

RAPORTY GOSPODARCZE
PLACÓWEK ZAGRANICZNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

1926 r.

Nr. 4

BELGJA
W ROKU 1925

(RAPORT GOSPODARCZY WICEKONSULA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W BRUKSELI — J. ADAMA ZA ROK 1925)
UZUPEŁNIONY DZIAŁEM MORSKIM, OPRACOWANYM PRZEZ
KONSULA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W ANTWERPJI
K. DOWNAROWICZA.



NAKŁADEM TYGODNIKA

PRZEMYSŁ I HANDEL

WARSZAWA, ELEKTORALNA 2

1927

~~10463~~ 4.
III

X-39367
~~10463~~ III

Nr. 4.

58 11 1926.

SPIS RZECZY:

	str.
Wstęp	3
Rolnictwo	6
Górnictwo i przemysł	9
Górnictwo węglowe	9
Przemysł metalowy	11
Przemysł szklany	15
Przemysł tkacki	15
Przemysł chemiczny	16
Handel	17
Handel zagraniczny Belgii	17
Polityka handlowa Belgii	20
Stosunki handlowe polsko-belgijskie	22
Finanse	24
Finanse publiczne	24
Finanse prywatne	25
Kapitały belgijskie, umieszczone za granicą	29
Transport i komunikacja	31
Koleje żelazne	31
Żegluga	33
Rynek pracy i koszty utrzymania	46
Załącznik I. Budżet państwowy na rok 1926	48
Budżet zwyczajny	49
Budżet nadzwyczajny	52
Budżet reparacyjny	53
Budżet autonomiczny przedsiębiorstw państwowych	53
Załącznik II. Długi państwowe Belgii	55
Załącznik III. Handel zagraniczny Belgii	56
Załącznik IV. Przywóz z Belgii do Polski w 1925 r.	57
Załącznik V. Wywóz z Polski do Belgii w 1925 r.	57
Źródła	58



1,50

WSTĘP

Życie gospodarcze Belgji po wojnie zaczęło się pod znakiem odbudowy. Kraj, który politycznie wyszedł zwycięsko z wojny, znalazł się w obliczu ruin swoich warsztatów pracy.

Bilans gospodarczy Belgji bezpośrednio po zawarciu zawieszenia broni przedstawiał się rozpaczliwie. Przemysł był całkowicie unieruchomiony. Świadczy o tem fakt, że w 1918 r. było utrzymywanych przez społeczeństwo i Rząd belgijski 2,634.840 osób bezrobotnych (ludność Belgji w tym czasie — 7¹/₄ miljn.). Straty w wywiezionych maszynach, surowcach, oraz straty, wynikające ze zniszczeń i uszkodzeń dóbr materialnych, oceniano na 31 miljard franków. Straty osobowe oceniano na 3 miljard frank., a ściągnięte przez okupantów kontrybucje wyniosły 3 miljard franków; oprócz tego Rząd belgijski zmuszony był do wykupna 6 miljard marek niemieckich, kursujących w Belgji, co wyniosło około 7¹/₂ miljard fr. belg.

Liczna klientela handlowa Belgji zmuszona była z racji wojny do szukania innych dostawców — była więc dla handlu belgijskiego stracona.

W tak ciężkiej sytuacji w 1918 r. przystąpiono do rekonstrukcji kraju. Zaczęto odbudowę przemysłu. Miały do tego być użyte odszkodowania niemieckie, które wpływały dość opornie. Wobec tego Rząd belgijski zaczął wypłacać awanse na rachunek owych przypuszczanych odszkodowań. Wypłacano całkowite odszkodowania rzeczowe i personalne, wnosząc to wszystko na rachunek „budgets recouvrables”. Skutkiem tych środków przemysł zaczął się odradzać. Należy dodać, że zyskał on nawet na tem, gdyż zamiast zniszczonych starych maszyn i urządzeń sprowadzano nowe, stojące na poziomie nowoczesnej techniki. W ślad za przemysłem poszedł handel i rolnictwo, które przy wydatnej pomocy Państwa doprowadziło swą produkcję do poziomu przedwojennego. Kupcy belgijscy, nie zaniebując przedwojennych rynków zbytu, skierowali swą ekspansję na nowe, nieznane jeszcze rynki. Wzmógł się znakomicie eksport do Ameryki Południowej i na Daleki Wschód.

Liczba bezrobotnych spadała w sposób imponujący. W 1921 r. obciążało budżet Państwa już tylko około 140.000 bezrobotnych. W latach następnych cyfra ta wciąż spadała, tak że w 1924 r. Belgja mogła być zaliczoną do tych krajów, które nie mają bezrobocia wcale; liczba bezrobotnych wynosiła zaledwie kilka tysięcy osób. Przemysł belgijski nie tylko potrafił odbudować przedwojenne warsztaty pracy — swój potężny przemysł węglowy, metalowy, konstrukcyjny, włókienny, szklany i t. d., lecz zdobył się nawet na stworzenie nowych gałęzi produkcji, jak np. niektóre działy przemysłu mechanicznego i przemysł chemiczny. W odrodzeniu przemysłu dało się zauważyć kilka etapów bardzo charakterystycznych: okres czasu od 1919 do 1924 r. może być podzielony na trzy wyraźne fazy.

Pierwsza zaczęła się w 1919 r. i trwała prawie do końca 1920 r. Był to okres odbudowy i wysiłków do podźwignięcia na poziom możliwie wysoki produkcji krajowej. Daje się zauważyć ożywienie w przemyśle, zakupy surowców się zwiększyły, sprzedaż produktów doszła w niektórych gałęziach produkcji do stosunkowo wysokich cyfr. Eksport belgijski wzrasta znacznie, co było dowodem zwycięskiej konkurencji producenta belgijskiego na rynkach światowych.

Druga faza zaczęła się w końcu 1920 r. i trwała do końca 1922 r. Był to okres depresji, zmniejszenia produkcji, zmniejszenia eksportu i wzrostu bezrobocia. Był to okres ogólnego kryzysu w Europie, kiedy to przemysł, pracujący po wojnie w tempie gorączkowym, wytworzył nadprodukcję, która szczególnie silnie zaznaczyła się w krajach o stosunkowo małej konsumpcji wewnętrznej.

Jednakże w pierwszych miesiącach 1923 r. zaczęło się ponowne ożywienie w przemyśle. Zaczęła się trzecia faza rozwoju belgijskiego przemysłu, która trwała mniej więcej do listopada 1924 r. W tym czasie Belgia zaczęła zbierać owoce swoich powojennych wysiłków i poświęceń. Przemysł belgijski zaczął energiczną akcję ku zmniejszeniu kosztów produkcji, i stanowcze posunięcia w tej kwestji w dużym stopniu wpłynęły na złagodzenie kryzysu w 1925 r.

W ten sposób ku końcowi 1924 r. Belgia miała odbudowany i sprawnie funkcjonujący przemysł, rozwinięty do poziomu przedwojennego handel zagraniczny i zredukowane bezrobocie. Dla kraju, który utrzymuje się z eksportu, którego przemysł pracuje w lwiej części dla konsumentów obcych — było to postępowaniem bardzo poważnym. Uzdrawiono najważniejszą dziedzinę Belgji i jej gospodarki prywatnej.

Wysiłek ten kosztował jednak dużo. Na przeprowadzenie sanacji gospodarki krajowej wydawał subwencje Rząd belgijski, mając nadzieję pokrycia wydatków ze źródeł niemieckich. Tymczasem w dn. 30 czerwca 1924 r. wydatki państwa belgijskiego na rachunek tych odszkodowań wyniosły 20.719 milj. fr. belg., suma zaś dokonanych świadczeń niemieckich wyniosła do tego czasu około 7 milj. fr. Różnicę, wynoszącą około 14 milj. fr., musiało zapłacić społeczeństwo. Płacił więc podatnik belgijski coraz to większe sumy danin publicznych. Dochody Skarbu Państwa z tego tytułu wzrastały z roku na rok b. znacznie. Jednocześnie płaciło społeczeństwo belgijskie ten największy podatek, który był spowodowany inflacją pieniężną, Państwo zaś musiało pokrywać deficyty budżetowe drogą nowych emisji bankrotów. Spadek franka belgijskiego trwał w ciągu całego okresu od czasu zawieszenia broni, obniżając się do wartości 25 centymów fr. złotego.

Mimo, iż deprecjacja franka miała momenty dogodne dla eksportu belgijskiego, ciągle zmiany kursu i wynikająca stąd niepewność stosunków, stanowiły poważną przeszkodę dla normalnego rozwoju gospodarczego Belgji. To też w ostatnich latach zwrócono na tę okoliczność szczególną uwagę i Minister Skarbu Theunis przeprowadził szereg środków zaradczych. Usiłowania jego uwieńczone zostały pomyślnymi wynikami w końcu 1924 r., kiedy to osiągnięto równowagę budżetu zwyczajnego na 1925 r., zmniejszając jednocześnie sumy budżetów nadzwyczajnych do możliwego minimum. Dzięki ograniczeniu emisji pieniężnej ustały wahania franka belg., który zatrzymał się na kursie \$ 1 = 20 fr. belg.

Przeprowadzenie tej pierwszej części reformy finansów pociągnęło za sobą szereg nowych podatków. W 1924 r. podatnik belgijski płacił po prze-

liczeniu na franki złote $2\frac{1}{2}$ raza więcej, niż w 1913 r. Tem niemniej fakt stabilizowania franka wywarł pomyślne dla Belgów skutki jeszcze w 1924 r. Zaufanie do waluty belgijskiej wzrosło, zaciągnięto bowiem na dogodnych warunkach pożyczkę \$ 50 miljn. w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Na 31 grudnia 1924 r. zreasumowane aktywa Belgji przedstawiały się, jak następuje:

1) przemysł, handel i rolnictwo zostały odbudowane; 2) osiągnięto sanację finansową w jej pierwszym stadium: względnej równowagi budżetowej i stabilizacji franka; 3) wzrosło zaufanie wierzcicieli zagranicznych. Pasywa natomiast były następujące: 1) zwiększenie danin publicznych; 2) zwiększenie zadłużenia państwa z tytułu kosztów odbudowy.

Jest to bilans, z którego widać, że jego strona pasywna jest obciążona wydatkami produkcyjnymi w pełnem znaczeniu tego słowa. Jest to bilans bardzo pomyślny, jeśli wziąć pod uwagę stan z 1913 r. oraz uwzględnić krótki okres sześciu lat, w ciągu których dokonano odbudowy Belgji.

Rok 1925 był rokiem kompletnego rozkwitu Belgji; przemysł krajowy zwiększył naogół produkcję w stosunku do produkcji 1913 r. Europejski kryzys rynków zbytu stosunkowo słabo dotknął gałęzie belgijskiego przemysłu eksportowego. Ogólna cyfra eksportu przewyższyła cyfry z lat 1913 i 1924, a to dzięki zwiększonemu wywozowi surowców i produktów rolniczych, co zostało spowodowane pomyślnym urodzajem 1925 r. Dla kraju, który opiera egzystencję i dobrobyt swej ludności na eksporcie wytworów pracy tejże ludności, pomyślna konjunktura w handlu eksportowym stanowi podstawę życia gospodarczego. W Belgji w 1925 r. konjunktura ta istniała i deficyt bilansu handlowego był proporcjonalnie znacznie mniejszy, niż w 1913 r. Pozwoliło to niektórym spośród znanych ekonomistów krajowych dowodzić, że bilans płatniczy w Belgji dał w 1925 r. nadwyżkę, jednakże kwestja ta pozostaje sporną.

Niespornym natomiast pozostawał fakt pomyślności ekonomicznej rolnictwa, górnictwa, przemysłu i finansów prywatnych, aczkolwiek nie brakło lekkich objawów kryzysu w postaci zmniejszenia się dochodowości kopalń węgla i niektórych gałęzi przemysłu, oraz braku kapitałów prywatnych. Kryzys ten jednak w 1925 r. nie uwidocznił się poważnie. Pewne objawy stagnacji przypisywano naogół deflacyjnym tendencjom polityki finansowej Rządu, który stabilizował we wrześniu i październiku kurs franka i zdążył do przeprowadzenia reformy finansowej.

Przy porównaniu statystyk należy wziąć pod uwagę ustawiczne zmniejszenie się wartości franka belg. (patrz rozdział: Finanse prywatne).

ROLNICTWO

Belgia, posiadająca 7'6 miljn. ludności na 3 miljn. hektarów swego terytorjum (razem z Eupen i Malmédy), a więc 253 osoby na 1 km². — należy do grupy tych krajów europejskich, które zmuszone są importować poważne ilości produktów rolniczych dla konsumpcji wewnętrznej; dążeniem Rządu i sfer gospodarczych kraju jest możliwe zmniejszenie tej zależności od obcych rynków żywnościowych drogą rozwoju rolnictwa krajowego. Wobec szczupłości terenów skierowano wysiłki ku zwiększeniu wydajności zbiorów oraz ku zużytkowaniu gleby nawet najmniej dogodnej do uprawy. W tym celu zorganizowano szeroką propagandę rolniczą oraz udoskonalono nauczanie fachowe. Dorocznie organizowane wystawy i targi rolnicze pozwalają na spopularyzowanie udoskonaleń w rolnictwie, jak np. użytkowanie nawozów sztucznych oraz wyborowych nasion. Dla kultury tych ostatnich istnieją stacje dcświadczałne w całym kraju, zaś największa z nich, w Gembloux, posiada sławę międzynarodową. Prócz tego, Rząd wypłaca rolnikom subsydja w kwotach od 200 do 600 fr. od hektara za wzięcie pod uprawę nieużytków. To też ilcść tych cstatnich (przeważnie w Campine) zmniejsza się z roku na rok, wynosząc obecnie zaledwie około 100.000 hektarów. Ciągłe postępujący rozwój środków komunikacyjnych (kolei, kolejek podjazdowych) przyczynia się znacznie do podniesienia wartości gruntów i powoduje intensywną uprawę roli nawet w dotychczas względnie zacofanej Campine'ie (północno-wschodnia Belgja). Obecne zbiory belgijskie przewyższają pod względem wydajności francuskie, niemieckie, angielskie, w niektórych kulturach holenderskie, a ustępują tylko duńskim. W roku 1925 z 1 ha zebrano pszenicy 26'68 q, żyta — 23'84 q, jęczmienia (ozimego) — 29'41 q, cwsa — 23'32 q, lnu (siemienia) — 5'30 q, chmielu — 19'92 q, buraków cukrowych — 300'35 q, buraków pastewnych — 635'30 q, kartofli — 193'80 q.

Inicjatywa prywatna idzie po linii kooperacji rolniczej i największe stowarzyszenie spółdzielcze „Bcerenbond“ liczy ckoło 100.000 członków, reprezentujących każdy jedną rodzinę rolnika. Ogólna przestrzeń, zajęta w 1925 r. pod uprawę, wyniosła 1,950.000 ha. Pod względem rodzaju uprawianych kultur podzieliła się ta przestrzeń, jak następuje:

	ha	% %
Zboża.	696 543	38'87
Jarzyny ziarniste. . .	20.237	1'13
Rośliny przemysłowe .	107.798	6'01
Okopowe.	242.378	13'51
Pasza	726 249	40'48
Razem:	1,764.205	100'00
Inne	156.021	
Ogółem:	1,950.226	

Jak wspomnianem zostało wyżej, ze swych 1'95 miljn. ha roli Belgja nie może wyżywić swej ludności. Deficyt w poszczególnych rodzajach zbóż dochodzi do 75% (pszenica), jednakże dzięki wysokiej wydajności zbiorów ogólny deficyt sięga 30%, co jest stosunkowo niewiele. Poniżej podane są cyfry, dotyczące produkcji, konsumpcji i importu poszczególnych gatunków.

Pszenicy (1-go gatunku) zebrano w 1925 r. 3.940 tys. q, a więc o 400 tys. q więcej, niż w 1924 r. Importowano 11.538 tys. q. Głównymi dostawcami były: Argentyna, Stany Zjednoczone A. P. i Kanada. Z Polski importowano 56 tys. q. Konsumpcja ogólna w ilości 15.100 tys. q nosiła charakter przeważnie konsumpcji w postaci chleba.

Żyta zebrano w 1925 r. 5.513 tys. q, a więc o 260 tys. q więcej, niż w 1924 r. Import wyniósł 255 tys. q, głównie z Polski, Stanów Zjednoczonych A. P. i Argentyny. Konsumpcja ogólna w ilości 5.600 q była przeznaczona w przeważającej mierze dla celów hodowlanych i rolniczo-przemysłowych.

Jęczmień (ozimy). Zbiory wyniosły w 1925 r. 836 tys. q, a więc o 23 tys. q więcej, niż w 1924 r. Importowano, głównie ze Stanów Zjednoczonych A. P., Rumunii, Francji, Kanady i Argentyny, 2.776 tys. q. Konsumpcja ogólna wyniosła 3.560 tys. q; gros zużyło piwowarstwo, która to produkcja jest szeroko rozpowszechniona w Belgji.

Owsa zebrano w 1925 r. 6.169 tys. q, a więc 250 tys. q mniej, niż w 1924 r., a to wskutek zmniejszenia się tak ogólnej przestrzeni zasiewu, jak i wydajności z 1 ha. Importowano 1.363 tys. q (ze Stanów Zjedn. A. P., Argentyny i Kanady). Z ogólnej ilości 7.000 tys. q największe ilości przeznaczone zostały na hodowlę.

Ceny powyższych gatunków zbóż, notowane w Antwerpii, były następujące (we fr. belg. za 1 q):

	<i>Pszenica</i>	<i>Żyto</i>	<i>Jęczmień ozimy</i>	<i>Owies</i>
1913 r. przeciętna	20'17	16'23	17'19	19'59
Luty 1925 r.	120'00	119'00	104'00	105'00
Grudzień 1925 r.	125'00	90'00	87'00	94'00

Len (siemień). Zebrano w 1925 r. 124 tys. q, a więc o 6 tys. q więcej, niż w 1924 r. Importowano siemienia lnianego 790 tys. q (głównie z Argentyny). Ogólna ilość rozporządzalnego zapasu w ilości 914 tys. q została częściowo przeznaczona dla celów przemysłowych (843 tys. q), zaś częściowo była reeksportowana (71 tys. q). Ceny lnu w Antwerpii w grudniu 1925 r. były następujące (w £ za tonę):

30/XI — 5/XII	18/7/6 — 18/12/6
7/XII — 12/XII	18/5/- — 18/12/6
14/XII — 19/XII	17/12/6 — 18/7/6
21/XII — 26/XII	17/10

Len tkacki (surowy, trzepany, czesany, pakuły). Zbiory 1925 r. dały 233 tys. q, a więc o 70 tys. q więcej, niż w 1924 r. Importowano 1.819 tys. q, które były zużytkowane przeważnie przez przemysł krajowy (Gandawa, Verviers). Nieznaczna część reeksportowano. Głównymi dostawcami zagranicznymi są Francja, Holandia, Łotwa, Z. S. R. R. i Estonja.

Chmielu zebrano w 1925 r. 4 tys. q, a więc o 0'6 tys. q więcej, niż w 1924 r. Importowano 24'4 tys. q, głównie ze Stanów Zjednoczonych A. P., Francji i Niemiec. Ogólna ilość 30 tys. q została zużyta przez przemysł browarniany.

Buraki cukrowe i cukier. Zebrano w 1925 r.—21.676 tys. q, a więc o 3.230 tys. q mniej, niż w 1924 r. Na zmniejszenie wpłynęły: zmniejszenie obszaru plantacji i zmniejszenie wydajności z ha. W 1925 r. plantowano 72'2 tys. ha, wobec 81'1 w 1924 r. Na 1926 r. przewidywana jest dalsza redukcja plantacji o 15% — czyli do około 62 tys. ha. Jest to spowodowane międzynarodowym kryzysem rynków zbytu cukru. Belgja spożywa rocznie około 200 tys. ton cukru, czyli 26 kg. na głowę ludności. Produkcja krajowa zaspakaja potrzeby wewnętrzne, zaś nadwyżka jest eksportowana w 1925 r. do Anglii, Z. S. R. R., Szwajcarji, Mezopotamji.

Buraki pastewne. Zbiory w 1925 r. osiągnęły cyfrę 48.036 tys. q, a więc o przeszło 2.000 tys. q więcej, niż w 1924 r. Cała produkcja idzie na cele hodowlane.

Kartofle. Zbiory ziemniaków dały w 1925 r. 31.009 tys. q, przewyższając zbiory 1924 r. o 2.500 tys. q. Cała produkcja jest spożywana [wewnątrz kraju. Pewna ilość sadzonek kartoflanych jest przywożona z Polski i Holandji, a to ze względu na to, że gleba belgijska powoduje degenerację ziemniaka.

— Prócz powyższych artykułów, w Luksemburgu istnieją liczne winnice, zaś w całym kraju szeroko rozpowszechniona jest produkcja warzyw i ogrodowizn. Produkty te są wywożone przeważnie do Anglii.

Jak widać z powyżej podanych cyfr, gospodarka rolnicza Belgji, aczkolwiek prowadzona w sposób wysoce udoskonalony i stanowiący w całokształcie typ kultury ogrodowej, nie może dać krajowi całości niezbędnych środków żywnościowych. Pszenica, żyto, jęczmień, owies, len, siemę lniane i chmiel są importowane w większych lub mniejszych ilościach. Prócz tego, ze względu na właściwości gleby, szereg nasion żyta, buraków cukrowych i pastewnych, wreszcie sadzonki kartoflane musi być również sprowadzany z zagranicy. Wobec tego, że Polska eksportuje produkty rolnicze, rynek belgijski winien zainteresować jej sfery gospodarcze. O ile chodzi o pszenicę, przywożoną w największych ilościach, to Belgja ma dostawców stałych, z którymi konkurencja Polski, tak ze względu na gatunki towaru, jak i na brak w Polsce masowego eksportu pszenicy, byłaby utrudniona. Jednakże polskie żyto, jęczmień, chmiel, len i siemę lniane oraz kartofle mogą konkurować pod względem jakości z produktami innych krajów. Ilościowo produkcja polska tych artykułów już w dobie obecnej pozwala na masowy wywóz, zaś przy racjonalnem postawieniu kultury rolniczej Polski, eksport może zwiększyć się kilkakrotnie. Na przeszkodzie do ożywienia handlu ziemiopłodami Polski z Belgją stoi także do pewnego stopnia brak znajomości rynków polskich ze strony Belgów, oraz brak organizacji eksportu ze strony producentów polskich. W pierwszej kwestji duży postęp spowodowała wystawa rolnicza w Brukseli, oraz VII Targi Międzynarodowe w Brukseli w 1926 r., na których ekspozycje rolnictwa polskiego wzbudziły poważne zainteresowanie. Poczynania w kwestji drugiej należą do kupiectwa polskiego. Trzeba dodać, że żyto, kartofle, sadzonki kartoflane i nasiona buraków są już w dość znacznych ilościach importowane z Polski, a inicjatywa tych stosunków handlowych wyszła ze strony importerów belgijskich.

Hodowla koni, krów, nierogacizny, królików i wszelkiego ptactwa, prowadzą gospodarstwa rolnicze Belgji na względnie szeroką skalę, natomiast hodowla owiec zajmuje podrzędne miejsce.

Hodowla koni należy do tradycyjnych w Belgji gałęzi hodowlanych. Konie ciężkie pociągowe rasy Brabanckiej (Brabançons) mają chętnych nabywców na wszystkich rynkach zagranicznych. Również znane są Ardeny. W 1925 r. Belgja posiadała 250.024 konie, w tem 100.721 źrebaków do 3 lat. Eksportowano w ciągu 1925 r. 28.248 sztuk, przeważnie do Francji, Niemiec i Holandji. Jednakże Belgja jest zmuszona importować pewne ilości lekkich koni, głównie na potrzeby wojska. W 1925 r. importowano 13.694 konie, przeważnie z Anglii, Holandji, Irlandji, Niemiec i Polski.

Hodowla krów jest przeznaczona niemal wyłącznie dla potrzeb wewnętrznych gospodarstw mlecznych i spożycia mięsa. Pośród gatunków przeważają czarno-białe holenderskie oraz krajowe. W 1925 r. Belgja posiadała ogółem 1,654.767 sztuk, w tem 696.278 poniżej lat 2. Eksport w ilości 2.479 sztuk skierowany był przeważnie do Francji i Holandji; import, w ilości 12.095 sztuk, pochodził z Holandji i Stanów Zjedn. A. P.

Świń posiadała Belgja w 1925 r. około 1,150.000 sztuk.

O ile chodzi o hodowlę nierogacizny, królików i ptactwa, to daje się odczuć brak dokładnych danych produkcji, można jednak sądzić po jej wynikach. Otóż wieprzowina jest do Belgji importowana, podczas gdy króliki i jaja kurze są eksportowane, jednakże tak import mięsa, jak i eksport królików i jaj są stcsunkowo nieznaczne. To samo daje się powiedzieć o produkcji mlecznej; Belgja importuje pewne ilości serów holenderskich i szwajcarskich, wywozi natomiast do sąsiednich departamentów Francji oraz do Holandji i Niemiec masło i mleko.

Polska może dostarczać Belgji cenione na jej rynkach lekkie polskie konie oraz bydło na ubój. Belgja należy do krajów, spożywających poważne ilości mięsa; na głowę ludności wypada przeszło 40 kg. mięsa rocznie, w tem przeciętnie $\frac{1}{3}$ pochodzi z importu. W ilościach importowanych 30% stanowią mięso mrcznc, sprowadzane przeważnie z Ameryki Południowej i Australji. Mięsa świeżego dostarczają kraje europejskie.

GÓRNICTWO I PRZEMYSŁ

Górnictwo węglowe

Zagłębia węglowe Belgji dzielą się na grupę południową (Mons, Centre, Charleroi, Namur, Liège) i północną (Campine). Pierwsza dostarcza węgla chudego i daje przeszło 92% całej produkcji węglowej Belgji, druga dostarcza węgla koksującego, zawierającego do 40% substancji tłustych.

Zagłębia południowe są położone w sąsiedztwie rzeki Mozy i połączone siecią kanałów z centrami przemysłu belgijskiego, jak również z systemem Renu oraz portami belgijskimi, holenderskimi i francuskimi. W Campine rozbudowują się obecnie koleje i kanały. Jest to zagłębie, którego eksploatacja rozpoczęła się stcsunkowo niedawno i które zapewnia Belgji na długie lata rezerwy węglowe. Eksploatacja Campine'y postępuje wciąż naprzód, szczególnie ze względu na stopniowe wyczerpywanie się zagłębi południowych. Pokłady węglowe w Belgji są naogół biedne i mają przeciętnie 0'70 m. grubości (od 0'30—1'20 m.). Stąd też dla zmniejszenia kosztów eksploatacji nie wprowadzono najnowszych udoskonaleń technicznych; urządzenia eksploatacyjne górnośląskie są lepsze od belgijskich.

Z tego też względu i wydajność pracy robotnika w Belgji jest niższą od wydajności pracy robotniczej w Niemczech lub Polsce. Ilość węgla, wydobytego dziennie przez jednego robotnika, wynosiła:

	Górny Śląsk		Dąbrowa		Belgia	
	kg	%	kg	%	kg	%
1913 r.	1.144	100·0	980	100	528	100·0
1920 „	590	50·4	530	54	466	88·3
1923 „	590	50·4	—	—	477	90·4
1924 „	816	71·3	—	—	465	88·1

Na słabą stosunkowo wydajność pracy robotnika belgijskiego wpływa również i ta okoliczność, że w południowej grupie terenów węglowych praca odbywa się na znacznej głębokości, często ponad 900 m., co komplikuje i utrudnia eksploatację.

Produkcję węgla w 1924 r. znamionuje poważny postęp w stosunku do okresu powojennego: dosięgła ona cyfr z przed wojny. Zwiększona znacznie w 1924 r. ilość robotników, zatrudnionych przy eksploatacji węgla wobec jednakowej mniej więcej ilości węgla wydobytego w latach 1913 i 1924, potwierdza wskazaną zmniejszoną wydajność pracy górnika belgijskiego. Produkcja węgla wynosiła:

	Ton	Robotników
1913 r.	22.842.000	145.000
1918 „	13.892.000	110.000
1924 „	22.917.000	170.000

Produkcja ta nie zaspakaja jednak całkowicie konsumpcji. Przed wojną wydobywano przeciętnie rocznie 21 miljn. ton, z czego eksportowano około 5 miljn. ton (do Francji, Szwajcarii, Luksemburga), natomiast importowano około 9 miljn. ton (z Niemiec i Anglii) dla zaspokojenia konsumpcji, którą określić można cyfrą 25 miljn. ton.

Rok 1925 był dla belgijskiej produkcji węglowej rokiem stosunkowo mniejszegożywienia wobec wyjątkowo pomyślnych lat poprzednich (1923 i 1924 r.).

Lekkie objawy kryzysu były analogiczne do objawów na rynku międzynarodowym: nadprodukcja wobec zmniejszonej konsumpcji. W wyniku tych zjawisk na zwałach było przeciętnie 1,600.000 ton, jednakże produkcja utrzymała się mniej więcej na poziomie 1924 r. Dowodzą tego następujące cyfry (przeciętne miesięczne w tys. ton):

Produkcja Ilość dni pracy			Produkcja Ilość dni pracy		
1924 r.	1.946	24	Lipiec 1925 r.	1.899	25
Styczeń 1925 r.	2.125	25	Sierpień 1925 „	1.845	24
Luty 1925 „	1.896	22	Wrzesień 1925 „	1.914	25
Marzec 1925 „	2.030	25	Październik 1925 „	2.054	26
Kwiecień 1925 „	1.920	24	Listopad 1925 „	1.878	24
Maj 1925 „	1.835	24	Grudzień 1925 „	1.937	24
Czerwiec 1925 „	1.800	24			

Przeciętna ilość robotników wyniosła 163.017 ludzi, w ten przeszło 10% cudzoziemców. Górników polskich jest około 4.000 osób. Produkcja jednego rębacza (praca w głębi) wyniosła przy 8-godzinny dniu pracy przeciętnie 3.711 kg. dziennie, przeciętna zaś wydajność górnika dziennie — 493 kg. Górnicy wykwalifikowani pobierali od 23 do 40 fr. belg., niewykwalifikowani około 20 fr. dziennie.

O ile chodzi o konsumpcję węgla w 1925 r. razem z koksem i aglomeratami, to wzrosła ona znacznie w stosunku do konsumpcji przeciętnej

przedwojennej. Z ilości produkcji własnej, wynoszącej około 24 miljn. ton, eksportowano 4'1 miljn. tcn (przeważnie do Francji), zaś importowano 14'5 miljn. ton (przeważnie z Niemiec, Anglii i Holandji).

Konsumpcja w ilości 32 miljn. ton (mniej 1'6 miljn. ton na zwałach i mniej około 1 miljn. ton węgla niemieckiego na zwałach) znamionuje znakomite powiększenie w stosunku do norm przedwojennych¹⁾.

Należy dodać, że w 1925 r. importowano przeszło 4 miljn. ton niemieckiego węgla reparacyjnego. W ilości ogólnej importowanego do Belgji w 1925 r. węgla 2'4 miljn. tcn przypada na koks (eksport koksu wyniósł 0'85 miljn. ton) i 3'3 miljn. brykietów (eksport 0'02 miljn. ton). Węgla, przeważnie koksującego się, importowano 8'7 miljn. tcn. Polski węgiel mógłby być importowany do Belgji w gatunkach podanych wyżej. Cena węgla belgijskiego wynosiła w okresie od 21 — 26/XII 1925 r. 180 fr., koksu zaś 112'50 fr. za tonę.

Koksu wyprodukowano ogółem w 1925 r. 4'1 miljn. ton. Liczba robotników, zatrudnionych w grudniu 1925 r., wynosiła 5.254 osób, przy produkcji innych aglomeratów węgla — 1.592 osoby. Do poważniejszych wypadków w przemyśle węglowym w 1925 r. należy zaliczyć ponowne zawiązanie syndykatu koksowego, który rozpoczął działalność dn. 1 stycznia 1925 r. Czas trwania syndykatu został ustalony na 5 lat.

Przemysł metalowy

Przemysł metalowy jest jedną z najbardziej rozwiniętych gałęzi przemysłowych w Belgji. Mimo braku własnego surowca (90% rudy jest przywożone z Luksemburgu i Francji), przemysł metalowy posiada tradycyjną dobrą sławę ze względu na udoskonalone metody produkcji oraz wykwalifikowanie techniczne sił kierowniczych i robotników.

Cechą charakterystyczną belgijskiego przemysłu metalowego jest fabrykacja masowa półfabrykatów, eksportowanych w poważnych ilościach do Anglii, Indji angielskich, Niemiec, Włoch, Holandji, Stanów Zjedn. A. P., Japonji, krajów Południowej Ameryki i Francji. Fabrykaty, w szczególności wagony kolejowe (ciężkie i lekkie), tramwajowe, broń, maszyny (elektryczne, łożyskowe, do cięcia drzewa, rolnicze, dźwigi portowe, dźwigi i t. p.), są eksportowane przeważnie do Brazylii, Konga belgijskiego, Hiszpanji, Marokka, Stanów Zjedn. A. P., Afryki Wschodniej, krajów Europy Środkowej (Polski, Czechosłowacji i t. d.). Taniość kosztów produkcji, spowodowana przez deprecjację franka, ułatwia przemysłowi metalowemu ekspansję na zewnątrz. Zakłady metalurgiczne są przeważnie sytuowane w miejscowościach: Liège, Mons, Bruges, Gandawa, Tournai, — a więc bądź w sąsiedztwie kopalń węgla, bądź też w portach wewnętrznych kraju.

W produkcji żelaza i stali zajmowała przed wojną Belgja pod względem wydajności wielkich pieców (50.000 ton) trzecie miejsce na świecie, idąc po Stanach Zjednoczonych A. P. (125.000 t.) i Niemczech

¹⁾ Organ przemysłowców „Bulletin du Comité Central Industriel de Belgique” podaje cyfrę konsumpcji węgla w 1925 r. na 29'6 miljn. ton. Różnica z wyżej podaną cyfrą urzędową zdaje się pochodzić z odmiennej, a niedość ścisłej metody obliczeń.

(65.000 t.), natomiast zostawiając za sobą Anglię i Francję. Rozwój przemysłu metalowego w dobie powojennej ilustruje poniższe zestawienie:

	<i>Liczba wielkich pieców</i>	<i>Produkcja surówki ton</i>	<i>Liczba robotników</i>	<i>Produkcja żelaza walcowanego ton</i>	<i>Produkcja stali walcowanej ton</i>
1913 r.	54	2,485.000	5.300	304.000	1,859.000
1918	—	—	.	67.000 żelaza i stali	—
1921 „	14	876.000	.	150.000	832.000
1922 „	34	1,603.000	.	280.000	1,409.000
1923 „	40	2,198.000	.	207.000	1,933.000
1924 „	46	2,808.000	5.000	200.000	2,378.000

Jak wykazuje to zestawienie, w dobie obecnej przemysł metalowy produkuje większą ilość wytworów, pracując mniejszą, niż przed wojną ilością robotników. Świadczy to o znacznie lepszym stanie technicznym, spowodowanym całkowitem odnowieniem maszyn. Produkcja żelaza walcowanego nie rozwija się tak, jak produkcja stali, gdyż ostatnio spożycie tego produktu uległo znacznemu zmniejszeniu.

Produkcja 1925 r. przedstawia się następująco (w tonach):

	<i>Liczba wielkich pieców</i>	<i>Żelaza surowego</i>	<i>Stali surowej</i>
Styczeń 1925 r.	49	249.350	240.070
Luty 1925 „	52	245.600	233.660
Marzec 1925 „	52	281 560	261.900
Kwiecień 1925 „	52	267.850	244.910
Maj 1925 „	53	274.800	246.710
Czerwiec 1925 „	53	212 700	190.880
Lipiec 1925 „	32	168.480	151.700
Sierpień 1925 „	33	166.300	147.100
Wrzesień 1925 „	33	170.280	159.050
Październik 1925 „	32	174.270	164.870
Listopad 1925 „	32	168.760	150.540
Grudzień 1925 „	32	161.480	152.460

Początek 1925 r. znamionowało znaczne ożywienie produkcji, której wysokość jest większa, niż odpowiednie cyfry w latach 1913 i 1924. Liczba wielkich pieców w maju i czerwcu osiągnęła 53 — rekordowej wysokości po wojnie. Jednakże strajk metalowy, rozpoczęty w połowie czerwca i trwający do końca lipca, obniżył produkcję o przeszło 25%. Liczba czynnych wielkich pieców spadła do 32 i ten stan rzeczy utrzymał się do końca roku. Po skończonym strajku produkcja została zahamowana przez konkurencję na rynkach międzynarodowych, co się zbiegło z chwilową stabilizacją franka belgijskiego, trwającą do 15 marca 1926 r.

Ceny surowca żelaza Thomasa (zwykłego) w Brukseli były następujące (przeciętne tygodniowe we frankach za 1 tonę fob Antwerpja):

23 — 28 lutego 1925 r.	335'00	26 — 31 października 1925 r.	322'50
30 marca — 4 kwietnia 1925 „	345'00	30 listopada — 5 grudnia 1925 „	307'50
29 czerwca — 4 lipca 1925 „	331'00		

Należy zaznaczyć, że produkcja belgijska nie zaspakaja w całości własnej konsumpcji surowki żelaza i produkt ten importuje się w dość znacznych ilościach z krajów sąsiednich. W 1925 r. importowano 325.000 ton z Anglii, Niemiec i Francji. Eksport surowki żelaza w 1925 r. w ilości 97.000 t. (do wyżej wymienionych krajów) zredukuje cyfrę niedoboru surowki żelaza na 228.000 ton, co równa się przeciętnej jednomiesięcznej produkcji własnej.

Produkcja stali walcowanej w 1925 r. była większa od produkcji w 1913 r., jednak nie osiągnęła poziomu 1924 r. Wspomniany już 6-tygodniowy strajk oraz niepomysłne konjunktury rynku międzynarodowego zredukowały poważnie produkcję drugiego półrocza 1925 r.

Produkcja stali walcowanej przedstawia się następująco (w tonach):

			Stal hartowana w 1-ym splawie	Stal walcowana
Średnia miesięczna	1913 r.		5.154	154.922
"	"	1924 "	6.755	198.216
"	"	1925 "	5.562	164.942

Ceny stali walcowanej S. M. 3. (spécial) w Brukseli przedstawiały się, jak następuje (ceny średnie tygodniowe za 1 tonę we frankach):

23 — 28 lutego	1925 r.	90'00	29 czerwca — 4 lipca	1925 r.	85'00
30 marca — 4 kwietnia	1925 "	87'50	26 — 31 października	1925 "	87'50
25 — 30 maja	1925 "	85'00	30 listopada — 5 grudnia	1925 "	85'00

O ile chodzi o stal walcowaną, to Belgja w 1925 r. dokonywała obrotu zamiennego przeważnie z Anglią, Niemcami, Francją i Włochami, wywożąc do wszystkich tych krajów, a przywożąc z 3 pierwszych dość znaczne ilości stali. Eksport naogół bardzo znacznie przewyższał import; tak np. stali w sztalach wywieziono 42.000 tcn, zaś przywieziono tylko 4.000 t.; marki „Brames“ i „Booms“ wywieziono 112.000 t., przywieziono zaś 44.000 t.; „Billettes“ i „Largets“ wywieziono 651.000 t., przywieziono 18.000 t.; wreszcie stali specjalnej wywieziono 89.000 t. i przywieziono 1.000 ton.

Produkcja żelaza walcowanego ma tendencję do stałego zmniejszania się. Pochodzi to ze zmniejszenia się zapotrzebowania ogólnego na ten towar. Produkcja żelaza walcowanego przedstawia się następująco (w tonach):

Średnia miesięczna	1913 r.	25.362
"	1924 "	16.729
"	1925 "	8.760

Zmniejszenie gwałtowne produkcji w 1925 r. było wywołane strajkiem czerwcowym metalowców oraz późniejszymi trudnościami na rynku międzynarodowym. Do czerwca produkcja utrzymywała się przeciętnie na wysokości 12.000 t. miesięcznie; w lipcu wynosiła 3.770 t., zaś ku końcowi roku 4.000 t. miesięcznie.

Ceny żelaza walcowanego Nr. 2 w Brukseli były następujące (przeciętne tygodniowe. we frankach za tonę):

23 — 28 lutego	1925 r.	58'00	28 czerwca — 4 lipca	1925 r.	56'00
30 marca — 4 kwietnia	1925 "	59'00	26 — 31 października	1925 "	57'50
25 — 30 maja	1925 "	55'00	30 listopada — 5 grudnia	1925 "	57'50

Eksport żelaza walcowanego osiągał cyfr znacznych przy nikłym stosunkowo imporcie tego towaru. Wywieziono zpośród ważniejszych gatunków żelaza: o profilach specjalnych 283.000 t. i żelaza kutego (battus) 1.030.000 t., przeważnie do Anglii, Holandji, Indyj angielskich, Argentyny, Stanów Zjedn. A. P., Japonji, Włoch i Niemiec.

Z wytworów gotowych przemysłu metalowego wywieziono w 1925 r. 171.000 t. szyn kolejowych i tramwajowych, podczas gdy w 1924 r. eksport szyn wynosił 188.000 t. Zmniejszenie zostało spowodowane strajkiem. Wywóz był skierowany do Anglii, Stanów Zjedn. A. P., Finlandji, Brazylii, Japonji i t. d.

Wagonów kolejowych i tramwajowych (osobowych i towarowych), części wagonów i przyrządów dodatkowych, oraz lokomotyw wywieziono w 1925 r. do Brazylii, Konga belgijskiego, Marokka, Stanów Zjedn. A. P., Afryki Wschodniej i t. d. 93.000 t. Należy zauważyć, że belgijski materiał kolejowy i tramwajowy uchodzi za jeden z najlepszych w świecie i stanowi specjalność przemysłu belgijskiego.

Wywżone były równieŹ w powaŹnych iloŹciach wszelkiego rodzaju wozy inne, niŹ kclejcwce i tramwajcwce. NajwaŹniejsz pozycj w tej kategorii zajmują samochody i ich czci, motocykle i rowery. Wywż ostatniej grupy doszedł w 1925 r. do cyfry 15.000 t. i kiercwał si przewaŹnie do Holandji, Anglii, Szwecji, Szwajcarji i Niemiec. Wywżone samochody stanowiły w wikszoŹci wypacków pierwszczydny, acz drogi towar firm takich, jak „Minerwa”, „Fabrique Nationale d’Armes de Guerre”, „Socite Anonyme Metallurgique” i t. d. Wzamian za to Belgja importowała samochody amerykańskie, francuskie i wloskie¹⁾. Ogólna liczba importu tej kategorii towarów wyniosła w 1925 r. 19.000 t.

O ile cłodzi o wszelkiego rodzaju maszyny i aparaty oraz inne wytwory przemysłu mechanicznego, jak narzędzia, czci maszyn i t. p., to eksport ich wyniosł w 1925 r. okoł 77.000 t. Broni palnej i białej wywiezione przeszłą 1.200 t. Jednym z powaŹniejszych odbiorców była Polska.

Inne artykuły przemysłu metalowego, jak gwoździe, druty, śruby i t. d., były wywżone do krajów, które zostały wspcmniane w początkach rozdziału niniejszego.

Z innych gałęzi przemysłu metalowego naleŹy wymienić przemysł cynkowy i miedziany. Przed wojną pomyslnie rozwijało się hutnictwo cłewiu i srebra. jednakŹe cłecnie te gałęzie produkcji są w stanie stpnicwego zanikania; mają one znaczenie drugorzędne i opierają się na wykrzystywaniu odpadków rud cynkowych i miedzianych. Głównym powodem ich upadku była zwyŹka cen galeny australijskiej. Wytwarzanie miedzi natcmiast znalazło powaŹn podnit w eksploatacji bogatych złw Konga belgijskiego.

Hutnictwo cynku jest cparte wyłącznie na surowcach zagranicznych. W 1925 r. importowano 500.000 t. rudy cynkowej z Włoch, Australji, Stanów Zjedn. A. P., Hiszpanji i Kanady. Belgja wyrabia przeciętnie 20% światowej produkcji cynku i razem ze Stanami Zjedn. A. P. oraz Niemcami wytwarza 80% produkcji światcwcej tego metalu, naleŹąc w ten sposób do najpowaŹniejszych jego producentów. JednakŹe pod względem iloŹci eksportu cynku Belgja przewyŹszyła obydw kraje wyŹej wymienione. W 1913 roku Belgja wywiozła 120.000 t., gdy Stany Zjedn. A. P. tylko 12.000 t., zaś Niemcy 51.000 t. W 1924 r. eksport belgijski wyniosł 61.000 t. przy znacznie zmniejszonej w stosunku do 1913 r. produkcji, zaś w 1925 r. 131.000 tys. t. przewaŹnie do Anglii, Francji, Holandji i Niemiec. Całkowita produkcja cynku surowego w Belgji wyniosła w 1913 r. 204.228 t., w 1924 r. 161.984 t. 1925 r. 171.890 t. Nie zdołała ona jeszcze podnieŹ się do poziomu z 1913 r. z powodu wyskich cen blendy.

Rozwój przemysłu cynkowego w Belgji spowodowany jest głównie zastoscwaniem najncwszych urządzeń (elektrycznej metody produkcji) oraz wyskiem wykwalifikcwaniem zatrudnionego w nim personelu.

Na zakończczenie naleŹy wspcmnieć o niedawno powstałej gałęzi przemysłu, a miancwicie produkcji radjum. Belgja zajmuje pierwsze

¹⁾ Import samochodów amerykańskich zmniejszył się nieco skutkiem załwienia w Antwerpi fabryki „Ford’a”, wytwarzającej dziennie 150 samochodów.

i bezkonkurencyjne miejsce na świecie w tej produkcji. Surowiec, dostarczany z Konga belgijskiego, jest przerabiany w zakładach w Oolen w Campine.

Przemysł szklany

Przemysł szklany jest po metalowym przodującą gałęzią produkcji, o ile chodzi o ilość eksportowanych wytworów. Szkło belgijskie konkuruje skutecznie z amerykańskim, dzięki niskim kosztom produkcji (zniżka franka, niższy „standart of life” robotników) i jest rozpowszechnione na rynkach całego świata.

Cała produkcja rozpada się na dwa zasadnicze działy: produkcję szkła zwykłego i produkcję szkła lustrzanego. Wytwarzanie towaru bardziej kosztownego, jak np. kryształ, ma w Belgji podrzędne znaczenie. W rozwinięciu się tej ostatniej gałęzi przemysłu szklanego przeszkadza konkurencja czeska i innych krajów.

Metody produkcji szkła w Belgji do ostatnich czasów ustępowały pod względem technicznym sposobom produkcji zagranicznej. Dopiero w 1924 r. zastosowano mechaniczne dmuchanie w hutach i ogólne ulepszenia technicznego urządzenia w zakładach. W chwili obecnej huty belgijskie są na ogólnoswiatowym poziomie technicznym, a skutkiem tego widoki na przyszłość tego przemysłu są coraz lepsze.

W ciągu 1925 r. eksportowano 245.750 t. szkła zwykłego i artystycznego do Anglii, Holandji, Stanów Zjedn. A. P., Kanady, Chin, Argentyny, Indji angielskich i holenderskich, Australji, Brazylii, Danji, Japonji, Włoch, Turcji, Egiptu, Chili, Francji i t. d.

Szkło lustrzane wytwarzane jest w ilościach coraz to znacznie większych, a produkcja ma wyraźny charakter fabrykacji na eksport; urządzenia są nowoczesne. W 1925 r. eksportowano szkła lustrzanego 52.350 t., przeważnie do Stanów Zjedn. A. P., Anglii, Kanady, Argentyny, Włoch, Japonji, Australji, Holandji, Szwajcarii i t. d.

Jako gałąź przemysłu szklanego należy wymienić przemysł ceramiczny, wytwarzający porcelanę, wyroby gliniane i t. d. Duża część tych wytworów jest eksportowana.

Przemysł tkacki

Przemysł tkacki dzieli się na trzy wielkie działy: wełniany, bawełniany i lniany.

Przemysł wełniany wykorzystuje cenne własności rzeczki Gileppe dla mycia wełny. Centrami tego przemysłu są Verviers i Dison. Zgrupowane są tam zakłady mycia i kabinizacji, czesania i przędzenia wełny gremiowej. Pewna część zakładów, wytwarzających produkt z wełny czesankowej, jak również wytwórnie materiałów na suknie damskie, skoncentrowana jest w Brukseli.

Poważne ilości wełny są sprowadzane z zagranicy, przeważnie z Australji, Anglii, Francji, Argentyny, Ameryki Południowej i Holandji. Import wełny z Polski istnieje, lecz ogranicza się do ilości nieznacznych — około 200 t. w 1925 r. W 1925 r. importowano ogółem 65.000 t. wełny surowej i czesanej. Spżycie wełny surowej przez fabryki belgijskie wyniosło w 1924 r. 48.000 t., w 1925 r. 41.000 t.

Należy zaznaczyć, że w 1923 r. spżycie wełny surowej wyniosło przeszło 50.000 t., a więc cyfry obecne wykazują pewne zmniejszenie pro-

dukcji. Reeksport wełny surowej wyniósł przeszło 22.000 t. Wywóz nici wełnianych i tkanin wyniósł 11.300 t., przeważnie do Anglii, Niemiec, Holandji, Francji, Argentyny, Szwecji i t. d. Przywóz nici i tkanin wyniósł przeszło 5.410 t.

Przemysł bawełniany jest najlepiej rozwijającą się gałęzią przemysłu tkackiego w Belgji. Centrum stanowi miasto portowe Gandawa, posiadające specjalne urządzenia do wyładowywania surowca bawełny, importowanego z większych rynków międzynarodowych. W 1925 r. przywieziono 92.000 t. bawełny, przeważnie z Ameryki Północnej, Indyj angielskich, Egiptu oraz z Anglii i Francji. Fabryki skonsumowały bawełny surowej w 1924 r. 66.500 t. w 1925 r. 73.000 t.

Eksport wyrobów bawełnianych jest dość znaczny i wyniósł w 1925 r. 43.000 t., przeważnie do Anglii, Argentyny, Holandji, Brazylii, Stanów Zjedn. A. P., Turcji, Chin, republik połudn.-amerykańskich i t. d. Import wyrobów bawełnianych był stosunkowo niewielki i wyniósł około 7.000 t., przeważnie z krajów, sąsiadujących z Belgją.

Przemysł lniany rozwinał się w środowisku dłań naturalnem, produkującym len. Większość wytwórni materiałów lnianych znajduje się we Flandrii. Przyczyniły się do tego w pewnej mierze własności rzeki Lys, cenne dla mytego w niej lnu. Pewna ilość fabryk przemysłu jutowego jest położona w bezpośrednim sąsiedztwie portów. Są to zakłady, korzystające z dostarczonej z Indyj juty. Belgja importuje względnie duże ilości lnu surowego. W 1925 r. przywieziono 162 500 t., przeważnie z Francji, Holandji, Łotwy, Z. S. R. R., Estonji i t. d. Eksportowano lnu w 1925 r. 48.900 t. Juty i konopi przywieziono 27.200 t. i 18.650 t.

W 1925 r. wywieziono wyrobów lnianych w ilości około 32.000 t., przeważnie do krajów sąsiednich; wyroby jutowe lub grube lniane są eksportowane także do Konga belgijskiego.

Dość rozwinięta jest w Belgji wytwórczość jedwabiu sztucznego i galanterji. Produkcja ta nie ma jednak szerszego rozpowszechnienia, natomiast światową sławę posiadają koronki belgijskie, wytwarzane przeważnie w Bruges.

Przemysł chemiczny

Przemysł chemiczny powstał w Belgji dopiero po wojnie. Przedwojenna konkurencja niemiecka uniemożliwiała rozwinięcie się produkcji krajowej. Wobec tego, że w okresie od 1918 r. do 10 stycznia 1925 r. (okres uprzywilejowania Belgji względem Niemiec na podstawie przepisów Traktatu Wersalskiego) Belgja stosowała względem produktów niemieckich prohibicję celną, pozwoliło to producentom belgijskim zorganizować wytwórczość chemikalij.

Jednakże kontynuowanie protekcji celnej przy normalnym układzie stosunków okazało się niemożliwe. Zawarty w kwietniu 1925 r. traktat handlowy z Niemcami przewiduje wprowadzić okres przejściowy (do października 1926 r.), w czasie którego wysokie cła na chemikalja niemieckie zostaną utrzymane, jednak po upływie okresu przejściowego nastąpi zniesienie cөл wyjątkowych, co otworzy rynek belgijski dla produktu niemieckiego. Należy przypuszczać, że znaczna część gałęzi belgijskiej produkcji chemicznej nie wytrzyma walki konkurencyjnej.

Produkcja chemiczna belgijska już w dobie obecnej zdradza tendencję do zmniejszania się, czego dowodzą cyfry eksportu chemikalijs (w tonach):

	1924 r.	1925 r.		1924 r.	1925 r.
Kwas siarkowy	118.980	119.132	Chlorowodór	6.281	4.227
Siarczan amonu	8.062	10.400	Węglan sody	25.166	2.880
Soda żrąca	5.106	1.320	Żużle Thomasa	569.745	386.517

Eksport kierował się przeważnie do Holandji, Niemiec i Francji. Import chemikalijs, głównie z trzech powyższych państw, w 1925 r. przedstawiał się, jak następuje (w tonach):

Kwas siarkowy	3.900	Chlorowodór	11.906
Siarczan amonu	30.295	Węglan sody	30.074
Soda żrąca	6.555	Żużle Thomasa	174.116

Specjalnie należy omówić produkcję i eksport cementu belgijskiego, które rozwinęły się dzięki pomyślnym warunkom naturalnym oraz dzięki zastosowaniu udoskonalonych urządzeń technicznych i pierwszorzędnemu zorganizowaniu eksportu. Należy nadmienić, że polski cement jest lepszy od belgijskiego pod względem swej jakości, niema jednak takiego zbytu, jak belgijski, przedewszystkiem skutkiem braku zorganizowanej sprzedaży.

Całkowita zdolność produkcyjna cementowni belgijskich wynosi 2,000.000 t. rocznie. Eksport stanowił około $\frac{2}{3}$ produkcji i wynosił: w 1913 r. 886.000 t., w 1924 r. 1,080.000 t. i w 1925 r. 1,300.736 t.

Eksportuje się cement przeważnie do Holandji, Stanów Zjedn. A. P., Anglii, Argentyny, Egiptu, Brazylii, Syrii, na wyspy Kanaryjskie, do Peru, Kongo, Zachodniej Afryki i na wyspy Antylskie.

Równolegle z eksportem cementu rozwija się eksport wapna, głównie do Francji i Holandji. Wynosił on w 1913 r. 919.000 t., w 1924 r. 870.000 t. i w 1925 r. 945.943 t.

Prócz wyżej podanych najważniejszych gałęzi przemysłu belgijskiego należy wymienić przemysł diamentowy, mający dość znaczną produkcję ze względu na eksploatację Konga belgijskiego. Większość zakładów szlifierskich znajduje się w Antwerpii, gdzie w diamentarniach jest zatrudnionych kilka tysięcy robotników. Wśród tych ostatnich poważną część stanowią obywatele polscy wyznania mojżeszowego. Inne gałęzie przemysłu, jak wyroby marmurowe, trykotaże, wyroby skórzane, ubrania, produkty spożywcze i t. p., nie mają większego znaczenia w życiu gospodarczem Belgji i służą przeważnie do zaspakajania potrzeb krajowych. To samo należy stwierdzić o przemyśle meblowym i papierniczym. Te dwie ostatnie gałęzie produkcji miałyby dla rynku polskiego znaczenie z punktu widzenia spożycia polskiego surowca. Kwestja ta jest omówiona w rozdziale o stosunkach handlowych polsko-belgijskich.

HANDEL

Handel zagraniczny Belgji

Belgijski handel zagraniczny stanowi podstawę życia gospodarczego kraju. Podobnie jak Anglja, Belgja jest jednym z najbardziej uprzemysłowionych ośrodków świata, eksportującym do wszystkich krajów swe wytwory. Przemysł belgijski zatrudnia poważną ilość ludności, dla której jest źródłem dobrobytu. Przemysł ten jednak posiada tylko nieznaczną część własnych surowców, co powoduje zależność od dostawców zagra-

nicznych; stąd pochodzi wysoka cyfra importu belgijskiego. Prócz tego dla wyżywienia gęsto osiadłej ludności niezbędnym jest import artykułów żywnościowych.

W ten sposób Belgja posiada wszelkie cechy ogromnej fabryki o międzynarodowym znaczeniu: przetwarza importowany surowiec na fabrykat wysiłkiem krajowych robotników, utrzymanych przez zakupioną za sprzedane wytwory żywność.

Belgijski handel zagraniczny zachował w 1925 r. swe zasadnicze cechy przedwojenne: deficytowość bilansu handlowego i przewagę w obrocie dwóch pozycji: importu surowców i eksportu półfabrykatów i fabrykatów¹⁾. P. załącznik III. Jednocześnie w 1925 r. zaznaczają się tendencje specjalne, powstałe w okresie powojennym, któremi są:

- 1) stałe zwiększanie się ogólnej cyfry obrotu,
- 2) poprawienie się stosunku eksportu do importu, zachodzące w 1925 r. skutkiem zwiększenia się eksportu i zmniejszenia się importu.

Import do Belgji przedstawiał się w 1925 r. jak następuje:

	ton	tys. fr.
Zwierzęta żywe	12.280	56.966
Produkty spożywcze i napoje . . .	3,159.480	4,856.414
Surowce	28,890.100	8,958.832
Fabrykaty	870.492	3,909.684
Złoto i srebro	7	23.754
Import ogólny w 1925 r.	32,932.359	17,805.650
„ „ „ 1924 „	33,394.894	17,581.108

W porównaniu z 1924 r. importowano w 1925 r. nieco mniej, jeżeli chodzi o wagę, nieco zaś więcej, o ile chodzi o wartość. Jednakże wzięwszy pod uwagę spadek franka belgijskiego — należy wnioskować ogólne zmniejszenie się importu, co obserwuje się głównie w grupie fabrykatów. Import surowców pozostał na zeszłorocznym poziomie.

Eksport belgijski przedstawiał się w 1925 r., jak następuje:

	ton	tys. fr.
Zwierzęta żywe	14.347	97.665
Produkty spożywcze i napoje . . .	722.779	1,442.720
Surowce	15,552.008	4,852.767
Fabrykaty	4,783.318	8,080.971
Złoto i srebro	129	61.931
Eksport ogólny w 1925 r.	21,072.581	14,536.054
„ „ „ 1924 r.	20,156.801	13,932.504

Zwiększenie eksportu w 1925 r. w stosunku do eksportu 1924 r. tak pod względem jakości, jak i pod względem wartości, przypada na grupę surowców i produktów spożywczych (o 1 miljon ton i o 360 miljn. fr.). Natomiast eksport fabrykatów zmniejszył się nieco (o 100 tys. ton i o 260 miljn. fr.). Zmniejszenie to zostało spowodowane strajkiem w metalurgji, (od 16/VI 1925 r.) i zmniejszonym przez to eksportem wyrobów metalowych. Należy zaznaczyć, że o ile w związku ze spadkiem franka odpowiednio wzrosła nominalna wartość importu, opłacanego wyłącznie w dewizach obcych, o tyle w eksporcie wzrost nominalnej wartości towarów był nieproporcjonalnym do spadku pieniądza belgijskiego. Stało się tak skutkiem sprzedawania nazewnątrż towarów według cen belgijskich, liczonych

¹⁾ P. załącznik III.

w zdeprecjonowanych frankach. Mimo więc zwiększonego skutkiem zniżki franka zaporzebowania na towar belgijski, miał miejsce fakt ujemny wywożenia produktów krajowych za cenę niższą od cen światowych i niewspółmierną do postępującej zwyczajki cen surowców obcych.

W ogólnym wyniku bilans handlowy Belgii w 1925 r. daje 3,269.600 tys. fr. deficytu. Deficyt ten jest zjawiskiem stałym w życiu gospodarczym kraju i znajduje równowagę w pomyślnym ukształtowaniu się innych pozycji bilansu płatniczego.

Deficyt handlowy w Belgii zdradza po wojnie tendencję do zmniejszania się. Dowodzą tego następujące cyfry stosunku procentowego eksportu do importu (import = 100):

1923 r. 73·6% 1924 r. 79·2% 1925 r. 81·63%

O ile chodzi o kierunek handlu belgijskiego, to nie zmienił się on w stosunku do lat poprzednich. W dalszym ciągu największymi dostawcami są kraje sąsiednie: Francja, Anglia, Holandia, Niemcy, oraz Stany Zjedn. A. P., które są również najpoważniejszymi odbiorcami. W udziale każdego z wyżej wspomnianych krajów zachodzą pewne przesunięcia, uzależnione od konjunktury, tem niemniej grupa tych państw stanowi zespół naturalnych i stałych klientów Belgii. Poza tem na uwagę szczególną zasługuje wzmagająca się wciąż ekspansja do Ameryki Południowej, gdzie Argentyna posiada nairozleglejsze stosunki handlowe z Belgią. Z rynków egzotycznych najznaczniejszym jest Kongo belgijskie ze względu na przywileje, jakie posiada eksporter i importer metropolii. Zpośród drugorzędnych rynków europejskich Belgii należy wymienić Włochy i Szwajcaryę.

W 1925 r. najważniejszymi dostawcami Belgii były następujące kraje:

Ogólny import = 17.805.600 tys. fr. = 100 %

w tem: Francja	= 20·9%
Anglia	= 12·5%
Stany Zjedn. A. P.	= 12·2%
Holandja	= 10·6%
Niemcy	= 9·2%
Argentyna	= 8·0%

Najznaczniejszymi odbiorcami towarów belgijskich były następujące kraje:

Ogólny eksport = 14,536.054 tys. fr. = 100 %

w tem: Anglia	= 20·1%
Francja	= 14·8%
Niemcy	= 12·4%
Holandja	= 11·0%
Stany Zjedn. A. P.	= 8·0%
Argentyna	= 3·0%
Włochy	= 2·1%

W latach powojennych handel belgijski zdradza coraz to silniejsze dążenia ku odległym egzotycznym rynkom; do klientów belgijskiej zaliczają się obecnie Japonja, Indje, Australja, Chiny, Zachodnia, Wschodnia i Północna Afryka i t. d.

Międzynarodowy handel belgijski zdobywa coraz to szersze tereny ekspansji. Najważniejszą przyczyną powodzenia jest konkurencyjność cen towarów belgijskich. W Europie poza krajami wymienionemi przedmiotem zainteresowania handlu belgijskiego są: Hiszpanja, kraje skandynawskie, Rumunja i Turcja. Nawiązanie stosunków z Polską i państwami bałtyc-

kiemi znajduje się jeszcze w stadjum początkowem. Stosunki z Rosją nie zostały jeszcze wznowione.

Polityka handlowa Belgji

Polityka handlowa Belgji opierała się przed wojną na szeroko ujętych zasadach liberalizmu gospodarczego. Większość traktatów, zawartych z krajami obcemi, opierała się na zasadzie największego uprzywilejowania. Taryfy celne były jednokolumnowe i bardzo niskie. Nomenklatura towarowa liczyła tylko 70 pozycji. W związku i w konsekwencji powyższego stanu rzeczy kilka traktatów (z Niemcami, Austrią, Rumunją i Serbją), ustalających konwencjonalne taryfy celne, spowodowały rozciągnięcie zasady największego uprzywilejowania na wszystkich kontrahentów belgijskich i prawie na wszystkie towary, uwidocznione w taryfach celnych Belgji. Stworzyło to faktycznie wolne wejście do Belgji większości towarów. Tego rodzaju stan rzeczy był zresztą zgodny ze strukturą gospodarczą Belgji, opierającą się na przetwarzaniu dla rynków obcych surowców, wzamian za przywóz produktów spożywczych. Po wojnie zawarto szereg nowych układów handlowych, w pierwszej linii z nowopowstałymi państwami: traktaty z Polską (1922 r.), Finlandią (1924 r.), Łotwą (1925 r.), Czechosłowacją (1925 r.), zaś z Estonją i Irlandją układy przedwstępne. Dalej zawarto układy z państwami, z któremi Belgja była w stanie wojny: z Austrią (1923 r.), Węgrami (1924 r.), Niemcami (1925 r.) i Bułgarją (1925 r.). Z Turcją obowiązuje wciąż układ z 1838 r. Wreszcie zawarto traktat z Guatemalą (1924 r.), z którą przed wojną Belgja nie była związana żadnym układem; z Brazylią, Kolumbią i Haiti toczą się pertraktacje.

Z państwami sojuszniczemi z czasów wojny odnowiono układy handlowe: z Rumunją (1922 r.), z Francją (1925 r.), z Japonją (1924 r.), z Kanadą (1924 r.). Z Sjamem, Portugalją i Grecją toczą się pertraktacje.

Do krajów, z któremi nie zawarto dotychczas żadnych układów, należą: w Europie Rosja i Litwa, w Ameryce Argentyna, Chili, Kolumbia, Costarica, Kuba, Dominikana, Panama, Urugwaj, wreszcie Australja, Nowa Zelandja i Unja Południowo-Afrykańska.

Jednakże liberalna polityka Belgji nie mogła być kontynuowana po wojnie wobec zmienionych warunków gospodarczych Europy. Spowodowane to zostało spadkiem wartości dewiz niektórych państw, oraz uprawianą przez nie konkurencją względem przedmiotów eksportu belgijskiego. Belgja dążyła do ochrony pewnych gałęzi swego przemysłu (chemiczny, węglowy, konstrukcyjny) przed konkurencją niemiecką i czeską, oraz stosowała represalja celne względem krajów protekcyjnistycznych. W 1921 roku dekret królewski poddał taryfie różniczkowej większość fabrykatów pochodzenia niemieckiego. Dekret ten w 1923 r. został rozszerzony na towary czeskie.

W listopadzie 1924 r. weszła w życie nowa belgijska taryfa celna, znamionująca zwrot w polityce celnej kraju. Taryfa ta wprowadziła szereg cel ochronnych i fiskalnych, zróżniczkowała nomenklaturę towarów, ustaliła dwukolumnową konstrukcję taryfy celnej. Taryfa minimalna może być przekraczana in minus w drodze specjalnych konwencji.

Wysokość stawek taryfy minimalnej uległa powiększeniu: dla fabrykatów z 7⁰/₁₀ i 11⁰/₁₀ — do 11⁴⁵/₁₀₀, przeciętnie, zaś dla półfabrykatów z 1⁷⁴/₁₀₀ — do 2³²/₁₀₀. Cła na surowce są niewielkie lub nie istnieją wcale.

Mimo wskazanych zwiększeń stawek Belgja nie może być uważana za kraj protekcji celnej i zachowuje w dalszym ciągu liberalno-handlowy charakter.

W związku z wprowadzeniem nowej taryfy zaszła konieczność rewizji poszczególnych układów handlowych, co zapoczątkowała Hiszpanja, rozpoczynając w grudniu 1924 r. wojnę celną z Belgją. We wszystkich traktatach handlowych, zawartych przez Belgję w ciągu 1925 r., przeprowadza się rewizję stosunków, opierając się na nowej taryfie. Podstawowe znaczenie zpośród tych układów mają traktaty z Niemcami, Francją i Czechosłowacją, znoszące wzajemne obostrzenia celne i wprowadzające ponownie zasadę wzajemną największego uprzywilejowania. Jednakże Belgja wymówiła sobie (traktat z Niemcami) okres przejściowy (do 1/X 1926 r.), w czasie którego stosuje cła ochronne względem niektórych towarów niemieckich. Wojna celna z Hiszpanją została zakończona drogą układu w kwiecieniu 1925 r.

Mimo ponownego zwrotu ku szerokiemu liberalizmowi sama siła odmiennej struktury taryfy celnej belgijskiej czyni obecną politykę celną Belgji mniej liberalną od przedwojennej.

O ile chodzi o zagadnienia przyszłości i nowy kierunek polityki handlowej Belgji, to nie istnieją perspektywy dla stosowania ani systemu dyferencjonalnego, ani też preferencjonalnego. Jedynie system liberalny w pełnym sensie tego słowa, oraz zasada największego uprzywilejowania w połączeniu ze zniżkami konwencjonalnymi taryfy mają rację bytu w Belgji, w kraju o tak rozwiniętym imporcie surowców i o tak wybitnym eksporcie półfabrykatów i fabrykatów; wymagają tego konieczności współzawodnictwa na rynkach całego świata.

W 1925 r. handel belgijski ma większą ilość rynków zbytu, niż w 1913 r.; 50% eksportu kieruje się do najbliższych 4 krajów — Anglii, Francji, Holandji i Niemiec; 10% przeznaczone jest dla pozostałych krajów Europy; przeszło 7% idzie do Stanów Zjedn. A. P., przeszło 5% do Argentyny i Brazylii; tyleż do Indyj angielskich, Chin i Japonji; przeszło 2% do Egiptu i Konga belgijskiego. Prócz tego szczególną uwagę zwraca się w Belgji na Algier i Marokko, a także na Australię i drobne rzeczpospolite Ameryki Południowej. Za kupcem belgijskim, reprezentującym inicjatywę prywatną, wkracza na nowe rynki Rząd belgijski, wysyłający specjalne misje i delegacje handlowe celem poznania rynków, pośredniczenia w nawiązywaniu stosunków i celem propagandy produktu krajowego. Działalność ta daje pomyślne wyniki, zwiększając obrót handlowy i przygotowując grunt dla zawarcia traktatów. W chwili obecnej ekspansja belgijska nazewnątrz jest w stanie niesłabnącego rozwoju. Należy zaznaczyć, że działalność Rządu okazała się szczególnie pożądana w krajach, nie posiadających kartelów i trustów produkcji i sprzedaży. Indywidualizm przedsiębiorcy i ekspozycja belgijskiego nie sprzyjał tego rodzaju organizmom gospodarczym. Dopiero w dobie obecnej zaznaczają się tendencje centralizacyjne.

O ile chodzi o politykę handlową Belgji w stosunku do Polski, to nie odbiegała ona od ogólnego szablonu. Polska, eksportująca do Belgji swe surowce (zboże, drzewo i t. d.), oraz nieliczne fabrykaty (galanterja) i importująca z Belgji produkty gotowe (broń, maszyny, wyroby szklane, aparaty i t. d.), nie ma sprzecznych interesów z Belgją. To też dotychczasowa polityka handlowa Belgji względem Polski nie odbiegała od polityki stosowanej przed wojną do rynków rosyjskich. Odwrotnie, Polska może

znaleść na rynku belgijskim towary, sprowadzane przed konfliktem celnym z Niemiec.

Stosunki handlowe polsko-belgijskie

Stosunki handlowe polsko-belgijskie w ciągu 1925 r. były naogół nieco więcej ożywione, niż w latach poprzednich¹⁾. Dowódzą tego następujące cyfry (w tys. Zł):

	<i>Import do Polski z Belgji</i>	<i>Eksport z Polski do Belgji</i>
1924 rok	29.861	22.190
1925 „	25.343	30.210

Zwiększenie obrotu należy przypisać zwiększeniu wywozu z Polski produktów spożywczych (jęczmienia i żyta). Dzięki temu bilans handlowy belgijsko-polski stał się w 1925 r. czynnym dla Polski, równolegle bowiem zmniejszył się import do Polski, co zostało spowodowane zaprzestaniem w lipcu i sierpniu 1925 roku poprzedniego liberalizmu celnego. W szczególności zmniejszył się import belgijskich wyrobów skórzanych, tkackich i niektórych maszyn.

O ile chodzi o najważniejsze towary, stanowiące przedmiot obrotu handlowego belgijsko-polskiego, to sytuacja przedstawiała się, jak następuje:

Importowano z Belgji do Polski w 1925 r. przedewszystkiem: broń i amunicję, szkło i wyroby, maszyny i aparaty, materiały i wyroby włókniste, chemikalia, metale i wyroby z metali. Broń myśliwska, rewolwery, pistolety i t. p. należą do tradycyjnych przedmiotów importu polskiego z Belgji. Mimo obostrzeń celnych w stosunku do broni import 1925 r. nieco się zwiększył w stosunku do 1924 r., w którym importowano przeszło 350 q, zaś w 1925 r. 412 q. Belgja jest jednym z najważniejszych dostawców broni do Polski i udział importu belgijskiego w ogólnym imporcie broni stanowi 38%.

Podobny wzrost wykazuje import belgijski szkła i wyrobów szklanych. W 1924 r. importowano około 3.000 q, zaś w 1925 r. 3.173 q. Na pierwszym miejscu stoją szyby lustrzane obrobione i szlifowane, oraz szkło tafLOWE, nielane, polerowane. Belgja dostarcza do Polski 10% całego polskiego importu szkła i wyrobów szklanych.

W imporcie maszyn i aparatów zaznacza się zmniejszenie importu do Polski. W 1924 r. importowano przeszło 53.000 q, zaś w 1925 r. — 48.700 q. Najważniejszą pozycję importu (46.700 q) stanowią parowozy z tendrami. Prócz tego są przywózczone obrabiarki do metali. Import maszyn i aparatów belgijskich stanowi 5% ogólnego importu maszyn i aparatów do Polski.

W imporcie materiałów i wyrobów włóknistych zauważa się względnie poważne zmniejszenie w stosunku do importu w 1924 r., w którym importowano 14.000 q, zaś w 1925 r. — 9.050 q. Głównym przedmiotem importu jest wełna prana i nieprana.

Chemikalia były przywożone w 1925 r. w znacznie większej ilości, niż w roku poprzednim. W 1924 r. przywieziono przeszło 120.000 q, zaś w 1925 r. 282.000 q. Jednakże zwiększenie przypada przeważnie na żużle Thomasa, których przywieziono w 1925 r. 272.800 q, zużywane w rolnictwie polskim i stanowiące najważniejszą pozycję przywozu chemikalijskich do Polski.

¹⁾ P. załącznik IV i V.

Import metali i wyrobów metalowych w 1925 r. (40.700 q) wzrósł znacznie w stosunku do importu 1924 r. (26.000 q). Najwięcej przywieziono szyn tramwajowych (22.500 q) i wyrobów ze stali surowej (17.000 q). Import belgijskich wyrobów włóknistych, chemikali i metali stanowi każdy 2% odpowiedniego ogólnego importu do Polski.

W eksporcie z Polski do Belgji pierwsze miejsca zajmują, produkty spożywcze, a wśród nich zboże. W szczególności znacznym jest wywóz jęczmienia, wynoszący 270.000 q, (w 1924 r. — 120.500 q). Dalej idzie żyto w ilości 143.500 q (w 1924 r. — 72.150 q), bób i t. d. Prócz tego importowano do Belgji 56.900 q kartofli. Eksport produktów polskich do Belgji wzrasta stale i ma wszelkie dane na dalszy pomyślny rozwój (patrz rozdział „Rolnictwo”). W 1925 r. eksport ten stanowił 6% ogólnej sumy eksportu produktów spożywczych polskich.

Drugie miejsce w eksporcie do Belgji zajęło w 1925 r. drzewo i wyroby drzewne. Sytuacja w porównaniu z 1924 r. przedstawiała się w sposób następujący (w q):

	1925 r.	1924 r.		1925 r.	1924 r.
Drzewo półobr bione:			Słupy telegraficzne:		
a) dębowe . . .	56.300	63.400	a) nieimpregnow.	44.770	27.200
b) jodłowe . . .	38.340	96.700	b) impregnowane	10.500	4.500
c) jesionowe . . .	—	1.800	c) różne miękkie	35.000	10.400
Kopalniaki	24.100	77.540	d) różne twarde	12.000	16.800
Deski i łąty:			Podkłady kolejowe:		
a) dębowe . . .	54.600	130.700	a) miękkie . . .	263.900	231.700
b) jodłowe . . .	56.400	271.400	b) twarde . . .	306.550	302.100

Eksport kostek brukowych, posadzki i fornierów był nikły, a jedynie fornierów klejonych (dychtów) wywieziono 4.350 q (w 1924 r. 12.700 q).

Ogółem wywieziono z Polski do Belgji w 1925 r. 1,131.140 q drzewa i wyrobów drzewnych, co stanowiło 4% całkowitego eksportu drzewnego Polski. Na poważne zmniejszenie wywozu drzewa półobrobionego i kopalniaków wpłynęły w dużej mierze wysokie ceny polskie. Zarzutem ogólnej natury, stawianym przez kupców belgijskich eksporterom polskim, było nieprzystosowanie dokładne obróbki i wymiarów drzewa do wymagań rynku belgijskiego; stąd też przewagę mieli konkurenci skandynawscy i finlandzcy.

Rynki belgijskie mogą stać się poważnym odbiorcą drzewa polskiego, gdyż Belgja importuje rocznie przeszło 1,200.000 m.² drzewa i wyrobów drzewnych, przeważnie przez porty w Antwerpii, Ostendzie i Gandawie.

Gрупę względnie poważną w eksporcie polskim do Belgji stanowiły materiały i wyroby włókniste oraz galanterja. W 1925 r. wywieziono 6.800 q materiałów włóknistych (przeważnie wyczeski wełny) i 41 q galanterji. Pończochy wszelkich gatunków, szczególnie wełniane, miały w Belgji chętnych nabywców.

Dalej idą polskie chemikalia (60.000 q w 1925 r.), asfalt i ropa naftowa (51.700 q w 1925 r.), zwierzęta żywe (7.260 sztuk, przeważnie koni i nierogacizny) i inne.

Prócz wyżej wymienionych przedmiotów eksportu polskiego do Belgji istnieje szereg towarów, mogących znaleźć łątwy zbył, a zaniebdywanych do ostatnich czasów przez eksporterów polskich. Do tych należą przedewszystkiem ziemniaki i chmiel, wszelkiego rodzaju nasiona (pszenicy, żyta, jęczmienia, lnu, buraków cukrowych i pastewnych, roślin

strączkowych) i sadzonki kartoslane. Zaniedbanym kompletnie jest eksport polskiego lnu, który w przedziałniach Gandawy mógłby znaleźć miejsce obok zużywanego tam surowca nadbałtyckiego i rosyjskiego, a przemysł belgijski zużywa poważne ilości tego produktu (patrz „Przemysł tkacki”), jak również i konopi.

Nierozwinięty jest również eksport takich produktów spożywczych, jak mięso mrożone i wędzone, drób, owce, grzyby. Wszystkie wspomniane produkty mają masowy zbyt w Belgji. Zwierzęta żywe, a szczególnie konie i nierogacizna, mogą być przywożone w znacznie większych, niż dotychczas ilościach. Wywóz dotychczasowy opierał się prawie wyłącznie na inicjatywie kupców belgijskich, osobiście zwiedzających rynki polskie. Przy większej przedsiębiorczości ze strony eksporterów polskich wywóz ten musiałby się znacznie zwiększyć.

Wreszcie polskie azotniaki i superfosfaty mogłyby być wywożone do Belgji w wypadku istnienia nadwyżki eksportowej w Polsce. Popyt na nawozy sztuczne jest w Belgji poważny.

Z fabrykatów polskich, dla których na rynkach belgijskich istnieje zbyt, aczkolwiek utrudniony przez konkurencję krajową i krajów sąsiadujących z Belgją, należy wymienić oleje roślinne, meble, zapałki, celulozę, papier, naczynia metalowe i emaljowane, wytwory naftowe wogóle, zaś parafinę i świece w szczególności, niektóre wytwory przemysłu tkackiego, jak worki i grube płótna, skóra podeszwowa, koks i aglomeraty węgla. Wreszcie w znacznych ilościach mogą być przywożone zioła lecznicze.

Wyżej podane cyfry ogólne i szczegółowe wykazują, że handel polsko-belgijski, aczkolwiek nieznaczny w cyfrach (w handlu zagranicznym polskim udział belgijski stanowi tylko 1'75%, w handlu zaś zagranicznym belgijskim udział polski stanowi 0'60%), nabiera już pewnych cech charakterystycznych i zdradza wyraźne tendencje. W imporcie do Polski, pozycje stałe stanowią belgijskie fabrykaty przemysłu metalowego, mechanicznego, chemicznego, szklanego; w eksporcie z Polski do Belgji produkty spożywcze, drzewo i wyroby, nafta i wyroby. Prawie wszystkie wyżej wskazane produkty mogą być importowane i eksportowane w znacznie większych, niż dotychczas ilościach. W ten sposób rynek belgijski mógłby zastąpić w Polsce częściowo rynek niemiecki. Wyraźne tendencje w tym kierunku wykazał 1925 r.

FINANSE

Finanse publiczne

Budżet państwowy Belgji na 1926 r. został przedstawiony Izbowi w listopadzie 1925 r. Jednakże od grudnia 1925 r. zaszła konieczność poczynienia pewnych poprawek, które zmieniły ogólne sumy budżetu i ich układ. Niniejszy raport przedstawi budżet w układzie z dn. 10/II 1926 r., po szeregu zmian, uchwalonych przez Izby ustawodawcze.

Budżet dzieli się na następujące części: 1) budżet zwyczajnych wydatków i budżet zwyczajnych dochodów; 2) budżet nadzwyczajny, dzielący się na właściwy budżet nadzwyczajny i budżet reparacyjny; 3) budżet autonomiczny przedsiębiorstw państwowych: kolei, marynarki lotnictwa, poczt, telegrafów, telefonów, państwowych zakładów elektrycznych, głównego urzędu drukarskiego.

Budżet zwyczajny Belgji w wydatkach zamyka się sumą 5.293 miljn. fr. belg., mającą być pokrytą przez 5.326 miljn. fr. belg. dochodów zwyczajnych. W ten sposób budżet zwyczajny byłby zrównoważony i dawałby pewną nadwyżkę. Jednakże należy podkreślić, że równowaga jest li tylko teoretyczna, bowiem trwający spadek franka czyni nierealnymi preliminarze, ułożone przed 15 marca 1926 r. Wobec tego, że obliczenia czynione były przy kursie 22 fr. za \$ 1, zaś w końcu marca 1926 r. kurs sięgał 28 fr. — z tytułu wypłat nazewnątrz w dziale długów publicznych zaszła poważna zwyżka wydatków.

Z tem zastrzeżeniem należy przyjąć uchwalony budżet na 1926 rok.

Jak wspomniano wyżej, budżet zwyczajny na 1926 r. jest zrównoważony i daje pewną nadwyżkę dochodów. Budżety powojenne Belgji były wszyskie bez wyjątku deficytowe, wykazując następujące sumy deficytowe (w miljn. fr.):

1921 r.	1.710	1924 r.	732
1922 „	1.501	1925 „	420
1923 „	1.301		

Preliminarz budżetowy na 1925 r. przedstawiał się, jak następuje (w miljn. fr.):

Ogólna suma rozchodów	4.036'6
„ „ dochodów	4.268'0
Nadwyżka	+ 231'4
Mniej dodatki pensyj urzędniczych	— 210'0
Nadwyżka ostateczna	21'4

Wykonany budżet zwyczajny w 1925 r. (cyfry nie ostateczne) przedstawiał się, jak następuje (w miljn. fr.):

Ogólna suma rozchodów	4.920
Ogólna suma dochodów	4.500
Deficyt	420

Na powyższe zmiany budżetu wpłynęła w głównej mierze deprecjacja franka belgijskiego (w chwili projektowania w listopadzie 1924 r. \$ 1=20 fr.).

Deficyt 420 miljn. fr. ma być pokryty przez podatki, które będą pobrane dodatkowo w ciągu 1926 r. ¹⁾

Obieg banknotów w dn. 31 grudnia 1924 r. wynosił kwotę 7.873 miljn. fr., przy inkasie metalowem 346'28 miljn. fr., a więc przy pokryciu, równem 4'4%. W dniu 31 grudnia 1925 r. obieg liczył 7.813'7 miljn. fr., zaś pokrycie 364'38 miljn. fr., stanowiąc w ten sposób 4'66% obiegu. Wzrost pokrycia przy pewnym zmniejszeniu obiegu był wyrazem dążeń Rządu do przeprowadzenia reformy finansowej.

Finanse prywatne

Rynek pieniężny Belgji w ciągu 1925 r. charakteryzuje zwiększający się wciąż popyt na kapitały i odczuwany brak gotówki. Stąd też stopa dyskontowa Banque Nationale została w ciągu roku dwukrotnie podniesiona: od stycznia do września 1925 r. wynosiła 5'5%, w październiku została podniesiona do 6'5%, wreszcie w listopadzie dosięgła wysokości 7%.

W odpowiednim też stopniu powzrastały stopy procentowe pożyczek prywatnych krótkoterminowych i hipotecznych. Banki za sumy na ra-

¹⁾ P. załącznik I i II.

chunkach bieżących płaćli 3%, a przeciętna stopa rachunków 15-dniowych równała się 5.11%.

Na podrożenie pieniądza w Belgji wpłynęła, prócz niepomysłnej ogólnie-europejskiej konjunktury, także finansowa polityka Rządu. Od września bowiem frank został faktycznie stabilizowany dzięki uzyskaniu interwencyjnych kredytów przez Banque Nationale. Jednocześnie zapoczątkowano politykę redukcji obiegu banknotów i zacieśnienia kredytów. Jednym z środków było podniesienie dyskonta przez instytucję emisyjną.

Z drugiej strony terminy płatności krótkoterminowych zobowiązań państwowych¹⁾ zmuszały Rząd do rzucenia na rynek nowych emisji bonów skarbowych. Skutkiem tego zwiększył się brak gotówki.

Wpłynęło to ujemnie na finanse prywatne oraz przemysł i handel kraju. Po bardzo pomyślnych latach (1923 i 1924 r.), 1925 r. przyniósł pewne pogorszenie, jednakże aż do końca roku ożywienie życia gospodarczego nie osłabło. Kryzys finansowy zaczął się w ostatnim kwartale 1925 r.

Na giełdach panowało w ciągu roku dość znaczne ożywienie. Ilość transakcyj na termin stale wzrastała. W szczególności od maja zapanowało ożywienie, noszące charakter spekulacyjny, o ile chodziło o transakcje kauczukowe. Prócz tych walorów wszelkie inne papiery kolonjalne miały stałe niesłabnące powodzenie.

Walory naftowe charakteryzowało w ciągu roku wahanie się, zakończono tendencją pomyślną ku końcowi roku. Polskie walory (Borysław) nieco spadły.

Akcje bankowe odczuły skutki trudności finansowych w poszczególnych gałęziach przemysłu oraz zmniejszenia dywidend w kopalniach węgla i przedsiębiorstwach metalowych.

Akcje towarzystw transportowych ulegały w ciągu roku pewnym wahanom. Akcje towarzystw transportowych kolonjalnych wykazały zwyżkę, natomiast walory rosyjskie (tramwaje) i niektóre belgijskie — zniżkowały.

Akcje przedsiębiorstw przemysłu metalowego spadły w 1925 r. dość poważnie. Wpłynęły na to strajki w przemyśle oraz zmniejszenie się dywidend, spowodowane zaczynającym się kryzysem.

Akcje kopalń węgla również obniżyły się; wpłynęło na to zmniejszenie dywidend, połączone z ogólnie-europejskim kryzysem węglowym, który odbił się w Belgji jedynie na dochodowości kopalń w 1925 r.

Akcje cynkowe zwyżkowały. Stan tej gałęzi przemysłu jest wciąż wybitnie pomyślny.

Podobną zwyżkę wykazały akcje przemysłu szklanego, rozwijającego się intensywnie po wojnie. Jednak ostatnie dywidendy — mniejsze niż za lat poprzednich — pozwalają przypuszczać, iż w 1926 r. nastąpi pewne osłabienie tempa rozwojowego.

Akcje przemysłu elektrycznego pozostały na poziomach poprzednich, przyczem dawało się odczuwać pewne niezdecydowanie, natomiast walory tkackie wykazały stałość kursów przy tendencji mocnej.

Jak wspomniane zostało wyżej, akcje kolonjalne miały tendencję niezwykle pomyślną. Niektóre z nich podniosły się o 200%.

Akcje kauczukowe po znacznej zwyżce, zapoczątkowanej w maju, w dn. 10 grudnia 1922 r. osiągnęły punkt kulminacyjny, poczem nastąpił gwałtowny spadek, wywołany przez ogólnie-światowe konjunktury rynku

¹⁾ P. „Długi państwowe” — załącznik II.

kauczukowego. Akcje cukrownicze uległy niższe ze względu na niezbyt pomyślną sytuację rynku cukrowego.

Wreszcie walory państwowe utrzymały się mniej więcej na poprzednim poziomie, co, wziawszy pod uwagę franka oraz deflacyjne wysiłki Rządu, nie stanowiło objawu pomyślnego.

Sytuacja najważniejszych grup akcji, obligacji i papierów państwowych przedstawiała się, jak następuje (kurs dn. 31 grudnia 1913 r. = 100):

Walory	1/XII 1924 r.	1/XI 1925 r.	Parytet złoty na dz. 1/XI 1925 r.
Banki	132'22	131'37	32'84
Koleje	164'58	130'13	32'53
Tramwaje	548'96	450'39	—
Metalurgia	141'79	119'85	29'96
Koksownie	863'49	622'45	155'61
Kopalnie węgla	195'51	147'59	36'90
Cynk i kopalnie cynku	173'82	189'72	47'43
Przemysł szklany (glaceries)	658'92	558'20	139'55
Przemysł szklany (verrerries)	155'00	78'90	19'72
Wody lecznicze	118'08	130'70	32'67
Przemysł konstrukcyjny	145'72	125'08	31'27
Przemysł elektryczny	601'94	502'05	—
Przemysł tkacki	370'06	294'29	73'57
Przemysł chemiczny	122'32	113'11	28'28
Kolonjalne	332'27	519'93	124'98
Różne	313'25	309'45	—
Przemysł naftowy	70'72	64'02	16'00
Cukrownie	119'37	89'35	22'34
Obligacje	78'11	85'70	—
Średnia walorów o dochodzie stałym	76'25	82'04	—
Średnia walorów o dochodzie zmiennym	264'05	196'67	—
Walory państwowe	69'12	68'09	—
Średnia ogólna	247'31	188'05	49'17

Kurs franka belgijskiego doznał od chwili zawarcia rozejmu szeregu zmian i wstrząśnień. Kwestja ta jest całkowicie zrozumiała wobec zniszczenia kraju, kosztów, jakie pociągała za sobą odbudowa, i inflacji, uprawianej w konsekwencji istniejącego stanu rzeczy przez Rząd belgijski. Do połowy 1924 r. zaznaczał się stały spadek waluty belgijskiej, który przybierał charakter bardziej gwałtowny w zależności od szeregu wypadków. Do najważniejszych przyczyn należy zaliczyć fluktuacje franka francuskiego, które wywierały i wywierają poważny wpływ na walutę belgijską. Oto jak przedstawiał się kurs franka belg. od 1919 r. do końca 1923 r.:

W ciągu 1919 r. trwała bez przerwy *hausse'a* dolara Stanów Zjedn. A. P. Za dolara płacono w początku roku 6 fr., zaś dn. 11 grudnia 1919 r. 10'95 fr. Zwyżka trwała w 1920 r. i zaakcentowała się szczególnie w dn. 5 lutego 1920 r., gdy dolar podskoczył do 15 franków. Jednakże kryzys ekonomiczny spowodował niżkę dolara, za który w dn. 8 lipca 1920 r. płacono tylko 11'25 fr. Mimo to dn. 20 grudnia 1920 r. dolar podniósł się ponownie do 16'20 fr. belg. W ciągu pierwszych pięciu miesięcy 1921 r. miała miejsce niżka: z 15'75 fr. w dn. 6/I 1921 r. dolar spadł w dn. 30/V 1921 r. do 11'30 fr. Od tej ostatniej daty fluktuacje kursu są bardziej umiarkowane: dolar podnosi się do 14'60 fr. we wrześniu i do 14'79 fr. w końcu listopada 1921 r. Jednakże w dn. 29 grudnia 1921 r. kurs wynosił 13'025 fr. Ostatnie polepszenie kursu utrzymało się w ciągu pierwszej połowy 1922 r. Dopiero w czerwcu zaznaczyła się ponowna *hausse'a*, która doprowadziła kurs dolara do

17'84 fr. w dn. 8 listopada 1922 r. Po tej dacie wystąpiła pewna poprawa kursu franka, która jednakże nie trwała długo. W początkach 1923 r. ma miejsce dalszy spadek franka i w dn. 1 lutego 1923 r. płacono za dolar 19'65 fr., zaś w dn. 9 sierpnia tegoż roku 22'75 fr. W pierwszych miesiącach 1924 r. frank bardzo gwałtownie zniżkuje, a dopiero od kwietnia tegoż roku nastąpiła poprawa kursu, która się utrzymała do końca roku. Poniżej podana tabela wyszczególnia kurs fr. belg. w ciągu 1924 r.:

	£	\$	fr. fr.	fr. szwajc.
15 stycznia 1924 r. . . .	104'75	24'55	109'75	426'00
15 lutego 1924 r. . . .	112'75	26'26 ¹ / ₄	116'55	455'75
14 marca 1924 r. . . .	113'00	26'05	119'75	444'00
15 kwietnia 1924 r. . . .	83'15	19'10	117'15	335'00
15 maja 1924 r. . . .	88'70	20'41	120'35	362'00
16 czerwca 1924 r. . . .	89'65	20'65	115'45	366'25
15 lipca 1924 r. . . .	95'90	21'97 ¹ / ₂	113'50	401'00
14 sierpnia 1924 r. . . .	88'47 ¹ / ₂	19'47 ¹ / ₂	108'85	368'25
15 września 1924 r. . . .	89'55	20'07 ¹ / ₂	107'40	378'11/16
15 października 1924 r. . . .	93'43 ³ / ₄	20'78	108'60	399'25
14 listopada 1924 r. . . .	95'82 ¹ / ₂	20'65 ¹ / ₂	109'27 ¹ / ₂	398'25
29 grudnia 1924 r. . . .	94'86 ¹ / ₄	20'01	108'47 ¹ / ₂	390'00

Specjalnie co do 1924 r. należy zauważyć, że zaznaczyła się tutaj szczególnie jaskrawo zależność fr. belg. od fr. francuskiego. Gwałtowne fluktuacje waluty belgijskiej nie były bowiem usprawiedliwione jakimkolwiek bądź objawem życia gospodarczego Belgii.

Rok 1925 był charakterystyczny, szczególnie ze względu na t. zw. „odklejenie się” kursów franka belgijskiego od kursów franka francuskiego. Od 20 stycznia 1925 r. frank belg. podnosił się od 108'60 do 100'60 za 100 fr. fr. Finansowe trudności Francji i jednoczesny wzrost zaufania do Belgii były podstawą zwrotu w opinii finansowej. Wzrastający spadek franka francuskiego pociągnął jeszcze raz za sobą frank belgijski we wrześniu 1925 r. do poziomu 23'125 za \$ 1, czyli 112'25 za £ 1. Po tej najznaczniejszej zniżce franka belgijskiego nastąpiło zdecydowane oderwanie się jego kursów od kursów franka francuskiego. Skutkiem interwencji rządowej frank ustabilizował się przy kursie 22'05 fr. za \$ 1 i 106'96 fr. za £ 1. Kursy te były podtrzymywane na giełdach drogą interwencji przez Banque Nationale, jednakże nie zaszła potrzeba rzucenia na rynek większych ilości dewiz cudzoziemskich, a to ze względu na atmosferę kompletnego zaufania, jaka otoczyła zabiegi Ministra Skarbu.

Oto jak przedstawiał się w ciągu 1925 r. kurs franka belgijskiego w New-Yorku (\$ 1 = 5'18262 franka złotego):

15 stycznia	1925 r.	19'97	12 sierpnia	1925 r.	22'21
12 lutego	1925 „	19'6125	17 września	1925 „	23'125
12 marca	1925 „	19'80	15 października	1925 „	21'9875
16 kwietnia	1925 „	19'85875	12 listopada	1925 „	22'05
14 maja	1925 „	19'775	17 grudnia	1925 „	22'0525
18 czerwca	1925 „	21'3775	31 grudnia	1925 „	22 04
18 lipca	1925 „	21'58	Sredni kurs roczny		21'0668

Stan banków belgijskich był pomyślny. Większość, pozostając w związku z przemysłem krajowym, dzieliła też jego los. Początki kryzysu w metalurgii i górnictwie węglowym odbiły się wprawdzie nieco na kursach akcji bankowych, tem niemniej 1925 r. był dla banków okresem dalszego rozwoju.

Poniżej podane zestawienie głównych pozycji bilansów banków, z Société Générale de Belgique, Banque de Bruxelles i Credit Anversojs na czele, pozwoli ocenić ten rozwój (w miljn. fr.):

Aktywa:			Pasywa:		
	1913 r. ¹⁾	1/I 1925 r. ²⁾		1913 r.	1/I 1925 r.
Inkaso i depozyty w Banque Nationale	172	1.116	Kapitał wpłacony	495	1.471
Portfel wekslowy	777	1.821	Rezerwy	235	878
Rachunki bieżące debetowe	1.287	7.009	Zobowiązania	3.009	12.054
Portfel walorów	717	3.275	Zyski	68	279
Pożyczki nieruchomości i t. d.	849	1.455	Zyski w stosunku % do wpłaconego kapitału	12'4	18'6

Należy podkreślić, że 1925 r., jak i 1924 r., znamionuje dążenie banków do ekspansji nazewnątrz. Szczególnie silnie uwidocznily się tendencje w nawiązywaniu stosunków z bankami Europy Środkowej i Wschodniej (Austrii, Czechosłowacji i Polski).

Działalność Izby Rozrachunkowych (Clearing House) w ciągu 1925 r. odpowiadała ogólnemu stanowi finansowemu kraju. Do września operacje miesięczne utrzymywały się na poziomie 1924 r. W październiku nastąpiła znaczna wyżka cyfry obrotów, wywołana w poważnej mierze spadkiem fr. belg. w okresie od czerwca do września 1925 r. Poniżej podana tabela uwidoczni działalność Izby w ciągu 1925 r. (w miljn. fr.):

	Sumy		Sumy
Styczeń	20'25	Lipiec	21'00
Luty	17'20	Sierpień	20'20
Marzec	18'90	Wrzesień	21'55
Kwiecień	17'80	Październik	27'13
Maj	18'45	Listopad	22'09
Czerwiec	20'50	Grudzień	26'25
		Razem	251'40
Ogólna ilość operacji w 1925 r.	3,875.611		
Ogólna suma obrotu w 1924 r.	229'6		
Ilość operacji w 1924 r.	3,524.113		
Przeciętna miesięczna 1924 r.	19'12		
1925 r.	20'95		

Dla potrzeb kredytu komunalnego istnieje w Belgii specjalna instytucja pod nazwą „Credit Communal de Belgique”. W 1925 r. udzieliła ona poszczególnym związkom komunalnym kredytów w wysokości 365,282.882 fr. belg., czyli przeciętnie 29,690.249 fr. belg. miesięcznie. Z tej sumy związki komunalne zwróciły 213,458.897 fr. belg. Przed wojną ogół pożyczek wynosił 9,975.632 fr. belg., co wskazuje na znaczne ożywienie udzielania kredytów nawet wzięwszy pod uwagę dewaluację franka belgijskiego.

Kapitały belgijskie, umieszczone za granicą

Belgia należy do krajów, które w normalnych warunkach gospodarczych gromadzą oszczędności i lokują je nie tylko na rynku wewnętrznym, lecz i za granicą. Ustalenie ogólnej sumy tych kapitałów jest trudne ze

¹⁾ 67 instytucyj.

²⁾ 92 instytucje.

względem na prywatny charakter lokat, to też pod uwagę mogą być brane tylko przybliżone obliczenia ze strony znawców ekonomiki krajowej.

Według profesora Baudhuin'a, kapitały belgijskie, umieszczone za granicą, sięgają kwoty 10 milj. fr., przyczem znaczna część tej kwoty jest ulokowana w akcjach i obligacjach prywatnych. Pewna ilość lokat jest umieszczona w pożyczkach rządowych i municypalnych. Większość wszystkich lokat została dokonana przed 1913 r. Po wojnie wewnętrzne zapotrzebowanie pochłania rozporządzalne kapitały.

Kraje, na które została skierowana ekspansja kapitału belgijskiego, są następujące (w %):¹⁾

Ameryka (kraje łacińskie)	28'36	Daleki Wschód	8'02
Europa Wschodnia (Bałkany)	13'57	Egipt	7'07
Hiszpanja	13'32	Włochy	6'07
Rosja (terytorjum z przed 1914 r.)	9'75	Inne kraje	13'85

Jeśli wziąć pod uwagę, że największe ilości kapitałów belgijskich lokowano przed wojną poza Ameryką Południową — w Europie Wschodniej (w Rosji i Bałkanach) i że zainteresowanie się temi rynkami było w Belgii bardzo żywe, należy przypuszczać, że nowa ekspansja kapitałów belgijskich pójdzie w kierunku Europy Wschodniej. Wysoka rentowność przyciągnie niewątpliwie kapitalistów w chwili, gdy warunki bezpieczeństwa lokat polepszą się. Należy dodać, że przeżywany w Belgii kryzys finansowy jest prawie wyłącznie kryzysem finansów publicznych, finanse zaś prywatne cierpią stosunkowo nieznacznie i oszczędności są w dalszym ciągu gromadzone.

Kapitał belgijski ma tendencje do zasilania pewnych określonych gałęzi przemysłu. W Euroście os kapitałów umieszczono w przedsiębiorstwach tramwajowych (Włochy, Rosja), metalowych i węglowych (Rosja), naftowych (Rumunja i Rosja), wreszcie w cukrowniach (Bałkany). W Ameryce Południowej akcjonariusze belgijscy posiadają nieruchomości oraz zakłady hodowlane.

Wskazane tendencje kapitalistów belgijskich nastroczają możliwości przyływu kapitałów belgijskich do przedsiębiorstw polskich. Należy podkreślić, że kapitał belgijski brał udział jeszcze przed wojną w pewnej ilości towarzystw akcyjnych b. Kongresówki i Galicji; Belgowie posiadali akcje Kolejek Podjazdowych Warszawskich, Tramwajów Białostockich, Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, Kolei Fabrycznej Łódzkiej, Tramwajów Krakowskich, Zakładów Ceramicznych „Marywil”, fabryk sztucznego jedwabiu w Tomaszowie, Myszkowie i Sochaczewie, Zakładów Haebler E. i t. d., a niektóre z tych przedsiębiorstw opierały się w poważnej części na kapitałach belgijskich. Po wojnie istniał okres gorączkowego nabywania banknotów markowych polskich przez drobnych kapitalistów belgijskich. W ten sposób zostały nabyte setki milionów marek; w 1920 r. nabywano również milionówkę i pożyczkę Odrodzenia. Z chwilą spadku marki polskiej posiadacze zaczęli nabywać polskie akcje przemysłowe, chcąc w ten sposób ratować się od skutków inflacji. Jednocześnie szereg towarzystw i finansistów belgijskich zainteresował się przemysłem polskim: Trust Métallurgique Belge-Français w Warszawskiej Fabryce Parowozów, Towarzystwo John Cockerill, Haine St. Pierre, Atelier Métallurgique de Tubize — w towarzystwie H. Cegielski; prócz tego duże portfele akcji Starachowic i Firleja zostały nabyte przez inną grupy. Ogólnej sumy

¹⁾ Brany jest w rachubę tylko kapitał, umieszczony w akcjach i obligacjach.

kapitałów belgijskich, ulokowanych w Polsce, nie da się ściśle określić, jest to w każdym razie suma, sięgająca setek miljn. franków.

Zakupywanie akcji polskich zostało przerwane skutkiem kryzysu finansowego w Belgii, jak również skutkiem sytuacji gospodarczej w Polsce. Jednakże nieustające gromadzenie oszczędności w Belgii może przy poprawieniu się sytuacji w Polsce skierować kapitał belgijski do Polski.

TRANSPORT I KOMUNIKACJA

Koleje żelazne

Długość państwowych kolei normalnotorowych wynosiła w grudniu 1925 r. 4.725 km. (w 1913 r. 4.380 km., w 1924 r. 4.706 km.). Wobec tego, że terytorjum Belgii wynosi 30.000 km.², gęstość torów kolejowych jest rekordowa. Prócz kolei państwowych istnieje 350 km. kolei prywatnych normalnotorowych.

Obok kolei normalnotorowych istnieje 4.385 km. kolei wąskotorowych, administrowanych przez Société Communale des Chemins de Fer Vicinaux, Société Anonyme, w którym Państwo jest najpoważniejszym akcjonariuszem, wywierając decydujący wpływ na politykę taryfową.

Geograficzna sytuacja Belgii, czyniąca z niej kraj tranzytowy dla wszystkich sąsiadających państw, rozwój przemysłu i handlu eksportowego oraz poważny import surowców — powodują, że koleje belgijskie są wciąż w stanie znacznej aktywności. Dowodem tego służą następujące cyfry (koleje państwowe normalnotorowe):

	1913 r.	1924 r.	1925 r.
Pasażerowie (w miljn. km.) . . .	5.242	6.194	6.155
Towary (w miljn. tono-km.) . . .	5.726	7.041	7.075

Aktywność lat ostatnich jest znacznie większa w stosunku do cyfr w 1913 r. Jest to związane ze wzmożeniem się ruchu turystycznego po wojnie, oraz z rozwojem przemysłu i handlu, który naogół przekroczył obecnie wysokość obrotów przedwojennych.

To też dla przystosowania do wciąż rosnącego ruchu koleje belgijskie stale są rozbudowywane. W ciągu 1925 r. trwały prace nad dokonaniem kilku nowych połączeń, oraz nad rozbudową stacyj sortujących i formacyjnych.

Szczególne uwagę poświęcono stacjom pod miastami Antwerpja (Anvers-Nord, Stocken) i Bruksela (Schaerbeek). Z ważniejszych nowych połączeń należy wymienić: Schaerbeek-Hall, dla uskutecznienia którego budowany jest w Brukseli tunel pod parkiem Cinquenaire i Bois de Cambre, oraz Fexhe le Haut-Clocher — Kinkempois; Luttre — Namur (poczwórny tor); szereg połączeń uskutecznia się w zagłębiu węglowym w Campine.

Taryfy kolejowe belgijskie należą do niskich. W dobie obecnej taryfy belgijskie (przeliczone na franki złote) nie sięgają jeszcze poziomu przedwojennego, stanowiąc 85% cyfr z 1913 r. W końcu 1925 r. taryfa belgijska w centymach złotych za jeden km. pasażerski wynosiła dla I klasy 7'6, zaś dla III klasy 3'0, podczas gdy w 1913 r. odpowiednie cyfry były 9'4 oraz 3'6.

Taryfy towarowe uległy nieznacznemu zwiększeniu w stosunku do taryf z 1913 r., przeciętnie jednak zwiększenia to nie przekracza 2%.

Skutkiem niskich taryf koleje belgijskie dają naogół deficyty. Istnieją silne tendencje ku zapewnieniu samowystarczalności kolejom, wydzielonym w budżecie państwowym jako autonomiczne przedsiębiorstwo.

Finansowe wyniki gospodarski na kolejach państwowych w ciągu 1925 r., w porównaniu z latami 1913 i 1924, przedstawiają się, jak następuje (w miljn. fr.):

	1913 r.	1924 r.	1925 r.
Dochody	342	1.626	1.752
Wydatki eksploatacyjne . .	246	1.450	1.750
Zysk eksploatacyjny . . .	96	176	2

Zyski eksploatacyjne przewyższają nieznacznie wydatki eksploatacyjne, zaś wydatki inwestycyjne wobec braku kredytów prywatnych muszą być pokrywane bezpośrednio z kas państwowych. Obciąża to budżet państwowy rokrocznie w bardzo poważnych sumach¹⁾. Według opinii specjalistów, koleje są w stanie przynosić zysk znacznie większy od dotychczasowego. W 1913 r. zysk kolei w stosunku do kapitałów wynosił 3·29%. Podniesienie taryf do poziomu ogólnoeuropejskiego, oraz oszczędności w gospodarce kolejowej mają przyczynić się do finansowego prosperowania kolei. Jednakże wobec tego, że oszczędności te odbiłyby się przede wszystkim na personelu kolejowym, projektowana reforma spotykała silne sprzeciwy ze strony socjalistów, będących u steru rządów. Dla scharakteryzowania tej sprawy należy wskazać, że personel kolejowy liczył w 1913 r. 78.700 osób, zaś w 1925 r. 104.000 osób.

Dochody pocztowy w 1925 r. wyniosły 181'7 miljn. fr., a więc o 45'5 miljn. więcej, niż w 1924 r. Zwiększenie zostało spowodowane w głównej mierze podniesieniem taryf pocztowych od 1 października 1925 r. Obowiązująca od tej daty taryfa przedstawia się, jak następuje (w centymach):

Listy wewnętrzno-krajowe . . .	za 50 gr.	30
Karty pocztowe wewnętrzno-krajowe . . .		20
Druki wewnętrzno-krajowe . . .	za 50 „	5
Listy zagraniczne . . .	do 20 „	100
„ „ za każde następne	20 „ więcej o	60
Karty pocztowe zagraniczne . . .		60
Druki zagraniczne . . .	za 50 „	20

Dochody telegrafu i telefonów w 1925 r. wyniosły 122 miljn. fr. Linje telegraficzne są stale rozbudowywane i w 1925 r. długość ich wynosiła przeszło 46.200 km.

O ile chodzi o telefony, to należy podkreślić, że w Brukseli i Antwerpii w końcu 1924 r. wprowadzono aparaty automatyczne. Na prowincji ulepszono istniejące i przeprowadzono nowe ulepszenia telefoniczne w szeregu miejscowości.

Długość linii telefonicznych wynosiła (w km.):

1913 r.	113.235
1925 „	786.300

Powyższe cyfry wykazują bardzo znaczny rozwój sieci telefonicznej po wojnie.

Belgijskie lotnictwo handlowe składało się z 11 towarzystw, kontrolowanych przez Departament Lotnictwa w Ministerstwie Obrony Krajowej. Największym towarzystwem jest S. A. B. E. N. A. (Société

¹⁾ P. załącznik I.

Anonyme Belge pour l'Exploitation de la Navigation Aérienne). Od 1 stycznia 1926 r. lotnictwo jest wydzielone, jako autonomiczne przedsiębiorstwo państwowe. Budżet lotnictwa, uchwalony na 1926 r., przedstawiał się następująco (w fr.):

Personel.	1,270.000
Materiały i przyrzady	1,725.500
Subsydja na rzecz S. A. B. E. N. A.	3,100.000
Subsydja do uznania Ministra	1,500.000
Różne.	413.461
	<u>7,938.961</u>

Cywilne aerodromy mieszczą się w następujących miejscowościach: Ostenda (Steene), Bruksela (Haeren), Deurne (Antwerpja), Gosselies.

Żegluga

W życiu morskiem Belgji 1925 r. nie przyniósł zasadniczej zmiany i mało złagodził powojenny kryzys. Głęboko tkwiące zło: zmniejszenie o około 20 % światowego obrotu towarowego, a wzrost tonażu okrętowego, nawrotna fala powojennego protekcjonizmu, odbijało się silnie na przemyśle i handlu morskim. Nie można jednakże przeczyć, że jeśli chodzi o Belgję, nie brakło momentów jaśniejszych.

Sam przedewszystkiem ruch portów belgijskich wzrósł w 1925 r. o przeszło 1,200.000 ton, jak na to wskazuje poniżej umieszczona tabelka:

Port	1924 r.:		1925 r.:		Różnice:	
	statków	tonaż netto	statków	tonaż netto	statków	tonażu
Antwerpja .	9.709	19,302.534	9.971	20,201.598	+ 262	895.691
Gandawa .	1.829	1,525.048	1.755	1,543.242	— 74	18.194
Bruges .	984	646.782	1.162	906.548	+ 178	259.766
Ostenda .	1.587	915.739	1.646	947.758	+ 59	32.019
Bruksela .	478	193.428	519	198.542	+ 41	5.117
	<u>14.587</u>	<u>22,583.531</u>	<u>15.053</u>	<u>23,797.688</u>	<u>+ 540</u>	<u>1,211.787</u>

To zwiększenie ruchu, o blisko 8,000.000 ton w porównaniu z 1913 r., nie jest jednakże faktem tak dodatnim, jakby to ze statystyk mogło wynikać. Wystarczy rzucić okiem na statystyki handlu belgijskiego, by się przekonać, iż ten napływ statków nie odpowiada bynajmniej proporcjonalnemu zwiększeniu się ruchu towarowego.

Bilans handlowy przedstawiał się następująco:

	Import:		Eksport:	
	ton	tys. franków	ton	tys. franków
1913 r.	32,654.421	5,049.446	20,884.778	3,715.732
1924 „	33,384.894	17,581.108	20,156.801	13 932.504
1925 „	32,932.359	17,805.650	21,072.581	14,536.054

Jeśli się zważy, że cyfry za 1913 r. podane są we frankach złotych, za lata zaś 1924 i 1925 we frankach zdeprecjonowanych, i jeśli się następnie przyjmie dla 1925 r. stosunek franka papierowego do franka złotego, jako 1 : 4, otrzyma się za 1925 r. dla importu cyfrę 4,541.130 tys. fr., dla eksportu zaś 3,634.013 tys. fr. Obie te cyfry są niższe od cyfr z 1913 r.

Fakt ten rzuca charakterystyczne światło na rekordy liczbowe z 1925 r. Nie wolno z drugiej strony zapominać, że choć 1925 r. nie dorównał ostatniemu okresowi przedwojennemu, stanowi on bądź co bądź poważny krok naprzód. Za dodatni moment uważać należy również poważny wzrost tranzytu towarów niemieckich. Likwidacja okupacji Ruhry przywraca powoli tej prowincji dawną zdolność produkcyjną, a towary niemieckie znajdują często korzystniejsze ujście przez port w Antwerpii, niż przez port w Hamburgu. Statki niemieckie coraz częściej odwiedzają porty belgijskie.

Korzystną również okolicznością, mającą swe znaczenie dla życia gospodarczo-morskiego, jest pewne zrównoważenie handlowego bilansu belgijskiego. Stosunek eksportu do importu, wyrażający się w 1913 r. proporcją 73'6 : 100, a w 1924 r. 79'2 : 100, wzrósł w 1925 r. na 81'6 : 100. Ma to wpływ bez wątpienia dodatni na fracht powrotny w portach belgijskich.

Bolączką życia morskiego tak w Belgji, jak też i na całym świecie, był niezwykle niski poziom frachtów morskich, nie pozwalający kompanjom okrętowym na osiągnięcie minimalnych choćby zysków. Wpłynęło to na dalsze pogorszenie się położenia floty handlowej belgijskiej.

Ruch w porcie antwerpijskim w 1925 r. był następujący: zawinęło do portu antwerpijskiego 9.971 statków morskich, o ogólnej pojemności 20,201.598 ton rej. netto.

Jeśli się zważy, iż system obliczenia tonażu netto jest w Belgji odmienny, niż w innych krajach, cyfrę tę zmniejszyć należy o około 15%. Wtedy bowiem dopiero można ją będzie porównywać z innemi danemi statystycznymi portów europejskich. Za 1925 r. tak poprawiona cyfra ruchu wynosi 9 971 statków i 17.171.700 ton rej. netto. Cyfra ta jest, jak widać z tabelki poniżej umieszczonej, rekordem ruchu okrętowego w porcie antwerpijskim.

	<i>Ilość statków</i>	<i>Tonaż rej. netto</i>	<i>Tonaż netto popr. (—15%)</i>	<i>Tonaż przeciętny</i>
1913 r.	7.0 ⁵ 6	14,146.819	12,025.000	2.005
1923 „	9.351	17,353.498	14,752.000	1.855
1924 „	9.709	19,305.907	16,411.000	1.988
1925 „	9.971	20,201.598	17,171.700	2.026

Drugi rok z rzędu Antwerpja przewyższyła ruchem swym porty konkurencyjne: Rotterdam i Hamburg. Statystycznie przedstawia się to następująco (w tonach):

	<i>Antwerpja</i>	<i>Rotterdam</i>	<i>Hamburg</i>		<i>Antwerpja</i>	<i>Rotterdam</i>	<i>Hamburg</i>
1913 r.	12,025.000	13,036.000	14,185.000	1924 r.	16,411.000	13,686.000	15,130.000
1923 „	14,752.000	11,402.000	15,415.000	1925 „	17,171.700	16,859.000	16,683.000

Sądząc ze statystyki, jest Antwerpja pierwszym portem na kontynencie, a 3-cim na świecie (po Nowym Yorku — 19,177.000 t., i Londynie — 18,249.000 t.). Według amerykańskich statystyk stosunek wzajemny przybycia i odjazdu statków jest następujący (w miljn. ton):

N. Jork .	37'3	Antwerpja	31'3	Londyn .	29'6	Shanghai	24'7	Kobe . .	22'0
Hongkong	35'7	Hamburg	30'9	Liverpool	24'7	Rotterdam	22'4	Singapore	20'5

W tonażu, zarejestrowanym w Antwerpji, parowce przedstawiają 97'5% ogółu. Żaglowce coraz bardziej wychodzą z użycia. W 1925 r. zawinęło ich do portu antwerpijskiego zaledwie 131 o ogólnym tonażu 39.794 ton. Fakt ten wyłomaczyć należy w pierwszym rzędzie zaniechaniem okrężnych podróży dookoła Afryki na Daleki Wschód oraz tem, iż Kanał Sueski przez żaglowce użytkowany być nie może. Na 131 żaglowców 96 przybyło z portów angielskich, 13 z portów belgijskich, 6 z Urugway'u i Argentyny. Ładunek ich był przeważnie małowartościowy (kaolin, asfalt, brukowce, kamienie, cement, smoła, nawozy sztuczne). Tonaż przeciętny żaglowców był bardzo niski (303 tony).

Jeśli chodzi o narodowość statków, to zaznaczyć należy dalszą supremację flagi angielskiej (37'3% ogólnego ruchu). Faktem charakterystycznym jest wzrost udziału w ruchu statków niemieckich: z 2.663.583 t. w 1924 r. na 3,109.596 t. w 1925 r.

Poniżej podana tabelka przedstawia udział w ruchu portowym Antwerpii:

	Statków	Ton	%		Statków	Ton	%
Statki angielskie	4.249	7,555.576	37'3	Statki duńskie	342	500.698	2'1
" niemieckie	1.439	3,109.596	16'5	" szwedzkie	421	452.016	—
" francuskie	750	2,112.575	10'8	" włoskie	91	311.389	—
" holenderskie	595	1,854.218	9'0	" greckie	65	187.302	—
" belgijskie	866	1,276.219	6'0	" brazylijskie	37	186.876	—
" norweskie	591	898.172	4'0	" hiszpańskie	47	142.563	—
" Stanów Zj. A.P.	104	735.240	3'5	" finlandzkie	89	82.484	—
" japońskie	103	596.233	2'8	" gdańskie	44	60.927	3'0

Urządzenia portu antwerpijskiego, choć imponujące swymi rozmiarami, nie odpowiadają wymaganiom wzmożonego ruchu; 27.500 m. nadbrzeży wyładunkowych, 484 kranów o sile od 2 — 150 t., 18 elewatorów zbożowych, nie może sprostać potrzebom handlu. Dlatego też zarząd portu poczynił w 1925 r. cały szereg nowych nabytków. Zakupiono za ogólną sumę 9,646.880 fr. 56 dźwigów pływających oraz stałych. Równocześnie starano się zachęcić do pracy nocnej, szczególnie w zakresie przeładunku ziarna, celem umożliwienia szybszej ekspedycji statków. W tym celu obniżono znacznie opłaty za użytkowanie aspiratorów zbożowych w czasie nocy.

Poza wyżej wymienionemi inwestycjami zamówiono z dostawą w 1926 r. za ogólną sumę 9,389.650 fr.: 30 dźwigów elektrycznych, 16 dźwigów o ramionach poruszających się w kierunku pionowym, oraz 2 holowniki. Ulepszenia poczyniono również w zakresie zaopatrzenia portu w prąd elektryczny przez zmontowanie dodatkowego transformatora prądu. Wybudowano również szereg nowych krytych hangarów metalowych za sumę około 7,000.000 fr.

Pierwszorzędną jednak wartość przedstawiają prace około rozszerzenia portu. Polegają one na zbudowaniu: 1) morskiej śluzy w miejscowości Kruishaus (8 km. w dół rzeki od Antwerpii) o 270 m. długości, 35 m. szerokości, 10 m. głębokości przy odpływie, a 14'50 m. przy przypływie; 2) basenu kanałowego, długości 5.100 m., szerokości 300 m., który ma być połączony z istniejącymi już basenami północnymi zapomocą — 3) basenu łączności (400 na 100 m.), dla którego budowy kilku strumieniom nadać trzeba nowy bieg.

Dla obsługi tych nowych instalacji buduje się w Wilmansdorck nową stację towarową, o szerokości 1 km., największą w Belgji, oraz bulwar szerokości 35—50 m., łączący ową część portu z miastem.

W 1925 r. z tych robót dokonano następujących: wytyczono trasę bulwaru, odwrócono biegi strumieni, o których mowa powyżej. Basen łączności będzie ukończony w 1926 r.; w 1925 r. ukończono roboty ziemne około niego i połowę robót murarskich. Mur basenu kanałowego dociągnięty został do połowy wysokości, roboty ziemne winny być ukończone przed końcem 1926 r.

Śluza w Kruishaus jest również na ukończeniu. Skończono roboty murarsko-betonowe i przystąpiono do montażu bram śluzy. Ten stan robót pozwala przypuszczać, że ta nowa część portu udostępniona zostanie dla ruchu przed 1928 r.

Przedstawiony powyżej program robót nie obejmuje projektów, zresztą zaakceptowanych, których wykonanie przypadnie na dalsze lata. Przewiduje się, mianowicie, jeszcze budowę kilku basenów, komunikujących z „Bassin canal”. Po ukończeniu tych robót port antwerpijski będzie swym

obszarem i urządzeniami największym na świecie, posiadać bowiem 45 km. nadbrzeży wyładunkowych i 540 hektarów powierzchni wodnej basenów.

Poza tem w dalszym ciągu nie szczędzono ani starań, ani kosztów dla stworzenia w Antwerpii urządzeń, przystosowanych do pewnych gałęzi handlu. Oprócz instalacyj naftowych, o których mowa poniżej, i elevatorów zbożowych, przystąpiono w 1925 r. do budowy magazynów poławowych, posiadających specjalne urządzenia dachowe do wietrzenia i sortowania. Koszt budowy wyniesie 15 miljn. fr. Rozpisano również przetarg na budowę magazynów nitratowych.

Ruch towarowy przedstawiał się, jak następuje. Procent statków, przejeżdżających z ładunkiem w 1925 r., był nieco niższy, niż w 1924 r. (1925 r.—90'3%, 1924 r.—91'4%), natomiast procent statków, wyjeżdżających z ładunkiem, wykazał pewną poprawę (1925 r. — 84'5%, 1924 r. — 81'4%), zapewne w związku z wzrostem tranzytu niemieckiego i z korzystniejszym ukształtowaniem się handlowego bilansu belgijskiego.

Na podstawie cyfr powyższych można określić wysokość frachtu powrotnego, oczywiście nie w sposób bardzo ścisły, pamiętać bowiem należy, że statystyka nie rozróżnia statków częściowo załadowanych od statków zupełnie załadowanych. Przyjąwszy jednak, iż proporcja załadowania jest przy wjeździe taka sama, jak przy wyjeździe, otrzymamy 93'47% frachtu powrotnego. Jakąkolwiek wartość by ta cyfra miała, to w każdym razie wolno ją porównać z zesłoroczną (90%). Antwerpja, która zawsze pod względem frachtu powrotnego zajmowała stanowisko uprzywilejowane, w roku sprawozdawczym znacznie je utrwaliła. Do wpływu tej okoliczności na kształtowanie się stawek frachtowych jeszcze powrócimy.

Rynek frachtowy pod względem stawek w 1925 r. zawiódł najzupełniej pokładane w nim nadzieje. Marazm lat poprzednich panował dalej, a co gorzej 1925 r. był pod tym względem mniej korzystny od poprzedniego. Tonaż światowy w dalszym ciągu się zwiększał. W 1924 r. z ulgą zaobserwowano pewien spadek: tonaż światowy spadł z 65,166.238 t. brutto na 64,023.567 t. brutto. Z tej liczby statków stalowych — parowych lub motorowych (te tylko mogą wchodzić w rachubę) w czerwcu 1924 r. było 57,530.000 t. brutto (57,939.000 t. w 1923 r.). Pewna poprawa stosunków dawała się też zaobserwować, zwłaszcza wobec deficytowych zbiorów Europy i konieczności szybkiej aprowizacji.

Poprawa ta jednakże była przejściowa. W 1925 r. tonaż światowy znowu wzrósł o 617.000 t., a tonaż statków parowych i motorowych osiągnął 58,785.000 t. z końcem 1925 r. Jest on więc o 40% wyższy od stanu z 1914 r. (42,514.000 t.). Jeśli się zważy, iż równocześnie handel światowy zmniejszył się o 20%, to okaże się, iż podaż statków jest o przeszło 60% większą, niż przed wojną. Nic więc dziwnego, że frachty spadają często poniżej ceny własnej armatora, zwłaszcza, że konkurencja jest silniejsza, niż kiedykolwiek. Każdą, choćby nieznaczną zwyżkę stawek neutralizuje powrót do użytku wycofanych statków (navires desarmés), których tonaż na świecie sięga 6,700.000 t.

Biorąc za podstawę poziom frachtów morskich w 1920 r. i określając go przez 100, otrzymamy na 1925 r. indeks 25'29, niższy jeszcze od indeksu z 1924 r. (29'63). Jest to indeks frachtów światowych. Dla portów belgijskich i francuskich jest on jeszcze niższy: 25'4 w 1924 r., a 22'6 w 1925 r.

Niski poziom frachtów pociągnął za sobą pewien ruch koalicyjny. Tak zwane konferencje kompanij okrętowych wykazały w tym roku większą solidarność i spoistość, poza tem doszło do skutku kilka nowych porozu-

mień. Rzecz ciekawa, że znajdują się mimo wszystko linie okrętowe, które podejmują walkę z „konferencjami” i transportują po cenach niższych od cen, przez te konferencje ustalanych.

Antwerpja posiada 220 regularnych linii okrętowych, z których 80 (36%) angielskich i 39 (18%) niemieckich. Linie te obsługują: 24 — Wielką Brytanię i Irlandję; 4 — Francję; 6 — morze Północne; 7 — Danję, Norwegję i Szwecję; 5 — morze Bałtyckie; 6 — Marokko; 7 — Hiszpanję; 4 — Portugalję; 12 — morze Śródziemne i Adryatyckie; 5 — Bliski Wschód; 7 — morze Czarne; 9 — Afrykę Zachodnią; 5 — Afrykę Południową; 3 — Afrykę Wschodnią; 3 — morze Czerwone i zatokę Perską; 3 — Indje holenderskie; 7 — Indje angielskie; 18 — Daleki Wschód; 9 — Australję i Nową Zelandję; 19 — Amerykę Północną (wybrzeże Atlantyku) i Zatokę Meksykańską; 19 — Amerykę Południową (wybrzeże Atlantyku); 8 — Amerykę Centralną i Antylle; 4 — Amerykę Północną (wybrzeże Pacyfiku); 6 — Amerykę Południową (wybrzeże Pacyfiku).

Już z tego zestawienia wynika, że Antwerpja posiada regularne i stałe połączenie ze wszystkimi zakątkami świata. Z linii tych wszystkie linie, obsługujące Afrykę Południową, należały do t. zw. „South Africa Conference”; natomiast kompanje okrętowe, łączące Antwerpję z Ameryką Południową, dzieliły się na 2 kategorie: należące do konferencji i *outsider*’ów. Gorąca walka toczyła się między temi dwoma obozami: konferencja chciała wywołać zwyżkę frachtów, przeciwnicy zaś doprowadzali konkurencję do maksimum. W rezultacie frachty w tej dziedzinie transportów spadły w ciągu 1925 r. jeszcze bardziej. Silnem zrzeszeniem była „Atlantic Conference”, obejmująca: „United States Shipping Board”, „Red Star Line”, „Lloyd Royal Belge”, „Canadian Pacific Railway Steamer Co.” oraz „Canadian Government Merchant Marine Ltd”. Frachty trzymały się poziomu, ustalonego przez konferencję, prócz niższych frachtów za cement, ekspedjowany sporadycznie. Taki sam fakt obserwowano odnośnie do linii, obsługujących wybrzeże Pacyfiku Ameryki.

W zakresie transportów na Daleki Wschód, jedyny *outsider* — niemiecka kompanja „Rickmers Linie” — prowadziła wojnę taryfową i to podobno z powodzeniem z Far East Conference.

Pewna poprawa stawek frachtowych nastąpiła w transportach do Indyj angielskich dzięki porozumieniu się po raz pierwszy (w kwietniu 1925 r.) linii, obsługujących Rangoun, i zawarciu opartej na systemie rabatów konferencji. W ruchu australijskim nie zanotowano żadnych zmian.

Ożywienie natomiast zapanowało w transportach, skierowanych na Bliski Wschód i morze Czarne; średnio wyjeżdżały tam 24 statki miesięcznie. Nad linjami, obsługującymi Portugalję, panowała niepodzielnie konferencja. Powiększył się znacznie, dzięki zlikwidowaniu zatargu między Belgją a Hiszpanją, obrót towarowy w tej dziedzinie. Niemniej jednak stawki frachtowe z powodu silnej konkurencji wykazywały stałą tendencję zniżkową; mimo usiłowań, do porozumienia między wszystkimi kompanjami, obsługującymi tę linję, nie doszło. Silniejszy ruch panował również na liniach Antwerpja—Anglja. Zanotowano średnią miesięczną 132 odjazdów w tym kierunku, gdy w 1924 r. liczono ich 114, w 1923 r. — 89, 1922 r. — 83, w 1921 r. — 48.

Przy rozważaniu zagadnienia frachtowego zwrócić trzeba uwagę, podobnie jak i w latach ubiegłych, na bardzo korzystne kształtowanie się stawek frachtowych na towary importowane i eksportowane przez Antwerpję. Oczywiście — słowo „korzystne” otoczyć należy wszelkimi zastrzeżeniami, wyrażonemi na wstępie przy omawianiu światowej depresji frachtów. Frachty na Antwerpję i z Antwerpji były dużo tańsze od frachtów

frachtów miała dwie dobre strony: przede wszystkim armator, wioząc towar z Antwerpii lub przeciwnie, i pobierając zań nawet znacznie niższy fracht, niż np. za ładunek dla portów angielskich lub francuskich, zarabiał więcej, w innych portach, położonych w strefie atrakcyjnej Antwerpii. Taniość tych względnie tracił mniej, niż przy frachcie wyższym i obsłudze innych portów. Obserwowano bowiem, że różnica między frachtami, często znaczna na korzyść Antwerpii, nie pochłania jeszcze całej redukcji kosztów eksploatacji, jaką statek w Antwerpii może osiągnąć. Z drugiej strony przemysłowiec belgijski, mogący sprowadzać surowiec lub wysyłać fabrykaty za niższą opłatą, zyskiwał większą siłę konkurencyjną na rynkach zagranicznych. Tak więc niski poziom frachtów w Antwerpii nie jest objawem większych, niż gdzieindziej, niedomagań ekonomicznych, lecz tylko kompensatą naturalnych korzyści, jakie reprezentuje Antwerpja.

Czynniki, wpływające na wytworzenie się takiej sytuacji, są następujące:

1) Taniość portu antwerpijskiego. Opłaty portowe Antwerpii mają się według obliczeń belgijskich w stosunku do opłat w Liverpoolu jak 1:12; w Hamburgu, jak 3:5; w Roterdamie, jak 1:8. Proporcje te znalazły potwierdzenie w obliczeniach jednego z członków holenderskiej „Baltic and White Sea Conference”, który zestawiał koszty statku 4.374 t., wiozącego ładunek 2.500 t., w rozmaitych portach kontynentu i Anglii. Z porównania tego wynikało, że Antwerpja jest najtańszym portem, gdyż koszty wyżej wspomniane wynoszą £ 50, we wszystkich zaś innych portach wynoszą minimalnie £ 90, a w kilku angielskich dochodzą nawet do £ 593.

Podobnem obliczeniem zainteresowała opinię angielską jedna z kompanij okrętowych w Cardiff. Z obliczenia tego wynika, że statek, wiozący 4.542 t. pszenicy w workach, uiścił w Antwerpii £ 277 tytułem opłat portowych, zaś za 3.059 t. tego samego towaru zapłacił w Sunderland £ 857. Koszt tony w Antwerpii — £-/12'5; koszt tony w Sunderland — £-/5/7'25. Opłaty za użycie nadbrzeży wyładunkowych wynosiły w Antwerpii za 4.542 t. £ 54, w Sunderland zaś za 3.059 t. — £ 277. Zaznaczyć również należy, że statki linii regularnych korzystają w Antwerpii z poważnych zniżek opłat.

2) Szybkość, taniość i łatwość operacyi ładunkowych. Urządzenia portowe Antwerpii: gęsta sieć kolejowa, kryte hangary o kilka lub kilkanaście metrów od wybrzeża redukują znacznie cenę załadowania lub wyładowania statku. Krany przenoszą ładunek wprost z okrętu na wagon lub berlinkę, względnie przeciwnie.

Wracając do obliczeń „Baltic and White Sea Conference”, można nadmienić, iż wyładowanie 1 tony pszenicy w workach kosztowało w 1925 r. w Sunderland £-/1/11, w Antwerpii zaś zaledwie £-/-/6'5, czyli prawie 4 razy mniej.

Taką samą różnicę cen na korzyść Antwerpii wykazywały opłaty za t. zw. „arrimage”, t. zn. operacje załadowania, względnie ułożenia towarów w lukach statku. W Antwerpii „arrimage” tony kosztował przeciętnie £-/1/3, podczas gdy w innych portach od £-/1/6 do £-/4. Dlatego też linje, obsługujące Antwerpję, podają fracht łącznie z t. zw. „mise a bord” lub też „mise a quai” (załadowanie z nadbrzeża na pokład, lub wyładowanie z pokładu na nadbrzeże), podczas gdy te operacje pochłaniają w innych portach kwotę równą nawet 20% stawki frachtowej. Tak więc 2 stawki równe, np. dla Antwerpii i Londynu, w rzeczywistości różnią się przeciętnie o 15% na korzyść Antwerpii. „Magnetyzmem Antwerpii — powiedział znany ekonomista niemiecki Schuhmacher — jest jej taniość”.

Oprócz oszczędności pieniądza umożliwiał port antwerpijski i oszczędność czasu — równie cenną. Jakkolwiek pod tym względem nie jest on bezkonkurencyjny, to jednak dało się zaobserwować kilka przykładów rekordowej sprawności. I tak np. statek amerykański „J. A. Rostwick” wyładował w ciągu 15½ godzin pełny ładunek 11.600 t. ropy i olejów opałowych. Statek ten zatrzymał się wogóle w porcie antwerpijskim przez 34 godziny, w ciągu których nabrał jeszcze 6.000 t. wody.

Okolicznością mniej korzystną była konieczność „żonglowania” miejscami postojów statków wobec olbrzymiego wzrostu ruchu okrętowego i niewystarczalności portu. Powodowało to często dodatkowe wydatki na holowanie przy zmianie miejsca. Ukończenie nowych robót położyło kres temu stanowi rzeczy. Charakterystycznym dla organizacji handlowej Antwerpii jest istnienie t. zw. Natie (Nation — po francusku). Są to korporacje robotnicze, wyspecjalizowane w manipulacji pewnego rodzaju towarów, zajmujące się ładunkiem, ważeniem, sortowaniem, magazynowaniem, dostawą i t. d.; posiadają one sprzęt i narzędzia, ściśle zastosowane do danego rodzaju towaru. Kilka takich korporacji (np. Katoen Natie — korporacja bawełniana, lub Granen Natie — korporacja zbożowa) przedstawia prawdziwie potężny aparat przemysłowy i finansowy.

3) **Fracht powrotny.** Jest rzeczą znaną, iż armator kalkuluje cenę frachtu nie na podstawie jednej podróży, lecz na podstawie t. zw. raidu, t. zn. podróży do danego portu i podróży powrotnej. Jeśli posiada pewność znalezienia w danym porcie ładunku powrotnego, policzy ceny niższe za przewóz. Pod tym względem jest Antwerpja jednym z pierwszych portów na świecie. Jak to przy omawianiu ruchu towarowego wspomniano, ładunek powrotny wynosi 93'47% i wyższy jest od cyfry zeszłorocznej (90%); jeśli się przyjmie, że efektywny ładunek powrotny wynosi tylko 80%, co nie jest bynajmniej zbyt optymistyczną hipotezą, to i tak porównanie z innymi portami wykaże wyższość Antwerpii, Rotterdam bowiem daje tylko 33%, Hamburg zaś 48% ładunku powrotnego.

4) **Tonaż przeciętny.** Podnieść również trzeba, iż do Antwerpii zawiązują statki rozmiarów większych, niż do innych portów pobliskich. podczas gdy w Hamburgu oscylował w ostatnich latach około 1.300 t., tonaż przeciętny statku wynosił w 1925 r. 2.020 t. (1924 r. — 1.988 t.), a w Rotterdamie około 1.450 t. Koszty eksploatacji statków większych są proporcjonalnie niższe; tak np. między kosztem utrzymania statku 5.000 t. i 10.000 t. zachodzi stosunek nie 1:2, lecz 1:1'33. Łatwo pojąć wpływ tej okoliczności na kształtowanie się stawek frachtowych.

5) **Rozmaitość ładunku, podstawy importu i eksportu.** Jednym z najciekawszych zagadnień taryfowo-morskich jest kombinacja towarów lekkich z ciężkimi. Różnorodność frachtu w danym porcie jest okolicznością korzystną. Dzięki swemu szerokiemu „hinterlandowi”¹⁾, który w 1925 r. zbliżył się do stanu przedwojennego, Antwerpja rozporządza wyborem niepoślednim: kanałami i Skaldą napływają z Francji wyroby szklane i zboże, makuchy lniane i mydło, węgiel z Hainaut, produkty rolnicze Flandrii. Moza i Sambra przywozi węgiel i metale z prowincji Leodjyskiej, tablice kamienne z Francji, drzewo i kamienie, cegłę, mąkę i piwo, Renem płyną wyroby przemysłowe Nadrenji, Westfalji i Alzacji. Podkreślić jednak należy, że sama Belgja, choć tylko część „hinterlandu” Antwerpii stanowiąca, jest podwaliną ruchu portowego: w 1924/25 r. Belgja eksportowała przez Antwerpię 60% swych wyrobów tkackich, 75% meta-

¹⁾ Obszar ciężący do danego portu.

lurgicznych, 90% luster, cynku i cementu, 95% szkła, koronek i broni. Jeśli się doda, że Belgja tylko w 25% zaspakaja zapotrzebowanie artykułów spożywczych swej ludności, to łatwo jest zrozumieć, że import stanowi dla Belgji jądro ruchu przywozowego.

Obfitość, różnaitość i pewnoś ładunku, to dalsze czynniki korzystnie wpływające na rynek frachtowy Antwerpji. Podnieś trzeba w końcu znaczenie portu, jako centrum grupowania i rozdziału towarów, na poważne kapitały, wyspecjalizowane banki, znakomite komunikacje z Belgją i zagranicą.

Dla orientacji i przykładu podajemy poniżej porównawcze zestawienie stawek frachtowych w 1925 r.:

Stawki frachtowe na bawełnę indyjską (w szylingach i pensach za 40 stóp³):

	<i>Z Bombay'u</i>	<i>Sierpień</i>	<i>Wrzesień</i>	<i>Październik</i>	<i>Listopad</i>	<i>Grudzień</i>
Do Antwerpji	14/6	16/6	17/6	18/-	18/-	18/-
„ Londynu	16/-	16/-	16/-	17/-	13/-	13/-
„ Hamburga	14/6	16/6	17/6	20/-	16/-	16/-
„ Triestu	14/6	17/6	16/-	19/6	19/-	19/-
„ Genui	13/6	16/6	17/-	18/6	18/-	18/-

Stawki frachtowe na zboże (w centach amer. za 100 kg):

	<i>Z portów atlant. St. Zjedn. A. P.</i>	<i>Październik</i>	<i>Listopad</i>	<i>Grudzień</i>
Do Antwerpji		15	14	13
„ Hamburga		15	15	14
„ Rotterdamu		15	15	14

Stawki frachtowe na mąkę (w centach amer.):

	<i>Z portów atlant. St. Zjedn. A. P.</i>	<i>Październik</i>	<i>Listopad</i>	<i>Grudzień</i>
Do Antwerpji		20	20	20
„ Hamburga		20	20	20
„ Rotterdamu		20	20	20
„ Gdańska		26	26	26

Stawki frachtowe na oleje mineralne (za baryłkę w cent. amer.):

	<i>Z portów atlant. St. Zjedn. A. P.</i>	<i>Październik</i>	<i>Listopad</i>	<i>Grudzień</i>
Do Antwerpji		1'20	1'20	1'20
„ Hamburga		1'30	1'30	1'30
„ Rotterdamu		1'20	1'20	1'20

Stawki frachtowe na stal (w dolarach amer. za 2.240 kg.):

	<i>Z portów atlant. St. Zjedn. A. P.</i>	<i>Październik</i>	<i>Listopad</i>	<i>Grudzień</i>
Do Antwerpji		7	7	7
„ Hamburga		8	8	8
„ Rotterdamu		7	7	7
„ Gdańska		9	9	9

Stawki frachtowe na mangan:

	<i>Z Nikołajewska</i>	<i>Sierpień</i>	<i>Wrzesień</i>	<i>Październik</i>
Do Antwerpji	—	8/6	9/6	
„ Rotterdamu	10/-	10/-	10/-	

Stawki frachtowe na zboże:

	<i>Z Bahia Blanca</i>	<i>Październik</i>
Do Antwerpji		16/-
„ Rotterdamu		16/3

Stawki frachtowe na zboże:

Z św. Wawrzyńca (San Lorenzo)		Październik
Do Antwerpii		16/1
„ Rotterdamu		18/6

Stawki frachtowe na jute (za 50 stóp^a):

	Sierpień	Wrzesień	Październik	Listopad	Grudzień
Do Antwerpii	32/-	32/-	32/6	32/6	30/-
„ Londynu	30/-	37/6	37/6	37/6	35/-
„ Marsylii	35/-	37/6	37/6	37/6	35/-

Stawki frachtowe na nasienie lniane:

Z Bombay'u		Sierpień	Wrzesień	Październik	Listopad	Grudzień
Do Antwerpii		14/6	16/6	17/-	19/-	16/-
„ Hamburga		14/6	16/6	17/6	19/6	16/-

Stawki frachtowe na drzewo:

Z Estonji		Sierpień	Wrzesień	Październik	Listopad	Grudzień
Do Antwerpii		34/-	34/6	—	35/6	36/-
„ portów węglowych Anglii		44/-	43/-	42/-	44/9	44/-

W ruchu emigracyjnym z portów belgijskich w rachubę wchodzić może tylko Antwerpja, która należy do grupy większych portów tego rodzaju. Ogólnie znane powody wpłynęły na obniżenie się ruchu emigracyjnego, jednakże 1925 r. był nieco korzystniejszy od poprzedniego.

	Ogólna ilość wychodźców	Obywateli polskich	%
1913 r.	100.624	—	—
1921 „	39.626	23.817	60
1922 „	12.843	4.218	33
1923 „	14.203	6.403	45
1924 „	9.686	1.035	11
1925 „	11.325	1.972	17

Handlowa flota belgijska przechodziła w 1925 r. dalszy kryzys. Wiele z kampanij okrętowych likwidowało częściowo swą flotę, sprzedając statki firmom zagranicznym lub też nowopowstającym firmom krajowym. Niektóre na miejsce tych statków zakupywały nowe, przystosowane do specjalnego rodzaju handlu, wyposażone w ostatnie zdobycze techniki. Jest to obecnie jedyna, choć ciężka i ryzykowna droga. Skoro nie można było konkurować ceną frachtu, gdyż ta i tak w wielu wypadkach niższą była od ceny własnej armatora, próbuje się konkurować jakością statku, jego urządzeniami specjalnemi, warunkami bezpieczeństwa i t. d. Flota belgijska liczyła (w tonach):

	Statki parowe	Żaglowce	Statki motorowe	Razem
Stan tonażu brutto dn. 1/I 1925 r.	488.118	2.776	8.062	498 956
„ „ „ dn. 1/I 1926 r.	466.666	2.776	16.860	486.302

Z zestawienia tego wynika, iż w roku sprawozdawczym flota belgijska zmniejszyła się o 12.654 ton brutto (6 statków); zmniejszenie to składa się następująco (w tonach):

	Ilość	Tonaż
Statki stracone przez zatonięcie	2	2.123
„ sprzedane zagranicę	17	34.285
„ „ na rozbiórkę	1	7.660
Razem	20	44.068
„ zakupione wzgl. zbudowane	14	31.432

Podnieść również należy, że w ciągu 1925 r. wiele statków sprzedano pomiędzy kompanjami belgijskimi (10 statków — 28.615 t. br.), przyczem przeważna ich część pochodziła z częściowej likwidacji floty „Lloyd Royal Belge”. Najwięcej statków nabyła firma nowopowstała „Armement Gylsen” oraz „C-je Africaine de Navigation”. Ciężka sytuacja spowodowała zupełną likwidację 11 kompanij okrętowych belgijskich, a na ich miejsce powstały tylko 4 nowe. Liczba ogólna kompanij spadła z 49 na 42.

Trudności te łatwo wytłomaczyć. Belgijska marynarka handlowa jest marynarką młodą. Niekana silną konkurencją przed wojną, osłabiona brzemieniem wysokich cen, płaconych za tonaż po wojnie, nie posiadała rezerw odłożonych przed wojną lub podczas wojny. Przypomnieć trzeba również, że w krajach, gdzie rozwój marynarki datuje się od czasów dawniejszych, powstała tego rodzaju wspólność interesów między nią a handlem, przemysłem i bankowością, że często te gałęzie pośrednio popierają kompanje okrętowe. W wielu krajach studia bilansów tych kompanij wykazują, że mimo strat, wynikłych z eksploatacji statków, kompanje te wykazują zyski kompensyjne, pochodzące z ich udziału w przedsiębiorstwach innego rodzaju.

W Belgji ta wspólność interesów w tym stopniu nie istnieje, tak jak i nie istnieją prawie rezerwy. Sytuacja największej kompanij okrętowej belgijskiej — „Lloyd Royal Belge”, posiadającej, już po sprzedaniu 13 statków o ładowności 61.202 t., flotę 31 statków o ładowności 224.820 t., nie była korzystna. Towarzystwo to, powstałe w 1916 r. przy pomocy i udziale Rządu, zakupiło swe statki po cenach 4 — 8 razy wyższych od cen obecnie płaconych. Rezultaty eksploatacji w pierwszym dziesięcioleciu nie są bynajmniej pocieszające, mimo wydatnej pomocy i protekcji Rządu.

Drugą z rzędu kompanją okrętową jest „Armement Deppe”. Firma ta administruje następujące kompanje: Compagnie Nationale Belge des Transports Maritimes, Compagnie Royale Belgo-Argentine, Compagnie Transatlantique Belge oraz Compagnie Sud-Atlantique Belge. Flota towarzystwa liczy 40 statków.

Trzecie z rzędu towarzystwo okrętowe belgijskie, „Compagnie Belge Maritime du Congo”, posiada 3 wielkie statki pasażersko-towarowe o ogólnym tonażu 24.048 ton. Dzięki ożywieniu ruchu między Antwerpią a Kongo, pewnemu poparciu Rządu, a wreszcie dzięki porozumieniu z Compagnie Africaine de Navigation, w której są zaangażowane kapitały angielskie, towarzystwo to po raz pierwszy od lat pięciu wykazało zysk. Zysk to niewielki (994.916'88 fr.), jeśli się zważy, że kapitał i rezerwy towarzystwa wynoszą 20 miljn. fr. złotych. Renumeracja kapitału nie przekracza więc w 1925 r. $\frac{1}{4}\%$ po pięcioletniej przerwie. Z innych towarzystw prawie wszystkie wykazują straty i to straty poważne.

Ta ciężka sytuacja przemysłu transportowo-morskiego była przedmiotem ożywionej dyskusji. Armatorzy żądali od Rządu pomocy i poparcia, podnosząc ciągle, że takie poparcie udzielone zostało „Lloyd Royal Belge”. Conseil Supérieur de la Marine przyszedł do następujących konkluzyj: Rząd winien ułatwiać eksploatację statków przez kompanje okrętowe belgijskie, starając się zniżyć koszty eksploatacji przez:

a) przyznawanie na mocy kontraktów z poszczególnymi kompanjami specjalnych taryf kolejowych, t. zw. „tarifes sondés”. Np. towar z Herbesthal może być wysłany do Rio de Janeiro za pewną ryczałtową opłatą i za jednym listem frachtowym. Opłata ta jest dzielona między Rząd (za trans-

port towaru do Antwerpji koleją) i kompanję (za transport morzem), przy-
czem sposób tego rozliczenia może być sposobnością do udzielania pośred-
nich premij;

b) częściowy lub zupełny zwrot opłacanych taks portowych oraz na-
leżności za pilotów;

c) przyznawanie kompanjom okrętowym belgijskim na warunkach
równych uprzywilejowanych miejsc stałego postoju w portach;

d) zastrzeżenie dla flagi belgijskiej monopolu żeglugi między Belgią
a Kongo;

e) uproszczenie formalności administracyjnych i zredukowanie powo-
dowanych przez nie kosztów;

f) zastosowanie do wszystkich kompanij okrętowych przywileju, przy-
znanego dotychczas przez Rząd tylko jednej kompanji (Lloyd Royal Belge),
t. zn. zwolnienia z podatków od zysków wojennych, odłożenie płatności
podatków od zysków wyjątkowych, wreszcie zniesienie podatku transmi-
syjnego (taxe de transmission) w odniesieniu do kompanij okrętowych
i przedsiębiorstw budowy okrętów w Belgji;

g) tytułem protekcji bezpośredniej: udzielanie niskoprocentowych po-
życzek kompanjom okrętowym belgijskim.

Kongres Narodowy Ekspansji Morskiej i Kolonjalnej, obradujący
w 1925 r. w Ostendzie, popierając konkluzje Conseil Supérieur de la Ma-
rine, wyraził życzenie, by:

a) intensywna propaganda została wszczęta wśród społeczeństwa ce-
lem wzbudzenia zrozumienia dla marynarki handlowej;

b) udzielono premij konserwacyjnych przez 5 — 10 lat wszystkim
statkom belgijskim bez różnicy;

c) przyznano kompanjom pożyczki bezprocentowe, zabezpieczone
wartością statków, płatne w 20 ratach rocznych, począwszy od piątego roku
po otrzymaniu przez kompanję pożyczki.

G a n d a w a jest drugim co do wielkości i ruchu portem belgijskim. Nie
ma on bynajmniej znaczenia międzynarodowego Antwerpji, ani jej rozle-
głego „hinterlandu”. Funkcja jego, to obsługa „belgijskiego Manchesteru”,
za jaki uchodzi Gandawa, kopalni węgla w Limburgji oraz części Flandrji.
Cyfry ruchu towarowego potwierdzają to określenie. Jeżeli chodzi o ruch
okrętowy, to przedstawia się on następująco:

	Żaglowców	Statków motorowych	Statków parowych	Razem:	
				sztuk	ton
Weszło w 1924 r.	16	24	1.715	1.755	1,543.242
Weszło w 1925 r.				1.829	1,525.048
			Różnica:	— 74	+ 28.194

Ruch okrętowy wykazał skłonność do ustabilizowania się na poziomie
około 1,500.000 t., czyli na poziomie o 50% wyższym od 1913 r. (statków
1.398, 1,061.425 t). Tonaż przeciętny wykazuje tendencję do wzrostu:
1913 r. — 759, 1925 r. — 834.

Wśród statków, obsługujących port gandawski, pierwsze miejsce zaj-
mują statki angielskie (1925 na 1.715), 2-gie — francuskie, 3-cie — nie-
mieckie, 4-te zaś belgijskie. Statystyki za 1925 r. wzmiankują również o 2
statkach gdańskich (o pojemności 1.026 t.) i 3 polskich (1.188 t.).

Statystyki ruchu towarowego, opracowane starannie przez zarząd portu
gandawskiego, znamionują bardzo znaczną poprawę, są nawet dużo korzyst-

niejsze, niż w 1913 r., jak to wykazuje poniżej umieszczona tabelka (w tonach metrycznych):

	Przywóz	Wywóz	Obrót		Przywóz	Wywóz	Obrót
1913 r.	1,207.867	698.337	1,906.204	1923 r.	2,674.269	372.441	3,046.710
1921 „	564.764	1,030.308	1,595.072	1924 „	2,622.946	1,104.854	3,727.800
1922 „	1,426.767	556.812	1,983.579	1925 „	2,691.836	1,803.094	4,494.930

Są to cyfry bardzo wymowne. Przedewszystkiem, fracht powrotny wzrasta od trzech lat w proporcjach nadzwyczajnych. Wywóz z 372.000 t. w 1923 r., osiąga w 1925 r. 1,803.094 t. (5-krotnie się zwiększa). Przywóz natomiast w tym samym czasie wykazuje tendencję do ustabilizowania się. Z jednej więc strony jest to dowód na wzmożenie siły produkcyjnej „hinterlandu” Gandawy, z drugiej zaś—na unormowanie niedoboru bilansu handlowego. Wreszcie wzmożeniu się o 50 % w stosunku do 1913 r. ruchu okrętowego odpowiada wzrost przeszło o 100 % ruchu towarowego. Tak więc na 1 t. Moorsom statku wypada przy wjeździe około 1'80 t. metrycznej ładunku, przy wyjeździe zaś około 1'20 t.; przeciętny więc stosunek załadowania jest 1'5 t. metr. na 1 t. Moorsom. Stosunek ten odnośnie do przywiezionego towaru wyraził się w 1913 r. cyfrą 1'33; w 1923 r.—1'76; w 1924 r.—1'80. Przy wywozie zaś cyframi: 0'7; 0'23; 0'65; średnio więc mniej więcej w 1913 r. 1; w 1923 r. — 1; w 1924 r. — 1'22; w 1925 r. 1'5.

W przywozie najważniejszymi pozycjami ze względu na charakter „hinterlandu” Gandawy są: węgiel, drzewo, bawełna, len i fosfaty. W przywozie figurują:

	Fosfaty ton	Węgiel ton	Drzewo ton	Bawełna bale	Len ton
1913 r.	—	1,071.900	—	85.235	66.500
1924 „	—	1,469.046	—	63.485	53.566
1925 „	104.926	1,658.873	221.833	77.334	52.515

W wywozie najważniejsze miejsce zajmuje węgiel tak belgijski z Limburgii, jak też i niemiecki węgiel reparacyjny, przeładowywany w Gandawie z berlinek na statki i ekspedjowany do Francji (około 800.000 t.); wyroby tkackie, produkty przemysłu metalurgicznego (około 400.000 t.); kamienie, cement, brukowce, nawozy sztuczne (reeksport), wreszcie wszelkiego rodzaju produkty rolnicze, mleczarskie, nasiona, cebulki kwiatowe, kwiaty i t. p.

Podnieść należy, iż dla drzewa polskiego jest to port może ważniejszy od Antwerpii. W 1925 r. przywieziono z Gdańska do Gandawy:

	Statków	Ton	Przywóz ogólny ton
Drzewa różnego	8	6.237	90.406
„ tartego	—	—	32.632
„ kopalnianego	6	4.595	85.821
Klepek	—	—	1.637
Podkładów kolejowych	6	5.406	11.337
Razem:		16.238	221.833

G a n d a w a, nie ostatni zresztą port morski, ma bez porównania większe znaczenie, jako węzeł żeglugi kanałowo-rzecznej. Położona nad Skaldą, kanałem Terneuzen komunikująca się z morzem, t. zw. Canal de Gand połączona z Bruges i Zeebrugge, a dalej przez Nieuport z Dunkierką, przez Lys z północną Francją, posiada połączenie wodne ze wszystkimi portami belgijskimi. W 1925 r. zawinęło do portu gandawskiego 6.944

berlinek o łącznym tonażu 2,953.213 t. (20 % więcej, niż w 1913 r.). Wreszcie Gandawa, podobnie jak i Antwerpja, bierze udział w obsłudze Alzacji, Lotaryngji i Szwajcarji, wysyłając koleją via Thionville dość pokaźne ilości towaru, szczególnie koksu, tkanin i piryków. W 1925 r. reekspedycje te sięgały 34.727 t. ($\frac{1}{3}$ dla Bazylei, $\frac{2}{3}$ dla Alzacji i Lotaryngji).

Rozwój portu spowodował rozbudowę instalacji, na którą w 1925 r. wyłożono 40 miljn. fr.

Zeebrugge, port zbudowany przed wojną olbrzymim nakładem starań i kosztów, zniszczony w czasie wojny, do dzisiejszego dnia w całości nieodbudowany, zawiódł najzupełniej oczekiwania. Koncepcja tego portu, jako „port de vitesse” dla transatlantyków, nie doczekała się realizacji. Boulogne sur Mer i Cherbourg są bardzo poważnymi konkurentami. Jakkolwiek przed wojną „Hamburg-America-Linie” zawarła umowę z konsorcjum portu w Zeebrugge i statki tej kompanji miały tam zabierać pasażerów z południowych Niemiec i t. d. do Nowego Yorku, dziś o tem mowy niema. Port w Zeebrugge nie posiada odpowiedniej głębokości, podlega ciągłemu zamulaniu i wielu ekspertów sprzeciwia się wogóle pracom pogłębiania, jako nieprodukcyjnym.

Ostatnio stworzono linię „ferry-boat” do Anglii dla transportu pośpiesznego towarów. Jest to impreza bardzo udana.

Wiele mówiono o utworzeniu w Zeebrugge wolnej strefy celnej; sprawa ta dotychczas rozstrzygnięta nie jest, wchodzi bowiem w grę pewien konflikt interesów pomiędzy poszczególnymi portami belgijskimi. Belgijskie prawodawstwo celne przewiduje bowiem również takie wolne strefy w Gandawie i Antwerpji, brak jedynie rozporządzeń wykonawczych. Stworzyć wolną strefę w Zeebrugge, zapominając o Antwerpji, byłoby rzeczą trudną, stworzenie jej w obu portach nie poprawiłoby sytuacji Zeebrugge.

Bruges, przede wszystkim port kanałowo-rzeczny, ma znaczenie tylko wewnętrzne. Podnieść należy, iż wzdłuż kanału morskiego Bruges-Zeebrugge rozwinął się przemysł metalowy dzięki łatwości transportu. Poniżej podane są statystyki ruchu żeglugi:

	Ilość statków	Pojemność w tonach Moorsom	Załadowanie przy wejściu (w t. metr.)	Załadowanie przy wyjściu (w t. metr.)
1925 r.	1.162	906.548	665.100	239.256
1924 „	984	646.782	478.273	179.024
	178	259.766	186.827	60.232
Wzrost (w %)	17.68	40.16	39.06	33.64

Port w Brukseli jest największym z wewnętrzno-krajowych portów Belgji. Jest on połączony kanałem i pogłębianą rzeką Ruppel ze Skaldą i morzem. Głębokość kanału wynosi 6'50 m., szerokość przeciętna 50 m. Ruch w porcie w porównaniu z odpowiednimi cyframi z 1924 r. przedstawiał się, jak następuje (statki morskie):

	Wejście:		Wyjście:	
	statków	ton	statków	ton
1925 r.	516	198.844	476	192.174
1924 „	—	192.685	—	192.385

Pod względem narodowości statki podzieliły się, jak następuje: Anglja — 110.253 t.; Holandia — 20.577 t.; Belgja — 15.761 t.; Niemcy — 22.860 t.; Szwecja — 13.642 t.; Norwegja — 6.915 t.; Francja — 2.741 t.; Łotwa — 2.937 t.; Gdańsk — 2.602 t.; Danja — 636 t.; największy statek, jaki dotychczas zawiał do portu w Brukseli, to „John Lindvall” (98 m. długości, 13 m. szeroki — w listopadzie 1924 r.).

Handel wewnętrzny portu był nieco mniejszy, niż w 1924 r. Wejście statków dało w 1925 r. — 2,111.248 t., wobec 2,326.445 t. w 1924 r. Przy wyjściu natomiast zanotowano: w 1925 r. 975.985 t., wobec 915.451 w 1924 r.

Port brukselski jest administrowany przez towarzystwo, którego akcje posiadają: Państwo, prowincja Brabant, Komuna Brukseli. Wyniki finansowe eksploatacji w 1925 r. w porównaniu z wynikami w 1924 r. były następujące (w tys. fr.):

	1925 r.	1924 r.
Dochody eksploatacyjne	3.858'5	3.605'3
Wydatki eksploatacyjne	3.466'1	3.302'2

Prócz portów, wymienionych wyżej, i prócz małych przystani w Louvain, Selzacte i Nieuport, zauważyć można w Belgji wielkie spopularyzowanie pomysłu urządzania prywatnych przystani. Brzegi kanału Bruges-Zeebrugge roją się od warsztatów i fabryk, posiadających własne stacje wyładunkowe. Ten sam fakt obserwuje się wzdłuż kanału Bruksela — Antwerpja (Canal de Ruppel). Jako przykład można zacytować przystań, zbudowaną w roku sprawozdawczym przez „S-té Anonyme de Produits Metallurgiques Meiboom i Co“ w Sauvegarde nad kanałem brukselskim. Przystań ta, o 22 ha powierzchni, posiadać ma zdolność przeładunkową około 10.000 t. dziennie. Przylega do niej prywatna stacja kolejowa (6.000 m. dług. torów); 2 dźwigi 10-tonowe o sprawności dziennej po 2.000 t., pływające dźwigi elektryczne, lokotraktory i t. d. ułatwiają operacje ładunkowe. Przystań ta, oprócz obsługi fabryki, służy i innym celom.

RYNEK PRACY I KOSZTY UTRZYMANIA

Belgia liczyła w 1925 r. 7,700.000 ludności, czyli 253 mieszkańców na 1 km.². Około 16% spośród osób zdolnych do pracy i pracujących trudni się rolnictwem, przeszło 30% jest zajęte w przemyśle i handlu. Razem z rodzinami te dwie kategorie pracowników stanowią około 85% ludności kraju.

Mimo przeżywanego przez większość krajów europejskich w 1925 r. kryzysu gospodarczego, w Belgji w ciągu roku była zatrudniona prawie całkowita ilość osób, żyjących z pracy rąk własnych. Ilość bezrobotnych była nieznaczna i przedstawiała się, jak następuje (ilość członków Kas Bezrobocia = 592 tys. osób = 100):

Styczeń . . 1925 r.	6'1%	Lipiec . . 1925 r.	5'1%
Luty . . . 1925 „	6'3%	Sierpień . 1925 „	3'9%
Marzec . . 1925 „	7'0%	Wrzesień . 1925 „	2'6%
Kwiecień . 1925 „	7'1%	Październik 1925 „	2'6%
Maj . . . 1925 „	6'2%	Listopad . 1925 „	7'3%
Czerwiec . 1925 „	5'2%	Grudzień . 1925 „	7'4%

Wobec tego, że w 1924 r. przeciętny odsetek bezrobotnych wynosił 3%, w 1925 r. należy stwierdzić silniejsze wpływy ogólnoeuropejskiego kryzysu gospodarczego na rynek pracy w Belgji. Zmniejszenie bezrobocia w sierpniu, wrześniu i październiku 1925 r. należy tłumaczyć zaangażowaniem części bezrobotnych do pracy w metalurgji i drukarniach. Wzrost bezrobocia w listopadzie i grudniu 1925 r. był spowodowany klęską powodzi, która dotknęła część uprzemysłowionych środowisk, położonych wzdłuż rzeki Mozy.

Zatargi pracy były w ciągu 1925 r. dość liczne. Zarejestrowano 112 konfliktów, w tem 108 strajków i 4 lokauty, obejmujących 85.000 robotników, pracujących w 785 przedsiębiorstwach.

Najbardziej dotknięty został przemysł metalowy (62.000 strajkujących) przez zatarg w czerwcu i lipcu w sprawie płac zarobkowych. Powodem wybuchu był protest robotników przeciwko usiłowaniom ze strony przedsiębiorców obniżenia płac. Został on zakończony kompromisem.

Następną gałęzią przemysłu, dotkniętą przez strajk, były drukarnie (5.300 strajkujących). Większość pism, szczególnie prowincjonalnych, nie wychodziła lub wychodziła w zmniejszonym formacie. Powodem strajku była również kwestja płac zarobkowych.

Dalej idzie częściowy strajk górników (5.700 strajk.), strajk w przemyśle tkackim (około 5.000 strajk.), strajk robotników w kamieniołomach (1.500 strajk.), strajk w przemyśle ceramicznym (1.600 strajk.) i parę innych drobnych. Nacógł większość konfliktów pracy (dla 68.500 niepracujących) została zakończona kompromisowo, dla 10.400 niepracujących wynik strajku był porażką, dla 2.500 — zwycięstwem. Ogromna większość zatargów miała za powód kwestje płac roboczych, co pozwala scharakteryzować stan rynku Belgji w 1925 r. jako wybitnie przejściowy między okresem lat 1918/1924 — okresem stałej zwwyżki płac roboczych wślad za zwiększaniem się indeksu kosztów utrzymania, a 1925 r., kiedy to nastąpiła względna stabilizacja franka i cen. Przemysłowcy, pobudzeni koniecznością konkurowania z tanim produktem zagranicznym, dążyli do obniżenia kosztów produkcji, zaś w pierwszej linii — płac roboczych. Ta ofensywa spotkała się z kontrakcją ze strony syndykatów robotniczych, w wyniku czego *status quo ante* został utrzymany. Należy zaznaczyć, że Belgja należy do krajów o taniej robociznie, co jest związane ze stosunkową taniocią kosztów utrzymania.

O ile chodzi o zapotrzebowanie na robotnika obcego, to te istniało w ciągu całego 1925 r. Angażowano przeważnie Polaków, Marokańczyków, Rosjan (emigrantów) Włochów do kopalń węgla. Inne gałęzie przemysłu i rolnictwo nie zdradzały większego zapotrzebowania.

Koszty utrzymania w ciągu 1925 r. zmniejszały się w okresie od stycznia do maja, jednakże w lipcu zaczął się wzrost wskaźnika drożyznianego, trwający do września i osiagający cyfrę wyższą od styczniowej 1925 r. Ostatnie miesiące 1925 r. wykazują względną stabilizację na poziomie osiągniętego maksimum.

Indeks cen detalicznych 56 produktów w 59 miejscowościach przedstawia się następująco (kwiecień 1914 r. = 100):

Styczeń . . . 1925 r.	521	Lipiec . . . 1925 r.	509
Luty . . . 1925 "	517	Sierpień . . . 1925 "	517
Marzec . . . 1925 "	511	Wrzesień . . . 1925 "	525
Kwiecień . . . 1925 "	506	Październik . . . 1925 "	533
Maj . . . 1925 "	502	Listopad . . . 1925 "	534
Czerwiec . . . 1925 "	505	Grudzień . . . 1925 "	534

Wobec tego, że frank złoty kosztował przeciętnie około 420 franków papierowych, wzrost kosztów utrzymania przekroczył dość znacznie parytet złota.

BUDŻET PAŃSTWOWY BELGJI na 1926 r. w dniu 10 lutego 1926 r.

(we frankach belg.)

Wydatki.

<i>Wyszczególnienie</i>	<i>Budżet zwyyczajny</i>	<i>Budżet nadzwyczajny</i>	<i>Budżet repa- racyjny</i>	<i>Razem</i>
Dług publiczny	2,759,247.812'02	—	—	2,759,247.812'02
Dotacje (lista cywilna, dje- ty deputowanych)	14,748.450'00	—	—	14,748.450'00
Min. Sprawiedliwości . . .	163,883.063'00	525.000'00	520.000'00	164,928.063'00
Min. Spraw. Zagran. . . .	38,556.642'70	—	—	38,556.642'70
Min. Spraw. Wewn. i Hy- gieny	51,203.944'00	5,300.000'00	6,900.000'00	63,403.944'00
Min. Oświaty i Sztuki . . .	420,265.246'20	16,044.450'00	—	436,309.696'20
Min. Rolnictwa	38,960.450'00	600.000'00	4,260.000'00	43,820.450'00
Min. Robót Publ.	111,411.305'00	185,968.000'00	7,014.100'00	304,393.405'00
Min. Przemysłu, Pracy i Opieki Społ.	279,457.159'00	4,341.000'00	—	283,798.159'00
Min. Kolonji	9,060.893'00	—	—	9,060.893'00
Min. Obrony Kraj.	572,216.378'00	67,806.500'00	2,786.755'00	642,809.633'00
Żandarmerja	72,907.800'00	—	—	72,907.800'00
Min. Skarbu	185,645.808'00	10,500.000'00	3,312.890'00	199,458.698'00
Min. Spraw Ekonomicz- nych	2,167.000'00	—	580,924.781'00	583,091.781'00
Sumyprzechodnie i zwroty Przedsiębiorstwa pań- stwowe	573,269.700'00	—	—	573,269.700'00
	—	—	46,407.118'00	46,407.118'00
Razem :	5,293,001.650'92	291,084.950'00	652,125.644'00	6,236,212.244'92
 Przedsiębiorstwa pań- stwowe — saldo	—	420,138.700'00	—	420,138.700'00
				<u>6,656,350.944'92</u>

BUDŻET AUTONOMICZNY PRZEDSIĘBIORSTW PAŃSTWOWYCH

(we frankach belg.)

	<i>Eksplloatacyjny</i>	<i>Inwestycyjny (nadzwyczajny)</i>
Wydatki	2,343,418.500'19	420,983.700'00
Dochody	2,343,427.093'00	845.000'00
Nadwyżka :	8.592'81	Niedobór : 420,138.700'00

DOCHODY PODATKOWE BELGJI

(w miljn. franków belg.)

	<i>Projektowane w 1925 r.</i>	<i>Uchwalone w 1926 r.</i>	<i>Zwiększenie</i>	<i>Zmniejszenie</i>
Podatki bezpośrednie	1.240	1.796'00	+ 556'00	—
Cła	589	561'00	—	— 28
Podatki pośrednie (akcyzy) . . .	468	488'23	+ 20'23	—
Inne podatki (stemplowe i spad- kowe)	(a) 1.243	(b) 1.483'33	+ 240'33	—
	(a) 3.540	(b) 4.328'56	+ 816'56	— 28
			<u>+ 788'56</u>	

INNE DOCHODY BELGJI

(w miljn. franków belg.)

	Projektowane w 1925 r.	Uchwalone w 1926 r.	Zwiększenie	Zmniejszenie
Inne dochody zwyczajne	301	415'20	+ 114'20	—
Dochody wyjątkowe	107	59'00	—	— 48
Wpływy z przedsiębiorstw państwo- wych na r-k długu publicznego .	217	250'90	+ 33'90	—
Zwrot przez Niemcy kosztów oku- pacji	103	122'50	+ 19'50	—
Dochody inne kompensacyjne	—	125'00	—	—
Dochody nadzwyczajne	110	148'88	+ 38'88	—
Dochody reparacyjne	977	725'20	—	—
Dochody przedsiębiorstw państwo- wych	343	—	—	—
R a z e m: (c) 2.158 (d) 1.846'68			—	—
Razem dochody	(a+c) 5.698	(b+d) 6.175'24		
Nadwyżka budżetu przedsiębiorstw państwowych		0'008		

Budżet zwyczajny

Jak z powyższych tablic wynika, wydatki budżetu zwyczajnego na 1926 r. są oceniane na 5.293 miljn. fr. belg., a więc o 1.045'5 miljn. fr. belg. więcej, niż były oceniane wydatki na 1925 r.

Wydatki te dzielą się na następujące grupy (w miljn. franków):

	Przewidziano na:		
	1926 r.	1925 r.	Zwiększenie
Budżet zadłużenia państwowego	2.759	1.969	+ 790
Budżet administracyjny	1.960'5	1.826	+ 134'5
Budżet sum przechodnich i zwrotów	573	452	+ 121

W stosunku procentowym budżet zadłużenia państwowego wynosi 52% ogólnej sumy wydatków na 1926 r., budżet administracyjny — 37%, i budżet sum przechodnich i zwrotów 11%.

Budżet zadłużenia państwowego, sięgający na 1926 r. kwoty 2.759 miljn. fr. belg. i stanowiący przeszło połowę ogólnej sumy wydatków budżetu zwyczajnego, przeznaczony jest w $\frac{1}{3}$ części na zaspokojenie wierzytelności zagranicznych. W 1925 r. wspomniany stosunek stanowił $\frac{1}{4}$. Zwiększenie wypłat na zagranicę nastąpiło skutkiem zwiększenia ciężarów, płynących z nowych pożyczek amerykańskich.

W cyfrach bezwzględnych budżet zadłużenia państwowego na 1926 r. jest o 790 miljn. fr. większym od budżetu, projektowanego na 1925 r. Jednak od tej cyfry należy odjąć 527 miljn. fr., uchwalonych *ex post* na 1925 r., oraz 71 miljn. fr., reprezentujących niekorzystną dla Belgów różnicę kursu na New-York przy układaniu budżetu i jego wykonywaniu (odpowiednio 20 i 22 fr. za \$ 1). Z pozostałej kwoty, równej około 390 miljn. fr., 240 miljn. fr. jest przeznaczane na amortyzację i procenty od nowej pożyczki amerykańskiej na cele reformy finansowej (pożyczka uchwalona przez parlament belgijski, jednakże dotychczas nie zrealizowana). Reszta zwiększenia nastąpiła skutkiem wprowadzenia w życie układu waszyngtońskiego w sprawie konsolidacji wojennych i restauracyjnych długów Belgji względem Stanów Zjedn. A. P. (około 60 miljn. fr. do wypła-

cenia w 1926 r.), skutkiem nowych pożyczek wewnętrznych i zewnętrznych, wreszcie skutkiem pewnych zmian sposobów budżetowania (plus 44 miljn. fr. z ostatniego tytułu).

Wydatki Administracji Państwowej w 1926 r. mają wynieść 1.960·5 miljn. fr., a więc o 35·4 miljn. fr. więcej, niż było preliminowane na 1925 r. Jednakże w 1925 r. przekroczono budżet administracyjny o 148·4 miljn. fr. i skutkiem tego wydatki rzeczywiste na administrację wyniosły 1.974·4 miljn. fr. W ten sposób budżet administracyjny Belgji na 1926 r. wykazywałby zmniejszenie wydatków o 13·4 miljn. fr. W tych cyfrach są widoczne wysiłki oszczędnościowe Rządu. Jednakże w wykonaniu budżetów sumy wydatków będą niewątpliwie przekroczone skutkiem późniejszego spadku franka.

Jeśli przeliczymy kwotę 289·3 miljn. fr. złotych, wydatkowaną w 1914 r., na franki papierowe (kurs 22 fr. za \$ 1), to otrzymamy równowartość w kwocie 1.233 miljn. fr. papierowych. Kwotę tą przenosi 1·6 razy suma 1.960·5 miljn. fr. papierowych, uchwalonych na 1926 r. W ten sposób współczynnikiem rzeczywistym zwiększenia wydatków administracyjnych w 1926 r. jest 1·6. Współczynnik ten odpowiada mniej więcej współczynnikowi spadku wartości złota po wojnie, co pomyślnie oświetla zwiększenie wydatków administracyjnych. Należy dodać, że sam wzrost zakresu działalności Państwa po wojnie tłumaczyłby najzupełniej wzrost wydatków administracyjnych.

Wydatki te stanowią naogół $\frac{1}{3}$ część ogólnej sumy wydatków budżetu zwyczajnego Belgji na 1926 r.

Budżet sum przechodnich i zwrotów, uchwalony na 1926 r., wynosi 573·3 miljn. fr. belg., co w porównaniu z 452 miljn. fr., projektowanych na 1925 r., wykazuje 121·3 miljn. fr. zwiększenia. Jeśli jednak wziąć pod uwagę, że na 1925 r. zostało uchwalone *ex post* 1198 miljn. fr. dodatkowych kredytów, to w ostatecznym wyniku wykazuje się w 1926 r. zmniejszenie w kwocie 26·7 miljn. fr. Różnica reprezentuje wysiłek oszczędnościowy Rządu.

Całość kwoty budżetu sum przechodnich i zwrotów dzieli się na dwie zasadnicze grupy: 1) podatki pobrane na rzecz organów i instytucji komunalnych, 2) zwroty niesłusznie pobranych świadczeń w ścisłym znaczeniu tego słowa.

W budżecie zwyczajnym Belgji na 1926 r. dochody zwyczajne miały wynosić 5.336·1 miljn. fr., pokrywając rozchody zwyczajne z nadwyżką 3·4 miljn. fr. Dochody budżetu zwyczajnego na 1926 r. przewyższałyby w ten sposób o 1.058·1 miljn. fr. dochody, projektowane na 1925 r. Należy jednak zauważyć, że w 1925 r. zaszła potrzeba uchwalenia *ex post* dodatkowych kredytów celem pokrycia wydatków faktycznych, wynoszących 4.920 miljn. fr., podczas gdy dochody faktyczne wyniosły 4.500 miljn. fr. Realne zwiększenie dochodów na 1926 r. równałoby się tylko 638 miljn. fr. (1.058·1 miljn. fr. — 420·0 miljn. fr.). Kwota powyższa miała być pokryta przez zwiększenie niektórych istniejących podatków oraz przez uchwalenie nowych podatków.

Całość dochodów budżetu zwyczajnego Belgji na 1926 r. dzieli się, jak następuje (w miljn. fr.):

Dochody zwyczajne	4.743·75
Dochody nadzwyczajne	59·00
Dochody kompensacyjne	498·40

R a z e m: 5.301·15

Dochody zwyczajne dzielą się na dwie grupy: a) podatki 4.328'56 miljn. fr. i b) inne dochody zwyczajne 415'20 miljn. fr.

Podatki, uchwalone na 1926 r., dzielą się, jak następuje (w miljn. franków belg.):

	Uchwalone na 1926 r.	Projektowane na 1925 r.	Zwiększenie (+) lub zmniejszenie (—)
Podatki bezpośrednie	1.796	1.240	+ 556
Cła	561	589	— 28
Podatki pośrednie	488'23	468	+ 20'23
Inne podatki (stemplowe i spadkowy)	1.483'33	1.243	+ 240'33

Ogólna suma podatków, uchwalonych na 1926 r., jest większa od ogólnej sumy podatków, projektowanych na 1925 r., o 788'56 miljn. fr. Potrącając od ostatniej sumy kwotę 420 miljn. fr., uchwalonych *ex post* na 1925 r., otrzymamy sumę 368'56 miljn. fr., reprezentujących wzrost rzeczywisty podatków na 1926 r.

Stosunkowo najznaczniesze zwiększenie wykazują podatki bezpośrednie, co jest jednym z objawów polityki podatkowej istniejącego Rządu, będącego pod silnemi wpływami socjalistów.

Z nowo uchwalonych podatków należy wymienić następujące (zwiększenia): podatków bezpośrednich, gruntowego, od ruchomości, od samochodów, od widowisk, od gier i zakładów, od kopalń. Jako całkiem nowe wprowadzono dwa podatki: od wozów zwykłych i od psów. Należy zaznaczyć, że zmniejszono podatek dochodowy, który jest niepopularnym (wprowadzony w 1919 r.) i nie daje przewidywanych wpływów. O ile chodzi o podatki pośrednie, to zwiększono następujące: od piwa, od tytoniu, od napojów musujących; wreszcie podniesiono znacznie opłaty stemplowe, podatek spadkowy, podatek od rzeczy zbytkownych, opłaty karne, opłaty nawigacyjne. Wprowadzono poza tem dwa podatki wyjątkowe od zysków wojennych i od zysków nadzwyczajnych (patrz "Dochody Nadzwyczajne"). Wzrost dochodów podatkowych w Belgji jest zjawiskiem stałym, szczególnie po wojnie. Wpłynęły na to tak rzeczywiste zwiększenie potrzeb Państwa, jak i spadek wartości franka belg. Oto jak przedstawiają się porównawczo dochody podatkowe Belgji w 1913 r. i uchwalone na 1926 r.

	1913 r. fr. złote	1926 r. fr. papierowe
Podatki bezpośrednie	75	1.796
Cła	72	561
Akcyzy	118	488'23
Inne podatki (stemplowe i spadkowy)	86	1.483'33
R a z e m :	351	4.328'56

Jak widać z powyższego zestawienia, ogólna suma dochodów podatkowych wzrosła o 12'3 razy w stosunku do dochodów w 1913 r. Jednakże to zwiększenie dochodów jest w znacznym stopniu spowodowane deprecjacją franka i wzrostem kosztów utrzymania; gdy w 1913 r. indeks kosztów utrzymania równy był 100, w listopadzie 1925 r. indeks ten równał się 534.

Efektywne zwiększenie się dochodów podatkowych Belgji (w fr. złotych) w 1926 r. wyrazi się współczynnikiem 2'9. W ten sposób stosunkowy wzrost podatków w Belgji jest niewiekszy od wzrostu podatków

w innych państwach. Jak widać z podanej wyżej tablicy, dochody podatkowe wzrosły nierównomiernie. Najznaczniesze zwiększenie wykazuje grupa podatków bezpośrednich, zajmujących obecnie najpoważniejsze miejsce w dochodach podatkowych. Dalej idą opłaty stemplowe i podatek spadkowy, wreszcie cła. Bardzo nieznacznie wzrosły dochody z akcyz, stanowiące najmniejszą pozycję dochodów podatkowych Belgii. Pobieźny rzut oka na wyżej podane pozycje grup podatkowych uwidoczni, że po 1913 r. dokonał się w belgijskim systemie podatkowym przewrót, skutkiem którego podatki pośrednie utraciły dominującą rolę na rzecz podatków bezpośrednich i opłat stemplowych.

Dochody zwyczajne, inne jak podatki, wynoszące razem 415'2 miljn. fr., dzielą się, jak następuje (w miljn. fr.):

Cła	17'3
Dochody z majątku państwowego (z wyłączeniem przedsiębiorstw)	145'0
Zwroty	252'9
	<hr/> 415'2

Wykazują one zwiększenie w stosunku do dochodów, projektowanych na 1925 r., o 114'2 miljn. fr., wywołane ogólnym powiększeniem ciężarów fiskalnych w Belgii.

Dochody nadzwyczajne mają wynieść w 1926 r. 59 miljn. fr. Dochody te pochodzą ze sprzedaży statków eks-niemieckich, z domen państwowych i z podatków. Figurują w nich między innymi: podatek nadzwyczajny od zysków wojennych (20 miljn. fr.) i podatek od dochodów wyjątkowych (15 miljn. fr.).

Dochody kompensacyjne dzielą się, jak następuje (w miljn. fr.):

Świadczenia domen państwowych na rzecz pokrycia długów państwowych	250'9
Zwrot przez Niemcy kosztów utrzymania belgijskich wojsk okupacyjnych	122'5
Wpłacenie ze strony Niemiec kwoty, stanowiącej ratę długów belgijskich (zwrot) względem Stanów Zjedn. A. P.	35'0
Wpływ do Banque Nationale dochodów z inkasa walut	90'0
	<hr/> 498'4

Budżet nadzwyczajny

Budżet nadzwyczajny, w ścisłym tego słowa znaczeniu, uchwalony na 1926 r., przewiduje w wydatkach kwotę 291'1 miljn. fr., w dochodach, zaś 148'9 miljn. fr., czyli że deficyt tego budżetu wyniósłby 142'2 miljn. fr.

Charakter wydatków budżetu nadzwyczajnego jest inwestycyjny, co pozwala przejść do porządku dziennego nad deficytem, ujawnionym wyżej. Większa część tych wydatków poszła na roboty publiczne, dalej idą przedsięwzięcia budowlane Rządu w wydziale Obrony Krajowej i w Min. Oświaty.

Dochody budżetu nadzwyczajnego zawierają: 1) kwotę 50 miljn. fr., reprezentujących zwrot kredytów bankowych, udzielonych konsorcjum banków w 1922 r., 2) kwotę 75 miljn. fr., stanowiącą zwrot awansów inwestycyjnych, udzielonych na rzecz m. Antwerpii, 3) kwotę dochodów różnych, równą 23'9 miljn. fr.

Przy porównaniu budżetu nadzwyczajnego na 1926 r. z budżetem nadzwyczajnym na 1925 r. (wydatki i dochody, projektowane na 1925 r. wyniosły odpowiednio 621'4 i 109'7 miljn. fr.), widoczną się staje akcja oszczędnościowa Rządu w postaci zwiększenia się wpływów i zmniejszenia się wy-

datków. Należy podkreślić, że budżety nadzwyczajne wydatków, sięgające po wojnie wysokich cyfr, zdradzają stałą tendencję do zmniejszania się; pozwoli o tem przekonać się niżej umieszczona tablica (w miljn. fr.):

1921 r.	1.368	1924 r.	453
1922 „	1.660	1925 „ (według preliminarzy)	621
1923 „	1.135	1926 „ „ „	291

Budżet reparacyjny

Budżet reparacyjny wykazuje w wydatkach, uchwalonych na 1926 r., kwotę 652'1 miljn. fr., w dochodach zaś kwotę 725 miljn. fr., czyli w ostatecznym wyniku ma dać nadwyżkę 73'1 miljn. fr.

Jak wskazuje sama nazwa budżetu, sumy wydatkowane przeznaczone są na odbudowę zniszczeń wojennych kraju. To też lwią część sum budżetu reparacyjnego wydatkuje Min. Spraw Ekonomicznych. Jednakże ogólna suma wydatków reparacyjnych Belgji zmniejsza się poważnie w każdym roku powojennym. Do czerwca 1924 r. wydatkowano ogółem na reparacje 20.719 miljn. fr. Wydatki reparacyjne na 1925 r. były przewidziane w kwocie 976'7 miljn. fr.; wydatki na 1926 r. przewidują więc zmniejszenie o 325'6 miljn. fr. Jednakże od ostatniej sumy należy odjąć kwotę 122'5 miljn. fr., stanowiącą koszty okupacji nadreńskiej. Pozostałość, w sumie 200 miljn. fr., reprezentuje wysiłek oszczędnościowy Rządu, projektowany na 1926 r. Oszczędność ta idzie w parze ze zmniejszaniem się potrzeb reparacyjnych; Belgja jest kompletnie odbudowana, a coroczne wydatki są przeznaczane na wykończenie prac, trwających od 1918 r.

Dochody reparacyjne w kwocie 725'2 miljn. fr. stanowią stałą ratę od-szkodowań niemieckich, przeznaczoną na pokrycie awansów belgijskich na rzecz odbudowy kraju. Przy porównaniu tej kwoty z sumą 976'7 miljn. fr., prelininowanych na 1925 rok — zmniejszenie jej należy tłumaczyć przeniesieniem do budżetu zwyczajnego kwoty 122'5 miljn. fr., stanowiących zwrot kosztów okupacji przez Niemcy, oraz sumy 35 miljn. fr., przeznaczonej na zwrot długów wojennych Belgji względem Stanów Zjedn. A. P., a wypłacanej Belgji przez Niemcy.

Budżet autonomiczny przedsiębiorstw państwowych

Budżet autonomiczny przedsiębiorstw państwowych dzieli się na dwie części: 1) budżet eksploatacyjny, 2) budżet nadzwyczajny. Wydatki eksploatacyjne, uchwalone na 1926 r., w porównaniu z wydatkami eksploatacyjnymi, przewidywanymi na 1925 r., przedstawiają się, jak następuje (w miljn. fr.):

	1926	1925
Koleje	1.837'4	1.750'5
Marynarka	57'3	48'7
Poczta	203'7	154'2
Telegraf i telefony	162'2	122'1
Zakłady elektryczne	47'2	— ¹⁾
Główny Urząd Drukarski	27'7	— ¹⁾
Lotnictwo	7'9	— ¹⁾
	2.343'4	

¹⁾ Wydatki zakładów elektrycznych, Głównego Urzędu Drukarskiego i lotnictwa wydzielono z budżetu zwyczajnego i przyłączono do budżetu autonomicznego od dn. 1 stycznia 1926 r.

Wydatki eksploatacyjne wszystkich działów ujawniają wyższkę w stosunku do wydatków 1925 r. Pochodzi to z dwóch zasadniczych przyczyn:

- 1) zwiększenia w 1926 r. ciężarów, płynących z pożyczek, zaciągniętych przez przedsiębiorstwa;
- 2) zwiększenia w 1926 r. poborów funkcjonariuszy w związku z wzrostem kosztów utrzymania.

Dochody eksploatacyjne przedsiębiorstw państwowych, przewidywane na 1925 r. oraz uchwalone na 1926 r., przedstawiają się, jak następuje (w miljn. fr.).

	1926	1925
Koleje	1.839.20	1.752.4
Marynarka	44.75	25.3
Poczta	203.60	181.7
Tefegraf i telefony	180.80	133.0
Zakłady elektryczne	47.20	— ¹⁾
Główny Urząd Drukarski	27.70	— ¹⁾
Lotnictwo	0.15	— ¹⁾
	<hr/> 2.343.40	

Dochody w 1926 r. mają wzrosnąć skutkiem odpowiedniego podniesienia taryf. Należy wszakże zauważyć, że naogół Belgja jest krajem niskich taryf transportowych i podniesienie ich będzie odpowiadało najwyżej spadkowi kursu franka.

Jak wykazują powyższe zestawienia, eksploatacyjny budżet autonomicznych przedsiębiorstw państwowych jest w swej całości zrównoważony. Z poszczególnych przedsiębiorstw tylko marynarka i lotnictwo dają deficyty, pokryte przez nadwyżki innych przedsiębiorstw. Dział marynarki zawiera pewną ilość wydatków, które winnyby były obciążać inne resorty (kształcenie zawodowe, utrzymanie dna i brzegów rzeki Skaldy). Lotnictwo, przeniesione z Min. Obrony Krajowej, jest w stadjum organizacji i stąd suma dochodów jest nieznaczną. Państwo idzie po linii zapewnienia dochodowości, także i ostatnim przedsiębiorstwom.

Budżet nadzwyczajny przedsiębiorstw państwowych na 1926 r. przedstawia się, jak następuje (w miljn. fr.):

	Wydatki	Dochody
Koleje	274.1	} 0.85
Marynarka	2.7	
Poczta	4.0	
Telegraf i telefony	121.6	
Zakłady elektryczne	15.3	
Lotnictwo	3.3	
	<hr/> 421.0	0.85

Kwota 421.0 miljn. fr. nosi charakter wydatku ściśle inwestycyjnego i przeznaczona jest na budowę nowych i rozbudowę starych urządzeń. Nieznaczną sumą dochodów powoduje 420 miljn. fr. deficytu w budżecie nadzwyczajnym przedsiębiorstw państwowych na 1926 r.

¹⁾ Wydatki zakładów elektrycznych, Głównego Urzędu Drukarskiego i lotnictwa wydzielono z budżetu zwyczajnego i przyłączono do budżetu autonomicznego od dnia 1 stycznia 1926 r.

DŁUGI PAŃSTWOWE BELGJI

Stan zadłużenia Belgji w dniu 30 września 1925 r. przedstawiał się, jak następuje (w miljn. fr.):

	<i>Wewnętrzne</i>	<i>Zewnętrzne</i>	<i>Razem</i>	<i>Procent w stosunku do całości długu</i>
Długi skonsolidowane	17.080	12.580	29.660	65
„ nieskonsolidowane	14.781	1.345	16.120	35
„ w tem:				
względem Banque Nationale	5.980	—	—	—
na 3 edni termin	3.355	—	—	—
krótkoterminowe	5.740	—	—	—
względem aliantów	—	1.345	—	—
	31.855	13.925	45.780	100

Przewaga długów skonsolidowanych nad nieskonsolidowanymi została przeprowadzona dopiero w ciągu 1925 r., z chwilą podpisania układu waszyngtońskiego o konsolidacji pożyczek amerykańskich. Poprzednio miała miejsce przewaga długów nieskonsolidowanych. Na dz. 30 września 1924 r. suma długów skonsolidowanych stanowiła 45 %, zaś suma długów nieskonsolidowanych — 55 % całości zadłużenia państwowego. Rząd belgijski idzie w dalszym ciągu po linii konsolidacji długów i w myśl ustawy o reformie finansowej miałyby być skonsolidowane 3.000 miljn. fr. długu wewnętrznego względem Banque Nationale. Następnie miałyby nastąpić konsolidacja bonów skarbowych krótkoterminowych w kwocie 1.800 miljn. fr. W ten sposób kwota długów nieskonsolidowanych zmniejszyłaby się do około 11.300 miljn. fr.

Obok akcji sanacyjnej w sprawie pomyślnego ukształtowania długów belgijskich — 1925 r. był charakterystycznym pod względem zwiększenia ogólnej sumy zadłużenia państwowego. Z kwoty 40.680 miljn. fr., stanowiących sumę ogólną zadłużenia państwowego w dn. 30 września 1924 r., długi państwowe wrosły na dzień 30 września 1925 r. do sumy 45.730 miljn. fr., czyli zwiększyły się o 5.100 miljn. fr. Od kwoty tej należy jednak odjąć sumę 1.270 miljn. fr., reprezentującą różnicę kursów przy obliczaniu długów zagranicznych w 1924 r. (\$ 1 = 20 fr.) i w 1925 r. (\$ — 22 fr.). Pozostała suma 3.800 fr. jest cyfrą dokładną rzeczywistego wzrostu długów belgijskich w czasie od dn. 30 września 1924 r. do dn. 31 grudnia 1925 r. Złożyły się na nią następujące pożyczki:

1. — Amerykańska pożyczka, emitowana w październiku 1924 r. w New Yorku à 94 za 100, stopa procentowa 6½%, amortyzacja w ciągu 25 lat. . . . \$ 30,000.000
2. — Druga pożyczka 6%, emitowana w ciągu 1925 r. przez Association Nationale des Industriels et Commerçants na rzecz reparacji szkód wojennych. Amortyzacja w ciągu 25 lat przez losowanie według parytetu, lub przez wykup na giełdzie poniżej parytetu. fr. 230,351.000
3. — Obligacje 5% 1925 r. Amortyzacja w ciągu 20 lat od 1 stycznia 1926 r. przez losowanie fr. 598,924.000
4. — Amerykańska pożyczka, emitowana w New Yorku w grudniu 1924 r. à 87¼ za 100. Amortyzacja w ciągu 30 lat, co rok po \$ 1,667.000 przy comiesięcznym przekazywaniu ½ wymienionej sumy do dyspozycji resortu zasobów amortyzacyjnych. Stopa procentowa 6%. Wykup poniżej parytetu lub według parytetu przez losowanie \$ 50,000.000

5.—Amerykańska pożyczka, emitowana w 1925 r. w New Yorku; stopa procentowa 7%. Amortyzacja w ciągu 30 lat ratami semetralnemi, zawierającymi: a) sumę stałą \$ 268.750, b) sumę równą procentom semetralnym, płatnym od obligacji zamortyzowanych. Wykup poniżej 107½ za 100 lub po 107½ za 100 przez losowanie \$ 50,000.000

Zwiększenie się zadłużenia belgijskiego w 1926 r. jest większem, niż wzrost długów w dwóch latach poprzednich. Oto jak przedstawiały się długi belgijskie od 1914 r. (w miljn. fr.):

	Suma	Wzrost		Suma	Wzrost
1914 r.	4.628	—	30/IX 1922 r.	39.502	2.476
30/IX 1919 "	25.470	—	30/IX 1923 "	40.485	973
30/IX 1920 "	31.000	5.530	30/IX 1924 "	40.630	195
30/IX 1921 "	37.000	6.026	30/IX 1925 "	45.780	5.100

Nawet przyjmując podaną wyżej poprawkę: odjęcie różnicy kursu dolara w latach 1924 i 1925, nie sposób nie podkreślić, że 1925 r. był rokiem szczególnego wzrostu długów państwowych. Wzrost ten różni się jednak od wzrostu zadłużenia w latach od 1919 do 1920 r. ze względu na sposób użytkowania pożyczek. W okresie 1919 — 1922 r. zaciągano pożyczki dla uzdrawiania życia gospodarczego zniszczonego wskutek wojny kraju. Pożyczki, zaciągnięte w końcu 1924 r. i w ciągu 1925 r., oraz te, które mają być zaciągnięte w 1926 r., są przeznaczone na uporządkowanie i uzdrowienie finansów państwowych.

Załącznik III.

HANDEL ZAGRANICZNY BELGJI

Przeciętny import i eksport Belgii najważniejszych surowców i fabrykatów przedstawia się następująco:

Import (spożycie przez przemysł 100%):

	W % surowców		W % surowców
Rudy żelazne	95	Len	75
Rudy manganowe	100	Juta i konopie	100
Żelazo łne	11	Skóry	76
Rudy ołowiu	100	Oleje	90
Rudy cynku	99	Tytoń	83
Włna	100	Surowiec do wyrobu papieru	80
Bawełna	100	Drzewo	85

Eksport (wytwórczość całkowita 100%):

	W % fabrykatów		W % fabrykatów
Żelazo i stal walcowane	55	Koronkarstwo	35
Nici i sznury	80	Oleje roślinne	55
Chemicalka	45	Klej i żelatyna	87
Cynk surowy	58	Świece	70
Cynk walcowany	68	Szkló okienne	95
Konstrukcje metal. i wyt. mechan.	40	Papier	50
Aparaty elektryczne	42	Cement i wapno	45
Wyroby lniane	55	Meble	50
" bawełniane	15	Wyroby skórzane	16
" wełniane	40	Materiały wybuchowe	60
Jedwab sztuczny	85	Zapałki	65

Załącznik IV

PRZYWÓZ Z BELGJI DO POLSKI W 1925 R.

Grupy towarów:	q	tys. zł	Udział % Belgii
Materiały i wyroby włókniste	9.049	8.356	2
Maszyny i aparaty	48.735	5.437	5
Materiały i przetwory chemiczne	281.933	2.310	2
Produkty zwierzęce	5.414	2.081	2
Metale i wyroby	40.715	1.845	2
Broń i amunicja	412	1.259	38
Produkty spożywcze	19.457	1.145	—
Środki komunikacji	2.334	643	1
Wyroby szklane	3.173	640	10
Rudy i minerały	396	451	2
Rośliny i ich części oddzielnie niewymienione	2.109	368	2
Przyrządy, przewodniki i inne wyr. elektrotechn.	724	238	—
Papier i wyroby z papieru	2.982	223	—
Odzież i konfekcja	35	128	—
Instrumenty, przybory szkolne, aparaty precyz. i pomiarowe	134	83	—
Gumelastyka	81	63	—
Książki, pisma i obrazy	36	29	—
Materiały budowlane i wyroby ceramiczne	1.491	15	—
Produkty drzewne	214	15	—
Inne	118	16	—
Ogółem:	419.542	25.345	15

Załącznik V.

WYWÓZ Z POLSKI DO BELGJI W 1925 R.

Grupy towarów:	q	tys. zł	Udział % Belgii
Produkty spożywcze	589.790	14.637	6
Materiały drzewne	1,131.142	9.120	4
Materiały i wyroby włókniste	6.777	1.965	1
Paliwo, asfalt, ropa i pochodne	51.696	1.287	—
Materiały i przetwory chemiczne	59.637	1.177	5
Galanteria	41	720	22
Zwierzęta żywe (sztuk)	7.260	422	—
Rośliny i ich części oddzielnie niewymienione	5.472	348	—
Produkty zwierzęce	425	203	—
Odzież i konfekcja	44	109	1
Maszyny i aparaty	269	85	—
Papier i wyroby z papieru	402	44	—
Książki, pisma i t. p.	42	42	1
Metale i wyroby z metali	299	33	—
Inne	15	18	—
Ogółem:	1,846.051	30.210	2



ŹRÓDŁA

- „Moniteur Belge”, za czas do 1/IV 1926 r.
„La Revue du Travail”, miesięcznik za czas do 28/II 1926 r.
„Bulletin mensuel de commerce spécial avec les pays étrangers”,
décembre 1925, wydany w marcu 1926 r.
„Moniteur des Interêts Matériels”, pismo codzienne, za czas do
I/III 1926 r.
„Bulletin du Comité Central Industriel de Belgique”, za czas do
I/IV 1926 r.
„Répartition, rendement des cultures”, Nr. 36, publikacja urzędowa.
„Animaux de fermes”, Nr. 36, publikacja urzędowa.
„Recueil Mensuel de l'Institut International du Commerce”, za czas
do 20/IV 1926 r.
Druki Izby Deputowanych i Senatu.
„La Revue Bancaire Belge”, kwiecień 1926 r.
„Usine Belge”, tygodnik za czas do I/IV 1926 r.
„Exportation”, tygodnik.
„Echo de l'Industrie”, tygodnik.
„Echo de Bois”, tygodnik.
„Echo de la Bourse”, dziennik.
„Chronique de la Bourse”, tygodnik.
„Neptune”, dziennik.
Informacje Ministerstw: Skarbu, Spraw Zagranicznych, Przemysłu
i Pracy.
Informacje „Comité Central Industriel de Belgique”.
Informacje prywatne zarządów przedsiębiorstw i banków.
„Revue internationale statistique”.
„Les avantages du port d'Anvers”, 1926.
„Port de Gand — Mouvement en 1925”.
„Annuaire Maritime du Lloyd Anversois”, 1925/26.
„Port d'Anvers-Rapport 1925”.
„Port d'Anvers — Statistiques de Navigation Maritime et Intérieure”.



DOTĄD WYSZŁY DRUKIEM NASTĘPUJĄCE RAPORTY:

	<i>Cena:</i>
1. — Morawska Ostrawa (1923 r.)	X 1.—
2. — Turcja (1923 r.)	„ 1.—
3. — Palestyna (1923 r.)	„ 1.—
4. — Kanada (1923 r.)	„ 1.20
5. — Holandja (1923 r.)	„ 1.80
6. — Hamburg (1924 r.)	„ 1.20
7. — Morawska Ostrawa (1924 r.)	„ 1.20
8. — W. Brytanja (1924 r.)	„ 1.20
9. — Szwajcarja (1924 r.)	„ 1.50
10. — Rumunja (1924 r.)	„ 2.—
11. — Niemcy (1924 r.)	„ 3.—
12. — Danja (1924 r.)	„ 1.—
13. — Morawy i Śląsk (1925 r.)	„ 1.—
14. — Wielka Brytanja (1925 r.)	„ 1.—
15. — Austrja (1925 r.)	„ 1.—

Skład główny w firmie „Gebethner i Wolff“.

Poza tem raporty można nabywać bezpośrednio w Ministerstwie Spraw Zagranicznych (Biblioteka — pl. Małachowskiego 4) oraz w administracji tygodnika „Przemyśl i Handel” (Elektoralna 2, pok. 26).

