely affected the development of Danzig's export trade and later on in the Napoleon's time the continental blockade caused nearly its ruin. Many years have elapsed until Danzig could partly regain its former position of an important sea town and in fact in the last years before the war Danzig trade and industry developed rapidly. The war ruined it all again and the Treaty of Versailles created quite new conditions for Danzig. The old commercial relations, especially those with its old motherland, were greatly weakened if not completely dissolved, and in their place new commercial openings were made.

In 1912—1922 steamers entered Danzig harbour carrying a cargo of 1.141.455 tons and 2974 steamers left it exporting 1.311.757 tons of goods, while the records of 1924 give us the following figures: 3312 steamers entering harbour with a cargo of 738.071 tons and 3330 steamers sailing out of Danzig exporting 1.636.485 tons of goods. The traffic of the port increased during the war and while the import has slightly diminished the export increased by 20%.

In 1924 the import consisted chiefly of 68.400 tons of cereals and wheat flour. As a result of bad crops in the previous year, Poland had to import rather great quantities of foodstuffs. The figures of the import in 1924 are as follows: 84.000 tons of salted herrings, 97.500 tons of artificial fertilisers especially raw phosphates; 104.500 tons of coal and coke; 101.900 tons of ore, raw iron, metals and

metal goods; 7.700 tons of cotton, cotton yarn and wool.

The export consisted chiefly of timber, of which over 100.000 tons were shipped, mostly sawn wood, different kinds of oak, round logs, beams and railway sleepers. Further 172.000 tons of cereals, 163.500 of raw sugar and semi-manufactured products, 40.800 tons of Upper Silesian coal and 32.500 tons of mineral oil.

One sees from the above that the chief export articles from Poland are timber, sugar and cereals. Other products as for instance Polish cement, soda, chemicals, cellulose, spirit and animal products play but a secondary part.

Trade Customs, established by the Chamber of Commerce, are dealing with methods of delivery and measurement of timber, as well as with the ways of shipping timber. Sawn

wood is loaded either from land or from boats, and it may be calculated that about 20 stds. may be loaded daily per window. Beams, sleepers and logs are usually loaded directly from the water and this way is especially convenient for the loading of sleepers. Up to 3,600 loads a day, depending on size of the steamer can be loaded in such a way. The Danzig measurements are not always advantageous for the steamer, as they don't measure 3/4" in width, 1/2" in thickness and 5" in length of sleepers. As a matter of fact, a considerable surplus of cargo is shipped without freight payment. The timber is delivered and counted up along the shipside and unfortunately very often a shortage of cargo is stated in the port of destination, which may be partly attributed to the falling off of some counted up timber from the slings of hoisting machine during the unloading. This timber sometimes remains on the bottom of river, owing to its weight. Grain is loaded either from the granaries, situated in the center of Danzig where however water is 12 to 13 meters deep only, or from the silos, situated on Vistula or on harbour canal at Neufahrwasser. In general grain may be loaded fairly well. The silos can load 5 to 600 tons daily. They deliver grain free of charge to the steamer, and the steamer officers have only to take care

of the distribution of grain on the steamer.

In the prewar years sugar was shipped in larger quantities, but the shipment of sugar in 1925 would be larger even than before the war. Sugar is stored in different sugar storage houses situated on Vistula or on the harbour canal and is delivered from there free on steamer by hoisting machines or conveyors. Only in cases when sugar is delivered along the shipside in boats, the steamer has to load the sugar on deck. There is a custom regulation referring to the quantity, which has to be loaded daily which is from 250 to 500 sacks of sugar daily, depending on steamer's size. The steamers are often tugged, as sugar very seldom is stored in one place, and therefore, especially in winter time, when the river is covered with ice, considerable towing costs arise.

Recently there may be observed an increased export of Upper Silesian Coal from Danzig. The coal arrives by rail from Upper Silesia and is directly unloaded from cars into steamers by hoisters. Unfortunately it has been noted that for the larger quantities the Danzig hoisting machines are not sufficient and in the last time the steamers have very often to wait along the loading piers. When the steamer is alongside of a hoister and coal is stored there, it is very easy to load daily a

6 to 800 tons, and under special conditions of double shifts, even up to 1000 tons a day. The Danzig harbour equipment are not up to date, as far as coal export is concerned i. e. there are no facilities, which would allow to handle all cars, at once but it may be expected that if the coal export will become a permanent business, the harbour Authorities will think about the construction of coal dumping facilities.

We should like to say a few words about the labour conditions in Danzig. Danzig has a Port Administration which is attending to negotiations between the employers and labour corporations and thus avoids much trouble in management. The fact however that Danzig pays much higher wages than the neighbouring German towns also plays here an important part. Actually an 8 hours' work day in Danzig is worth 10.30 G. It results thereof that the costs of living here are much higher than in the neighbouring towns, and the Harbour Authorities are doing their best in order to combat these abnormal conditions. It is evident that Danzig suffers as much as the other port towns from the present difficult financial and commercial conditions, but one must hope that the bad years will come to an end and that the port traffic in Danzig will soon develop satisfactorily.

W. SIEG

COAL EXPORT OVER DANZIG

EKSPORT WĘGLA PRZEZ GDAŃSK

The export of Polish coal over Danzig, which commenced during the first half of 1925, was on one hand caused by the necessity of finding new markets, in view of the closing of the Polish-German Frontier for Polish coal export, and on the other hand was influenced favourably by the fact that at that time the whole Baltic Sea Region was seriously threatened with a shortage of coal owing to the strike of the English miners. The coal importers of Sweden, Denmark, and Finland were looking for new sources of coal.

Thus, when Polish coal was offered for sale at a price lower than the price of the English coal, and proved to be even better than the D. C. B. sort of the latter, the markets for Polish coal were gained.

If the sale of coal would have been organised at that time, it would have been possible to sell much larger quantities of it, and assure this export for a longer period of time. At first there was no system in either the sale, or the fulfilment of orders. With time however the purchasers of Upper Silesian coal, having appreciated its quality and cheapness as compared with the English coal, began to renew their orders, which in November and December of last year reached such a quantity that the port of Danzig was not able to cope with them.

The coal transshipping equipment of the port of Danzig was inadequate. The improvement of the port of Danzig and the construction of the new embankments and cranes, as well as the reconstruction of its railtracks, undertaken by the Harbour Board, were commenced only in 1926. The mass shipment of coal in December 1925, as mentioned above, led to a serious congestion, and the snow storms, which took place during the same period, affected the normal working of railways. As the result of such a situ-

ation, a considerable number of chartered coal steamers were lying in Danzig, and waiting for coal. This of course could not influence favourably the opinion of the efficiency of the port.

In reality however, the efficiency of both the port and the railways was wonderful, if one considers that the port of Danzig was previously transshipping no more than 10,000 tons of coal monthly, whereas, since the emergency arose, during three months up to 200,000 tons of coal were being transshipped monthly. Thus the port of Danzig increased 20 times its coal transshipping capacity without affecting its freight activities in connection with other goods both imported or exported.

The amount of 200,000 tons was the maximum amount handled under the conditions prevailing at that time in the port of Danzig.

The reconstruction plan for the extension of the port undertaken by the Harbour Board has not yet been fully carried out. The new orders for Polish export coal constantly arriving forced the Polish Authorities to establish, jointly with the Harbour Board, special allotments as to the amount of coal to be exported. This system will exist until the Railways and the port will be able to deliver and load the full quantity of coal sold by exporters.

This amount is estimated as 400,000/500,000 tons per month, and the Ministry of Railways and the Harbour Council are trying to bring their capacity up to that level.

In January 1926 there were completed and operating 4 new cranes in the Free Port for mass transshipment. At the same time the Senate of the Free City erected 2 new cranes in Kaiserhafen, which were ready by the end of February 1926. Further the Harbour Council constructed quays 500 mtrs. long on the bank of

the Vistula, and ordered 6 more cranes to be placed there.

The above equipment will be ready for use by the end of the current year. The Harbour Board has purchased 2 additional steam-cranes, and 1 floating crane.

In case the above will still be insufficient, the Harbour Board intends to prepare this year on the right bank of the channel a few hundred additional meters of quays, and number of cranes for mass transshipment. Further there is being studied the question of the building of a special basin for mass transshipment.

The Railway Management on its side is extending its system at a place called Saspe, and at the station Kaiserhafen, so as to be able to keep carloads of coal in readiness for direct reloading into the steamers.

All the above will allow the port to transship by the end of the current year up to 350,000 tons monthly.

To this there should be added the amount of coal transshipped at Gdynia.

Gdynia as it is now, without cranes, is transshipping 30,000 tons per month. 2 cranes are being built there at present, and the necessary railway lines constructed.

This will allow the capacity of Gdynia to be increased to 60,000 tons per month by the end of 1926.

In such a way we see that, immediately after the export of coal was directed over Danzig and Gdynia, both the Harbour Board and the Railway Authorities increased by their joined efforts the export capacity from 10,000 to 400,000 tons monthly. If the export will keep on increasing, the extension of the port will be carried still further.

The Upper Silesian and Dabrowa coal is already well known not only on the Baltic Sea, but also in Italy, Belgium, France, Algiers, and Tunis. This coal is

doubtlessly better in quality, and cheaper than the British D. C. B. coal. As far as Dąbrowa coal is concerned, it can easily compete with Scotch coal both in quality and price.

The only obstacle in the way of proper export of our coal is the lack of system in our coal sales. Various concerns are selling their products a couple of shillings below the English coal price, when even the difference of a couple of pence would

be sufficient inducement to buy Upper Silesian and Dąbrowa coal. Such a considerable reduction in price does not increase the confidence of the Western Merchant, who, seeing the coal is offered at a price below its real value, becomes suspicious and hesitates to order.

Under such circumstances, the Railways offering reduced coal tariffs can also complain, whereas, by the organisation of the sale and the establishment of

a price agreement, the Railways could charge more for coal transportation, and decrease their present deficit.

Let us hope that such an agreement will soon be arrived at by coal concerns, and that the export sale of coal will be organized to the satisfaction of both coal exporters and the Railway Management.

DR. FELIKS HILCHEN

Director of the „Elabor” Co.

THE EXPORT OF TIMBER

E K S P O R T D R Z E W A

Practically a year has passed since the Minister of Industry and Commerce, actually Minister of Finance, Mr. Czesław Klarner devoted his special attention to the development of the Polish timber industry, considering it as an important source of the State's revenues.

Under his energetic supervision this branch of our national wealth, which has been so far neglected, underwent a radical reorganisation. Its weak spots were carefully analyzed, and all the possibilities were thoroughly considered. A plan of activities, established in this connection, began to be gradually carried into practice.

This was however no small task.

Although it was known that Poland is a country not only producing but also exporting timber, although there never existed any doubt that this branch of our production, as based on one of the most important of our natural resources, should yield considerable benefits to the state, and influence considerably and favourably our trading balance — nevertheless our timber industry and trade was always neglected, and too little attention paid to it. The results of such a state of affairs were therefore highly disappointing. Polish timber as a rule was supplied on German markets, which, being almost the sole mediator between our timber industry and the world's markets, naturally decided on the fate of this production. Only a very few of the Polish timber firms were in direct relations with the overseas timber importing countries. Such firms were naturally relying on the durability of these relations, and were supplying goods duly and properly assorted. During the period of inflation of the Polish Mark, the Polish timber industry was invaded by a large flow of speculative elements, which considered timber transactions as an easy way to change their quickly melting liquid cash funds against the standard currencies. These speculative elements were throwing on the world's markets, which at the time, owing to the post war lack of timber materials, and to the big demand for the same, were not too difficult, Polish timber of the worst quality and finish. With the introduction of the zloty, these elements have vanished as promptly as they appeared, having however given a severe blow to the good name of the Polish timber. The world's markets' confidence in Polish timber was seriously weakened.

At the time therefore, when Mr. Klarner took in hand the question of increasing the Polish timber export, the situation seemed to be almost hopeless. On one hand, in result of the Polish-German custom war, we had lost our biggest purchaser, and on the other hand Polish timber was treated on the world's markets as a highly undesirable article, of the

worst quality, as goods, dangerous from both technical, and commercial points of view. To be sincere, we must admit that last year no respectable firm of the world's reputation would listen to the idea of making a timber transaction of any importance in Poland. Poland's timber firms were considered as most unreliable and dishonest contractors. An effort of will to win was necessary, as well as a big amount of bravery to start the task, which, logically considered, could bring no considerable success. This work was based on a plan worked out very thoroughly, which consisted of: 1) introducing some order and system into the home timber production and market, 2) increasing world's markets' confidence in the Polish timber, and 3) eliminating all the obstacles handicapping the development of the Polish timber industry, trade, and export.

With wonderful energy, bringing everywhere his personal influence to bear with an iron insistence, Mr. Klarner began carrying out the „reforms” called by his program. Scattered over the whole area of our country, depressed by the long-lasting crisis, misled by lack of any steady policy, terrified by the loss of the German market, our timber industry soon began to feel the protective hand of the man, who had a „desire to wish”. For the first time probably the memoranda of timber producers' unions were not travelling directly to the files, but were thoroughly investigated, and passed on for prompt decisions and resolutions. All the weak spots, which seemed of minor importance to the State, but which were very hard on timber businessmen, and

were hindering their industry, were promptly eliminated. Justice should be rendered to our timber producers, and merchants, who immediately understood the intention of the leading man, and did their utmost to assist the Government's efforts, sacrificing very often their own private interests. The reconstructed Chief Council of Timber Unions became „de facto” if not „de jure” an advisory body to the Government. This body being a professional, and impartial organ working in the interests of the State, helped to a great extent toward the sanitation of conditions prevailing on the timber market, and to promotion of development of the timber industry. Serious Polish timber firms under good professional management, having a suitable atmosphere of work free from former difficulties, uncertainty, and lack of established policy, were able to appear directly on world's markets, exporting Polish timber under the Polish brand, well assorted, of good quality, and working. Danzig became the center of the timber trade, and at last became the port for Polish timber proceeding to world's markets under the Polish brand. The export of Polish timber reached figures never heard in Poland before. While in the past years timber exports never exceeded 170,000 tons monthly, in 1925 they averaged monthly 275,000 tons, and in the first half of 1926 reached an average of 278,000 tons per month. Danzig alone is accepting over 500 carloads of timber to be dispatched on world's overseas markets. In order to get an idea of this „American style” development of our timber exports, we should note that they amounted to:

in 1923 —	2.383.908	tons of	timber & timber products
in 1924 —	2.029.566	“	“ “ “
in 1925 —	3.299.194	“	“ “ “
in the first half of 1926 —	2.269.036	“	“ “ “
In comparison with 1924/5, reckoning from July to July, we exported:			
in 1924/5 —	2.636.311	tons of	timber & timber products
in 1925/6 —	4.058.194	“	“ “ “
We should note that in the course of the first half of 1926 the export of timber showed a steady tendency towards the increase, viz.:			
in January	it amounted to	305.645	tons of timber & timber products
in February	“	338.154	“ “ “ “
in March	“	343.596	“ “ “ “
in April	“	386.611	“ “ “ “
in May	“	391.034	“ “ “ “
in June	“	503.996	“ “ “ “

Together with the increase of our export, our position on world's markets, and especially on the main British and Dutch markets began to improve. Thus in England, where not long ago we were quoted in the 13th place, we obtained in the current year 2nd place, exporting to the English markets a record amount of 209,000 loads in the course of first half of the year. (The first place is occupied by Sweden, which placed on English markets for the same period of time 235,000

loads). British timber importers are gladly taking Polish timber, and advise that this material fully meets their requirements. In one of the English timber periodicals we read that „London importers more and more frequently appreciate the quality of Polish timber, shipped from Danzig, and, although there is still a large variety as to the quality, the general level of the Polish timber improves, and, in view of the fact that Polish exporters are getting organized, it can be expected

that Polish export timber will be soon of a uniform and standardized type". No less favourable news is coming from Holland, where, from the interested spheres, there communicate that „during last year a considerable improvement could be noted in the Polish timber export, which led to beginning of a confidence in Polish timber, and to the fact that Polish timber can be quoted as a standard".

We at last ceased to be on the largest world's market the goat and the „quantité négligeable" of the timber branch. We joined the large family of timber exporting countries as a member enjoying full rights, and we are now in a position to think about obtaining from the importing countries those privileges, which we could not claim so far, and which are es-

sential for the normal development of our timber industry.

Our main task in connection with timber business should now be the idea of how to use to the best advantage the conditions created by the efforts of our last year's work. In the first place we should try to secure for our timber industry an efficient financial service, which task will now be assisted by the confidence, which is being gained by us on the world's markets. As a rule, importing countries are financing the timber industry in the exporting countries, to which we belong. We should therefore endeavour to create the most favourable conditions for the coming of foreign capital, which would foster the development of our industry.

Further we should try to make our timber export independent of foreign transportation facilities. The development of Polish timber business is strictly connected with the good organisation of sea transportation. We have to remember that Polish timber has to reach overseas world's markets directly, in order to be able to bring us the benefits, which we have the right to expect. This penetration of our timber business however will prove permanent, and favourable only, when independent of all mediators, and, when we shall ship over the Polish sea, our timber resources not only under the Polish brand, but also under the Polish flag.

SZCZĘSNY SZAFRANIEC.

THE EXPORT OF GRAIN

E K S P O R T Z B O Ź A

Poland, as an essentially agricultural country, for which agricultural products and especially grain form one of the chief export items, should endeavour to intensify its agricultural export, and in the first instance try to create conditions, which would enable her to take greatest advantages of all circumstances of the markets. The organizing of the normal export of Polish grain should be considered as a decisive factor in this connection. For this purpose it is necessary to:

- 1) possess an efficient system of grain elevators, 2) to organize a rational way of purchase and sale on the home market, viz. to introduce some system into the internal turnover of grain.

The total trading turnover of grain on the home market amounts to 35 million quintals per annum. Out of the above we are at present in a position to export about 8 to 10 million quintals, viz. about 8% of our total production, which, with the present crops, attains 125 million quintals. We should add that our grain exporting capacity could easily be increased to 16 million quintals, if only our country would reach the average prewar production level of crops. Further we must consider that not the whole of our area is evenly cultivated from the point of view of our producing possibilities. If we could bring our cultivation on the whole area to the level it reaches in the Poznań district, our export capacity would increase three times.

However on the other hand, our production, and what follows our export capacity is seriously threatened by a decrease in case of subdivision of the landed property.

The Polish grain export, both from the geographical point of view and from the point of view of the kind of grain exported, proceeds in two directions:

- 1) by sea over Danzig to Finland, Scandinavian countries, England, France, Denmark, Holland, and;

- 2) by rail to Germany, Austria, Czechoslovakia.

In the North there remains Latvia, and Estonia, and in the East Russia, where, in future, the export of seed grain should be directed.

Out of the grain exported rye comes in the first place, next comes wheat, barley, and oats. Our rye should be in principle imported chiefly by Germany. This country however, owing to the custom

war, did not import our rye officially in the course of the last year. Further importers of our rye are Finland, Denmark, Holland, and lastly Norway.

The export of grain to Norway is for us connected with considerable difficulties, that country being supplied with all grains only through the Government Food Supply Office, which purchases its stock three months in advance at fixed prices, and in such considerable quantities that the Polish exporter, who has no chance to cover himself in view of unsufficiently developed internal grain trade (lack of grain elevators), is exposed to a great risk.

The chief consumers of our brewing type of barley are firstly Belgium, and France (shipment over Danzig), and Czechoslovakia. Superior sorts of barley are shipped to England.

The chief consumers of our oats are Finland, Switzerland and England; our wheat goes to Belgium and France.

There can be no doubt that the first condition for the development of our export is the necessity of having grain elevators, in which Polish grain, very varied in its quality, could be standardized. On the other hand having elevators would allow the exportation of grain at the most favourable time. It would be however an error to think that we need only big elevators for export purposes. Such investments would be too expensive. The thing we need most are elevators of a small size connected, for reasons of calculation, with flour mills. In as much as our economical policy should be to export in the first instance flour, and not grain such elevators should be situated in the centers of our agricultural activity, and not far from the important consuming points, in order to facilitate supplying of grain in case of poor crops.

Besides the above local elevators, it is necessary to have a couple of larger ones for the purpose of concentrating our exports.

First of all an elevator should be erected at Gdynia. This elevator would replace the German elevators at present rented in Danzig by Polish exporters. These elevators are connected with much more expenses (as 1 to 4). It is still more important for the reason that about $\frac{3}{4}$ of our whole grain export goes via Danzig. Another elevator is necessary at some railway junction on the route to Germany, and Czechoslovakia.

As a further condition which would improve our grain export, we should consider the concentration of this export in the hands of properly arranged agricultural commercial organisations, which would be in direct touch with the producers, and would be able therefore to interest them in the favourable development of the export. Organized in such a way, our export would avoid dangerous and unnecessary mediation, which burdens producers and leads very often to complications on the home market. This organisation would, at the same time, assist in choosing the time when and which quantities of grain should be exported, and which should be left on the home market. Poland has already such organisations, which have old established and permanent relations on foreign markets. These organisations are differentiated in such a fortunate way that they embrace both big and small grain producers of the whole area of the Republic. (The Association of Agricultural Syndicates of Poland — the „Kooprolna" Co. Ltd., the Centrala Spółdzielni Stowarzyszeń Rolniczo Handlowych and the Central Farmers Organisation in Poznań).

As a final condition to promote grain exports, we would mention the necessity of assisting Polish exporters to calculate prices by fixing transportation charges for grain exported abroad, which charges should not fluctuate, also the necessity of eliminating various difficulties with which our export at present has to cope, especially in connection with grain shipped overland.

The present season promises to be a comparatively favourable one. Although this year's crops are inferior to those of last year, supplies of grain on hand will enable us to export a considerable quantity. However, the quality of the current year's grain is, owing to constant rains, considerably inferior to last year's quality. In spite of this we might mention that our this year's crops are better than those of other European countries. In the United States and Canada there are bad crops of rye in the current year, according to the „Corn Trade News".

This circumstance will of course lead to an increase in rye prices, and it must be expected that this year's prices of rye and wheat will not differ as greatly as during the last years.

KAZIMIERZ HERBICH

POLISH SUGAR INDUSTRY

POLSKI PRZEMYSŁ CUKROWNICZY

At the end of the great war Polish Sugar Industry was put before the difficult and important task of overcoming the heavy depression brought about by the war devastation. And thus beginning with the year 1920 we are witnessing the steady progress of this most important branch of the Polish economy, which, despite innumerable difficulties, succeeded, by means of the closest cooperation and consolidation of all its forces, in attaining the actual level of

development, almost equalling that of pre-war times.

The following table, showing in the first rubric the average figures of the pre-war position and in the following columns statistical data relative to particular years of the post-war period, may give an idea as to the size of damages caused by the hostilities and of the amount of work accomplished by the Polish Sugar Industry in the way of reconstruction:

	Sugar fact. in opera- tion	Area of planta- tions ha	Beet crop in tons	Output of sugar	Inland con- sumption	Export
				in tons value white sugar		
1911/12	88	172 994	4.079.613	566.613	300.000*)	320.000*)
1913/14						
1920/21	65	69.313	1.053.864	156.125	116.276*)	43.184*)
1921/22	68	81.880	1.042.726	160.141	130.059*)	39.280*)
1922/23	70	107.673	1.926.197	273.566	178.864*)	93.350
1923/24	74	140.482	2.552.159	344.776	182 978*)	152.752*)
1924/25	75	168.347	3.126.560	440.953	252.881*)	202.734*)
1925/26	72	174.185	3.670.000	520.000	?	220.000*)

*) quantities including stocks.

The majority of Polish sugar factories are associated in two Unions, namely the Polish Occidental Sugar Industry Association in Poznań, uniting all the Western factories and the Commercial Company of Associated Sugar Factories in Warsaw, uniting the majority of factories, situated on the territory of the former Congress Poland and Galicia.

Under the auspices of these Unions there was constituted the Head Council of the Polish Sugar Industry (Offices at Poznań, Skarbowa 16, and at Warsaw, Mazowiecka 13), whose object is to represent the Polish Sugar Industry before the Government and foreign countries and to conduct the policy of this industry in connection with home demand and export of sugar.

The sale office of the associated Polish Sugar Industry exists in the form of Bank Cukrownictwa S. A. w Poznaniu (Sugar Industry Bank in Poznań), ul. Seweryna Mielżyńskiego 2, with Branches in Warsaw, Krakowskie Przedmieście 55 and Lwów, Kopernika 9.

The activities of the Bank include all business connected with the financing of sugar factories and covering their requirements for various commodities, such as fuel, bags, fertilizers etc., and in the first

place in the sale of sugar on the inland and foreign markets.

In regard to the export of Polish sugar abroad it is worth noting, that the main outlet is represented by the English market, where in the last three campaigns 1922/23, 1923/24, 1924/25 the percentage of sales amounted to 36%, 45% and 47% respectively of the total of Polish sugar exports. As further important buyers of Polish sugars there may be quoted France, Holland, Germany, the Baltic States and during the 1924/25 crop also Russia.

In order to illustrate more precisely the distribution of Polish sugar amongst particular foreign markets we give below specification of export sales transacted in the course of the last three campaigns:

Country	1922/23	1923/24	1924/25
	in tons value white sugar		
Algiers	—	717	—
England	33 535	68.564	95.663
Belgium	—	—	714
Danemark	1.740	1.005	1 421
Estonia	—	400	293
Finland	4.400	4 000	2.400
France	4.034	28 830	350

Country	1922/23	1923/24	1924/25
	in tons value white sugar		
Danzig	33.715	11 235	26.491
Holland	2 630	19.475	28.798
Lithuania	—	—	60
Latvia	1.740	5 908	5.529
Germany	2.340	239	25.562
Norway	1 195	904	520
Russia	—	—	14.905
Rumania	1.142	966	—
Switzerland	5.905	6.000	30
Sweden	—	4 500	—
Turkey	—	9	—
Total	93.350	152.752	202 737

As regards grades of sugars exported in above years, in 1922/23 out of the whole quantity of 93,350 tons converted into value white sugar there were exported 38,009 tons in the form of Whites and 65,449 tons in the form of Raws; in the year 1923/24 out of total converted value white sugar of 152,752 tons export was represented by 106,885 tons Whites and 51,892 tons Raws; and in 1924/25 the total quantity value white sugar of 202,737 tons was exported in as follows: 89,946 tons White to 127,125 tons Raw. It is evident, that hitherto the export of Raw sugars prevailed over that of Whites and the only exception to this rule was the crop of 1923/24.

In the current year the amount of export sales up to March 1st is represented by 85,430 tons White and 109,400 tons Raw, in total + 183,000 tons value white sugar; this figure equals + 80% of the provided export contingent.

The bulk of Polish export sugars is shipped via Danzig from factories situated at the North of the Poznań County, North of the former Congress Poland and from those of the County of Pomerania; export via Stettin is being carried on, partly by water, by factories situated at the South of the Poznań County.

In the campaign 1924/25 were exported through Danzig 53,265 tons White and 68,395 tons Raw, in aggregate + 56% of the total quantity, through Stettin 21,770 tons White and 49,493 tons Raw, in aggregate + 33% of the whole quantity.

In the course of the present campaign about the same quantity of sugar will be forwarded over above ports.

BANK CUKROWNICTWA
SPÓŁKA AKCYJNA W POZNANIU

POLISH PETROLEUM (POLMIN)

P O L S K A N A F T A

The Polish oil fields lie chiefly in the south of the Republic of Poland, in the wojewodships of Lwów, Stanisławów and Kraków. Before the war the transport routes followed by former Galician, now Polish oil industry led mostly to the West as it was necessary before all to provide with oil the remaining Austrian districts, forwarding the surplus by continental routes chiefly to Germany and Switzerland.

The political changes and the new formation of borders after the Great War were the cause that while some of the old oil markets were closed up for the Polish oil industry, new openings were made quite naturally, as for instance in

this part of the Republic of Poland, which belonged previously to Russia.

In view of above political changes it became possible to think of a new export route by way of Danzig. In the first two years of the existence of the Republic of Poland many obstacles had to be overcome, before it was ever possible in 1921 to put this plan into realization.

It was in the spring of 1921 that there was established in Danzig a firm called „POLMIN”, known since March 1925 as the „POLISH STATE PETROLEUM COMPANY”.

After it was made possible to use the large oil-storage tanks built by the Ger-

man Navy, first on a basis of rent, and afterwards, after these have been allocated to Poland by the International Distribution Committee, permanently—the way stood open to start work with all the speed. With the view of creating better basis for the export via Danzig, as soon as the old tanks were made available to the Polish oil industry, the building of some new large ones began in the port of Danzig which have now been used for 2 years.

Gradually with the expansion of the sale of oil products there arose the necessity of looking about for larger oil tanks and same were found by renting the oil-tanks belonging to the „Nobel

Brothers" and to the Baltic American Petroleum Import Co.

The general tank capacity of the Polish State Petroleum Co. in Danzig today amounts to 60.000 tons, while in one of its departments one may store at one time, if desirable, over 50 different kinds of oil products.

The Polish State Petroleum Company achieved great success in the development of its work, though its general activity has been greatly hindered owing to economic conditions and some difficulties of organisation. In the course of the past 5 years it has succeeded in obtaining a strong hold of markets in some of the export countries, as for instance France, England and the Scandinavian States and has effected large sales in other export fields.

While in the beginning the Polish State Petroleum Company dealt exclusively with production on a large scale, later on, meeting the needs and the demands of separate foreign markets, they recognised the necessity of specializing in the export of a single product.

As with the course of time the demands were augmenting the Polish State Petroleum Company saw themselves compelled, besides exporting their liquid products on board of ships, to undertake

In 1921 there were exported	36.160 tons of products
" 1922 " " "	32.067
" 1923 " " "	35.568
" 1924 " " "	37.155
" 1925 " " "	41.453

Total 181.403 tons exported as follows:

	1921	1922	1923	1924	1925	Total
Danzig	5038	4236	4947	4442	5809	24 472
France	—	3195	2275	2379	3066	10.915
England	6584	17452	11204	9406	7205	51.851
Italy	2460	—	—	157	—	2.617
Scandinavia	11726	4122	9748	8568	16940	51.104
Germany	6099	633	302	7862	885	15.781
Neighbouring states	1676	2203	486	184	4110	8.659
Other countries	1577	226	6606	4157	3438	16.004
	35160	32067	35568	37155	41453	181.403

The above amounts may be divided into special products in the following way:

	1921	1922	1923	1924	1925	Total
Benzine	1179	995	3569	7488	5057	18.288
Petroleum	9326	7138	7888	7529	9678	41 559
Gas and fuel oil	23129	21484	13213	9278	16518	83.622
Spindle oil	—	113	842	5195	2621	8.761
Machine oil	736	413	515	2740	3249	7.653
Paraffin and candles	752	1128	8744	4685	4162	19.471
Tar, asphalt, etc	38	796	797	240	178	2.049
	35160	32067	35568	37155	41453	181.403

The Polish State Petroleum Company is subject to the General Board of the „Panstwowe Zakłady Naftowe" (The Polish State Mineral Oil Works) in Warsaw, Elektoralna str. Nr. 2.

The Polish State Mineral Oil Works possess in addition to the oil wells in Boryslaw, Tustanowice and Bitkow one of the largest oil refineries in Europe, with a production amounting to approximately around 36.000 cars annually, which represents one third of the total of raw oil products yielded in Poland. This refinery was established in 1910, just at the time when there was a great over-production in the Boryslaw oil fields,

the forwarding of important quantities of timber and iron. Spacious stores were obtained where the process of packing solid goods, such as paraffin, candles and asphalt was going on, and this helped much to facilitate the export of an average of 100 tons monthly.

The Polish State Petroleum Company has representatives and sale organisations abroad, as follows:

in England: the Pilot Trading Co. Limited 1/2 Great Winchester Street, London, E. C. 2.

in Finland: Aktiebolaget „Helvar" Kasarngatan 46, Helsingfors.

in Estonia: Eesti Poola Petroleumi uhi-sus „Eestipolmin" Vene tanav 11-a K. 10 Tallinn.

in Latvia: Polijavis Latvijas Naftas S-ba, Rigas ie la 76 Daugavpils (Dunaburg).

Central stores were established in London and Antwerp. In addition to the above Polish State Petroleum Company has their correspondents in nearly all industrial and commercial countries.

The figures stated below, while giving a total of the exported products, will show as well how very successful the activity of the Polish State Petroleum Company was:

THE PRODUCTION AND EXPORT OF LIVESTOCK

NASZ EKSPORT PRODUKCJI ZWIERZĘCEJ

There are at present in Poland about 8.800.000 cattle: 5.500.000 pigs, 2.500.000 sheep — valued at over 2.000.000.000 zloty.

This represents a considerable capital, and, which is still more important, a capital which is increasing from year to year. Thus the importance of this capital in the economic life of the country increases rapidly.

We have exported during:

	1 9 2 4:	Złoty
Meat 78 040 g. of the total value		13.189.000
Cattle 39.287 heads		10 433.000
Pigs 407 515 "		30 624.000
Poultry 479.177 "		5.299.000
Eggs 104.215 g.		16.178 000

Total: Zł. 75.723 000

1 9 2 5:

Meat 347.922 g.	57.517.000
Cattle 116.700 heads	19.897.000
Pigs 870.690 "	74 253 000
Poultry 1294 540 "	8.753 000
Eggs 270.709 g.	51.326.000

Total. Zł. 205.746 000

To the above sums there should be added the value of other articles connected with the live stock production, such as preserved and cured meats, cheese, hides, bristles, etc... Together with latter articles the totals amount to in: 1924 — 106,134.000 zloty, 1925 — 244.037.000 zloty. It is interesting to note that while in 1924 the value of butter imported amounted to 589.000 zloty (imported 595.000 zloty, exported 6.000 zloty), in 1925 the value of the butter exported equalled 3.966.000 zł. (exports 4.014.000, imports 48.000), also that there are still great possibilities in connection with the development of the dairy production.

However, at present pigs and eggs are the best prospects in connection with export.

The Polish export of the above articles is still considerably below the pre-war figures, when Poland (as united at present) exported about 1,900.000 pigs, and 700,000 gross of eggs yearly.

The census of 1921 showed that the number of pigs in Poland was as said above 5,500,000. At present, after five years, this number has probably increased greatly. The approximate number of pigs per 100 inhabitants should be 20. Even taking this figure as a basis and considering the yearly increase as 100%, we obtain more or less 400,000 tons of pork meat yearly. Our statistics show us that 200,000 tons yearly are consumed on the home market. 200,000 tons yearly are however available for export.

If we would reach in our pig breeding the Dutch standard which under the circumstances is not impossible, we could export 1,000.000 tons (100.000 carloads) of pork meat yearly.

As soon as restriction on the export of pigs was abolished, this product was exported, following the prewar traditions, to the Vienna, Prague, and Berlin markets. It was however quite evident that the future of our pig export was not connected with the above markets, which are but of a limited capacity. Also our North-Western neighbour was all but friendly towards our products. The fact that we exported live-stock to these mar-

kets makes them still less attractive for us, as it is known that it is much more advantageous to export slaughtered cattle and products than live animals. Thus, after certain efforts, we are bound to get to the English market, which is the only world market of unlimited capacity and standard requirements for all animal products.

In view of very favourable prospects for our export to the London market in

the course of this summer, caused partly by the depreciation of the zloty, we reached this market sooner than we expected, and at the present we are quite favourably viewed there. We are exporting to English market bacon of a standard weight and type. The production of bacon is increasing, and improving rapidly. We have only to hope that the pig breeders would co-operate more closely in the production of bacon, which would serve the interests of our export.

As a very important factor for the above production, we should consider the question of securing the proper refrigerating steamers. The present capacity of such steamers plying between Danzig and London is inadequate, if we consider that these steamers, when calling at Danzig on their way from Latvian, and Estonian ports, are already loaded with goods from these countries.

M. MARKIJANOWICZ

EXPORT OF BACON FROM POLAND

WYWÓZ PRODUKTÓW ZWIERZĘCYCH DO ANGLJI

The English tradesman will be interested to know that Poland is importing to the English markets considerable quantities of bacon. This branch of Polish export was commenced about 6 months ago, and now over 7000 hogs are shipped weekly to England from Poland via Danzig. Pig breeding has very good natural conditions in Poland, and the product obtained is of a high quality. The District of Pomorze (Pomerania) is specially known for its pig breeding, and large numbers of pigs are slaughtered in Tczew, Bydgoszcz and Danzig. The same can be said about Poznan. The good reputation of Polish bacon was established yet before the war. We should therefore endeavour to obtain a strong position on the English market, where we could compete with Denmark, Ireland, Sweden, Norway, etc.

Further it will be interesting to quote some figures giving an idea of the Polish live stock production. In 1925 alone in 40 Polish towns, having a population of over 10,000, there were slaughtered 390,000 heads of cattle, 770,000 pigs,

415,000 calves, 59,000 goats, 2,000,999 of poultry, and 5,000 horses. The total value of above stock amounted to 460,000,000 zloty. The total turnover in live stock business amounted to 500,000 zloty, and the commercial charges were 12 1/2%. In pig trade alone there were engaged about 35,000 families.

The value of live stock exported to Austria, Czecho-Slovakia, and England from January till May, 1926 was 50,000,000 zloty (cattle), meat 27,009,999 zloty, and other animal products 16,000,000 zloty, which gives a total of 93,000,000 zloty. The above amount is one of the biggest items in our trading balance. It occupies third place after our coal and oil exports, which attained the total of 127,000,000 zloty. Thus by July 1926 the value of Polish exports exceeded by 295,000,000 zloty the value of goods imported. This fact should be noted as a proof our export ability, even under present strained post-war conditions, when the majority of European countries (Czechoslovakia excepted), owing to high costs of production caused by labour legislation, restrictions as to

working time, etc., have a passive trading balance.

The question of financing our live stock production and sales should seriously interest foreign capitalists, who could easily and safely invest their funds both in home trade or export of these products, and thus assist the development of this important branch of Polish economic life.

The home trade and sales of live stock are regulated by the „Polish Live Stock Merchants' Association", while the „Central Union of Live Stock exporters", situated on 12, Jagiellonska in Warsaw, deals with the question of export. Both of these organisations are uniting over 1,000 serious firms, which however, as the majority of the present commercial organisations in Poland, have no sufficient funds to extend their activities.

Government's assistance is necessary to promote this trade as well as the interest of foreign tradesmen, who could approach it through the above organisations, and derive considerable benefits from this business.

LONGIN M. LATAWIEC

THE POLISH TOBACCO MONOPOLY

POLSKI MONOPOL TYTONIOWY

The Tobacco Monopoly which is the only existing form of taxation for tobacco on the whole territory of Poland was established by a statute of June 1st 1922. Up to that time the full tobacco monopoly existed only in the region annexed by Austrians, where it was taken over from the Austrian government. In the other parts of Poland an excise only was obligatory on products manufactured by private factories.

After two years, during which the private industry was still working, all private factories have been purchased by the government and on the 1st of August 1924 the Polish Tobacco Monopoly became a full monopoly on the whole territory of Poland.

The management of the Monopoly is in the hands of the Direction of the Polish Tobacco Monopoly in Warsaw under the supervision of the Ministry of Finance and is managed as an autonomous government enterprise of a separate economical character. Under its direction are all branches and monopoly establishments and in cooperation with it as executive organs are the treasury officials of the I and II instance as well as treasury and custom guardships.

The property of the Polish Tobacco Monopoly, which is owned in full by the Government, consists of 22 factories and 22 independent warehouses with raw material and manufactured goods, located in different parts of the country.

The above establishments consist of 286 buildings, of a total area of 901,000 cub. mtr. The total number of manufacturing machines is of 1931 and total motive power (own) 2024 H.P.

Properties of the Monopoly establishments (those newly constructed as well as the rebuilt ones) are mostly large several storey buildings; they possess spacious and light halls with central heating, are not overcrowded with machines so that the laborers may work under the best sanitary conditions. The manufacturing plants are fitted with all modern technical equipment, have own motive power, and are operated along modern, up to date lines, which diminishes the cost of production and makes the control easier.

The Polish Tobacco Monopoly employs (datas as of January 1st 1926) 519 employees, 148 lower class employees and 12,066 laborers of which 11,659 work in factories and 407 in warehouses. The sanitary inspection is entrusted to „Kasa Chorych" (Special Sick Fund) — large factories have their own doctors-specialists. The Monopoly is operating bath-houses for laborers, libraries and orphanages for children and babies.

The amount of manufactured raw material reached (in metr. centner weights)

in 1919	4,710
1920	10,230
1921	18,346
1922	23,147

1923 33,633

1924 74,973

1925 192,597 (first year of the full monopoly) in 1925.

The productions is expressed by the following figures

cigars 60,000,000

cigarettes 7,750,000,000

and 11,900,000 kg. of other

tobacco products (chiefly cut tobacco). The gross profit obtained from sale of same amounted in the 1st half year of 1925 to 170,279,355 zl. (34,6 million dollars). As the consummation of tobacco in Poland, low at present (600 gr. yearly per capita) is gradually increasing and the young monopoly is still growing, an increase of production in the future may be expected. In the financial plan for 1926 it is foreseen that 205,000 metr. centweights will be manufactured, giving:

84,000,000 cigars

8,665,000,000 cigarettes

and over 13,700,000 kg. of other tobacco products.

Nearly all the tobacco required by the Polish Tobacco Monopoly is purchased abroad partly at auction, from bids requested, on the open market and partly on the basis of contracts for deliveries (Italian deliveries).

The culture of tobacco in our country, destroyed during the war, is on the way of recovering its importance. The average yearly crops in 1920—22 amounted to 2,340 metric zentners in 1923—25 they

increased to 7,800, in 1926 it is expected they will exceed 10,000 metric zentners. The further development of tobacco culture in Poland will permit the Polish Tobacco Monopoly to cover $\frac{1}{3}$ of its requirements (lower qualities of tobacco products) by domestic material; nevertheless, the remaining $\frac{2}{3}$ of tobacco (higher grades and special kinds which cannot be cultivated in our climate) will have to be purchased abroad.

The sale of Tobacco products is based on a concession system. Concessions are granted by the treasury officials for wholesale and retail in the first place to war-invalids, widows and orphans of enlisted men killed in the war. On January 1st 1926 on the whole territory of Poland there were 857 wholesale houses (70% of them in the hands of the above privileged people) and about 40,000 retail shops. The wholesale shops get a discount of 3,5 — 4% from the tariff price of sold tobacco products (depending on whether the shop is located in the territory of the wholesale house or beyond it), retail shops 9% and the so-called domestic sale (in hotels, restaurants etc) 5%.

The Following amounts have been paid into the Government treasury from the Tobacco Monopoly and other revenues on tobacco: in 1923 (time of inflation of the Polish Mark) 3,649,927,767,776 Pol. Mk. this sum converted into gold currency according to the date they were

paid would amount to 42,407,646 zł. or 8,2 million dollars, in 1924 (purchase of private factories and the beginning of full monopoly) 133,767,933 or 25,8 million dollars, in 1925 (first financial year of full monopoly) 182,437,677 zł. or (taking into consideration the change of dollar rates in the second half of 1926) — 32,5 million dollars. The net income shown on the balance sheet for 1924 was 161,839,815 zł., or 31,2 million dollars, manufacturing profit (after deducting the monopoly taxes which should have been paid if Monopoly was a private institution) 32,617,618 zł. or 6,3 million dollars i. e. 18,2% of the value of production.

The Direction of the Polish Tobacco Monopoly is located in Warsaw in its own building at Nowy Świat 4 (Telegr. address „Dyrmontyt”, telephon 75—41).

The factories of Tobacco products are located in the following towns of Poland (figures in brackets show the amount of workmen employed by these factories as on January 1st 1926):

Southern district of Former Austrian territory: in Kraków (1195), Winniki (657), Monasterzyska (462), Zabłotów (389), Jagielnica (started April 1st—26). All above factories with the exception of the Kraków factory were damaged during the war and rebuilt by the Polish Tobacco Monopoly.

Central districts: Grodno 909, Warsaw-

city (856), Warsaw-Ochota (778), Łódź (690), Radom (579), Białystok (523).

Eastern districts: in Wilno (414) and Kielce (174).

Western districts: (former German territory) Poznań — Łazarz (920), Poznań — Jeżyce (883), Bydgoszcz and Inowrocław (541 — both factories under one management), Starogard (535), Wodzisław (431), Kościan (344), Grudziądz (222), Poznań — Bukowska str. (3rd factory in Poznań — 157).

Practically every factory possesses warehouse, distributing goods among the wholesalers — besides which there are the following independent stores:

In the Southern district: Kołomyja, Lwów, Nowy Sącz, Przemyśl, Rzeszów, Stanisławów, Tarnów and Wadowice.

In the central district: Częstochowa, Kalisz, Kielce, Lublin, Łuków and Warsaw.

In the Eastern district: Brześć on Bug and Kowno.

In the Western district: Katowice, Poznań and Toruń.

Besides the above stores the Tobacco Monopoly has 4 warehouses with raw tobacco located at Aleksandrów, Maczki, Oświęcim and Warsaw. Stores for fermentation of the native tobacco are situated at the factories in Jagielnica, Monasterzyska and Zabłotów and the Offices for the purchase of tobacco in Borszczów and Krzemieniec.

TYTOŃ W POLSKIM HANDLU ZAGRANICZNYM

Wśród artykułów pierwszej potrzeby przywożonych do Polski z zagranicy bardzo poważną rolę gra tytoń. W latach 1922 i 1923, gdy oprócz fabryk Monopolu Tytoniowego, czynne były fabryki prywatne, pokrywające przeszło 70% zapotrzebowania wewnętrznego, łączna konsumpcja roczna wynosiła 10 — 11 milionów kg. Rok 1924, w którym fabryki prywatne zostały z dniem 1-go sierpnia wykupione przez Państwo, wykazał wzrost konsumpcji ponad 12 milionów kg, w roku zaś 1925 (pierwszym roku bilansowym pełnego monopolu) konsumpcja doszła do 17 i pół miliona kg., t. j. 0,6 kg. na jednego mieszkańca.

Niemal całe zapotrzebowanie surowca Polski Monopol Tytoniowy pokrywa dotąd przez zakupy zagraniczne, produkcja bowiem tytoniu krajowego, zrujnowana przez lata wojenne, znajduje się dopiero w stadium stopniowej odbudowy i wyno-

siła rocznie: w latach 1919 — 1921 średnio 106,500 kg., w latach 1922 — 1924 średnio 600,000 kg., w r. 1925 zaś 850,000 kg., a dopiero zbiór tegoroczny przekroczy poważnie cyfrę 1 miliona kg. Ponadto rodzaj tytoniu plantowanego w Polsce nadaje się tylko do wyrobu niższych gatunków (stanowiących $\frac{1}{3}$ ogólnej fabrykacji), tak że nawet przy dojściu produkcji krajowej do maximum przywóz z zagranicy wynosić będzie 15 — 20 milionów kg. rocznie, zwłaszcza przy podniesieniu się dotychczasowej cyfry konsumpcji, stosunkowo jeszcze zbyt niskiej.

To też na międzynarodowym rynku tytoniowym Polska jest najpoważniejszym odbiorcą z pośród krajów monopolowych. W r. 1925 zakupiono zagranicą 29,2 miliony kg. liści tytoniowych, z czego 17,3 miliony kg. wartości 44,5 milionów zł., przerobiono w fabrykach, reszta zaś powiększyła zapasy surowca.

Prawie wszystkie transporty tytoniowe (z wyjątkiem węgierskich i rosyjskich) idą do Polski drogą wodną, dotąd wyłącznie morską, w przyszłości zapewne także w pewnej części przez Dunaj. Stąd też przywóz tytoniu do Polski posiada pierwszorzędne znaczenie, zarówno dla rozwoju portów w Gdańsku i zwłaszcza w Gdyni, jak i dla naszych stosunków z zagranicznymi towarzystwami okrętowymi a w przyszłości dla rozwoju polskiej floty handlowej. Znaczna bowiem część okrętów obsługujących wywóz z Polski mogłaby zarazem służyć transportom tytoniowym z Bałkanów, Turcji, Algieru i Ameryki.

Sprawa ta stanowi też przedmiot baczного zainteresowania władz polskich, które poczyniły odpowiednie kroki, aby przy transportach tytoniu do Polski interesy nasze były w należyty sposób chronione.

TOBACCO IN THE POLISH FOREIGN TRADE

Amongst the first commodities imported into Poland, tobacco occupies a very important place. In the years 1922 and 1923, when there were active, besides Government Tobacco Monopoly factories, also private factories, meeting 70% of the internal demand, the total yearly consumption of tobacco amounted to 10 — 11 million kilos. When on the 1st of August 1924 the State bought out private factories, the consumption increased to over 12 million kilos, and in the course of 1925 (which was the first balance sheet year of the full Government Tobacco Monopoly) reached 17½ million kilos. Thus the consumption of tobacco averaged to 0,6 kilo per head.

The Polish Tobacco Monopoly covers almost the whole of the demand for raw materials out of goods purchased abroad, as our home tobacco production, which was mined by the years of war, is now in the stage of gradual reconstruction,

and amounted to: in 1919 — 21 on the average 106,500 kilos, in 1922 — 24 — 600,000 kilos per annum. It reached in 1925 the total of 850,000 kilos, and the current year's crop will considerably exceed 1 million kilos. Besides the kind of tobacco cultivated in Poland is suitable only for inferior sorts of products (which amount to $\frac{1}{3}$ of the total consumption). In such a way, even when the national tobacco production is fully developed, the import of tobacco will amount to 15 — 20 million kilos per annum, inasmuch as the consumption, which is at present comparatively too low, will doubtlessly increase.

Poland therefore is on the world's market the largest customer amongst the countries having tobacco monopolies. In 1925 there was purchased abroad 29,2 million kilos of tobacco leaves, out of which 17,3 million kilos of the value 44,5 million zloty was used by tobacco facto-

ries, and the balance of the raw material remained in stock.

Nearly all of tobacco transports (with the exception of Hungarian, and Russian transports) are shipped to Poland by sea route. Part of them will probably be coming in future by Danube waterway as well. Hence tobacco import into Poland has an essential importance both for development of the port of Danzig, and especially of Gdynia, and for our relations with the foreign Shipping Companies, and for the future development of the Polish commercial fleet. The bulk of vessels discharging Polish exports could be used to carry tobacco from the Balkans, Turkey, Algiers, and America.

This matter is the object of a serious interest of the Polish Authorities, who have already undertaken steps as to safeguarding our interests in connection with the transports of tobacco shipped to Poland.

ŻEGLUGA RZECZNA

ZJEDNOCZONE WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO TRANSPORTU I ŻEGLUGI

Myliłby się ten, kto by przypuszczał, że sprawa żeglugi rzecznej w Polsce należy do kategorii spraw drugorzędnych. W państwach zachodnich, rozporządzających szeroko rozgałęzioną siecią spławnych kanałów i mających żeglugę rzeczną, postawioną na odpowiednim poziomie, oddaje ona życiu gospodarczemu niepospolite usługi, bodajże nie mniejsze od kolei żelaznych. W Polsce z braku odpowiednich dróg wodnych rozwija się z trudem i powoli, ale i tu poszczycić się może stosunkowo bardzo wydatnymi rezultatami.

Weźmy dla przykładu największe przedsiębiorstwo żeglugi i transportu rzecznej w Polsce, jakim jest Zjednoczone Towarzystwo Warszawskie, wymienione w nagłówku tego artykułu.

Powstało w r. 1924 z połączenia istniejących wówczas Warszawskiego Towarzystwa Transportu i Żeglugi z Towarzystwem Zjednoczonej Żeglugi Polskiej.

Zakres działalności nowego Towarzystwa obejmuje głównie Wisłę, jako najważniejszą arterję wodną Polski. Rozporządzalny tabor żeglugowy składa się

z 35 parostatków, wśród których jest kilka luksusowo urządzonych statków: „Polska”, „Francja” i „Bajka” ogólnej siły około 7000 HP oraz około 100 barek i berlinek ogólnej pojemności około 20 tys. ton.

Towarzystwo zdołało zorganizować regularną linię towarową-holowniczą pomiędzy Gdańskiem i Warszawą dla przewozu ładunków terminowych, zapewniającą możność dostawy towarów z Gdańska do Warszawy w przeciągu 10 — 14 dni i obniżając koszt przewozu od 25 do 50 proc. poniżej cen przewozu kolejowego.

W roku nawigacyjnym 1925 Towarzystwo przewiozło na swoich statkach około 120.000 ton ładunków i około 400.000 pasażerów.

Towarzystwo posiada składy, tereny i urządzenia wyładunkowe we wszystkich większych punktach nad Wisłą położonych, oraz w Gdańsku, Bydgoszczy i Warszawie magazyny wolnocłowe i tranzytowe...

Oddziały i Agentury Towarzystwa obejmują swoją działalnością całą Polskę,

a szczególnie wszystkie punkty, leżące na linii dróg wodnych.

Towarzystwo zatrudnia w swoich biurach, na statkach i barkach, magazynach i warsztatach około 1.000 ludzi.

Oprócz dotychczasowych linii pasażerskich, mianowicie między Warszawą a Sandomierzem oraz Warszawą, Płockiem i Włocławkiem, Tow. zorganizowało codzienną bezpośrednią komunikację osobową między Warszawą, Ciechoćkiem i Toruniem, uruchamiając na tej linii najlepsze statki.

Z danych powyższych widać jak znaczne rezultaty udało się już osiągnąć najpoważniejszemu T-wu żeglugi rzecznej, przy obecnym słabym zainteresowaniu się tą dziedziną zarówno ze strony państwa, jak i społeczeństwa. Żegluga rzeczna w Polsce ma niewątpliwie przyszłość przed sobą i przyszłość tę potrafi wyzyskać.

Dział Żeglugi prowadzony jest przez dyr. Zarządu E. Krzyżanowskiego i wice-dyr. T. Matuszewskiego. Zarząd stanowią pp. S. Dębczyński, W. Jasiński i E. Krzyżanowski.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R.

WALNE ZGROMADZENIE ODDZIAŁU L. M. i R. W STANISŁAWOWIE. Pan Franciszek Leszczyński, starszy radca skarbowy, członek Rady, zająwszy obrady Walnego Zgromadzenia, zarządził:

I. Odczytanie protokołu z organizacyjnego Zgromadzenia z dnia 26 czerwca 1925 r.

Zgromadzenie przyjęło treść do wiadomości.

II. Przewodniczący Zarządu pan Kazimierz Lityński, st. radca skarb., przedstawia wynik czynności Zarządu za czas od 26 czerwca do końca grudnia 1925 r., co zgromadzenie przyjmuje do wiadomości.

III. Pan Stanisław Zandercz, dyrektor Banku Polskiego, członek komisji rewizyjnej, przedstawia wynik rewizji rachunków i stanu kasy, potwierdzając zgodność. Zgromadzenie przyjmuje do wiadomości i udziela Zarządowi absolutorium.

IV. Przewodniczący zarządza wylosowanie $\frac{1}{4}$ części liczby członków Rady. — Po przeliczeniu kartek i włożeniu tychże do urny pani Zofja Miłocka, członkini Rady, wylosowała 20-u członków Rady, których wybrano ponownie przez aklamację, a nadto, celem uzupełnienia Rady, byli wybrani: Antoni Sobota, sędzia okręgowy, Franciszek Sklenarz, inspektor kontroli skarb., Mieczysław Rodzyńkiewicz, insp. kontr. skarb., dr. Teodor Seidler, adwokat krajowy, Maurycy Haubenstok, właściciel restauracji, Emil Schayer, starszy kontroler pocztowy, Deschec, major P. K. U., Jan Schindler, Ignacy Pietrzycki, lekarz powiatowy w Tłumaczu, Jakób Kahane, dr. Tadeusz Olszański, lekarz powiatowy, dr. Edward Błażowski, właściciel dóbr w Nowosiółce Jarłowieckiej, Tomasz Grodner, Aleksander Berezicki, Adolf Horowitz, dyrektor Banku hipotecznego, Włodzimierz Gniwosz, właściciel dóbr w Potoku-Złotym.

V. Przewodniczący zarządza wybór nowego Zarządu. Zgromadzenie, względnie Rada, przez aklamację wybiera do Zarządu członków, należących do Zarządu w roku 1925.

VI. Przewodniczący zarządza nowy wybór członków do Komisji rewizyjnej z poza członków Rady.

Zgromadzenie, względnie Rada, przez aklamację wybiera członków Komisji rewizyjnej, tych samych, którzy piastowali tę godność w roku 1925.

VII. Przewodniczący proponuje ustalenie budżetu na rok 1926, a to: a) przychodów — 2500 zł., b) wydatków — 250 złotych. Zgromadzenie budżet ten jednomyślnie uchwała.

VIII. Wnioski członków:

1) Dr. Emanuel Silberbach wnosi, aby ideę Ligi Morskiej i Rzeczej, która nie jest tu dość popularną, szerzyć przez urządzanie odczytów.

2) P. Deschec, major P. K. U. wnosi, aby odpowiednią akcją popierać rozwój rybostwa przez Kaszubów na Pomorzu Polskim i sporządzenie przez tychże wytworów rybich, aby uniknąć sprowadzania i konsumowania tych wytworów z zagranicy.

3) Pan Kazimierz Lityński, przewodniczący Zarządu, imieniem Zarządu stawia wniosek, aby Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej w Stanisławowie przystąpił do Towarzystwa Opieki dróg wodnych przez zakup dziesięciu udziałów.

Zgromadzenie zatwierdza ten wniosek i przekazuje załatwienie Zarządowi.

ODDZIAŁ L. M. i R. W KATOWI-CACH. Przemówienie Prezesa L.M. i R. — oddział Katowice — adw. Rostka, wygłoszone z okazji poświęcenia I barki żelaznej na Przemszy w dn. 11.VII 26 r. „Niektóre kraje znajdują się w tem szczęśliwym położeniu, że są otoczone ze wszystkich stron morzem, jak Grecja, Włochy, Anglia, doszły one z powodu tego do wysokiej kultury, inne kraje nie

obdarzone tak hojnie przez naturę, o których się tylko w żarcie mówi, że mają jak Szwajcaria morze szwajcarskie lub Czechosłowacja — morze czeskie, nie pozostają wstecz kulturalnie poza owymi szczęśliwymi krajami.

W Polsce mówi się o mare polonicum, to jest o historycznym Gople, ale naród odczuwał potrzebę dostępu do morza, dlatego ideałem narodowym zawsze była „Polska od morza do morza”. Morze wywiera nadzwyczajny urok na każdego człowieka, pamiętają wszyscy wrażenie Greków, Xenophonta, gdy dojrzawszy ukochane morze, hurmem wołać zaczęli: „Talassa, talassa”. Taki sam czar wywierają okolice, gdzie srebrna wstęga Odry się wije pomiędzy Chrapkowicami a Odętami, pomiędzy Rogowem a Odrowążem, Malnią i Chorullą, okolice rzeki, o której śpiewa nasz poeta śląski Konstanty Damrot „gdzie bystra Odra toczy swoje wody”, okolice, z których pochodzą ci panowie, którym zawdzięczamy dzieło, znajdujące się przed nami.

Zanim Rzeczpospolita otworzy szerokie okno dostępu do Bałtyku przez Gdynię, my, śląscy Polacy, a mianowicie pochodzący z nad Odry, my, Odrowąże, zabieramy się do skromniejszego dzieła, tworząc śladem dawnych flisaków śródkrajową żeglugę rzeczną. Jestem w tem szczęśliwym położeniu, że mogę być obecnym w tej chwili uroczystej, gdzie pierwszy statek zacznie pełnić swoją służbę dla dobra kraju na tej rzece, która dawniej nas, Polaków, dzieliła, a dzisiaj nas łączy.

Wyrażam w imieniu Ligi Morskiej i Rzeczej, opiekunki żeglugi, nasze uczucia wdzięczności tym, którzy mimo utraty swoich pięknych stron rodzinnych i mimo utraty majątku nie upadli na duchu, lecz podnieśli wysoko sztandar żeglugi Polskiej.

Niech żyja!”

Przyp. red.: Porównaj z r. b. Nr 8 „Morza” str. 4.

Międzynarodowy Targ w Poznaniu

International fairs in Poznań

Ewolucja obecnego Międzynarodowego Targu Poznańskiego rozwijała się po linii nasycenia rynku wewnętrznego możliwie towarami polskimi po cenach konkurencyjnych. Zmierzał on ku temu, by wykazać Polakom samym, co Polska produkuje, by uwydatnić braki produkcji, by zbliżyć i złączyć producentów, kupców, konsumentów polskich i skonsolidować rynek zewnętrzny byłych trzech zaborów. Tego rodzaju polityką Dyrekcja Targu współdziałała, względnie wpływała niezmierznie dodatnio na rozwój ukształtowania się poszczególnych gałęzi przemysłu rodzimego oraz na ukształtowanie się stosunków w handlu polskim, szwankujących pod niejednym względem z powodu zaszyłych, z racji wojny światowej, oraz czasu powojennego, zmian na gorsze nie tylko w Polsce, lecz w całej Europie. Moment ten, uwidoczniający się nie tylko w Polsce, lecz i w innych krajach, bardzo trafnie ujął autor artykułu w czasopiśmie „Exportation-Importation”, pisząc, że doniosłość i aktualność Targów opiera się na 2-ch podstawach. Obniżenie się ogólnego wzajemnego zaufania zrodziło tendencję zredukowania wpływów wielkich pośredników przez wejście w bezpośredni kontakt z producentem. Producent w czasach obniżenia się ogólnej ilości transakcji i z powodu braku kapitału pragnie skrócić drogę bezpośredniego konsumenta.

Mimo trudne warunki, w jakich znalazła się Polska po zachwianiu się złotego, Miejski Urząd Targu Poznańskiego rozwinął konsekwentnie swą twórczą pracę.

Dyrekcja Targu, trzymając się w czasach inflacji zasady zaspokojenia rynku wewnętrznego towarami pochodzenia polskiego, utrzymała w czasach tych charakter Targu Poznańskiego jako czysto krajowego i osiągnęła wytknięty cel, gdyż konsumenci zapoznali się z produkcją krajową, jej jakością i cenami, zaopatrywali się wyłącznie w produkcję krajową i tem samem przyczynili się do dalszego rozwoju naszej wytwórczości, a pobudzając inicjatywę i przedsiębiorczość w kierunku utworzenia nowych placówek przemysłowych do aktywności naszego bilansu handlowego i płatniczego. Sfery rządowe taką działalnością Targu Poznańskiego pobudzone zostały do wytyczenia nowej linii polityki gospodarczej i przemysłu zagranicznego, o starszej tradycji i większym doświadczeniu. Moment ten należy wybitnie podkreślić jako wielki plus i efektywny wynik polityki Dyrekcji Targu Poznańskiego, ujętej w motto: „Targ nie jest celem w sobie, lecz środkiem do celu”.

Z chwilą pewnej konsolidacji stosunków gospodarczych oraz ustalenia się waluty polskiej zupełnie słusznie Dyrekcja w interesie bilansu płatniczego i handlowego naszego państwa zmieniła charakter Targu na Międzynarodowy i w polityce swej zupełnie jasno kierowała się względami ustosunkowania się Polski w dziedzinie wzajemnej wymiany towarowej do poszczególnych krajów kon-

tynentu oraz zamorskich, a przede wszystkim aktywności naszego bilansu handlowego. Przewodnikiem zawsze była ogólnopolska polityka gospodarcza, a niejednokrotnie może celowe działanie na zmianę poszczególnych momentów tejże polityki.

Z powyższych danych wynika jasno, że Dyrekcja coroczny Targ uważa jedynie jako efekt i przegląd pracy całorocznej, wyobrażającej się w pracy propagandowej, informacyjnej oraz pośredniczej dla naszej produkcji i wytwórczości. Utrzymanie bezpośredniego kontaktu ze sferami gospodarczymi wszystkich krajów świata przyczynia się w wysokim stopniu do rozwoju naszej ekspansji gospodarczej. Poza tem współpracując czynnie z wszystkimi instytucjami i zrzeszeniami gospodarczymi kraju na podstawie praktycznego doświadczenia i bezpośredniego kontaktu z rynkami zagranicznymi, Targ Poznański pobudza tętno naszego życia gospodarczego i naprowadza go na praktyczne i korzystne tory.

Przedewszystkiem należy podkreślić fakt, że w corocznym przeglądzie systematycznie zanikały firmy, zbudowane na niezdrowych lub słabych podstawach, a udział swój rok rocznie rozszerzały firmy fundowane na realnych podstawach. Zjawisko to potwierdza w zupełności słuszność pracy Dyrekcji.

Wkońcu zaznaczyć należy niemniej ważne wyniki, osiągnięte przez Dyrekcję Targu w dziedzinie usunięcia przeszkód, stających na drodze regularnej, zdrowej i sprężystej wymiany towarowej z poszczególnymi krajami.

Procentowy udział poszczególnych krajów zagranicznych na ostatnim Targu przedstawiał się jak następuje:

Anglia	7,79%
Belgia	3,67%
Francja	11,53%
Rumunia	0,45%
Włochy	2,75%
Ameryka	4,58%
Czechosłowacja	8,25%
Holandja	0,91%
Szwecja	4,12%
Węgry	1,37%
Austria	22%
Dania	0,91%
Grecja	1,83%
Szwajcaria	2,29%
Niemcy przez swych reprezentantów obywateli polskich	27,55%

W ogólnej liczbie udział zagranicy wynosił 25,6%.

Mimo kryzysu gospodarczego, mimo zmniejszenia się liczby wystawców do 1.400, a zwiedzających do ca. 100.000, ugruntował się Targ Poznański w opinii sfer gospodarczych kraju i zagranicy, jako czynnik poważny i pożyteczny, a dla życia gospodarczego Polski i jego ekspansji stał się nieodzownym.

Miejski Urząd Targu Poznańskiego rozumiał, że dorywcze i nieskoordynowane występowanie wytwórców polskich na rynkach światowych należało odpowied-

nio zorganizować, i że jest powołany do spełnienia roli informatora w sprawach, dotyczących naszego eksportu i importu, w tym celu rozpoczął od września 1925 r. swą szeroko pojętą akcję informacyjną przez umieszczanie krótkich danych w prasie oraz przez udzielanie wyczerpujących informacji indywidualnych poszczególnym interesantom. W miarę swego wzrostu Wydział Zagraniczny Targu Poznańskiego ustanawiał dalszych własnych reprezentantów - korespondentów zagranicą. Dla akcji informacyjnej służyły także placówki polskie zagranicą i różne zrzeszenia gospodarcze.

W czasie od 1.IX 1925 r. do 1.III 1926 r. udzielono informacji:

eksportowych	318
importowych	50
różnych	22
Ogółem:	390

Eksporterów polskich skierowano do 23 krajów europejskich oraz 17 krajów pozaeuropejskich. W czasie od 1.III 26 r. do 1.VI 26 r. udzielono informacji:

eksportowych	341
importowych	85
poza tem różnych ustnych około	500
Ogółem:	926

Liczba reprezentantów i korespondentów zagranicznych podniosła się w czasie od 1.III do 1.VI 1926 r. z 40 na 60. Równocześnie z pracami powyżej wymienionemi postępowała wewnętrzna praca organizacyjna. Z czterech terenów targowych r. 1921 pozostały w r. 1925 tylko dwa. Rok obecny wykazuje zakończenie pierwszego okresu rozbudowy Targu Poznańskiego. Na jednym wielkim terenie, położonym w centrum miasta naprzeciw głównego dworca, skoncentrowane są wspaniałe, nowożytnie i celowo urządzone, gmachy wystawowe.

Zagraniczni przedstawiciele uznają celowość organizacji Targu Poznańskiego, a p. Minister Przemysłu i Handlu uznanie to uwieńczył zdaniem następującem: „Międzynarodowy Targ Poznański jest wykładnikiem polskiej misji ekonomicznej, instytucją dla życia gospodarczego Polski konieczną i niezbędną, a będąc regulatorem popytu i podaży, ma doniosłe znaczenie dla realizacji umów handlowych, które Polska zawarła z państwami europejskimi, a jako pierwszorzędnym czynnikiem gospodarczym ma niewątpliwą wpływ na kształtowanie się dalszych pertraktacji z zagranicą”.

Poza corocznym Wiosennym Międzynarodowym Targiem organizuje się w pewnych dziedzinach wystawy specjalne, np. w r. 1926 Wystawę Ogrodniczą (od 25 września do 3 października b. r.) za najszczytniejsze swe zadanie uważa Miejski Urząd Targu Poznańskiego zorganizowanie w r. 1929 wielkiej ogólnopolskiej wystawy przemysłowej, rolniczej i kulturalnej, której celem będzie zobrazowanie 10-letniej pracy polskiej po jej uzyskaniu niepodległości.

TOWARZYSTWO SCHLÖSSEROWSKIEJ PRZĘDZALNI BAWĘŁNY I TKALNI W OZORKOWIE

The Schlösser Cotton Spinning & Weaving Mills, Co in Ozorków, Poland.

SKŁAD W ŁODZI: WAREHOUSE IN ŁÓDŹ:

Piotrkowska 151, tel. 3-49.

PRZEDSTAWICIELSTWO NA WARSZAWĘ: REPRESENTATION FOR WARSAW:

ANTONI PORTYCH, Al. Ujazdowskie 34.

ZAKŁAD SPRZEDAŻY: SHOPS:

Warszawa, Gęsia 18; Poznań, Wielka 1; Lwów, ul. 3 Maja 2; Katowice, ul. 3 Maja 11.

TOWARY BIAŁE: Włociańskie, Podolskie, Ozorkowskie, Domowe, Silesia, Irlandzkie, Madapolamy, Shirtingi, Linon, Angielskie, Chiffon, Batysty, Narodowe, Lido, Herringbony, Satyny, Obrusy, Serwetki, Ręczniki, Chusteczki, Chustki na głowę, Sokół, Pika, Nansuki, Popeliny, Opale, Batysty.

TOWARY KOLOROWE: Inlety, Tyki, Ira, Hela, Arkadja, Jawa, Tunis, Płótno niebieskie, Bluzowe, Zefir, Jaworzyna, Chemizety, Kujawiak, Kieszeniowe i podszewki różne.

TOWARY ZIMOWE: Flanele, Barchany.

TKANINY FILTRACYJNE: dla cukrowni i celów technicznych.

The Pabianice Cotton Mills „KRUSCHE & ENDER” Ltd.

Pabianice, near Lodz, Poland.

About 4000 workers occupied.

Manufacturer of:

WHITE COTTON GOODS OF ALL KINDS, DYED LINEN, WINTER ARTICLES (ZEPHYRS, FLANNELS), MEN'S CLOTHING AND LADIES' DRESS-MATERIALS, PRINTED ARTICLES (MUSLINS, LAMAS), COVERS, BLANKETS, TABLE-CLOTHES, NAPKINS, VELOURS AND HANDKERCHIEFS.

Head Stock-Office in Lodz: Piotrkowska 143.

Representations:

Warsaw at Mr. I. Warszawski, Nalewki 28,
Poznań-Posen R. Krieger, Pocztowa 5,
Katowice-Kattowitz B. Knorozowski, Wojewódzka 24,
Wilno Rotstein, Wilańska 39.III,
Dantzig O. Patza, Milchkanngasse 33/34.

Telegraphic address: KRUSCHENDER PABIANICE

Established 1826.

Towarzystwo Akcyjne Pabjanickich Fabryk WYROBÓW BAWĘŁNIANYCH „KRUSCHE i ENDER”

w Pabjanicach:

Zatrudnia około 4000 robotników.

Wyrobia:

TKANINY BIELIŻNIANE WSZELKIEGO RODZAJU, PŁÓTNA KOLOROWE, TKANINY ZIMOWE (ZEFIRY, FLANELE), TKANINY NA UBRANIA MĘSKIE I SUKNIE DAMSKIE, TKANINY DRUKOWANE (MUŚLINY, LAMY), KÓLDRY, DERKI, OBRUSY, SERWETY, WELOURY I CHUSTKI.

Główne biuro sprzedaży w Łodzi: Piotrkowska 143.

Przedstawicielstwa:

w Warszawie . . u p. I. Warszawskiego, Nalewki 28,
„ Poznaniu R. Kriegera, Pocztowa 5,
„ Katowicach B. Knorozowskiego, Wojewódzka 24,
„ Wilnie Rotsteina, Wilańska 39.III,
„ Gdańsku O. Patza, Milchkanngasse 33/34.

Adres telegraficzny: KRUSCHENDER

Rok założenia 1826.

Etablissements d'Industrie Cotonnière

„LUDWIK GEYER” S. A.

à Łódź.



PRODUITS DE COTON IMPRIMÉS
EN COULEURS, TISSAGE EN COU-
LEURS. FICHUS, COUVERTURES.
:: :: TISSUS POUR RELIEURS :: ::



Fondée en 1829.

Cotton goods Manufacturing Company

„LUDWIK GEYER” Ltd.

in Łódź.



COTTON FABRICS, COLOUR PRIN-
TED AND COLOUR WOVEN.
KERCHIEFS, BLANKETS. BOOK-
:: :: :: BINDING CANVAS :: ::



Established in 1829.

POLISH LACES

Szlenkier, Wydźga & Weyer Co. Ltd.

Warsaw, Dzielna 91
Phone 69 and 261-05

Telegr. address „Weyertul”

Factory producing curtains, tulle and laces.

Warszawska Spółka Akcyjna

BUDOWY PAROWOZÓW

Warsaw Locomotive Works Company, Ltd.

Warszawa, Kolejowa 57.

Adres telegraficzny: „Lokomot - Warszawa”
Telefony: 131-61, 77-77, 31-51, 268-60, 269-88.

Kapitał zakładowy: 2.500.000 zł.
Kapitał amortyzacyjny: 299.590.51 zł.
Kapitał zapasowy: 5.082.246.56 zł.
2000 robotników.

KONTA CZEKOWE:

BANK POLSKI
POLSKI BANK PRZEMYSŁOWY
ZIEMSKI BANK KREDYTOWY WE LWOWIE
WARSZAWSKI BANK DYSKONTOWY
P. K. O. Nr. 1830

Budowa i naprawa kotłów wszelkich typów.
Budowa maszyn, motorów i urządzeń
mechanicznych do statków
morskich i rzecznych.

WARSZAWA

UL. POLNA 48

TELEFON
290-12



**KRAJOWA
WYTWÓRNIŁ ŁÓDŹ
MOTOROWYCH**

SPORTOWYCH, OSOBOWYCH I HOLEWNICZYCH RÓŻNYCH TYPOW.

J. C. KOŁODZIEJSKI.

BANK CUKROWNICTWA S. A. W POZNANIU

(SUGAR INDUSTRY BANK IN POZNAŃ)

HEAD OFFICE:

Poznań, Sew. Mielżyńskiego 2. Phone: 12-17, 36-48, 54-06, 54-59.

BRANCHES:

Warsaw, Krak.-Przedmieście 55. Phone: 68-87, 68-13, 68-27, 263-00, 68-81.

Lwów, Kopernika 9. Phone: 242, 617, 821, 25-40, 965.

IN A/C WITH THE BANK OF POLAND.
ACCOUNTS WITH POST OFFICE BANKS.

BANKING DEPARTMENT:

Accepts Deposits, Current Accounts, Deposits in Polish and Foreign Currencies, Bills Discounted. Money Remittances and Bankers Drafts Inland and Foreign. Every description of Banking Business Transacted.

COMMERCIAL DEPARTMENT:

Sales on commission on the home market and export of sugar from sugar factories federated in the Polish Occidental Sugar Industry Association and the Commercial Company of Associated Sugar Factories in Warsaw.

Commission buyers of fuel, fertilisers and sacks for the federated sugar factories.

AIR SERVICE

between the most important centers in Poland
Warsaw and Poznań

„AERO”, Ltd.

PRZEWÓZ:

Pasażerów, Poczty, Towarów.

INFORMACJE:

POZNAŃ, Telefon 16 47 i 20-83,
WARSZAWA, Telefon 17-97.

ROZKŁAD LOTÓW:

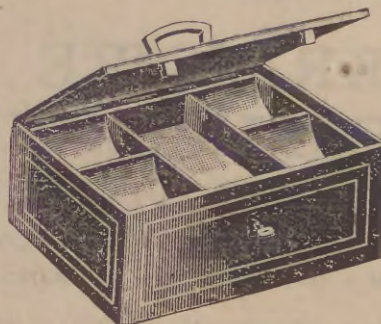
GODZINA	KIERUNEK	GODZINA
8,00	Poznań	17,00
10,00	Warszawa	15,00

Samolot kursuje codziennie z wyjątkiem niedziel.

SPRZEDAŻ BILETÓW:

w POZNANIU: w biurze „ORBIS” Plac Wolności 7,
w WARSZAWIE: w biurze naszego Kierownika
Ruchu Lotnisko Cywilne, ul. Topolowa.

Pocztę lotniczą należy oddawać w Głównym Urzędzie
Pocztowym w Poznaniu i w Warszawie.



KASETKI

podręczne stalowe, Kasety do wmurc-
wania, Skarbonki.

PIERWSZE ŹRÓDŁO
DLA
ODSPRZEDAWCÓW

Fabryka kas pancernych ogniotrwałych
S. ZWIERZCHOWSKI i S-ka
Warszawa, Warecka 9.

Tel.: 122-97 i 121-57.

Ceny i prospekty wysyła na żądanie.

POLSKA LINIA LOTNICZA „AEROLOT” S. A.

Polish Air Line: „Aerolot” Ltd.

Przewóz: Pasażerów, Poczty, Towarów. * Transport of: Passangers, Postes and Goods.

Informacje:

Warszawa, Nowy-Swiat 24,
tel. 19-88, 9-00, 8-50.

Kraków, Św. Anny,
tel. 32-22, 47-37.

Lwów, Hotel George,
tel. 6-10, 22-75.

Danzig, Gdańsk, Langfuhr,
tel. 415-31.

Wien, Wiedeń, Tagetthof-
str. 7, tel. 78-3-94, 78-4-95,
48-5-60.

Czas	K i e r u n e k	Czas
14.15 17.15	↓ Warszawa Gdańsk, Danzig ↑	11.00 8.00
14.00 17.00	↓ Warszawa Lwów ↑	11.15 8.15
8.30 11.15	↓ Warszawa Kraków ↑	15.15 12.30
12.15 15.15	↓ Kraków Lwów ↑	11.00 8.00

Komunikacja codzienna
z wyjątkiem niedziel.

Daily except Sundays.

Dostawa poczty i przesyłek
w tym samym dniu.

Dowóz do i z lotniska
z wyjątkiem Warszawy
i Gdańska uwzględnione
w cenie biletu.

PROSIMY P.P. PRENUMERATORÓW

o łaskawe prenumerowanie przez urzędy pocztowe
lub listonoszów.

KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU



INSTYTUCJA PUBLICZNO-PRAWNA SAMORZĄDU POZNAŃSKIEGO

Poznań, Plac Nowomiejski 8.

Założone w r. 1804.

Adres telegraficzny: Ogniowe — Poznań.

Telefony: 2381, 5372 i 4112.

Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe w Poznaniu, zapoczątkowane za czasów polskich — założone z przymusem ubezpieczeniowym dla budynków do roku 1864.

Od roku 1892 przechodzi pod zarząd Wydziału Krajowego.

Nadzór sprawuje wojewoda, imieniem wydziału krajowego starosta krajowy przy pomocy rady zarządzającej, złożonej z obywateli ubezpieczonych z różnych sfer.

Minister b. dzielnicy pruskiej reskryptem z dnia 20 marca 1920 r. L. dz. 987/20 I. N. V. nadał „Krajowemu” nazwę „KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU”.

Że K. U. O. w Poznaniu, jako instytucja, publiczno-prawna, samorządowa, nie obliczona na zyski, spełnia swe zadania należycie, świadczą: uznanie wszystkich sfer społeczeństwa, niebawem wprost rozwój i ciągły napływ nowych członków.

Zbiór-składek za rok 1925. 7.272.164,33 zł.

Majątek K. U. O. (fundusz rezerwowy działu ogniowego). 4.106.891,97 „

Przypuszczalny zbiór-składek w roku 1927 16.000.000,— „

Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe w Poznaniu posiada 3 działy:

OGNIOWY — ŻYCIOWY — GRADOWY

Najdogodniejsze warunki dla ubezpieczonych, którzy prócz niskiej składki ubezpieczeniowej i rządowej należności szemplowej żadnych innych należności nie płacą.

SUMIENNA I NATYCHMIASTOWA LIKWIDACJA SZKÓD. K. U. O. POSIADA W POZNANIU TRZY WŁASNE Gmachy. SZEROKO ROZGAŁĘŻONE STOSUNKI REASEKURACYJNE W KRAJU I ZAGRANICĄ.

Krajowe Ubezpieczenie w Poznaniu wydaje ilustrowany tygodnik „Wiadomości urzędowe” wraz z „Informatorem Przemysłowo-Handlowym”. K.U.O. posiada 300.000 członków, którego numery okazowe na żądanie wysyła się darmo i oplatnie.

Prenumerata roczna 20 zł., półroczna 10 zł., kwartalna 5 zł. Adres Redakcji i Administracji:

Poznań, Plac Nowomiejski 8.