

PRZEMYSŁ RYBNY W GDYNI A TARYFY KOLEJOWE

(mer.). Poniższe informacje otrzymujemy od fabrykantów ryb wędzonych w Gdyni:

Powstały niedawno na wybrzeżu polskim przemysł ryb wędzonych w Gdyni natrafia obecnie na trudności. Do jednej z nich zaliczyć należy przedewszystkiem niewłaściwą politykę taryfową, stosowaną do wywozu w głąb kraju ryb wędzonych i świeżych, która w krótkim czasie wywołać może zahamowanie rozwoju przemysłu rybnego Gdyni. Ministerstwo Komunikacji rozp. z Nr. „Dziennika Taryf” 32 z ważnością od 1 maja r. ub. wydało naskutek ingerencji Wydziału Morskiego przy Min. P. i H. taryfę wyjątkową P. C. 3 na przewóz świeżych śledzi i szprot z portów. Taryfa ta, jak później przykładowo wyjaśnimy, krzywdzi niepomiernie przemysł rybny na polskim wybrzeżu. Tak więc wedle powyższej taryfy wyjątkowej stawka za przewoźne wynosi od 100 kg. świeżego śledzia lub szprota z Gdyni np. do Królewskiej Huty 2,84 zł., zwykła zaś taryfa od 100 kg. wędzonego śledzia lub szprota tej samej odległości wynosi 7,33 zł., czyli rozpiętość w przewoźnym na niekorzyść producenta rybnego na Pomorzu wynosi poważną bo prawie 150 proc. różnicę. Nie należy zapominać, iż taryfa P. C. 3 liczy się za 100 kg. czystej wagi świeżego śledzia lub szprota, gdy taryfa za przewóz wędzonych śledzi i szprotów liczy się za 100 kg. brutto śledzi i szprota wędzonego, a więc łącznie z opakowaniem skrzynkowym, czyli, że przy transporcie np. wagonu o wadze 10,000 kg. ryb wędzonych płacimy minimum 15—20 proc. za skrzynię, a więc idzie 800 kg. netto ryby wędzonej i 200 kg. tary za opakowanie skrzynkowe. W takim stanie rzeczy stosunek proporcjonalny między taryfą wyjątkową za przewóz świeżego śledzia i szprota a taryfą za przewóz wędzonego śledzia i szprota jest jeszcze bardziej niekorzystny i napewno wynosi nie 150 proc., jak wykazaliśmy poprzednio, tylko 200 proc. Przy takiej premii dla producenta rybnego, produkującego wewnątrz kraju, w promieniu 500

—600 km. od wybrzeża opłaca się pracować, podczas gdy dzięki tej wyjątkowej taryfie wytwarza się taki paradoks, że producenci, mający świeży surowiec z pierwszej ręki, bo od rybaka z portu nie mogą pracować taniej. O ile taryfa dla przewozu ryb świeżych nie zostanie podwyższona wzgl., o ile taryfa dla przewozu śledzia i szprota wędzonego nie będzie zniżona do poziomu taryfy P. C. 3, nie wypadnie nic innego, jak zamknąć wędzarnie na pobrzeżu, a przenieść je do Płidówki, albo innego Płikutkowa, jako tańszych miejsc produkcji, dzięki obowiązującej taryfie P. C. 3. Należy tu postawić pytanie: po co było przez kilkanaście lat forsować rozwój przemysłu rybnego na pobrzeżu, skoro obecnie za jednym zamachem przemysł ten z miejsca się utraci. Zwrócić należy jeszcze uwagę odnośnych czynników, jako to Wydziału Morskiego, jako rzeczownika rybactwa i przemysłu morskiego, że zniszczyć placówki przemysłowe można bardzo łatwo ale odbudować je z powrotem będzie znacznie ciężiej i może za późno.

BERGENSKE

REGULARNA KOMUNIKACJA
OKRĘTOWA

BERGENSKE — STAVANGER- SKE OESTERSJOLINJEN

Z Gdańska — Gdyni do Lubeki
Gothenburg, Stavanger, Bergen i
Trondheim.

s. s. URSA ład. w Gdańsku 13/2 —
Gdyni 14/2

s. s. „Jaederen” ład. w Gdańsku
24/2 Gdynia 27/2

FRED. OLSEN & CO.

z Gdańska/Gdyni do Oslo

s. s. „Akershus” ład. w Gdańsku
20 — 23/2 Gdyni 24/2

s. s. „Akerhus” ładuje w Gdańsku
6 — 9/3 — Gdyni 10/3

O. B. D. P.