

Morski Przegląd Gospodarczy

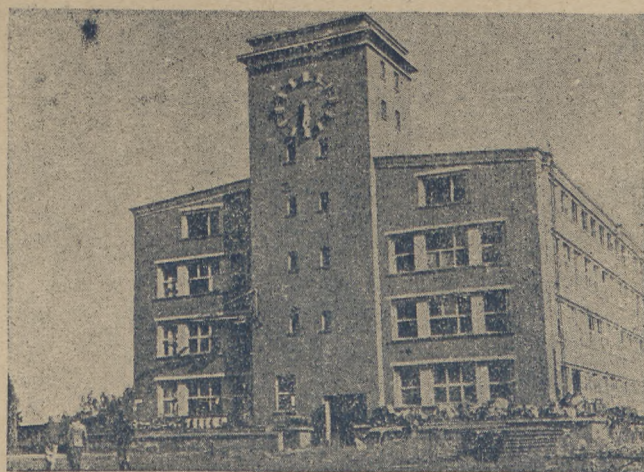


ORGAN GOSPODARCZY POLSKIEGO WYBRZEŻA

Nr 3 (22)

Gdynia, marzec 1948 r.

Rok III



FRAGMENT PORTU SZCZECIŃSKIEGO
(Magazyn Nr 7 na Gryfii)

HURT POL

Food and colonial
products

GDYNIA, ul. Świętojańska 39, telefon 42-02

ŁÓDŹ, ul. Piotrkowska 22, telefon 218-05

LUBLIN, ul. Lubartowska 8, telefon 23-61

poleca po cenach hurtowych

ARTYKUŁY SPOŻYWCZO-KOLONIALNE

== Sprzedaż wyłącznie dla sklepów detalicznych ==

CENTRALA RYBNA

SPÓŁKA Z O. O.

ZARZĄD GŁÓWNY W WARSZAWIE

ODDZIAŁ MORSKI W GDYNI

Port Rybacki, ul. Hryniewickiego 12

Centrala telefoniczna 46-11, 37-00, 35-94

== Poleca po cenach konkurencyjnych ==

**Ryby morskie i słodkowodne
świeże, wędzone, solone,**

= konserwy rybne =

HURT - DETAL
EKSPORT - IMPORT

**Własne przetwórnice
i magazyny**

Agentury:

Elbląg, Kołobrzeg, Darłowo, Łeba, Słupsk

Sklepy detaliczne:

w Gdyni, Sopocie, Gdańsku, Kołobrzegu,

== Elblągu, Darłowie, Łebie i Słupsku ==

BAŁTYCKA SPÓŁKA
DLA MIĘDZYNAROD. TRANSPORTU

»Balsped«

Spółka z ograniczoną
odpowiedzialnością

GDYNIA

I ARMII W. P. 47

Telefony. Dyr. 30-73

Łasp. 44-44

Gosp. 44-46

Transport. 42-1

Biura portowe:

GDYNIA - PORT

ul. Polska Nr 630

tel. 31-76 i 44-08

GDANSK PORT WISLANY

Dom Gł. Urzędu Morskiego

tel. 42-1-18

Adres telegraficzny:

„BALSPED”

Przeładunki masowe i drobnicowe -
clenie - ekspedycja - konwoje
- ubezpieczenia -
inkasa - magazynowanie towarów

ODDZIAŁY: Szczecin, Katowice, Gliwice, Zembrzydowice. FIRMY

SIOSTRZANE: „Balsped-Odra Sp. zo. o. Gliwice, ul. Allantów 5.

REPREZENTACJE: Polski Lloyd S. A., Warszawa

W KAŻDYM DOMU



„Morze i Marynarz Polski“

≡ Ilustrowany Miesięcznik Ligi Morskiej i Marynarki Wojennej ≡

ADRES REDAKCJI:
WARSZAWA, WIDOK 10

ODDZIAŁ na WYBRZEŻU:
GDYNIA, Św. PIOTRA 12



Morski Przegląd Gospodarczy



BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ
W GDYNI

ORGAN PUBLIKACYJNY
IZBY RZEMIEŚNICZEJ w GDAŃSKU

BIULETYN
ZRZESEŃ GOSPODARCZYCH WOJ.
GDANSKIEGO I POMORSKIEGO

Nr 3 (22)

Gdynia, marzec 1948 r.

Rok III

Inż. ADOLF RIEDEL

Drogi wodne Wybrzeża

W roku 1939 na terenie obecnego Województwa Gdańskiego łącznie z ciężącym doń bezpośrednio zapleczem, a mianowicie z Wisłą od Bydgoszczy, oraz systematem Warmijskim, istniało ogółem 487 km dróg wodnych śródlądowych. W tym 103 km dużych szlaków dostępnych dla statków powyżej 450 t, 211 km od 200 — 450 t i 173 km dla statków do 80 t.

Drogi te dzięki odpowiedniemu wykorzystaniu ramion delty Wisły stanowiły dogodny łącznik naturalny zaplecza kraju ze szlakami morskimi rejonu Gdańska i Elbląga.

Działania wojenne w r. 1945 zdewastowały poważnie szlak i budowle wodne, szczególnie w rejonie delty Wisły, unieruchamiając poszczególne ich odcinki na krótszy lub dłuższy czas.

Szczególnie dotkliwe zniszczenia miały miejsce na skanalizowanym Nogacie, oraz na kanale Warmijskim, gdzie liczne budowle wodne, jak śluzy komorowe, jazy i pochylnie, zostały poważnie uszkodzone.

Wisła, którą na ogół biorąc wyszła obronną ręką z zawieruchy wojennej, miała zatarasowany szlak żeglowny zwalonymi mostami w Tczewie, Knybawie, Opaleniu i w Grudziądzu. Poza tym kilkaset statków i barek zatopionych w nurcie, oraz zamknięcie koryt rzek i terenów nadbrzeżnych stanowiło dalsze poważne niebezpieczeństwo dla żeglugi. Jeżeli uwzględnimy w

dotadku prawie całkowite spalenie i zniszczenie warsztatów i stoczni rzecznych położonych w rejonie delty Wisły, zniszczenie wszystkich połączeń elektrycznych i telefonicznych, całkowity brak obiektów pływających, transportowych i technicznych, oraz zupełny brak na początku 1945 r. personelu fachowego na Ziemiach Odzyskanych, będziemy mieli pełny obraz rozmiaru zniszczeń i rozmiaru zadań, jakie administracja dróg wodnych miała do wypełnienia.

Po pośpiesznym zorganizowaniu niezbędnych placówek terenowych wykorzystano rok 1945 dla udostępnienia żegludze szlaku Wisły i szlaku Gdańsk — Elbląg, zaopatrzenia się w najkonieczniejszy sprzęt i tabor roboczy, oraz dla częściowego uruchomienia warsztatów i stoczni w Pleniewie, Łożyskach, Tczewie, Elblągu i Ostródzie.

Dobre wyniki wstępne prac terenowych i organizacyjnych z r. 1945, umożliwiły podjęcie w r. 1946 planowej odbudowy zniszczeń wojennych na odcinkach skanalizowanych i sztucznych drogach wodnych, których odbudowa wymagała dłuższej i bardziej systematycznej pracy.

W roku tym uruchomiono wszystkie warsztaty i stocznie rzeczne, oraz przeprowadzono w znacznym rozmiarze remonty budynków administracyjnych, służbowych, warsztatów i magazynów.

Rok 1947 zakończy ten pierwszy etap robót na drogach wodnych, którego wytyczną było oddanie dla żeglugi całości dróg wodnych rejonu Wybrzeża, skompletowanie personelu fachowego, oraz przeprowadzenie robót przygotowawczych niezbędnych dla podjęcia w szerokim zakresie robót nowych, przewidzianych na odcinku dróg wodnych w ogólnym planie gospodarczym na najbliższe lata.

Dotychczasowy dorobek tego pierwszego etapu robót przedstawia się w zarysie następująco:

odbudowano 15 budowli wodnych śluzy, jazy, pochylnie),

odbudowano 48 budynków mieszkalnych i gospod. o kubaturze 24.600 m³,

wydobyto 395 obiektów pływających,

wykonano kapitalny remont 44 statków z własnym napędem,

wykonano kapitalny remont 232 barek i obiekt. technicznych,

odbudowano 288 km linii telefonicznych,

uruchomiono 5 stoczni i warsztatów rzecznych.

Niezależnie od prac terenowych prowadzone są opracowania projektów ogólnych i szczegółowych, pomiary i studia niezbędne dla planowego i ekonomicznego prowadzenia rozbudowy dróg wodnych.

Ogólny koszt wykonania wymienionych powyżej robót łącznie z podatkami administracyj-

nymi w czasokresie 1945-47 wyniósł dotychczas ok. 285 mil. zł.

Koszta te dotyczą tylko rejonu Wojew. Gdańskiego i bezpośrednio z nim związane zaplecza; nie obejmują natomiast całości agendy. Dyrekcji Dróg Wodnych, w której zakres działania wchodzi poza tym odcinek rzeki Wisły do Włocławka; systemat dróg wodnych Mazurskich oraz rz. Drwęca, przy czym główne nasilenie robót skierowane jest na podjęte ostatnio w szerszym zakresie roboty regulacyjne na odcinku w rejonie Włocławka.

To stale wzmagające się tempo robót, hamowane w znacznym stopniu ograniczonymi na drogi wodne kredytami i stosunkowo szczupłymi kadrami wykwalifikowanych pracowników, doprowadziło mimo to do prawie całkowitego odtworzenia stanu posiadania z roku 1939 i daje gwarancję szybkiej i sprawnej realizacji dalszych zamierzeń.

Z ważniejszych prac terenowych przewidzianych do wykonania wzgl. do rozpoczęcia w szerszym zakresie w r. 1948 na odcinku dróg wodnych Wybrzeża wymienić należy:

- 1) Roboty regulacyjne na Wiśle na odcinku powyżej Tczewa dla stopniowego zwiększenia głębokości tranzytowych szlaku żeglownego, przez co uzyska się zwiększenie ładowności barek z 250 na 450 t. Do realizacji w ciągu 3 lat kosztem 235 mil. zł.

Będzie to pierwszy etap robót dla stworzenia z rz.

Wisły wielkiej drogi wodnej dostosowanej dla tonażu barek do 1000 t.

- 2) Regulacja ujścia Wisły pod Śpiewowem obejmująca przedłużenie moli Wiślanych w głąb morza dla udostępnienia go większym jednostkom rybackim oraz dla zapewnienia swobodnego spływu lodów. Koszt wykonania pierwszego etapu robót w ciągu 3 lat wyniósłby około 36 mil. zł.
- 3) Dokończenie odbudowy i rozbudowa portu, warsztatów i stoczni rzecznej w w. Pleniewie, niezbędne dla podjęcia budowy nowych jednostek pływających, transportowych i technicznych, potrzebnych do akcji budowlanej na drogach wodnych. Czasokres budowy w ciągu 2 lat, przy koszcie ogólnym około mil. 58 zł.
- 4) Kapitałny remont urządzeń portowych i budynków w porcie Nogatu w Malborku, od czego uzależnione jest ożywienie ruchu żeglownego na Nogatcie. Koszt tych robót ok. 3,2 mil. zł.
- 5) Modernizacja stoczni i warsztatów w porcie zimowym w Tczewie. Do wykonania w r. 1948 kosztem 11 mil. zł.
- 6) Rozbudowa bazy dla flotyli lodołamaczy w Łożyskach. Do wykonania w roku 1948 kosztem 4 mil. złotych.

7) Dokończenie rozbudowy linii telefonicznych rzecznych, wzdłuż wszystkich dróg wodnych Wybrzeża. Wpływanie to dodatnio na zwiększenie sprawności ruchu żeglownego na tych drogach. Ogółem dotyczy to budowy 128 km nowych linii kosztem 3,8 mil. złotych.

8) Podjęcie robót regulacyjnych i kanalizacyjnych na rz. Drwęcy obejmujących w tym budowę 2 jazów i 3 śluz komorowych. Umożliwi to uzyskanie krótkiego i dogodnego połączenia okręgu Ośrody z Centralną Polską. Koszt ogólny robót dla uregulowania Drwęcy dla tonażu do 100 t wyniósłby około 113 mil. zł. przy 3 letnim okresie budowy.

9) Dokończenie akcji wydobycia i zabezpieczenia reszty zatopionych na drogach wodnych obiektów pływających (78 jednostek) kosztem łącznym 23,5 mil. zł przy szacunkowej wartości tych obiektów ok. 270 mil. zł.

10) Przeprowadzenie kapitalnego remontu wydobytych z wody 112 obiektów pływających transportowych i technicznych kosztem 194 mil. zł na własnych stoczniach w ciągu 3 lat.

Szybkość i kolejność realizacji powyżej przedstawionych zamierzeń uzależniona będzie jedynie od wysokości kredytów, jakie na ten cel będą postawione do dyspozycji Dyrekcji Dróg Wodnych w Gdańsku.

Dr WANDA GORKOWA

Zagadnienie specjalizacji wielkich portów polskich

Jeszcze w 1945-ym roku w ramach prac grupy operacyjnej morskiej w Bydgoszczy, rozpoczęła się dyskusja nad przyszłym podziałem pracy pomiędzy porty Gdańsk i Gdynię, wedle kryterium ich odrębności.

W niedługim czasie po rozpoczęciu prac obudowy w tym samym roku już zagadnienie to nabrało znacznej praktycznej wagi, ze względu na konieczność wytyczenia planu odbudowy portów w celowy sposób odpowiadający przeznaczeniu ich poszczególnych odcinków.

Wprawdzie doraźna t.zw. miała odbudowa portów w swej pierwszej fazie miała przede wszystkim za zadanie zrealizować najbardziej palące potrzeby chwili t. j. umożliwić jaknajrychlejsze przyjęcie transportów UNRRA z jednej strony, z drugiej strony, wywozu węgla polskiego, czekającego już w kopalniach na eksport tym niemniej równocześnie planowanie „wielkiej odbudowy“ wymagało oparcia na przewidywanym wykorzystaniu aparatu ładunkowe-

go, stosownie do przyszłych planów eksploatacyjnych.

Zbudowanie planu eksploatacyjnego portów naszych, w ogólnym chaosie pierwszego roku powojennego nastęrczało niezmiernie trudności. Materiałem, mogącym stanowić podstawę dla tych przewidywań, były przede wszystkim statystyki przedwojenne, któreby następnie można skonfrontować z nowymi warunkami gospodarczymi i wyciągnąć odpowiednie wnioski.

Trudnego tego zadania podjął się wówczas Instytut Bałtycki,

w porozumieniu z Departamentem Morskim Min. Żeglugi, a wyrazem wysiłków tych była I Konferencja naukowa Inst. Bałt., która się odbyła w Bydgoszczy, w dniach 14 i 15 czerwca 1946 roku.

W tej fazie dociekań nad stworzeniem obrazu przyszłych potrzeb w związku z całokształtem struktury gospodarczej, na pierwszy plan wysunęły się realne dane przedwojenne, natomiast tak sprawy rozwoju własnego gospodarstwa, jak i perspektywy kształtowania się rynków światowych, były jeszcze bardzo mgliste i brak było jeszcze elementów dla sprecyzowania jak się będą rozwijały. — Pomimo to, uchwały powzięte na konferencji, zalecające w pierwszym rzędzie Instytutowi Bałtyckiemu dalsze badania, mające na celu ustalenie zasad planu państwowego co do przekształcenia struktury gospodarczej nowego państwa polskiego, oraz ustalenia zasad polityki portowej, nadającej portom naszym kierunek rozwojowy, określiły ogólne perspektywy rozwoju poszczególnych portów polskich i zasadnicze ich cechy charakterystyczne, predysponujące je do spełniania odrębnych zadań, przy zachowaniu jednak w każdym wypadku pewnego stopnia uniwersalności. Również w wyniku osiągnięć konferencji ustalona tam została zasada, że Gdańsk i Gdynia stanowią jeden kompleks portowy. W ten sposób całość obrotów towarowych grawitujących ku portom polskim może stać się objektem skoordynowanej polityki akwizycyjnej dwóch ośrodków portowych: Gdańsk/Gdynia i Szczecin. Przewidziano ewentualne zasięgi akwizycyjne: zachodni-szczeciński i wschodni gdańsko-gdyniński — tak, że w przybliżeniu zarysowały się kontury zaplecza Szczecina, pokrywającego się w zasadzie z dorzeczem Odry i Warty, i zaplecze Gdańska i Gdyni, pokrywające się w zasadzie z dorzeczem Wisły i jej

dopływami — przyczem Górny Śląsk leżałby w zasięgu wszystkich trzech portów.¹⁾

Po tej pierwszej naradzie naukowej kontynuowane było gromadzenie materiałów i prowadzone badania w bardzo szerokim zakresie — źródeł do badań dostarczał rozwój samego życia odradzającego się gospodarstwa polskiego, przyczyniły się do ich pomnożenia liczne narady i konferencje gospodarcze oraz szereg prac indywidualnych.

Tak więc już w grudniu 1946 roku Kongres Techników Polskich w Katowicach, przyniósł cenne materiały dla analizy zadań, jakie porty nasze będą miały spełnić, następnie jedna konferencja naukowa Inst. Bałt. z 12—13.XII.46 r. w Bydgoszczy, na temat Stanu i Potrzeb gospodarczych Pomorza Wschodniego²⁾ i druga Konferencja Naukowo-Gospodarcza na temat Pomorza Zachodniego odbyta w sierpniu 1947 r. w Szczecinie, które dały wyczerpującą i wszechstronną analizę potencjału gospodarczego całego Wielkiego Pomorza, najbliższego zaplecza portów, przy czym badania drugiej Konferencji objęły szczegółowe przestudiowanie spraw związanych z portem w Szczecinie i jego przyszłością.

Niezmiernie cennego materiału dostarczył dla omawianych spraw III Zjazd Przemysłowy Ziem Odzyskanych, który odbył się w sierpniu 1947 r. w Szczecinie. Przysporzył on wiele cennych wiadomości, dotyczących zamierzeń gospodarczych kraju, oraz poddał dyskusji referat inż. Piotra Bomasa, na temat obrotów przez polskie porty morskie, dający szczegółową ocenę naszych portów, ich możliwości techniczne i potrzeb inwestycyjnych.

Dalej Konferencja naukowo-gospodarcza Inst. Bałt. z czerwca 1947 r., na temat gospodarczej i komunikacyjnej roli wężła bydgoskiego. Debata nad połą-

zeniami wodnymi Wisły i Odry, zahaczały w zasadniczy sposób sprawy kierowania ładunków masowych do Szczecina i portów delty Wisły.

Również Konferencja Instytutu Zachodniego w Gliwicach, w 1947 r. badająca problemy rzeki Odry wprowadziła, szereg nowych elementów, rzucających światło na nasz problem.

Pod koniec roku 47 w coraz intensywniejszy sposób zjawiał się problem portów na porządku dziennym szeregu obrad:

W listopadzie 1947 r. konferencja sprawozdawczo-programowa wojew. gdańskiego, na tle Narodowego Planu Gospodarczego, urządzona przez Oddział Gdański CUP., debatowała między innymi nad referatem inż. W. Tubielewicza: Odbudowa portu Wyrzeża Centralnego;

Następnie na Zjeździe Dyrektorów Regionalnych Dyrekcji Planowania Przestrzennego w Gdańsku, — wygłosił prof. T. Ocioszyński referat p. t.: „Zagadnienie portów delty Wisły na tle ogólnych problemów polskiej polityki morskiej dający wnikliwą analizę specjalizacji portów na długiej łań.

Jeżeli chodzi o prace indywidualne, to w pierwszym rzędzie należy wymienić książkę A. Bolesławskiego Związki wytwórczości mineralnej z portami morskimi³⁾, S. Srokowskiego: Pomorze Zachodnie⁴⁾ przynoszące obok analizy obszaru wojew.: szczecińskiego, w ostatnim rozdziale studium portu szczecińskiego i drogi odrzańskiej. Artykuł P. Bomasa: Perspektywy obrotów przez polskie porty morskie⁵⁾, który pokrywa się ze wspomnianym referatem wygłoszonym przez autora na III Zjeździe Przemysłowym Ziem Odzyskanych w Szczecinie. Na koniec jeszcze wspomnieć należy o ścisłej analizie możliwości przeładunkowej Gdyni, w opracowaniu mgr S. Walewskiego: Narodowy Plan Gospodarczy, a możliwości przeładunkowe Gdyni⁶⁾.

Kapitałną podstawę uzyskały

¹⁾ Protokół obrad wraz z uchwałami oraz referaty zgłoszone na I. Konferencję Naukową Komisji Morskiej Inst. Bałt. w Bydgoszczy w dn. 14, 15. VI. 1946 r., ujęte zostały w publikacji: Specjalizacja polskich portów morskich wyd. Inst. Bałt. 1946 r.

²⁾ Referaty, dyskusje i rezolucje tej Konferencji ogłoszone zostały w publikacji: Stan i potrzeby gospodarcze Pomorza Wschodniego. Wyd. Inst. Bałt. r. 1947.

³⁾ Wyd. Inst. Bałt. r. 1947.

⁴⁾ Wyd. Inst. Bałt. r. 1947.

⁵⁾ Ogłoszony w nrze. 11/12-ym organu Morskiego Stowarzyszenia Technicznego w Gdańsku: Technika Morskiego Inst. Bałt. Nr. 17 w listopadzie 1947.

⁶⁾ Ogłoszone w Komunikacie Gosp. Archiwum Morza i Wybrzeża, str. 11 i nast.

badania dzięki ogłoszeniu 3-letniego Planu Gospodarczego, który będąc rezultatem przeprowadzonych badań, prawem wzajemnego oddziaływania, staje się źródłem badań na dalszą metę.

W miarę narastania materiału dostarczonego tak przez samo życie gospodarcze, jak i przez wysiłki badaczy, nastąpiły też pewne zmiany w metodzie pracy.

Podczas gdy, jak wspomniano wyżej, w początkowych fazach wykuwania przyszłej formy działalności portów, pierwsze miejsce zajmowały dane przedwojenne, to z czasem przemieścił się punkt ciężkości raczej na drugą kategorię podstaw badania, tj. analizę rozwoju gospodarczego i jego widoków na przyszłość.

Nie należy zapominać o tym, że przesłanki przedwojenne ani pod względem ilościowym, ani pod względem strukturalnym nie będą miarodajne dla Polski powojennej i to tak z punktu widzenia udziału morskiego handlu w ogólnym handlu zagranicznym polskim, jak i bezwzględnych cech tej wymiany.

Polska przed wojną miała w porównaniu z innymi państwami bardzo niską wymianę zagraniczną. Prof. T. Ocioszyński⁷⁾ określa to jako symbol gospodarczej słabości kraju i oznakę prymitywu gospodarczego typową dla krajów o znacznej przewadze rolnictwa. Charakterystyczne cechy tej wymiany, jak przewaga ładunków masowych, przewaga importu nad eksportem i przewaga ładunków regionu bałtyckiego, wprawdzie na razie odziedziczone przez nas, przynajmniej w handlu morskim, na przyszłość jednak, w miarę strukturalnego przekształcania się gospodarstwa polskiego w przemysłowo-rolnicze w rezultacie rewolucyjnej zmiany granic państwa, muszą ustąpić miejsca korzystniejszemu układowi naszej wymiany handlowej. Również udział handlu morskiego w obrotach handlu zagranicznego, w wysokości 78% przed wojną, przesunie się przypuszczalnie na korzyść wymiany na drodze lądowej, ze względu na silne uaktywnienie handlu z Rosją.

Prymityw gospodarczy kraju wybitnie rolniczego, musi ustąpić

miejsca nowym aspektom wymiany zagranicznej, wobec przekształcania się na charakter bardziej przemysłowy, a to musi stworzyć nowe kryteria dla przewidywań dotyczących handlu zagranicznego.

Oczywiście dane przedwojenne zawsze jeszcze dają podstawę porównawczą tak dla oceny wydajności gospodarczej, na odcinkach, które zasadniczo nie zmieniły swej struktury, jak i dla oceny przepustowości portów, przy danej ilości nabrzeży i urzędzeń. Zaznaczyć należy, że nowy rozwój życia tak radykalnie zmienił strukturę handlu, że szereg artykułów przeszło z pozycji wywozowych na poczet przywozu.

Podstawą planu gospodarczego na tym odcinku jest ocena możliwości rozwojowych życia gospodarczego kraju w nowych warunkach, celem określenia jego produkcji w świetle perspektyw eksportu, potrzeb importowych tej produkcji, oraz zapotrzebowania rynku wewnętrznego.

Plan gospodarczy przewiduje na rok 1949 o wiele większą wymianę zagraniczną niż przed wojną: w eksporcie o 29%, w imporcie zaś aż o 130%. Nadwyżka eksportu uwzględnia pomnożone możliwości przede wszystkim wywozu węgla. Jeżeli chodzi o import, to jest ona związana ze zwiększonym zapotrzebowaniem surowców dla produkcji krajowej. Już dziś można z dużą dozą dokładności określić w ogólnych zarysach o jakie surowce będzie tu chodziło, mianowicie: rudy dla hutnictwa, złom, bawełna i wełna, kauczuk, aluminium, fosfaty, garbniki, ropa naftowa. Są to mniej więcej te same artykuły, które odgrywały rolę w imporcie przed wojną, z wyjątkiem ropy naftowej, będącej wówczas artykułem wywozowym. Przed wojną jeszcze dużą pozycję stanowiły w przywozie owoce południowe.

W wywozie głównym artykułem pozostał, jak przed wojną, węgiel, poza tym na dalszą metę można się spodziewać nadwyżki artykułów rolniczych, którą można będzie eksportować, zwłaszcza w miarę realizowania się polityki gospodarczej, zamierzającej zastąpienie

produktów rolniczych, rybami, w konsumpcji wewnętrznej. Przed wojną dużą rolę w eksporcie odgrywało drzewo surowe i zboże. I jedno i drugie na razie znikło z pozycji eksportowych i również na przyszłość nie można przypuszczać by w dawnej mierze i w dawnej formie miały być wywożone.

Ze względu na większość wywozu węgla i produktów rolniczych do krajów zamorskich (nadbaltyckich, Anglii, Belgii i Holandii), oraz przywozu rudy i innych surowców z za morza, udział drogi morskiej będzie nadal odgrywał dużą rolę, jeżeliby nawet procentowo spadł, w związku ze wspomnianą już żywotną granicą lądową z Z.S.R.R.

Jeżeli chodzi o tranzyt, to narazie stoi on pod znakiem wielkiej niewiadomej, co do kwestii w jaki sposób i w jakich kierunkach rozwinie się zagraniczny handel dalszego zaplecza naszych portów. Wiadomo już, że Czechosłowacja, jak przed wojną, sprowadza nadal rudy ze Szwecji. Ten więc tranzyt towarów masowych byłby, jak przed wojną, aktualny. Tu jednak też jeszcze otwartą jest kwestia, czy Czechosłowacja będzie forsować drogę Odry ku Szczecinowi, czy też Łaby ku Hamburgowi, i jak się będzie przedstawiała konkurencja portów Rotterdamu i Antwerpii w relacjach transoceanicznych. Chodzi też o to, czy polska polityka taryf kolejowych zdoła za pomocą stworzenia uprzywilejowanych stawek doprowadzić do potaniaenia dotychczas niekonkurencyjnych kosztów przewozowych. Stwierdzić można, że jeżeli nawet część towarów masowych będzie szła z dalekiego zaplecza przez porty polskie, to na drobnicę mogą one liczyć tylko w znikomej ilości.

Analiza perspektyw rozwoju różnych gałęzi przemysłu w Polsce, związanych z eksportem i importem morskim, przeprowadzona wedle grup towarów ujętych przez plan gospodarczy pozwala na wyciągnięcie wniosków na metę 20 do 30 lat naprzód.

Praktycznym celem badania tego przyszłego voluminu przeładunków morskich, poza tworzeniem nowych podstaw planowania, jest określenie dalszych

⁷⁾ Zagadnienia portów delty Wisły na tle ogólnych problemów polityki morskiej. Refer. wygłoszony na Zjeździe Dyrektorów Region. Dyr. Planow. Przestrzen, w Gdańsku w listopadzie 1947 r.

wytycznych dla odbudowy i rozbudowy portów, która musi być projektowana na daleką metę, ze względu na czas, potrzebny dla wykonania koniecznych robót inwestycyjnych.

Szczegółowe próby sformułowania rodzaju i ilości przeladunku na dalszą metę, w oparciu o plan trzyletni i w aspekcie określenia pogotowia techniczno-przeladunkowego w poszczególnych portach podjęte zostały najkonkretniej w dwóch już cytowanych pracach, mianowicie w referacie prof. Ocioszyńskiego: Zagadnienia portów delty Wisły... itd. i artykule inż. P.

Bomasa: Perspektywy obrotów... itd.

Wyniki opracowań tych nie we wszystkich wypadkach są ze sobą zgodne.

Wobec nabrzmienia tak obszernym materiałem, przeprowadzenia już wszechstronnych badań, dotyczących repartycji przeladunków, jak również w obliczu zarysowujących się różnic poglądów, wskazaną jest nowa dyskusja na ten temat, któraby skoordynowała dotychczasowe wyniki.

W związku z tym Instytut Bałtycki przygotował II Nadarę Naukową w sprawie podziału ła-

dunków pomiędzy porty, ograniczając jednak temat jej do zagadnienia ładunków masowych, jako wykonanie jednego z punktów zaleceń uchwały I Konferencji.

Zadaniem Narady, stanowiącej dalszy ciąg I Konferencji naukowej z przed półtora roku, będzie rewizja i ocena osiągnięć tej pierwszej, oraz wytyczenie ścieżki prowadzącej do podstaw dalszego planowania. Konferencja ta będzie areną, na której spotkają się wyniki badań ostatniego czasu i zetrą sprzeczne poglądy, co przyczynić się powinno do uzyskania syntezy najbliższego słusznego rozwiązania.

IGOR ARGAMANTE

Kryzys przemysłu stoczniowego we Włoszech

(Od własnego korespondenta „Morskiego Przeglądu Gospod.“ w Rzymie).

Włoski przemysł okrętowy, posiadający wielkie tradycje i stanowiący jedną z głównych gałęzi produkcji krajowej, przeżywa obecnie stadium upadku i ostrego kryzysu, wynikające przede wszystkim z ogólnego załamania się gospodarczego Włoch, cechowanego w głównej mierze głębokim kryzysem finansowym.

Po zakończeniu wojny odbudowa stoczni włoskich nastąpiła w stosunkowo bardzo szybkim tempie i początkowo, mimo wielu wielkich trudności pozostających do pokonania wobec nadzwyczaj sprzyjającej koniunktury światowej rozwój jego zapowiadał się pomyślnie. Ze względu jednak na pogorszenie się ogólnej sytuacji gospodarczej rząd włoski latem ub. r. zmuszony został do przedsięwzięcia szeregu drastycznych posunięć antyinflacyjnych, a m. in. do restrykcji kredytów bankowych, pozbawiając w ten sposób najistotniejsze sektory handlu i przemysłu większych zasobów kapitału płynnego, co ze swej strony wpłynęło bardzo ujemnie na sytuację moźolnie odradzającego się i przezwyciążającego olbrzymie trudności zaopatrzeniowe przemysłu krajowego. Co prawda po pewnym czasie rząd widząc poważne zagrożenie szeregu kluczowych dla gospodarki narodowej przemysłów, głównie mechanicznego i stoczniowego, częściowo powrócił do

dotychczasowego systemu subwencjonowania najbardziej zdrowych organizmów przemysłowych. Przez utworzenie obok F. I. M.'u (instytucji mającej finansować przemysł mechaniczny) innej pokrewnej instytucji, pod nazwą „Finmare“, dla finansowania stoczni, rząd wykazał swe wielkie zainteresowanie losem przemysłu stoczniowego, lecz nie zdołał już zapobiec ciężkiemu kryzysowi spotęgowanemu jeszcze ciągłym wahaniami cen, zarówno we Włoszech jak i w skali międzynarodowej, spadkiem wartości pieniądza oraz zbyt wielką ilością sił roboczych zatrudnianych przy stoczniach, podczas gdy włoskie ustawodawstwo społeczne kategorycznie zakazuje na razie, re-

dukcję pracowników w przemyśle.

Sytuację zaostrza okoliczność, że wciąż zwiększające się trudności zaopatrzeniowe opóźniają wybitnie wykonywanie zamówień, jak również i to, że przedwojenna produkcja większości wielkich zakładów przemysłowych jak Breda, O. T. O., Ansaldo i t. p. przystosowana była głównie do potrzeb zbrojeniowych, a nie ukończony został jeszcze całkowicie proces rekonstrukcji niektórych gałęzi ciężkiego przemysłu.

Biorąc te wszystkie okoliczności pod uwagę stwierdzić należy, że w zakresie produkcji okrętowej we Włoszech najważniejszym problemem są obecnie koszty produkcji. Powodowane ogólnym anormalnym i inflacyjnym układem aktualnej sytuacji gospodarczej Włoch, zbyt wysokie koszty produkcji, nie tylko usuwające możliwości zysku lecz nawet stwarzające poważne deficyty w bilansach stoczni, niewątpliwie w największym stopniu wpływają na krytyczne kształtowanie się sytuacji.

Tak np. dla zamówień armatorów zagranicznych, które są obecnie wykonywane przez stocznie włoskie na łączną kwotę 50 mldr. lirów, koszty produkcji były obliczane w okresie przyjmowania tych zamówień, tj. latem ub. r., wg. ówczesnych cen międzynarodowych i ówczesnych stałych kursów wymien-

Od Redakcji

W związku z nawiązaną przez stocznie polskie współpracą z włoskim przemysłem stoczniowym redakcja „Morskiego Przeglądu Gospodarczego“ uważała za konieczne utworzyć włoską placówkę korespondencyjną we Włoszech.

Naszym stałym korespondentem jest znany włoski publicysta ekonomiczny red. Igor Argamante, którego pierwszą korespondencją obok zamieszczamy.

nych walut obcych. W międzyczasie natomiast zaistniała silna wyżka cen, wyżka kosztów rąk roboczych i co gorsze, dalsza dewaluacja lira, pociągająca za sobą zwiększenie kosztów związanych z zakupem za granicą podstawowych materiałów. Konsekwentnie więc, przy takim układzie stosunków, stocznie włoskie znalazły się dziś z deficytem w wysokości 12 mlrd. lirow, deficytem który pokryty ma być z przystawio wo świecającej pustką kieszeni państwa.

Konsekwencją zbyt wysokich kosztów produkcji jest również i to, że w tych warunkach armatorzy włoscy zmuszeni są obecnie korzystać z usług stoczni zagranicznych. Już w ub. roku stocznie włoskie budowały dla potrzeb krajowych zaledwie 52 małe jednostki o łącznej pojemności 50.000 t., podczas gdy za granicą budowano na zlecenia armatorów włoskich 110 jednostek o pojemności 476.500 t.

Strukturalnie jednak włoski przemysł okrętowy, wspierany szeregiem sprawnych przemysłów pomocniczych, jest wbrew pozorom zdrowy i po całkowitym usunięciu szkód wojennych rzeczywiście posiadać może duże możliwości rozwojowe. Zatrudnia on obecnie ok. 45.000 pracowników i jego wydajność szacowana jest przez czynniki oficjalne na ok. 600.000 t rocznie, co oznaczałoby już osiągnięcie przedwojennego poziomu produkcji. W rzeczywistości jednak cyfra ta jest znacznie mniejsza wskutek braku szeregu niezbędnych materiałów oraz silnego zdewastowania obiektów stoczniowych. Należy jednak zaznaczyć, iż szkody wojenne we Włoszech są jednak wybitnie mniejsze od zniszczeń w przemyśle okrętowym wielu krajów europejskich.

Rozwój włoskiego przemysłu stoczniowego po wznowieniu produkcji wyraża się następującymi cyframi: w r. 1945 wykonano 177 nowych jednostek o łącznej pojemności 20.000 t., a w 1946 — 463 jedn. o pojemności 60.000 t. Z tego przeszło $\frac{2}{3}$ wykonano na stoczniach „Ansaldo“ (28 jednostek o poj. 32.500 t.) i „Franco Tosi“ (8 jedn. — 15.500 t. na zamówienia krajowe i 10.000-tonowy motorowiec dla armatorów szwedzkich). Resztę stanowiły wyłącz-

nie małe jednostki pochodzące przeważnie ze stoczni rybackich. Z czasem zaczęła się już jednak zmniejszać ilość budowanych jednostek na korzyść tonażu. Daje się to już zaobserwować w końcu 1946 r. gdy na stoczniach włoskich znajdowało się w budowie 187 jedn. o pojemności 162.000 t., z czego na zlecenia armatorów zagranicznych (szwedzkich, norweskich, duńskich, argentyńskich, szwajcarskich, egipskich i chilijskich), „Ansaldo“ miało w budowie 9 jednostek o łącznej pojemności 20.000 t., a „Cantieri Riuniti dell'Adriatico“³ 21 jedn. o poj. 65.000 t. W roku ub. tonaż znajdujących się w budowie jednostek wzrósł do 222.000 t. lecz brak świeżych i szczegółowych danych statystycznych, które we Włoszech są chrończoźnie ograniczane z wielkim opóźnieniem, utrudnia narazie orientowanie się w aspektach, na tle których ma się zarysować na tym polu sytuacja stoczni włoskich w bieżącym roku. Ogółem we Włoszech czynnych jest w chwili obecnej 71 pochylni dla budowy dalekomorskich jednostek.

Na czele przemysłu stoczniowego kroczy 6 wielkich kompleksów: „Ansaldo“, „Cantieri Riuniti dell'Adriatico“, „Odero Terni Orlando“ (wszystkie pod zarządem państwowym), „Franco Tosi“, „Cantieri Navali Riuniti“ i „Cantieri di Tirreno“.

Kompleks „Ansaldo“, najstarszy wśród istniejących dziś we Włoszech stoczni — gdyż powstały w 1860 r., składa się z 10 wielkich zakładów, które poza budownictwem okrętowym zajmują się konstrukcjami stalowomaszynowymi. Największy z nich znajduje się w Sestri Ponente (Genua) i jest wyposażony w 11 wielkich pochylni, zdolnych do budowy jednostek o pojemności 50.000 t. i obsługiwanych łącznie przez 37 dźwigów oraz liczne warsztaty mechaniczne. Innym większym ośrodkiem są stocznie w Cerusa z 5 pochylniami przystosowanymi dla budowy małych jednostek.

„Cantieri Riuniti dell'Adriatico“ — inny potężny kompleks stoczniowy — posiada wielką ilość ośrodków stoczniowych rozproszonych wzdłuż całego wybrzeża Adriatyku, których jednak większa część została po-

ważnie okaleczona działaniami wojennymi. Największe stocznie kompleksu (Monfalcone, S. Rocco i inne), wyposażone w 15 pochylni i potężnymi warsztatami mechanicznymi oraz z wielkiego ośrodka mechaniczno-remontowego w Sestri Levante. Podczas, gdy zakłady w Genui i La Spezia od dłuższego czasu są już sprawne, odbudowa stoczni w Livorno, bardzo zniszczonych i zdeorganizowanych wojną, jest natomiast jeszcze w toku.

Stocznie „Franco Tosi“ w Taranto, silnie rozbudowane w ostatnich latach, są bodajże jedynymi we Włoszech, na których wojna nie tylko nie wywarła swego niszczycielskiego piętna, lecz nawet przyczyniła się do ich większego rozwoju. Posiadając 5 wielkich pochylni i 6 małych oraz zatrudniając przeszło 3.500 pracowników, kompleks ten wysuwa się na czoło włoskiego przemysłu stoczniowego głównie dzięki najnowocześniejszemu wyposażeniu technicznemu i całkowicie zmodernizowanym instalacjom terenowym.

Kompleks „Cantieri Navali Riuniti“ składa się ze stoczni położonych w Palermo i Ankonie. Stocznie w Ankonie posiadają 5 pochylni i wielkie zakłady dla budowy motorów, podczas, gdy stocznie w Palermo, wyposażone także w 5 pochylni dla budowy jednostek do 10.000 t. pojemności, wobec wielkich zniszczeń ograniczają się tymczasem do budowy lokomotyw i działalności remontowej.

Wreszcie kompleks „Cantieri del Tirreno“ posiada wielkie stocznie w Riva Trigoso (Liguria) z 4 większymi i 4 mniejszymi pochylniami oraz warsztaty i ośrodki remontowe w Genui.

Dalej idą mniejsze stocznie jak „Cantieri Navali del Mediterraneo“ z 4 pochylniami w Pietrigure (Savona), „Navalmecanica“ z 5 pochylniami w Neapolu oraz stocznie w Porto Marghera (Wenecja) należące do towarzystwa Breda.

Dla uzupełnienia obrazu należy wspomnieć o arsenalach morskich w Castellamare di Stabia (Neapol, Wenecji i Taranto, które zgodnie z warunkami paryskiego traktatu pokojowego są obecnie przekształcane w potężne ośrodki remontowe dla obsługiwanego marynarki handlowej.

Wiadomości o surowcach

ARGENTYNA

Na rok 1948 przewidziane w budżecie wydatki wynoszą około 6.200.000.000 pesos, bez uwzględnienia planu pięcioletniego lub wydatków na obronę narodową (1 peso — 0,2681 US dolarów). Rozszerzono listę dozwolonych do importu towarów, do których dochodzą obecnie: artykuły niezbędne dla służby zdrowia oraz środki do zwalczania chorób roślinnych i tępienia robnactwa — surowce zasadniczo potrzebne dla produkcji, obrony narodowej i konstrukcji — środki ułatwiające rozdział oraz transport produktów narodowych oraz artykuły powszechnej konsumpcji produkowane w niedostatecznej ilości w kraju wzgl. nie będące przedmiotem produkcji krajowej.

Koleje argentyńskie, będące dotychczas w posiadaniu Brytyjczyków przejdą niebawem na własność państwa. Pertraktacje dobiegły już niemal końca. Między Rumunią a Argentyną doszło do układu handlowego i finansowego. W myśl tego Argentyna sprzeda skóry, ekstrakt quebracho i wełnę, udzieli kredytów do wysokości 25.000.000 dolarów i zobowiązuje się do odebrania w zamian na podstawie wzajemności dotyczącej cła, taryf, ulg i postępowania administracyjnego szeregu artykułów rumuńskich. Układ kończy się z dniem 31 lipca 1950 roku. Na podstawie układu z listopada ub. r. Argentyna sprzeda Stanom Zjednoczonym dla amerykańskiej strefy w Niemczech 25.500 ton metr. kukurydzy po cenie 35 US dol. za 100 kg f. a. s.

CHILE

Wartość eksportu wynosiła w 9 miesiącach 1947 r. dol. 190.000.000, importu zaś dol. 205.000.000. Z małymi wyjątkami pozostaje nadal ściśle kontrola nad dewizami. Podwyższono cło importowe na cały szereg artykułów, ogółem 1.107 pozycji. W budżecie na rok 1948 rząd przewiduje deficyt w wysokości 2.400.000.000 pesos, który zamierza częściowo specjalnymi podatkami pokryć (1 peso — 0,0516 US dol.).

Komisja kontroli cen i dostaw zdołała mimo braku kartofli, wołowiny, mąki, mydła i masła utrzymać ceny dla większości artykułów pierwszej potrzeby na normalnym poziomie. Cena 1 kg masła wyniosła 64 pesos w detalicznej sprzedaży.

KOLUMBIA

Ministerstwo robót publicznych ogłosiło plan 3-letni, który przewiduje m. in. zmodernizowanie portów rzecznych wzdłuż Rio Magdalena kosztem 45 mil. pesos (1 peso — 0,5714 US dol.).

BOLIWIA

Celem skuteczniejszego zwalczania wszelkich zjawisk inflacyjnych i spekulacyjnych, oraz zahamowania dalszego odpływu dewiz, rząd zacieśnił swą kontrolę nad życiem ekonomicznym kraju. Import uległ na skutek ograniczenia zezwoleń dewizowych dalszej redukcji, co wpłynęło ujemnie zarówno na handel hurtowy jak i detaliczny: zapasy niektórych artykułów były na wyczerpaniu, a wzrastające w związku z tym ceny zniechęciły interesentów. Najważniejszym źródłem dewiz jest eksportowana cyna.

Przez kraj przeszła najdotkliwsza dotychczas, w historii Boliwii notowana, plaga szarańczy. Owady rzuciły się na uprawione pola i lasy, niszcząc około 300.000 km².

PERU

Począwszy od października, zaostrzyła się sytuacja w handlu importowym. Dotychczas bywało, że przy oceniu towarów nie zawsze trzeba było przedłożyć zezwolenia przywózowe, przede wszystkim o ile chodziło o artykuły należność za które pokryto nieoficjalnie otrzymanymi dewizami. Nowe zarządzenie wymaga przedłożenia zezwolenia importowego w każdym wypadku. Gwarantując jednocześnie pierwszeństwo towarom pierwszej potrzeby.

PARAGUAY

Po 6-miesięcznej wojnie domowej dotkliwie odczuwanej przez sfery handlowe, rynek ożywił się przy wzroście zapotrzebowania. Dobra pogoda i umiarkowane deszcze pomimo plagi szarańczy i braku rąk roboczych sprzyjały produkcji rolniczej. Wytwórczość przemysłu osiągnęła rozmiar 1946 r.

MEKSYK

Eksportowo-importowy bank międzynarodowy udzielił instytucji finansowej rządu meksykańskiego, National Financiera S. A. pożyczkę w wysokości 3,5 mil. dol. Kredyt służyć będzie rozwojowi przemysłu krajowego.

Import przewyższył w 1947 roku eksport o około 1.000.000.000 pesos. (1 peso — 0,2058 US dol.). Nowo powstała komisja dla wymiany handlowej, także na zasadach wzajemnie udzielonego kredytu, zbada możliwości i wypracuje program współpracy między Meksykiem i innymi krajami, także europejskimi.

GUATEMALA

Nowy dekret w celu zabezpieczenia dodatniego bilansu handlowego przewiduje 100% zwwyżkę cła i innych opłat importowych dla towarów pochodzących z krajów, z którymi Guatemala znajdowała się w ub. roku w ujemnym dla niej stosunku handlowym, t.j. powyżej 75% według zasadniczej wartości towaru.

Dekret nie ma zastosowania w stosunku do państw środkowo amerykańskich, jak i takich państw, które do Guatemali w poprzednim roku towary o wartości poniżej 31.000 dol. eksportowały. Dekret nie ma również zastosowania wobec artykułów niezbędnych dla kraju (sól, lakiery, wyroby chemiczne i farmaceutyczne, lekarstwa, przędza wełniana i bawełniana, itd.).

Od września 1947 r. począwszy wyłączono import cementu z opłat celnych, konsularnych i innych obciążeń, ponieważ produkcja krajowa nie zdołała zaspokoić zapotrzebowania wskutek ożywionego ruchu w budownictwie. Cło wynosiło dotychczas dol. 0,01 za kg brutto. Wzrastające zapotrzebowanie na sodę kaustyczną oraz natron w przemyśle włókienniczym i mydlanym spowodowało wzmożony import tych artykułów.

PANAMA

Pomimo większych zakupów zagranicą i napełnionych składnic, ceny zwyczajnie wolna i przyczyniają się tym samym do wzrastających kosztów utrzymania mas pracujących.

Szalejący w drugiej połowie ubiegłego roku huragan wyniszczył 3.000.000 drzew bananowych. Strata przewyższa 3.000.000 dolarów. Z tego powodu znacznie się zmniejszył ostatnio eksport bananów, który poprzednio doszedł do 5.000.000 kłoci miesięcznie. Wyrządzona szkoda jest tym bardziej dotkliwa, gdyż banany stanowią 70% ogólnego eksportu.

EL SALVADOR

Z powodu niepewnych cen rynkowych, w handlu daje się zauważyć pewnego rodzaju zastój. W związku z tym doszło do odrzucania przesyłek zagranicznych przez importerów przede wszystkim tekstylii, żądano nawet w kilku wypadkach dyskontu z już ustalonej ceny, aby móc się dostosować do cen wewnętrznych.

Nadzwyczaj ożywiony ruch w budownictwie spowodował ostatnio brak różnych materiałów budowlanych, jak przyborów elektrycznych, drutu, gwoździ itp., tak, że aktywność w tej dziedzinie raczej osłabła.

Plaga szarańczy trapi kraj w dalszym ciągu. W celu zwalczania jej rząd wydał już 400.000 dol., m. in. zakupiono samoloty do rozpylania sproszkowanej trucizny, środki chemiczne, itd.

NIKARAGUA

Z powodu braku pieniędzy, ograniczono plan rozbudowy dróg i innych konstrukcji. Zmniejszające się obroty w handlu przyczyniają się do zwalniania części pracowników, a fabryki tekstylne (także redukują personel, ponieważ towary, znajdujące się w składnicach nie mają zbytu. Szerzące się bezrobocie stało się wzrastającym problemem narodowym.

PLENARNE ZEBRANIE IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ

Dnia 13 marca 1948 r. odbyło się w Gdyni Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej, poświęcone uchwaleniu budżetu. Ponieważ Izba Bydgoska nie została jeszcze formalnie usamodzielniona, jakkolwiek w funkcjach swoich posiada zupełną samodzielność, w zebraniu tym wzięli udział przedstawiciele pomorskiego samorządu gospodarczego z prezesem tamtejszej Izby Cyłkowskim, który scharakteryzował obecne zadania samorządu gospodarczego i sektora prywatnego oraz po sprawozdaniu z działalności Izby Gdynskiej dyr. mgr. Kawczyńskiego i sprawozdaniu z działalności Izby Bydgoskiej dyr. Nowakowskiego, zebranie przystąpiło do dyskusji budżetowej, w wyniku której uchwalilo dla Izby Gdynskiej budżet w kwocie 59.568.364.— zł.

Rezolucja Sekcji Przemysłowej.

„Wobec poważnych zadań, jakie nakłada państwowy plan gospodarczy na przemysł prywatny, Sekcja Przemysłowa przedkłada następujące postulaty, których należyte rozwiązanie uważać należy za najpilniejsze w chwili obecnej:

1) Konkretnie zrealizowanie zwiększenia (poza węglem) reglamentowanego zaopatrzenia przemysłu prywatnego w surowce i środki produkcji w myśl wytycznych planu gospodarczego w tej dziedzinie, przewidującego ogólne zwiększenie w granicach od 20 — 30% w stosunku do roku ubiegłego.

2) Zwiększenie i usprawnienie techniki realizacji, szczególnie pod względem zabezpieczenia, średnioterminowych kredytów bankowych o charakterze inwestycyjnym z ewentualną możliwością późniejszego ich włączania do rocznych planów inwestycyjnych.

3) Przyspieszenie opracowania zasad kalkulacji i norm zyskowności w przemyśle prywatnym, gdyż zagadnienie to jest nieodzownym warunkiem stabilizacji cen i planowej gospodarki wytwórczej przedsiębiorstw.

4) Dokładne określenie wytycznych co do właściwego charakteru przedsiębiorstw przemysłowych i rzemieślniczych, w związku z ostatnim rozporządzeniem, uzupełniającym listy rzemiosł. Brak rozporządzeń wykonawczych w tej dziedzinie, nasuwa szereg wątpliwości.

5) Przyspieszenie organizacji nauczania zawodowego w przemyśle prywatnym z dokładnym określeniem roli izb przemysłowo-handlowych w tej dziedzinie i płaszczyzny współpracy z izbami rzemieślniczymi na tym odcinku.

Rezolucja Sekcji Handlowej

W związku z realizacją planu importowo-eksportowego Państwa na odcinku handlu zagranicznego, Sekcja Handlowa prosi Izbę o poczynienie starań, celem uzyskania dla sektora prywatnego kredytów na przygotowanie eksportu (skupu i produkcji eksportowej) po tej samej ulgowej stopie procentowej, z jakiej korzysta obecnie kredyt eksportowy, dalej o poczynienie kroków w kierunku umożliwienia sektorowi prywatnemu penetracji rynków zagranicznych, a to przez wyjazd przedstawicieli handlowych zagranicę dla celów uaktywnienia eksportu.

W związku z tworzeniem central handlowych przemysłu prywatnego, Sekcja Handlowa stawia wniosek, aby prywatne firmy handlu zagranicznego były na równi z tymi centralami dopuszczane do eksportu wytworów prywatnego przemysłu.

Dalej apelujemy o zapewnienie sektorowi prywatnemu odpowiedniego udziału w eksportowych komitetach porozumiewawczych. Należy dążyć do tego, aby decyzje na tych komitetach nie zapadały większością głosów, tylko według przesłanek merytorycznych. Należy również dążyć do wyeliminowania tendencji do obierania jednego odbiorcy w całym kraju, co jak praktyka wykazała, nie zawsze leży w naszym interesie.

Wreszcie oczekujemy od Izby poczynienia wszelkich możliwych starań dla zapewnienia sektorowi prywatnemu większego niż dotychczas udziału w kontyngentach umownych.

Rezolucja Sekcji Żeglugowo-Portowej

Sekcja Żeglugowo-Portowa zwraca uwagę na konieczność doinwestowania portów, a szczególnie portu gdynińskiego w dalsze urządzenia przeładunkowe, magazyny, holowniki oraz urządzeń dla wyładunku i zaopatrzenia statków w porcie rybackim, w trosce o wykonanie 3-letniego planu gospodarczego, nakładającego na porty obowiązek zwiększenia zdolności przeładunkowej portów Gdyni, Gdańska i Szczecina, w związku z preliminowanym podniesieniem obrotów portowych w bież. roku o 50%.

Z uwagi na to, że port gdyniński przewidziany jest na obsłużenie głównie zwiększonych obrotów towarów drobnicowych, jak również to, że przezeń przechodzić będzie większość ładunków tranzytowych, zachodzi obawa, że dotychczasowe urządzenia portowe okazały się mogą niewystarczające. Zapowiedziane zwiększenie stałych linii żeglugowych, mających połączyć porty polskie z głównymi portami świata, wymagać będzie bezsprzecznie dalszego wyposażenia portów i usprawnienia przeładunków portowych. Wysuwająca się na czoło problemów we wszystkich portach

europejskich teza zwiększenia szybkości przeładunków winna u nas znaleźć specjalne podkreślenie, by nakreślony plan w odniesieniu do pracy portów został zrealizowany. Walka o „portspeed” w oparciu o współzawodnictwo w pracy winna stać się hasłem dnia w naszych portach.

Nowo kooptowani radcowie do Sekcji Handlowej.

Janowski Stefan — Gdynia, Skwer Kościuszki 16; Tyliński Fabian — Gdynia, Abrahama 91; Dąbrowski Waclaw — Sopot, Bieruta 21; Rutkowski Edmund — Gdynia, I Armii W.P. 11; mgr. Mazurkiewicz Wład. — Gdynia, Kwiatkowskiego 9; Grzywacz Józef — Gdynia, Świętojańska 23; Gajewski A. — Sztum, Młyńska 1; Skupin Henryk, Lębork, Słupska 40; Kujach-Czyżewski A. — Malbork, Kwiatkowskiego 16; Kossowski Feliks — Gdańsk-Oliwa, Armii Radzieckiej 25; Duba-Dubiński Eugeniusz — Wejherowo, Sobieskiego 262; Lewkow Jan — Gdańsk-Wrzeszcz, Grunwaldzka 62; Rubel Włodzimierz — Gdańsk-Wrzeszcz, Grunwaldzka; Biskupski Wacław — Gdańsk-Oliwa, Grunwaldzka 473; Raczek Jan — Sopot, Stalina 776; Jankowski Józef — Kartuzy, Parkowa 6; Rydygier Ludwik — Gdynia, 3-go Maja 27 — 31; Kawczyński Aleksander — Gdańsk-Wrzeszcz, Grunwaldzka (księgarnia).

Nowo kooptowani radcowie do Sekcji Przemysłowej.

Przewoski Albin — Starogard; Inż. Żyszkowski St. — Sopot (Gdańskie Lab. Chemiczne); Wański Tadeusz — Gdynia, wł. firmy „Kawoń”; Bartczak Józef-Jan — Gdynia; Piechocki Stefan — Lębork; Ciżmowski Feliks — Młyn Żukowo, pow. Kartuzy; Jakubik Marian — Gdynia, I Armii W. P.; Wojewski Wiktor — Starzyno, pow. Morski; Manikowski Wł. — Gdańsk-Siedlice; Nagórski Henryk — Gdynia-Chylonia, Kartuska 35; Inż. Korzeniowski Albin — Gdynia, Polski Przemysł Drzewny.

Nowo kooptowani radcowie Sekcji Żeglugowo-Portowej.

Laska Józef — Gdańsk-Wrzeszcz, Danusi Nr 5.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ

W dniu 28 lutego i 6 marca br. odbyły się w biurze Izby dwa kolejne posiedzenia izbowej Komisji Morskiej w sprawie zajęcia stanowiska odnośnie projektu dekretu o koncesjonowaniu przedsiębiorstw objętych zakresem działania Ministerstwa Żegluga. Zgodnie z postanowieniem Komisji Morskiej, aby doprowadzić raczej do zaniechania projektowanej akcji, Izba wystosowała do odnoś-

nych resortów ministerialnych ob-
szerne pismo, uzasadniające zajęte w
tej sprawie stanowisko. Również w
sprawie tej wypowiedziała się Izba
Szczecińska, uzgodniwszy przed tym
swoją pogląd na to zagadnienie z na-
szą Izba.

SPRAWA KURSÓW HANDLOWYCH

Rozpoczęte w związku z akcją kon-
cesjonowania kursy handlowe dla
kupców niewykwalifikowanych do-
biegają końca. W dniu 18 marca br.
zostaną zakończone kursy w Tcze-
wie, gdzie odbędzie się również eg-
zamin. Nowe kursy w akcji szkole-
niowej prowadzić będzie Instytut
Wiedzy Zawodowej w Gdyni.

KREDYTY DLA HANDLU DETALICZNEGO

Ministerstwo Skarbu w porozumie-
niu z Ministerstwem Przemysłu i
Handlu udzieliło zezwolenia na bez-
pośrednie finansowanie handlu deta-
licznego na terenie całego kraju, po-
wierając wykonanie tego zadania
Bankowi Związku Spółek Zarobko-
wych, Komunalnym Kasom Oszczę-
dności, Spółdzielniom Kredytowym.
Uzyskanie kredytu uzależnione jest
od szeregu warunków, do których
w pierwszym rzędzie należy obowią-
zek kupca przedstawienia instytucji
kredytowej opinii odpowiedniej orga-
nizacji zawodowej i zaświadczenia
Urzędu Skarbowego o dokonaniu
świadczeń na rzecz Skarbu Państwa.
Instytucja udzielająca kredytu będzie
badala celowość zużycia udzielonej
pożyczki, a z kredytów tych korzy-
stać mogą kupcy prowadzący księgi
handlowe i to w instytucji, w której
dokonywane są ich obroty.

NOWE CENY DORSZA

Na posiedzeniu Komisji Cennikow-
wej w dniu 5 marca br. ustalono na-
stępujące ceny dorsza świeżego w
dostawach rybackich. W okresie od
1 marca do 31 sierpnia br. cena ta
wynosić będzie 22 zł. za 1 kg. z wy-
jątkiem Półwyspu Helskiego Wielkiej
Wsi, gdzie będzie obowiązywała ce-
na 20 zł. za kg. W okresie od 1
września 48 r. do 28 lutego 49 r. ce-
na będzie wynosiła 30 zł. za 1 kg., a
na Półwyspie Helskim Wielkiej Wsi
— 28 zł. Komisja Cennikowa zaleciła
jednocześnie ścisłe przestrzeganie
umów, zawartych między firmami
handlowymi, a rybakami o dostawę
ryb morskich.

W SPRAWIE CEN MAKSYMALNYCH

Ministerstwo Przemysłu i Handlu
na zapytanie jednej z instytucji go-
spodarczych wyjaśniło, że gdy na
dany towar jest wyznaczona cena
maksymalna, kupiec nie może jej w
żadnym wypadku przekroczyć. Gdy
brak ceny maksymalnej, podstawą do
obliczenia ceny sprzedażnej jest w
myśl przepisu art. 1 i art. 4 ust. 1
ustawy z dnia 2 czerwca 1947 r. o
zwalczaniu drożyzny i nadmiernych
zysków w obrocie handlowym — na-
łożycie udokumentowana cena zaku-

pu, powiększona o dozwolony zysk
brutto. Zgodnie z powyższym, przed-
siębiorstwo handlu detalicznego ma
prawo pobierania zysku brutto je-
dynie w wysokości, ustanowionej w
obrocie detalicznym, niezależnie od
źródła zakupu towaru (producent,
hurtownik, dostawca itd.).

PRZEBIEG AKCJI KONCESJONO- WANIA HANDLU

W dalszym przebiegu koncesjono-
wania handlu, Wydział Handlowy
przystąpił do opracowania planu sie-
ci przedsiębiorstw handlowych. Na
zlecenie Ministerstwa Przemysłu i
Handlu, Izba opracowała plan sieci
przedsiębiorstw dla firm handlu za-
granicznego, handlu hurtowego w
branży zbożowej, aptekarsko-droge-
ryjnej, budowlanej, opałowej, pa-
pierniczej, włókienniczej, skórzanej i
chemiczno-gospodarczej.

Również powołana do życia na za-
sadzie § 25 Rozporządzenia Minis-
terstwa Przemysłu i Handlu z dnia 22.
8.47 r., Komisja przy Izbie Przemys-
łowo-Handlowej w Gdyni przystąpi-
ła do opiniowania podań przedsię-
biorstw, ubiegających się o koncesje.
W ciągu miesiąca lutego 1948 r. zo-
stały rozpatrzone i zaopiniowane
wnioski firm branży gastronomicznej,
opałowej, budowlanej, chemicznej i
drogeryjnej.

REJESTRACJA UMÓW O NAUKĘ W IZBIE PRZEMYSŁOWO-HANDLO- WEJ

Obowiązujące ustawodawstwo w za-
kresie szkolnictwa zawodowego na-
kłada na wszystkie zakłady przemys-
łowe i przedsiębiorstwa handlowe
oraz usługowe, obowiązek zawarcia
i rejestracji umów uczniowskich w
Izbie Przemysłowo-Handlowej.

Sprawa umów o naukę staje się
tym bardziej aktualną, że przez Wy-
dział Koordynacji Izby Przemysłowo-
Handlowej w Warszawie, podjęte
już zostały starania w Ministerstwie
Przemysłu i Handlu o wydanie prze-
pisów, normujących sprawę egzami-
nów na I i II stopień dla pracow-
ników przemysłu i handlu.

Zrzeszenia branżowe, przemysłowe
i handlowe oraz zrzeszenia terenowe
kupieckie, winny ze swej strony
przypomnieć swym członkom o obo-
wiązku zawarcia i zgłoszenia w Izbie
Przemysłowo-Handlowej umów o na-
ukę w razie zatrudniania młodocia-
nych w wieku od 15 — 18 lat.

BIULETYN PODATKOWY SPRAWA DOWODÓW WEWNĘTRZ- NYCH NA ZAKUP RZECZY RUCHO- MYCH

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z
dnia 27. II. 1948 r. (Dz. U. R. P. Nr 23,
poz. 90) zarządziło, by w roku 1948
Urząd Skarbowy i Rewizyjne nie
kwestionowały prowadzonych ksiąg
handlowych, uproszczonych i podat-
kowych, w których zapisy, dotyczące
zakupu rzeczy ruchomych, oparte
będą nie na rachunkach, lecz na do-
wodach wewnętrznych pod następu-
jącymi warunkami:

- 1) Dowodami wewnętrznymi mogą
być objęte wyłącznie zakupy na-
stępujących artykułów:
 - a) narzędzia tnące, pomiarowe
precyzyjne nie wyrabiane w
kraju,
 - b) artykuły gumowe sanitarne,
 - c) wyroby ze szkła jenajskiego,
 - d) igły dla przemysłu konfekcyj-
nego, dziewiarskiego, skórz-
nego,
 - e) części wymienne do maszyn
szwalniczych,
 - f) sprzęt zegarmistrzowski,
 - g) złom srebrny,
 - h) części samochodowe,
 - i) łożyska kulkowe,
 - j) silniki elektryczne do indyw.
napędu,
 - k) artykuły farmaceutyczne, z
wyjątkiem wymienionych w
okólniku 34 — artykułów, m. i.
glucoza, morfina, sole baru,
ołowiu, rtęci, cynku i inne.
- 2) Z zakupu na dowody wewnętrzne
artykułów farmaceutycznych
wyłączone są prywatne hurtow-
nie apteczne.
- 3) Sporządzone dowody wewnętrzne
muszą zawierać: datę, oznaczenie
rodzaju towarów, ilość i cenę
jednostkową, ogólną sumę — na-
zwiśko, imię i adres sprzedawcy
(o ile nabywca ujawnia osobę
dostawcy), podpisy dwóch osób
z personelu firmy i przedsiębior-
cy.
- 4) Poza obowiązkiem prowadzenia
ksiąg, należy założyć specjalną
evidencję zakupów i wpisywać
do niej chronologicznie dowody
wewnętrzne.
- 5) W bieżąco składanych deklarac-
jach podatkowych, należy wy-
kazywać w osobnych sumach
miesięczne kwoty zakupu wedle
dowodów wewnętrznych, w osob-
nych sumach miesięczne kwoty
zakupu wedle rachunków.
- 6) Zakup na podstawie dowodów
wewnętrznych nie może przekra-
czać 25% ogólnej sumy zakupu.

Izba Przemysłowo-Handlowa zwr-
ca uwagę zainteresowanych na ta-
kساتywnne wyliczenie artykułów, któ-
rych zakup może być udokumen-
towany dowodami wewnętrznymi oraz
na konieczność równoczesnego zaist-
nienia warunków, określonych pod
1 — 6, by księgi nie były zakwestio-
nowane przez władze skarbowe jako
nieprawidłowe.

Równocześnie podaje się do wia-
domości, że mogą być stosowane za
zgoda Ministerstwa Skarbu wyjątki
(co do zakupu artykułów), a to na
uzasadnione wnioski podatników,
składane w drodze instancji.

Ponadto wnioski te w każdym przy-
padku powinny być zaopiniowane
przez Departament Planowania Mini-
sterstwa Przemysłu i Handlu.

Zdaniem Izby Przemysłowo-Handlo-
wej, na terenie Wybrzeża wnioski
takie, należy opracowane i umo-
tywowane, powinny złożyć przede
wszystkim: Zjednoczenie Ekspedyto-
rów Morskich, co do zakupu sprzętu
przeladunkowego oraz Zjednoczenie
Przedsiębiorstw Budowlanych co do
niektórych artykułów.

Księgarstwo spółdzielcze w Polsce

Spółdzielnie księgarskie w Polsce dzielą się na dwa typy: spółdzielnie wydawnicze i księgarsko-papiernicze. W terenie, tworzenie spółdzielni księgarskich jest wynikiem tworzenia potrzeb kulturalnych mieszkańców. Najczęściej taka spółdzielnia na prowincji prowadzi poza księgarnią, czytelnię, materiały piśmienne, pomoce szkolne i biurowe, wyroby artystyczne itd. Spółdzielnie organizują własne introligatornie, drukarnie na potrzeby lokalne, pomoce naukowe do gabinetów fizycznych, sprzęt szkolny. Typową taką spółdzielnią jest spółdzielnia w Bytomiu, która produkuje precyzyjne narzędzia laboratoryjne.

Wzorowy statut przewiduje, że spółdzielnie organizowane są przez terenowe organizacje oświatowe, młodzieżowe, spółdzielcze wszelkiego typu, spółdzielnie szkolne, organizacje samorządu terytorialnego.

Spółdzielnie księgarskie zaczęły powstawać jeszcze w 1914 roku, lecz wobec braku organizacji centralnej, ogromne wysiłki, najczęściej marniały i spółdzielnie przerywały pracę. Dopiero utworzenie na kilka lat przed wojną referatu spółdzielni księgarskich przy „Społem“ oraz opracowanie wzorowego statutu pozwoliło na żywszy rozwój tego typu spółdzielni. W 1939 r. było zorganizowanych 50 spółdzielni. Niemcy zaczęli je likwidować, zostało tylko 22. W okresie okupacji księgarnie przybrały nazwę składnic materiałów piśmiennych i prowadziły ożywioną działalność rozprowadzając podręczniki szkolne dla nie-

legalnych kompletów uczniowskich.

Po wojnie rozpoczęto start z ilością 55 sklepów. W 1946 jest już 233 spółdzielni z 294 sklepami, a na 31. XII. 1947 r. 279 spółdzielni terenowych z ilością 406 sklepów, w tym dwie hurtownie księgarskie.

W 1946 r. stan członkostwa spółdzielni księgarskich przedstawiał się następująco:

- 329 organizacji oświatowych,
- 64 związki zawodowe,
- 2496 spółdzielni (głównie Samopomoc Chłopska),
- 4027 spółdzielni uczniowskich,
- 102 organizacje samorządu terytorialnego,
- 261 różnych stowarzyszeń,
- 20791 osób fizycznych (nauczycieli),
- 572 osób fizycznych pracown. drukarskich, bibliotekarskich,
- 404 pracown. oświatowych,
- 3337 innych osób,
- 32403 czł. prawnych i fizycznych.

W 1947 stan członków podniósł się do 42 tysięcy. W zasięgu organizacyjnym spółdzielni księgarskich przez pośrednie i bezpośrednie członkostwo obsługiwanych jest 3 i pół miliona

O B R O T Y.

Działalność handlowa spółdzielni księgarskiej w 1946 r. wyraża się cyfrą 843 milionów zł. Z sumy tej 212 milionów przypada sprzedaż książek. Zakupy spółdzielni wiejskich wynoszą 121 milionów zł., spółdzielni szkolnych 104 miliony. Spółdzielniom uczniowskim udzielono

przy zakupach 27 milionów rabatów. Obroty spółdzielni księgarskich w 1947 wzrosły 100%, tj. do zł. 1 miliard 751,5 miliona. W tym sprzedaż książek 500 milionów. W celu upowszechnienia książki spółdzielnie prowadzą szereg akcji. Ustalono, że książka musi być jak sól, cukier i mąka udostępniona każdemu, kto ją pragnie nabyć. Plan uruchomienia księgarni w każdym powiecie został niemal całkowicie wykonany. Teraz podjęta jest wielka akcja pod nazwą „książka dla wsi“. Spółdzielnie księgarskie nawiązują najściślejszy kontakt ze spółdzielniami Samopomocy Chłopskiej w celu zainstalowania w każdym sklepie wiejskim półki ze starannie dobranymi książkami.

Ankieta przeprowadzona w jednym z powiatów wykazała, iż w stosunku rocznym na jednego mieszkańca przypada 12 litrów wódki, natomiast jedną książkę zakupuje aż 6 mieszkańców.

SPÓLDZIELNIE WYDAWNICZE

Spółdzielni wydawniczych na dzień 31. XII. 1947 było 68. Na pierwszym miejscu znajduje się „Czytelnik“, następnie „Książka“, „Wiedza“, „Prasa“, „Nasza Księgarnia“ oraz szereg spółdzielni produkujących wydawnictwa specjalne medyczne, techniczne, prawne i inne.

Produkcja wszystkich spółdzielni w zakresie książek wynosi 17%, reszta to wydawnictwa państwowe, instytucje, inicjatywy prywatnej. Sklepów księgarni wydawniczych jest w Polsce ponad 1000.

Morska kronika zagraniczna

OPIEKA NAD MARYNARZEM NORWESKIM

Rząd norweski przedstawił parlamentowi projekt ustawy o rentach dożywotnich dla marynarzy i zapomogach dla wdów oraz dzieci marynarzy. Warunkiem otrzymywania renty byłoby przepracowanie na morzu 150 miesięcy i przekroczenia lat 60, a w specjalnych wypadkach 55 lat. Roczna renta obliczona jest w stosunku 6 szylingów za każdy przepracowany miesiąc plus 20 lub 40%, zależnie od kwalifikacji. Zwykły marynarz, który przepracował np. 350 miesięcy, otrzymywałby rocznie wraz z dodatkiem na żonę i dzieci poniżej lat 18, ok. 161 funt. szt. Akcja ta będzie finansowana ze składek marynarzy, armatorów, państwa i towarzystw ubezpieczeniowych. Ustawa wejdzie w życie prawdopodobnie z dniem 1 stycznia 1949 r.

WŁOSKA FLOTA HANDLOWA

Włoski tonaż handlowy osiągnął w niedługim czasie 2.200.000 BRT, czyli 60% stanu przedwojennego. O ile jednak pozycja żeglugi trampowej jest zadawalająca, o tyle linie regularne przedstawiają się niekorzystnie. Tonaż pasażerski wynosi zaledwie 408.000 BRT, w porównaniu z 1.500.000 BRT w r. 1940. Tylko 20 — 25 proc. ruchu pasażerskiego w portach włoskich odbywa się pod banderą włoską.

Minister Marynarki Handlowej w jednej ze swych ostatnich wypowiedzi wystąpił z żądaniem przyznania armatorom włoskim preferencji na stocznich kajowych, a dla stocznich — premii konstrukcyjnych dla wzmoczenia tempa odbudowy żeglugi narodowej.

PORTY ADRIATYCKIE CONTRA PORTY ZACHODN.-EUROPEJSKIE

Koła gospodarcze Wenecji, Triestu i Rieki (Fiume), rozpoczęły negocjacje dla osiągnięcia porozumienia i współpracy, co wzmocniłoby ich pozycję w walce konkurencyjnej z wielkimi portami zachodnimi. Akcja akwizycyjna portów zachodnich sięga już nawet do Węgier, którym zapewniono regularną komunikację łączącą na trasie Budapeszt — Rotterdam i Budapeszt — Antwerpia, jak również poważne ulgi kredytowe dla importerów węgierskich przy regulowaniu frachtu tranzytowego w portach belgijskich i holenderskich.

Porozumienie między Wenecją, Triestem i Rieką polegałoby na zorganizowaniu tzw. stref wpływów w zapleczu; w ten sposób do Wenecji należałaby Szwajcaria wschodnia, Niemcy południowe i Austria do Innsbrucku; do Triestu obszary między linią kolejową Tarvis — Villach — Wiedeń a linią Triest — Graz —

Wiedeń; do Rieki zaś Słowacja, Kroacja i Węgry. W związku z tym podziałem byłoby ustalone wspólne taryfy kolejowe, konkurencyjne w stosunku do portów zachodnich; ich zadaniem byłoby przyciągnięcie ruchu towarowego Europy środkowej do portów Adriatyku.

OPLATY MAKLERSKIE WE FRANCJI

„Bałtycka i Międzynarodowa Konferencja Morska” (Okólnik Nr 115) zwraca uwagę na fakt, że, w przeciwieństwie do stosunków przedwojennych, statki w portach francuskich obciążone są dodatkowo, obok opłat za klarowanie celne także opłatami maklerskimi. Opłaty te są dziś ściśle rozgraniczone i obciążają statek niezależnie od tego, czy jest on klarowany przez maklera zaprzysiężonego, czy przez zwykłego agenta. W tym drugim wypadku agent musi przekazać klarowanie celne maklerowi zaprzysiężonemu, który, wg prawa francuskiego, jest jedynie upoważniony do występowania w interesie statku wobec władz celnych. Wobec braku taryfy opłat maklerskich, stawki pobierane dotychczas przez maklerów i agentów francuskich wykazywały duże rozbieżności i zbytnią „elastyczność”. Kres tej sytuacji położyło zatwierdzenie przez władze oficjalnej taryfy, która weszła w życie z dniem 1 listopada 1947 r.

ZWYŻKA OPLAT PORTOWYCH W FINLANDII

Z dniem 1 grudnia 1947 r. fińska taryfa opłat portowych została podniesiona o 100 proc. Statki państw nie mających żadnego traktatu handlowego z Finlandią płać dodatkowo jeszcze 100 proc. normalnych opłat.

Podwyższone zostały również stawki taryfy sztaferskiej, co pozostaje w związku z decyzją rządu fińskiego dostosowywania do kwartał płać robotników sztaferskich do wskaźnika kosztów utrzymania. W ten sposób opłaty za sztaferkę podniesiono już dwukrotnie po 5 proc. i przypuszcza się, że wzrost kosztów o 5 proc. będzie nadal stałym zjawiskiem kwartalnym przez cały rok bieżący.

PRODUCENCI I EKSPORTERZY TONAŻU W ROKU 1947

Wg. danych Lloyds Register na koniec r. 1947 na stocznich światowych (oprócz Z.S.R., Niemiec i Japonii) znajdowało się w tym czasie w budowie 3.982.357 BRT, z czego na W. Brytanię przypadało 1.808.996 BRT (55 proc.), na Francję 295.389 BRT (7,4 proc.), na Szwecję 261.605 BRT (6,5 proc.), na Holandię 255.199 BRT (6,4 proc.), na Włochy 219.122 BRT (5,5 proc.), na Kanadę 148.250 BRT (3,7 proc.), na Stany Zjednoczone 135.852 BRT (3,4 proc.). Ogólna

ilość tankowców w budowie wynosiła na koniec r. 1947 — 84 jednostki o tonażu ogólnym 742.084 BRT, z tego na stocznich brytyjskich 50 jednostek o tonażu 447.945 BRT.

Z cyfr Lloyd's Register wynika, że największymi importerami są Norwegia i Francja. Norwegia ma na stocznich zagranicznych zamówienia na 453.000 BRT, czyli 11,3 proc. ogólnego światowego tonażu w budowie, Francja zaś 233.000 BRT. Dalsze miejsca jako importerzy tonażu zajmują: Portugalia (121.000 BRT), Argentyna (97.000 BRT) i Brazylia (64.000 BRT).

Wśród eksporterów tonażu pierwsze miejsce zajmuje, jak zwykle, W. Brytania. Na stocznich jej w końcu roku 1947 znajdowało się w budowie 671.100 BRT dla armatorów zagranicznych (30 proc. ogólnego tonażu w budowie na stocznich brytyjskich), na stocznich szwedzkich 163.800 BRT (62,6 proc. ogólnego tonażu w budowie na stocznich szwedzkich), na stocznich dominiów brytyjskich 133.170 BRT, na stocznich włoskich 129.450 BRT (59 proc. ogólnego tonażu w budowie na stocznich włoskich), na stocznich duńskich 70.861 BRT.

Morska kronika krajowa

NOWA ORGANIZACJA ADMINISTRACJI PORTÓW MORSKICH

W Nr 76 „Dziennika Ustaw R. P.” z dnia 31 ub. m. ukazało się rozporządzenie Ministra Żeglugi z dn. 9 grudnia 1947 r. o ustanowieniu urzędów morskich i kapitanatów portów.

W myśl powyższego rozporządzenia został utworzony Urząd Morski w Gdańsku, którego zakres działania rozciąga się na wybrzeże w granicach województwa gdańskiego i olsztyńskiego, oraz Urząd Morski w Szczecinie z zakresem działania na wybrzeżu w granicach województwa szczecińskiego.

Na powyższe Urzędy Morskie zostały przelane prawa i obowiązki dotychczasowych władz i organów administracji morskiej, oraz Biura Odbudowy Portów. Tym samym straciło moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego z dn. 28 maja 1946 r. o utworzeniu Biura Odbudowy Portów.

W ramach Urzędów Morskich ustanowiono kapitanaty portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie ze Swinoujściem, Elblągu, Helu, Władysławowie, Łebie, Uście, Darłowie i Kołobrzegu.

W związku z utworzeniem Urzędu Morskiego w Gdańsku nastąpiła unifikacja administracyjna portów Gdyni i Gdańska, z których stworzono jeden potężny zespół portowy, kierowany przez ośrodek dyspozycyjny pod nazwą Dyrekcja Handlowa Gdańskiego Urzędu Morskiego. Zespół Gdynia—Gdańsk jest największym na Bałtyku ośrodkiem portowym,

bezkonkurencyjnym pod względem przestrzeni, obrotów i możliwości rozwojowych.

Nowa struktura administracji wybrzeża morskiego jest wynikiem potrzeb, jakie się wyłoniły w związku z definitywnym zakończeniem doraźnych prac odbudowy w portach i przejściem na długofalowy plan robót, jak również w związku ze stałym rosnącym rozwojem działalności portów i żeglugi morskiej. Nowy ustrój portów wprowadzi ścisły podział kompetencji oraz zabiega wielotorowości i przestawia aparat administracyjny.

Połączenie Gdyni i Gdańska w jedną całość pozwala na lepszy niż dotychczas podział pracy, oraz odpowiedniejsze wykorzystanie możliwości obu portów, jak również upraszcza sprawę opłat portowych.

Dotychczas statki zachodzące do Gdyni i Gdańska opłacały dwukrotnie należności portowe, obecnie zaś będą je uiszczać jednorazowo, gdyż ruch między portami traktuje się jako ruch wewnątrz portowy.

STRUKTURA POLSKIEGO PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO.

Po dokonanej ostatnio reorganizacji, Zjednoczenie Stoczni Polskich posiada w swej dyspozycji następujące obiekty:

- 1) Stocznnię Gdańską, przeznaczoną do budowy jednostek pełnomorskich.
- 2) Stocznnię Nr 3 w Gdańsku, przeznaczoną do budowy kutrów konstrukcji mieszanej.
- 3) Stocznnię Gdyńską Nr 13, przeznaczoną na główną bazę remontową.
- 4) Stocznnię Gdyńską Nr 12, przeznaczoną na rezerwę remontową dla potrzeb portów i jako interwencyjną bazę remontową dla żeglugi pełnomorskiej.
- 5) Stocznnię Szczecińską, przeznaczoną na remonty i ewentualną budowę statków.

Polskie Stocznie Rybackie skupione są w ramach osobnej jednostki organizacyjnej, którą stanowi przedsiębiorstwo p. n. Stocznia Rybacka sp. z o. o. w Gdyni.

KURS DLA KALKULATORÓW STOCZNIOWYCH.

W dniu 1 marca został uruchomiony przez Wydział Wyszkolenia Zawodowego Zjednoczenia Stoczni Polskich kurs dla kalkulatorów maszynowych. Na kurs przyjęto, na podstawie egzaminu sprawdzającego, 28 słuchaczy spośród wykwalifikowanych rzemieślników Stoczni Gdańskiej, oraz pracowników centrali Z. S. P. Kurs obejmuje 260 godzin wykładowych i będzie trwał do czerwca rb. Nauka odbywa się 4 razy w tygodniu.

ODBUDOWA BASENU RYBACKIEGO W GDYNI.

Ukończona w początkach bieżącego miesiąca odbudowa nabrzeża Angielskiego w basenie rybackim w Gdyni odbywała się w szczególnie uciążliwych warunkach. Ze względu na potrzeby eksploatacyjne, nie mógł być przerwany ruch statków przy nabrzeżu, to też odbudowa postępowała przy równoczesnej obsłudze przybijających statków. Mimo wynikających stąd utrudnień, odbudowa została doprowadzona do końca, co, łącznie z naprawą pozostałych nabrzeży, pozwoliło oddać do użytku całkowicie odremontowany basen rybacki w porcie gdyńskim z wyjątkiem tylko falochronu zewnętrznego.

Obecnie pozostają jeszcze do wykonania roboty czerpalne, które zostały przewidziane w pierwszej kolejności tegorocznych prac pogłębiarskich w porcie gdyńskim. Pogłębienie dna basenu rybackiego nastąpi przy nabrzeżach Angielskim, Kaszubskim, Rybnym i Helskim.

STOZCZNIĄ „WULKAN” BĘDZIE CIAĆ WRAKI NA ŻŁOM

Na podstawie porozumienia pomiędzy Ministerstwem Żeglugi a Ministerstwem Przemysłu i Handlu, stocznia „WULKAN” w Szczecinie ma być przekazana „Centrali Żłomu” z przeznaczeniem dla przerobu wraków okrętowych i innych większych jednostek na żłom hutniczy.

Ponadto toczą się rozmowy mające na celu powołanie do życia polsko-czechosłowackiego towarzystwa dla cięcia na żłom wraków okrętowych.

STACJE OSTRZEGAWCZE NA POLSKIM WYBRZEŻU

Celem ostrzegania statków na morzu o zbliżających się sztormach, czynne są na polskim wybrzeżu morskim stacje ostrzegawcze w Gdańsku-Nowym Porcie, Gdyni, Łebie, Ustce, Jarosławcu, Darłowie, Kołobrzegu, Świnoujściu i Szczecinie. Na każdej stacji znajduje się maszt sygnałowy, na którym podnoszone są sygnały burzowe.

OBRAZY POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ KOMISJI KOMUNIKACYJNEJ.

Na odbywające się w Pradze obrady polsko-czechosłowackiej komisji komunikacyjnej, wyjechał z ramienia Ministerstwa Żeglugi prof. Wacław Jastrzębowski, dyrektor Departamentu Polityki Morskiej. Prof. Jastrzębowski jest przewodniczącym sekcji polskiej wymienionej komisji.

ROZBUDOWA CHŁODNI RYBACKICH.

Dla usprawnienia odbioru i przechowania ryb pochodzących z portów morskich, Ministerstwo Żeglugi

położyło szczególny nacisk na sprawę rozbudowy chłodnictwa. W poszczególnych portach rybackich przystąpiono do poważnych prac związanych z budową nowych chłodni rybnych oraz odbudową zniszczonych w czasie wojny. Najdalej posunięta jest w chwili obecnej odbudowa Starej Chłodni w Szczecinie na wyspie Łasztownia, gdzie roboty są na ukończeniu i chłodnia będzie uruchomiona całkowicie wraz z zamrażalnią w czerwcu br. Przed 1 marca br. powinno nastąpić uruchomienie chłodni i fabryki lodu w porcie rybackim Łeba. W Gdyni podjęta została rozbudowa istniejącej chłodni, która zwiększy powierzchnię chłodzoną o ok. 3.000 m². Ukończenie prac spodziewane jest w roku 1949. Ponadto trwają prace przygotowawcze do budowy instalacji chłodniczych w portach Władysławowie, Ustce, Kołobrzegu i Świnoujściu.

PRACE W PORTACH RYBACKICH.

W najbliższym czasie zostaną rozpoczęte większe roboty w porcie rybackim w Helu. Obejmują one remont mola, wybudowanie 3 ostróg do wyładunku ryb oraz pogłębienie portu.

We Władysławowie rozpoczęto prace przy naprawie falochronu. Sprowadzono w tym celu z Gdańska dźwig do zanurzania i ustawiania kesonów.

W porcie Łeba w dniu 10 bm. rozpoczęła pracę pogłębiarka w kanale portowym.

RUCH W PORTACH W M-CU LUTYM WZROST OBROTÓW W SZCZECINIE I USTCE

Porty polskie odwiedziło w lutym ogółem 605 statków morskich, z których 359 zawinęło do Gdańska—Gdyni, 104 do Szczecina, 94 do Ustki, 43 do Darłowa i 5 do Świnoujścia.

Łączne obroty towarowe portów polskich wyniosły w lutym 954.879 ton. Z tego na poszczególne porty przypada:

Gdynia—Gdańsk	801.191 ton
Szczecin	107.898 „
Ustka	35.811 „
Darłowo	8.536 „
Świnoujście	1.443 „

W porównaniu ze styczniem rb. obroty towarowe portu Szczecińskiego wzrosły o 9%, zaś portu w Ustce o przeszło 50%. Port Świnoujście pojawił się poraz pierwszy w statystykach handlowych portów polskich, dzięki uruchomieniu w tym porcie przystani dla promu kolejowego Polska—Szwecja.

W morskim ruchu pasażerskim przeszło w lutym przez porty Gdańsk—Gdynię i Świnoujście ogółem 1.511 osób.

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:

Dział prawny:

Mgr J. Zawadowski

Kroniki Rynków Kolonialnych:

Aleksander Wiatrak

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:

Gdynia: Świętojańska 99, tel. 42-42

P. K. O. XI - 111

Red. nac. Mgr K. Zagórny-Kretowicz

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:

Kroniki Kupieckiej:

Mgr Tadeusz Kaszyński

Kroniki Szczecińskiej:

Mgr Czesław Piskorski

