

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Śliwa Stanisław: Okręgi zbożowe w świetle cyfr statystyki przewozów kolejowych
za rok 1928

Źródło:

Kwartalnik Statystyczny 1930 Tom 7 zeszyt 3, strony 1242-1251

Artykuł udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu pt.

„Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski 1919-39«

H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)



Minister
Edukacji i Nauki



Spółeczna
Odpowiedzialność
Nauki

SLIWA STANISŁAW

Okręgi zbożowe Polski w świetle cyfr statystyki przewozów kolejowych za rok 1928

W Kwartalniku Statystycznym za r. 1927 (tom IV zeszyt 3) ogłosił Główny Urząd Statystyczny pracę Dr. Jana Piekałkiewicza i Stanisława Rutkowskiego p. t. *Okręgi gospodarcze Polski*, opartą na danych statystycznych za r. 1924 i 1925. Już w pracy tej wskazano, że dane Ministerstwa Komunikacji z trudem tylko mogą być wykorzystane dla celów naukowych zarówno z uwagi na bardzo obszerny materiał jak i metodę jego ujęcia. Być może, że te właśnie trudności były powodem, że praca ta nie była od tego czasu kontynuowana, i dziś właśnie w okresie ogólnego zainteresowania się społeczeństwa problemem zbożowym brak nam danych, z których możnaby wyprowadzić choćby w dużym przybliżeniu wnioski o tem, jakie w kraju posiadamy nadwyżki zbożowe, i w jakim kierunku winna zmieniać się polityka zbożowa. Sprawy te wymagają ciągłości badań i corocznego ogłaszania wyników tych badań, gdyż tylko w ten sposób można będzie z pewnych warunków udokumentowanych cyframi wyprowadzić realne wnioski i przypuszczenia. Jakkolwiek zatem ujęcie tych cyfr w sposób, któryby możliwie jasno odzwierciedlał istotny stan naszej gospodarki zbożem chlebowym w każdym roku, wymaga dość znacznego wysiłku, należy go bezwzględnie wykonywać stale, corocznie, gdyż brak tych danych utrudnia w wysokim stopniu prowadzenie racjonalnej polityki zbożowej przez państwo.

W okresie wojny światowej obserwowaliśmy, jak wielce ujemne skutki powodowało takie niedocenianie znaczenia badań statystycznych w dziedzinie gospodarczej. Brak statystycznego ujęcia zdawałoby się mało znaczących dziedzin życia gospodarczego przed wojną odbił się prawie we wszystkich państwach w sposób nader dotkliwy w czasie

wojny światowej na systemach wojennej gospodarki, nacechowanej prawie wszędzie dorywczością wydawanych zarządzeń, co w konsekwencji doprowadzało do załamywania się planów gospodarczych, a tem samem wywierało nader zgubny wpływ na społeczeństwo.

Stąd też szeroką strugą toczyły się badania statystyczne właśnie w okresie wojennym, jak najmniej odpowiednim dla przeprowadzania tych badań. Ludność nękana nieustannie nakładanymi na nią świadczeniami wojennymi, świadomie uchylała się od podawania prawdziwych cyfr—a na sprawdzanie dokładności zeznań czasu nie stało.

Rocznik Statystyczny Przewozu Towarów na P. K. P. wydawany przez Ministerstwo Komunikacji stanowi obok statystyki zasiewów i zbiorów ogłaszanej przez Główny Urząd Statystyczny—pierwszorzędne źródło wiadomości. Statystyka ta jednak nie obejmuje linii normalnotorowych prywatnych, pozostających pod zarządem własnym, ani wąskotorowych linii państwowych i prywatnych pozostających pod zarządem Państwa, ani też linii wąskotorowych prywatnych, eksploatowanych we własnym zarządzie, które to linje stanowią razem wprawdzie tylko 14,4% ogólnej sieci kolejowej polskiej, jednak dla pewnych części kraju posiadają one znaczenie pierwszorzędne zwłaszcza w dziedzinie dowozu żywności (np. Warszawa), a ponadto wskutek tego, że niektóre powiaty wogóle nie posiadają linii objętych dotychczasową statystyką.

Ze względu na formę opracowania statystyki przewozów następują one w praktycznym zastosowaniu następujące trudności:

1) Sumy przewozów wykazywane są według dyrekcji kolejowych, a w obrębie dyrekcji

według stacyj towarowych. Przeliczenie tych cyfr na okręgi administracji ogólnej (województwa, powiaty), a więc na okręgi, którebrane bądź jako odrębne jednostki bądź też łączone w pewne grupy jednostek o charakterze okręgu gospodarczego stanowić muszą przedmiot badań naukowych, wymaga z powodu wielkiej, drobiazgowej szczegółowości materiału bardzo licznego aparatu pomocniczego, bez takiego zaś przeliczenia ten materiał surowy nie posiada pełnej wartości z uwagi na niemożność jego bezpośredniego wykorzystania.

2) Okres sprawozdawczy w zakresie statystyki kolejowej pokrywa się z rokiem kalendarzowym, w którego obrębie niema żadnych podziałów według krótszych okresów czasu (np. kwartałów). Należyta zaś ocena konjunktur gospodarczych w różnych terminach roku gospodarczego nie może być przeprowadzona dotąd, dopóki materiał nie będzie opracowany według roku gospodarczego, w którego obrębie będą krótsze okresy czasu.

3) Pozycja „pozostałe“ „lub różne“ w rubryce „stacje przeznaczenia“ obejmuje w Roczniku dość poważne ilości (12,52% żyta, 14,22% pszenicy, 2,23% mąki zbożowej). Nie znamy zatem miejsca przeznaczenia bardzo znacznej ilości przesyłek żywnościowych, ta zaś okoliczność prowadzi do niezupełnie dokładnej oceny bilansu zbożowego poszczególnych okręgów administracyjnych przez wyeliminowanie z rachunku znacznej części przywozu, który nieda się umiejscowić pod względem gospodarczym. Wprawdzie błąd ten w pewnej mierze zmniejsza się przy odpowiednim przeliczeniu ilości, jakie nadeszły do ważniejszych stacyj odbiorczych, jednak mimo to pozostaje niewykazane miejsce odbioru dla 4,14% żyta, 7,55% pszenicy i 5,18% mąki zbożowej z uwagi na to, że w wykazie główniejszych stacyj odbiorczych wykazano dla żyta i pszenicy tylko te stacje, w których przywóz wyniósł w ciągu roku conajmniej 20 tonn, a dla mąki zbożowej conajmniej 15 tonn.

4) W obrębie poszczególnych pozycji nomenklatury towarowej konieczna jest większa indywidualizacja. Zupełnie np. niewystarczającym jest rejestrowanie mąki zbożowej bez rozbicia tej pozycji na mąkę pszenną i mąkę żytnią.

5) Rocznik Statystyczny Przewozu Towarów wychodzi z takim opóźnieniem, że materiał w nim zawarty nie może być aktualny i ma zasadniczo znaczenie tylko retrospektywne.

Z powyższych względów Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zainicjowało w początku 1929 r. akcję zmierzającą do uzyskania dat statystycznych, dotyczących przewozu następujących artykułów żywnościowych: 1) żyta, 2) pszenicy, 3) jęczmienia, 4) owsa, 5) mąki żytniej, 6) mąki pszennej, 7) ziemniaków, 8) trzody chlewnej i 9) bydła rogatego. Za zgodą Ministerstwa Komunikacji nałożono na specjalnie wyznaczonych na powiaty delegatów kolei obowiązek dostarczenia, na podstawie ksiąg magazynowych, powiatowym władzom administracji ogólnej danych o ilości przywiezionych i wywiezionych z powiatu artykułów żywnościowych oddzielnie dla każdej stacji kolejowej, przy czem w stosunku do roku 1928 pozostawiono jako okres sprawozdawczy — rok kalendarzowy, począwszy zaś od 1. I 1929 — okresy kwartalne a mianowicie: za I kwartał do 15 kwietnia, za II kwartał do 15 lipca i t. d. Nadesłane przez delegatów kolejowych dane statystyczne są zestawiane przez powiatowe władze administracji ogólnej i następnie przesyłane do urzędu wojewódzkiego, który bada te zestawienia pod względem merytorycznym i formalnym — i w terminie 1½ miesiąca po upływie kwartału sprawozdawczego przesyła je Ministerstwu Spraw Wewnętrznych. Akcja ta miała na celu przede wszystkim zrealizowanie części tych postulatów w zakresie statystyki przewozu towarów o których wspomniałem wyżej przy wyliczaniu niedomagań statystyki przewozu w dostosowaniu do potrzeb służby aprowizacyjnej, oraz w pewnej mierze wdrożenie władz administracji ogólnej do zainteresowania się problemem tak ważkim, a w dużej mierze bądź niedocenianym, bądź też nie stanowiącym z różnych względów przedmiotu żywszego zainteresowania, — z drugiej zaś strony dostarczenie władzom administracji ogólnej tych podstawowych materiałów, któreby dawały im możliwość szybkiego i łatwego orjentowania się w bieżącej sytuacji gospodarczej na własnym terenie oraz pozwalały przeprowadzać szersze studia gospodarcze, ściśle z zakresem zadań na nich ciążących związane. Wspomnę tu tylko o badaniu norm spożycia, które dotychczas — o ile chodzi o województwa i powiaty — nie wyszły poza ramy dorywczych prób, jakkolwiek problem ten posiada niezmiernie doniosłe znaczenie.

Pierwszym krokiem na drodze do żywszego zainteresowania się powiatowych władz administracji ogólnej problemem statystyki gospodarczej było rozporządzenie Rady Mi-

nistrów z dnia 2 marca 1928 r. o statystyce produkcji rolnej (Dz. Ust. Nr. 29/28 poz. 276), nakładające na powiatowe władze administracji ogólnej obowiązek dokonania kontroli danych, dotyczących produkcji roślinnej, zwierząt gospodarskich i zapasów płodów rolnych na terenie swojego powiatu. Że próba ta się udała już w pierwszym roku stosowania nowego systemu prowadzenia statystyki produkcji rolnej, świadczy o tym wynik pierwszej rejestracji przeprowadzonej za r. 1928 oraz dokonane przez Główny Urząd Statystyczny przeliczenia powierzchni zasianej i zbiorów wstecz za lata ubiegłe, oparte o wynik pierwszej rejestracji¹.

Dokonano wysiłku ogromnego, będącego chlubnym świadectwem pracy w powiatowych władzach administracji ogólnej—zwłaszcza jeżeli się zważy, że ta dodatkowa drobiazgową i nader odpowiedzialną pracą wykonywana jest przez niezwiększony skład osobowy starostwa.

Prowadzenie statystyki przewozów kolejowych w nastawieniu do potrzeb władz administracji ogólnej—to drugi krok zmierzający konsekwentnie do takiego nastawienia prac w dziedzinie aprowizacyjnej, by pracom tym nadać cechy bezwzględnej realności. Oczywiście nie można zapoznawać trudności, na jakie prace te zwłaszcza w początkowym okresie ich prowadzenia natrafiają. Brak odpowiedniego personelu pomocniczego i przeciążenie pracą mogą powodować pewne niedokładności, które jednak z czasem dadzą się łatwo usunąć, i ze statystyki tej—o ile w międzyczasie Ministerstwo Komunikacji nie wprowadzi tych zasadniczych zmian i ulepszeń w swej statystyce, o których wyżej była mowa—pozwolą stworzyć materiał o pierwszorzędnej wartości tem większej, że poza jej ujęciem w ramach podziału administracyjnego Państwa będzie on mógł być wykorzystany już w ciągu okresu sprawozdawczego w formie gotowych zestawień kwartalnych. Na razie, aby uzyskać pewne kryterjum dokładności zebranych przez władze administracji ogólnej danych, sporządzono tabele według podziału administracyjnego Państwa obowiązującego w r. 1928—zawierające dla każdego powiatu dla porównania obok cyfr wyprowadzonych z Rocznika Przewozu Towarów również i cyfry uzyskane drogą administracyjną. Objęto przytem, ze względu na duże trudności techniczne wykonania tych prac w możliwie krótkim

czasie, tylko 3 najważniejsze artykuły: żyto, pszenicę i mąkę zbożową (tę ostatnią łącznie—bez rozbicia na mąkę pszenną i żytnią z uwagi na łączne jej traktowanie w statystyce kolejowej). Ponieważ Rocznik Przewozu Towarów zawiera w odniesieniu do wyżej podanych 3 artykułów dane, odnoszące się do przesyłek towarowych zwyczajnych z wyjątkiem przewozów na potrzeby eksploatacji kolei, przewozów tak zw. bocznicowych t. j. dokonanych w obrębie bocznic, prowadzących do przyległych majątków, młynów, elewatorów, składów i t. p. na podstawie innego jak listy przewozowe rodzaju dokumentów oraz z wyjątkiem transportów wojskowych, zaś w statystyce administracyjnej ujęto wszystkie przewozy, zarejestrowane w kolejowych księgach magazynowych—wynikają różnice w ilościach wykazanych w poszczególnych rubrykach wykazów. Różnice te są powodowane również w niektórych wypadkach omyłkami rachunkowymi, tem więcej w tym roku możliwymi, że dane te zbierano w różnych jednostkach wagi (kilogramach, kwintalach, tonnach i sztukach), oraz że zbierano je już w dość spóźnionym okresie (od kwietnia 1929) za cały rok 1928, co przedstawiało duże trudności techniczne dla poszczególnych stacyj towarowych.

A teraz przejdziemy do cyfr przewozów według Rocznika przewozu. W r. 1928 nadanie wynosiło:

żyta 496 806 tonn, w tem 5 828 tonn do portów i 8 399 tonn zagranicę, pszenicy 369 883 tonn, w tem 1 720 tonn do portów i 1 599 tonn zagranicę, co w stosunku do przeciętnej produkcji za lata 1927 i 1928 (dla żyta 5 998 600 tonn a dla pszenicy 1 637 200 tonn) wynosiło dla żyta 8,28% a dla pszenicy 22,59%. Do ustalenia tego procentu przyjęto przeciętną produkcję dwóch lat, gdyż sprawozdawczy okres przewozów—rok kalendarzowy—obejmuje części dwóch okresów gospodarczych, przyczem wyniki zbiorów obu tych okresów są do siebie dosyć zbliżone, o czem świadczą poniższe cyfry:

Pszenica: zbiór	1927 — 1 662 700 tonn
	1928 — 1 611 700 "
Żyto: zbiór	1927 — 5 837 100 "
	1928 — 6 100 200 "

Obserwujemy zatem zjawisko bardzo wzmożonego przewozu pszenicy, dosięgającego 23% produkcji ogólnej, wynikającego

¹ E. Szturm de Sztrem: *Zasiewy i zbiory w r. 1927/28* Kwartalnik Statystyczny 1929 tom VI zeszyt 2 i Rocznik Statystyki za r. 1928 dział VI Rolnictwo.

z ograniczonego terenu jej produkcji, a tem samem z konieczności przesunąć nadwyżek produkcyjnych do ośrodków, wykazujących jej zwiększone zapotrzebowanie.

Chcąc ustalić przywóz zbóż chlebowych i mąki, a więc to wszystko, co zostało na terenie całego państwa wyładowane, musimy do obrotu wewnętrznego dodać przywóz z portów i z zagranicy, co da nam następujące cyfry ogólne przywozu:

żyta:

1) w komunikacji wewnętrznej	482 579 tonn
2) z portów	5 079 "
3) z zagranicy	28 441 "
Razem	516 099 tonn

pszenicy:

1) w komunikacji wewnętrznej	366 584 tonn
2) z portów	40 245 "
3) z zagranicy	40 140 "
Razem	446 969 tonn

mąki zbożowej:

1) w komunikacji wewnętrznej	673 382 tonn
2) z portów	27 362 "
3) z zagranicy	870 "
Razem	701 614 tonn

Porównywując cyfry obrotu zagranicznego widzimy, że w r. 1928 przy wywozie żyta w tym roku zagranicę i do portów w ilości

14 227 tonn, sprowadziliśmy 33 520 tonn a przy wywozie pszenicy w ilości 3 299 tonn sprowadziliśmy 80 385 tonn czyli, że nasz deficyt zbożowy wyraził się cyfrą 96 379 tonn oprócz mąki zbożowej, której ujemny bilans obrotu zagranicznego wyraża się cyfrą 22 483 tonn (wywóz 5 749 tonn, przywóz 28 232 tonn).

Z wykazanych wyżej cyfr ogólnych przywozu zbóż chlebowych statystyka kolejowa podaje stacje przeznaczenia dla 494 687 tonn żyta, 413 729 tonn pszenicy i 665 253 tonn mąki zbożowej, czyli pozostało niewykazanych 4,14% ilości żyta, 7,55% ilości przewiezionej pszenicy oraz 5,18% mąki zbożowej. Z podanych zatem cyfr nadania i przywozu można w dużym przybliżeniu wyprowadzić istotne saldo nadania (+) względnie przeznaczenia (-) dla wszystkich powiatów Rzeczypospolitej, przyczem przewyżki nadania względnie przeznaczenia mąki zbożowej przed dodaniem do przewyżek zbóż chlebowych przeliczono na zboże przy przyjęciu dla przemiału 65%. Wyniki tak przeprowadzonych obliczeń zawiera poniższa tablica, przyczem zaznaczyć należy, że dla porównania podano w tablicy obok cyfr wyprowadzonych z *Rocznika Przewozu Towarów* cyfry uzyskane przez władze administracji ogólnej.

Nadwyżki i niedobory zbóż chlebowych według statystyki kolejowej za r. 1928

Excédents et insuffisances des céréales panifiables d'après la statistique ferroviaire pour l'année 1928

W tonnach

En tonnes

Województwa Powiaty Départements Arrondissements	Saldo nadania (+) względnie przeznaczenia (-) według statystyki <i>Solde d'expédition (+) ou de destination (-) d'après la statistique</i>		Województwa Powiaty Départements Arrondissements	Saldo nadania (+) względnie przeznaczenia (-) według statystyki <i>Solde d'expédition (+) ou de destination (-) d'après la statistique</i>	
	kolejowej <i>ferroviaire</i>	administra- cyjnej <i>administrative</i>		kolejowej <i>ferroviaire</i>	administra- cyjnej <i>administrative</i>
M. st. Warszawa (ville)	- 163 308	- 164 583	Sierpe	+ 8 537	+ 8 657
Warszawa	+ 71 941	+ 77 371	Skierniewice	- 3 713	- 3 923
Błonie	- 4 377	- 3 496	Sochaczew	+ 3 963	+ 3 009
Ciechanów	+ 12 659	+ 12 978	Warszawa	- 11 411	- 11 347
Gostynin	+ 403	+ 402	Włocławek	+ 11 291	+ 12 804
Grójec	-	+ 7 464	Łódź	- 60 478	- 55 950
Kutno	+ 18 582	+ 20 692	Brzeziny	- 3 739	- 3 485
Lipno	-	+ 3 234	Kalisz	+ 35 268	+ 37 415
Łowicz	+ 6 816	+ 2 328	Koło	+ 4 330	+ 6 076
Maków	-	-	Konin	+ 4 511	+ 4 140
Mińsk Mazowiecki	- 4 256	- 2 762	Łask	- 20 830	- 20 516
Mława	+ 6 875	+ 5 947	Łęczyca	+ 254	- 699
Nieszawa	+ 8 224	+ 6 684	Łódź	+ 1 005	- 3 498
Płock	+ 6 305	+ 4 641	Łódź (m.-v.)	- 79 416	- 70 988
Płońsk	+ 7 481	+ 7 123	Piotrków	- 2 662	- 2 596
Przasnysz	+ 988	+ 1 201	Radomsko	+ 1 290	+ 425
Pułtusk	+ 6 270	+ 3 325	Słupca	+ 1 877	+ 1 972
Radzymin	- 2 696	- 2 604	Sieradz	- 2 645	- 4 132
Rawa	-	+ 909	Wieluń	+ 279	- 64
Rypin	-	+ 105	Turek	-	-

(c. d.—suite)

Województwa Powiaty <i>Départements</i> <i>Arrondissements</i>	Saldo nadania (+) względnie przeznaczenia (-) według statystyki		Województwa Powiaty <i>Départements</i> <i>Arrondissements</i>	Saldo nadania (+) względnie przeznaczenia (-) według statystyki	
	<i>Solde d'expédition (+) ou de</i> <i>destination (-) d'après</i> <i>la statistique</i>			<i>Solde d'expédition (+) ou de</i> <i>destination (-) d'après</i> <i>la statistique</i>	
	kolejowej <i>ferroviaire</i>	administra- cyjnej <i>administrative</i>		kolejowej <i>ferroviaire</i>	administra- cyjnej <i>administrative</i>
Kielce	— 140 307	— 141 934	Nowogródek	— 14 067	— 16 006
Będzin	— 66 479	— 67 943	Baranowicze	— 2 298	— 3 281
Częstochowa	— 23 794	— 20 616	Lida	— 5 857	— 7 009
Ilża	— 2 353	— 2 747	Nieśwież	+ 573	+ 876
Jędrzejów	— 1 321	— 1 390	Nowogródek	— 1 266	— 1 479
Kielce	— 13 647	— 18 377	Słonim	— 2 197	— 2 708
Końskie	— 5 421	— 8 270	Stolpce	— 479	— 260
Kozienice	— 1 602	— 1 089	Wołożyn	— 2 543	— 2 145
Miechów	+ 601	+ 2 290	Polesie	— 35 310	— 37 223
Olkusz	— 7 807	— 5 772	Brześć n/B	— 4 989	— 7 492
Opatów	+ 828	+ 387	Drohiczyn	— 61	— 926
Opoczno	— 575	— 252	Kamień Koszyrski	— 889	— 1 664
Pińczów	—	—	Kobryń	— 2 651	— 2 626
Radom	— 7 658	— 8 044	Kossów	— 651	— 731
Sandomierz	+ 686	+ 656	Łuniniec	— 3 752	— 2 975
Stopnica	—	—	Pińsk	— 6 814	— 5 340
Włoszczowa	+ 285	— 84	Prużana	— 2 010	— 1 505
Zawiercie	— 12 050	— 10 683	Sarny	— 11 249	— 11 716
Lublin	+ 48 712	+ 42 013	Stolin	— 2 244	— 2 248
Biała	+ 727	— 929	Wołyń	+ 96 944	+ 87 038
Biłgoraj	—	— 678	Dubno	+ 16 904	+ 8 656
Chelm	+ 9 175	+ 9 705	Horochów	+ 4 570	+ 5 082
Garwolin	— 1 632	— 1 729	Kostopol	— 1 376	— 1 199
Hrubieszów	+ 10 685	+ 9 012	Kowel	+ 844	— 834
Janów	+ 1 229	+ 1 407	Krzemieniec	+ 5 479	+ 6 205
Konstantynów	+ 2 285	+ 2 602	Luboml	— 730	— 446
Krasnystaw	+ 5 977	+ 5 528	Łuck	+ 40 379	+ 37 387
Lublin	+ 8 672	+ 7 341	Równe	+ 19 872	+ 13 551
Lubartów	+ 237	+ 2 091	Włodzimierz	+ 5 653	+ 13 309
Łuków	+ 3 726	+ 2 981	Zdobunów	+ 5 349	+ 5 327
Puławy	— 2 100	— 1 359	Poznań	+ 410 179	+ 409 083
Radzyń	+ 1 550	+ 524	Bydgoszcz	+ 6 676	+ 5 511
Siedlce	+ 540	— 1 277	Bydgoszcz (m.-v.)	— 2 697	— 2 867
Sokołów	+ 3 684	+ 2 860	Czarnków	+ 2 419	+ 2 714
Tomaszów	—	+ 471	Chodzież	+ 4 725	+ 5 854
Węgrów	+ 196	+ 11	Gniezno	+ 6 335	+ 11 424
Włodawa	+ 3 854	+ 850	Gniezno (m.-v.)	+ 6 663	+ 5 443
Zamość	— 93	+ 2 602	Gostyń	+ 14 889	+ 15 637
Białystok	— 3 280	— 12 827	Grodzisk	+ 21 729	+ 21 846
Augustów	— 259	— 258	Jarocin	+ 15 761	+ 14 579
Białystok	— 10 892	— 10 340	Inowrocław	+ 11 691	+ 20 603
Bielsk	— 512	— 2 491	Inowrocław (m.-v.)	+ 4 209	+ 4 922
Grodno	— 3 535	— 13 250	Kępno	+ 10 406	+ 9 002
Kolno	—	+ 363	Kościan	+ 12 050	+ 14 270
Łomża	+ 5 112	+ 2 885	Koźmin	+ 12 180	+ 10 354
Ostrółęka	+ 6 123	+ 5 152	Krotoszyn	+ 7 713	+ 5 863
Ostrów	— 1 909	— 2 182	Leszno	+ 11 241	+ 10 054
Sokolka	— 43	— 115	Międzychód	+ 7 397	+ 7 243
Suwałki	— 697	— 903	Mogilno	+ 20 327	+ 18 354
Szczuczyn	+ 1 078	+ 1 012	Nowy Tomyśl	+ 5 056	+ 4 511
Wołkowysk	— 1 140	+ 4 623	Oborniki	+ 16 349	+ 14 953
Wysokie Mazowieckie	+ 3 394	+ 2 677	Odolanów	+ 1 207	+ 919
Wilno	— 65 602	— 66 652	Ostrów	+ 4 179	— 431
Braclaw	+ 14	— 2 972	Ostrzeszów	+ 2 043	+ 1 434
Dzisna	— 4 331	— 4 745	Pleszew	+ 11 765	+ 11 266
Mołodeczno	— 1 395	— 1 614	Poznań	+ 37 702	+ 34 708
Oszmiana	— 2 339	— 2 408	Poznań (m.-v.)	— 28 301	— 19 519
Postawy	— 1 100	— 1 028	Rawicz	+ 2 825	+ 1 960
Święciany	— 8 924	— 7 529	Śmigiel	+ 11 549	+ 10 467
Wilejka	— 1 588	— 2 259	Śrem	+ 22 540	+ 21 122
Wilno-Troki	— 6 168	— 7 572	Środa	+ 15 199	+ 14 693
Wilno (m.-v.)	— 39 771	— 36 525	Strzelno	+ 16 038	+ 14 199

(dok. — fin)

Województwa Powiaty <i>Départements</i> <i>Arrondissements</i>	Saldo nadania (+) względnie przeznaczenia (-) według statystyki <i>Solde d'expédition (+) ou de</i> <i>destination (-) d'après</i> <i>la statistique</i>		Województwa Powiaty <i>Départements</i> <i>Arrondissements</i>	Saldo nadania (+) względnie przeznaczenia (-) według statystyki <i>Solde d'expédition (+) ou de</i> <i>destination (-) d'après</i> <i>la statistique</i>	
	kolejowej <i>ferroviaire</i>	administra- cyjnej <i>administrative</i>		kolejowej <i>ferroviaire</i>	administra- cyjnej <i>administrative</i>
	Szamotuly	+ 22 576		+ 27 405	Lwów
Szubin	+ 9 849	+ 10 735	Bóbrka	+ 1 988	+ 2 764
Wągrowiec	+ 20 032	+ 19 285	Brzozów	-	-
Wolsztyn	+ 8 954	+ 8 291	Dobromil	- 931	- 1 123
Września	+ 16 678	+ 15 733	Drohobycz	- 14 962	- 17 084
Wyrzysk	+ 24 653	+ 21 920	Gródek Jagielloński	- 1 191	- 1 627
Żnin	+ 15 572	+ 14 626	Jarosław	- 3 597	- 4 525
Pomorze	+ 105 627	+ 118 772	Jaworów	- 231	- 493
Brodnica	+ 19 871	+ 22 391	Kolbuszowa	-	-
Chelmno	+ 7 503	+ 7 842	Krosno	- 4 925	- 4 902
Chojnice	+ 497	+ 391	Lisko	- 6 137	- 6 026
Działdowo	+ 3 552	+ 3 372	Lubaczów	- 512	- 592
Gniew	+ 3 045	+ 3 158	Lwów	+ 1 376	+ 1 394
Grudziądz	+ 5 468	+ 4 374	Lwów (m.-v.)	- 37 510	- 37 540
Kartuzy	- 2 023	- 901	Łańcut	- 1 766	- 1 724
Kościerzyna	+ 1 652	+ 6 498	Mościska	- 42	- 742
Lubawa	+ 12 030	+ 11 761	Nisko	- 969	- 1 262
Morski	- 3 370	- 615	Przemyśl	- 6 777	- 6 448
Sępólno	+ 7 599	+ 3 302	Przeworsk	+ 170	- 113
Starogard	+ 5 476	+ 11 145	Rawa Ruska	+ 2 981	+ 1 575
Świecie	+ 10 114	+ 7 687	Rudki	- 33	- 383
Tczew	- 845	+ 16 001	Rzeszów	- 10 397	- 7 735
Toruń	+ 14 451	+ 8 081	Sambor	- 4 305	- 19 170
Tuchola	+ 4 394	+ 2 994	Sanok	- 11 088	- 11 855
Wąbrzeźno	+ 16 213	+ 11 291	Sokal	+ 11 477	+ 12 469
Śląsk	- 141 389	- 141 106	Stary Sambor	- 520	- 1 086
Bielsko	- 19 495	- 14 557	Strzyżów	- 349	- 1 135
Cieszyn	- 5 128	- 6 367	Tarnobrzeg	- 4 424	- 4 520
Katowice	- 50 531	- 78 334	Żółkiew	+ 193	+ 196
Lubliniec	- 530	+ 1 291	Stanisławów	- 20 983	- 24 521
Pszczyna	- 2 714	+ 995	Bohorodczany	-	-
Rybnik	- 13 179	+ 1 422	Dolina	- 6 250	- 6 398
Świętochłowice	- 44 604	- 40 864	Horodenka	+ 5 368	+ 5 100
Tarnowskie Góry	- 5 208	- 4 692	Kalusz	- 3 074	- 3 029
Kraków	- 126 948	- 152 913	Kołomyja	- 1 503	- 1 989
Biała	+ 158	- 731	Kosów	-	-
Bochnia	- 4 604	- 4 636	Nadwórna	- 5 231	- 4 813
Brzesko	- 2 417	- 2 067	Peczenizyn	- 209	-
Chrzanów	- 16 975	- 20 747	Rohatyn	+ 3 807	+ 4 669
Dąbrowa	+ 680	+ 267	Skole	- 6 665	- 5 366
Gorlice	- 3 955	- 4 507	Stanisławów	- 6 522	- 12 631
Grybów	- 2 573	- 2 871	Stryj	+ 5 516	+ 1 756
Jasło	- 4 361	- 4 744	Śniatyn	- 1 011	- 371
Kraków	- 1 881	- 4 055	Tłumacz	+ 1 554	+ 4 754
Kraków (m.-v.)	- 34 529	- 38 716	Turka	- 7 052	- 7 261
Limanowa	- 4 160	- 4 007	Zydaczów	+ 289	+ 1 058
Maków	- 4 436	- 3 719	Tarnopol	+ 113 699	+ 116 859
Mielec	+ 968	+ 436	Borszczów	+ 10 341	+ 9 665
Myślenice	-	-	Brody	+ 6 243	+ 11 369
Nowy Targ	- 12 166	- 11 051	Brzeżany	+ 6 267	+ 5 565
Nowy Sącz	- 3 193	- 15 742	Buczacz	+ 9 982	+ 10 070
Oświęcim	- 6 791	- 6 258	Czortków	+ 5 929	+ 7 413
Pilzno	+ 107	+ 20	Kamionka Strumiłowa	+ 591	+ 288
Ropczyce	- 1 375	- 874	Kopczyńce	+ 11 490	+ 9 221
Tarnów	- 9 208	- 12 031	Podhajce	+ 2 571	+ 5 233
Wadowice	- 8 009	- 6 361	Przemyślany	+ 1 964	+ 1 133
Wieliczka	- 1 301	- 1 362	Radziechów	+ 9 211	+ 7 804
Żywiec	- 6 927	- 9 157	Skalati	+ 11 811	+ 14 616
			Tarnopol	+ 15 028	+ 11 582
			Trembowla	+ 5 396	+ 4 742
			Zaleszczyki	+ 6 386	+ 5 654
			Zbaraż	+ 4 046	+ 4 473
			Zborów	+ 3 140	+ 3 239
			Złoczów	+ 3 303	+ 4 792

Z podanych już poprzednio przyczyn suma dla powiatów, wykazujących przewyżkę przeznaczenia nad nadaniem, jest mniejsza od rzeczywistej, i odwrotnie suma dla powiatów z saldami nadania jest większa od rzeczywistej, gdyż statystyka kolejowa za r. 1928 jak to wykazano wyżej, nie podaje dokładnie określonego miejsca przeznaczenia dla 7,55% pszenicy, 4,14% żyta i 5,18% mąki zbożowej.

Miarą rzeczywistego zapotrzebowania (poza zapotrzebowaniem lokalnym t. j. zapotrzebowaniem zaspakajaniem wewnątrz powiatu) zboża chlebowego w Rzeczypospolitej, które musi być pokrywane dowozem z innych powiatów, jest ogólna suma niedoborów tj. suma sald przeznaczenia. Dla roku 1928 suma ta wynosiła 1 037 913 tonn (w r. 1925 — 899 187 tonn).

Z wyżej podanego wykazu nadwyżek i niedoborów zbóż chlebowych widzimy, że województwa: warszawskie, lubelskie, wołyńskie, poznańskie, pomorskie i tarnopolskie posiadają znaczne nadwyżki produkcyjne zbóż chlebowych. Przewyżka nadania nad przeznaczeniem stanowi w tych województwach:

w woj. warszawskim .	6,69%
„ „ lubelskiem . . .	5,18%
„ „ wołyńskim . . .	9,01%
„ „ poznańskim . . .	39,30%
„ „ pomorskiem . . .	10,00%
„ „ tarnopolskiem . . .	10,92%

ogólnej sumy niedoborów w Polsce. Ponadto województwo łódzkie wykazuje pewną nadwyżkę rachunkową (18 958 tonn), którą jednak pochłania całkowicie znacznie od tej nadwyżki większe zapotrzebowanie m. Łodzi i okolicznych ośrodków fabrycznych.

Przechodzę do omówienia tych nadwyżek i niedoborów w poszczególnych województwach.

W woj. warszawskim największe nadwyżki wykazują powiaty Kutno, Ciechanów i Włocławek. Tak jednak wybitnie nadwyżkowy charakter powiatu kutnowskiego nie pochodzi całkowicie z jego nader wysoko postawionej produkcji, a wynika również w części z dowozów zboża drogami kołowymi z sąsiednich powiatów (Gostynina, Łęczyca). Należy tu również wspomnieć o znacznych dowozach zbóż chlebowych, zwłaszcza pszenicy do miejscowych młynów (z woj. poznańskiego i pomorskiego przywieziono do Kutna 7 799 tonn pszenicy i 1 068 tonn żyta oprócz 3 089 tonn pszenicy przywiezionej z portów). Ciechanów przyciąga do siebie

zboże z upośledzonego pod względem kolei żelaznych powiatu makowskiego i w części przasnyskiego, a Włocławek oprócz dowozów kołowych z powiatu lipnowskiego i gostynińskiego dość znaczne ilości sprowadza z woj. poznańskiego i pomorskiego (3 175 tonn), wywożąc zato dość poważne nadwyżki żyta i mąki zbożowej. Duże również nadwyżki wykazują powiaty: sierpecki, płoński, nieszawski, łowicki, mławski, płocki i pułtuski. Dość poważną nadwyżkę—7 464 tonn zboża chlebowego — wykazuje powiat grójecki, posiadający jedynie wąskotorową linię prywatną, nie objętą zatem statystyką kolejową.

Woj. łódzkie posiada m. Kalisz jako duży ośrodek nadwyżkowy. Oparty jest on jednak wybitnie o produkcję przemysłu młynarskiego, przerabiającego w przeważającej mierze zboże przywożone z zewnątrz powiatu, a także z województwa i Państwa. Świadczą o tem cyfry przywiezionego zboża:

z poznańskiego i pomorskiego . . .	52 889 tonn
z portów i z zagranicy	14 926 „

Charakter nadwyżkowy acz w znacznie ograniczonej mierze posiadają również powiaty kolski i konecki.

Woj. lubelskie z sąsiadującym z niem od wschodu woj. wołyńskim stanowią poważnych rozmiarów spichlerz zbożowy Polski, pokrywający ogółem 14,19% ogólnego niedoboru zbożowego. Spichlerz to tem ważniejszy, że przedstawiający jeszcze bardzo duże możliwości w zakresie zwiększenia produkcji, nie odpowiadającej w dzisiejszym stanie rzeczy warunkom naturalnym terenu. Przy 1 030,5 tys. *ha* ziemi zajętej pod uprawę żyta i pszenicy w r. 1927/28 na obszarze tych województw, co stanowi 17,09% powierzchni ogólnej zasianej żytem i pszenicą, zbiory wyniosły w tym roku 12 211,7 tys. *q* czyli 17,04% zbiorów ogólnych, podczas gdy przy powierzchni 655,6 tys. *ha* zajętej pod uprawę tych zbóż w woj. poznańskim, co stanowi 10,87% powierzchni ogólnej zasianej żytem i pszenicą zbiory wyniosły 10 201,1 tys. *q* czyli 14,23% ogólnej produkcji żyta i pszenicy kraju.

Z wyjątkiem powiatów: garwolińskiego, puławskiego i zamojskiego w woj. lubelskim, lubomelskiego i kostopolskiego w woj. wołyńskim, wszystkie pozostałe powiaty obu tych województw wykazują istotne nadwyżki produkcyjne. Przewyżają pod tym względem powiaty w woj. lubelskim: lubelski, hrubieszowski, chełmski i krasnostawski, zaś w woj.

wołyńskim: łucki, równieński i dubieński, przyczem warto zaznaczyć, że powiat łucki wykazuje największą w całym Państwie nadwyżkę produkcyjną, wystarczającą na pokrycie 3,86% ogólnej sumy niedoborów w Polsce.

O tem, jaką rolę w zaopatrywaniu kraju w zboże chlebowe odgrywają dwa województwa zachodnie, świadczą najlepiej cyfry zawarte w wyżej podanym wykazie nadwyżek i niedoborów zbóż chlebowych. Tu należy jeszcze dodać, że oba te województwa pokrywają 49,30% — tj. prawie połowę ogólnej sumy niedoborów kraju. 7 powiatów woj. poznańskiego (grodziski, mogilnieński, poznański, śremski, szamotulski, wągrowiecki i wyrzyski) wykazują nadwyżkę przekraczającą 20 000 tonn, 6 powiatów woj. poznańskiego (jarociński, obornicki, środzki, wrzesiński i żniński) i 2 powiaty woj. pomorskiego (brodnicki i wąbrzeski) — ponad 15 000 tonn, oraz 8 powiatów woj. poznańskiego (gostyński, inowrocławski, kępiński, kościański, koźmiński, leszczyński, pleszewski, śmigielski) i 3 powiaty woj. pomorskiego (lubawski, świecki i toruński) — ponad 10 000 tonn. Jedynie 3 powiaty woj. pomorskiego (kartuski, morski i tczewski) wykazują niedobory w sumie nie przekraczającej 6 300 tonn.

Poważne również nadwyżki zbożowe posiada woj. tarnopolskie, którego zwłaszcza powiaty tarnopolski, skałacki, kopyczyński, borszczowski i buczacki przodują w produkcji dużych nadwyżek zbóż chlebowych.

Niedobór m. st. Warszawy wynosi 163 308 tonn, co stanowi 155,5 kg. zboża na 1 mieszkańca¹. Norma ta jednak nie odzwierciedla istotnego spożycia zboża chlebowego w Warszawie, a jest w rzeczywistości znacznie większa, gdyż liczba 163 308 tonn nie zawie-

ra w sobie ilości tonn dowiezionych do Warszawy drogami wodnymi, kolejkami wąskotorowymi i drogami bitymi.

Drugie miejsce co do wysokości niedoboru zajmuje woj. kieleckie z cyfrą 140 307 tonn. Przeważającą część tego niedoboru przypada na zagłębie węglowe dąbrowskie (78 529 tonn) oraz powiaty: częstochowski, kielecki, olkuski i radomski (52 906 tonn). Dalej idą:

Woj. śląskie, wykazujące brak 141 389 tonn z największymi ośrodkami spożycia: Katowice, Świętochłowice, Bielsko, Rybnik; Woj. krakowskie wykazujące brak 126 948 tonn, „ lwowskie „ „ 92 481 „ przyczem 56 762 tonn tych niedoborów stanowi zapotrzebowanie m. Lwowa i okręgu naftowego;

Woj. wileńskie wykazujące brak 65 602 tonn (w tem m. Wilno 60,62%)

Woj. łódzkie wykazujące brak 60 478 tonn
 „ poleskie „ „ 35 310 „
 „ stanisławowskie „ „ 20 983 „
 „ nowogródzkie „ „ 14 067 „
 „ białostockie „ „ 3 280 „

Oddzielne wykazanie salda obrotu zbożowego poza m. st. Warszawą — kilku większych miast m. i. Łodzi, Lwowa, Krakowa, Poznania, Wilna ma na celu ogólne zorjentowanie się w wysokości niedoborów tych ośrodków miejskich, pokrywanych drogą dowozów kolejowych, jakkolwiek cyfry te nie mogą być uważane za miernik istotnego zapotrzebowania, które we wzrastającym z roku na rok stopniu jest pokrywane również dowozem kołowym oraz samochodowym, nie podpadającym dotychczas pod żadne przepisy rejestracyjne.

Dołączona do niniejszego artykułu mapka ilustruje poglądowo intensywność nadwyżek względnie niedoborów zbożowych w poszczególnych powiatach w r. 1928.

SLIWA STANISŁAW

Régions de céréales sous le jour des chiffres de la statistique des transports ferroviaires en 1928.

R é s u m é.

L'Office Central de Statistique a publié dans la *Revue trimestrielle de Statistique* de 1927 (tome IV, fasc. 3), un ouvrage de MM. J. Piekalkiewicz et St. Rutkowski, intitulé „Régions économiques de la Pologne“, basé sur les données de la statistique des transports ferroviaires, relatives aux années 1924 et 1925. Depuis lors, on a cessé de faire des investigations dans ce sens, ou, au moins, si elles ont été faites, on n'en a pas publié les résultats. Cependant les problèmes d'une si grande importance devraient être étudiés continûment et les résultats de ces études devraient être publiés chaque année, car à défaut de renseignements statistiques respectifs, il est difficile de poursuivre une politique économique rationnelle. Le fait qu'on ne s'intéresse que très peu au problème des transports et au rôle qu'ils jouent dans la vie économique, doit être attribué aux difficultés auxquelles on se heurte dès qu'on veut utiliser les données statistiques publiées par le Ministère des Communications. Ces difficultés sont les suivantes:

1. Les sommes totales des transports sont données d'après les directions de chemins de fer et, à l'intérieur des directions, d'après les gares de marchandises, ce qui rend souvent impossible l'utilisation de ces données, si l'on veut établir les chiffres des transports pour certaines régions administratives ou économiques, et ce qui exige des calculs parfois très pénibles.

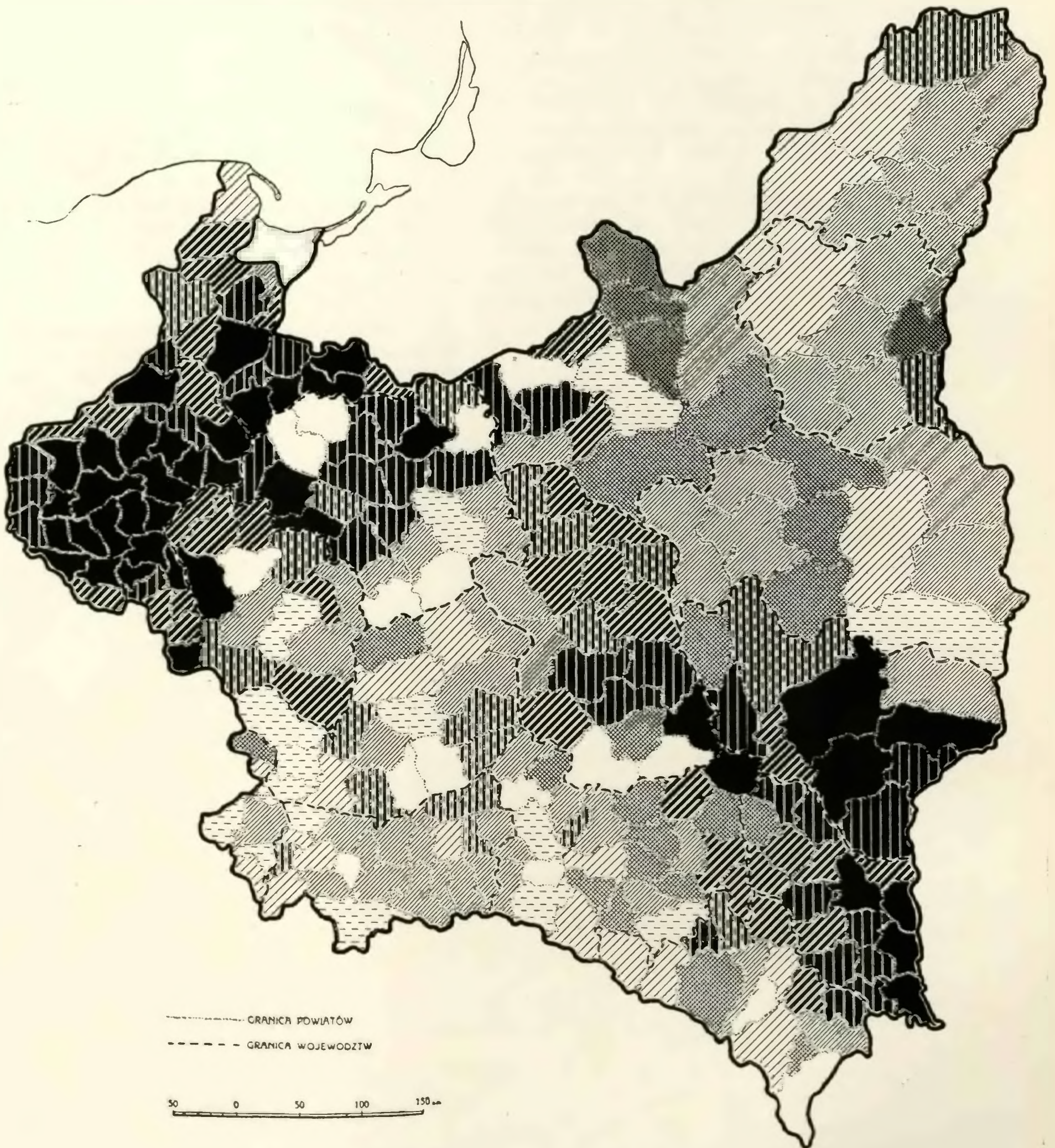
2. La période d'exercice dans la statistique des transports ferroviaires coïncide avec l'année civile qui ne comporte aucune division en périodes plus brèves (p. ex. en trimestres), ce qui rend impossible toute appréciation juste des conjonctures économiques dans les diverses époques de l'année économique.

3. Le poste „Reste“, ou „Divers“, de la rubrique „Stations de destination“, comprend des quantités assez considérables (en 1928, 12,52% du seigle, 14,22% du froment et 2,23% de la farine de céréales), ce qui ne permet pas d'établir, pour les différentes régions administratives, un bilan de céréales plus ou moins exact, vu l'élimination d'une partie considérable des importations qu'on ne saurait localiser dans aucune région économique.

4. Il est indispensable d'introduire une spécialisation plus détaillée des différents postes de la nomenclature des marchandises (p. ex.: de remplacer le poste de „farines de céréales“ par les postes, „farine de froment“ et „farine de seigle“).

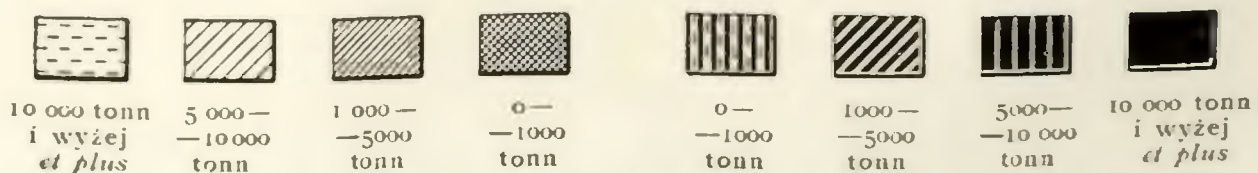
Toutes ces circonstances ont déterminé le Ministère de l'Intérieur d'entreprendre au début de 1929, d'entente avec le Ministère des Communications, une action tendant à obtenir de meilleure heure et dans les limites de la division administrative de l'Etat, des données statistiques concernant le transport de neuf principaux articles alimentaires, laissant pour 1928 l'ancienne période d'exercice, c. à. d. l'année civile, mais introduisant, à partir du premier janvier 1929, les périodes trimestrielles. Les données statistiques envoyées par les délégués de chemin de fer sont dressées par les autorités de l'administration générale d'arrondissement et transmises ensuite à l'office départemental, qui les soumet à un examen détaillé et les envoie ensuite, 6—7 semaines après fin du trimestre considéré, au Ministère de l'Intérieur. Les résultats de cette action, relatifs à 1928, sont présentés dans la rubrique „Solde d'expédition ou de destination“ du tableau annexé. Pour faciliter la comparaison, on a mis en regard des chiffres empruntés à *l'Annuaire*

Nadwyżki i niedobory zbóż chlebowych w 1928 roku według statystyki przewozów kolejowych
Excédents et insuffisances des céréales panifiables en 1928 d'après la statistique des transports ferroviaires



Niedobory — *Insuffisances*

Nadwyżki — *Excédents*



Niedobory większych miast: Warszawa — 163 308 tonn, Kraków — 34 529 tonn
Insuffisances de grandes villes: Łódź — 79 416 tonn, Lwów — 37 510 tonn
 Wilno — 39 771 tonn, Poznań — 28 301 tonn

du transport des marchandises—les chiffres obtenus par les autorités de l'administration générale. Eu égard aux difficultés techniques, on n'a élaboré que la documentation statistique concernant les céréales panifiables.

En 1928, l'expédition s'exprimait en 496 806 tonnes de seigle et 369 883 de froment, ce qui faisait, par rapport à la production moyenne de 1927 et 1928, 8,28% pour le seigle et 22,59% pour le froment. Nous voyons ici le phénomène d'un accroissement des transports de froment; cela s'explique par le territoire restreint réservé à la production de cette céréale, ce qui nécessite des déplacements considérables.

Le total des soldes de destination, c. à d. la somme des insuffisances constituant la demande réelle des céréales panifiables dans notre pays en 1928, s'élevait, en 1928 à 1 037 197 tonnes (en 1925—899,187 tonnes).

Il ressort des excédents et des déficits indiqués dans le tableau ci-joint que les départements de Varsovie, de Lublin, de Poznań, de Pomorze et de Tarnopol ont de grands excédents productifs des céréales panifiables. L'excédent de l'expédition sur la destination constitue:

dans le dép. de Varsovie	6,69%	
„ „ „ „ Lublin	5,18%	
„ „ „ „ Wołyń	9,01%	
„ „ „ „ Poznań	39,30%	
„ „ „ „ Pomorze	10,00%	
„ „ „ „ Tarnopol	10,92%	de la somme totale des insuffisances en Pologne.

Les insuffisances de la ville de Varsovie se montaient en 1928 à 163,308 tonnes, ce qui fait 155,5 kg. par habitant. La deuxième place, quant aux insuffisances, appartient au département de Kielce, s'élevant à 140,307 tonnes, dont 78,529 tonnes dans le bassin houiller de Dąbrowa. Ensuite viennent:

le dép. de Silésie, insuffisances de 141 380 tonnes	
„ „ „ Cracovie	126 948
„ „ „ Lwów	92 481
„ „ „ Wilno	65 602
„ „ „ Łódź	60 478
„ „ „ Polesie	35 310
„ „ „ Stanisławów	20 983
„ „ „ Nowogródek	14 067
„ „ „ Białystok	3 280

Les chiffres figurant dans la carte ci-jointe, illustrent l'intensité des excédents et des insuffisances dans les différents arrondissements en 1928.