

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Gieysztor J.: Koleje państwowe na Powszechnej Wystawie Krajowej

Źródło:

Przemysł i Handel Rok 10 1929 zeszyt 49, strony 2167-2168

Artykuł udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu pt. „Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski 1919-39« H. Maciejewskiej”
(SONB/SP/550684/2022)

CLA ORAZ REGLAMENTACJA HANDLU ZEWN.

CZEŚCIOWE WPROWADZENIE W ŻYCIE PRZEPISÓW CELNYCH KONWENCJI HANDLOWEJ Z FRANCJĄ¹⁾. — W dn. 9 października r. b. osiągnięto w Paryżu porozumienie z Rządem francuskim co do wprowadzenia w życie od dn. 15 października r. b. niektórych postanowień nowej konwencji handlowej polsko-francuskiej, podpisanej dn. 24 kwietnia r. b. Porozumienie to dotyczy spraw następujących:

1) Francja wprowadza stawki taryfy minimalnej dla wszystkich produktów polskich;

2) Francja wprowadza uzupełnienia i wyjaśnienia taryfowe dla niektórych pozycji taryfy celnej, a mianowicie:

Z poz. 17 ter. — „Kiełbasa krakowska”. — Wyroby masarskie, wytwarzane pod nazwą „kiełbasa” są tego samego składu co mortadela, t. zn. składają się ze zwartej masy mięsnej czysto wieprzowej lub wieprzowej i cielęcej, koloru rozjaśnionego, naszpikowanej słoniną, napchanej w jelita przeżuwaczy i naparzonej przy temperaturze około 90°. Wskutek tego pod względem stosowania stawek celnych kiełbasa zrównana jest z mortadelą.

Z poz. 80. — „Fasola w ziarnach naturalna”. — Jako taka uważana jest fasola, zawierająca 2% i więcej zanieczyszczeń.

Z poz. 83. — Płatki ziemniaczane, nadające się wyłącznie jako pasza dla bydła. — Jako takie uważane są płatki, zawierające obierzyny.

Z poz. 166 bis. — Pulpa ziemniaczana, zawierająca 50% i mniej krochmalu, clona jest jak „makuchy inne” (tourteaux autres) (poz. 166 bis, p. 2).

Z poz. 319 bis. — Sago sztuczne (sagou factice) (mączka kartoflana w ziarnkach) clona jest jak tapioka mielona lub w ziarnkach (poz. 319 bis).

Z poz. 466 bis. — Książki szkolne, drukowane w języku polskim i przeznaczone do nauczania początkowego lub elementarnego, są clone według poz. 466 bis taryfy francuskiej, chociażby zawierały rysunki lub obrazy wyjaśniające niekolorowane, i chociażby stronic były nienumerowane.

Francja udzieliła Polsce na czas trwania prohibicji rocznego kontyngentu wódek lub likierów w butelkach w wysokości 4.500 hektolitrow.

Francja wprowadza przepisy, ułatwiające nam przywóz olejów mineralnych i produktów naftowych.

Poza tem Francja przyznaje nam korzyści obrotu uszlachetniającego dla polskich szynek świeżych, przeznaczonych do solenia, i dla szynki świeżej lub solonych, przeznaczonych do wędzenia lub do ułożenia w puszkach w celach eksportowych. Dla wprowadzenia w życie tych przepisów Rząd francuski wyda niezbędne zarządzenia.

Wzamin za to Polska wprowadziła następujące postanowienia konwencji:

Wyjaśnienia i uzupełnienia celne i taryfikacyjne:

Ad poz. 24 z p. 2. — Określenie „likier” oznacza tu również wszelkie syropy alkoholizowane i aromatyzowane (dotyczy to owoców w likierach).

Ad poz. 27. — Zastrzeżenie stosowania przepisów o francuskich nazwach regionalnych dla nazw tych

wódek, które będą notyfikowane Rządowi polskiemu w przyszłości.

Ad poz. 35, p. 1. — Do tego punktu zaliczony został ser Roquefort, wyrabiany wyłącznie z mleka owczego.

Ad poz. 35, p. 2. — Podług tego punktu clone są narówni z serem szwajcarskim sery zwane „Comte”.

Ad poz. 58, p. 4a. — Do tego punktu zalicza się korę z drzewa korkowego, przywożoną w płytach formy prawidłowej z powierzchnią w stanie naturalnym, niewygładzoną, również z brzegami obciętemi, chociażby mechanicznie oczyszczoną, wygotowaną, wyprostowaną.

Ad poz. 61, p. 3. — Szpulki do nawijania przędzy, drewniane, używane w przemyśle włókienniczym, zaopatrzone w pierścienie metalowe w celu wzmocnienia, nie są uważane jako szpulki z inkrustacjami i clone są w/g poz. 61, p. 3 a lub 61, p. 3 b i.

Ad poz. 61, p. 4, Uwaga. — Do tego punktu zaliczone zostały wyroby z fibrolaki i lakofibryny wytłaczane lub prasowane, nawet z ozdobami wypalaniem, malowaniami, pokrytymi gipsem en relief, jak: miski, talerze, kubły, spodki, kosze do papierów, śmietniczki, konewki, pudełka do soli, pieprzu oraz korzeni, wieszające pudełka do szczotek, pudełka do cygar, papierosów, rękawiczek, kółka do serwet, etażerki, wazon i t. p. wyroby o charakterze użytkowym w gospodarstwie domowym.

Ad poz. 112, p. 25. — Do tego punktu zalicza się amidopyrazolon (piramidon).

Ad poz. 177, p. 17. — Według tego punktu clone są szpulki i rurki do nawijania przędzy z papieru sprasowanego, lakierowane lub malowane lub posiadające obrączki lub wstawki z drzewa albo metalu w celu wzmocnienia.

Ad poz. 199. — Dla tkanin wełnianych drukowanych o wadze do 250 g w 1 m² włącznie cło dodatkowe za drukowanie będzie obliczane od wysokości cła konwencyjnego, dopóki będzie ono obowiązywało.

Ad poz. 215, p. 3. — Według tego punktu clone są wyroby z fibrolaki i lakofibryny, jak: pudełka do kart do gry, puderniczki, drobne spodki i miseczki toaletowe do szpilek, agraferki i t. p., ramki, grzebienie i t. p. wyroby o charakterze wyrobów galanteryjnych lub toaletowych.

Ad poz. 216, p. I. — Podług tego punktu clone są wyroby z fibrolaki i lakofibryny, przyborów piśmienne, jak: wiszące i stojące pochwytaki i segregatorki do aktów i listów, gniazda do szczoteczki do wycierania piór, kałamarze, podłużne miseczki do piór, piórnik, suszki, przyciski i t. p.

Kupcy hurtownicy, którzy zastosują się do przepisów, dotyczących fabryk wódek (gorzelni), co się tyczy instalacji potrzebnych do rozlewania do butelek, i którzy wypełnią jedynie obowiązek poddania się kontroli, przepisom rachunkowości oraz uiszczenia opłaty patentowej, będą mogli otrzymać bez żadnego ograniczenia pozwolenie na butelkowanie koniaków i armanjaków (cognacs i armagnacs), przywożonych z Francji w beczkach.

Prawo rozlewu do butelek win, przywożonych z Francji w beczkach, będzie przyznawane:

a) osobom prywatnym, przywożącym wino na swój własny użytek,

b) zakładom, korzystającym z koncesyj na sprzedaż hurtową i detaliczną win i upoważnionym do sprzedaży win wyłącznie w naczyniach zamkniętych,

c) restauracjom I klasy, połączonym lub nie z przedsiębiorstwami hotelowymi.

Koniaki (cognacs) i armanjaki (armagnacs) będą mogły być przywożone w butelkach o pojemności 0,75 litra, 0,375 litra i 0,1875 litra.

ZWROT CEL PRZY WYWOZIE MASZYN WŁÓKIENNICZYCH. — Przy wywozie maszyn tkackich (krosien mechanicznych) łącznie z maszynami: żakardowymi i nicielnicowymi przysługuje zwrot cła w wysokości zł 29 od 100 kg, natomiast maszyny pomocnicze: żakardowe i nicielnicowe (poz. 177 p. 20 d tar. celn.), wywożone oddzielnie od maszyn tkackich nie korzystają dotychczas ze zwrotu cła.

Ze względu na to, iż w wywozie tych maszyn zainteresowane są nasze fabryki, zwłaszcza w okręgu łódzkim, przygotowywany jest obecnie projekt nowego rozporządzenia, w którym obok maszyn włókienniczych, korzystających już obecnie ze zwrotu cła, umieszczone też będą maszyny pomocnicze: żakardowe i nicielnicowe.

Projektowane rozporządzenie będzie uzupełnieniem rozporządzenia Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa z dn. 18 listopada 1928 r. w sprawie zwrotu cel przy wywozie maszyn włókienniczych („Dz. Ust. R. P.” Nr. 96, poz. 851) w brzmieniu, nadanem rozporządzeniem z dn. 23 kwietnia 1929 r.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

POD REDAKCJĄ MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

KOLEJE PAŃSTWOWE NA POWSZECHNEJ WYSTAWIE KRAJOWEJ.

Rzetelnym i zasłużonym tryumfem kolejnictwa polskiego był pokaz dorobku 10-letniego okresu pracy, zebrany w jednym z największych i najciekawszych pawilonów P.W.K. w Poznaniu. Na tę zgodną opinję zarówno szerokiej publiczności, jak i prasy fachowej, wpłynęła nie tylko ilość i jakość okazów wystawowych, ale w równym stopniu, a może nawet przede wszystkim — umiejętne i celowe zgrupowanie ich w sposób, który unaoczniał widzowi stan kolejnictwa na ziemiach polskich w chwili przejścia go od zaborców w latach: 1918 i 1919, zaznajamiał z długą i ciężką drogą dźwignia się kolei polskich wzwyż i stawiał przed oczy wyniki osiągnięte, wyniki, które zaimponować muszą każdemu bezstronnemu widzowi.

W myśl tego planu zwiedzający Wystawę spotykał się przede wszystkim z obrazem zniszczeń, spowodowanych przez wielką wojnę na kolejach naszych, i zaznajamiał się naocznie z nieporządkiem, panującym na nich w zakresie zarówno taboru, złożonego z niedobitków wagonowych i parowozowych z całej Europy, i urządzeń stacyjnych, zastępowanych przez rozmaitego rodzaju namiastki, jak też w zakresie przepisów, taryf i instrukcji, wydanych przez 3 zaborcze zarządy kolejowe i 2 urzędy okupacyjne, a zastępowanych z konieczności prowizorjami.

Z uczuciem ulgi i zadowolenia przechodziło się następnie do działu odbudowy, podziwiał ołbrzymi nakład pracy i środków, włożonych w rekonstrukcję

(„Dz. Ust. R. P.” Nr. 36, poz. 325), i obejmować będzie następujące typy maszyn oraz ich części składowe, które przy wywozie mogą korzystać ze zwrotu cła w wysokości zł 29 od 100 kg, a mianowicie:

1) maszyny tkackie (krosna mechaniczne), „wywożone bez maszyn pomocniczych;

2) maszyny tkackie (krosna mechaniczne) wywożone z maszynami pomocniczymi (żakardowymi lub nicielnicowymi);

3) maszyny pomocnicze: żakardowe i nicielnicowe;

4) zgrzeblarki z przynależnymi aparatami; zgrzeblarki stożkowe do wyrobu kapeluszy; wilki zgrzeblące, szarpaki i szarpaki dodatkowe;

5) prąsownice wózkowe (selfaktory) oraz ciągle (obraczkowe), skrzydełkowe i ręczne; samoprąsownice puszkowe; nicarki obraczkowe, talerzowe i wszelkie wrzecienice;

6) maszyny włókiennicze do wykańczania:

a) pralnie, oprócz osobno wymienionych, prasy hydrauliczne z przyborami, folusze, maszyny do krochmalenia;

b) wirówki, maszyny ssące, aparaty farbiarskie, czesarki sukna, maszyny do karbonizacji, pralnie szerokie i suszarki do towarów manufakturowych;

c) maszyny do strzyżenia, czesania, kartaczowania i gładzenia; aparaty do parowania, składania, zwijania i mierzenia sukna, do dekatyzowania i gumowania;

7) prasy korytkowe oraz wygładzarki.

zniszczonego aparatu kolejowego, cieszyło się na widok nowych „polskich” dworców, którymi zastępowała dawne koszarowe budynki stacyjne. Fakt, że dopiero 80% tych zniszczeń zdołano dotąd odbudować — tłumaczy się, oczywiście, brakiem środków.

Mieszane uczucie dumy, zadowolenia i zgryzoty towarzyszyło widzowi w działach następnym Wystawy — budowy nowych linii oraz inwestycji kolejowych. Cieszyły go plany i widoki z wybudowanych naszymi własnymi rękami i środkami 600 km nowych kolei, jak Kutno — Strzałków, Kalety — Podzamcze, Nasielsk — Sierpc, Zgierz — Kutno — Płock i t. d., ale napawała zgryzotą mapa kolei projektowanych do budowy, a oczekujących naprzód zrealizowania od 10 lat pomimo palącej potrzeby uzupełnienia i wyrównania naszej sieci kolejowej, zbudowanej w znacznej części przez zaborców i dla celów, nie z Polską dzisiejszą wspólnego nie mających. Takie uczucie niezaspokojenia wywoływał piękny skądinąd model przebudowy węzła warszawskiego, na którego ukończenie czeka stolica od lat 8, mając narazie wzmian tylko zrujnowane ulice i wycięte drzewa alei. I tu brak środków stoi na przeszkodzie załatwienia tej palącej sprawy, tak szkodliwie odbijając się, między innymi, także na rozwoju przewozów pomiędzy Niemcami a Z. S. R. R. tranzytem przez środkową część Polski.

Tem większe uczucie zadowolenia ogarniało widza przy zwiedzaniu dalszych działów wystawy, mianowicie eksploatacji handlowej i technicznej P. K. P.,

¹⁾ P. tyg. „Przemysł i Handel” zes. 42/1929, str. 1782.

wykazujących, jak, pomimo wszystkich tych braków, praca kolei wzrasta z każdym rokiem i co do swej sprawności nie ustępuje najbardziej technicznie wyposażonym kolejom Europy Zachodniej i Środkowej. Ciekawą ilustracją kierunku i natężenia przewozów w komunikacji z zagranicą była duża mapa plastyczna kolei polskich, po liniach których biegły wagony, ładowane węglem, naftą, cukrem, zbożem, drzewem, rudą, nawozami, ryżem i t. d. do i od granic lądowych i portów morskich, dając pojęcie zarówno o kierunku, jak o ilości i jakości naszego wywozu, przywozu i tranzytu.

Obszerny dział taboru i warsztatów wykazał szczególnie jaskrawo, jak wielkie wyniki osiągnęliśmy w zakresie doprowadzenia naszego taboru wagonowego i parowozowego do stanu koniecznej sprawności technicznej oraz ujednolinitości typów, tak niezbędnego dla prawidłowej gospodarki taborowej. Okazy polskich typów parowozów i wagonów dla ruchu osobowego i towarowego stanowią zrealizowanie dążenia do połączenia najnowszych wymagań techniki konstrukcyjnej i solidności wykonania z wymaganiami wygody i estetyki i nie ustępują pod tym względem najlepszym wzorom zagranicznym. Na podkreślenie zasługuje przytem okoliczność, iż od szeregu lat uzupełnienie naszego taboru dokonywa się wyłącznie w wytwórniach krajowych, i zamówień zagranicą P. K. P. nie czynią zupełnie.

Wzmocniona wytwórczość krajowych fabryk parowozowych i wagonowych wpłynęła ożywczo na pomysłowość i inicjatywę naszych techników, to też w dziale tym widzimy dziesiątki wynalazków polskich, które znalazły zastosowanie w budownictwie kolejowym, dając oszczędność bądź pracy, bądź materiału, bądź też zapewniając większe bezpieczeństwo ruchu.

Zabezpieczenie ruchu pociągów stanowiło osobny dział Wystawy; sprawa ta nabierała coraz większego znaczenia w miarę wzmagania się natężenia ruchu i szybkości pociągów. I w tym dziale szereg inżynierów polskich dało wynalazki, stosowane już praktycznie z wielkim powodzeniem.

Gospodarka zasobowa na kolejach, interesująca specjalnie sfery przemysłowe z uwagi na ogromne spożycie przez kolej wszelkich artykułów — od węgla, drzewa i żelaza począwszy, a kończąc na tkaninach, mahońniach i bronzach — demonstrowana była przez zbiór próbek wszystkich tych materiałów z wskazaniem ilości ich spożycia rocznego oraz ze wskazaniem sposobów zastąpienia materiałów zagranicznych przez produkty krajowe nawet w takim dziale specjalnym, jak wysokocenne gatunki drzew egzotycznych — palisander, mahoń, teak i t. p.

Dział personelu kolejowego obrazował nie tylko liczebność 200-tysięcznej armii kolejarskiej, ale i podział jej na rodzaje służby oraz stosunek do wyników pracy kolei. Odnośne liczby stwierdzały stałe zmniejszanie się liczby pracowników na jednostkę pracy, a więc wzrost wydajności pracy. Liczby te stwierdzały również bezpodstawną zarzutów o nadmiernej ilości pracowników na kolei, natomiast — w zestawieniu z wydatkami na personel — potwierdzały słuszność narzekania ich na zbyt niskie uposażenie.

W ścisłym związku z personelem znajdowała się umiejętnie przedstawiona na Wystawie działalność humanitarna i kulturalno-oświatowa P. K. P. Obrazowała ona terytorjalne rozmieszczenie biblio-

tek, ognisk kolejowych, domów dziecka, kinoteatrów, placówek sportowych, przysposobienia wojskowego i t. d. Do tegoż działu należało szerzenie wśród kolejowców pszczelarstwa i jedwabnictwa. Zwłaszcza pszczelarstwo znalazło szeroki oddźwięk na kolejach, stanowiąc miłe, a często zyskowne zajęcie dla pracowników stacji, oddalonych od większych środowisk, dzięki czemu produkcja miodu „kolejowego” osiąga już 8% całej wytwórczości krajowej.

Działalność sanitarna P. K. P., rozwijająca się w 4 głównych kierunkach: sanitarii właściwej na stacjach, w warsztatach i w wagonach, ratownictwa podróży w razie choroby lub wypadku, ogólnych lekarskich personelu przy przyjmowaniu na służbę i leczenia personelu i ich rodzin — znalazła wyraz w pokazie wagonów sanitarnych i ratunkowych, kamer dezynfekcyjnych do odkażania wagonów osobowych, modeli sanatoriów kolejowych i szpitali i t. p.

W pewnym związku z tem znajdowała się działalność pracowni psychotechnicznej P. K. P., prowadzonej od kilku lat przy Ministerstwie Komunikacji, a mającej na celu badanie zdolności służbowej niektórych kategorii pracowników, w pierwszym rzędzie maszynistów kolejowych. Szereg dowcipnie pomyślanych przyrządów sprawdza stopień uwagi pracownika, zdolność do szybkiego orjentowania się, szybkość decyzji i t. p.

Naukowa organizacja pracy, zyskująca z każdym rokiem na swym znaczeniu, znalazła w kolejnictwie zastosowanie głównie w warsztatach kolejowych oraz w pracy manewrowej na dużych stacjach węzłowych, co uwidoczniło się w wykresach, rysunkach i specjalnych wydawnictwach.

Zobrazowana w działach powyższych wielostronna działalność kolei państwowych wykazała wszędzie nie tylko rzetelny postęp i dużą wydajność pracy, ale w wielu wypadkach rozmach iście amerykański, któremu skrzydła podcinał, niestety, zbyt często, brak środków, będący nieuniknionym wynikiem powojennego zubożenia naszego społeczeństwa.

J. Gieysztor

KONFERENCJA MIĘDZYNARODOWEGO ZWIĄZKU KOLEJOWEGO. — W okresie od 12 do 14 listopada r. b. odbyła się w Paryżu sesja Komitetu Zarządzającego Międzynarodowego Związku Kolejowego celem załatwienia szeregu spraw z dziedziny techniki i eksploatacji, zmierzających do ułatwienia międzynarodowej komunikacji pasażerskiej i towarowej.

W sesji Komitetu Zarządzającego uczestniczyło około 40 przedstawicieli 17 zarządów kolejowych. Rozpatrzone, względnie zatwierdzone, kilkadziesiąt różnych wniosków, opracowanych poprzednio w poszczególnych komisjach, i ustalono program prac, które mają być dokonane w komisjach dla następnej sesji. Z ważniejszych spraw, omawianych na sesji, wymienić należy następujące: ujednolinitość warunków przewozu ręcznych pakunków w przedziałach wagonów, ujednolinitość skali ulg przy przejazdach młodzieży studyjnej, ujednolinitość ulg dla przewoźników eksponatów na wystawy, postępowanie z wagonami prywatnymi w razie zepsucia się w drodze, opracowanie szeregu postanowień co do urządzeń elektryfikacyjnych, sygnalizacji, budowy nawierzchni, urządzeń wagonowych i t. p.

Następne posiedzenie Komitetu Zarządzającego odbędzie się za rok. Poprzedzą je konferencje komisyjne, które będą zwołane do Cannes.

NOWA TARYFA POLSKA A TARYFY ZAGRANICZNE. — Wejście w życie z dniem 1 października r. b. nowej taryfy towarowej na P. K. P. wywołało potrzebę przerobienia licznych taryf bezpośrednich z kolejami zagranicznymi, należącymi do określonych związków taryfowych.

Między innymi przerobieniu ulegnie t. zw. taryfa polsko-adriatycka, obowiązująca między stacjami P. K. P. i portami nad Adriatykiem. Konferencja przedstawicieli kolei polskich, austriackich, czeskosłowackich, węgierskich, jugosłowiańskich i włoskich odbyła się już w tej sprawie we Florencji i Budapeszcie.

W podobnej sytuacji znajdują się taryfy: polsko-niemiecka, polsko-czeskosłowacka, polsko-węgierska, polsko-rumuńska, polsko-sowiecka oraz taryfy tranzytowe tudzież węglowe z kolejami zagranicznymi. Prace nad przerobieniem tych taryf są już w toku.

PRZEBUDOWA LINII WĄSKOTOROWEJ NOWOJELNIA—NOWOGRÓDEK—LUBCZA. —

Miasto wojewódzkie Nowogródek połączone jest ze stacją Nowojelnią, linii normalnotorowej Lida-Baranowicz, wąskotorową kolejką o szerokości toru 0'60 m. Ministerstwo Komunikacji rozważało możliwość przekucia tej linii na linię normalnotorową celem polepszenia połączenia z Nowogródkiem. Przeprowadzone studia wykazały jednak, że z powodu silnych spadków i ostrych łuków, jakie posiada kolejka wąskotorowa, trzeba by wybudować zupełnie nową linię normalnotorową na innej trasie kosztem około zł 8,000.000. Wobec braku potrzebnych funduszy, Ministerstwo Komunikacji zdecydowało narazie przekuć tor kolejki na szerokość 0'75 m, co da możliwość uruchomienia na

linii tej silniejszych parowozów i większych wagonów oraz pozwoli na zwiększenie szybkości.

Roboty, związane z przebudową linii, będą wykonane z wiosną 1930 r. Budowa nowych wagonów, które kursować będą po tej linii, została już zarządzona.

PRZYGOTOWANIA NA KOLEJACH NA WYPADEK OSTREJ ZIMY. — Doświadczenie ubiegłej zimy, obfitującej w znaczne opady śnieżne, wykazało, że P. K. P. nie posiadają dostatecznej ilości pługów odśnieżnych dla skutecznej walki ze śniegiem, co spowodowało wstrzymanie ruchu na niektórych liniach kolejowych.

Wobec tego Ministerstwo Komunikacji zawczasu zamówiło dziesięć pługów systemu „Björke”, których przeznaczeniem jest niedopuszczanie do tworzenia się zasp oraz usuwanie zwałów śnieżnych wysokości do 1 m. Poza tem Ministerstwo Komunikacji zamówiło jeden pług wirowy systemu „Nydgist i Holm”, który usuwa zasy pył śnieżne wysokości ponad 1 metr oraz przebijają zleżały śnieg.

Pług wirowy posiada wewnątrz wagonu własny kocioł parowy i maszynę parową dla obracania wirnika, który oczyszcza tory kolejowe od śniegu. W czasie trwania pracy pług wirowy śnieg jest odrzucany na 40 m poza torowisko.

Poza tem Ministerstwo Komunikacji poczyniło pewne ulepszenia w starych pługach odśnieżnych i niezależnie od tego przystosowało pewną ilość pługów ze starych tendrów parowozowych. Obecnie P. K. P. rozporządzać będą około 80 pługami odśnieżnymi.

Ministerstwo Komunikacji opracowało również szczegółowe przepisy dla personelu kolejowego o obchodzeniu się z pługami odśnieżnymi.

ŻEGLUGA I SPRAWY MORSKIE

RUCH PORTOWY W PAŹDZIERNIKU 1929 R. — Ruch w porcie gdańskim w październiku nieznacznie tylko różnił się od liczb miesiąca poprzedniego. Wszedło do portu 521 okrętów o pojemności 367.003 n. r. t., (372.114 n. r. t.)¹, wyszło 524 okrętów o pojemności 370.734 n. r. t. (371.780 n. r. t.); w porównaniu z analogicznym miesiącem r. ub., ruch okrętowy pozostał bez zmiany. Suma obrotów towarowych wyniosła 720.044 t., czyli że była o 65.926 t. większa aniżeli w miesiącu poprzednim. Wykorzystanie tonażu okrętów było większe aniżeli we wrześniu, wynosząc przy imporcie 15%, a przy eksporcie 88%. Narodowość statków, które odwiedziły w lipcu port gdański, była następująca:

	Przybyło:		Odeszło:	
	statków	n. r. t.	statków	n. r. t.
Polska i Gdańsk	31	32.401	28	27.645
Niemcy	164	86.573	168	93.977
Finlandja	8	9.586	8	9.814
Estonja	5	1.976	5	1.928
Łotwa	25	19.038	27	20.461
Litwa	6	2.622	7	3.059
Szwecja	106	50.557	105	51.385
Norwegia	30	19.313	30	19.163
Dania	97	69.313	93	71.266
Anglia	14	27.694	15	28.112
Holandja	10	8.609	11	6.867
Belgia	1	168	1	168
Francja	4	3.837	5	3.988
Hiszpanja	1	1.616	1	1.616
Włochy	3	7.445	4	9.769

1) W nawiasach podane są liczby za wrzesień r. b.

Grecja	11	21.616	10	18.617
Austria	2	396	4	790
Panama	2	4.137	1	2.000
Persja	1	109	1	109
Razem:	521	367.003	524	370.734

Na 20 bander, reprezentowanych w ruchu, bandera polska zajmuje piąte miejsce za Niemcami, Danją, Szwecją i Anglią. Ciekawą jest wzrastający wciąż udział bandery greckiej.

Obrót towarowy w porcie gdańskim przedstawiał się — według danych tymczasowych — w październiku w porównaniu z wrześniem następująco (w tonach):

	Przywóz:		Wywóz:	
	październik	wrzesień	październik	wrzesień
Zboże	324	14	35.150	19.620
Cukier	—	—	18.580	8.030
Śledzie	14.318	14.839	—	—
Artykuły kolonialne i spożywcze	2.241	2.586	4.999	3.563
Nawozy sztuczne i chemiczne	19.635	14.922	—	3.450
Drzewo	—	—	43.961	54.855
Cement	—	—	10.360	6.910
Materiały budowlane	630	1.640	—	—
Węgiel	5.190	250	492.125	446.883
Oleje mineralne	3.219	2.346	7.643	10.930
Rudy	36.900	36.280	—	—
Złom żelazny	15.870	14.870	—	—
Żelazo wszelkie	2.220	358	—	—
Różne	1.871	3.077	4.808	8.695
Razem:	102.418	91.182	617.626	562.936