

A.60/85

A.60/85

40 paginowanych stron

A.60/85

Rok 1934

A.60/85

Kons. Triest

II/23

N.º

368/4/Kap. 1

# AMBASADA POLSKA W RZYMIE

RADCA HANDLOWY

Raport morski za 1932 i 1933 r. 1934 r.

A.60/85

21

368/2/Kap.

1933/34-35

1.	raport m. 1932	18/10/34 aa
2	" " 1933	2/10/34 aa
3	" " 1934	30/8/35 aa

A.60/85

12. kwietnia

1 3  
3

KONSULAT  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
W TRIEŚCIE

AMBASADA R. P. W. RZYMU  
AGENCJA DROG WODNYCH

*p. RM*  
*14/IV 33*  
*Roman*

Data 20. IV. 33  
Teka Nr. 367/b.  
Dzienn. Pod. Nr. 1  
zal. 1

2685/11.

raportu morskiego  
za rok 1932.

Do

Ministerstwa Spraw Zagranicznych

Wydział P.II.

Warszawa

Konsulat przesyła w załączeniu raport  
morski za rok 1932.

*Pr. Z...*  
*and...*

Stanisław Dygat

Końsul R.P.

Rozdzielnik:

- M.S.Z. - Radca Ekonomiczny
- M.P.i H. - Dep. Morski
- M.P.i H. - Dep. Handlowy
- Kom.Gen.R.P. w Gdańsku
- Państw.Inst.Eksp.
- Ambasada R.P. - Rzym
- Kons.Gen.R.P. - Medjolan
- Delegacja Rady Portu  
i Dróg Wodnych - Gdańsk
- Urząd Morski - Gdynia -

A. 60/85

4  
1.

000

KONSULAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W TRIEŚCIE

xxx

Nr. 2685/11.

Triest, dn. 10/IV/1933

Do

Ministerstwa Spraw Zagranicznych -

----- Wdziak P. II. -----

W a r s z a w a

o  
-----o-----  
XX  
R A P O R T M O R S K I Z A 1932r  
XX  
-----o-----  
o  
o

Opracował: Dr. Z. Przybyłkiewicz

R o z d z i e l n i k :

	H.S.Z.-Rada Ekonom. -	
o	M.P.i H.-Depart. Morski	o
ooo	M.P.i H.-Depart. Handl.	ooo
ooooo	Kom.Gen.R.P. w Gdańsku	ooooo
ooo	Państw.Inst.Eksportowy	ooo
o	<u>Ambasada R. P. -- Rzym</u>	o
o	Kons.Gen.R.P.-Medjolan	o
o	Delegacja Rady Portu i	
	Dróg Wodnych w Gdańsku	
	Urząd Morski w Gdyni	

000

A. 60/85

5

-----XXX-----

--- Ź R Ó D Ź A ---

---

- 1/ Publikacje miesięczne Prowincjonalnej Rady Ekonomicznej /Izby Handlowej/ w Trieście za rok 1932.-----
- 2/ Publikacje miesięczne Gminy m. Triestu za rok 1932 -----
- 3/ Publikacje miesięczne Magazzini Generali /Powszechnych Domów Składowych / w Trieście za rok 1932 -----
- 4/ Sprawozdanie Zjednoczonych Stoczni za rok 1932 -----
- 5/ Sprawozdanie Specjalne Konsulatu za rok 1932 -----
- 6/ Prasa triesteńska -----

-----  
x

-----XXX-----

A.60/85

6

-----  
 XXX-----XXX

----- SPIS RZECZY -----  
 ---

- 1/ Ogólna charakterystyka działalności  
portu triesteńskiego w roku 1932... str. 1
- 2/ Ruch portowy i obrót towarowy w  
Triście w roku 1932..... ,, 3
- 3/ Dalsza koncentracja towarzystw okrę-  
towych i połączenia okrętowe Triestu ,, 9
- 4/ Działalność stoczni triesteńskich w  
roku 1932..... ,, 14
- 5/ Emigracja polska przez Triest w ro-  
ku 1932..... ,, 17
- 6/ Stosunki handlowe polsko-triesteń-  
skie w roku 1932..... ,, 18

-----  
 -o-  
 o

-----  
 XXX-----BM-----XXX

A. 60/85

7

Ogólna charakterystyka działalności portu  
triesteńskiego w r.1932.

Wyniki działalności portu triesteńskiego w roku 1932 były, w przeciwstawieniu do wyników r.1931, niekorzystne. O ile bowiem w r.1931 Triest znalazł się w rzędzie tych nielicznych portów świata, które pomimo wzrastającego nasilenia ogólno-światowego kryzysu wykazały pewien wzrost obrotów handlowo-morskich, o tyle w r.1932 nie zdołał się uchronić od złych skutków depresji gospodarczej, wykazując znaczne zmniejszenie swej działalności handlowej. Jeszcze mocniej jak na ruchu morskim odbił się kryzys na ruchu kolejowo-towarowym, który jest organicznie związany z działalnością portową. W rezultacie obroty morskie Triestu wykazują w r.1932 spadek o 18%, obroty zaś kolejowo-towarowe aż o 35%. Zmniejszenie się obrotów morskich występuje dość regularnie tak po stronie importu jak i eksportu, nie należy jednak zapominać, że normalnie import morski Triestu jest trzykrotnie większy od eksportu. Jest to następstwem działalności Triestu jako pośrednika w handlu Europy Środkowej w zakresie głównie towarów kolonialnych, sprzedanych za pośrednictwem kupców triesteńskich krajom Europy Środkowej. Dla favoryzowania tego właśnie handlu pośredniczącego istnieje jak wiadomo w Trieście strefa wolnocłowa, posiadająca doskonale urządzone olbrzymie magazyny niestety w roku sprawozdawczym prawie puste.



A. 60/85

8

- 2 -

Ogólne cyfry ruchu pasażerskiego przez Triest wykazują pewien spadek w porównaniu z rokiem ubiegłym /o 246.000/ pozostając jednak stosunkowo wysokie. W ogólnej cyfrze przewozu podróżnych procent podróżnych "dalekomorskich" jest zupełnie nieznaczny, istotną masę stanowią pasażerowie w ruchu przybrzeżnym a także cała wielka grupa ruchu kąpielowego. Wobec tego bowiem, że Triest jako taki właściwie nie ma plaży nadmorskiej, mieszkańcy Triestu udają się do kąpicli w locie do pobliskich miejscowości jak Grignano, Sistiana, San Nicolò, Isola i t.p., a cały ten ruch dorywczy prowadzony jest w tutejszych ogólnych statystykach ruchu pasażerskiego.

Pomimo niepomyślnej konjunktury dla Triestu, na którą zdawałoby się wskazywać zmniejszenie się obrotów handlowych tego portu, dalsza rozbudowa urządzeń portowych trwa w ciągu roku sprawozdawczego w całej pełni. Cały rok trwało wykańczanie mola i hangaru Nr.VI. w porcie Duca d'Aosta, na wykończeniu znajduje się już rozpoczęta w pierwszych miesiącach roku 1932 wspaniała stacja hydroplanowa, na 28. października 1933 /rocznica marszu faszystowskiego na Rzym/ ma być wykończona trwająca od r.1931 budowa olbrzymiego silosu zbożowego w strefie wolnocłowej. Wszystkie te urządzenia, stawiające pod względem wymogów nowoczesnej techniki portowej port triesteński na jednym z najwyższych poziomów dają wprawdzie zatrudnienie znaczniejszej ilości bezrobotnych, w obecnej wszakże sytuacji portu wydają się być na conajmniej zbyt szeroką zakresłone skalę.

Korzystne wyniki dała w roku sprawozdawczym działalność Zjednoczonych Stoczni w Monfalcone i Trieście, przeryż-

A. 60/85

9

- 3 -

szając tak ilością wykończonych lub spuszczonej na wodę jednostek, jak i cyfrą wyprodukowanego tonnażu bardzo dobre wyniki, uzyskane w r.1931. Jednakowoż pod względem nowych zamówień rok był dla Zjednoczonych Stoczni bardzo niepomyślnym, tak, iż w rezultacie już pierwsze miesiące roku 1932 przyniosły znaczny spadek zatrudnienia tak w zakładach w Konfalcone, jak i zakładach San Marco w Trieście.

----000----

Ruch portowy i obrót towarowyw Trieście w r.1932.

Omówiona w rozdziale wstępnym charakterystyka wyniku obrotów handlowych Triestu w roku 1932 opiera się na poniżej przedstawionych zestawieniach statystycznych:

--- Ruch okrętowy ---

	1 9 3 2		1 9 3 1	
	Liczba statków	Tonaż statków	Liczba statków	Tonaż statków
Na wejściu..	17,955	5,343,724	16,861	5,509,947
Na wyjściu..	17,958	5,356,878	16,762	5,106,527
Ogółem..	<u>35,913</u>	<u>10,700,602</u>	<u>33,623</u>	<u>10,166,474</u>

--- Ruch towarowy: /dane w kwintalach/ ---

	1 9 3 2	1 9 3 1
Import morzem.....	15,839,327	13,297,720
Eksport morzem.....	4,886,777	6,629,060
Import kolejną.....	5,133,714	7,538,445
Eksport kolejną.....	3,251,480	11,360,603
Ogółem....	<u>34,111,298</u>	<u>43,915,828</u>

A.60/85

10

- 4 -

## --- Ruch pasażerski ---

	1 9 3 2	1 9 3 1
Na wejściu.....	1,067,177	1,203,478
Na wyjściu.....	1,065,180	1,175,096
	<u>2,132,357</u>	<u>2,378,574</u>

Ogólny ruch morski wynosił więc: statków 35,913 czyli o 2,290 więcej aniżeli w r.1931, tonnażu 10,700,603 czyli o 534,123 t więcej aniżeli w r.1931, towarów 20,706,104 q czyli o 4,220,676 q mniej niż w r.1931. Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt poważnego spadku obrotu towarowego morskiego, wskazujący, iż po względnie pomyślnych wynikach działalności portu w r.1931 Triest nie zdołał się uchronić od silnego wpływu ogólnoświatowej depresji gospodarczej. Charakterystycznym przykładem jest fakt, iż spadek obrotów towarowych kolejowych jest w r.1932 znacznie silniejszy, dochodząc do 35%, podczas gdy obroty morzem zmniejszyły się tylko o 19%.

W ogólnym ruchu morskim przypadko na:

	statków	tonnażu	towarów
banderę włoską...	34,700	9,912,723	14,100,000 q
	/32,484/x/	/8,647,899/	/17,212,930/
bandery obce.....	1,213	787,879	6,606,000
	/1,376/	/1,325,148/	/6,714,850/

W tonnażu jak zawsze decydujący prymat wiodzie bandera narodowa, reprezentując 92% całości /w roku ubiegłym 85%/. Drugie miejsce zajmuje bandera jugosłowiańska, /jak w roku ubiegłym/, trzecie angielska /w roku ubiegłym grecka/, czwarte grecka /w roku ubiegłym angielska/, piąte holenderska /jak w roku ubiegłym/, wszystkie jednak w znikomym procencie - stosunku do bandery włoskiej.

Wzrost<sup>w/</sup> roku spowodujemy również nieco udział bandery

x/ cyfry w nawiasach odnoszą się do r.1931

A. 60/85

11

- 5 -

Włoskiej w odniesieniu do ruchu towarowego. Podczas gdy w roku ubiegłym wynosił tylko 68%, w roku sprawozdawczym doszedł do 71%. Kolejno za włoską idą bandery: grecka, jużosławińska, angielska, norweska.

Bandera polska w porcie triesteńskim była reprezentowana tylko raz jeden w roku 1932. Mianowicie w styczniu zawiązał do bliższego portu statek "Wisła", należący do Towarzystwa "Żegluga Polska", wyładowując 40,700 q węgla, zabierając zaś z Triestu 12,751 q, w tem 12,389 q tytoniu dla Polskiego Monopolu Tytoniowego oraz 362 q pomarańcz i cytryn.

Natomiast trzykrotnie była reprezentowana w porcie triesteńskim bandera gdańska, pod którą przysięziono 377,300 q głównie węgla polskiego.

Dokładne cyfry ruchu okrętowego podług bandery podane są na osobnej tabeli.

Dla lepszego zobrazowania tendencji ruchu portowego Triestu Konsulat podaje poniżej szczegółowe zestawienie porównawcze cyfr tegoż roku za lata 1913-1932.

Rok	Liczba statków	Tonaż statków /w tys./	Podróżnych	Towary wyład. /tys. ton./	Towary załadow.
1913	28,417	10,956	brak danych	2,314	1,136
1921	19,772	5,148	„	1,139	352
1922	18,282	4,958	„	953	553
1923	17,280	5,571	„	1,357	594
1924	16,906	6,798	„	1,871	986
1925	27,006	7,892	1,529,000	1,917	937
1926	27,452	8,242	1,700,000	1,492	934
1927	28,178	8,337	1,623,000	1,657	814
1928	30,188	9,627	2,116,000	1,900	797
1929	31,737	10,260	2,250,000	2,052	830
1930	33,831	9,300	2,313,000	1,540	738
1931	33,623	10,164	2,378,000	1,829	662
1932	35,913	10,701	2,132,000	1,583	488

A.60/85

12

- 6 -

Jak wynika z powyższej tabeli, maksimum obrotów towarowych w okresie powojennym osiągnął Triest w roku 1929, wyładowawszy i załadowawszy łącznie 2,892,000 t towarów. Rok 1930 wykazuje po raz pierwszy zmniejszenie się tych obrotów w następstwie kryzysu; Triest osiągnął w tym roku tylko 2,278,000 t w obrocie towarowym. W roku 1931 Triest zwycięsko wychodzi z walki z wzrastającym nasileniem kryzysu, aby jako jedyny większy port włoski osiągnąć nawet pewne nieznaczne zwiększenie obrotów towarowych w porównaniu z rokiem poprzednim. Ogólny obrót towarowy wynosi w r.1931: 1,491,000 t. Rok wreszcie sprawozdawczy znamionuje poważne ugięcie się portu triesteńskiego pod brzemieniem ogólnostanowowego kurczenia się handlu zagranicznego i w rezultacie cyfra ogólna jego obrotów towarowych osiąga zaledwie 2,071,000 t.

Znaczny wzrost w roku sprawozdawczym ilości statków, które zwinęły do portu triesteńskiego, w zestawieniu ze stosunkowo nieznacznym powiększeniem się ogólnej ilości tonażu jest następstwem zwiększonego ruchu małych statków żaglowych w zagłębiu przybrzeżnej. Stosunkowo wysokie cyfry przecięzionych podróży obejmują także ruch sezonowy do podniejskich miejscowości kąpielowych, który w ostatnich latach, wobec wydatnej obniżki opłat kąpielowych, jest stale znaczny.

/dalszy ciąg/

Ruch okrętowy według bandery:

Bandera	Na wejściu			Na wyjściu		
	Liczba statków	Tonaż statków	Towary wyładowane	Liczba statków	Tonaż statków	Towary załadowane
11. Japońska.....	1 /-/	4,260 /-/	67,950 /-/	7-/ /-/	7-/ /-/	7-/ /-/
12. Kanadyjska.....	1 /-/	4,514 /-/	107,760 /-/	1 /-/	4,514 /-/	7-/ /-/
13. Niemiecka.....	21 /22/	43,344 /41,361/	175,550 /259,110/	21 /23/	43,344 /43,021/	55,460 /68,050/
14. Norweska.....	20 /14/	49,571 /35,515/	645,520 /610,560/	20 /13/	43,301 /32,531/	30 /2,130/
15. Polska.....	1 /1/	1,844 /1,843/	40,700 /45,730/	1 /1/	1,844 /1,844/	12,751 /12,430/
16. Rosyjska.....	3 /-/	3,737 /-/	31,510 /-/	3 /1/	3,737 /2,75/	270 /2,270/
17. Rumuńska.....	5 /-/	7,280 /-/	350 /-/	5 /-/	7,280 /-/	7-/ /-/
18. Stanów Zjedn. .	9 /3/	26,400 /9,199/	71,810 /5,690/	11 /3/	35,062 /9,199/	4,690 /-/
19. Węgierska.....	6 /1/	13,000 /2,342/	130,440 /60,000/	5 /1/	11,328 /2,342/	20 /20/
Razem.....	17,955 /16,861/	5,343,724 /5,509,947/	95,839,327 /18,297,720/	17,958 /16,762/	5,356,878 /5,106,527/	4,885,777 /6,629,060/

A.60/85

13

## Ruch okrętowy według bandery /czyli w nawiasach dla roku 1931/

Bandera	N a w e j ś c i u			N a w y j ś c i u		
	Liczba statków	Tonaż statków	Towary zakładowane	Liczba statków	Tonaż statków	Towary zakładowane
1. Włoska.....	17,048 /16,181/	4,601,604 /4,303,322/	9,518,400 /11,383,370/	18,342 /16,086/	4,597,280 /4,345,577/	4,580,450 /5,828,560/
2. Jugosłowiańska..	334 /404/	270,126 /274,322/	1,112,010 /874,690/	336 /401/	273,030 /269,945/	338,930 /512,700/
3. Albańska.....	40 /49/	1,290 /1,683/	2,160 /2,080/	38 /49/	1,238 /1,698/	32,330 /43,040/
4. Angielska.....	71 /78/	147,792 /43,957/	1,346,640 /1,871,430/	71 /77/	147,594 /171,456/	35,440 /86,590/
5. Duńska.....	1 /-/	5,064 /-/	132,940 /-/	1 /-/	5,064 /-/	-/-
6. Egipska.....	1 /1/	1,998 /266/	13,080 /4,280/	1 /1/	1,998 /266/	-/470/
7. Finlandzka.....	1 /1/	3,314 /2,363/	69,940 /50,320/	1 /1/	3,314 /2,363/	10 /-/
8. Gdańska.....	3 /2/	15,163 /10,027/	377,300 /239,860/	3 /2/	15,163 /15,028/	170 /20/
9. Grecka.....	7 /59/	89,884 /127,975/	1,595,870 /2,157,290/	7 /48/	89,896 /123,250/	51,960 /1,210/
10. Holenderska.....	41 /41/	52,455 /68,129/	470,710 /459,170/	41 /40/	52,455 /67,713/	53,810 /46,590/

A.60/85

14

A.60/85

75

- 9 -

Dalsza koncentracja towarzystw okrętowych  
i połączenia okrętowe Triestu.

Rozpoczęta w roku 1931 doniosła działalność rządu włoskiego, dotycząca koncentracji linii żeglugi oraz racjonalizacji działalności tychże trwała dalej w ciągu roku 1932. Obok omówionego już w poprzednim raporcie morskim sfuzjonowania się towarzystw okrętowych "Lloyd Sabauda", "Navigazione Generale Italiana" w Genui oraz "Cosulich" w Trieście w towarzystwo "Italia" z siedzibą w Genui oraz wchłonięcia przez triesteńskie towarzystwo okrętowe "Lloyd Triestino" genueńskich towarzystw "Simer" i "Marittima Italiana", ruch koncentracyjny spowodował na terenie kompetencji tut. Konsulatu utworzenie w roku sprawozdanim nowego towarzystwa okrętowego pod nazwą "Compagnia Adriatica di Navigazione" z siedzibą w Wenecji, w skład którego weszły towarzystwa "Puglia" z Bari, "San Marco" z Wenecji, "Industrie Marittime" /to ostatnie towarzystwo miało dotychczas siedzibę w Rzymie/, "Costiera" i "Nautica" z Fiume oraz "Zaratina" z Zary.

Nowe towarzystwo zostało utworzone z kapitałem akcyjnym 100 milionów lirów. Na inwestycje przeznaczono około 250 milj. lirów. Łączny tonaż nowego towarzystwa, obejmującego przeszło 40, przeważnie najnowszego typu lecz małych jednostek okrętowych wynosi 59,325 t.

Wyżej omówiona fuzja stanowi dalszy wybitny krok w kierunku celowej i świadomej pracy rządu włoskiego, zmierzającej do centralizacji i racjonalizacji komunikacji morskiej całych Włoch. O ile bowiem "Italia" koncentruje w sobie najważniejsze linje transatlantyckie, "Lloyd Triestino" linje bliskiego i dalekiego Wschodu, o tyle nowe towarzystwo regu-



A.60/85

76

- 10 -

luje systematycznie całą komunikację na morzu adriatyckim pomiędzy portami włoskimi, jugosłowiańskimi, albańskimi, greckimi oraz wyspami włoskiego Dodekanesu.

Z nowych jednostek okrętowych, które w roku sprawozdawczym rozpoczęły regularną służbę wymieniać należy przede wszystkim "Neptunię", wybudowaną przez stocznię okrętową w Monfalcone koło Triestu dla Tow. Okrętowego "Cosulich". Statek ten, mający tonaż około 22,000 ton jest uważany za szczyt wygody i nowoczesności jako okręt dla transportu emigrantów. Od dnia 6. października 1932r. kursuje on z Triestu do Południowej Ameryki w miejsce wycofanego starożytnego okrętu "Marta Washington" /8,347 t/. W chwili obecnej wykończą się dla towarzystwa okrętowego "Cosulich" bliźniaczy statek "Neptunii" "Oceanic", który swą pierwszą podróż do Ameryki Południowej ma odbyć w pierwszych dniach maja 1933, zastępując mający również ulec całkowitemu wycofaniu okręt "Belvedere" /7,420 t/.

Zaznaczyć należy, że w tym samym czasie zmodernizowana została również obsługa linii Genua-Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, przez uruchomienie w okresie sprawozdawczym przez "Italię" dwóch kolosów transatlantyckich a mianowicie "Reza" /47,000 t/ oraz "Conte di Savoia" /45,000 t/. Te posunięcia racjonalizacyjne są dalszym dowodem dążenia Włoch do osiągnięcia prymatu w komunikacji z Ameryką. Dowodem tego również jest fakt, iż "Conte di Savoia" ma jakoby w r.1933 podjąć walkę o zdobycie t.zw. "błękitnej wstęgi Atlantyku" i jest jednym z najszybszych okrętów, kursujących pomiędzy Europą z Ameryką.

W roku sprawozdawczym tonaż najważniejszych towarzystw okrętowych, mających siedzibę w Triście, przedstawia się następująco:

A. 60/85

17

- 11 -

	statków	tonażu
"Lloyd Triestino" /x/.....	56	345,692
"Cosulich" /które wchodząc w skład "Italii" zachowały dość daleko idącą odrębność, nazwę i sie- dzibę w Triście/.....	18	177,124
"Navigazione Libera Triestina".....	32	203,250
"Gerolimich".....	8	45,359
"Tripovich".....	11	29,319

Poza tem ma swą siedzibę w Triście 9 mniejszych to-  
warzystw okrętowych, które zajmują się przeważnie żegluga przy-  
brzeżną.

Wyniki eksploatacyjne, zwłaszcza najważniejszych linii  
jak "Cosulich", "Lloyd Triestino" i "Navigazione Libera Triesti-  
na" nie były w roku 1932 pomyślne. Wszystkie te trzy jednak to-  
warzystwa, jako zaliczone przez rząd do kategorii niezbędnych  
ze względu na swe znaczenie komunikacyjne otrzymały poważne  
subwencje rządowe. Najlepsze stosunkowo wyniki daje lloydowska  
linja Triest-Palestyna, która przewozi regularnie co tydzień  
znaczne transporty emigrantów żydowskich, w czym stale przeszło  
50% z Polski.

--- 000 ---

#### Sieć komunikacyjna Triestu.

W roku 1932 Triest posiadał następujące najważniejsze po-  
łączenia morskie:

##### 1/ na Morzu Adrjatyckiem utrzymywały komunikację:

a/ Tow. "Puglia" /obecnie "Compagnia Adriatica di Navi-  
gazione"/ linję Wenecja, Triest, Dalmacja, Albania, Epir ty-  
godniową oraz linję Wenecja, Triest, Dalmacja, Albania, Brindisi  
również tygodniową,

x/ wraz z "Sitar" i "Marittima Italiana"

A. 60/85

78

- 12 -

b/ Tow. "S.Marco" /obecnie również "Compagnia Adriatica di Navigazione"/ linję pośpieszną z Wenecji przez Triest do Dalmacji, dwa razy w tygodniu,

c/ Tow. "Dalmazia" linję Triest-Metkovicz dwa razy w tygodniu,

d/ Tow. "Istria-Trieste" linję Triest-Zara, dwa razy w tygodniu,

e/ Tow. "Costiera" /obecnie również włączone do "Compagnia Adriatica di Navigazione"/ linję Triest-Fiume, tygodniową.

2/ Na Bałkany, Czarne Morze, Lewant i do Egiptu:

a/ Tow. "Lloyd Triestino" dwie linje Adrjatyk-Syrja każda dwutygodniowa, linję Triest-porty Dunaju na Morzu Czarnem, linję pośpieszną Triest-Egipt, tygodniową, linję Triest-Palestyna, tygodniową, linję pośpieszną Triest-Grecja-Konstantynopol, tygodniową oraz dwie linje do rosyjskich portów Morza Czarnego /Batum, Noworosyjsk/, każdą dwutygodniową,

b/ Tow. "Puglia" linję Triest-Rodos-Aleksandrja, dwutygodniową,

c/ Tow. "San Marco" linję Wenecja-Triest-Rodos-Smyrna, dwutygodniową,

3/ Do portów zachodniej części Morza Śródziemnego:

a/ Tow. "D.Tripovich" linję Triest-Walencja-Oran-Casablanca, dwa razy w miesiącu, linję handlową Triest-Tripolis, miesięczną, tudzież linję handlową Triest-Katanja-Malta-Tunis-Alger-Alicante, dwutygodniową,

b/ Tow. "Adria" linję do Marsylii i Hiszpanji, tygodniową oraz linję Fiume-Triest-Sycylja-Genua, dwutygodniową.

A.60/85

19

- 13 -

4/ Do Anglii i Europy Północnej:

- a/ Tow. "Ellerman & Wilson" z siedzibą w Londynie z Triestu do Londynu i Liverpool, trzy razy w miesiącu,
- b/ Tow. "Adria" linję Trieste-Londyn-Hamburg, dwa lub trzy razy w miesiącu,

5/ Do Afryki Południowej i Kongo:

- a/ Tow. "Navigazione Libera Triestina" linję pośpieszną miesięczną naokoło Afryki, linję pocztową miesięczną Triest-Kongo.

6/ Do Ameryki Północnej:

- a/ Tow. "Cosulich" linję Triest-New York trzy do czterech razy w miesiącu oraz linję Triest-Zatoka Meksykańska, miesięczną.

7/ Do Ameryki Południowej:

- a/ Tow. "Cosulich" linję Triest-Brazylja-Argentyna, dwa razy na miesiąc.

8/ Do portów Pacyfiku:

- a/ Tow. "Navigazione Libera Triestina" linję Triest-Vancouver.

9/ Do Indji i na Daleki Wschód.

- a/ Tow. "Lloyd Triestino" linję pośpieszną do Indji i na Daleki Wschód miesięczną, linję handlową do Indji również miesięczną oraz linję handlową na Daleki Wschód, miesięczną.

--- 000 ---

A.60/85

- 14 -

20

Działalność stoczni triesteńskichw r.1932.

Po niezwykle pomyślnych rezultatach prac sfuzjonowanych stoczni w Monfalcone i w Trieście, pracujących pod wspólną nazwą 'Cantieri Riuniti dell'Adriatico', które postawiły omawiane przedsiębiorstwo w r.1931 na czele światowej produkcji okrętowej, sytuacja stoczni w roku 1932 uległa znacznemu pogorszeniu. Wprawdzie wyprodukowany tonnaż /x/ przewyższył nawet tonnaż roku 1931 jednakowoż cała działalność stoczni w roku sprawozdawczym opierała się na wykończaniu zamówionych jeszcze w r.1931 jednostek: koniec roku 1932 zastał stocznię niemal zupełnie pozbawioną zamówień, co spowodowało poważny spadek zatrudnienia i konieczność pomocy finansowej rządu. Przegląd wykończonych lub będących jeszcze w budowie jednostek przedstawia się następująco:

Stocznia w Monfalcone:

1/	cysterna motorowa "L.R.Hague" dla Standard Shipping Co. New York	11,300 t. brutto	oddana do użytku 9/VII/1932
2/	motorowice pasażerski "Neptunia" - Tow. "Cosulich".....	19,560	„ 1/X/1932
3/	bagier ssący dla Motura & Zuccho.....	96	„ 28/VIII/1932
4/	kóź podwodna "Argonauta" dla włoskiej mar.wojcz.	640 ton. wyp.	1/I/1932
5/	„ „ "Fisalia" „ „	640	„ 5/VI/1932
6/	„ „ "Medusa" „ „	640	„ 25/IX/1932
7/	„ „ "Sekarya" „ „	740	„ 24/V/1932
8/	„ „ "Dunalupinar" „ „	1,016	„ 24/V/1932

x/ mianowicie: tonnaż wykończonych w okresie sprawozdawczym względnie spuszczonej na wodę jednostek okrętowych.

A. 60/85

21

- 15 -

9/	cysterna motorowa "Orville Harden" dla Standard Shipping Company z New York.	11,300 t.brutto	w budowie
10/	cysterna mot. "Marg. Fialy" dla St. Shipping Co. - N.-Y.	11,300	" "
11/	motorowice "1118" dla Tor. "Lloyd Tristino".....	3,370	" "
12/	motorowice pasaż. "Oceanic" dla Tor. "Cosulich".....	19,560	" "
13/	złódź podw. "Sirona" dla włoskiej mar.woj.	640 ton.wyp.	" "
14/	"Naiade"	640	" "
15/	"Hercide"	640	" "
16/	"Anfitrite"	640	" "
17/	"Galatea"	640	" "
18/	"Ondina"	640	" "
19/	"Delfin" dla portugalskiej mar.woj.	770	" "
20/	"Espadarte"	770	" "
21/	narazie bez nazwy dla włoskiej mar.woj.	1026	" "
22/	" "	1026	" "

Stocznia w Trieście /San Marco/

- 1/ parowiec "Conte di Savoia" 48,000 t.brutto oddany dla Tor. "Italia" 1/XI/1932
- 2/ krążownik "Cadorna" dla włoskiej mar.woj. 5,700 ton.wyp. w budowie

Ogółem więc stocznia "Cantieri Riuniti dell'Adriatico" wykończyły lub spuściły na wodę w r.1932: 24 jednostek /w roku 1931: 18 jednostek/ o ogólnym tonnażu 151,794 ton.  
/w r.1931: 114,992 t/.

A.60/85

22

- 16 -

Pod względem wyników technicznych pochlubić się mogą "Cantieri" oddaniem w r.1932 do użytku tak wybitnych jednostek okrętowych jak parowiec "Conte di Savoia", motorowiec "Neptunia" i cysterna motorowa "R.L.Hague".

"Conte di Savoia", jeden z największych statków pasażerskich Europy posiada tonnage 48,000 t, długość największą 244,10 m, szerokość największą 29,20 m. Zanurzenie jego przy pełnym ładunku wynosi 9.30 m. Na szczególną uwagę zasługuje zastosowanie w nim po raz pierwszy stabilizatorów, które redukują do minimum kołysanie. "Conte di Savoia" pełni już obecnie od listopada 1932 regularną służbę na linii Genua-Nowy York.

Motorowiec pasażerski "Neptunia" uchodzi za szczyt nowoczesności urządzeń dla transportu emigrantów. Tonnage jego wynosi 19,560 t, największa długość 179,73 m, największa szerokość 23,32 m. Zanurzenie przy pełnym ładunku dochodzi do 8.40 m. Normalna szybkość statku w czasie podróży wynosi 19 mil morskich. Budowę jego rozpoczęto dnia 16/V/1931, spuszczone go na wodę dnia 27.grudnia 1931, oddano Tow. "Cosulich" gotowy już dnia 7.października 1932r. Charakterystycznym dla statku jest, iż posiada on tylko pierwszą i trzecią klasę, przy czem główny nacisk położono na klasę trzecią /na ogólną ilość 1532 miejsc dla pasażerów, na klasę trzecią przypada 1357/. "Neptunia" od dnia 6.października pełni regularną służbę na linii Triest-porty Ameryki Południowej, spisując się doskonale pod względem technicznym.

Cysterna motorowa "R.L.Hague" jest trzecim z rzędu wielkim okrętem-cysterną, wybudowanym w stoczni w Monfalcone. Poprzednio w r.1929 wykończono "Transoil", w lipcu

A.60/85

23

- 17 -

z 1930 "J.A. Howinkel". Jak już podano, posiada ona tonaż brutto 11.300 t, z pełnym ładunkiem dochodzi do 25 tys. ton. Szybkość cysterny normalna wynosi 12½ mili morskiej. Uchodzi ona za jeden z największych okrętów dla transportu ropy.

--- 000 ---

### Emigracja polska przez Triest w r.1932

Port triesteński, niegdyś jedna z głównych baz emigracji zamorskiej z Polski, zachował w ostatnich latach swe znaczenie zasadniczo jedynie w odniesieniu do emigracji żydowskiej z Polski do Palestyny. Natomiast emigracja z Polski do obu Ameryk przez Triest zmniejszyła się, dając w r.1932 cyfry przewiezionych osób zupełnie znikome. Jest to w pierwszym rzędzie następstwem polityki dla emigracji wszystkich niemal granic krajów zamorskich, które dotychczasowe główne tereny osiedleńcze dla polskiego wychodźstwa stanowiły. Obok tego wszakże gra rolę sprawniejsza organizacja biur okrętowych francuskich i angielskich w Polsce, które potrafią zabezpieczyć sobie gros emigrantów. Mimo wspaniałego domu dla emigrantów tow. "Cosulich" w Trieście, nowoczesnego i urządzonego i zaopatrzonego wszędzie w napisy polskie, mimo oddania dla emigracji polskiej do Stanów Zjednoczonych nowych i pięknych statków "Saturnia" i "Vulcania", dla emigracji zaś do Ameryki Południowej ostatnio wykończono i specjalnie przystosowanego dla potrzeb wychodźstwa wspaniałego motorowca "Teptunia" ilość emigrantów polskich, opuszczających Europę w Trieście jest minimalna. I tak w całym roku 1932 statki tow. "Cosulich" przewiozły z Triestu....

61		Polaków do Argentyny
39	,,	do Brazylii
11	,,	do Urugwaju.



A.60/85

24

- 18 -

Pokazano natomiast i stale rosnące cyfry wykazuje emigracja żydowska, przewożona statkami tow. 'Lloyd Triestino' z Triestu do Palestyny. W wyniku skoncentrowania tej emigracji w Triście linja Triest-Haifa stała się jedną z najlepszych wyników finansowe dających linii 'Lloydu'. Emigrantami żydowskimi opiekują się obok samego tow. okrętowego również tutaj. Urząd Palestyński, posiadający nawet własny dom noclegowy. Według statystyk wspomnianego urzędu emigracja żydowska przez Triest w r. 1932 wyniosła 7,752 osób, w czele najważniejszą grupę stanowiła emigracja z Polski, wynosząca 4,254 osób /55%/.  
 --- 000 ---

Stosunki handlowe polsko-triesteńskie w r. 1932

Handel Polski z Triestem przedstawiał się w ciągu ostatnich lat następująco /dane w kwintalach/:

Rok	Eksport do Polski	Import z Polski	Razem /obrót/
1924	231,883	2,663	234,549
1925	193,105	25,902	319,007
1926	286,656	276,000	562,654
1927	675,656	1,323,078	1,993,734
1928	372,987	1,456,719	1,829,706
1929	300,987	569,896	870,388
1930	245,269	325,576	570,845
1931	264,332	282,516	546,848
1932	105,794	521,348	627,142

Podane powyżej cyfry ogólne wskazują, że naogół w ciągu ostatnich sześciu lat obroty handlowe polsko-triesteńskie dawały saldo dodatnie dla Polski. Wysokość tego salda, szczególnie duża w roku 1928 była i jest w znacznej

A.60/85

25

- 19 -

mierze zależna od dwóch najważniejszych w tym handlu czynników: po stronie importu do Triestu z Polski decydującym jest węgiel, po stronie eksportu z Triestu do Polski owoce południowe i ryż. Rok 1932 szczególnie ostro uwydatnił znaczenie wymienionych trzech grup artykułów dla stosunków handlowych polsko-triesteńskich. Import węgla polskiego bowiem do Triestu ze 170,787 kwintali w r.1931 wzrósł w roku sprawozdawczym do 349,773 kwintali, podczas gdy eksport do Polski owoców południowych ze 110,508 kwintali w r.1931 spadł do 10,741 kwintali w r.1932, wobec wprowadzenia w Polsce ceł preferencyjnych, które spowodowały, iż transporty pomarańcz i cytryn z Włoch do Polski odbywają się obecnie niemal wyłącznie drogą morską wprost z Sycylii do Gdyni lub Gdańska. Ryż surowy, którego eksport do Polski przez Triest w momencie największego rozwoju tegoż /rok 1927/ osiągnął wysokość 443,291 kwintali, już w roku 1931 zupełnie przez Triest przestał przechodzić, w wyniku nawiązania przez Łuszczarnię w Gdyni bezpośrednich stosunków z krajami produkcji. W rezultacie przedstawionej sytuacji eksport Triestu do Polski w roku sprawozdawczym zmniejszył się w porównaniu z rokiem ubiegłym o 66%, podczas gdy równocześnie import z Polski /dzięki przedewszystkiem węglowi, ale także i dzięki wprowadzeniu na tutejszy rynek kilku nowych artykułów polskich jak drób itp./mimo kryzysu wykazuje wzrost w tym samym okresie o około 100%. Saldo dodatnie na korzyść Polski wynosi ostatecznie 426,930 q.

Powyżej przedstawione ogólne cyfry handlu polsko-triesteńskiego w szczegółowym rozbiciu towarowym przedstawiają się w sposób następujący /odnośnie do cyfr roku 1931

A.60/85

26

- 20 -

Konsulat zaznacza, iż opublikowana w r.1931 statystyka obejmowała tylko najważniejsze artykuły, podczas gdy w roku bieżącym udało się Konsulatowi uzyskać cyfry zupełnie szczegółowe/:

Przywóz z Polski do Triestu:

a/ drogą kolejową	rok 1932	rok 1931
mięso świeże i drób.....	110	9
jaja.....	6,442	3,004
fasola.....	120,663	75,537
groch suszony.....	246	
tytoń surowy.....	10	
przędza konopna.....	24	
„ jutowa.....	108	
tkaniny jutowe.....	242	
tkaniny bawełniane.....	743	
przędza wełniana.....	119	
tkaniny wełniane.....	63	
tkaniny różne.....	100	
worki.....	465	
bieliźna.....	4	
rudy żelazne i stalowe.....	12,257	7,599
naczynia emaljowane.....	1,335	
inne wyroby żelazne i stalowe.	156	
cynk.....	375	
wyroby ślusarskie.....	1	
maszyny różne.....	705	
narzędzia rolnicze.....	5	
węgiel kamienny.....	9,801	125,057
instrumenty optyczne.....	3	

A.60/85

27

- 21 -

a/ drogą kolejową	rok 1932	rok 1931
wyroby majolikowe.....	498	
szkło i wyroby szklane.....	446	.....116
drzewo napodobrobione.....	462	
meble gięte.....	4,475	..... 4,379
wyroby ze skóry.....	12	
oleje smarowe.....	1,642	
produkty destylacji ropy....	2,908	
parafina i wazelina.....	6,144	..... 9,606
smoła.....	468	
produkty chemiczne i farm. .	3	
wyroby gumowe.....	7	
papier wszelki.....	2,241	
różne instrumenty muzyczne..	2	
obuwie gumowe.....	67	
owies.....	150	
nasiona arbuza.....	100	
nasiona traw.....	1,850	
nasiona buraka cukrowego....	5,955	..... 1,630

ogółem przywóz kolejną 181,376  
 =====

b/ przywóz drogą morską

węgiel..... 339,972 .....45,730

--- 000 ---

Ekspert z Triestu do Polski

a/ drogą lądową

konserwy jarzynowe.....	2
masło.....	31
ryby w oliwie.....	101
kawa surowa.....	377

A.60/85

28

- 22 -

n/ drogą lądową	rok 1932	rok 1931
	q	q
miód .....	7	
cynamon.....	41	
goździki.....	8	
papryka.....	16	
pieprz.....	1	
inne korzenie.....	48	
ryż kuszczony.....	100	450
rośliny zbożowe różne.....	78	
cebula i czosnek.....	3,112	22,007
kalafior.....	75	
pomarańcze i cytryny.....	10,741	110,508
karby i melony.....	325	
rodzynki.....	7,341	9,756
kasztany i mączka kasztanowa	153	
chleb świętojański.....	124	
daktyle.....	73	
figi suszone.....	2,697	
migdały.....	1,140	
orzechy włoskie.....	221	
orzechy laskowe.....	4,487	
śliwki suszone.....	3	
inne owoce suszone.....	14	
konserwy owocowe.....	8	
„ pomidorowe.....	2	
orzechy kokosowe.....	105	
wino.....	1,089	
inne napoje alkoholowe....	9	
tytoń surowy.....	15,778	33,833
orzeszki arachidy.....	480	

A.60/85

	rok 1932	rok 1931
z/ drogą lądową		
siemię lniane.....	2,196	
siemię sezamu.....	3,872	
gorczyca.....	13	
oliwa.....	502	
olej rycynowy.....	62	
olej sezamowy.....	149	
fibry roślinne.....	300	
przędza konopna.....	114	
barwina surowa.....	26,988	33,139
tkaniny barwienne.....	5	
„ wełniane.....	278	
puszki i wyroby z puszek...	62	
asfalt.....	3,154	
drzewno opakowane.....	983	
perłowa macica.....	53	
kadzidło.....	14	
gum. surowa.....	11	
olejki i esencje.....	2	
ocet winny.....	705	
soki owocowe.....	42	
zioła lecznicze.....	44	
farby i barwniki.....	223	
skóry i futra surowe.....	334	
widokówki i t.p. ....	14	
instrumenty muzyczne.....	26	
mączka i krochmal.....	2,602	4,230
nasiona traw.....	50	
liście bobkowe.....	408	
nasiona chryzantem.....	32	

A.60/85

- 24 -

a/ drogą lądową	rok 1932	rok 1931
kwiaty i rośliny świeże.....	q <sup>c</sup> 129	q
inne rośliny świeże.....	226	
różne.....	1	
	-----	
ogółem wyóz koleją.....	92,631	
	=====	

## b/ wyóz drogą morską

tytoń surowy.....	12,751	.....	12,432
porzeczka i cytryny.....	362		

Z artykułów importowanych z Polski do Triestu na pierwszy plan, jak już wspomniano, wysuwa się węgiel. Tendencje importu tego artykułu najlepiej obrazuje poniższa tabela:

## Import węgla z Polski do Triestu

rok	q
1924 .....	.....
1925 .....	8,000
1926 .....	185,365
1927 .....	1,130,523
1928 .....	1,284,021
1929 .....	413,872
1930 .....	191,765
1931 .....	170,787
1932 .....	349,773

Jak widać z tego latami największego nasilenia tego importu były lata wielkiego strajku węglowego angielskiego. Po tym okresie następuje stały spadek, który został dobitnie zahamowany dopiero w r.1932. Wzrost importu węgla w tymże roku jest następstwem zmiany rodzaju transportu. Do tegoż bowiem roku import odbywał się głównie drogą kolejową; wobec stałej obniżki ceny frechtów morskich, konku-

A.60/85

31

- 25 -

rencja głównie angielska dostarczająca węgiel niemal wyłącznie drogą morską potrafiła w znacznej mierze wyprzedzić węgiel polski. W roku sprawozdawczym jednakowoż import węgla z Polski przerzucił się również na drogę morską, uzyskując w rezultacie pomyślne wyniki.

Węgiel polski na tut. rynku używany jest głównie dla celów opałowych; z rozmów Konsulatu z większymi zakładami przemysłowymi w Trieście i okolicy wynika, iż próby użytkowania węgla polskiego dla celów przemysłowych dały wyniki niepomyślne. Obok samego Triestu węgiel polski jest przy tu-tejszych wielkich kupców dostarczany bądź koleją bądź automo-bilami ciężarowymi do pobliskich miejscowości, dochodząc aż do Udine i Gorycji. Węgiel polski reprezentują na tut. rynku głównie następujące firmy:

A.Halli, Triest, Punto Franco Duca d'Aosta, która jako podzastępca firmy Anglo-Italiana Carboni w Wenecji reprezentuje koncerny "Robur", "Progres" i "Pszczyna",

Meierini & Paduani, Triest, via M.Machiavelli 9, która jako podzastępca firmy Azienda Nazionale Consumatori Carboni w Medjolanie reprezentuje węgiel "Skarbofermu" oraz

E.Ghierini, Triest, Piazza Tommaseo 2, która reprezentuje bezpośrednio węgiel kopalni "Mr.Renard".

Zaznaczyć należy, iż tut.kupcy szczególnie poszukują na cele opałowe węgla polskiego z Zagłębia Dąbrowieckiego, podkreślając, iż posiada on szczególne wartości opałowe.

Drugim z rzędu co do objętości artykułem importowanym z Polski jest fasola. Importowane są z Polski wszelkie jej



A. 60/85

32

typy, z których najważniejsze są następujące: fasola biała, "Wachtelbohnen", fasola czerwona, fasola zielona, "Schmatzbohnen", fasola biała olbrzymia oraz fasola centkowana. Jest ona artykułem par excellence giełdowym; w notowaniach giełdowych podawane są stale również ceny fasoli polskiej z zaznaczeniem kraju pochodzenia. Fasola polska jest częściej reeksportowana bądź w głąb Włoch bądź nawet zagranicę /Albanja, Francja, kolonie włoskie w Afryce i cały Bliski Wschód/. Dostawcami są głównie większe i mniejsze firmy polskie z Małopolski Wschodniej, które mają na tutejszym rynku nawiązane stosunki jeszcze z czasów przedwojennych. Ogromna większość zwłaszcza poważniejszych firm z b. Galicji jest na tutejszym rynku reprezentowana. Fasola polska spotyka się na rynku włoskim głównie z konkurencją węgierską i jugosłowiańską, obok tego mniejsze ilości dostarczają także Austria i Czechosłowacja. Jednakowoż ceny osiągnęte przez fasolę polską /zwłaszcza mieszaną, t.zw. fagioli galiziani comuni oraz czerwoną/ są stale najwyższe.

Cyfry importu fasoli z Polski do Triestu przedstawiają się za ostatnie cztery lata następująco:

1929 .....	74,907 q.
1930 .....	72,381 ,,
1931 .....	75,537 ,,
1932 .....	120,663 ,,

mimo więc kryzysu wykazują wzrost w roku sprawozdawczym.

Z kolei poważniejszą grupę w imporcie Triestu z Polski stanowią produkty ropy naftowej. Dotyczy to w pierwszym rzędzie parafiny i wazeliny, obok tego wszakże także benzyny i olejów smarowych. Dostarcza ich na tutejszy rynek

A.60/85

33

- 27 -

koncern "Polmin", którego reprezentantem w Trieście jest firma Costantino Steffa, Scorcola Coroneo 687. Konsulat odnosi wrażenie, że import tej grupy artykułów będzie można rozszerzyć, wnioskując z wzrastającej ilości zapytań tutejszych importerów. Import najważniejszych w tej grupie produktów, a mianowicie parafiny i wazeliny w ciągu ostatnich czterech lat dał następujące cyfry:

1929 .....	10,162 q.
1930 .....	9,719 ,,
1931 .....	9,606 ,,
1932 .....	6,144 ,,

Pomną artykułem importowanym z Polski są również jaja. Podobnie jak i w odniesieniu do fasoli stosunki tutejszych importerów z polskimi eksporterami datują się jeszcze z czasów istnienia b.monarchji austriacko-węgierskiej i dotyczą głównie b.Galicji. Dostawcami jest cała plejada większych i mniejszych firm głównie z obszaru województw: lwowskiego, tarnopolskiego i stanisławowskiego, które na tutejszym rynku reprezentują głównie dwie firmy: Hussbaum Norberto, Triest, via Zonta 4 oraz Carlo Silbermann, Triest via Madonna 17.

Cyfry importu jaj z Polski do Triestu podaje poniższa tabela:

1929 .....	13,208 q.
1930 .....	9,694 ,,
1931 .....	3,004 ,,
1932 .....	6,433 ,,

Mimo wzrostu importu w roku sprawozdawczym konjunktura dla jaj polskich przedstawia się raczej niepomysłnie

A.60/85

34

- 28 -

wobec znacznego podwyższenia od dnia 1. września 1932r. stawki celnej na ten artykuł oraz stale wzrastającej podaży jaj krajowych. Ceny rynkowe osiągnęte obecnie są niezmiernie niskie i w rezultacie obaj wyżej wymienieni importerzy liczą się z poważnymi trudnościami zbytu w tegorocznej kampanji.

Z dużymi trudnościami walczą na rynku włoskim obecnie również meble gięte. Artykuł ten, który tak w samych Włoszech jak na cały Lewant oraz wybrzeża Afryki Północnej rozchodził się z Triestu w bardzo okazałych ilościach utracił w ostatnim czasie niemal zupełnie rynek włoski w następstwie znacznej podwyżki ceł od 1. września 1932r.; z innych rynków obsypanych dotychczas przez triesteńską reprezentację firm polskich wypiera powoli produkt polski konkurencja głównie węgierska i jugosłowiańska, oferująca krzesła po cenie od 15-25% niższej od polskiej. Tutejszy reprezentant wszystkich niemal większych polskich przedsiębiorstw w tej dziedzinie, korespondent Państwowego Instytutu Eksportowego p. W. Breyvogel uważa za możliwą dalszą intensywną pracę tylko w wypadku popierania przez Polskę tego eksportu w formie premij eksportowych. To samo dotyczy drugiego poważnego reprezentowanego przez ten artykuł, mianowicie dykt. Ogółem import do Triestu obu tych artykułów w ciągu ostatnich czterech lat przedstawiał się następująco:

1929 .....	6,603 q.
1930 .....	5,052 ,,
1931 .....	4,379 ,,
1932 .....	4,475 ,,

Doskonale natomiast rezultaty zapowiada zapoczątkowany właściwie w roku 1931 import nasion pasternych. Gdy bowiem w r. 1931 sprowadzono do Triestu nasion buraka cukrowego

A.60/85

35

- 29 -

tylko 1,523 q., już w roku sprawozdawczym import tych nasion osiągnął 5,955 q, obok tego zaś pojawiły się w statystyce porównywalne ilości nasion traw /1,350 q/.

Tendencję spadku wykazuje również grupa wyrobów z żelaza i stali /głównie rur/. Artykuły te przechodzą zasadniczo przez Triest tylko tranzytem, będąc eksportowane z Polski tą drogą głównie na Bliski Wschód. Odnosne dane statystyczne dają obraz następujący:

1929 .....	25,456 q.
1930 .....	40,753 ,,
1931 .....	7,599 ,,
1932 .....	13,748 ,,

Obok tych omówionych najważniejszych artykułów importu do Triestu z Polski wspomnieć należy, iż w drugiej połowie roku sprawozdawczego tużejsza firma Möller & Arnstein, via XXX.Ottobre 4, mająca zastępstwo firmy "Spirytus" S.A. zdołała już w ciągu ostatnich miesięcy roku sprawozdawczego i pierwszych miesięcy r.1933 ulokować na rynku włoskim 23 wagony-cysterny polskiego spirytusu w ogólnej ilości około 4,140 hektolitrow. wobec tego wszakże, iż spirytus ten nadszedł za kamanami listami przewozowymi, wystawionymi bądź w Czechosłowacji bądź w Austrii, przeto nie figuruje w statystyce obrotów polsko-triesteńskich. Firma Möller & Arnstein, która omawiany spirytus dostarcza głównie największym włoskim fabrykom wina /Chianti, Martini i t.p./ rokuje polskiemu artykuleowi jaknajlepsze nadzieje, zwłaszcza w wypadku, o ile "Spirytus S.A." mógłby udzielać nieco dłuższych kredytów.

W roku sprawozdawczym po raz pierwszy udało się

A.60/85

36

- 30 -

tutejszej firmie Dott.A.M.Redler, via Machiavelli 11, sprwadzić na tutejszy rynek dwa wagony bitego drobiu polskiego. Konjunktura dla wspomnianego artykułu była nienajgorsza, jednakowoż ociąganie się firm polskich z dalszemi dostawami spowodowało, iż odbiorcy mimo pochwał dla gatunku i jakości drobiu polskiego powrócili do dawnych swych dostawców, głównie jugosłowiańskich. Podwyżka cła od 1.września 1932 sytuację jeszcze pogorszyła, zwłaszcza iż w kampanji zeszłorocznej wzrosła również podaż drobiu krajowego. Wspomniana na wstępie firma prowadzi obecnie z inicjatywy Konsulatu również pertraktacje z towarzystwami okrętowemi Lloyd Triestino i Cosulich odnośnie do wprowadzenia na statki tych towarzystw polskich wędlin. Ponadto w roku sprawozdawczym firma W.Breyvogel rozpoczęła sprzedaż na rynku włoskim produktów firmy "Cerata S.A."

Ogółem zaznaczyć należy, że rezultaty wysiłków eksportowych polskich w odniesieniu do tutejszego rynku w okresie sprawozdawczym były pomyślne. Jest to tem charakterystyczniejsze, iż w tym samym okresie uległ dalszemu skurczeniu eksport z Triestu do Polski.

Jest to, jak już wspomniano, następstwem w pierwszej linji niemal całkowitego utracenia przez Triest roli pośrednika w handlu pomarańczami i cytrynami. Port ten posiada cały szereg dużych firm, handlujących owocami południowemi, które w handlu w tym zakresie z Europą Środkową bardzo poważną odgrywają rolę; ich działalność datuje się jeszcze z czasów, kiedy Triest, jako jedyny port wielkiej monarchji austro-węgierskiej był dla niej głównym punktem rozdzielczym w zakresie owoców południowych i produktów

A.60/85

37

- 31 -

kolonialnych. To też do czasu wprowadzenia w Polsce ceł preferencyjnych dla portów polskich Triest wysyłał znaczne ilości wspomnianych pomarańcz i cytryn do Polski, zwłaszcza zaś do województw południowych. Najważniejsze firmy triesteńskie, zaangażowane w tym handlu są: Klugmann Leone, via Valdirivo 26, Krebs Ignazio, via Valdirivo 24, Koschitzki A. via Trento 10, Nadel Isidoro, via Fabio Filzi 10, Tindel Katan, via Valdirivo 11.

Eksport pomarańcz i cytryn z Triestu do Polski w ciągu ostatnich czterech lat przedstawiał się następująco:

1929.....	64,342 q.
1930.....	83,781 ,,
1931.....	110,508 ,,
1932.....	10,741 ,,

Po wprowadzeniu wspomnianych powyżej ceł preferencyjnych handel pomarańczami i cytrynami, jak wskazują cyfry statystyczne, ustał niemal zupełnie i odbywa się obecnie bezpośrednio pomiędzy Sycylią a portami polskimi, względnie w wypadku transportów pośpiesznych częściowo drogą kolejową Sycylja-Kopenhaga a stamtąd drogą morską do Gdyni lub Gdańska.

Drugim ważnym towarem w eksporcie Triestu do Polski jest bawełna surowa. Jest to bawełna egipska, która przez Triest przechodzi tranzytem. Konjunktury tego handlu, wobec dążenia Polski do zaopatrywania się w bawełnę bezpośrednio w krajach produkcji oraz stworzenia bazy bawełnianej w Gdyni, nie przedstawiają się pomyślnie. Wskazują na to także i podane poniżej cyfry statystyczne:

1929.....	49,688 q.
1930.....	48,084 ,,
1931.....	33,139 ,,
1932.....	26,988 ,,

A.60/85

38

- 32 -

Tytoń surowy odgrywał do niedawna również poważną rolę w eksporcie Triestu do Polski. W Trieście bowiem następował co roku dwukrotnie odbiór całej ilości tytoniu, przeznaczonego dla Polskiego Monopolu Tytoniowego. Tytoń ten, sortowany, kontrolowany i ładowany pod dozorem specjalnych delegatów Polskiego Monopolu Tytoniowego normalnie był dalej z Triestu wysyłany drogą kolejową. W ostatnich dwóch latach wszakże część transportu t.zw. zimowego zabierał z Triestu do Gdyni statek tow. Żegluga Polska "Wisła"; na przyszłość zaś gros ładunków ma być przeniesione z Triestu do Brindisi, skąd mają one być dalej transportowane drogą morską do Polski. Statystyka eksportu tytoniu z Triestu do Polski przedstawia się następująco:

1929 .....	52,916 q.
1930 .....	51,424 ,,
1931 .....	33,833 ,,
1932 .....	15,778 ,,

Obok wspomnianych trzech artykułów znaczniejsze cyfry w eksporcie Triestu do Polski wykazują cała grupa owoców tak świeżych jak i suszonych oraz warzyw. W pierwszym rzędzie dotyczy to w grupie owoców rodzynek, których statystyka eksportu do Polski przedstawia się następująco:

1929 .....	5,218 q.
1930 .....	6,039 ,,
1931 .....	9,756 ,,
1932 .....	7,341 ,,

Obok tego wysyłane są mniejsze ilości fig, migdałów, orzechów włoskich i laskowych, daktyli i t.p. Zaznaczyć należy, że nie wszystkie te artykuły są pochodzenia włoskiego

A.60/85

39

- 33 -

i pochodząc z Turcji lub Grecji sprzedawane są tylko do Polski za pośrednictwem firm triesteńskich, z których kilka posiada duże magazyny, zaopatrując we wspomniane artykuły całą Europę Środkową.

Z warzyw najważniejszą rolę w eksporcie do Polski odgrywają cebula i czosnek, jak to wynika z dość poważnych cyfr statystycznych:

1929 .....	19,499 q.
1930 .....	4,236 ,,
1931 .....	22,007 ,,
1932 .....	3,112 ,,

Ryż surowy, stanowiący do niedawna, jak już wspomniano na początku tego rozdziału, jeden z głównych składników eksportu triesteńskiego do Polski, zniknął niemal zupełnie ze statystyki obrotów polsko-triesteńskich, jest bowiem obecnie zakupowany przez Polskę bezpośrednio w krajach produkcji i stamtąd drogą morską dostarczany wprost do Gdyni. Zanik obrotów Triestu z Polską w tym zakresie obrazuje poniższa tabela:

1929 .....	24,583 q.
1930 .....	--
1931 .....	--
1932 .....	--

Ryż kuszezony nigdy nie przedstawiał statystyce eksportu z Triestu do Polski większej pozycji, jak to widzieć z poniższej statystyki:

1929 .....	1,351 q.
1930 .....	1,611 ,,
1931 .....	450 ,,
1932 .....	100 ,,



A. 60/85

40

- 34 -

Z powyższego omówienia widać, że ogółem import Triestu do Polski jest stosunkowo nieznaczny oraz że nie przedstawia wielkich możliwości rozwoju, tak że w rezultacie, przynajmniej w latach najbliższych dodatnie saldo obrotów polsko-triesteńskich nie powinno być zagrożone, przeciwnie, należałoby spodziewać się jego wzrostu w miarę bardziej szczegółowego opracowywania przez eksport polski basenu Morza Śródziemnego i Dalekiego Wschodu, ku czemu pomocne mogłyby być dogodne warunki komunikacyjne, transportowe i przedładunkowe portu triesteńskiego.

Stanisław Dygat

Konsul R.P.