

A

NIE KSEROWAĆ!

**SPRAWOZDANIE
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ
W GDYNI
ZA ROK 1935**

1936

NAKŁADEM IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

Publiefen
11 8

Ged. IV

06.055.5 + Gdly

338(438)+338.142 : 629.2/3 (438)} "1935"

SPRAWOZDANIE
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ
W GDYNI
ZA ROK 1935

1976/VI



1936

NAKŁADEM IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

60742



Gdy
54056 IV

D 100/84

nr. ks. inwentarza

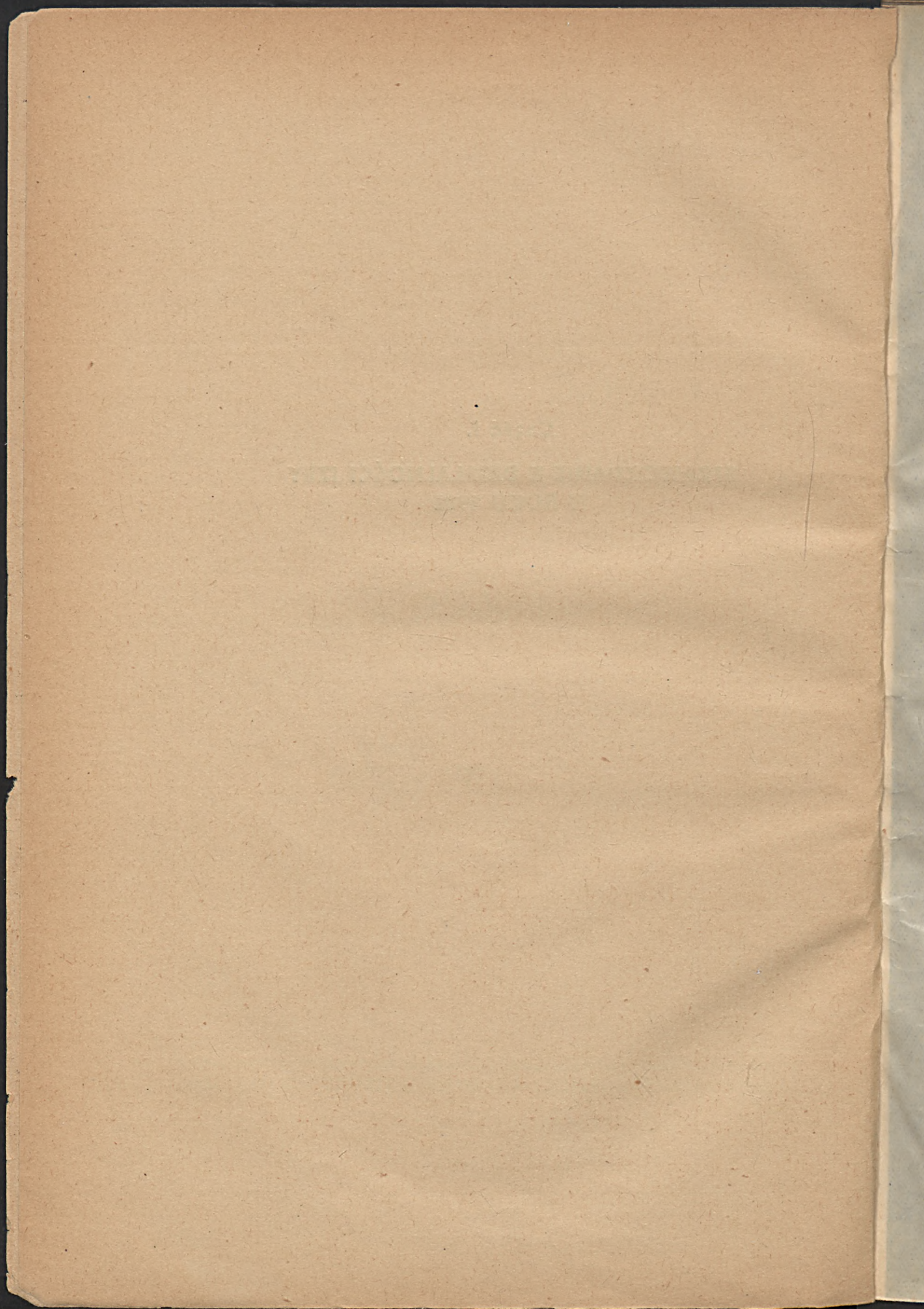
Dział

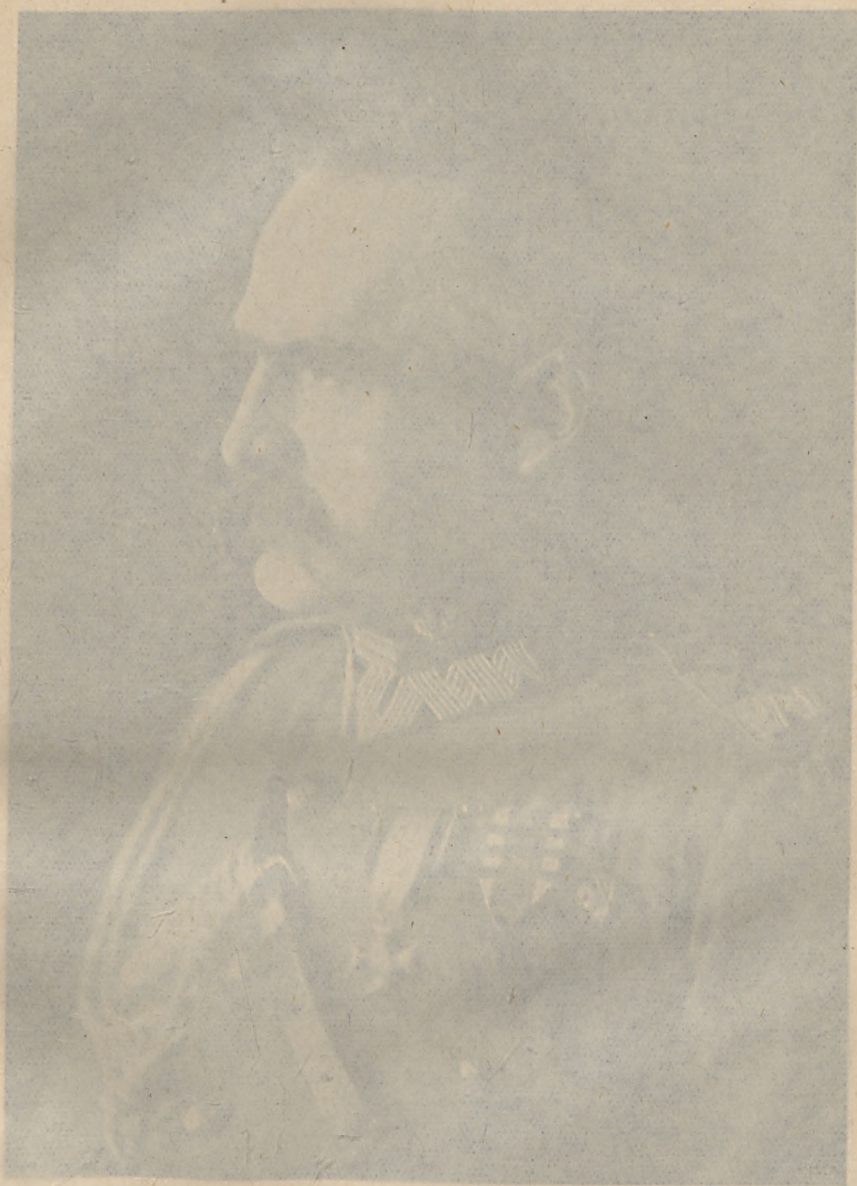
~~763~~
~~Biblioteka~~

~~DZIAŁ
BIBLIOTEKI
PUM~~

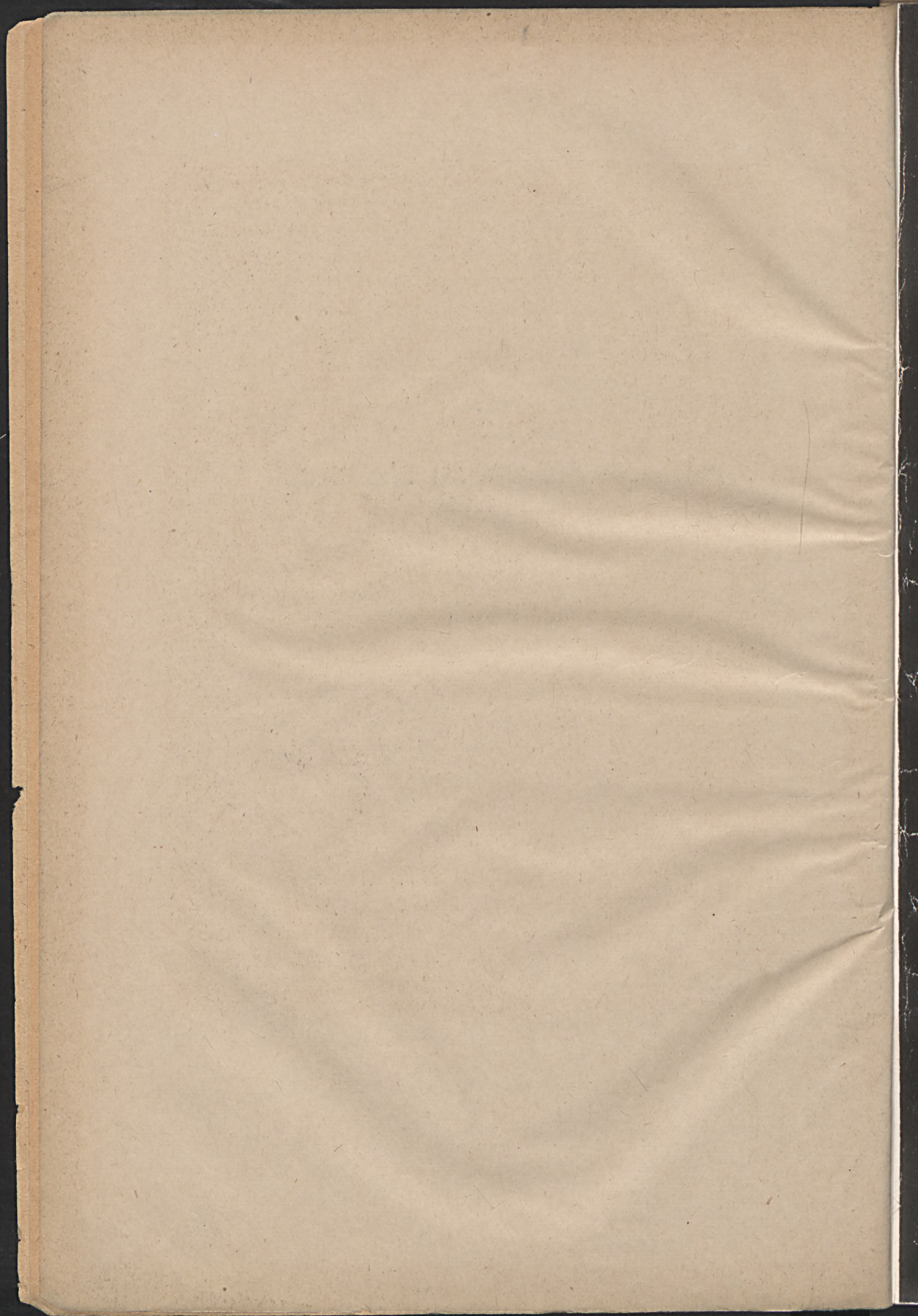
Część I.

**SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI IZBY
W ROKU 1935**



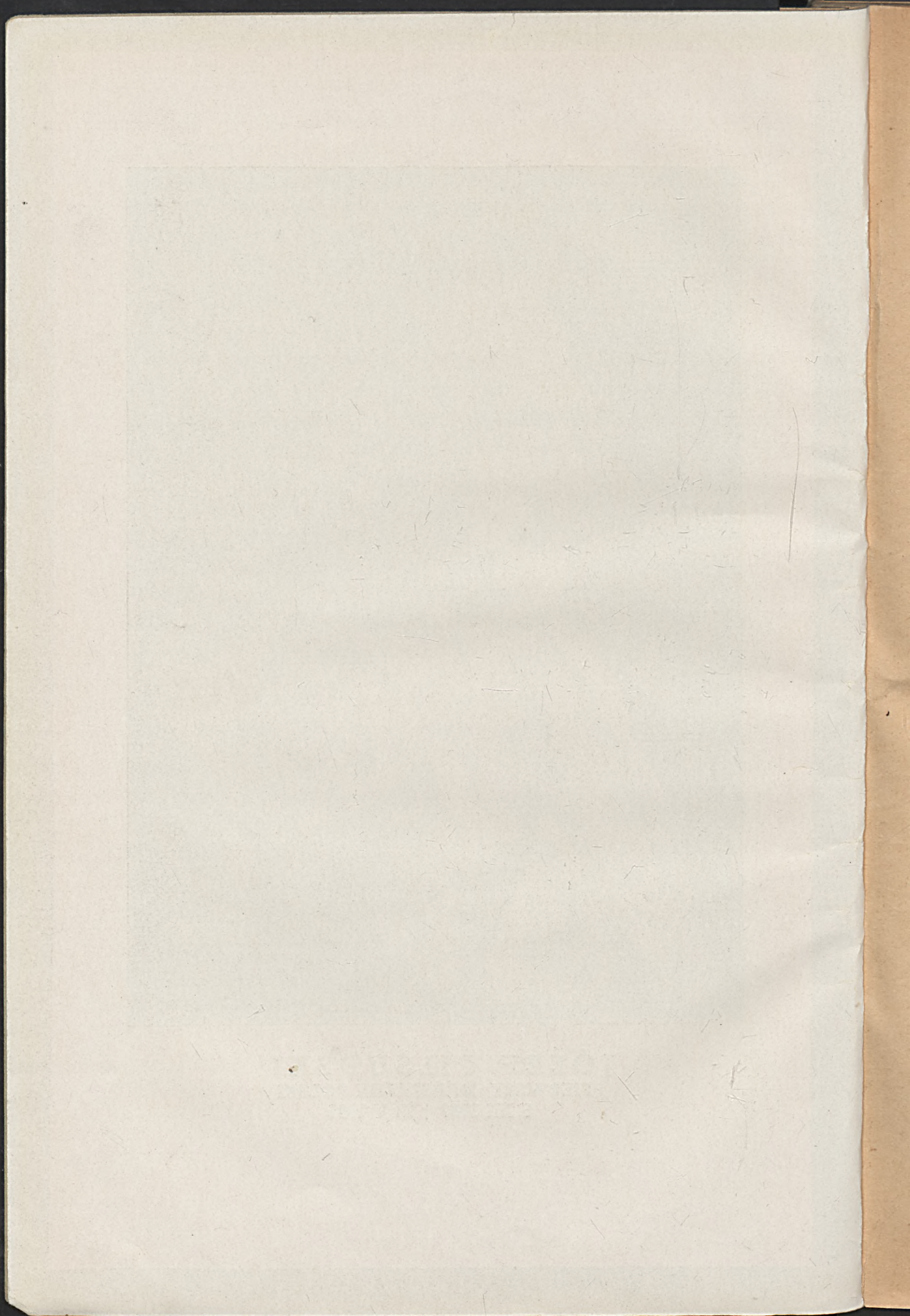


JÓZEF PIŁSUDSKI
PIERWSZY MARSZAŁEK POLSKI
5 XII 1867 † 12 V 1935





JÓZEF PIŁSUDSKI
PIERWSZY MARSZAŁEK POLSKI
5 XII 1867 † 12 V 1935



UDZIAŁ IZBY W ŻAŁOBIE NARODOWEJ.

Sfery gospodarcze okręgu Izby wzięły żywy udział w żałobie Narodowej, jaką przeżyła Polska w związku ze zgonem w dniu 12 maja 1935 roku ś. p. Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego. Wszyscy bez wyjątku przedstawiciele przemysłu i handlu, niezależnie od wielkości swych warsztatów pracy, dali wyraz żałobnego hołdu dla Wielkiego Zmarłego.

W uroczystościach pogrzebowych i żałobnych manifestacjach samorządu gospodarczego Izba reprezentowana była przez swego Prezesa p. Stanisława Tora, który łącznie z prezesami innych Izb Przemysłowo-Handlowych podpisał odezwę następującą:

„Marszałek Józef Piłsudski odszedł od nas.

A odchodząc, przekazuje dalszą budowę stworzonego przez siebie Państwa Polskiego całemu Narodowi.

Pomni, że samorząd gospodarczy stał się budowy tej istotnym składnikiem, wierni orędziu Pana Prezydenta Rzplitej i w zrozumieniu odpowiedzialności przed przyszłymi pokoleniami, jaka spada na każdego obywatela w chwili zgonu Budowniczego Państwa Polskiego, uroczystość ślubujemy, że wyteżymy wszystkie siły w pracy naszej, aby stać się godnymi otrzymanego z Jego ofiarnego życia dziedzictwa.

W tej doniosłej chwili dziejowej wzywamy reprezentowane przez nas sfery gospodarcze do wytrwałej, a spokojnej pracy.

Niechaj jej wiecznie przyświeca niezatarty obraz Marszałka Józefa Piłsudskiego, Wskrzesiciela Państwa Polskiego — Jego cnót i ofiar dla Odrodzonej Ojczyzny“.

Prezesi Izb Przemysłowo-Handlowych.

Ponadto Prezes Izby rozesłał do Wiceprezesów i Radców Izby w dniu 15 maja pismo treści następującej:

„W żałobnym hołdzie, jaki Polska składa pamięci swojego Wskrzesiciela, ś. p. Marszałka Piłsudskiego łączą się wszystkie warstwy społeczne w serdecznym bólu.

Sfery gospodarcze, reprezentowane przez Prezesów Izb Przemysłowo-Handlowych, na posiedzeniu, które odbyło się dnia 14 bm. w Warszawie, postanowiły w sposób uroczysty zmanifestować swój szczerzy udział w ogólnej żałobie narodowej. W tym celu zwołują wszystkie Izby w najkrótszym czasie nadzwyczajne plenarne zebrania.

Ze względu na wyznaczenie zebrania plenarnego naszej Izby na dzień 23 bm., nastąpi uczczenie pamięci Wielkiego Zmarłego na tymże zebraniu.

Byłoby godnym tragicznej chwili, jaką Polska przeżywa, aby Wielce Szanowny Pan Radca zechciał na terenie swej bezpośredniej działalności i wpływów powziąć inicjatywę w zorganizowaniu manifestacyj żałobnych w postaci przemówień do pracowników przedsiębiorstw o wiekopomnych pracach ś. p. Marszałka i jego ofiarnym życiu, złożonym na ołtarzu wolności Narodu i potęgi Państwa, z równoczesnym wezwaniem słuchaczy do skupienia się w dwuminutowej ciszy“.

W myśl tego pisma Prezes Izby p. Stanisław Tor otwierając Pierwsze Plenarne Zebranie Izby w dniu 23 maja wskazał na tragiczną chwilę rozpoczęcia prac Izby i odczytał orędzie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, wydane w dniu zgonu Wodza. Orędzie to wysłuchali obecni stojąc, a następnie skupili się w dwuminutowej ciszy.

SPRAWY ORGANIZACYJNE.

Rola sfer gospodarczych Okręgu Izby przy wyborach do ciał ustawodawczych.

Na dzień 8 września wyznaczone zostały w całym Państwie wybory do Sejmu na podstawie nowej Konstytucji i nowej ordynacji wyborczej.

W związku z tym w dniu 1 sierpnia odbyło się 6 nadzwyczajnych plenarnych zebrań Izby dla wyboru delegatów Izby do Zgromadzeń Okręgowych. Delegatami Izby z okręgu 99-go (Inowrocław-miasto, Inowrocław-powiat, Szubin) wybrani zostali: 1) Inż. Namysłowski Władysław, Piehcin, 2) Inż. Tołłoczko Władysław, Mątwy, 3) Bukowski Bolesław, Inowrocław, 4) Kwiatkowski Leon, Wapienno, pow. Szubin.

Z okręgu 100-go (Bydgoszcz-miasto, Bydgoszcz-powiat, Wyrzysk, Chodzież) wybrani zostali: 1) Dr Kasperowicz Konrad, Bydgoszcz, 2) Kentzer Bronisław, Bydgoszcz, 3) Inż. Ciszewski Stefan, Bydgoszcz, 4) Inż. Gayczak Tadeusz, Bydgoszcz, 5) Nowak Ignacy, Koronowo, 6) Sławiński Jan, Białośliwie, pow. Wyrzysk, 7) Goncerzewicz Walery, Bydgoszcz, 8) Hausler Józef, Bydgoszcz, 9) Matecki Władysław, Bydgoszcz.

Z okręgu 101. (Toruń-miasto, Toruń-powiat, Chełmno, Wąbrzeźno) wybrani zostali: 1) Melerski Alojzy, Toruń, 2) Inż. Dzedziul Alfred, Chełmno, 3) Chmurzyński Józef, Chełmno, 4) Tymieniecki Jerzy, Toruń, 5) Penkalla Leon, Toruń, 6) Kłopotcki Franciszek, Toruń.

Z okręgu 102. (Grudziądz-miasto, Grudziądz-powiat, Brodnica, Lubawa, Działdowo) wybrani zostali: 1) Marchlewski Tadeusz, Grudziądz, 2) Witkowski Paweł, Grudziądz, 3) Korzeniewski Adam, Grudziądz, 4) Ruchniewicz Alojzy, Grudziądz, 5) Inż. Jagodziński Zbigniew, Grudziądz, 6) Sierszeński Józef, Lubawa, 7) Gończ Paweł, Brodnica.

Z okręgu 103. (Chojnice, Sępólno, Tuchola, Świecie, Starogard, Tczew) wybrani zostali: 1) Stamm Roman, Chojnice, 2) Czerwiński Kazimierz, Starogard, 3) Nagórski Czesław, Starogard, 4) Pruszek Teodor, Pelplin (Tczew), 5) Sobierajczyk Stanisław, Sępólno, 6) Szleifer Karol, Świecie, 7) Jaśtak Jakub, Cekcyn (Tuchola), 8) Grodzicki Ludwik, Chojnice, 9) Grzesik Stanisław, Tczew.

Z okręgu 104. (Gdynia-miasto, powiat morski, Kartuzy, Kościerzyna) wybrani zostali: 1) Grabowski Władysław, 2) Inż. Korzón Napoleon, Gdynia, 3) Kollat Feliks, Gdynia, 4) Byczkowski Lucjan, Gdynia, 5) Cienciała Andrzej, Gdynia, 6) Dr Smoleń Władysław, Gdynia, 7) Inż. Rawicz-Szczerbo Władysław, Gdynia, 8) Mack Jan, Wejherowo.

Razem Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wybrała 43 delegatów.

Zgromadzenia wyborcze, w których wzięli udział wyżej wymienieni delegaci Izby ustaliły w każdym okręgu wyborczym listy kandydatów, na które w dniu wyborów odbyło się głosowanie powszechne.

Z ogólnej liczby 32 kandydatów zgłoszonych w okręgach wyborczych na terenie Izby, na przedstawicieli sfer gospodarczych

przypadło zaledwie — 4 kandydatury i to w okręgu wyborczym nr 101 (Toruń) — 1 kandydatura Rady naszej Izby p. Alojzego Melerskiego na 5 miejscu, w okręgu wyborczym nr 102 (Grudziądz) — 1 kandydatura — wiceprezesa Izby p. Tadeusza Marchlewskiego na 3 miejscu i wreszcie w okręgu nr 103 (Chojnice) — 1 kandydatura — rady Izby p. Romana Stamma na 3 miejscu, wszyscy ze sfer kupieckich. Natomiast ze sfer przemysłowych nie została przeprowadzona ani jedna kandydatura nawet w tak poważnym centrum przemysłowym jakim jest Bydgoszcz. Do tych trzech kandydatów o charakterze czysto gospodarczym i to związanych ściśle z terenem Izby, doszła jeszcze kandydatura b. Ministra Przemysłu i Handlu gen. dra Ferdynanda Zarzyckiego, wysunięta na 2 miejsce w okręgu nr 104 (Gdynia).

Ponadto w okręgu nr 101 (Toruń) wystawiona została na 1 miejscu kandydatura rady Izby p. Jana Ślaskiego, jako reprezentanta rolnictwa.

Z tych kandydatów mandaty poselskie otrzymali pp. Tadeusz Marchlewski, Jan Ślaski i Roman Stamm. W ten sposób na 5 przedstawicieli kupiectwa, wybranych do Sejmu na całym obszarze Rzeczypospolitej, dwóch reprezentuje kupiectwo pomorskie, a na 9 przemysłowców w Sejmie, jeden, p. Jan Ślaski, reprezentuje przemysł rolny na Pomorzu, zajmujący tak ważne miejsce w życiu gospodarczym okręgu Izbowego.

Dalszym poważnym sukcesem samorządu gospodarczego na Pomorzu i pozostałych części okręgu Izbowego był wybór Prezesa Izby p. Stanisława Tora na senatora. Po kilku tygodniach p. Prezes Tor z mandatu tego zrezygnował.

Taki wynik wyborów postawił Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni na pierwszym miejscu pod względem liczebności reprezentacji sfer gospodarczych jej okręgu. Dało to rękojmię, że interesy gospodarcze tego okręgu w sposób należyty zostaną reprezentowane a ponadto, że przedstawiciele tutejszego samorządu gospodarczego siłą rzeczy będą w reprezentacji ogólnej interesów handlu i przemysłu polskiego w ciałach ustawodawczych odgrywali poważną rolę. Twierdzenie to zostało zrealizowane już podczas pierwszej sesji budżetowej Sejmu, gdy reprezentanci sfer gospodarczych okręgu Izby, a zwłaszcza poseł T. Marchlewski wielokrotnie zabierali głos na plenum Sejmu i w komisjach, broniąc interesów gospodarczych okręgu Izbowego.

Akcja Izby w sprawie Pożyczki Inwestycyjnej w 1935 r.

W sprawie subskrypcji Pożyczki Inwestycyjnej w 1935 r. Izba wydała do sfer gospodarczych swego okręgu odezwę treści następującej:

„Rząd Rzeczypospolitej, otworzył w dniu 10 kwietnia br. subskrypcję na Pożyczkę Inwestycyjną w wysokości na razie 100.000.000 złotych w złocie. Suma ta podwyższona zostanie w miarę potrzeby o dalsze 50.000.000 złotych w złocie.

Pożyczka obecna ma specjalne przeznaczenie. Jak głosi sama jej nazwa, ma być ona całkowicie obrócona na cele inwestycyjne, aby w ten sposób dać możliwość zatrudnienia największej ilości bezrobotnych i to w pracach najbardziej dla gospodarki państwowej niezbędnych i pożytecznych. W pierwszym rzędzie chodzić będzie o rozbudowę i naprawę dróg bitych, regulację dróg wodnych i wykonanie takich robót regulacyjnych na rzekach w górskich połaciach kraju, aby zażegnać powtórzenia kataklizmu powodzi, która w roku ubiegłym przyniosła olbrzymie straty gospodarstwu państwowemu i wymagała znacznych ofiar ze strony społeczeństwa dla ulżenia niedoli nawiedzonych tą klęską współobywateli.

Dokonanie tych robót nie jest możliwe z normalnych dochodów Skarbu Państwa w ramach budżetu. Konieczność zaspokojenia wspomnianych potrzeb państwowych, a zwłaszcza konieczność zmniejszenia bezrobocia, a przez to podniesienia siły nabywczej znacznej ilości obywateli Rzeczypospolitej odbić się również powinna na ożywieniu tętna życia gospodarczego w innych dziedzinach. Innymi słowy, każdy obywatel polski, a przedstawiciele sfer gospodarczych, zatrudnionych w przemyśle i handlu w szczególności, współdziałając w realizacji pożyczki, przyczynią się do ożywienia własnych obrotów i podniesienia rentowności swych własnych przedsiębiorstw.

Znane są powszechnie warunki obecnej pożyczki. Podkreślić z całą stanowczością jeszcze raz należy, że poza znaczeniem społecznym, daje ona również wiele korzyści jako papier lokacyjny.

Pożyczka Inwestycyjna znalazła już należyłą ocenę u najwybitniejszych przedstawicieli sfer gospodarczych. Cały szereg organizacyj gospodarczych na terenie Rzeczypospolitej ustosunkował się już pozytywnie do samej sprawy subskrypcji. Zrzeszenia handlowe ogólno-krajowe, zapowiedziały ustalenie orientacyjnych norm subskrypcji dla przedsiębiorstw handlowych w całym kraju w wy-

sokości conajmniej 50 proc. analogicznych norm, które obowiązywały swego czasu przy Pożyczce Narodowej, i to z zastrzeżeniem wpłat całej sumy pieniędzmi, względnie 100 proc. norm Pożyczki Narodowej, w wypadku skorzystania z prawa częściowych wpłat obligacjami Pożyczki Narodowej.

Sfery gospodarczo-portowe Gdyni zaleciły już firmom, zrzeszonym w Radzie Interesantów Portu, zastosowanie przy subskrypcji Pożyczki Inwestycyjnej następujących norm minimalnych: 8 proc. od obrotu roku 1934, oraz 6 proc. od dochodu roku 1934. Spodziewać się należy, że sfery gospodarcze okręgu Izby przyjmą gremialnie udział w realizacji pożyczki, dając tym samym wyraz należytego zrozumienia dla akcji, mającej na celu przyczynienie się do złagodzenia ciężącego nad życiem gospodarczym Polski kryzysu.

Ze swej strony sfery gospodarcze okręgu Izbowego przyjęły żywy udział w subskrypcji oraz w propagandzie pożyczki.

Sprawy personalne.

W charakterze radców z nominacji Pana Ministra Przemysłu i Handlu do Izby naszej na bieżącą kadencję weszli pp.: Grabowski Władysław, Rawicz-Szczerbo Władysław, Ruchniewicz Alojzy, inż. Skąpski Franciszek, Tor Stanisław.

P. p. radcowie: Ruchniewicz i inż. Skąpski przydzieleni zostali do sekcji przemysłowej, p. p. Grabowski i Tor do sekcji handlowej i p. Rawicz-Szczerbo do sekcji żeglugowo-portowej.

Z dniem 1 czerwca mgr praw p. Henryk Krupski ustąpił ze stanowiska Dyrektora Izby.

Mgr praw p. Henryk Krupski po długoletniej pracy w resortach gospodarczych austriackich, a następnie w służbie polskiej objął z dniem 1 listopada 1924 r. stanowisko dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej Grudziądzko-Starogardzkiej. Pozostawał więc na tym stanowisku z górą 10 lat. W okresie jego pracy i przy jego czynnym współdziałaniu nastąpiła konsolidacja działalności samorządu gospodarczego na Pomorzu i w ciężących ku niemu połączeniach kraju. Pierwszym etapem w tym kierunku było wcielenie do Izby Grudziądzko-Starogardzkiej okręgu Izby Toruńskiej w roku 1926, następnie w roku 1931 w związku z przesunięciem centrum działalności gospodarczej ku Gdyni i wzrostem jej zna-

czenia dla całokształtu gospodarki państwowej Izba Grudziądzko-Starogardzka przekształcona została w Izbę Gdyńską z siedzibą w Gdyni, wreszcie w końcu roku 1933 do tej Izby dołączone zostały Bydgoszcz, Inowrocław i powiaty nadnoteckie, przy czym Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy została zlikwidowana.

Postanowieniem z dnia 10 sierpnia wiceprezes Izby p. T. Marchlewski wyznaczony został przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu na członka Komisji Rozdzielczej dla obrotu produktami spożywczymi z W. M. Gdańskiem na miejsce odwołanego z tejże komisji b. dyrektora Izby p. Henryka Krupskiego.

W dniu 7 października poseł Tadeusz Marchlewski złożył na ręce prezesa Izby senatora Stanisława Tora mandat radcy i wiceprezesa Izby. Na miejsce jego wszedł z listy zastępców p. Paweł Billert, właściciel składu galanterii skórzanej i kolektury Loterii Państwowej w Toruniu. Równocześnie p. poseł Marchlewski powołany został przez prezesa Izby na stanowisko naczelnika wydziału handlu wewnętrznego w biurze Izby.

Postanowieniem Min. Przemysłu i Handlu z dnia 18 października 1935 r. radca Izby p. Jan Mack zatwierdzony został w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa na stanowisko zastępcy Przewodniczącego Komisji Rozdzielczej dla Obrotu Produktami Spożywczymi z W. M. Gdańskiem.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni na równi z innymi izbami jest członkiem popierania Muzeum Przemysłu i Techniki w Warszawie i należy do Rady Muzeum. Przedstawicielstwo Izby na zebraniach Rady powierzone zostało wiceprezesowi Izby inż. Alfredowi Dziedziulowi.

Radca Izby, p. inż. Napoleon Korzón, był delegatem Izby na Kongresie Międzynarodowej Izby Handlowej w Paryżu, który odbył się w czasie od 24 do 29 czerwca br. P. radca inż. N. Korzón jest osobiście członkiem Międzynarodowej Izby Handlowej.

ZEBRANIE IZBOWE.

Konstytucyjne Zebranie Izby.

W dniu 27 marca odbyło się zebranie konstytucyjne Izby.

Zebranie to w myśl przepisów § 43 statutu Izbowego poprzedzone zostało przez zebranie kooptacyjne radców z wyborów i no-

minacji pod przewodnictwem komisarza wyborczego p. inż. Celichowskiego, Naczelnika Wydziału Przemysłowego Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego.

Na wniosek p. radcy inż. Alfreda Dziedziula radcowie Izby nie skorzystali z przysługującego im prawa kooptacji 5 radców, na skutek czego, w myśl obowiązujących przepisów statutu Izby, kooptacja tych radców dokonana być może przez już ukonstytuowaną Izbę, w chwili gdy uzna to za wskazane w biegu swej kadencji. Po powzięciu tej uchwały radcowie Izby wysłuchali przemówienia Komisarza Wyborczego inż. Celichowskiego, w którym mówca podkreślił harmonijną współpracę wszystkich sfer gospodarczych okręgu Izby w ciągu minionego okresu wyborczego.

Na zebranie konstytucyjne, które bezpośrednio po tym nastąpiło przybyli Pan Wojewoda Pomorski Stefan Kirtiklis i Pan Komisarz Rządu m. Gdyni mgr Sokół.

Otwierając zebranie Pan Wojewoda wygłosił przemówienie treści następującej:

„Wielce Szanowni Panowie!

Na tle panujących obecnie stosunków gospodarczych zagadnienia ekonomiczne stają się coraz bardziej skomplikowanymi, a jednocześnie świadomość, że one to właśnie rządzą światem, przenika coraz głębiej do najszerszych warstw społeczeństwa. Nic więc dziwnego, że znaczenie Izb Przemysłowo-Handlowych jako pomostu pomiędzy gospodarką indywidualną a polityką rządową stale wzrasta a rola ich w oddziaływaniu na bieg życia, która nabiera specjalnego znaczenia ze względu na konieczny w wielu wypadkach interwencjonizm państwowy — staje się coraz bardziej doniosłą i odpowiedzialną. Znajduje to wyraz w fakcie, że żadne pociągnięcie o charakterze gospodarczym o ogólniejszym znaczeniu nie jest realizowane bez współdziałania Izb Przemysłowo-Handlowych, jako organizacyj ustawowo powołanych do reprezentowania interesów przemysłu i handlu. Wyznaczając w ogóle izbom tym tak ważną funkcję w oddziaływaniu na układ stosunków ogólnogospodarczych, musimy jednak Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni w szeregu bratnich organizacyj postawić na pierwszym miejscu.

Ma ona bowiem podwójną rolę do spełnienia — przede wszystkim musi ona dla całej Polski być wykładnikiem naszej polityki gospodarczej na morzu, wszechstronnym źródłem informacji w tej dziedzinie i krzewicielką hasła „Frontem do Morza“, a z drugiej

strony winna ona specjalnie troskliwą opieką otoczyć najbliższe zaplecze, traktując je jako pomost, łączący cały kraj z naszymi portami, musi ona nie tylko sama zdać sobie dokładnie sprawę, lecz i skutecznie propagować tę niesporną, a jednak jeszcze niedość spopularyzowaną prawdę, że dostęp do morza tylko wówczas będzie mógł być w całej pełni wykorzystany, o ile pomost ten będzie mocno zmontowany i pod względem materialnym i duchowym całkowicie dostosowany do odegrania tej roli, jaka mu przypadła w udziale ze względu na jego położenie geograficzne. Ufam, że Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, w skład której sfery zainteresowane powołały najświetlejszych swych przedstawicieli, zdając sobie sprawę ze swojej specjalnej misji gospodarczej i społecznej nad Bałtykiem, dołoży wszelkich starań, nie szczędząc wyteżonej pracy, aby obu tym zadaniom w całej rozciągłości sprostać.

W obecnej przełomowej dla Izby chwili, kiedy po kilkuletniej owocnej pracy dawny skład Izby łącznie z jej dotychczasowym prezydium ustępuje i kiedy zadania powyższe spadają na barki nowego znacznie zmienionego zespołu, stwierdzam, iż ustępująca Izba pozostawia po sobie bardzo poważny dorobek, który niewątpliwie ułatwi Izbie w jej nowej kadencji wywiązanie się z ciężkich na niej zadań. Nie wdając się w szczegóły coby zresztą musiało znacznie wykroczyć poza ramy niniejszego przemówienia — pragnę podkreślić, iż dwa momenty uważam za najdonioślejsze wyniki zabiegów ustępującej Izby: przeniesienie siedziby Izby do Gdyni i rozszerzenie terenu jej działania na okręg nadnotecki.

Przeniesienie siedziby Izby do Gdyni podkreśliło rolę Izby jako najbliższego strażnika interesów gospodarczych Polski nad morzem i przyczyniło się do pogłębienia jej prac w dziedzinie wykorzystania naszego dostępu do morza, zaś przyłączenie do terenu działania Izby tak poważnych ośrodków gospodarczych, jak przede wszystkim Bydgoszcz i Inowrocław nie tylko wzmocniło podstawy materialne bytu Izby, nie tylko wciągnęło okręg nadnotecki w sferę bezpośrednich prac nad zagadnieniami morskimi, lecz jednocześnie umożliwiło Izbie czerpanie materiału ludzkiego z tak bogatego rezerwuaru, jakim bezsprzecznie jest ten okręg — co niewątpliwie nie pozostało bez wpływu na oblicze Izby.

Doceniając zatem wyniki pracy ustępującej Izby, specjalnie zasługujące na podkreślenie ze względu na ciężkie warunki gospodarcze, jakie panowały w okresie jej kadencji, składam na ręce dotychczasowego prezesa — Pana inż. Korzóna — serdeczne po-

dziękowanie, a jednocześnie życzę Izbie w jej nowym składzie, aby znalazła w sobie dość energii, inicjatywy i wytrwałości, niezbędnych do opanowania stojących przed nią zadań w stosunku do całej Polski i powierzonego Izbie terenu.

Stosownie do § 44 statutu Izby jako przedstawiciel Rządu otwieram pierwsze plenarne zebranie Izby i oddaję przewodnictwo w ręce najstarszego wiekiem radcy, jakim jest p. radca Alojzy Ruchniewicz“.

Po tym przemówieniu zabrał głos dotychczasowy prezes Izby p. inż. Napoleon Korzón dziękując za uznanie i zaznaczając, że osiągnięte wyniki prac Izby zawdzięczać należy zgodnej i intensywnej współpracy wszystkich członków Prezydium i Radców Izby, nacechowanej głębokim zrozumieniem ciężących na nich zadań i obowiązków.

Następnie Pan Wojewoda powołał najstarszego wiekiem radcę Izby p. Alojzego Ruchniewicza do objęcia przewodnictwa na zebraniu. Po odczytaniu przez dyrektora Izby mgr. pr. Henryka Krupskiego paragrafów statutu Izbowego, dotyczących wyboru Prezydium Izby, obecni na zebraniu 54 radcowie Izby, z ogólnej ilości 55-ciu, dokonali wyboru prezesa Izby. Na stanowisko prezesa 50 głosami przy ogólnej ilości 54 głosujących (4 kartki oddano czyste) obrany został p. Stanisław Tor, dyrektor firmy „Paged“ w Gdyni. Po ogłoszeniu wyniku głosowania nowoobраниy prezes Izby wygłosił przemówienie treści następującej:

„Panie Wojewodo! Panie Komisarzu Rządu! Panowie Radcowie!

Poczuwam się do obowiązku złożyć z tego miejsca moje serdeczne podziękowanie za zaszczytowanie mnie wyborem na wysokie stanowisko prezesa Izby. Pragnę zapewnić, że dołożę wszelkich starań, aby okazane mi zaufanie przez panów, jako pełnomocnych przedstawicieli życia gospodarczego wielkich, a dla gospodarki państwowej ważnych polaci w całej pełni usprawiedliwić.

Odkładając na razie do bardziej odpowiedniego momentu nakreślenie programu wspólnej z panami pracy, chciałbym już teraz podnieść, że za główny cel tej działalności poczytywać będę jak najściślejsze zespolenie wysiłków wszystkich twórczych jednostek gospodarczych okręgu ku podźwignięciu i wzmożeniu tempa gospodarczego życia Pomorza, aby mogły one sprostać wymogom wyjątkowej chwili, w jakiej żyje nasze pokolenie.

Za jeden z najskuteczniejszych środków ku temu poczytuję

nastawienie działalności gospodarczej okręgu Izby w kierunku morza, aby móc wykorzystać należycie możliwości, jakie nam daje bezpośrednio z nim zetknięcie się w naszym jedynym porcie suwerennym — Gdyni.

Jeżeli pod innymi względami w porównaniu do innych części państwa okręg nasz uważać można za upośledzony, to pod względem bliskości do naszego morza jesteśmy w położeniu przez samą naturę uprzywilejowanym.

Zadaniem do rozwiązania w najbliższej przyszłości będzie więc wykorzystanie tego uprzywilejowania w tym stopniu, aby nie tylko zrównoważyło ono pewne cechy ujemne naszego okręgu, lecz nawet przechyliło szalę na naszą korzyść i naszą pomyślność.

Jeżeli ten problem wysuwam na czoło naszej przyszłej działalności, to z całą świadomością czynię to dlatego, że w siłach odżywczych idącego ku nam wiatru od morza widzę rękojmię odrodzenia i rozkwitu“.

W dalszym ciągu zebrania nastąpił wybór siedmiu wiceprezesów Izby od poszczególnych sekcji Izby. W sekcji Przemysłowej obrani zostali pp. inż. Alfred Dziedziul (Chełmno) i dr Konrad Kasperowicz (Bydgoszcz); w sekcji Handlowej pp. Bronisław Kentzer (Bydgoszcz), Tadeusz Marchlewski (Grudziądz) i dr Władysław Smoleń (Gdynia) i w sekcji Żeglugowo-Portowej pp. Feliks Kollat i inż. Władysław Rawicz-Szczerbo — obaj z Gdyni.

Plenarne zebrania Izby.

W roku sprawozdawczym, pierwszym podczas nowej kadencji Izby, odbyło się 3 plenarne zebrania Izby w dniach 23 maja, 1 sierpnia i 7 października, wszystkie pod przewodnictwem prezesa Izby p. Stanisława Tora.

Przy otwarciu pierwszego plenarnego zebrania w dniu 23 maja prezes Izby wskazał na tragiczną chwilę rozpoczęcia prac Izby po zgonie Marszałka Piłsudskiego i odczytał orędzie Pana Prezydenta, wydane w dniu zgonu Wodza. Zebrani wysłuchali orędzia stojąc, a następnie skupili się w dwuminutowej ciszy.

Przystępując do porządku obrad p. prezes Tor wygłosił następujące przemówienie o położeniu gospodarczym Izby i zadaniach, jakie Izba ma do wykonania w czasie rozpoczynającej się kadencji:



„Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zajmuje wyjątkowe miejsce pośród ogółu Izb Przemysłowo-Handlowych w kraju. Wyjątkowość ta wynika z dwóch względów: 1) Izba Gdyńska obejmuje odcinek morski, 2) położenie geograficzne naszego okręgu jest wyjątkowe, gdyż $\frac{2}{3}$ jego granic są granicami Państwa Polskiego. O ile odcinek morski w naszym okręgu powiększa zakres prac, jakie Izba ma do wykonania, o tyle drugi moment, a mianowicie geograficzne położenie okręgu izbowego nakłada specjalny obowiązek co do intensywności i poziomu prac naszej Izby.

Zanim przejdę do omówienia zadania, jakie stoi przed Izbą do wykonania na najbliższą przyszłość, zarówno na odcinku dotyczącym zaplecza, czyli powiedzmy lądowym, jak również na odcinku morskim, pragnę w kilku słowach scharakteryzować obecną sytuację gospodarczą naszego okręgu.

Charakter rolniczy naszego kraju, jak również i w szczególności naszego okręgu izbowego, oddziaływa decydująco na ukształtowanie się stosunku w przemyśle i handlu. Otóż w połowie roku ubiegłego pewna wyżka cen żyta i niektórych innych ziemiopłodów zdawała się wskazywać na pomyślniejsze ukształtowanie się sytuacji gospodarczej. Jednak już w październiku byliśmy świadkami załamania się tej tendencji, gdyż ceny na żyto spadły do zł 13,50 za q, a niedostateczna wyżka, jaka nastąpiła z końcem roku zeszłego i w pierwszym kwartale roku bieżącego (cena na żyto podniosła się do złotych około 15,50 za q) nie zdołała spowodować zmian w ciężkiej sytuacji, jaką rolnictwo przeżywa.

W tych warunkach we wszystkich branżach przemysłu, bezpośrednio związanych z rolnictwem, jak np. w wytwórniach maszyn rolniczych, wapna nawozowego, warsztatach naprawy maszyn rolniczych, a dalej we wszystkich dziedzinach handlu, w ten lub inny sposób nastawionych na konsumenta — rolnika, nie nastąpiła poprawa.

Dla charakterystyki naszego okręgu izbowego zauważyć należy, iż w zakresie eksportu rolniczego względnie przetworów rolniczych, okręg izbowy bierze poważny udział, gdyż uczestniczy on np. w całym polskim eksporcie cukru w 61%, w eksporcie bekoniów w 25%, w eksporcie masła również w 25%. Wzrost tego eksportu względnie nawet utrzymanie na dotychczasowym poziomie, napotyka na wciąż nowe trudności leżące często poza sferą możliwości wpłynięcia na ich usunięcie ze strony Izby.

Wbrew tym trudnościom wskazuje jednak statystyka zatrudnienia w przemyśle przetwórczym naszego okręgu, z wyjątkiem przemysłów: mineralnego, odzieżowego i poligraficznego, na to, że w ciągu pierwszego kwartału roku bieżącego w stosunku do tegoż kwartału roku ubiegłego nastąpiło wzmożenie pracy. Jest to dowód odporności warsztatów gospodarczych naszego okręgu wobec istniejących trudności i ich zdolności do stopniowego przystosowywania się do nowych warunków życia gospodarczego.

Pragnąłbym również wskazać na istnienie czynnika, który może wpłynąć w poważniejszym stopniu na polepszenie ogólnej sytuacji gospodarczej w okręgu izbowym. Mam tu na myśli sygnalizowane ożywienie ruchu budowlanego, który stanowi dziedzinę, wywierającą poważny wpływ na wzrost zatrudnienia w całym szeregu gałęzi przemysłowych, związanych z ruchem budowlanym. Ruch ten jest bardzo wyraźny w Gdyni, daje się jednak słabiej odczuwać w innych ośrodkach okręgu izbowego. Jego cechą charakterystyczną jest, że zaangażowane w nim są przeważnie kapitały prywatne, zachęczone uruchomieniem znaczniejszych i dogodnych kredytów z funduszy państwowych.

Drugim czynnikiem, który powinien przyczynić się do ożywienia życia gospodarczego w okręgu Izby, są inwestycje, jakie mają być wykonane z sum osiągniętych z pomyślnie zakończonej subskrypcji Pożyczki Inwestycyjnej. Obowiązkiem Izby będzie poczynienie starań o jak największy udział jej okręgu w inwestycjach, które będą wykonywane z tej pożyczki.

Pobieżna ta wzmianka o sytuacji gospodarczej naszego okręgu nasuwa nam dwa wnioski, które wymagają baczniejszej uwagi:

1) Ścisła zależność interesów handlu i przemysłu od sytuacji w rolnictwie wymaga solidarnego współdziałania tych czynników w intensywniejszej, niż dotychczas współpracy. 2) Ponadto winniśmy sobie zdać sprawę z tego, że obecne warunki gospodarcze nie są bynajmniej zjawiskiem szybko przemijającym, lecz że wykazują one tendencję utrwalenia się i że jedynie racjonalnym podejściem do sytuacji jest dostosowanie się inicjatywy gospodarczej do tych nowych ram pracy, jakie te warunki tworzą i wyłączenie wysiłków w kierunku stopniowego usuwania trudności i przeszkód, jakie w związku z nimi powstały.

Przechodząc do scharakteryzowania sytuacji okręgu izbowego na jej odcinku morskim, mogę stwierdzić, że Gdynia w ciągu roku 1934 rozwijała się w dalszym ciągu pomyślnie. Rok ten, jak

wiadomo dał rekordowe wyniki pod względem ilości przeladunków i zadawalniające rezultaty w zakresie rozbudowy portu, jako też rozwoju naszych połączeń morskich. Można śmiało stwierdzić, że w stosunku do całokształtu życia gospodarczego Polski jest sytuacja, jaką spotykamy w Gdyni, jedyna w swoim rodzaju. Gdynia nie jest wprawdzie wyłącznie pomorskim ośrodkiem gospodarczym, gdyż koncentruje ona wysiłki gospodarcze całego kraju, jednakże ta okoliczność, że znajduje się ona w naszym okręgu izbowym, nasuwa nam logiczny wniosek, że należy wszystkie jej możliwości rozwojowe wykorzystać w pierwszym rzędzie dla podniesienia życia gospodarczego jej najbliższego zaplecza, jakim jest okręg naszej Izby. O tych sprawach pozwolę sobie jeszcze wspomnieć przy omawianiu konkretnych zadań pracy.

Dla uzupełnienia charakterystyki sytuacji gospodarczej naszego okręgu, winienem jeszcze wspomnieć o dewaluacji guldena, która w równej mierze zagraża interesom obydwóch odcinków okręgu naszej Izby t. j. lądowemu i morskemu. Z powagi sytuacji, wytworzonej przez tę dewaluację, zdaje sobie Izba sprawę; dowodem tego jest umieszczenie na dzisiejszym porządku obrad specjalnego punktu, poświęconego tej sprawie, oraz zainicjowanie przez Izbę szeroko zakrojonej akcji w kierunku ochrony portu gdyńskiego przed skutkami dewaluacji. Na skutek tego wydarzenia, które utrudnia dostawy produktów polskich na rynek gdański i grozi poważnymi stratami w związku z poprzednio dokonanymi transakcjami, oraz zmniejsza konkurencyjność portu gdyńskiego wobec Gdańska, powstał dla naszej Izby nowy zakres zadań, powiedzmy nadprogramowy, którym Izba również winna zadość uczynić w wypełnianiu swych obowiązków reprezentantki wszystkich interesów gospodarczych swego okręgu.

Przechodząc do skonkretyzowania zadań Izby w stosunku do lądowego odcinka naszego okręgu, uważam, iż przede wszystkim należy spopularyzować zasadę, że jak najszybsze podniesienie poziomu gospodarczego Pomorza jest koniecznością państwową, gdyż wiedzie przezeń droga ku morzu dla całego gospodarstwa polskiego, a poza tym obszar naszego okręgu styka się na poważnej przestrzeni, zarówno, z jednej jak i z drugiej strony, z obcym organizmem gospodarczym o pewnym określonym poziomie. Nie należy więc dopuścić, aby poziom gospodarczy naszego okręgu pozostawał w tyle.

Ujęcie omawianego zagadnienia pod tym kątem usprawiedliwiać będzie również wysunięcie żądania specjalnej troski ze strony miarodajnych czynników dla sytuacji gospodarczej naszego okręgu i pozwoli nam na przeprowadzenie wielu naszych słusznych postulatów w zakresie polityki taryfowej, podatkowej i kredytowej jak tego potrzeby gospodarcze Pomorza wymagają.

Przy realizowaniu powyższej tezy należy mieć, zdaniem moim, na uwadze przede wszystkim uniezależnienie Pomorza w sprawach gospodarczych, szczególnie w zakresie handlu i dostaw surowca dla przemysłu, od wpływów obcych przez celowe i konsekwentne umacnianie polskiego stanu posiadania w handlu i przemyśle i przez koncentrowanie na terenie naszego okręgu składów konsygnacyjnych dla zaopatrywania Pomorza w produkty, wytwarzane poza naszym okręgiem przez przemysł polski.

Również nieodzownym postulatem jest podniesienie intensywności gospodarczej, zwłaszcza północnego Pomorza przez zwiększenie gęstości zaludnienia drogą wykonania programu parcelacyjnego, zakreślonego dla naszej dzielnicy. Jest to dziedzina, która pozornie dotyczy tylko rolnictwa, jednakże w rzeczywistości wiąże się ona ściśle z całością życia gospodarczego naszego okręgu i dlatego też Izba Przemysłowo-Handlowa winna wywierać w tych sprawach swój wpływ. Gospodarcze życie naszego okręgu, które dotychczas rozczłonkowane jest na kilka ośrodków gospodarczych, dozna niewątpliwie nowego bodźca do wytężonej pracy, jeżeli oprze się ono w swych dążeniach o nowe i poważne centrum gospodarcze, którym jest dla niego port gdyński. Rozumiem przez to, że gospodarka naszego okręgu winna być zasilana tymi możliwościami gospodarczej pomocy i inicjatywy, jakie daje port i że z drugiej strony równocześnie port ten powinien wchłaniać znaczną część wytworów produkcji naszego okręgu tak przemysłowej, jak i rolniczej i dawać pole do pracy dla naszego kupiectwa. Aby to mogło nastąpić, winny być usunięte te przeszkody, które dotychczas utrudniają jeszcze bezpośredni i żywy kontakt portu z jego najbliższym zapleczem.

W pierwszym więc rzędzie należy Pomorze połączyć z Gdynią odpowiednią siecią dróg, następnie stworzyć w Gdyni odpowiednie możliwości zbytu dla wspomnianej przedtem produkcji i równocześnie skoncentrować w Gdyni składy konsygnacyjne przemysłu polskiego, znajdującego się w głębi kraju, lecz produkującego artykuły, niezbędne dla zaspokojenia potrzeb konsumcyjnych Pomorza.

Te zasadnicze zadania, jakie sobie zakreśla Izba Przemysłowo-Handlowa w stosunku do jej okręgu, nie wypełniają całości obowiązków Izby wobec lądowego odcinka tego okręgu i dlatego będzie Izba opracowywać te postulaty, które zgłaszają poszczególne przedsiębiorstwa przy składaniu sprawozdań kwartalnych. Przeglądając sprawozdania te za pierwszy kwartał bieżącego roku, mogłem się przekonać, że zawierają one poważny materiał dla prac Izby. Główne postulaty sfer gospodarczych dotyczą drożyzny kredytów, obciążeń z tytułu świadczeń socjalnych, wysokości stawek taryfowych za przewóz surowców, niezbędnych dla przemysłu i t. p.

Spodziewam się, że również obfity materiał do pracy otrzymywać będzie Izba od Panów Radców, którzy będą mieli sposobność zgłaszać swoje dezyderaty bądź to w ramach prac komisji izbowych, bądź też niezależnie od tego, w miarę narastania potrzeb. Chciałbym w tym miejscu zaznaczyć, że pierwsze posiedzenie prezydium ze specjalnym naciskiem wskazało na konieczność intensywnej pracy w tym względzie ze strony radców Izby i jej wiceprezesów. Ten słuszny postulat będzie Izba nasza konsekwentnie obserwować, pilnując, by był wykonywany i by radcom Izby dana była możliwość rzeczywistego i stałego kontaktu z całością funkcjonowania komisji.

W odniesieniu do odcinka prac Izby nad zagadnieniami morskimi, a więc w pierwszym rzędzie w odniesieniu do portu gdyńskiego, zaznaczyć należy, że rozbudowa portu i rozwój aparatu technicznego w tymże porcie uważać można w chwili obecnej za wykończone w pierwszym głównym etapie jego budowy. To daje Izbie możliwość skoncentrowania całej swej uwagi na usprawnienia aparatu handlowego, niezbędnego dla należytej eksploatacji portu. W tym zakresie część zadań spełniać będą niewątpliwie z własnej inicjatywy, przy współpracy z Izbą, organizacje gospodarcze i to w zakresie usprawnienia działalności przedsiębiorstw spedytorskich, maklerskich i armatorskich, Izba natomiast winna kontynuować swoje prace, zmierzające do usprawnienia funkcji pomocniczych, związanych z ruchem towarowym w porcie przez rozbudowę instytucji rzeczoznawców portowych, ustalania zwyczajów i uzansów handlowych dla portu, powoływania do życia instytucji tego rodzaju, jak arbitraże dla pewnych grup towarów (bawełna, skóry), przetargi publiczne na towary importowane i organizację giełdy towarowej.

Poruszone tylokrotnie w opinii gospodarczej zagadnienie rozwoju handlu portowego we właściwym tego słowa znaczeniu, nie jest dotychczas należycie rozwiązane. W porcie osiedlają się przedsiębiorstwa handlowe, oparte głównie na imporcie artykułów kolonialnych, owoców południowych, śledzi, oraz pewnych surowców, jak skóry i bawełna. Handel ten nie wykazuje z jednej strony dostatecznych zasobów finansowych, a z drugiej określany bywa jako niepożądany konkurent dla handlu, osiadłego w głębi kraju. To też zadaniem Izby jest wyjaśnić wszystkim miarodajnym czynnikom państwowym i społecznym, jakie branże handlu uznać należy za celowe w porcie i pozyskać dla odnośnych przedsiębiorstw poparcie dla ich rozwoju. Oprócz tego winna Izba dołożyć starań, aby i eksport polski znalazł odpowiednią reprezentację w porcie, w którym nieodzowne są wielkie domy handlowe, przedstawicielstwa i agentury. Jeśli chodzi natomiast o dziedzinę przemysłu portowego, to aczkolwiek na terenie portu jest już kilka przedsiębiorstw tego rodzaju, stwierdzić należy, że trudności dla rozwoju przemysłu w porcie są większe, niż dla rozwoju handlu. Przede wszystkim bowiem nie zostały dotychczas wyznaczone i przygotowane tereny, na których ten przemysł mógłby się osiedlić a z drugiej strony nie wyjaśniono jeszcze, jakie rodzaje przemysłu mogą powstać na terenie portu bez szkody dla branż, istniejących już w głębi kraju. To samo dotyczy także warunków rozwoju przemysłu portowego. W związku z tym czeka naszą Izbę szereg poważnych zadań.

Poza tym najbliższym obowiązkiem naszej Izby jest usunięcie dotkliwych niedomagań, jakie istnieją u nas w zakresie znajomości zagadnień portowych i informowania zaplecza o możliwościach współpracy z portem. Na skutek ciasnych ram budżetowych nie miała dotychczas Izba nasza możliwości stworzenia takiego aparatu, który mógłby zająć się studiowaniem odnośnych zagadnień i tak udoskonalić swoją działalność informacyjną, żeby mógł służyć zarówno zainteresowanym sferom portowym jak i gospodarczym czynnikom w zapleczu autorytatywnymi wyjaśnieniami w kwestiach, związanych z organizacją pracy gospodarczej na terenie portu i korzystania z jego usług. Mimo to zdajemy sobie sprawę, że ten postulat winien być zrealizowany w najkrótszym czasie i że Izba winna w zakresie omawianej działalności stanąć na odpowiednim poziomie.

Odrębną dziedzinę prac i zainteresowań Izby stanowi zagadnienie rozwoju turystyki tak na wybrzeżu jak i na innych terenach, należących do okręgu Izby. Konieczność prac w tym kierunku jest oczywista. Polegają one z jednej strony na przystosowaniu naszych miejscowości kąpieliskowych i turystycznych do wymogów nowoczesnych, a z drugiej na propagandzie wewnątrz kraju walorów turystycznych naszego terenu. Do najbardziej palących zagadnień z tej dziedziny należy propaganda, zmierzająca w kierunku przedłużenia sezonu.

Niezależnie od poruszonych tutaj spraw, złączonych tak z odcinkiem lądowym, jak i odcinkiem morskim naszego okręgu, dzisiejsze warunki gospodarcze i dzisiejsza struktura stosunków w handlu zagranicznym nakładają na Izbę cały kompleks obowiązków wykonywanych w zakresie czynności poruczonych. Zrozumiała jest rzeczą, że czynniki państwowe, przelewając na samorząd gospodarczy część swoich uprawnień administracyjnych w celu ułatwienia funkcji życia gospodarczego, mają też prawo domagać się, żeby z tych obowiązków samorząd gospodarczy wywiązał się bez zarzutu. Zachodzi tu zatem potrzeba usprawnienia aparatu wykonawczego Izby przez odpowiednią jego rozbudowę i dobór odpowiednich sił. Te zadania winny być uwzględnione w ogólnym programie naszej działalności, tym bardziej, że w wielu wypadkach będą one zasadniczym warunkiem dla zrealizowania innych zadań, o których poprzednio mówiłem.

Zwracam się z prośbą do wszystkich Panów, abyśmy zjednoczyli siły nasze w pracy nad realizacją tych wielkich i różnorodnych zadań, jakie czekają Izbę naszą w bieżącej kadencji. Będzie wysoce pożyteczną rzeczą, jeżeli dyskusja nad tematem przeze mnie poruszonym pozwoli nam temat ten zgłębić. Spodziewam się, że obrana przez Prezydium Izby taktyka używania do współpracy wszystkich Panów Radców da nam możliwość rozwiązania niejednej trudności, jakie piętrzyć się będą przed nami przy wykonywaniu naszych obowiązków. Kończąc, stwierdzam, że nasza Izba Przemysłowo-Handlowa, ma specjalnie wdzięczne pole działania i że działalność jej dotyczy problemów, które dla ogólnej gospodarki państwowej mają wielką doniosłość“.

Przemówienie zostało przyjęte przez zebranie z uznaniem, przy czym ustalono, że będzie ono rozesłane wszystkim Radcom, aby poszczególne zagadnienia, poruszone w przemówieniu mogły służyć dla prac Komisji i wniosków poszczególnych Radców.

W dalszym ciągu zebrania dokonano wyboru Komisji Rewizyjnej w osobach pp. Radców: Władysława Grabowskiego, Jerzego Hildta i Mirosława Laureckiego. Ustalony został również skład osobowy innych Komisji Izbowych w liczbie 7, przy czym najliczniejsze zgłoszenia Radców do prac komisyjnych miały miejsce w odniesieniu do Komisji Morskiej — 20 Radców, Komunikacyjno-Turystycznej — 22 Radców, Podatkowej — 16, Finansowo-Kredytowej — 10, Szkolnictwa Zawodowego — 10, Polityki Handlowej i Eksportowej — 16, Socjalnej — 11.

Następnie zebranie mianowało korespondentów Izby na bieżącą kadencję w osobach pp. dra T. Bierowskiego, dra B. Kasprowicza, J. Michalewskiego, dyr. Palickiego, dyr. J. Radojewskiego, dyr. F. Tatarka i przemysłowca K. Żebrowskiego.

Dalej uchwalono statut Sądu Polubownego i wybrano 107 sędziów polubownych, w skład których weszli wszyscy Radcowie Izby oraz szereg przedstawicieli różnych branż na Pomorzu.

Uchwalono również obniżenie opłaty za rejestrację umów uczniowskich i uchwalono kredyty dodatkowe na rok 1934.

Specjalny punkt porządku dziennego zebrania stanowił referat wicedyr. Izby p. J. Kawczyńskiego o skutkach dewaluacji guldena gdańskiego na kształtowanie się stosunków handlowych pomiędzy Pomorzem i Gdańskiem, oraz na wpływ, jaki dewaluacja guldena może wyrzucić na sytuację Gdyni.

W wolnych wnioskach p. Radca Podraszko podniósł konieczność utworzenia przy Izbie laboratorium towaroznawczego, bez istnienia którego funkcjonowanie Giełd Towarowych w Gdyni byłoby niemożliwe.

Na zakończenie zebrania p. Wiceprezes Tadeusz Marchlewski zwrócił się do Panów Radców z apelem, aby przyczynili się do realizacji projektu budowy Muzeum Ziemi Pomorskiej ku uczczeniu pamięci Marszałka Piłsudskiego.

W dniu 1 sierpnia odbyło się II Plenarne Zebranie Izby.

Przed otwarciem obrad p. Prezes Tor wygłosił przemówienie, w którym podniósł zasługi dla samorządu gospodarczego b. Prezesa Izby, inż. N. Korzóna w czasie ubiegłej kadencji Izby, szczególnie w pracach nad konsolidacją działalności połączonych w jedną Izbę dawnych Izb w Toruniu, Grudziądzu i Bydgoszczy.

Przemówienie swe p. Prezes Tor zakończył słowami: „Akcentując na tym miejscu doniosłość prac inż. Korzóna, chciałbym pod-

kreślić specjalnie wysoką lojalność, bezstronność i koleżeńskość oraz trwałość i niezależność przekonań p. inż. Korzóna, które wykazał na posterunku Prezesa Izby. Jestem przekonany, iż będę wyrazicielem życzeń wszystkich panów, jeśli stwierdzą, zgodnie z uchwałą Prezydium Izby, że p. Prezes Korzón dobrze zasłużył się sprawie, za co Izba składa mu specjalne podziękowanie“.

Zebranie Plenarne wysłuchało przemówienia p. Prezesa Tora stojąc i wśród owacyjnych oklasków przyjęło jego wniosek.

Przechodząc do porządku dziennego obrad, Zebranie Plenarne wysłuchało sprawozdania Przewodniczącego Komisji Rewizyjnej, Rady Władysława Grabowskiego, z gospodarki finansowej Izby za r. 1934. P. Radca Grabowski w imieniu Komisji stwierdził, że Izba w roku sprawozdawczym prowadziła gospodarkę celową i oszczędną i postawił w imieniu Komisji wniosek o udzielenie Prezydium Izby absolutorium. Wniosek ten został przez Zebranie Plenarne jednogłośnie przyjęty.

Następnie Plenarne Zebranie wysłuchało sprawozdań Przewodniczących Komisyj Izbowych: Komunikacyjno-Turystycznej — Wiceprezesa Izby inż. Dziedziula, Polityki Handlowej i Eksportowej — Wiceprezesa Izby dra Kasperowicza, oraz Morskiej — Rady J. Rummla, z dotychczasowych prac tych Komisyj, i uchwaliło kilka wniosków, dotyczących spraw budżetowych.

W dalszym ciągu Plenarne Zebranie wysłuchało sprawozdania z dotychczasowego przebiegu prac Komitetu Budowy Gmachu Izby, pierwotnie powołanego uchwałą Plenarnego Zebrania z dnia 24 maja 1934. Wyłoniona przez Komitet Komisja ścisła opracowała ogólny schemat warunków, jakim gmach Izby winien odpowiadać. Komisja uzgodniła ponadto z Zarządem Miasta charakter architektoniczny gmachu i miejsce, na którym gmach ten, ze względów urbanistycznych miałby stanąć. Wobec braku funduszków na budowę gmachu Plenarne Zebranie Izby w dniu 31. X. 1934 roku uchwaliło opodatkowanie się sfer gospodarczych okręgu Izby na cel powyższy w formie podwyżki dopłaty do ceny świadectw przemysłowych. Ministerstwo Przemysłu i Handlu uchwały tej nie zatwierdziło, co stało na przeszkodzie dalszej realizacji sprawy.

Ponieważ jednak sprawa budowy gmachu Izby jest bardzo ważna i pilna ze względu na gospodarczy rozwój Gdyni, koniecznym jest kontynuowanie prac Komitetu oraz ścisłej Komisji i zakreślenie programu ich prac.

W myśl wyżej przedstawionego sprawozdania Plenarnemu Zebraniu przedłożono do uchwalenia następujące wytyczne dla prac Komitetu:

Komitet winien za pośrednictwem Komisji ścisłej:

- 1) w porozumieniu z miarodajnymi czynnikami wyjaśnić definitywnie sprawy, związane z miejscem, na którym gmach ma stanąć i określić warunki uzyskania tego placu;
- 2) określić ostatecznie rodzaj, wielkość i przeznaczenie gmachu,
- 3) wyjaśnić sprawy, związane z uzyskaniem środków finansowych, potrzebnych dla budowy;
- 4) wypowiedzieć się co do sposobu i czasokresu wykonania planu budowy.

W związku z tymi wytycznymi dla prac Komitetu Plenarne Zebranie jednogłośnie uchwaliło następujące wnioski Prezydium Izby:

- 1) przyjąć powyższe wytyczne, odnoszące się do prac Komitetu budowy gmachu Izby, z tym, że sprawozdanie z tych prac Komitet złoży do końca roku bieżącego;
- 2) przyjąć uchwały w sprawie wstawienia do budżetu Izby na rok przyszły odpowiednio umotywowanej pozycji na wydatki, związane z pracami Komitetu;
- 3) dokonać wyboru Komitetu Budowy gmachu Izby i t. zw. Komisji ścisłej.

Do Komitetu tego Plenarne Zebranie wybrało: Wiceprezesów inż. Dziedziula, inż. Rawicz-Szczerbo i dra Smolenia, oraz radców W. Grabowskiego, inż. N. Korzóna i J. Rummla. — Prezes i dyrektor Izby weszli w skład Komitetu z urzędu. Komisję ścisłą w myśl uchwały Plenarnego zebrania stanowią pp.: radca J. Rummel, wiceprezes Izby, inż. Rawicz-Szczerbo i radca W. Grabowski.

W dniu 7 października odbyło się III Plenarne Zebranie Izby.

Po otwarciu tego zebrania p. Prezes Tor udzielił poza porządkiem dziennym głosu p. Radcy J. Rummlowi, który złożył gratulacje radcom Izby, wybranym do Sejmu i Senatu, a mianowicie prezesowi Torowi, który został wybrany na senatora oraz wiceprezesowi Marchlewskiemu i radcom Stammowi i Ślaskiemu, jako posłom do Sejmu i życzył im w imieniu Izby owocnej pracy przy piastowaniu powierzonych mandatów.

Następnie p. wicedyrektor Kawczyński przedłożył komunikat o ukonstytuowaniu się Związku Izb Przemysłowych, do Prezydium którego w charakterze jednego z dwóch wiceprezesów wybrany został Prezes Izby p. Stanisław Tor.

W dalszym ciągu zebrania wicedyrektor Izby p. Kawczyński zdał sprawozdanie z działalności Izby za okres od 28 marca do 1 października br. i podkreślił w nim szereg problemów, które stanowiły przedmiot prac Izby. Po przedstawieniu biegu prac organizacyjnych, jak ukonstytuowanie się komisji izbowych i poruszonych przez nie spraw, p. dyr Kawczyński dał przegląd zagadnień, którym Izba poświęciła we wskazanym okresie najwięcej uwagi.

Poruszając kompleks spraw gdańskich — którymi Izba zajmowała się szczególnie intensywnie w związku z dewaluacją guldena, p. dyr Kawczyński m. in. zaznaczył:

„Ze względu na to, że dewaluacja guldena i wprowadzone następnie ograniczenia dewizowe w Gdańsku, naraziły na duże straty szereg firm handlowych i przemysłowych naszego okręgu, uniemożliwiając im utrzymywanie normalnych stosunków gospodarczych z Wolnym Miastem, zebrała Izba dane o wysokości tych strat i przedstawiła je miarodajnym czynnikiem, jako materiał do przeciwdziałania zarządzeniom walutowo - finansowym Senatu Gdańskiego. Obecnie bada Izba wysokość zapotrzebowania dewiz na pokrycie dostaw przemysłu naszego okręgu do Gdańska. Dane te zostaną zużytkowane przy zapowiadanych rokowaniach z Gdańskiem. Wszystkie zarządzenia Gdańska, mające na celu niedopuszczenie towarów polskich na teren Wolnego Miasta, notuje Izba i składa o tym raporty do właściwych władz.

Wzmiankowane perturbacje gospodarcze, wywołane przez Gdańsk, zawisły również całą grozą nad rozwojem naszego portu. Ta okoliczność spowodowała Izbę do przeprowadzenia badań nad warunkami konkurencyjności Gdyni w stosunku do Gdańska. Główną uwagę poświęciła Izba sprawie kosztów utrzymania w Gdyni, przy czym doprowadziła częściowo do unormowania cen artykułów pierwszej potrzeby, a równocześnie wykazała braki organizacyjne handlu gdyńskiego i podjęła się ich naprawy. Izba osiągnęła pozytywne rezultaty w tym względzie przez powołanie do życia nowych organizacji branżowych w detalicznym handlu gdyńskim i przez zorganizowanie hurtowni z poważnym kapitałem zakładowym, przy czym wciągnięto do tej akcji kilku poważniejszych kupców naszego okręgu.

Opierając się na rocznym doświadczeniu z zakresu dostaw artykułów spożywczych do Wolnego Miasta, uskutecznianych na

podstawie specjalnych umów branżowych polsko-gdańskich, zagwarantowała Izba dostawcom pomorskim efektywniejszą obronę ich interesów, niż to miało miejsce w poprzednim okresie.

Izba utworzyła trzy związki branżowe, a mianowicie: Polski Związek Eksporterów Drobiu i Jaj w Gdyni, Pomorski Związek Eksporterów Ryb w Gdyni, oraz Związek Eksporterów Paszy. Ostatnie dwa związki uznane zostały za kontrahentów branżowych do rokowań z Gdańskiem i powierzono im kontrolę nad dostawami, jako też warunkami kupna ze strony kupców gdańskich. Odnośnie dostaw drobiu podjęła się Izba na okres przejściowy wystawiania zaświadczeń wywozowych. Całość zagadnień, związanych z tymi dostawami, jest obserwowana i opracowywana przez Izbę.

Na miejsce byłego członka Komisji Rozdzielczej w Toruniu, która jest organem, powołanym do regulowania sprawy dostaw żywności z Pomorza do Gdańska, p. dyrektora Henryka Krupskiego, wyznaczony został na wniosek Izby p. poseł Marchlewski, a na członka Komisji Rewizyjnej p. radca Melerski. Stały udział w pracach Komisji bierze również p. radca Mack, który piastuje w niej stanowisko wiceprzewodniczącego.

Przechodząc do spraw, związanych z naszym obrotem zagranicznym p. dyr Kawczyński wskazał, że w zakresie spraw eksportowych uzyskała Izba pomoc finansową w granicach od 8—20% wartości towaru fob port polski dla następujących artykułów przemysłowych: wyroby żeliwne, wanny, sanitaria, maszyny i narzędzia rolnicze, meble, klepki do beczek, parkiety, fryzy, listwy do ram i obuwie gumowe, że w opracowaniu znajduje się pomoc finansowa dla eksportu pianin na rynek angielski i do kolonii brytyjskich, wyrobów żeliwnych na rynki skandynawskie, oraz drewnianych drzwi płytowych na rynek angielski.

Interwencje Izby w sprawie przyspieszenia wypłaty omawianej pomocy finansowej nie zostały dostatecznie uwzględnione.

Na korzyść eksportu zboża podjęła się Izba interwencji w sprawie wygórowanych cen worków, służących do opakowania mąki eksportowej i wyjaśniła sprawę powtórnego przeważania zboża w Gdańsku za pomocą wag automatycznych.

Izba prowadzi w dalszym ciągu Zakłady Badania Maśła w Gdyni i Bydgoszczy, zreorganizowawszy ten ostatni stosownie do wymogów Ministerstwa Rolnictwa.

Zaznaczyć jeszcze wypada, że Izba zorganizowała udział eks-

porterów naszego okręgu w naradach z Międzyministerialną Komisją Eksportową, oraz w konferencjach z p. Konsulem Obrębskim z Marsylii i referentem handlowym polskiego konsulatu w Kairze.

W dziedzinie importu wystosowała Izba memoriał do Ministerstwa Przemysłu i Handlu w sprawie zwiększenia kontyngentów przywozowych na skóry dla firm, osiadłych w porcie. Izba zajęła się sprawą zwolnienia od cła surowców oleistych, niezbędnych dla utrzymania w ruchu Zakładów Przemysłu Tłuszczowego „Union“ w Gdyni. Przedstawiliśmy miarodajnym czynnikom szkodliwą dla naszego portu nieproporcjonalność podziału kontyngentów przywozowych między importerów gdyńskich a gdańskich na kawę, herbatę i ziarna kakaowe. Uporządkowaliśmy sprawę importu bananów z Hiszpanii, z uwzględnieniem postanowień umowy handlowej polsko-hiszpańskiej. Doprowadziliśmy do końca zleconą Izbie kontrolę nad dystrybucją importowanych owoców południowych i ustaliliśmy klucz przerobu importowanych owoców suszonych przez istniejące na terenie portu zakłady t. zw. przemysłu handlowego.

Dzięki interwencji naszej Izby cofnięte zostało zarządzenie, które miało wejść w życie z dniem 1 października br., a które znosiło możliwość clenia towarów w kilku partiach za jednym pozwoleniem przywozowym. Nastąpiło zliberalizowanie zarządzenia w tym sensie, że za jednym zezwoleniem przywozu można clić przywieziony towar w 5-ciu partiach.

Wobec szczególnego znaczenia, jakiego dzisiaj nabiera sprawa wzmocnienia eksportu, głównie z uwagi na nasz bilans handlowy, Izba opracowała projekt reorganizacji swych agend, związanych z eksportem.

Omawiając z kolei prace Izby w zakresie spraw portowych p. dyr Kawczyński powiedział: „Już poprzednio wymieniłem szereg prac Izby, które łączą się także ściśle z rozwojem naszego portu. Tu pragnę nadmienić, że Izba brała żywy udział we wszystkich pracach, zmierzających do urządzenia arbitrażu bawełny w porcie. Przeprowadziliśmy po dłuższych staraniach uznanie dostaw okrętowych za eksport i przyznanie pomocy finansowej na dostawę mięsa, tłuszczów, wyrobów mięsnych, jaj, masła i drobiu. Dzięki temu wzrosły dostawy okrętowe tych artykułów o przeszło 300%, w porównaniu z początkiem b. r. Opracowujemy teraz sprawę pomocy finansowej dla dostaw artykułów technicznych.

Opracowaliśmy zasady standaryzacji konserw rybnych.

Wystąpiliśmy z memoriałem w sprawie liberalnego stosowania ulg podatkowych wobec gdyńskich przedsiębiorstw.

W związku z pracami nad aktywizacją naszego bilansu handlowego przygotowaliśmy materiały, dotyczące rozbudowy polskich linii okrętowych. W krótkim czasie wykończone zostaną, prowadzone już od dłuższego czasu, prace nad reorganizacją rzeczoznawstwa portowego.

W okresie sprawozdawczym zaprzysięgła Izba 7-miu nowych rzeczoznawców portowych.

Specjalną uwagę poświęciliśmy zagadnieniom, złączonym z rozbudową miasta i portu Gdyni. Odbyliśmy w tych sprawach kilka konferencji z czynnikami zainteresowanymi. Zebrany materiał posłuży nam do sformułowania wniosków, mających znaczenie dla uporządkowania tych zasadniczych zagadnień dla rozwoju Gdyni.

W dalszym ciągu sprawozdania poruszone były sprawy socjalne, podatkowe, komunikacyjne, szkolne i szereg innych, stanowiących przedmiot stałych prac Izby.

Po tym sprawozdaniu zabrał głos prezes Izby, zaznaczając na wstępie, że już na I zebraniu plenarnym podkreślał wyjątkową rolę Izby Gdyńskiej i wynikającej stąd konieczności rozszerzenia jej prac.

„Jeżeli chodzi o lądową część okręgu naszej Izby, mówił pan Prezes, to zdać sobie winniśmy sprawę z tego, iż nasze usiłowania nad gospodarczym podniesieniem tego okręgu nie wydadzą rezultatów konkretnych i trwałych, jeżeli nie zostanie uwzględniony nasz postulat specjalnego programu gospodarczego dla tego okręgu. Nie będę tu powtarzał tych momentów, które uzasadniają konieczność takiego programu, gdyż dałem pod tym względem wyraz moim zapatrywaniom na pierwszym zebraniu plenarnym. Pragnę jednak z całym naciskiem zaznaczyć, że już najwyższy czas, aby okręg nasz spotkał się ze strony wszystkich miarodajnych czynników z potraktowaniem, świadczącym o zrozumieniu, że sprawy gospodarcze winny być tu na pierwszym planie, że tym sprawom ustąpić winny miejsca wszelkie inne względy, czy to formalno-administracyjne, czy polityczne, czy personalne. Winno zwyciężyć ogólne przeświadczenie, że wyrazem wszelkich poczynań politycznych w naszym okręgu mogą być tylko poczynania, mające

charakter gospodarczy. Naszym obowiązkiem jest doprowadzić do tego, by tak się stało.

Spodziewam się, że realizacji tego zadania sprzyjać będzie w dużej mierze ta okoliczność, że w gronie naszym posiadamy 4-ch członków ciał ustawodawczych, którzy jako reprezentanci życia gospodarczego, będą mogli przy każdej sposobności położyć swój ważki głos na szali, przemawiającej za słusnością naszego stanowiska i naszych postulatów.

Jeżeli chodzi natomiast o biuro Izby, to dążyć będziemy do wypełnienia omawianego zadania przez powołanie do życia wydziału dla spraw gospodarczego rozwoju okręgu naszej Izby. W łonie prezydium doszliśmy do stwierdzenia, że nie wystarczy, aby sprawy gospodarcze okręgu opracowywane były dorywczo przez ten, czy inny referat, zależnie od charakteru danej sprawy, lecz że winno się je traktować jako kompleks osobnych zagadnień, jako całość w specjalnym wydziale.

Z rozwojem gospodarczym naszego okręgu łączy się ściśle sprawa Gdańska i sprawa rozwoju Gdyni.

W odniesieniu do Gdańska poczyniliśmy w ostatnich miesiącach zbyt smutne doświadczenia, abyśmy nie mieli zwrócić baczniejszej uwagi na wszystko, co dotyczy naszych stosunków gospodarczych z Gdańskiem. Widzimy bowiem z jednej strony lojalne ustosunkowanie się państwa naszego do Wolnego Miasta, przyjmujemy na siebie zobowiązania, zmierzające do zapewnienia jego egzystencji, widzimy również, że z krzywdą dla Pomorza niektóre gałęzie przemysłu uważają rynek gdański jako rynek eksportowy i odpowiednio do tego kalkulują ceny swoich wyrobów, wywożonych na ten rynek, a z drugiej strony mamy ciągle trudności z Gdańskiem, spotykamy się z bojkotem naszych towarów z jego strony, z łamaniem obowiązujących umów z Polską, a nasz handel i przemysł narażone są na coraz to nowe trudności i straty, pomimo, że równocześnie ten sam Gdańsk rości sobie pretensje do silnej penetracji handlowej w naszym okręgu.

Z powyższych względów muszą badania nad problemem gdańskim stanowić jedno z czołowych zadań naszych, byśmy mogli chronić nasze życie gospodarcze przed dalszymi stratami i wyciągać właściwe wnioski z rozwoju wypadków i układu stosunków między nami a Gdańskiem.

Zwracając teraz uwagę naszą na teren gdyński, odnosimy silne wrażenie, że ten żywiołowy napływ twórczych sił do Gdyni, jaki

stale obserwujemy, nie jest dostatecznie wykorzystany i odpowiednio ujęty, dla dobra rozwoju Gdyni. Przeciwnie, niezrozumienie istotnych potrzeb i możliwości rozwojowych naszego miasta portowego, ociąganie się ze zmianą przepisów prawnych, niedostosowanych do wymogów Gdyni, niezharmonizowanie tendencji poszczególnych czynników, zaangażowanych w jej rozbudowie i brak kompetencji do regulowania szeregu najważniejszych spraw na miejscu i bezpośrednio, hamują rozwój tego miasta w sposób sztuczny i z dużą stratą dla gospodarki państwa.

Wystarczy uważniejszy rzut oka na sposób, w jaki Gdynia się buduje, by przekonać się, że coś tu nie jest w porządku. Wystarczy zwrócić uwagę na trasę kolejową, która przecina Gdynię przez całą jej długość i zmierzyć wzrokiem tę pustą przestrzeń, która rozciąga się między torami kolejowymi a ulicami już zabudowanymi, by stanąć przed natarczym pytaniem, dlaczego miasto buduje się na peryferiach, a nie w centrum i by dojść do przekonania, że nierozstrzygnięcie sprawy poziomu trasy kolejowej stanowi zatrzymanie prac nad planem regulacyjnym miasta. Nie będę przytaczał dalszych przykładów, gdyż nasuwają się one same uważnemu obserwatorowi warunków, w jakich to miasto rwie się do rozwoju i rozrostu.

Tak samo napotykamy na ogrom braków i niedomagań, jeżeli zwrócimy uwagę na sprawę rozbudowy portu naszego. Brak miejsca dla uplasowania się w nim poważnych gałęzi eksportowych, n. p. drzewa, brak przestrzeni magazynowych dla szeregu artykułów eksportowych, jak n. p. mąka, niedomagania w zakresie obsługi kolejowej, obsługi dźwigów, i inne trudności, ujawniające się z całą siłą, przy równoczesnym prowadzeniu rozbudowy portu w kierunku, nie mającym wiele wspólnego z bieżącymi potrzebami naszego obrotu towarowego, świadczą, że i na tym odcinku nie zdołaliśmy jeszcze ustalić sobie, w jakiej kolejności winna posuwać się rozbudowa portu i jaka jest doniosłość i waga poszczególnych zagadnień, związanych z handlowym i przemysłowym rozwojem portu gdyńskiego.

Dlatego też winniśmy tym zasadniczym problemom poświęcić specjalną troskę naszą, powinniśmy doprowadzić do tego, by w stosunku do Gdyni zapanowało ogólne przekonanie, na wszystkich odcinkach naszej administracji publicznej, że Gdynia jest nie tylko jednym z najważniejszych problemów gospodarczych bieżącej chwili, ale że ponadto problem ten wymaga uporządkowania

i jasnego określenia tak czasu, jak i sposobu oddziaływania wszystkich współczynników, tworzących tę wielką Gdynię.

Jestem przekonany, że, zwracając naszą uwagę ku tym zagadnieniom, uświadamiamy sobie równocześnie, że nie kto inny, jak nasz samorząd gospodarczy powinien złączone z tym problemy wszechstronnie naświetlić, wyrobić sobie swoje zdanie o tych sprawach i naprowadzić wspomniane współczynniki na właściwą drogę. W związku z tym mogło prezydium Izby zająć tylko takie stanowisko, jakiemu dało wyraz na ostatnim posiedzeniu w dniu 24 września br., kiedy zdecydowało się na zwiększenie aparatu wykonawczego Izby, nawet pomimo trudności budżetowych, z którymi prezydium bardzo poważnie się liczy.

Mówiąc o powyższych zadaniach, nie mogę oczywiście w tej chwili przedstawić Panom bliższych szczegółów, któreby wyjaśniły, jakie będzie nasze stanowisko w poszczególnych zagadnieniach. Uważam jednakże, że winniśmy już dzisiaj dać wyraz zasadniczemu stanowisku naszemu w poruszanych sprawach, że winniśmy zaznaczyć wobec zainteresowanych Ministerstw, iż widzimy istniejące braki i raportować o przystąpieniu do prac nad sformułowaniem naszych konkretnych postulatów. Moment po temu jest ze wszechmiar odpowiedni, gdyż z jednej strony ciała ustawodawcze rozpoczynają swoją pracę, a z drugiej strony ujawniona została przez czynniki decydujące wola do zwrotu naszej polityki wewnętrznej i nastawienia jej na zagadnienia gospodarcze, jako zagadnienia dzisiaj najważniejsze i najbardziej istotne.

To też pozwolę sobie na zakończenie swego przemówienia zgłosić wniosek, abyśmy za pośrednictwem Pana Ministra Przemysłu i Handlu wystosowali do zainteresowanych tymi sprawami Ministerstw rezolucje odzwierciedlające nasze zasadnicze ustosunkowanie się do omawianych problemów“.

Rezolucje zgłoszone przez Pana Prezesa miały brzmienie następujące:

„Plenarne zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, odbyte w dniu 7 października 1935 r., zwraca się z prośbą do Pana Ministra o rozpatrzenie i powzięcie decyzji, względnie interwencję w odpowiednich resortach ministerialnych w następujących sprawach:

1) *Sytuacja gospodarcza Pomorza:*

Z uwagi na eksponowane pod względem gospodarczym poło-

żenie okręgu Izby i jego znaczenie, jako dostępu Polski do morza, zachodzi pilna potrzeba otoczenia specjalną troską naszego okręgu izbowego, któraby przyspieszyła tempo rozwoju gospodarczego i zwiększyła udział elementu polskiego w życiu gospodarczym.

2) *Dalsza rozbudowa portu:*

Powodując się troską o dalszy rozwój portu gdyńskiego, który przy dzisiejszym stanie rozbudowy i wyposażenia dla braku odpowiednio przygotowanych terenów i potrzebnej ilości magazynów, nie może zwiększyć swego przeładunku w szeregu artykułów, prosi Izba Pana Ministra o zapewnienie portowi dalszych możliwości jego rozbudowy.

Izba stwierdza, że ze szkodą dla naszego życia gospodarczego odsunięte zostało na dłuższy okres czasu przygotowanie terenów wzdłuż projektowanego kanału przemysłowego, wskutek czego nie może być zwiększony eksport niektórych artykułów masowych przez Gdynię i opóźniony zostaje rozwój przemysłu portowego.

3) *Rozszerzenie kompetencji władz administracji ogólnej w Gdyni.*

Wobec silnego wzrostu zainteresowania Gdynią ze strony kapitałów prywatnych tak polskich, jak i zagranicznych i żywiołowego napływu do niej elementów twórczych z całego kraju, uważa Izba za wysoce szkodliwe trudności, na jakie inicjatywa ta napotyka, na skutek niedostosowania szeregu przepisów prawnych do warunków rozwojowych miasta portowego, jak również z powodu braku na miejscu kompetentnych władz.

Dlatego zwraca się Izba do Pana Ministra z prośbą o interwencję we właściwych resortach ministerialnych, by nadane zostały gdyńskiej władzy administracji ogólnej kompetencje, niezbędne do skutecznego i samodzielnego regulowania spraw, związanych z rozbudową i gospodarczym rozwojem Gdyni, oraz najbliższego okręgu, stanowiącego sferę jej zainteresowań.

Ponadto podkreśla Izba konieczność zainstalowania w Gdyni wszystkich instytucyj, niezbędnych dla administrowania spraw natury gospodarczej, socjalnej i innej, których duży zakres koncentruje się w Gdyni z uwagi na jej wybitną pozycję gospodarczą i to tak dalece, że uzależnianie w tym względzie Gdyni od urzędów, znajdujących się w odległych miastach, jest w obecnych warunkach wysoce szkodliwe dla jej rozwoju.

4) *Zabudowa Gdyni:*

Izba poczuwa się do obowiązku zwrócenia uwagi czynników miarodajnych na wysoce nieodpowiedni i szkodliwy dla rozwoju

Gdyni sposób jej zabudowy. Stwierdzając, że przyczyną tego stanu rzeczy jest w pierwszym rzędzie nierozstrzygnięcie przez Ministerstwo Komunikacji sprawy poziomu torów kolejowych, przecinających Gdynię w całej jej długości, jako też nieustalenie miejsca przyszłego dworca kolejowego, które to sprawy wstrzymują pracę nad planem regulacyjnym i spowodowały całkowite zatrzymanie zabudowy centrum miasta, a następnie niedostateczne wyposażenie organów wykonywujących nadzór nad budownictwem gdyńskim, uprasza Pana Ministra o spowodowanie właściwych resortów do usunięcia tych braków.

5) *Stosunki gospodarcze z Gdańskiem:*

Ponieważ trudności, wywoływane zarządzeniami Senatu W. M. Gdańska, powziętymi niezgodnie z treścią obowiązujących umów polsko-gdańskich, oddziałują wysoce niekorzystnie na życie gospodarcze okręgu Izby, narażając je na ciężkie straty, prosi Izba Pana Ministra o wywarcie swego wpływu, aby interesy gospodarcze okręgu Izby były należycie uwzględniane przy zawieraniu umów z Gdańskiem“.

Rezolucje te po przeprowadzonej dyskusji, w której zabierali głos radcowie Chmurzyński, Mazur, Korzeniewski, Nowacki, Czerwiński oraz wiceprezesi inż. Dziedziul i dr Smoleń, przyjęte zostały przez plenarne zebranie jednogłośnie.

Po wysłuchaniu referatu wicedyrektora Kawczyńskiego w sprawie budżetu Izby na rok 1936 plenarne zebranie powzięło następującą uchwałę:

„Z uwagi na konieczność rozszerzenia działalności Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, szczególnie w zakresie obsługi eksportu, uchwała plenarne zebranie preliminarz budżetowy na rok 1936, zamykający się po stronie wydatków kwotą zł 461.400. Równocześnie z uwagi na to, że własne dochody Izby mogą być preliminowane jedynie w wysokości 368.400 zł, zaleca plenarne zebranie sporządzenie dodatkowego preliminarza budżetowego do wysokości zł 93.000, w którym po stronie dochodów uwidoczniiony zostanie deficyt w tejże wysokości. Wykonanie preliminarza dodatkowego uzależnia plenarne zebranie od pokrycia deficytu przez wskazanie Izbie źródeł pokrycia przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu“.

Na zakończenie zebrania p. wiceprezes Izby inż. Dziedziul, członek Państwowej Rady Komunikacyjnej i przewodniczący Izbowej Komisji Komunikacyjno-Turystycznej, odczytał następujące

sprawozdanie p. t. „Prace ścisłej Komisji Taryf Państwowej Rady Komunikacyjnej:

„Dnia 30 IX rb. odbyło się w Warszawie zebranie generalnych referentów Komitetu Taryfowego Państwowej Rady Komunikacyjnej (t. zn. Ścisłej Komisji Rewizji Taryf).

Rozpatrzone nadesłaną korektę nowego wydania Taryfy Towarowej Część I B, zawierającą postanowienia taryfowe, klasyfikację towarów, tabelę opłat klas zasadniczych i wykaz opłat dodatkowych. Poza tym omawiano rezultaty konferencji w sprawach taryfowych u p. naczelnika wydziału taryfowego odbytej w dniu 10 września rb.

Ustalono, że Ministerstwo Komunikacji ostatecznie negatywnie ustosunkowało się do postulatów sfer gospodarczych w odniesieniu do taryf kolejowych. Licząc się z takim nastawieniem Ministerstwa postulaty te zredukowane zostały przez generalnych referentów do minimum; jednak i z tego minimum Ministerstwo Komunikacji uwzględniło zaledwie około 2%.

Wobec takiego ustosunkowania się Ministerstwa Komunikacji prace Ścisłej Komisji w ostatecznym wyniku prawie nie wydały żadnych rezultatów. Jedynie w dziedzinie taryf na produkty rolnicze uwzględniono pewne bardzo drobne żądania. Wobec tego, że i w głównym dziale taryf, t. j. w taryfach specjalnych (dotąd wyjątkowych) M. K. zapowiedziało pozostawienie dotychczasowych stawek, a w niektórych wypadkach nawet cofnięcie obecnych ulg, zebranie postanowiło po zreferowaniu całokształtu spraw plenum Komitetu Taryfowego, zaproponować zwrócić się z osobnym memoriałem do Pana Ministra Komunikacji, podając jednocześnie do wiadomości czołowych organizacyj gospodarczych o tak zdecydowanie negatywnym stanowisku Ministerstwa Komunikacji do postulatów życia gospodarczego.

Podczas tegoż zebrania stwierdzono, że tak sztywna polityka taryfowa Ministerstwa Komunikacji poważnie koliduje z ogólną polityką deflacyjną w Polsce, gdyż stwarza barierę, uniemożliwiającą w coraz wyższym stopniu normalną wymianę dóbr wewnątrz kraju i zamknięcia t. zw. nożyc.

Stwierdzono poza tym, że cały szereg przychylnie zaopiniowanych przez Międzyministerialną Komisję Taryfową wniosków Departamentu Taryfowego Ministerstwa Komunikacji, dotyczących zmiany poszczególnych taryf, Pan Minister Komunikacji odrzucił.

Niemniej negatywne stanowisko obserwuje się i względem całej Państwowej Rady Komunikacyjnej, bowiem dotąd ani jeden wniosek członków Rady nie uzyskał odpowiedzi ze strony Ministerstwa Komunikacji, a poszczególne Komisje nie są zwoływane od roku pomimo kilkakrotnych żądań ze strony członków Rady i prezydium Komisji.

To też Ścisła Komisja Rewizji Taryf wyraziła zapatrywanie, że w tym stanie rzeczy sprawą taryfową zająć się winny centralne organizacje gospodarcze, przede wszystkim Związek Izb Przemysłowo-Handlowych oraz Centralny Związek Przemysłu Polskiego, jako powołane do obrony interesów szerokich warstw społeczeństwa, cierpiących z powodu wysokich i sztywnych taryf kolejowych, utrzymywanych dzięki dotychczasowemu stanowisku Ministerstwa Komunikacji.

Nadmienić należy, że łamana taryfa towarowa pomiędzy koleją Herby Nowe — Gdynia, a P. K. P. pozostaje w mocy. Zniesienia łamanej taryfy domagają się sfery gospodarczo-rolnicze, osobliwie Północnego Pomorza“.

Posiedzenia Prezydium Izby.

W okresie sprawozdawczym Prezydium Izby odbyło pięć posiedzeń, mianowicie w dniach 25 kwietnia, 19 czerwca, 23 lipca, 24 września i 28 listopada.

Ze względu na rozpoczęcie kadencji i ukonstytuowanie się Prezydium dopiero w końcu marca prace Prezydium w tym okresie w znacznym stopniu poświęcone być musiały sprawom organizacyjnym i sprawom bieżącym Izby. Wszystkie posiedzenia odbywały się pod przewodnictwem prezesa Izby p. Stanisława Tora. Już pierwsze posiedzenie w dn. 25 kwietnia obradowało nad organizacją prac biura Izby w celu umożliwienia członkom Prezydium Izby zaznajomienia się z tą sprawą. Obszerny referat przedstawiający całokształt organizacji przedstawił wicedyrektor J. Kawczyński, przy czym sprawa organizacji biura połączona została z sytuacją budżetową. Prezydium po wysłuchaniu tego sprawozdania, opracowanego na piśmie, postanowiło szczegółowo zaznajomić się z nim i powrócić do omówienia sprawy organizacji biura na jednym z następnych posiedzeń. Wysunięty przez wiceprezesa dra Smolenia dezyderat co do utworzenia obok referatu

morskiego również referatu handlu wewnętrznego, którego zadaniem byłoby obsługiwanie zaplecza Gdyni, postanowiono wziąć pod rozwagę podczas rozważań nad reorganizacją pracy biura Izby.

Następnie Prezydium rozważyło sprawę powołania komisyj izbowych oraz ustaliło, że plenarnemu zebraniu przedłożony zostanie wniosek Prezydium o utworzeniu na razie 7 stałych komisyj izbowych, a nie 13, jak to przewiduje II część statutu Izby. Ustalono, że plenarnemu zebraniu zaproponowane będzie powołanie komisyj następujących: 1) morskiej, 2) podatkowej, 3) finansowo-kredytowej, 4) szkolnictwa zawodowego, 5) polityki handlowej i eksportowej, 6) socjalnej i 7) komunikacyjno-turystycznej. Wreszcie Prezydium przyjęło wniosek p. wiceprezesa inż. Dziedziula co do wprowadzenia zwyczaju przedkładania przez przewodniczących komisyj na plenarnych zebraniach Izby sprawozdań z działalności odnośnych komisyj.

Podczas drugiego posiedzenia w dniu 19 czerwca, Prezydium ponownie rozważyło sprawę prac komisyj i ze względu na wagę tych prac zatwierdziło regulamin prac komisyjnych oraz uzgodniło wnioski co do propozycji przy obsadzie personalnej przewodnictwa w poszczególnych komisjach izbowych celem zabezpieczenia im najbardziej intensywnej działalności.

Następnie Prezydium szczegółowo przedyskutowało zagadnienie obniżenia kosztów utrzymania w Gdyni, a to w związku z obniżeniem kosztów utrzymania w Gdańsku z powodu dewaluacji guldena. W toku obrad nad tym zagadnieniem ustalonym zostało, że rozpiętość cen na towary i produkty spożywcze między Gdynią a Gdańskiem jest nieznaczna, w niektórych jednak wypadkach w Gdyni ceny są wyższe niż obecnie w Gdańsku. Na okoliczność tą wpływa wysokość kosztów ogólnych, które na terenie Gdańska kształtują się pomyślniej ze względu na utrzymanie na niskim poziomie czynszów za lokale oraz opłat za światło, gaz i wodę. W wyniku obrad nad tą sprawą Prezydium uznało za konieczne prowadzenie nadal wzmoczonej akcji w kierunku dostosowania kosztów utrzymania w Gdyni do poziomu, wymaganego przez sytuację obecną.

Poza tym Prezydium uchwaliło, że Izbę w Tymczasowej Radzie Portu Gdynińskiego reprezentować będzie prezes p. St. Tor, również prezes Tor będzie reprezentował Izbę w stałej komisji

opiniodawczej do spraw ekonomicznych w zakresie polityki morskiej przy Departamencie Morskim M. P. i H., na stałego zastępcę jego Prezydium wyznaczyło wicedyrektora Izby p. Józefa Kawczyńskiego.

Trzecie posiedzenie Prezydium Izby, odbyte w dniu 23 lipca, miało przede wszystkim za zadanie ustalenie propozycji Prezydium co do ustalenia kandydatów delegatów Izby do zgromadzeń wyborczych w 6 okręgach wyborczych, będących w obrębie okręgu Izby. Do okręgu wyborczego nr 99 — (inowrocławski) Izba miała wybrać 4 delegatów, do okręgu nr 100 (bydgoski) 9 delegatów, do okręgu nr 101 (toruński) 6 delegatów, do okręgu nr 102 (grudziądzki) 7 delegatów, do okręgu nr 103 (chojnicki) 9 delegatów i do okręgu nr 104 (gdynski) 8 delegatów — razem 43 delegatów. W myśl powyższego Prezydium ułożyło listy imienne kandydatów dla przedłożenia ich pod głosowanie 6-ciu nadzwyczajnych plenarnych zebrań Izby, wyznaczonych na dzień 1 sierpnia. Prezydium ustaliło również wytyczne działalności delegatów izbowych do okręgowych zebrań wyborczych, mającej na celu zabezpieczenie interesów sfer przemysłowych i handlowych, wreszcie Prezydium ustaliło porządek dzienny obrad plenarnego zebrania, które miało się odbyć w tym samym dniu, co nadzwyczajne zebranie plenarne dla wyboru kandydatów do okręgowych zebrań wyborczych.

Następne, czwarte, posiedzenie Prezydium Izby odbyło się w dniu 24 września. Podczas tego posiedzenia uchwalono utworzenie dwóch nowych wydziałów w biurze Izby, a mianowicie wydziału handlu zagranicznego oraz wydziału dla spraw, związanych z handlowym rozwojem Gdyni i Pomorza, przy czym prezes zakomunikował o zamiarze powołania na kierownika tego wydziału posła Tadeusza Marchlewskiego, co Prezydium uznało za celowe. Następnie rozpatrzono preliminarz budżetu Izby na rok 1936, który miał być przedłożony do zatwierdzenia plenarnemu zebraniu Izby, zwołanemu na dzień 7 października. Na ten sam dzień w myśl uchwały Prezydium zwołane zostało konstytucyjne zebranie sekcji przemysłowej Izby.

W dalszym ciągu swych obrad Prezydium ustaliło zasady dla rozdziału kontyngentów towarów reglamentowanych, a następnie uchwaliło regulamin nadawania dyplomów przez Izbę. Wreszcie Prezydium wyznaczyło radcę Izby p. Alojzego Melerskiego na

członka komisji rewizyjnej do Komisji Rozdzielczej dla obrotu produktami spożywczymi z W. M. Gdańskiem.

W końcu posiedzenia Prezydium uchwaliło wnioski o przeniesieniach budżetów dla przedłożenia plenarnemu zebraniu oraz załatwiło szereg podań o przyznanie subsydiów. M. in. Prezydium uchwaliło wypłacać stypendium p. G. Michalskiemu w wysokości zł 300,— miesięcznie do końca roku na kontynuowanie studiów zagranicznych w zakresie klasyfikacji bawełny, wyznaczyło subsydlum w wysokości zł 200,—, jak i w latach ubiegłych, na rzecz Międzynarodowych Wykładów Akademickich w Gdyni i postanowiło, że Izba przystąpi w charakterze członka wspierającego Muzeum Przemysłu i Techniki w Warszawie ze składką roczną zł 200,—. Prezydium wysłuchało również odczytanego przez wiceprezesa inż. Dziedziula projektu memoriału do Ministerstwa Skarbu, dotyczącego ograniczenia kredytów w Komunalnych Kasach Oszczędności do wysokości 1% sum wkładów oszczędnościowych, jakie Kasy udzielać mogą jednej osobie fizycznej lub prawnej. Uznając konieczność zmiany w tym względzie, Prezydium postanowiło, że Izba skieruje ten memoriał do kompetentnych władz po uprzednim uzupełnieniu go danymi cyfrowymi.

Piąte i ostatnie posiedzenie Prezydium Izby w roku sprawozdawczym odbyło się w dniu 28 listopada. Pośród szeregu spraw, jakie stanowiły przedmiot obrad tego posiedzenia, mających poważnie charakter spraw bieżących mniejszej wagi, wyszczególnić należy sprawy: a) powołania do życia przy Związku Izb „Rady Handlu Zagranicznego“ mającej być organem, ogniskującym w sobie wszelkie zagadnienia związane z polityką handlu zagranicznego i reglamentacją tego handlu; b) współpracy Izby z polskimi sferami gospodarczymi w Gdańsku. Przy omawianiu pierwszej sprawy wiceprezes Izby dr Kasperowicz poruszył zagadnienie, wypływające z organizacji wymiany towarowej pomiędzy Polską a Niemcami i wskazał na konieczność sprawnej organizacji dla należytego funkcjonowania skomplikowanego aparatu, mającego wymianę tę regulować. W szczególności wiceprezes dr Kasperowicz wysunął postulat przeniesienia z Gdyni do Bydgoszczy ekspozytury „Zahanu“, a to z tego względu, że główne ośrodki, położone w okręgu Izby i będące najbardziej zainteresowane w wymianie towarowej z Niemcami położone są w centrum okręgu z dala od Gdyni. Prezydium przychyliło się do wywodów

wiceprezesa dra Kasperowicza i postanowiło poczynić odpowiednie kroki.

W sprawie współpracy Izby z polskimi sferami gospodarczymi na terenie Gdańska, Prezes Izby poinformował Prezydium o powstaniu w Gdańsku „Rady polskich interesantów portu gdańskiego“, w skład której weszło ponad 20 przedsiębiorstw polskich, a która ma za główne zadanie obronę polskiego stanu posiadania w dziedzinie gospodarczej na terenie Gdańska. W wyniku dyskusji nad tą sprawą Prezydium powzięło następującą uchwałę: „Prezydium Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, biorąc pod uwagę, że wysiłki władz centralnych zmierzają obecnie do ujęcia w jedną całość zagadnień portów polskich Gdyni i Gdańska i że konieczne jest wszechstronne i gruntowne naświetlenie wzajemnego stosunku obydwóch wymienionych portów do siebie oraz form i rodzaju ich pracy w odniesieniu do najżywcześniejszych potrzeb naszego handlu zagranicznego, uważa kontakt Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni z polskimi sferami gospodarczymi za potrzebny i upoważnia biuro Izby do poczynienia wszelkich kroków, które mają na celu porozumienie się i współpracę z Radą polskich interesantów portu gdańskiego“.

Na tym samym posiedzeniu Prezydium zatwierdziło projekt regulaminu Sądu Honorowego, który sporządzony został według regulaminu, jaki obowiązywał podczas poprzedniej kadencji Izby.

Posiedzenia sekcji.

a) Sekcja przemysłowa.

W roku sprawozdawczym odbyło się 3 posiedzenia sekcji przemysłowej Izby. Pierwsze konstytucyjne posiedzenie odbyło się w dniu 7 października, dalsze dwa zwyczajne posiedzenia w dniu 23 października i 27 listopada, oba ostatnie posiedzenia odbyły się w Bydgoszczy, jako głównym ośrodku przemysłowym, względnie ośrodku centralnym okręgu izbowego. Podczas posiedzenia konstytucyjnego dokonano wyboru przewodniczącego sekcji w osobie wiceprezesa Izby dra Konrada Kasperowicza i zastępcy przewodniczącego w osobie wiceprezesa Izby inż. Alfreda Dziedziula.

Posiedzenie z dnia 23 października poświęcone zostało całkowicie omówieniu programu prac sekcji i wyjaśnieniu najbardziej

aktualnych postulatów przemysłu w okręgu izbowym, przy czym p. przewodniczący zaznaczył, że dotychczasowa działalność Izby gdyńskiej skoncentrowana była głównie nad opracowywaniem zagadnień morsko-portowych. Ponieważ jednak cały szereg zagadnień, związanych z przemysłem i życiem gospodarczym okręgu Izby wymaga z jej strony wszechstronnego i obiektywnego opracowania i poruszania różnych zagadnień wobec czynników miarodajnych, zadaniem sekcji przemysłowej jest specjalne poświęcenie się opracowywaniu tych zagadnień, co zadość uczyni wymaganiom przemysłu zaplecza. Konieczność szczegółowego opracowania tych zagadnień stała się w chwili wszczęcia działalności sekcji tym bardziej aktualna, że zbiegło się to z przygotowaniem materiałów informacyjnych z sytuacji gospodarczej okręgu izbowego dla międzyministerialnej komisji współpracy z samorządem gospodarczym.

W obszernej dyskusji, jaka na podniesione przez przewodniczącego sekcji tematy się wywiązała, wyłonione zostały tak postulaty natury ogólnej, jak i postulaty specyficzne dla okręgu izbowego.

Do pierwszej kategorii zaliczyć należy: 1) zrównanie warunków pracy w przedsiębiorstwach państwowych i prywatnych pod względem taryf płacy, obciążeń publicznych i t. p.; 2) forsowanie reformy ustawodawstwa podatkowego przez rewizję materialnych postanowień ustawodawstwa podatkowego i reorganizację, zmierzającą ku uproszczeniu wymiaru i pobrań podatków; 3) skomercjalizowanie poczynań państwa, jako kredytodawcy w tym sensie, aby zaniechano popierania finansowego ze strony skarbu państwa przedsiębiorstw, skazanych mimo tego popierania na likwidację, a to ze względu na swe nieprzystosowanie do normalnej pracy; 4) usprawnienia metod subsydionowania i premiowania eksportu w celu zapewnienia większej procentualnie w stosunku do sum, przeznaczonych na te cele, pomocy eksportującym przedsiębiorstwom, aniżeli to ma miejsce dotychczas; 5) zmiana polityki największej państwowej instytucji kredytowej, jaką jest Bank Gospodarstwa Krajowego, w tym kierunku, aby obiekty przemysłowe, które stały się własnością Banku i zostały przy tym unieruchomione, były sprzedawane przemysłowi prywatnemu, zaś sumy, obciążające te obiekty ponad ich wartość, aby były spisywane na straty, to samo odnosi się do polityki skarbu państwa, przy czym koniecznym jest niedopuszczanie do wieloletnich zaległości podatkowych

i wreszcie 6) zmiana polityki Ministerstwa Komunikacji w kierunku handlowego jej nastawienia przez zaniechanie finansowania imprez nierentownych, realizowania natomiast poczynań inwestycyjnych o charakterze pośrednio rentowym, t. zn. takich, których rentowność zależy od ożywienia życia gospodarczego na odnośnych odcinkach i które mogą być rentownymi w dalszym etapie.

Z zagadnień odnoszących się specjalnie do okręgu Izby przedstawiona została trudna sytuacja przemysłu drzewnego na Pomorzu na skutek polityki Lasów Państwowych, będących głównym dostawcą surowca dla tego przemysłu, oraz ogólna sytuacja przemysłu na Pomorzu, nastawionego na częściowy zbyt swej produkcji na terenie W. M. Gdańska przy równoczesnym uprzywilejowaniu Gdańska pod względem przydziału kontyngentów, wreszcie na nienormalne zjawisko znacznego podniesienia się wpływów skarbowych na Pomorzu w ostatnich latach przy jednoczesnej bardzo nieznacznej poprawie w zakresie zatrudnienia i powstawaniu tu zmiany, względnie nawet przy pogorszeniu rentowności przemysłu.

Posiedzenie sekcji przemysłowej z dnia 27 listopada poświęcone było głównie sprawozdaniom z konferencji międzyministerialnej komisji dla współpracy z samorządem gospodarczym, która odbyła się w Gdyni w dniu 8 listopada oraz z prac związanych z przygotowaniem do tej konferencji, jak również z przebiegu posiedzenia Związku Izb Przemysłowo-Handlowych ze współudziałem Wicepremiera Kwiatkowskiego i Ministra Przemysłu i Handlu gen. Góreckiego.

W dyskusji nad tymi sprawozdaniami podniesiono sprawę przestrzegania przy rozpatrywaniu ofert na przetargach warunków ustalonych przy rozpisywaniu przetargu, w szczególności norm Polskiego Komitetu Normalizacyjnego, które w myśl warunków przy przetargach obowiązują przy robotach i dostawach dla wszelkich instytucji publicznych.

Omówiono również sytuację, jaka się wytworzyła w zakresie wymiany towarowej z Niemcami na tle wykonywania zawartej z Niemcami umowy handlowej, przy czym podkreślono ujemne przejawy, zachodzące przy wykonywaniu tej umowy, w szczególności ze względu na skomplikowaną procedurę w zakresie rozrachunków, przydziału kontyngentów wywozowych, przedrożenie importu z Niemiec wskutek stałego kursu marki oraz na brak gwarancji wpływu należności za eksport do Niemiec. Wszystko to

przyczynia się do wydatnego ograniczenia polsko-niemieckich obrotów handlowych.

Usprawnienie procedury wymiany wymaga, by w zapleczu Izby znajdował się Delegat Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego, upoważniony do wystawiania świadectw rozrachunkowych oraz instytucja bankowa, prowadząca czynności bankowe z ramienia Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego. W związku z tym sekcja wypowiedziała się, aby siedziba Delegata wspomnianego T-wa przeniesiona została do Bydgoszczy, aby uprawnioną instytucją bankową był Bank Związku Spółek Zarobkowych.

W końcu tego posiedzenia sekcja wypowiedziała się za projektem utworzenia Związku Przemysłu Budowlanego R. P. oraz nadaniem wymienionemu Związkowi charakteru przymusowego, a to z tego względu, że za utworzeniem ogólnopolskiego Związku przymusowego w przemyśle budowlanym wypowiadają się najpoważniejsze z zainteresowanych zrzeszeń, że sytuacja w przemyśle budowlanym wymaga zastosowania środków zaradczych i wreszcie, że projektowana selekcja osób czynnych w budownictwie oraz kontrola solidnego wywiązywania się z przyjętych zobowiązań, jakie inicjowany Związek zamierzałby prowadzić, może spowodować dodatnie skutki z gospodarczego punktu widzenia.

b) Sekcja żeglugowo-portowa

Sekcja ta odbyła w okresie sprawozdawczym dwa posiedzenia: pierwsze, konstytucyjne, w dniu 30 października, przy czym na przewodniczącego sekcji wybrany został wiceprezes Izby inż. Władysław Rawicz-Szczerbo, a na zastępcę przewodniczącego wiceprezes F. Kollat, drugie zaś w dniu 2 grudnia.

Podczas pierwszego posiedzenia po ukonstytuowaniu się sekcji obszernie omówione zostały postulaty sekcji w zakresie spraw portowo-morskich, jakie miały być sformułowane na konferencji z międzyministerialną komisją współpracy z samorządem gospodarczym w dniu 8 listopada oraz ustalono podział prac nad sformulowaniem tych postulatów pomiędzy Izbą a organizacjami gospodarczymi na terenie portu gdyńskiego. W związku z tym ustalono, że sprawy dotyczące zagadnień żeglugowo-portowych, stanowić będą w celu ich uwypuklenia osobny dział referatów i przedstawione zostaną na plenum komisji po wygłoszeniu refe-

ratów ogólnych o postulatach gospodarczych w okręgu Izby. Ustalono również, że referaty powinny być opracowane w najbardziej skondensowanej formie, przy czym do każdego zagadnienia na wstępie powinna być zgłoszona teza, a dalej nastąpić ma jej uzasadnienie. Nie wyklucza to oczywiście możliwości przedłożenia komisji dodatkowych memoriałów w formie bardziej obszernej.

Po tych wyjaśnieniach sekcja ustaliła, że komisji przedłożone zostaną następujące zagadnienia żeglugowo-portowe:

- a) administracja portu,
- b) sprawy żeglugowe,
- c) sprawy inwestycji portowych,
- d) kolejnictwo w porcie,
- e) sprawy robotnicze w porcie,
- f) sprawy podatkowe,
- g) sprawy celne,
- h) sprawy pocztowo-telegraficzne.

Szczegółowe rozwinięcie tych zagadnień podano na innym miejscu niniejszego sprawozdania (konferencja z międzyministerialną komisją).

Posiedzenie sekcji w dniu 2 grudnia poświęcone było całkowicie omówieniu i zaopiniowaniu projektu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o utworzeniu przedsiębiorstwa „Port handlowy w Gdyni“.

Podczas dyskusji nad tym projektem ustalono, że jego ujemną cechą jest bardzo mały i ograniczony wpływ sfer gospodarczych na administrację portu, również cechą ujemną stanowi, iż projekt przesądza fakt, że port wedle projektu ma być administrowany na zasadach etatystycznych, podczas, gdy udział sfer gospodarczych w Zarządzie Portu byłby bardzo pożądanym, ze względu na konieczność wpływu czynnika fachowego i bezpośrednio zainteresowanego w sposobie administracji portu. Istnieje wprawdzie ciało opiniodawcze w formie Rady Portu, ale kompetencje jej są niejasne i bardzo ograniczone. Cechami dodatnimi projektu jest to, że daje on większą samodzielność kierownictwu administracji portowej i pozwala decydować na miejscu o szeregu spraw, mających znaczenie dla życia gospodarczego w porcie.

W związku z tym stało się koniecznym, aby sfery gospodarcze portu uzgodniły poglądy na autonomizację portu, gdyż dotychczas istnieją dwa projekty, a mianowicie: projekt międzyministerialnej

komisji z roku 1931, oraz projekt, opracowany przez Radę Interessantów Portu w Gdyni.

Aczkolwiek omawiany przez sekcję projekt stanowił postęp w porównaniu z obecnym stanem rzeczy, to jednak zdaniem sekcji był daleki od tego, co rzeczywiście w dziedzinie komercjalizacji portu powinno być przeprowadzone.

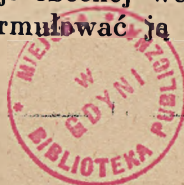
Od autonomizacji portu oczekują wszyscy w pierwszym rzędzie przystosowania jej do wymogów życiowych pracy w porcie. Dlatego też administracja portu powinna być oparta na zasadzie handlowej, czyli, że powinna być elastyczna i jak najbardziej skuteczna przy jak najmniejszym nakładzie środków. Jeżeli zadaniem portu jest akwirować ładunki i przystosowywać port do obsługi pewnych towarów, to zagadnienia te wymagają podejścia handlowego, ażeby zadowolić klientów portu. Aby uchronić administrację portu od niebezpiecznych i kosztownych eksperymentów, należałoby zapewnić czynnikowi fachowemu, czyli sferom gospodarczym, wpływ na kierownictwa administracji portowej.

W wyniku dyskusji sekcja wypowiedziała się za rozpatrzeniem projektu przez organ, wyłoniony z zainteresowanych sfer gospodarczych. Ostateczna opinia o projekcie winna wyjść przez Izbę Przemysłowo-Handlową, co da gwarancję, iż opinia ta jest wypadkową wszystkich sfer zainteresowanych w usprawnieniu administracji portu gdynskiego.

W związku z tym sekcja uchwaliła, iż na posiedzeniu Tymczasowej Rady Portu w dniu 3 grudnia 1935 r. delegat Izby Przemysłowo-Handlowej zgłosi zastrzeżenie zasadnicze co do projektu rządowego, oraz postawi wniosek o wyłonienie specjalnej Komisji dla zaopiniowania projektu i poczynienia w nim poprawek w myśl życzeń sfer gospodarczych portu.

KONFERENCJA MIĘDZYMINISTERIALNEJ KOMISJI WSPÓŁPRACY Z SAMORZĄDEM GOSPODARCZYM.

Konferencja sfer gospodarczych przemysłowo-handlowych, rolniczych i rzemieślniczych z Międzyministerialną Komisją współpracy z samorządem gospodarczym, odbyła się w Gdyni w dniu 8 listopada i dała sposobność tym sferom dokonać przeglądu całokształtu swej sytuacji obecnej we wszystkich przejawach życia gospodarczego, sformułować ją we wnioskach kon-



kretnych i wysunąć szereg postulatów. Ze względu na poważne znaczenie tej konferencji tak w stadium jej przygotowania, jak częściowo i w skutkach odczutyh już w okresie poza sprawozdawczym, wreszcie ze względu na rolę jaką odegrała w organizowaniu jej Izba przytaczamy obszerny materiał, dotyczący tej konferencji.

Sformułowanie wniosków i postulatów zostało ułatwione w ten sposób, że z góry ustalono program zagadnień, jakie miały być wyjaśnione. Główne grupy programu dotyczyły spraw obrotu wewnętrznego, obrotu zagranicznego, spraw komunikacyjnych, podatkowych, socjalnych, zagadnień oddłużeniowych i wreszcie spraw administracyjno-samorządowych. Wyszczególnione części programu stanowiły część ogólną zagadnień, jakie przedstawiono Komisji, dalsze części programu dotyczyły zagadnień specyficznie rolniczych, przemysłowo-handlowych i rzemieślniczych, a dalej spraw natury regionalnej, to znaczy spraw szczególnego znaczenia dla danego okręgu gospodarczego, a jednocześnie stanowiących kompleks zagadnień odróżniający go od innych okręgów.

Na czoło spraw dotyczących obrotu wewnętrznego wysunięte zostało zagadnienie rozpiętości pomiędzy cenami, uzyskiwanymi przez producenta rolnego, a płaconymi przez konsumenta w mieście za podstawowe artykuły spożywcze. Zagadnienie to nabrało szczególnej wagi ze względu na konieczność wzięcia pod uwagę rentowności warsztatów rolnych, zainteresowanych w uzyskiwaniu możliwie wysokich cen za swe produkty, przy jednoczesnej konieczności obrony interesów konsumenta miejskiego. Z uwagi na to, że rozpiętość tych cen, jak skonstatowano na podstawie informacyj tak Izby Rolniczej jak i Izby Przemysłowo-Handlowej, waha się w granicach od 50 do 150, a nawet 200 procent zwłaszcza jeśli chodzi o mięso i pieczywo, ustalono konieczność wspólnego bardzo skrupulatnego zbadania przyczyn tego zjawiska przez zainteresowane sfery rolnicze i rzemieślnicze przy współudziale sfer przemysłowo-handlowych, a to przy zastosowaniu metody przestudowania wszystkich składników kosztów, jakimi obciążone są produkty żywnościowe w fazach przechodzenia ich od producenta do konsumenta. Już teraz można pod tym względem stwierdzić, iż jedną z przyczyn natury zasadniczej o charakterze ogólnym tego zjawiska jest rozproszkowanie handlu na coraz mniejsze warsztaty z powodu przeciążenia różnymi świadczeniami natury fiskalnej i socjalnej większych przedsiębiorstw kupieckich, co spowodowało

ich powolny zanik przy jednoczesnym powstawaniu kupiectwa drobnego, innymi słowy rozwojowi procesu równania w dół. Wynikł z tego już odrazu wniosek, że istnieje paląca konieczność strukturalnej odbudowy handlu w kierunku przywrócenia rentowności większych placówek handlowych przez zastosowanie równomiernych obciążeń podatkowych i socjalnych bez uprzywilejowania placówek drobnych, podkopujących rozwój poważnego handlu.

Drugim zagadnieniem doniosłej wagi wysuniętym w dziedzinie obrotu wewnętrznego było zaopatrzenie przemysłu przetwórczego, rzemiosła i producentów rolnych w podstawowe artykuły surowcowe jak węgiel, żelazo i inne narzędzia pracy. Sfery przemysłowe i handlowe, jak również rolnicze i rzemieślnicze przejawiały pod tym względem całkowitą jednolitość zapatrywania, stwierdzając, że główne trudności pod tym względem leżą w konieczności zaopatrywania się w te surowce od przemysłu skartelizowanego. Niemniej sprawa karteli na konferencji głębiej poruszoną nie została, ponieważ stanowiła ona już przedmiot szczegółowych badań czynników miarodajnych. Stan obecny zaopatrywania w podstawowe surowce sfer rolniczych przedstawia się wręcz katastrofalnie, jeśli się porówna przedwojenną, względnie przedkryzysową relację wartości produktów rolnych z wartością surowców przemysłu skartelizowanego.

Poza tym przemysł okręgu Izby wysunął konieczność zliberalizowania i uproszczenia polityki przywozowej w stosunku do surowców pochodzenia zagranicznego, stanowiących podstawę produkcji wielu zakładów przemysłowych okręgu izbowego, przede wszystkim zaś przemysłu olejarskiego i przetwórczości ziaren kakaowych. Wreszcie drzewny przemysł przetwórczy wysunął trudności, jakie przeżywa w związku z wysokością cen na drzewo, nabywane w lasach państwowych.

Dalszym zagadnieniem wielkiej wagi tak dla handlu, jak i przemysłu w okręgu izbowym było kształtowanie się stosunków wzajemnych pomiędzy nimi, a działalnością spółdzielni, monopoli państwowych i instytucyj publicznych. Co do spółdzielni, to stwierdzona została pewna rozbieżność interesów pomiędzy handlem i przemysłem z jednej strony a rolnictwem z drugiej. O ile to ostatnie przejawia dążność do rozszerzenia działalności spółdzielni, o tyle przemysł a zwłaszcza handel stoi na stanowisku, że w interesie ich leży jedynie rozwój spółdzielni kredytowych oraz

spółdzielni rolniczych o charakterze przetwórczym, natomiast winny być zniesione przywileje spółdzielni handlowych i warunki ich pracy powinny być zrównane z warunkami pracy kupiectwa samodzielnego.

Tej samej natury i to poważne zastrzeżenia ze strony sfer gospodarczych okręgu izbowego wysunięte zostały w stosunku do działalności monopoli państwowych, przedsiębiorstw państwowych i w ogóle przedsiębiorstw, opartych na zasadach etatystycznych. Jednomyślna opinia sfer gospodarczych stwierdziła, że działalność przedsiębiorstw państwowych i instytucyj publicznych na warunkach uprzywilejowanych i nie opartych na zasadach kupieckich oddziałuje zgubnie na egzystencję i rozwój przemysłu i handlu, zwłaszcza w wypadkach, gdy instytucje te nie są pociągane do świadczeń na rzecz Skarbu Państwa, co stwarza dla nich warunki konkurencyjne zupełnie nie do zwalczenia przez przedsiębiorstwa o charakterze prywatnym. W okręgu izbowym szczególnie dotkliwie daje się odczuć konkurencja przedsiębiorstw państwowych w stosunku do przemysłu drzewnego i przemysłu młynarskie, ze względu na działalność tartaków, lasów państwowych oraz Państwowych Zakładów Przemysłowo-Zbożowych.

Dla przemysłu graficznego w okręgu Izby stworzone zostały bardzo ciężkie warunki egzystencji przez powołanie do życia centrali druków w Warszawie przy Polskiej Agencji Telegraficznej, która to centrala uniemożliwiła bezpośredni kontakt pomiędzy warsztatami przemysłu graficznego, a zamawiającymi druki instytucjami państwowymi. Przemysł graficzny w okręgu Izby stanął na stanowisku, że w interesie publicznym należy przydzielać dostawy na druki drogą przetargów publicznych przy uwzględnieniu w pierwszym rzędzie zakładów graficznych miejscowych.

W zakresie dostaw dla instytucyj państwowych i wojska sfery gospodarcze okręgu Izby stanęły na stanowisku, że istotną rzeczą jest cena i jakość towarów, a nie osoba dostawcy. W uregulowaniu tego zagadnienia nastąpić powinna zmiana w kierunku bezstronnego traktowania wszystkich oferentów i odpowiednie usprawnienie przetargów, do czego niezbędnym jest najszybsze wydanie ustawy o przetargach i dostawach dla instytucyj publicznych.

W dziedzinie kredytowej sfery gospodarcze wysunęły postulat uruchomienia kredytów długoterminowych na zasadach hipotecznych oraz obniżenia stopy krótkoterminowego kredytu. Sztywna działalność bankowości polskiej, zdaniem sfer przemysłowo-han-

dłowych powinna być przekształcona na bardziej liberalną nie tylko ze względów gospodarczych, ale także politycznych z uwagi na wzmagające się wpływy na Pomorzu kapitałów obcych w szczególności niemieckich. Powinna być również zliberalizowana działalność Komunalnych Kas Oszczędności, zaś działalność P. K. O. powinna być wykorzystana nie tylko w kierunku gromadzenia kapitałów, lecz również rozprowadzenia ich na potrzeby życia gospodarczego.

Przechodząc do omówienia spraw, związanych z obrotem zagranicznym sfery gospodarcze wysunęły szereg postulatów zasadniczych, które dadzą się sformułować w sposób następujący:

Przy zawieraniu umów handlowych przyciąga się do współpracy także samorząd gospodarczy. Reprezentacja jego w poszczególnych delegacjach jednakże niedostatecznie informuje Izby Przemysłowo-Handlowe o stanie pertraktacji w trakcie zawierania umów handlowych, przez co uniemożliwia w poszczególnych fazach rokowań zgłaszanie przez zainteresowane gałęzie przemysłu aktualnych postulatów.

Jako bolączkę naszych obrotów handlowych z zagranicą należy uznać uruchamianie zbyt wysokich kontyngentów na przywóz artykułów przemysłowych, wyrabianych w kraju w dostatecznej ilości i odpowiedniej jakości, a z drugiej strony ograniczenie przywozu surowców i półfabrykatów, niezbędnych dla produkcji krajowej. Szczególnie w naszym okręgu odczuwa się dotkliwie ograniczenia przywozu skór surowych, ziarn kakaowych, masła kakaowego, ziarn palmowych, kopry, kluczy surowych itd.

O ile chodzi o kwestję wydawania pozwoleń przywozu i udzielania ulg celnych, to obecna procedura załatwiania podań wymaga przyspieszenia. Jest to szczególnie ważne dla naszego przemysłu, który z braku potrzebnych surowców niejednokrotnie jest zmuszony wstrzymać odnośne działy, względnie całą swoją produkcję, albo nie może wykorzystać odpowiedniej koniunktury zakupu.

Pomorze, a szczególnie Gdynia, wymagają specjalnie przychylnego traktowania w zakresie udzielania zezwoleń przywozowych. Gdynia powinna niezależnie od zaspakajania konsumpcji swego okręgu, otrzymywać przydziały, któreby zapewniły jej w zaopatrywaniu okręgu i reszty kraju w towary importowe, przynajmniej ten stopień sprawności, jakim odznacza się port gdański.

Pozwolenia przywozu owoców południowych na zasadach kompensaty towarowej należałoby w interesie zwiększenia ekspor-

tu rolnego udzielać firmom, które w zamian za import towarów zagranicznych wywożą produkty rolnicze.

W celach zwiększenia naszego eksportu w dzisiejszych warunkach ostrej konkurencji na rynkach zagranicznych, nieodzownym jest podejmowanie szybkiej decyzji w odniesieniu do poszczególnych transakcyj. Nie zawsze bowiem zainteresowana firma eksportowa może zwlekać z zawarciem transakcyj eksportowych do chwili załatwienia sprawy przez Radę Polityki Kompensacyjnej. Dlatego też wysunięto propozycję, aby w odniesieniu do pionierskich transakcyj eksportowych decydować mogła specjalna komisja, złożona z reprezentanta zainteresowanej Izby Przemysłowo-Handlowej, delegata Rady Polityki Kompensacyjnej i wyznaczonego urzędnika Wydziału Handlu Zagranicznego Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Na podstawie zbadanej przez Izbę kalkulacji eksportowej określałaby wzmiankowana komisja wysokość pomocy, co już dałoby eksporterowi możliwość finalizowania pertraktacyj eksportowych. Decyzja ta, jako tymczasowa, poddana by została, ze względów formalnych, do zatwierdzenia Rady Polityki Kompensacyjnej.

Jest również koniecznym, aby transakcje eksportowe pionierskie, podjęte przed rozpatrzeniem podania o pomoc finansową, były odpowiednio honorowane ex post. Poza tym z uwagi na zapewnienie ciągłości działalności eksportowej, winna być przyznawana pomoc finansowa zasadniczo na dłuższe okresy czasu.

Poza przewlekłością procedury przy staraniach o pomoc finansową dla eksportu, uskarżają się eksporterzy na duże opóźnienie w wypłacie tej pomocy. Koniecznym tu jest zarówno, aby zainteresowany Urząd Celny w szybkim terminie wydawał deklaracje wywozowe, jako też, aby Związek Izb przyspieszył procedurę wypłaty należnej pomocy.

Eksport szczególnie płodów rolnych mógłby być w pewnym stopniu zwiększony, gdyby branżowe organizacje, eksportujące odnośne produkty, wykorzystywały całkowicie przyznawane przez inne kraje kontyngenty. W tym celu należy koniecznie spowodować ścisłą współpracę zainteresowanych związków branżowych i skoncentrować w jednej instytucji kontrolę nad wykorzystywaniem przyznawanych Polsce kontyngentów. Równocześnie należałoby uzależnić premiowanie eksportu płodów rolnych od pewnego stosunkowego obsługiwanie rynków odbiorczych nie tylko najłatwiejszych, lecz i deficytowych.

Poza tym wywóz krajowych produktów mógłby być zwiększony, gdyby nie ograniczało się wymiany towarowej na zasadach kompensaty prywatnej, oraz, jeżeliby działalność informacyjna naszej służby konsularnej za granicą została usprawniona. Raporty konsularne docierają obecnie do samorządu gospodarczego ze znacznym opóźnieniem. Utrudnia to należyte informowanie zainteresowanych o koniunkturalnych rynkach zbytu, a szczególnie o stopniu wykorzystania przyznanych nam przez poszczególne kraje kontyngentów towarowych i dewizowych.

W dziedzinie zagadnień podatkowych sfery gospodarcze wysunęły postulaty następujące:

Różnorodność podatków oraz dodatków do podatków utrudnia w wielkiej mierze szybką orientację w terminach ich płatności i powoduje potrzebę utrzymywania dużego i kosztownego aparatu biurowego. Brak należytej znajomości tak obszernego u nas obowiązującego ustawodawstwa jest częstokroć przyczyną popadania płatników w zaległości.

Ordynacja podatkowa działa jeszcze za krótko, ażeby wyrobić sobie ostateczny sąd o niej. Dotychczasowe obserwacje pozwalają wnioskować, że wymiar podatku odbywa się bardziej prawidłowo, jak dotychczas i usunięcie czynnika obywatelskiego nie wywołało, zdaje się, skutków ujemnych. Pewne zastrzeżenia budzą Sekcje Komisji Odwoławczej, które z natury rzeczy składają się z małej ilości członków. Członkowie Sekcji częstokroć nie znają stosunków miejscowych płatnika. Wobec tego Sekcje winny przyciągać dla informacji rzeczoznawców, obeznanym ze stosunkami miejscowymi odwołującego się płatnika.

Częstokroć zdarza się, że informacje Urzędów Skarbowych nie są zbierane z należyłą starannością i przez to powodują dużo nieporozumień. Z tych powodów za często odrzuca się księgi handlowe, zastosowując do tych płatników indywidualne wymiary. Powoduje to niechęć do prowadzenia ksiąg, odwołania i zatargi między płatnikiem i władzami skarbowymi. Zdaniem sfer gospodarczych, rewizje ksiąg odbywać się winny pod kątem widzenia większej ufności do płatnika.

Daje się wyczuwać chęć zbyt pochopnego stosowania w praktyce norm obrotowych. Wiadomym jest, że ustalenie norm jest bardzo utrudnione, ze względu na różnorodność przedsiębiorstwa pod względem strukturalnym chociażby tego samego były charakteru.

Władze skarbowe nie zawsze wstrzymują egzekucję płatnikom, których egzystencja gospodarcza jest zachwiana, a odwołanie od wymiaru podatkowego nie zostało jeszcze rozpatrzone. Opłaty egzekucyjne są niesłychanie wygórowane i winny być obniżone o połowę. Szczególnie koszty upomnień winny być obniżone do 50 groszy.

Jest rzeczą wskazaną wydanie Izdom Skarbowym i Urzędowi Skarbowym polecenia, aby przychylnie ustosunkowywały się do podań przedsiębiorstw o pozwolenie na zwiększenie stanu zatrudnienia bez obowiązku uiszczania dopłaty do wyższej kategorii świadectwa przemysłowego, jeżeli odnośne przedsiębiorstwo zamierza zatrudnić dodatkowo bezrobotnych, w celu zmniejszenia bezrobocia. Ma to szczególnie miejsce w przedsiębiorstwach, posiadających IV kategorię przemysłową. Izba Skarbowa w Poznaniu załatwiła kilka dotychczas tego rodzaju podań odmownie.

Dotychczasowa zasada ustalania podatku lokalowego od podstawowego komornego przedwojennego jest niesprawiedliwa. Również stopa podatkowa nie powinna przekraczać 8%.

Niższość konkurencyjną naszych warsztatów pracy potęguje dodatek do państwowego podatku dochodowego, który obowiązuje tylko na ziemiach zachodnich i który wymierza się przy dochodach fundowanych w wysokości 3%, a przy dochodach niefundowanych w wysokości 4 do 5% od dochodu. Z powodu tego podatku osłabiona jest także siła nabywcza urzędników i pracowników umysłowych. Byłoby zatem wskazane, aby pod względem ciężarów dziś po 16-letnim istnieniu niepodległego Państwa Polskiego ziemie zachodnie zostały wreszcie zrównane z resztą Polski. Dodatkowe obciążenie urzędników wspomnianym dodatkiem komunalnym do państwowego podatku dochodowego należałoby zatem przyjąć pod uwagę, przy projektowanym obecnie podwyższeniu podatków od wynagrodzeń urzędników, aby ich płace zrównane zostały z poborami urzędników reszty Polski.

Skomplikowane ustawodawstwo i przepisy wykonawcze są jednym z powodów wielkiej ilości podań i odwołań, jedynego środka obrony płatnika. Częstotliwość wnoszenia podań i stawiania różnych wniosków wpływa w poważnym stopniu na koszty handlowe przedsiębiorstwa.

Spadek obrotów i spadek cen przy wielkiej sztywności świadczeń, obciążający przedsiębiorstwo, pociąga za sobą konieczność znacznej redukcji norm średniej dochodowości. Dotychczasowe

normy winny być dostosowane do zmiany powyższych elementów, a więc w granicach od 20—30%.

Dla Gdyni należałoby obniżyć ustalone na okręg Izby Skarbowej w Grudziądzu stawki ryczałtem o dalsze 20%, ze względu na znacznie wyższe koszty handlowe, spowodowane lokalnymi warunkami (czynsze są wyższe o 400 do 500%, personel jest droższy, tak samo opłaty świadczeń użyteczności publicznej).

Na czoło postulatów sfer gospodarczych w okręgu Izby w zakresie spraw socjalnych wysunięty został postulat przeprowadzenia jak najrychlej gruntownej reformy ubezpieczeń społecznych w ogóle w kierunku zredukowania składek i uproszczenia procedury przy wymiarze i ściąganiu opłat ubezpieczeniowych. Dalej wysunięty został postulat konieczności wprowadzenia ścisłej kontroli, aby ustawy socjalne były respektowane przez wszystkie bez wyjątku warsztaty pracy, gdyż przy istniejącym stanie rzeczy przemysł anonimowy i chałupniczy uchylają się zupełnie od ponoszenia wszelkich ciężarów socjalnych, co stwarza dla warsztatów, pracujących legalnie, bardzo poważną konkurencję. Sfery gospodarcze poza tym domagają się ścisłego przestrzegania przez ubezpieczalnie społeczne rozporządzeń Ministerstwa Opieki Społecznej dotyczących wprowadzenia ulg przy spłacie zaległości składek ubezpieczeniowych. Wskazały również sfery gospodarcze na niernormalne kształtowanie się płac w przedsiębiorstwach państwowych w porównaniu do przedsiębiorstw prywatnych, obecnie bowiem w wielu przedsiębiorstwach państwowych płace są wyższe o 100% niż w przedsiębiorstwach prywatnych. Wreszcie wskazanym zostało na konieczność ujednoczenia warunków pracy w całej Polsce w kierunku ustalenia minimalnych płac dla każdej gałęzi przemysłu, a to ze względu na to, że przemysł w okręgu izbowym płaci za robociznę o wiele wyższe stawki, niż w innych dzielnicach.

Przechodząc do zagadnień oddłużeniowych sfery przemysłowo-handlowe okręgu Izby wskazały na to, że oddłużenie rolnictwa i samorządu terytorialnego przerzuciło cały ciężar finansowy tej akcji na handel i przemysł, które ze swej strony nie mają żadnych możliwości upłynnienia zamrożonych w rolnictwie swych pretensyj.

Logicznie więc rzecz biorąc, trzeba by akcją oddłużeniową objąć również handel i przemysł albo przynajmniej spowodować Bank Akceptacyjny, by przejmował pretensje kupieckie i przemysłowe na równi z pretensjami banków, a dalej zadłużenia kupca

i przemysłowca tak w bankach państwowych jak i w bankach prywatnych skumulować i rozłożyć na szereg lat przy niższej stopie oprocentowania (5 proc. rocznie). Zadłużenia te mają przeważnie charakter pozornie krótkoterminowy weksli, de facto od lat prolongowanych. Taka forma kredytu jest dziś bardzo uciążliwa i kosztowna. Obecnie wszystkie niemal kredyty wekslowe zbiegają się via banki dyskontowe w Banku Polskim, dlatego winien Bank Polski w sprawie odmrożenia tych prolongacyjnych weksli, znaleźć formę spłaty, odpowiadającą dzisiejszym możliwościom płatniczym dłużnika. Ponieważ pośrednictwo banków obciąża te długi 100% dopłatą do stopy Banku Polskiego, należałoby te weksle wycofać z banków pośredniczących. Bank Polski przejąłby te zobowiązania wraz z równoczesnym zabezpieczeniem banków pośredniczących i traktowałby od tej chwili zaległość jako dług bezpośredni przy stopie ulgowej. Dotychczasowa opłata banku pośredniczącego winna iść na amortyzację kapitału.

Na czele zagadnień, wysuniętych przez sfery portowe, była sprawa administracji portu.

Zagadnienie reformy administracji portu, podniesione już przed 4 laty, w niczym nie utraciło na swej aktualności.

Rozwój Gdyni, jako ośrodka handlowego, aczkolwiek czyniący dosyć wolne postępy jak również zmiana charakteru obrotów portowych przyczyniły się do wytworzenia różnorodności czynności handlowych administracji portowej. Z tej racji władze portowe muszą rozstrzygać problemy i zagadnienia o znaczeniu coraz większym, sięgające głębiej życia gospodarczego. System urzędowy pracy administracji portowej staje wobec tego coraz częściej w kolizji z potrzebami życia.

Sytuacja obecna w Gdyni jest pod pewnym względem paradoksalna. Naczelnik Urzędu Celnego, gdyńscy reprezentanci władz kolejowych, Naczelnik Urzędu Skarbowego — mają na swoich odcinkach większe kompetencje i większą swobodę działania, niż Dyrektor Urzędu Morskiego, a więc dyrektor portu. O ile powtarzane przez gdyńskie koła gospodarcze od szeregu lat żądania decentralizacji wszelkich władz na rzecz władz lokalnych w Gdyni dały pozytywne i nieraz znaczne efekty w odniesieniu do władz celnych, kolejowych itd., to w zakresie administracji portu system centralistycznego załatwiania wszelkich spraw utrzymał się prawie że w pełni. Do zatwierdzenia do Ministerstwa Przemysłu i Handlu idą stale rzeczy niewątpliwie o charakterze wyko-

nawczym, gdzie Ministerstwo nic prawie nie ma już do dodania albo ujęcia. Wskutek tego zmiana tej czy innej opłaty portowej, podpisanie tej lub innej umowy dzierżawnej, połączone zawsze jest z procedurą niesłychanie długą, podczas gdy życie wymaga nieraz rozstrzygnięcia odręcznego.

Podobnej decentralizacji domaga się polityka inwestycyjna w porcie. O ile inwestycje podstawowe: nabrzeża, tory kolejowe, pierwsze magazyny i dźwigi — miały charakter inwestycji niewątpliwie potrzebnych, o tyle obecnie każda nowa inwestycja jest ściśle zespolona z bieżącymi potrzebami handlowej eksploatacji portu i nie może być bez większego ryzyka zdecydowana bez zupełnie szczegółowego uzgodnienia jej z tymi, którzy w porcie pracują. Dlatego też także dalsza rozbudowa portu musi być prowadzona nie z Warszawy, a na miejscu.

Wreszcie zmiana rządów centralistycznych na zdecentralizowane konieczna jest również w zakresie gospodarki finansowej w porcie. Powiększenie ilości urzędników na tym lub innym odcinku, zamówienie potrzebnego sprzętu przeładunkowego, uskutecznienie tego lub innego wydatku, którego wymagać będzie konkurencja z innymi portami — nie może czekać na zatwierdzenie z Warszawy.

Gdyńskie koła gospodarcze uważają, że dalszy rozwój portu jest możliwy dopiero po zasadniczym zreformowaniu zasad administracji portowej, przy zachowaniu 3 następujących zasad; 1) przeniesienie zarządu portem z Warszawy do Gdyni; 2) przyłączenie do współadministracji portem gdyńskich kół gospodarczych; 3) zapewnienie portowi gdyńskiemu samodzielności budżetowej i personalnej.

Zważywszy, że powyższa reforma administracji portowej, wymagająca zmian ustawowych, musi potrwać czas jakiś, gdyńskie koła gospodarcze proszą o następującą reformę prowizoryczną: 1) rewizja budżetu Urzędu Morskiego i uznanie zasady jego nie-naruszalności in minus; 2) rozszerzenie kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w zakresie bieżących zagadnień eksploatacyjnych; 3) rozszerzenie kompetencji Tymczasowej Rady Portowej.

Jeśli chodzi o sprawy żeglugowe, to w pierwszym rządzie uzasadniona została w czasie konferencji przez przedstawiciela Związku Armatorów Polskich konieczność rozbudowy polskiej floty handlowej, zarówno w dziedzinie żeglugi regularnej, jak i żeglugi nieregularnej (trampowej), z uwagi na sprzyjający moment

koniunkturalny, oraz ze względu na polski bilans płatniczy, dla którego dopływ dewiz z frachtów morskich stanowi poważną pozycję, jak również i ze względu na rolę, jaką odgrywa żegluga morska w kształtowaniu się naszego handlu zagranicznego oraz rynku pracy.

Polska flota handlowa z wejściem na linię motorowca „Batory“ odgrywa coraz większą rolę w polskim gospodarstwie narodowym, czego dowodem jest fakt, że 27% linii regularnych wychodzących z Gdyni/Gdańska, obsługiwanych jest przez polską banderę. Statystyki wzrostu przewozów, zwłaszcza na liniach regularnych, wykazują dobitnie, że nasza flota handlowa często toruje drogę eksportowi polskiemu.

Obecna sytuacja międzynarodowej żeglugi morskiej sprzyja rozbudowie nowo powstających flot handlowych. Reglamentacja obrotu międzynarodowego i podział transportów morskich stoją ze sobą nieraz w ścisłej łączności, jak na to wskazują najnowsze umowy handlowe, zawierane przez Wielką Brytanię. Przejawiająca się również od paru tygodni tendencja do podwyżki frachtów morskich, oraz wzrastający popyt za tonażem, pozwalają z mniejszym ryzykiem organizować niektóre połączenia regularne i otwierają pewne możliwości dla żeglugi nieregularnej. Rozbudowa obu tych działów naszej floty handlowej winna następować równomiernie. Należy tu mieć na uwadze rozbudowę linii regularnych, albowiem obecny moment, bardzo korzystny dla obsady niektórych szlaków, może się już więcej nie powtórzyć. Rozbudowa ta winna mieć miejsce szczególnie w tych kierunkach, na których zatrudnione są obecnie statki charterowane, albowiem ich wyniki eksploatacyjne dają dostateczną gwarancję dla postawienia analogicznego tonażu polskiego.

Podkreślić należy również z całym naciskiem, że obecny moment koniunkturalny sprzyja w dużym stopniu rozwojowi żeglugi nieregularnej. Dostateczna ilość ładunków masowych, jak np. węgiel, drzewo, zboże itd. pozwala, przy zmniejszonej nieco konkurencji zagranicznej, na racjonalną kalkulację żeglugi trampowej. Dziedzina ta pozostaje szeroko otwartą dla inicjatywy prywatnej. Ładunki masowe są i będą stałym zjawiskiem w naszym handlu zamorskim, wobec czego i przewóz morzem powinien odbywać się pod polską banderą. Rozbudowa i rozwój przedsiębiorstw prywatnych powinny mieć miejsce w ścisłym współdziałaniu z czynnikami rządowymi. Ustawowe ramy dla tego popar-

cia i pomocy stwarza ustawa z dnia 25 listopada 1925 r. o popieraniu polskiej żeglugi morskiej (Dz. Ust. nr 125 poz. 891) pozostająca dotychczas ustawą papierową z uwagi na brak przepisów wykonawczych, zapowiedzianych w jej art. 8. Ustawa ta przewiduje pomoc państwową dla polskich przedsiębiorstw żeglugowych przez:

1. udzielanie taniego kredytu lub gwarancji państwowej na inwestycje, zakup i remont statków,
2. przez częściowy zwrot opłat kanałowych,
3. przez uwolnienie przedsiębiorstw od podatków i opłat państwowych na lat 15.

Zrealizowanie zasad tej ustawy w formie wydania przepisów wykonawczych, mogłoby się wydatnie przyczynić do zwiększenia naszej floty trampowej, która z natury rzeczy może interesować kapitał prywatny. Wpływ zaś tego kapitału i jego stopień zainteresowania mogą ze swej strony oddziaływać w sposób decydujący na rozwój polskiego trampingu.

Koniecznym elementem rozbudowy polskiej marynarki handlowej jest postawienie jej na równi tak pod względem warunków ustawowych, jak i warunków faktycznych, z banderami obcymi.

W tym celu należałoby przyspieszyć prace legislacyjne, by nasze ustawodawstwo morskie ściśle dotrzymywało kroku ustawodawstwu obcym, o ile chodzi o międzynarodowe porozumienia żeglugowe. Chodzi tu w szczególności o wydanie szeregu rozporządzeń wykonawczych do ratyfikowanej już przez Polskę międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, podpisanej w Londynie w r. 1929, jak również i o ratyfikowanie dwóch konwencji brukselskich z roku 1910, dotyczących zderzania się statków na morzu, oraz ratownictwa i pomocy morskiej.

Dalej należałoby zwolnić wszystkie polskie przedsiębiorstwa żeglugowe od podatku i opłat państwowych, na wzór zwolnienia, z którego korzysta Spółka Akcyjna „Żegluga Polska“ na podstawie ustawy z dnia 17 marca 1932 r. o przekształceniu Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga Polska“ na Spółkę Akcyjną. Zwolnienie to winno obejmować nie tylko podatki i opłaty państwowe, lecz również i wszelkie dodatki samorządowe, wymierzone prawie zawsze w wysokości podatków państwowych i obciążające w dużym stopniu pozostałe polskie przedsiębiorstwa żeglugowe. Podstawą dla zwolnienia mogłaby być ustawa z dnia 25 listopada 1925 r. o popieraniu żeglugi morskiej (Dz. Ust. nr 125, poz. 891),

a względami przemawiającymi za wprowadzeniem takiej ulgi dla polskiej marynarki handlowej są argumenty konkurencyjności, albowiem inne bandery korzystają również w szerokiej mierze ze zwolnień podatkowych.

Jako następny warunek o charakterze prawnym niezbędny dla rozwoju polskiej marynarki handlowej, jest zreformowanie ubezpieczenia społecznego w stosunku do personelu zatrudnionego przez polskie przedsiębiorstwa żeglugowe z uwzględnieniem postulatów przedłożonych czynnikom rządowym przez Związek Armatorów Polskich.

Znieść 2%-ową opłatę stemplową, uiszczaną od biletów okrętowych, z wyjątkiem żeglugi przybrzeżnej, na podstawie art. 92 ustawy o opłatach stemplowych. Należy dodać, że w rozporządzeniu wykonawczym Ministra Skarbu do ustawy o ulgach w opłatach stemplowych, od pism, stwierdzających czynności prawne w portach polskiego obszaru celnego (Dz. Ust. poz. 937 z roku 1934), została ta sprawa pominięta, mimo odnośnych starań organizacji gospodarczych.

W zakresie inwestycji portowych sfery gospodarcze portowe wskazały na konieczność kontynuowania prac inwestycyjnych, mających przede wszystkim na celu usprawnienie już istniejącego aparatu portowego, a dalej przystosowanie portu gdyńskiego do wykonania zadań, wynikających z jednej strony z prac jego w zakresie ściągnięcia nowych ładunków tranzytowych a z drugiej w kierunku rozwoju portu, jako ośrodka przemysłowego o charakterze morskim.

Zainteresowane sfery portowe stwierdziły, że akwizycja wielkich ładunków, przechodzących dotąd przez porty obce wzgl. drogą lądową, dobiega końca. Do zdobycia pozostaje jeszcze, w obecnym stadium obrotów handlu zagranicznego Polski około 250 tys. ton wysoko cennej drobnicy, przedstawiającej wartość ogólną około 200 milionów złotych.

Do rzędu inwestycji pilnych należy pogłębienie basenów przy nabrzeżach szwedzkim i holenderskim celem umożliwienia przybijania do tych nabrzeży statków o większym zanurzeniu w związku z tym, że obecnie przewozi się węgiel z Gdyni większymi statkami do krajów dalekich.

Do równie pilnych inwestycji należy budowa 2 magazynów, jednego dla śledzi na nabrzeżu Angielskim, a drugiego dla towarów masowych na nabrzeżu Rumuńskim w wolnej strefie.

W celu wzmoczenia zdolności przepustowej portu gdyńskiego w zakresie ładunków drzewnych koniecznym jest wykończenie placów firmy „Port Drzewny“ wraz z 3 pirsami.

Do inwestycji o większym zakresie, jednak niezbędnym do rozpoczęcia już obecnie należą przedłużenie Mola Pasażerskiego o 300 m² oraz budowa Kanału Przemysłowego o długości 2000 mb. Przygotowanie tego kanału oraz terenów do niego przylegających jest nieodzownym warunkiem dalszego rozwoju przemysłu. Obecnie bowiem nie posiada port w Gdyni w porcie przemysłu, nastawionego na obrót zamorski.

Dla należytego wykorzystania wolnej strefy konieczną jest budowa magazynów drobnicowych na nabrzeżu Rumuńskim o powierzchni ca 20.000 m², zaś dla ściągnięcia do portu gdyńskiego handlu zbożem niezbędnym jest intensywne kontynuowanie budowy elewatora zbożowego.

Praca przeładunkowa w porcie wymaga również nowych inwestycji w dziale dźwigów na nabrzeżach portowych.

Według obliczeń sfer portowych dla należytej obsługi przeładunku towarów w porcie koniecznym jest zainstalowanie na różnych nabrzeżach jeszcze 57 dźwigów i 1 zasobnika samoważącego dla rudy o nośności 200 ton.

Szereg bardzo poważnych postulatów i zastrzeżeń wysunął sferę portowe w stosunku do rozbudowy sieci kolejowej w obrębie portu.

Stwierdziły one mianowicie, że od chwili rozpoczęcia budowy węzła kolejowego Gdyni wskazywano na wadliwość tej budowy. Tory nabrzeży zostały źle rozplanowane, tory stacyjne źle rozłożone. Jako przykład podano rozbudowę dużych poszczególnych grup torów z zupełnym zaniedbaniem rozbudowy torów łącznikowych między grupami i w szczególności torów wyciągowych. Cały szereg podobnych błędów spowodował duże trudności w ruchu wagonowym w obrębie portu, które potęgują się ze względu na dalsze braki torów w porcie. Wprawdzie kolej wykonuje w dalszym ciągu inwestycje, jednakże nie zawsze są one uzgadniane z potrzebami gospodarczymi, powstają stąd łatwo ujemne konsekwencje, których późniejsze usunięcie przedstawia trudności, nieraz niemożliwe do usunięcia.

Jako na inwestycje naglące wskazanym zostało na konieczność rozbudowy dalszych torów odstawczych dla węgla, przeła-

dowywanego na nabrzeżach Szwedzkim, Śląskim i Duńskim oraz na torach t. zw. „Wykopu“, gdzie nie można już obecnie pomieścić nadmiaru wagonów. Zwrócono również uwagę na brak dostatecznej ilości wag kolejowych, zwłaszcza na „Wykopie“.

Dla przeprowadzenia racjonalnej pracy rozrządowej na nabrzeżach, konieczne są urządzenia mechaniczne dla przetaczania, czy to w formie traktorów tankowych, czy to w formie kabestanów i pociągaczek linowych.

W zakresie taryf sfery portowe domagały się wprowadzenia jako generalnej zasady szybkości decyzji, zwłaszcza jeśli chodzi o taryfę tranzytową. Minister Komunikacji winien upoważnić osobę, która w tych sprawach powinna decydować bez porozumienia się z całym szeregiem innych ministerstw, komitetów i komisji i dawać decyzję najpóźniej w ciągu 48 godzin od chwili zapytania, a w nagłych wypadkach nawet w drodze telefonicznej, jak to ma miejsce w Niemczech. Walka z konkurencją, innych kolei tylko na tej drodze może dać wyniki.

Wszystkie opłaty portowe o charakterze fiskalnym, a przede wszystkim opłaty za podstawianie wagonów powinny być zdaniem sfer zainteresowanych, jako taryfowo nieuzasadnione, skasowane. Opłaty za faktycznie wykonane czynności powinny być poddane gruntownej rewizji w kierunku dostosowania ich do opłat, obowiązujących w portach niemieckich. Przede wszystkim obniżone muszą być opłaty za postojowe wagonów oraz opłaty stacyjne. Wysłunięto również szereg postulatów w zakresie wysokości poszczególnych stawek taryfowych.

Ważną dla Gdyni jest również sprawa uzyskania szybkiego połączenia kolejowego ze stolicą. Wszystkie państwa przede wszystkim kładą nacisk na najsprawniejsze i najszybsze połączenie portów z głównymi miastami, co dla licznie przybywającej do portów klienteli jest bardzo ważne.

Ze względu na duże inwestycje, które musiałyby być wyłożone na przyspieszenie pociągów na linii Gdynia — Gdańsk — Warszawa przez Mławę lub Laskowice, wskazane byłoby puszczenie szybkobieżnych pociągów przez Prusy Wschodnie.

W dziedzinie podatkowej portowe sfery gospodarcze wysunęły zastrzeżenia co do zasad i techniki zwalniania przedsiębiorstw portowych od podatku obrotowego. Wskazaniem mianowicie zostało, by komisja dla spraw handlu, powołana przez ministra gen.

Zarzyckiego, w roku 1933 ustaliła zasadę, zasadniczo przez Ministerstwo Skarbu przyjętą, że firmy zwolnione od podatku przemysłowego, będą automatycznie dalej ze zwolnień korzystały po ukończeniu się ich okresu zwolnienia. Wnioski o prolongatę zwolnienia zawczasu przez firmy wniesione, nie są załatwiane do czasu rozpoczęcia się okresu nowego, co n. p. powoduje, że firmy nie wiedzą, czy uwzględniać w swej kalkulacji stawkę podatku obrotowego czy nie.

Również zwolnienia nowe są udzielane drogą procedury bardzo przewlekłej i niejednokrotnie zdarza się, że przedsiębiorstwa o charakterze pionierskim nie otrzymują — wbrew temu, co oczekiwać należało — zwolnienia od podatku obrotowego. W związku z tym sfery portowe wysunęły postulat wydania zarządzenia w odnośnych resortach, by zasada, przyjęta swego czasu w komisji dla spraw handlu, została zastosowana, a mianowicie: aby ulgi udzielane były zasadniczo na czas, przewidziany w ustawie, to znaczy na 10—15 lat i aby udzielenie zezwoleń na czas krótszy traktowane było tylko jako możliwość kontroli ze strony rządu, w razie jeżeli w międzyczasie sytuacja danego przedsiębiorstwa zazna poważnych zmian.

Sfery portowe wysunęły dalej zastrzeżenia co do interpretowania przepisów prawnych i praktyk władz skarbowych. Zasady, stosowane przez lokalne władze skarbowe przy ustalaniu podstaw opodatkowania, wymagają niejednokrotnie zmian, i tak n. p. w międzynarodowych stosunkach żeglugowych istnieje zwyczaj, że np. makler okrętowy płaci załadowcy refakcję, która dochodzi niejednokrotnie do 50% stawki maklerskiej, pobieranej od armatora. W ten sposób stwarza fikcję znacznie większego obrotu od obrotu istniejącego, co powoduje, że stawka podatku obrotowego firm maklerskich dochodzi niejednokrotnie faktycznie do 3%.

Sytuacja tak wytworzona jest tym bardziej uciążliwa, że podatku obrotowego od przedsiębiorstw żeglugowo-portowych nie znają takie kraje jak Anglia, Szwecja, Dania i inne. W tych warunkach wydaje się koniecznym wyłączenie z podstaw opodatkowania podatku obrotowego sum, stanowiących refakcję dla załadowcy, a więc nie stanowiących faktycznie sum obrotów.

Sfery portowe wysunęły dalej postulat, aby przepisy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 VI 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni, obejmowały możliwość zwalniania przez skarb

państwa od podatku dochodowego nie tylko przedsiębiorstw komunikacyjnych i przemysłowych, osiadłych w Gdyni, ale również przedsiębiorstw handlowych (maklerstwo, ekspedycja, magazyny portowe itp.)

Wreszcie sfery portowe wysunęły postulat zwalniania transakcyj kredytowych, zawieranych przez banki, osiadłe w Gdyni, od opłat stemplowych.

Jako postulat ogólny sfery portowe wysunęły konieczność przeniesienia do Gdyni z Grudziądza siedziby władzy skarbowej 2-giej instancji.

Przechodząc do sformułowania swych postulatów w zakresie służby celnej, portowe sfery gospodarcze wskazały na znaczny postęp w organizacji tej służby, jaki stopniowo zachodzi w ostatnich latach. Tym niemniej rozwój obrotów portowych i połączonych z nimi manipulacyj celnych stale wyprzedza odnośnie zarządzenia władz celnych. Pomimo, że szereg uprawnień dyrekcji cel w Poznaniu przelanych zostało na Urząd Celny w Gdyni, wciąż jeszcze daje się konstatować szereg poważnych niedomagań w zakresie spraw personalnych, kontroli fachowej i spraw rachunkowo-kasowych. Istnienie tego stanu rzeczy wskazuje na konieczność stworzenia w Gdyni osobnej Morskiej Dyrekcji Cel, która obejmowałaby swą kompetencją wybrzeże i sąsiednie powiaty, aż do linii kolejowej Piła — Tczew.

Na podstawie dokładnych obliczeń statystycznych sfery portowe udowodniły, że pomimo wzrostu ilości pracowników celnych w rejonie portowym, zatrudnienie ich nie zmalało, a raczej przeciwnie, wzrosło, co oczywiście odbija się na sprawności manipulacyj celnych. Wielkie utrudnienie pracy władz celnych stanowi brak instrukcji morsko-celnej, który to brak wyższe władze celne usiłują wyrównać wydawaniem szeregu okólników, co oczywiście pracę niezmiernie komplikuje. W tych warunkach konieczność wydania takiej instrukcji ogólnej jest sprawą palącą.

Dalsze postulaty portowych sfer gospodarczych dotyczyły wprowadzenia liberalnego ustawodawstwa i liberalnej praktyki karno-skarbowej w zakresie celnym na terenie portu gdyńskiego. Postulaty te m. in. wskazały na konieczność zunifikowania prawa karno-celnego w Gdyni i w Gdańsku, a w wypadkach, gdy to jest niemożliwe, wyeliminowania przepisów celno-karnych z ogólnej ustawy karno-skarbowej i stworzenia przepisów celno-karnych dla

Gdyni. Przepisy te pod względem rygorów powinny odpowiadać liberalizmowi odnośnych przepisów gdańskich. To samo dotyczy liberalnego stosowania w praktyce przepisów celno-karnych.

Portowe sfery gospodarcze wskazały dalej na konieczność zliberalizowania warunków uzyskiwania kredytów celnych w Gdyni, z których obecnie firmy portowe prawie nie korzystają ze względu na wysoki koszt tych kredytów, wymagających albo gwarancji bankowej, albo drogiej i przewlekłej procedury przy udzielaniu gwarancji hipotecznej. W porównaniu z Gdańskiem sfery portowe gdyńskie znajdują się w zakresie kredytów celnych w znacznie gorszym położeniu.

Ostatnim postulatem sfer portowych w dziedzinie celnej było zreorganizowanie techniki interpretowania klauzul na pozwoleniach na przywóz w drodze ustalenia w Gdyni stałego delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu, któryby był upoważniony do definitywnego decydowania w sprawach interpretowania tych klauzul, jak to ma miejsce w Gdańsku.

Również na podstawie szczegółowo opracowanego materiału statystycznego gospodarcze sfery portowe wysunęły szereg postulatów w dziedzinie obsługi pocztowo-telegraficznej w Gdyni. Na podstawie tych danych, wykazujących bardzo poważny wzrost dochodów poczty i telegrafu w Gdyni, w przeciwieństwie do innych większych ośrodków Polski, gdzie dochody te spadły w latach ostatnich, sfery gospodarcze słusznie domagały się rozszerzenia i usprawnienia obsługi, która w wielu wypadkach decyduje o szybkim załatwieniu poważnych transakcyj portowych. Postulaty te dotyczyły stałego powiększania personelu na poczcie i w urzędach telegraficznych i przy telefonach. Co się tyczy tych ostatnich, to poważne zastrzeżenia wywoływały połączenia Gdyni z zagranicą, które odbywa się jeśli chodzi o państwa zachodnio-europejskie przez Warszawę. Dotyczy to w szczególności rozmów z Danią, Holandią, Norwegią i Anglią. Jedynie z Niemcami i ze Szwecją połączenia telefoniczne odbywają się bezpośrednio. Wykazaną została również niedostateczna ilość przewodów do rozmów telefonicznych pomiędzy Gdynią a poważniejszymi ośrodkami Polski.

Obszerny wyżej przytoczony materiał, przedłożony komisji, objął, jak widzimy, najważniejsze zagadnienia, dotyczące działalności sfer portowych.

POSZCZEGÓLNE DZIEDZINY PRAC IZBY.

Tak, jak i w sprawozdaniu za rok poprzedni, w dziale niniejszym omówione zostaną główne prace Izby w poszczególnych dziedzinach i to nie tylko o tyle, o ile stanowiły one przedmiot prac poszczególnych komisji izbowych, lecz również i w tym wypadku, gdy wyłaniały się one z udziału Izby w ich opracowaniu poza organami izbowymi.

Na ogół stwierdzić wypada, iż ze względu na ukonstytuowanie się władz Izby w nowej kadencji dopiero z końcem pierwszego kwartału roku sprawozdawczego oraz ze względu na to, że komisje izbowe mogły się ukonstytuować dopiero w czasie późniejszym, regularność prac ich została znacznie opóźniona.

Z uwagi na ten stan rzeczy w dalszym ciągu niniejszego działu omówione zostaną tylko nieliczne zagadnienia, mające natomiast znaczenie zasadnicze.

Sprawy morskie.

Prace Izby w zakresie spraw morskich ogniskowały się w Komisji Morskiej Izby, referacie morskim biura Izby oraz w szeregu zebrań i konferencji, zwoływanych specjalnie dla rozpatrzenia poszczególnych wyłaniających się zagadnień.

Jeśli chodzi o Komisję Morską, to ukonstytuowanie się jej w nowej kadencji nastąpiło w dniu 18 lipca, przy czym posiedzenie zagał prezes Izby p. Stanisław Tor, podnosząc znaczenie prac komisji, w której ześrodkowywać się powinny prace nad całokształtem polskich zagadnień morskich. Z faktu, że Polska posiada tylko jeden port, którego znaczenie dla gospodarstwa kraju wciąż wzrasta, wynika różnorodność zadań, stojących przed komisją. Potwierdzenie znaczenia Gdyni dla życia gospodarczego Polski znajdujemy w fakcie, że około 40% całego obrotu Polski z zagranicą przechodzi przez port gdyński. W dalszym ciągu swego przemówienia p. prezes Tor podkreślił znaczenie polskiej marynarki handlowej dla rozwoju handlu zamorskiego Polski i wskazał na niedostateczność jej udziału w przewozach towarów importowanych i eksportowanych. Gdy udział własnej bandery państwowej w portach morskich normalnie ocenia się na 25%, to udział bandery polskiej w portach polskiego obszaru celnego sta-

nowi zaledwie 7%, tymczasem ten sam udział Niemiec we własnych portach sięga 57%. W tych warunkach niezbędny jest ze strony Komisji Morskiej wielki wysiłek i inicjatywa.

Na propozycję prezesa Tora wybrano jednogłośnie na przewodniczącego Komisji Morskiej p. radcę Juliana Rummla, a na zastępców wiceprezesa Izby p. F. Kollata i radcę Izby p. L. Byczkowskiego.

Następnie komisja wznowiła swe prace nad zagadnieniem rzeczoznawstwa portowego, przy czym przebieg dotychczasowych prac Izby w tym kierunku zreferował wicedyrektor Izby p. Józef Kawczyński. Stwierdził on, iż prace te są tak dalece posunięte, że można liczyć się z ostatecznym regulowaniem tego zagadnienia już w niedalekiej przyszłości. Nowe przepisy, zgodnie z dotychczasowymi wytycznymi uregulować mają nie tylko zakres i sposób wykonywania czynności przez samych rzeczoznawców, którzy według projektu regulaminu mają nosić nazwę zaprzysiężonych wagowych i mianowanych talimanów, lecz również i sprawę zatrudnienia personelu pomocniczego. Na zakończenie referatu wicedyrektor Kawczyński przedłożył plan prac komisji nad tym zagadnieniem, który został przez komisję zaaprobowany.

Na tym samym posiedzeniu komisja wysłuchała referatu korespondenta Izby dra Tadeusza Bierowskiego na temat „Zagadnienia komunikacji morskiej w związku z sytuacją bilansu handlowego“.

Ponieważ referat ten oświetlił jeden z ważnych składników naszego bilansu handlowego i płatniczego i ponieważ zawarte w nim tezy końcowe zostały przez Komisję Morską przyjęte jako wytyczne dla prac izbowych, uważamy za wskazane poniżej przytoczyć go w całości:

„Prace zapoczątkowane przez sfery gospodarcze Państwa, a w szczególności przez Związek Izb Przemysłowo-Handlowych nad dalszym jeszcze uaktywnieniem naszego bilansu handlowego, doprowadziły m. in. do sformułowania tezy, wysuniętej przez Związek Izb, a streszczającej się w zdaniu, że duże znaczenie dla dodatniego ukształtowania się bilansu handlowego może mieć rozbudowa sieci polskich linii okrętowych i zmniejszenie odpływu dewiz za przewóz morski obcymi liniami okrętowymi. Środkiem działania winno być koncentrowanie masowych ładunków, idących w jednym kierunku oraz zawieranie długoterminowych

kontraktów z liniami okrętowymi w celu zapewnienia im odpowiednio wysokich ilości ładunków.

W sformułowanej w ten sposób tezie Związku Izb podkreślona jest nie tylko rola, jaką odgrywa polska marynarka handlowa, z punktu widzenia bilansu handlowego, lecz również i wpływ, jaki transport morski ma na kształtowanie się bilansu płatniczego. O ile bowiem rozwój floty handlowej toruje lub usprawnia drogi wymiany towarowej — o tyle z drugiej strony eliminuje usługi obce, z natury rzeczy dosyć drogie i zapewnia przyływ wysokocennych nieraz dewiz, które w wypadku posługiwania się obcymi statkami nie tylko do kraju nie przybywają, lecz przeciwnie nawet muszą być za pieniądź krajowy zakupywane.

Wynika więc z powyższego, że uwagi nasze muszą iść w dwóch kierunkach: 1) w kierunku określenia wpływu bezpośredniego, jaki polska flota handlowa może mieć na kształtowanie się bilansu handlowego, 2) w kierunku zbadania jej roli, jako elementu doprowadzającego obce dewizy do kraju.

W zagadnieniu pierwszym podkreślić przede wszystkim należy bardzo nikły tonaż naszej floty handlowej, który dopiero z chwilą rozpoczęcia eksploatacji nowo budowanych motorowców, a mianowicie m/s „Piłsudski“ i m/s „Batory“ przekroczy zaledwie 1 promille w stosunku do ogólnego tonażu światowego.

Nie ulega wątpliwości, że ilość tego tonażu jest niesłychanie niską i nie pozostaje w żadnym stosunku ani z naszym ogólnym handlem zamorskim, ani z wielkością terytorium Państwa Polskiego, ani z ilością mieszkańców. W porównaniu z innymi państwami, pozostajemy na szarym końcu, o ile weźmiemy pod uwagę odnośne zestawienia procentowe. Niemniej jednak, licząc się z tym stanem faktycznym, musimy rozpatrzyć działalność obecnej floty handlowej pod dwoma kątami widzenia, a mianowicie pod kątem widzenia jej udziału w całokształcie naszego transportu morskiego, a więc praktycznie mówiąc w obrotach portów gdyńskiego i gdańskiego — oraz pod kątem widzenia obsługiwanych przez nią połączeń regularnych. Te rozumowania pozwolą nam na wyciągnięcie odpowiednich wniosków co do rozbudowy polskiej marynarki handlowej. Konkluzje nasze będą wychodziły poza tezę Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, domagającą się jedynie rozszerzenia sieci polskich linii regularnych, czyli żeglugi regularnej z pominięciem żeglugi nieregularnej lub t. zw. tram-pów. W dalszych bowiem uwagach będziemy mieli sposobność

wskazać również i na znaczenie trampów dla intensyfikacji naszego handlu zagranicznego.

Udział naszej floty handlowej w obrotach obu portów polskiego obszaru celnego, t. j. Gdyni i Gdańska, które będziemy określali mianem portów własnych — nie mógł przekroczyć pewnego nikłego odsetku, a to nie tylko z uwagi na małą ilość tonażu, lecz również i ze względu na duży stały rozwój obrotów towar. w tych portach, z którym to wzrostem nie idzie w parę rozwój naszej marynarki handlowej. Dlatego też widzimy, że stosunek ten, który dopiero w roku 1930 przekroczył 6,2% i osiągnął w r. 1932 najwyższą dotąd cyfrę, albowiem 9,3% ogólnych obrotów Gdyni i Gdańska, cofnął się w r. 1933, tak samo jak i w r. 1934, oscylując w obu tych latach około 7%. Wynika więc z powyższego, że od szeregu już lat, przeszło 90% obrotów w portach własnych obsługiwane są przez obcych armatorów i że wpływy za transport morski w $\frac{9}{10}$ przeszło częściach przechodzą do rąk obcych.

Już samo to porównanie jest argumentem o wybitnej treści i ciężarze gatunkowym, a to tym bardziej, że udział bandery narodowej w obrocie portów własnych w innych krajach wyraża się minimalnie w 25% i dochodzi nawet do 65—70%. Np. bandera niemiecka obsługiwała porty niemieckie w r. 1929 w 53,2%, a w r. 1934 udział jej osiągnął już cyfrę 57,4%.

O wiele lepiej natomiast przedstawia się ten stosunek, biorąc pod uwagę udział naszej floty handlowej w obsłudze połączeń regularnych Gdyni i Gdańska z zamorską zagranicą. Na dniu 1 lipca rb. port gdyński posiadał 44 linii regularnych, a port gdański o 10 mniej, tj. 34. Polskie przedsiębiorstwa żeglugowe obsługują z portu gdyńskiego następujące linie regularne: 1) do Antwerpii i Rotterdamu, 2) do Tallinna i Helsingforsu, 3) do Sztokholmu i portów południowo-szwedzkich, 4) do Hamburga, 5) do portów lewentyńskich (linia w stadium organizacji), 6) do Londynu, 7) do Hull, 8) do Le Havre, 9) do New Yorku i Halifaxu. Jak więc widzimy, obsługuje polska bandera, o ile chodzi o połączenia regularne portu gdyńskiego, przeszło 20% tych połączeń. Ponieważ powyższe linie regularne włączają również, z wyjątkiem linii do New Yorku i Halifaxu, port gdański — wynika z tego, że bandera polska obsługuje w Gdańsku 8 linii regularnych na ogólną ilość 34, czyli że procent jej obsługi sięga 38% w porcie gdańskim. Ogółem zatem nasza marynarka handlowa obsługuje 29% połączeń regularnych obu własnych portów.

Fakt ten posiada swoją wielką doniosłość, albowiem głównie na liniach regularnych skupiają się wysokocenne przewozy, odgrywające dużą rolę nie tylko z punktu widzenia wartości naszego handlu zagranicznego, lecz również i kierunku jego orientacji. Również wpływy frachtowe za te przewozy są znacznie wyższe, niż za ładunki masowe, ekspediowane za pomocą statków żeglugi nieregularnej, czyli trampów. Objaw ten jest zatem bardzo dodatni i pozwala na wyciągnięcie szeregu wniosków, o ile chodzi o rozwój sieci regularnych, będący, jak to wynika już z samego postulatu Związku Izb, jedną z naczelných przesłanek aktywizacji naszego bilansu handlowego.

Pierwszą konkluzją, która się tu nasuwa, jest konkluzja cyfrowa. Jeżeli obecnie, przy tak nikłym tonażu naszej floty handlowej, obsługujemy 29% regularnych połączeń własnych portów, to niewątpliwie przy nieco większym niż trzykrotnym wzroście tej floty, moglibyśmy ogarnąć wszystkie połączenia regularne obu własnych portów. Wystarczyło by zatem powiększyć naszą flotę handlową przez wybudowanie wzgl. nabycie jednostek dostosowanych do odpowiednich linii regularnych, by zapewnić sobie tak znakomity wpływ na obsługę tych linii, a co za tym idzie kontrolować we własnym transporcie wysokocenny eksport i import. Powyższa konkluzja cyfrowa jednak nie ma widoków tak łatwej realizacji, a to głównie z uwagi na silny kryzys żeglugowy i łączącą się z nim nadmierną podaż tonażu. W tej sytuacji niezmiernie utrudnione jest, jeżeli już wręcz niewykluźzone, konkurować z istniejącą linią regularną, częstokroć bardzo zasobną pod względem materialnym, lub mającą oparcie o silnego armatora zagranicznego. Dlatego też tym bardziej na podkreślenie zasługuje dotychczasowa rozbudowa polskiej sieci linii regularnych, a sam ten fakt pozwala na pewien optymizm w odniesieniu do rozwijania tych możliwości w przyszłości.

Analizując tę możliwość, dostrzegamy przede wszystkim w dotychczasowej strukturze polskich linii regularnych pewną równowagę w połączeniach daleko- i bliskomorskich. Wynika więc z tego, że nasze przedsiębiorstwa żeglugowe nie zapoznają ani znaczenia, ani możliwości realizacji bądź to linii dalekobieżnych, bądź to połączeń dowozowych i rozwozowych. Wśród 9 linii polskich (zaznaczyć przy tym należy, że istnieje również linia 10-ta z portu rumuńskiego Constanca do Haiffy i Jaffy, której jednak nie wciągnęliśmy w orbitę niniejszych zainteresowań z uwagi na to, że nie

obsługuje obrotów ani portu gdyńskiego, ani gdańskiego), posiadają dwie linie wybitnie charakter dalekobieżny (linie lewantyńska i amerykańska), dwie linie (do Londynu i Hullu) noszą charakter średniobieżnych, a pięć pozostałych są liniami dowozowymi wzgl. rozwozowymi. Dla orientacji trzeba podkreślić, że pod liniami daleko- wzgl. średniobieżnymi rozumiemy nie podział z uwagi na dystans rejsów, lecz kryterium mające na celu uzmysłowić, że linie te są połączeniami do t. zw. punktów końcowych, a więc portów, do których ostatecznie dociera towar eksportowany wzgl. z których przybywają artykuły importowe, z nieznacznym jedynie udziałem t. zw. ładunków tranzytowych wzgl. przeładowniczych, dających w bardzo wielkim procencie zatrudnienie liniom dowozowo-rozwozowym.

Jeżeli więc mimo kryzysu żeglugowego można myśleć realnie o dalszej rozbudowie linii regularnych, to można sobie jedynie życzyć, by ta szczęśliwa równowaga sił, która przejawiała się w dotychczasowej ewolucji pomiędzy liniami końcowymi a dowozowo-rozwozowymi była utrzymana w dalszym ciągu — niewątpliwie bowiem zarówno w jednej, jak i drugiej dziedzinie jest dużo możliwości transportowych dla obsługi naszego handlu zagranicznego.

W rozbudowie linii daleko- wzgl. średniobieżnych, czyli jak je wyżej nazwaliśmy, końcowych możnaby wychodzić z praktycznych założeń tezy wysuniętej przez Związek Izb, zalecającej koncentrowanie jednokierunkowych masowych transportów, a to celem zapewnienia danej polskiej linii żeglugowej odpowiednio wysokiej ilości ładunków. Związek Izb zaleca przy tej sposobności zawieranie długoterminowych kontraktów, o których będzie mowa jeszcze w dalszym ciągu tych uwag.

Niestety skutkiem ustawicznej fluktuacji przepisów reglamentacyjnych, wywozowo-przywozowych, a w szczególności dewizowych, nie można badać kwestii tych połączeń jedynie na podstawie roczników handlu zagranicznego Polski i bieżących informacyj o kształtowaniu się naszych obrotów towarowych z zagranicą. Nie znaczy to jednak, ażeby danych studiów rynkowych w zupełności poniechać. Wprost przeciwnie, prace te idą swym nieprzerwanym ciągiem, a wynikiem ich jest nie tylko ostatnio zadecydowana linia lewantyńska, lecz również i dalsze plany w tej dziedzinie. Jest rzeczą naturalną, że zarówno nasze ambicje jako też i życzenia czynników gospodarczych widziały by chętnie duże przyspieszenie tych prac — nie zapominajmy jednak wyżej

nakreślonych trudności reglamentacyjnych i zasadniczych przeszkód wejścia na szlaki dotychczas już obsługiwane przez armatorów obcych.

Zagadnienie koncentrowania ładunków masowych jest zagadnieniem par excellence eksportowym i zależnym od koniunktury wywozowej do danego kraju. Niemniej jednak problem ten jest również zagadnieniem organizacyjno-przewozowym, a to w szczególności przy t. zw. eksporcie szlachetnym, odbywającym się za pomocą dużej liczby producentów krajowych. W tym ostatnim wypadku chodzi zatem o skupianie transportów z danego środowiska krajowego i o regularne kierowanie tych transportów do portów polskiego obszaru celnego. Zagadnieniu temu poświęcono w ostatnich czasach dużo uwagi. Niewątpliwie wysuwa się ono w dzisiejszej dobie na czoło zagadnień organizacyjnych naszego handlu zamorskiego. W dziedzinie importowej znalazło ono swe rozwiązanie przynajmniej pod względem zasady — natomiast w dziedzinie eksportu będzie się musiało znaleźć pod opieką zrzeszeń gospodarczych, lub takich instytucyj, jak Państwowy Instytut Eksportowy, o ile inicjatywa prywatna, wzgl. porozumienie eksportatorów we wnętrzu kraju nie potrafi stworzyć zadowalającej organizacji. Problem ten dyskutowany jest obecnie pod nazwą zagadnienia wagonów zbiorowych, a ponieważ stanowi dużą całość techniczną dla samego siebie — ograniczamy się jedynie do jego wymienienia.

W rozbudowie połączeń dowozowo-rozwozowych kwestia tonażu, pod względem studiów nad doborem typu statku, najbardziej przydatnego dla obsługi danej linii, nie odgrywa tak dużej roli, jak w dziedzinie połączeń dalekobieżnych. Dlatego też z tego punktu widzenia studia nad tymi liniami są o wiele łatwiejsze. Z drugiej jednak strony znaczną rolę odgrywają tu zjawiska koniunkturalne, oraz trudności reglamentacyjne. Przykładem tego może być otwarcie linii regularnej, obsługiwanej w r. 1930 przez „Żeglugę Polską“ do Rygi i konieczność jej zwinięcia po powstaniu przeszkód strukturalnych w towarowej wymianie polsko-łotewskiej. Niemniej jednak tonaż zatrudniany na linii dowozowo-rozwozowej może być z powodzeniem przerzucony na inny szlak, nie powodując tym samym straty wzgl. niemożliwości eksploatacji danego typu statku dla armatora.

Jest rzeczą samo przez się zrozumiałą, że poza powyższymi uwagami będą cennymi drogowskazami dla powiększenia polskich

linij regularnych takie wskazówki, jak intensywność wymiany towarowej w stosunku do danego kraju, wartość towarów, a co za tym idzie i koszt transportu morskiego na danym szlaku, sezonowe nasilenie transportów i zamierzenia polityki kontyngentowej.

Kwestia ta jest tym bardziej ważna, ile że w ostatnio zawieranych traktatach handlowych dostrzegamy coraz wyraźniejszą tendencję nie tylko w kierunku równoważenia obopólnego importu i eksportu pomiędzy stronami kontraktującymi, lecz również i odpowiedni podział transportu morskiego. Ze strony przy tym państw, posiadających nadmiar tonażu, tendencja ta idzie w kierunku zagwarantowania istniejących połączeń na przyszłość i uchronienia się w ten sposób od konkurencji bandery drugiego kontrahenta.

Wprawdzie od roku już przeszło ustawicznie porusza się zarówno na łamach publicystycznych, jako też i w inicjatywie pewnych międzynarodowych organizacyj, jak np. „The Baltic and International Maritime Conference“ w Kopenhadze oraz International Shipping Conference w Londynie potrzebę i konieczność międzynarodowego tonażu okrętowego do kurczących się obrotów międzynarodowego porozumienia w materii dostosowania tonażu okrętowego do kurczących się obrotów handlu światowego — jednakże pewne oznaki coraz bardziej wskazują, iż porozumienie takie będzie dość trudne do osiągnięcia. W międzyczasie państwa morskie nie tylko coraz bardziej wstępują na drogę udzielania dużych subwencji żeglugowych (ostatnio Holandia i Anglia), lecz i skłaniają się również do stosowania czegoś w rodzaju aktu nawigacyjnego Cromwella z r. 1651, zastrzegającego wyłączność przewozów, a w szczególności importu dla bandery danego kraju. W tej sytuacji jesteśmy w położeniu, które możnaby nazwać z jednej strony łatwym, a z drugiej strony trudnym. Łatwym o tyle, ile że nie posiadamy dotychczas nadmiaru własnej floty handlowej — trudnym zaś z uwagi na nikły nasz import, oraz na żywotną potrzebę utrzymywania aktywności naszego bilansu handlowego, które to czynniki utrudniają w wysokim stopniu wysuwanie problemów żeglugowych na pierwszy plan w porozumieniach międzynarodowych.

Kwestia ta ma również duże znaczenie z punktu widzenia popierania polskiej żeglugi nieregularnej, czyli t. zw. trampingu. Na wstępie zaznaczyliśmy już, że w tej dziedzinie wyjdziemy poza ramy tezy Związku Izb, traktującej zasadniczo o żegludze regular-

nej. Czynimy to głównie z uwagi na tradycję, jaką odegrały tramy w rozwoju polskiej marynarki handlowej. Badały one nowe szlaki i przygotowywały teren pod przyszłe linie regularne. Nie ulega wątpliwości, że potrafią spełniać to zadanie w dalszym ciągu. Dużo się wprawdzie mówi obecnie o wszechświatowym kryzysie trampingu — kryzys ten jednak ma raczej podłoże strukturalne, niż organiczne. Tramping nie kończy się jako jedna z form transportu morskiego, a przechodzi jedynie duże przeobrażenia z punktu widzenia jego przystosowania do powojennych przewozów morskich. Dotychczasowy typ uniwersalnego statku, przeznaczonego do transportów wszelakiego rodzaju — ustępuje miejsca statkowi specjalnemu dostosowanemu do przewozów tego lub innego rodzaju towarów. Dlatego też nie należy się obawiać, że z chwilą zmodernizowania naszego trampingu, t. j. zastąpienia obecnych starych i drogich w eksploatacji statków, jednostkami nowymi, zbudowanymi pod kątem widzenia przewozów zasadniczych artykułów, które Polska eksportuje, jak np. drzewo, węgiel, zboże, nafta itp. — tramy nasze będą w dalszym ciągu spełniały swą dawną rolę.

Osobnego omówienia wymaga, jak to już wyżej zaznaczyliśmy, kwestia zawierania długoterminowych umów, zalecanych przez Związek. Z czysto kupieckiego punktu widzenia uznać należy tę formę za mogącą rodzić pewne niebezpieczeństwo dla kalkulacji eksportowej. Sama myśl jednak, wzorowana zresztą na ostatnich posunięciach narodowego gospodarstwa niemieckiego, jest celową i pożyteczną dla rozwoju marynarki handlowej.

Przechodzimy obecnie do drugiego zasadniczego zagadnienia, a mianowicie badania roli polskiej marynarki handlowej jako instrumentu, doprowadzającego obce dewizy do kraju.

Nie ulega wątpliwości, że również i tutaj mały stosunkowo obecny tonaż polskiej floty handlowej nie pozwala na uwypuklenie tego wpływu w takich rozmiarach, jak to się dzieje w innych krajach. Przyływ dewiz zagranicznych wyraża się pod obcymi banderami w setkach milionów złotych, a znaczenie tego źródła ujawnia się w szczególności w tych krajach, w których istnieją przepisy reglamentacyjno-dewizowe. Pouczającym pod tym względem przykładem są Niemcy, które wprowadziły cały aparat techniczny i rozliczeniowy dla wpływów dewizowych, uzyskiwanych przez niemiecką flotę handlową i potrafiły aparat ten wykorzystać,

bądź to dla pomocy swojego przemysłu, bądź to celem popierania własnej bandery.

W naszych warunkach cyfry tych wpływów są dosyć skromne. Niemniej jednak cyfry relatywne, a więc przyływ dewiz obliczony w stosunku do jednostki tonażu brutto, świadczą bardzo korzystnie o roli, jaką spełnia w tej dziedzinie polska marynarka handlowa.

Jeżeli w tych rozważaniach powrócimy do stwierdzenia początkowego, iż polska marynarka handlowa uczestniczy jedynie w około 7% obrotach portów własnych, to możemy przyjąć hipotezę, iż rok rocznie wywozimy za około 75 milionów złotych dewiz.

Reasumując powyższe uwagi, skonkretyzować można następujące tezy, dotyczące komunikacji morskiej z punktu widzenia obecnej sytuacji bilansu handlowego:

1) Ponieważ bilans handlowy odgrywa przeważającą rolę w polskim bilansie płatniczym — pozostają wpływy z frachtów morskich jedną z tych nielicznych pozycji bilansu płatniczego, którą można wydatnie zwiększyć, a to tym bardziej, że relatywne wpływy dewizowe obliczone na jednostkę tonażową należą pod banderą polską do rzędu najwyższych w porównaniu z innymi krajami.

2) Dotychczasowe wyniki polskiej floty handlowej stwierdzają jej dodatnią rolę w utrzymaniu wzgl. powiększaniu eksportu na rynkach zamorskich.

3) Mimo obecnych trudności koniunkturalnych i kryzysowych istnieją możliwości rozbudowy sieci polskich linii regularnych.

4) Rozbudowa ta powinna iść, tak jak dotychczas, drogą równomiernej rozbudowy połączeń bezpośrednich, oraz połączeń dowozowo-rozwozowych.

5) Zwiększenie sieci połączeń dowozowo-rozwozowych może nastąpić również drogą stworzenia polskiej flotyli statków motorowo-żaglowych, pracującej w porozumieniu z dotychczasowymi polskimi przedsiębiorstwami żegludowymi.

6) Poza żeglugą regularną należy dążyć do rozbudowy żeglugi nieregularnej, a to drogą modernizacji tonażu, oraz stworzenia odpowiednich warunków, celem zainteresowania inicjatywy prywatnej rozwojem tej żeglugi, oraz zapewnienia jej stałego dopływu ładunków masowych.

7) Celem zorganizowania jednokierunkowych ładunków masowych winny Izby Przemysłowo-Handlowe patronować porozumieniu ekspedytorów swojego okręgu i nadzorować działalność powstałych w tym celu zrzeszeń.

Wyszczególnione tezy przyjęte zostały przez Komisję, jako wytyczne do dalszych prac.

Zagadnienie t. zw. rzeczoznawstwa portowego w odniesieniu do ustalania miary, wagi i ilości towarów stanowiło przedmiot szczegółowej debaty i odczytania punkt po punkcie odnośnych przepisów na posiedzeniu Komisji Morskiej w dniu 14 sierpnia. Przyjęte podczas tego posiedzenia podstawy przepisów wprowadzały przede wszystkim zasadniczy podział funkcji ważenia i liczenia towarów, jak to jest przyjęte w innych portach zagranicznych o ustalonej tradycji. O ile pierwsza z tych funkcji dla nabrania siły dowodu wymaga czynności zaprzysiężonych wagowych, o tyle druga takiego zaprzysiężenia nie wymaga. Poza tym dla nadania czynności ważenia towarów w porcie większego znaczenia, przepisy przewidywały zaprzysiężenie również i pomocników wagowych, którymi w zakresie techniki ważenia pod swym nadzorem wagowi będą się wyręczać. W stosunku do pomocników talimanów Izba, według przepisów ma wprowadzić rejestrację. W dalszym ciągu przepisy szczegółowo i dokładnie ustaliły również sam sposób wykonywania czynności przez wagowych i talimanów, wykluczając m. in. możliwość wystawiania przez wagowych specjalnych zaświadczeń co do jakości towarów. Przepisy te przewidywały również wzmoczenie kontroli Izby nad wykonywaniem przez wspomniane osoby swych czynności.

Wyżej przytoczone przepisy nie zostały jeszcze z końcem roku wprowadzone w życie.

Sprawa arbitrażu bawełny w Gdyni.

Gdy z końcem roku 1934 wydawać się mogło, że sprawa utworzenia arbitrażu w Gdyni wchodzi już w stadium realizacji, niespodziewanie powstały trudności na terenie Łodzi, idące tak daleko jak kwestionowanie, zdawałoby się już załatwionej ostatecznie i nie wzbudzającej wątpliwości sprawy miejsca, gdzie instytucja arbitrażowa ma powstać.

Sprawa ta stanowiła przedmiot długotrwałej dyskusji zarówno w łonie Komisji Technicznej, która opracowywała od-

nośny regulamin, jak i Komitetu Organizacyjnego Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną. Ścierały się bowiem dwa poglądy, z których jeden zmierzał do stworzenia arbitrażu w Łodzi, inny zaś przemawiał za koniecznością stworzenia placówki tej w Gdyni.

W rezultacie Komitet Organizacyjny przychylił się do poglądu drugiego, wychodząc z następujących założeń:

1) Wszystkie instytucje arbitrażowe dla bawełny znajdują się w portach, to znaczy, w miejscach, przez które bawełna przechodzi oraz, w których jest składowana. Arbitraż obsługuje nie tylko przemysł, ale także i handel, który może egzystować tam, gdzie jest składowana bawełna, a więc w portach. Bawełna, którą przysyłają kraje zamorskie na konsygnację, bywa zwykle po nadejściu przeglądana i zestawiane są z niej partie. Eksperci, zatrudnieni przy arbitrażu, przyjmują również udział w tej pracy. Obecność instytucji arbitrażowej w porcie zachęca do przysyłania konsygnacji, co jest w interesie przemysłu, handlu oraz całego kraju, ponieważ w ten sposób uniezależniamy się od innych portów bawełnianych europejskich, jak naprz. Bremy, Hamburga itp.

2) Jedyny wyjątek istnienia arbitrażu bawełnianego nie w porcie jest we Włoszech, gdzie Instytut Arbitrażowy ma za siedzibę Mediolan. Włochy mają trzy porty, przez które otrzymują bawełnę: Tryjest, Wenecję oraz Genuę, arbitrują zaś bawełnę w Mediolanie t. j. w mieście, do którego odległość od tych trzech portów jest mniej więcej równa. Arbitraż ten jest jednak droższy od innych.

3) Polska musi się liczyć z możliwością obsługi w przyszłości przez Gdynię również rynków sąsiednich (Czechosłowacja, kraje bałtyckie, kraje skandynawskie, Węgry, Rumunia), wobec czego zainstalowanie instytucji arbitrażowej w Gdyni należy uważać za bardziej wskazane.

4) Stworzenie instytucji arbitrażowej w Łodzi połączone byłoby z większymi opłatami, na które złożyłyby się między innymi koszty przesyłki prób, oraz koszty utrzymania ekspertów. Ta okoliczność wpływa na zwiększenie kosztu arbitrażu mediolańskiego.

5) Siły fachowe (kiperzy, klasyfikatorzy), utrzymywane przez wyspecjalizowane w transporcie bawełny gdyńskie firmy ekspedycyjne, nie byłyby należycie wykorzystane w razie stwo-

rzenia arbitrażu w Łodzi. O ile powstanie arbitraż w Gdyni, gdyńskie firmy ekspedycyjne będą mogły zaangażować lepszych klasyfikatorów, ponieważ tacy klasyfikatorzy oprócz swej pensji w firmach ekspedycyjnych, będą zarabiać przy arbitrażu jako arbitratorzy.

6) Utrzymywanie zawodowych klasyfikatorów-arbitratorów w Łodzi byłoby bardzo kosztowne, bo musiałoby ich utrzymywać Zrzeszenie Producentów Przędzy Bawełnianej. Zastąpienie zawodowych klasyfikatorów fachowymi siłami Łodzi wydaje się niemożliwością wobec zasadniczej różnicy, jaka zachodzi pomiędzy zawodowymi klasyfikatorami, pełniącymi funkcje arbitratorów i opierającymi się na wieloletnich i wszechstronnych doświadczeniach innych giełd, a fachowcami, jakimi dysponuje Łódź (np. kierownicy przędzalń). Odróżniać bowiem należy czynność klasyfikowania bawełny pod kątem widzenia jej wartości handlowej od orzekania jej wydajności pod kątem widzenia przeróbki w tym lub innym przedsiębiorstwie przemysłowym. Jest również wątpliwym, czy dostawcy bawełny wyraziliby swą zgodę na arbitraż dokonywany nie przez zawodowych klasyfikatorów, mających łączność ze światowymi rynkami bawełny.

7) Należy również sobie uprzytomnić, że siły fachowe łódzkie, które mogłyby przyjmować udział w arbitrażu, a więc: kierownicy przędzalń, są ludźmi bardzo zajętymi i nie mają czasu na codzienne arbitrowanie cudzej bawełny.

8) Przy organizacji Instytutu Arbitrażowego, w którym arbitratorami w pierwszych latach będą cudzoziemcy, należy wziąć pod uwagę stworzenie takich okoliczności, ażeby móc wyszkolić Polaków, którzyby z czasem mogli dokonywać arbitrażu. Najodpowiedniejszymi warunkami dla tych, którzy będą chcieli zapoznać się z bawełną, jest port bawełniany. Będąc przy wyładunku bawełny, manipulowaniu bawełną, zestawieniu partii, oraz współpracując z klasyfikatorami bawełnianymi w firmach ekspedycyjnych, którzy to klasyfikatorzy będą zarazem arbitratorami, mogą ci ludzie najwięcej się nauczyć. Praktykując zaś w Instytucie Arbitrażowym, mającym swe pomieszczenie w Łodzi, praktykanci bawełniani widzieliby tylko próbki, a nie bawełnę, i nabrałoby wiadomości bardziej teoretycznych niż praktycznych.

Należy mieć wreszcie na uwadze, że zlecenia na dokonanie arbitrażu dawane są nie tylko ze strony odbiorców t. zn. prze-

działników, lecz w znacznie większych ilościach przez firmy handlujące bawełną. Na ich to zlecenie dokonywany jest arbitraż raz przy przyjmowaniu bawełny od załadowców w porcie po jej przybyciu, a drugi raz w chwili sprzedaży i oddawania tego surowca przędzalnikom. Otóż jeśli ten stan weźmie się w rachubę, to się okaże, że interesy firm handlujących bawełną, mających z reguły siedzibę w porcie, wymagają, aby instytucja arbitrażowa była właśnie w porcie, a nie gdzie indziej. Są to twierdzenia, oparte na danych statystycznych i przeto nie podlegające kwestii.

Argumenty powyższe w końcu roku sprawozdawczego ostatecznie zwyciężyły i organizacja arbitrażu posuwać się zaczęła ku końcowemu stadium.

Sprawa arbitrażu skór surowych.

Sprawa ta była przedmiotem obrad specjalnej konferencji w dniu 12 marca roku sprawozdawczego. Przedstawia się ona w ogólnych zarysach w sposób następujący:

Z chwilą, gdy stworzenie arbitrażu dla bawełny weszło już w stadium końcowe realizacji, następną dziedziną, którą powinny się zająć sfery gospodarcze przy ewentualnym poparciu rządu czy też kapitałów prywatnych — jest pośrednictwo, import i handel skórami surowymi. Artykuł ten zarówno pod względem tonażu jak i wartości zajmuje dosyć poważną pozycję w ogólnym obrocie towarowym Gdyni i wykazuje stały wzrost, co najlepiej zilustruje kilka cyfr.

Przywieziono skór surowych do Polski (w tonach).

Rok	przez Gdańsk	przez Gdynię
1929	3.515	—
1930	5.897	104
1931	4.187	249
1932	3.201	8.641
1933	1.608	16.638
1934	748	30.782
1935	126	30.077

Do niedawna jeszcze cały nasz import skór surowych szedł przez obce porty Hamburg, Rotterdam i Antwerpię nieznaczne zaś ilości przez Gdańsk. Port gdyński, posiada bardzo dogodne

warunki wyładowania, magazynowania i manipulowania tym towarem. Z tabelki, podanej wyżej widać, że do r. 1929 włącznie Gdynia nie brała żadnego udziału w przywozie skór, w roku 1930 i 1931 przechodzą przez nasz port pierwsze, drobne, jak gdyby próbne transporty. Nasi importerzy dobrze ocenili tą drogę i wszystkie dalsze transporty zaczęto kierować na Gdynię. Już w roku 1932 osiągnęliśmy od razu poważną pozycję 8 i pół tysiąca ton, która przez dwa następne lata każdorazowo się podwajała i w ostatnim, 1935 roku, doszła do cyfry 30.077 ton. Tabela powyższa wykazuje również przesunięcie się ładunków skór z Gdańska do Gdyni, podczas gdy w r. 1930 udział procentowy Gdyni w stosunku do Gdańska wyrażał się jak 0,5 do 99,5 — to już po czterech latach stosunek ten zmienił się zasadniczo i za rok 1935 wynosi 99,5 do 0,5 na korzyść Gdyni. W ten sposób, w bardzo krótkim czasie, import skór surowych do Polski skoncentrowany został prawie całkowicie w Gdyni. Obce porty, dla konkurencji z Gdynią dążą drogą refakcji i obniżania stawek ładunki tego artykułu przyciągnąć do siebie. Najprostszą drogą dla importerów jest nawiązanie bezpośrednich kontaktów z producentami skór surowych i importowanie z pominięciem kosztownego pośrednictwa obcych portów w Europie. Wiele jednak jeszcze zostaje do zrobienia dla dalszego rozwoju i przyszłości w tej dziedzinie naszego handlu zamorskiego i naszej gospodarki. Przede wszystkim stwierdzić należy z całą świadomością, że obecnie istnieje u nas pewnego rodzaju walka wielkiego przemysłu skór z małymi garbarniami. Jak wiadomo, import skór surowych do Polski jest reglamentowany i przywóz ich odbywa się na podstawie pozwoleń przywozowych, wydawanych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w ramach periodically ustalanych kontyngentów, przy czym niewspółmiernie dużą ilość tych pozwoleń otrzymuje wielki przemysł, pozostałą zaś resztę dzieli się między mniejsze garbarnie oraz firmy handlowe. Dzięki tej polityce, utrudniony jest byt i rozwój tej gałęzi handlu, gdyż firmy handlowe, nie mając pozwoleń przywozowych, nie mogą zaspokoić wymagań mniejszych garbarzy, którzy pragną korzystać z ich pośrednictwa. Gdy firmy handlowe, osiadłe w Gdyni będą otrzymywały większe kontyngenty, to przy pomocy kapitałów prywatnych i inicjatywy wytworzy się większa ilość placówek handlowych, pracujących w tej branży oraz korzystna konkurencja między nimi, co da możliwość przyjeżdżającym do Gdyni kupcom

zakupu różnych gatunków skór przy dużym wyborze. Tą drogą możemy w szybkim czasie dojść do stworzenia w Gdyni składów konsygnacyjnych w wolnej strefie, aukcji dla skór i wreszcie do arbitrażu dla skór. Wówczas też w Gdyni może się wytworzyć poważny ośrodek, dla dalszego skierowywania partii skór zarówno do poszczególnych garbarń i kupców w Polsce, jak i do krajów, które korzystają z tranzytu przez Gdynię (Czechosłowacja, Węgry), — czy wreszcie dla reeksportu tego surowca do krajów, leżących w najbliższej sferze wpływów portu gdyńskiego, czyli państw skandynawskich i bałtyckich (n. p. Finlandia).

Dostawcą skór surowych do Polski i innych państw europejskich są wszystkie niemal kraje Ameryki Południowej, głównie zaś Argentyna, Brazylia, Urugwaj, Kolumbia i Kuba, które to kraje są ojczyzną zwierząt stepowych, dających niezwykle twardą i grubą skórę, nadającą się do wyrobu pasów transmisyjnych, podeszew i t. d. Pozostaje tu jeszcze do omówienia ostatni etap podróży skór w transporcie morskim, to znaczy czynności, związane z odsalaniem i wyważaniem importowanych do Polski skór mokro-solonych. Eksporterzy zamorscy, w celu odpowiedniej konserwacji skór podczas długiej podróży morskiej do miejsca przeznaczenia, obsypują je solą i ładują (przeważnie w wiązках) na statek, przy czym ilość soli waha się od 10 do 15% ogólnej wagi skór mokro-solonych. Po przybyciu do portu przeznaczenia, towar luźny lub w wiązках, zostaje zwolniony z soli przez wytrząśnięcie jej z każdej skóry oddzielnie, po czym ustalona zostaje waga netto towaru, przy uwzględnieniu pewnego ustalonego procentowo opustu („Franchise“). Władze celne w Gdyni utrudniały odsalanie, wyważanie i sortowanie skór, dzięki czemu czynności te musiały być dokonywane w innych portach przeladunkowych Europy, co wpływało na omijanie bezpośredniej komunikacji morskiej do Gdyni oraz większy odpływ dewiz za granicę. Utrudnienia te zostały usunięte i nic nie stoi na przeszkodzie akcji, mającej na celu udoskonalenie metod handlu tym artykułem. Etapem w udoskonaleniu będzie zaprowadzenie arbitrażu skór surowych.

*Sprawa aprowizacji statków w porcie gdyńskim.
(Shipchandlerka).*

Sprawa ta wielkiej wagi tak z punktu widzenia należytego funkcjonowania wielkiego portu morskiego, jakim jest Gdynia,

jak również i z punktu widzenia zbytu produkcji krajowej, której poświęciła Izba nasza w poprzednim roku dużo uwagi, znalazła w roku sprawozdawczym pomyślne rozwiązanie. Dostawy szeregu artykułów dla aprowizacji statków, uznane zostały za czynność o charakterze eksportowym. W związku z czym aprowizacja ta na wniosek Izby naszej korzystać zaczęła z ulg, podobnie jak to miało miejsce w stosunku do eksporterów. Dzięki temu zaistniały podstawy do należytej organizacji dostaw artykułów na statki w porcie gdyńskim przez poważne firmy, osiadłe w porcie. Kontrola nad dostawami powierzona została przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu naszej Izbie i już w pierwszym roku osiągnięte zostały poważne postępy w dziedzinie aprowizacji okrętów.

Sprawy eksportowe i importowe.

Sprawy, związane z wymianą handlową z rynkami zagranicznymi, stanowiły jeden z najwyższych działów pracy Izby. Sprawy te nabierały znaczenia specjalnego nie tylko dlatego, że Izba mając swą siedzibę w porcie gdyńskim, załatwiała sprawy, związane z ogólnym obrotem towarowym Polski z zagranicą, lecz również opracowywała zagadnienia specjalne, zmierzające do wytworzenia w Gdyni warunków, sprzyjających rozwojowi handlu zagranicznego na terenie portu. Prace te ogólnie scharakteryzować można jako zmierzające ku uhandlowaniu Gdyni i stworzeniu w niej poważnego ośrodka dystrybucji handlowej dla całego kraju w odniesieniu do specjalnej kategorii towarów, jak również, w miarę kształtowania się odpowiedniej koniunktury, ośrodka dystrybucji towarów w handlu pomiędzy kontrahentami zagranicznymi.

Prace tak pierwszej, jak i drugiej kategorii na skutek wzmagających się w roku sprawozdawczym tendencji reglamentacyjnych w obrotach zagranicznych, napotykały na poważne trudności w związku z ukazywaniem się coraz to nowych zarządzeń, ograniczających swobodę wymiany w zakresie obrotów handlu międzynarodowego. W tych warunkach prace Izby dotyczyły studiów nad możliwościami, wzmoczenia naszego eksportu, nad badaniem rynków zbytu i przystosowaniem warunków penetracji towarów polskich na rynki zagraniczne tak pod względem ceny, jak i rodza-

jów i gatunków towarów; wreszcie nad drogami, jakie należy obrać dla uzyskania najdogodniejszych warunków tranzytu tak pod względem kosztów przewozu, jak szybkości.

Waga tych wszystkich prac była tym większa, że pod względem udziału w eksporcie zwłaszcza niektórych towarów żywnościowych, producenci z okręgu izbowego zajmują poważne miejsce w ogólnych obrotach handlu zagranicznego Polski.

Ekspert.

Do warunków ogólnych z zakresu eksportu, jakie powinny przyczynić się do wzmoczenia eksportu zaliczyć należy: a) obniżenie stopy od kredytów dla przemysłu eksportowego, b) badanie i popieranie możliwości eksportowych drobnego przemysłu, c) gwarancje kredytów eksportowych, d) rozbudowa polskich środków komunikacji morskiej i e) ulgi podatkowe. Ze względu na to, że wyżej wyszczególnione warunki ogólne odnosiły się do całokształtu zagadnień eksportowych, opracowywanych przez Izby Przemysłowo-Handlowe, ustalonym zostało na posiedzeniu Komisji Polityki Handlowej i Eksportowej naszej Izby w dniu 24 czerwca roku sprawozdawczego, że Izba nasza zajmie się specjalnie sprawą rozbudowy polskich środków komunikacji morskiej, zaś w stosunku do innych wymienionych zagadnień współpracować będzie ze Związkiem Izb Przemysłowo-Handlowych w miarę swych specjalnych zainteresowań.

Zagadnieniem, mającym szczególne znaczenie dla rozwoju eksportu, jest standaryzacja towarów eksportowych, tak jak to ma miejsce we wszystkich prawie państwach zagranicznych, bowiem jakość towaru i przystosowanie do wymogów zagranicznych jest jednym z warunków konkurencyjności za granicą. Wprowadzenie standaryzacji wymaga ustanowienia odpowiedniej kontroli nad odnośnym wywozem, przy czym zgodnie ze stanowiskiem Związku Izb Przemysłowo-Handlowych kontrola ta względnie nadzór winien być skoncentrowany w Ministerstwie Przemysłu i Handlu i regulowany przez podległe mu organa samorządu gospodarczego, t. j. przez Izby Przemysłowo-Handlowe. Dotychczasowy stan rzeczy w dziedzinie kontroli standaryzacyjnej w Polsce budzi szereg zastrzeżeń z powodu braku niezbędnej w tym względzie jednolitości z powodu podziału tej kontroli pomiędzy instytucje rolnicze a Izby P.-H., toteż Izba nasza, uznając słuszność stanowiska

Związku Izb w tej sprawie, w okresie sprawozdawczym ściśle współdziałała ze Związkiem w realizacji postulatów samorządu gospodarczego w tej dziedzinie.

Do bezpośrednich czynności Izby naszej w tym zakresie należała kontrola eksportu masła przez Izbowe Zakłady Badania Masła Eksportowego w Gdyni i w Bydgoszczy oraz współpraca przy kontroli wywozu jaj, który jest standaryzowany.

W zakresie pomocy finansowej dla eksportu istnieje u nas dysproporcja w finansowaniu eksportu rolnego i przemysłowego. Podczas gdy wartość eksportu rolnego do eksportu przemysłowego przedstawia się w stosunku 35 : 65, to suma funduszków na premiovanie eksportu przemysłowego jest bardzo ograniczona. O ile chodzi o eksport z naszego okręgu, to korzystał w okresie sprawozdawczym z pomocy finansowej wywóz następujących ważniejszych artykułów: masło, jaja, sery, bekony, meble, różne wyroby drzewne, wyroby żeliwne, maszyny rolnicze, obuwie gumowe, pianina, konserwy rybne.

Ze względu na wagę, jaką ma dla producentów okręgu izbowego, zwłaszcza w zakresie handlu produkcją rolnictwa, zbyt tej produkcji na terenie W. M. Gdańska, Izba poświęciła temu zagadnieniu, aczkolwiek nie mogącemu w ścisłym znaczeniu tego słowa być zaliczonym do dziedziny eksportu, ze względu na wspólność z W. M. Gdańskiem obszaru celnego Rzeczypospolitej, specjalną uwagę.

Opierając się na rocznym doświadczeniu z zakresu dostaw artykułów spożywczych do Wolnego Miasta, uskutecznianych na podstawie specjalnych umów branżowych polsko-gdańskich, zagwarantowała Izba dostawcom pomorskim efektywniejszą obronę ich interesów, niż to miało miejsce w poprzednim okresie.

Izba utworzyła trzy związki branżowe, a mianowicie: Polski Związek Eksporterów Drobiu i Jaj w Gdyni, Pomorski Związek Eksporterów Ryb w Gdyni, oraz Związek Eksporterów Paszy. Ostatnie dwa związki uznane zostały za kontrahentów branżowych do rokowań z Gdańskiem i powierzono im kontrolę nad dostawami, jako też warunkami kupna ze strony kupców gdańskich. Odnośnie dostaw drobiu podjęła się Izba na okres przejściowy wystawiania zaświadczeń wywozowych. Całość zagadnień, związanych z tymi dostawami, była obserwowana i opracowywana przez Izbę.

Poza tym dla usprawnienia wywozu jaj z Pomorza do W. M. Gdańska poczyniła Izba odpowiednie kroki w kierunku skoncetrowania wydawania niezbędnych zaświadczeń wywozowych w Gdyni zamiast, jak dotychczas było, w Warszawie.

Wobec zamierzonego wprowadzenia standaryzacji wywozu jaj kurzych do Gdańska Izba wystąpiła przeciwko temu projektowi, wskazując na ujemne skutki dla rolnictwa i handlu pomorskiego, jakie na wypadek wprowadzenia standaryzacji wywozu jaj do Gdańska mogłyby wyniknąć.

W związku z zawarciem układu gospodarczego polsko-niemieckiego z dnia 4 listopada 1935 roku Izba wystąpiła z odpowiednim materiałem celem dopuszczenia do wywozu trzody chlewnej na rynek niemiecki przez poszczególne firmy pomorskie, które trudniły się eksportem w latach dawniejszych.

W łączności z przewidywaniami co do rokowań handlowych pomiędzy Polską a Belgią oraz pomiędzy Polską a Holandią Izba przedłożyła kompetentnym czynnikom postulaty i uwagi, dotyczące stosunków handlowych z tymi krajami w tym zakresie, jaki przedstawiał specjalne zainteresowanie dla okręgu izbowego.

Na skutek kurczenia się eksportu obręczy wiklinowych, w którym to eksporcie producenci tego artykułu w okręgu izbowym byli specjalnie zainteresowani, gdyż są niemal wyłącznymi ich eksporterami z Polski, zainicjowała Izba konferencję, w wyniku której uzgodniono powołanie do życia Zrzeszenia Wytwórców i Eksporterów obręczy wiklinowych na Pomorzu. Najważniejszym zadaniem utworzonego Zrzeszenia stanowiło podjęcie rokowań z producentami tego artykułu z Holandii i Niemiec celem podziału kontyngentów wywożonych na rynki skandynawskie i zapobieżenie wzajemnej konkurencji.

W interesie uruchomienia naszego eksportu konserw rybnych Izba zorganizowała konferencję zainteresowanych fabryk gdyńskich ze specjalnymi wysłannikami eksportowymi, wydelegowanymi na rynki zamorskie dla zbadania odnośnych możliwości eksportowych.

W okresie sprawozdawczym, tak jak i w latach ubiegłych Izba organizowała konferencje zainteresowanych firm eksportowych z delegatami placówek zagranicznych polskich podczas ich objazdów po kraju. Tego rodzaju konferencyj odbyło się kilka, m. in. z udziałem p. Sawickiego, urzędnika konsulatu R. P. w Guatemali w sprawie eksportu do Ameryki Środkowej, z p. Bog-

danowiczem, urzędnikiem konsulatu w Algierze w sprawie eksportu do Algierii, z p. konsulem Obrębskim z Marsylii i wreszcie z referentem handlowym Poselstwa R. P. w Kairze.

Import.

W okresie sprawozdawczym w dziedzinie importu nastąpiły dalsze obostrzenia tak pod względem kontyngentów przywozowych, wprowadzenia nowych zakazów przywozu oraz podwyższenia stawek celnych na niektóre artykuły. Liberalizm, jaki stosowany był w przydziałach kontyngentowych w roku ubiegłym na niektóre towary, został już na początku roku sprawozdawczego cofnięty. W związku z wprowadzeniem przez niektóre kraje tak europejskie jako też pozaeuropejskie nowych względnie dalszych ograniczeń dewizowych, import towarów do Polski musiał być coraz więcej uzależniony od eksportu kompensacyjnego względnie przestawiony na inne kraje. Spowodowało to znaczne trudności w pracy firm importowych, które nie tylko, że musiały przerwać długoletnie stosunki handlowe z dostawcami, ale także szukać nowych rynków zakupu, co naturalnie połączone było z dużymi kosztami oraz ofiarami przy wprowadzaniu nieznanymi artykułami na rynek. Trudności te spotęgowały się jeszcze w niektórych działach przez wprowadzenie pod koniec roku antywłoskich zarządzeń gospodarczych.

W związku z powyższym działalność Izby w sprawach importowych musiała być prowadzona w intensywniejszy i elastyczniejszy sposób niż w latach ubiegłych a to dlatego, aby umożliwić firmom importowym okręgu Izby jak najrychlejsze dostosowanie do nowo wytworzonych warunków pracy.

Intensywność prac Izby w sprawach importowych zilustrują najlepiej kilka przykładów, które posłużyć mogą do oceny działalności Izby w tym kierunku.

W związku z wprowadzeniem specjalnej zniżki celnej na pomarańcze koniecznością spopularyzowania konsumpcji tego artykułu ze względu na eksport naszych towarów do Hiszpanii (kompensata), Izba współpracowała z Ministerstwem Przemysłu i Handlu oraz Związkiem Izb Przemysłowo-Handlowych w przedmiocie dostosowania ceny sprzedażnej pomarańcz hiszpańskich w Polsce do warunków, wytworzonych przez wydatną obniżkę cła. W tym celu Izba zorganizowała specjalny aparat biurowy, który wspólnie z Delegatami Ministerstwa P. H. zajmował się kalkulacją cen podziałem

kontyngentów przywozowych pomiędzy organizacje interwencyjne oraz czuwał nad odpowiednią dystrybucją pomarańcz.

W związku z trudnościami, na jakie napotykał handel importu skór surowych w porcie gdyńskim, Izba odbyła szereg konferencji z przedstawicielami zainteresowanych firm w celu ustalenia konkretnych przyczyn, hamujących rozwój handlu tym artykułem w Gdyni. W memoriale, przedłożonym Ministerstwu Przemysłu i Handlu, Izba wykazała, że handel skórami zagranicznymi w porcie gdyńskim nie może rozwinąć się głównie z powodu szczupłych kontyngentów przywozowych, przydzielanych dla firm gdyńskich, nieprzychylnego ustosunkowania się większości firm przemysłowych do handlu polskiego oraz wyższych ciężarów, jakie handel gdyński ponosić musi w porównaniu do firm w portach obcych. Izba domagała się przyznania dla Gdyni specjalnych kontyngentów przywozowych jak również spowodowania zmiany nastawienia przemysłu polskiego do handlu gdyńskiego.

Izba kontynuowała prace nad ograniczeniem importu krochmalu niemieckiego i belgijskiego do Polski. Wobec dalszej obniżki ceny krochmalu ze strony przemysłu zagranicznego, Izba w celu umożliwienia konkurencyjności krajowej fabryce z produktem obcym zwróciła się do Ministerstwa Przemysłu i Handlu i Związku Izb Przemysłowo-Handlowych o zwolnienie ryżu łamanego, potrzebnego do produkcji krochmalu od opłaty, pobieranej przy imporcie tego artykułu. Ministerstwo wniosek Izby uwzględniło.

Izba wystąpiła z protestem do Ministerstwa Przemysłu i Handlu przeciwko wydaniu zarządzenia udzielania pozwoleń na przywóz z Niemiec śledzi świeżych drogą lądową. Izba wykazała, że koleje niemieckie przy przewozie śledzi świeżych drogą lądową na Górny Śląsk, na teren woj. Poznańskiego i do Gdańska udzielają specjalnych zniżek kolejowych i że tego rodzaju ulgi wpłyną szkodliwie na rozwój przemysłu rybnego w Gdyni i na Wybrzeżu Morskim.

W związku z zarządzeniem Ministerstwa Skarbu o zastosowaniu z dniem 1 października 1935 r. pozwoleń przywozu tylko do jednej odprawy celnej, Izba wystosowała w lipcu memoriał do Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Skarbu, w którym wykazała trudności na jakie napotkają w pracy firmy importowe przez zastosowanie powyższego zarządzenia, oraz że może to narazić importerów na poważne straty. Izba domagała się cofnięcia odnośnego zarządzenia. Zarządzenie zostało złagodzone, mianowicie pozwolenie może być zastosowane do 5-ciu odpraw celnych.

Zgodnie z życzeniem Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Izba wpłynęła na importerów bananów co do zwiększenia przywozu bananów zielonych z Wysp Kanaryjskich ze względu na wzmożenie eksportu naszych towarów do Hiszpanii. Import odbywał się pod kontrolą Izby.

Dla zainteresowania większej ilości importerów sprawą tranzytu owoców przez Gdynię, wystosowano do Ministerstwa Przemysłu i Handlu memoriał, w którym Izba domagała się wyłączenia z ogólnych kontyngentów przywozowych na owoce południowe około 30% kontyngentu dla firm, które zajmą się reeksportem owoców.

Zwróciliśmy się do Ministerstwa Przemysłu i Handlu o obniżenie opłat manipulacyjnych od pozwoleń przywozu na pomidory hiszpańskie.

W związku z podjęciem się przez jedną z firm krajowych importu pomarańcz luzem, Izba wypowiedziała się wobec Min. Przemysłu i Handlu za udzieleniem odnośnej firmie kontyngentu przywozowego bez specjalnych ulg celnych. Izba zaznaczyła, że import próbny musi się odbyć na ryzyko samego wnioskodawcy. Ewentualne ulgi celne będzie można wprowadzić dopiero po przeprowadzeniu próby importu i stwierdzeniu, że import pomarańcz luzem przyniesie rzeczywiście korzyści gospodarstwu narodowemu.

Izba ustosunkowała się negatywnie do memoriału Syndykatu Iberyjsko - Środkowo - Europejskiego dla Wymiany Handlowej, Sp. z ogr. odpow. w Warszawie w sprawie importu bananów kanaryjskich oraz urządzenia przez grupę dojrzewalni bananów w Polsce. Izba wyszła z założenia, że tak import jako też dojrzewalnie winny być prowadzone przez firmy krajowe.

Izba wystosowała memoriał do Związku Izb Przemysłowo - Handlowych i Centralnej Komisji Przywozowej w sprawie zmiany warunków importu kawy, herbaty i ziarna kakaowego. W memoriale tym Izba domagała się zwiększenia przydziału kontyngentów przywozowych na te artykuły dla firm gdyńskich do wysokości przydziałów przyznawanych firmom gdańskim. Izba podkreśliła, że handel gdyński, o ile ma się rozwinąć i spełnić tę rolę, jaką spełnia handel w portach zagranicznych, musi być w przydziałach kontyngentowych odpowiednio uwzględniony, inaczej bowiem port gdyński będzie tylko portem przeładunkowym, a nie portem handlowym.

Odnośnie kompensaty towarowej za import powyższych artykułów, Izba zakomunikowała Związkowi Izb, że zainteresowane firmy wypowiedziały się za scentralizowaniem obrotu kompensacyjnego w jednej instytucji; uznały jednak za konieczność dopuszczenie, obok transakcyj kompensacyjnych zbiorowych, także transakcyj indywidualnych, za zgodą i w porozumieniu z czynnikami międzynarodowymi. Podział kontyngentów przywozowych winien być oparty nie na zasadach udziału danej firmy w kapitale Kompanii Handlu Zagranicznego lecz na zasadach, uwzględniających zdolność obrotową danych firm i faktyczne ich zapotrzebowanie.

Izba wystąpiła z memoriałem do Ministerstwa Skarbu oraz Przemysłu i Handlu o zmianie trybu postępowania przy odprawach celnych tymianku, lawendy i t. p. w kierunku uznania tych artykułów jako surowców nierozdrobnionych przy imporcie przez przemysł do mechanicznego przerobu. Izba podkreśliła, że artykułów tych, pomimo, że są one osmukane od łądyg nie można uważać jako części roślin rozdrobnionych (pokrajanych), gdyż jest to ich forma naturalna i w stanie w jakim nadchodzą nie mogą być użyte w przemyśle chemiczno - farmaceutycznym wzgl. w lecznictwie. Ministerstwo podzieliło tezę Izby w tym względzie i zaleciło clić odnośne artykuły jako surowce nierozdrobnione.

Sprawy skarbowo - podatkowe.

Prace Izby w tym zakresie obracały się głównie dookoła dwóch zagadnień zasadniczych, mających wielkie znaczenie dla życia gospodarczego okręgu izbowego. Pierwsze z tych zagadnień, a mianowicie sprawa scalenia podatku od obrotów towarami kolonialnymi po jego przepracowaniu w kontakcie z przedstawicielami branż bezpośrednio zainteresowanych, stanowiło przedmiot obrad Podatkowej Komisji Izbowej, a następnie po przejściu przez obrady Międzyizbowej Komisji Skarbowej przedstawione zostało Ministerstwu Skarbu i w ostatecznym wyniku znalazło swe definitywne rozwiązanie w myśl postulatów sfer gospodarczych.

Drugie zagadnienie bardziej ogólne, mające doniosłe znaczenie dla całego życia gospodarczego było przedmiotem wielu narad, jednak nie mogło być z wielu względów natury państwowej rozwiązane i raczej uważać należy, że rozwiązanie jego zostało

odłożone na czas dłuższy. Zagadnieniem tym była reforma względnie całkowite zniesienie świadectw przemysłowych. Pierwsze z wyżej wymienionych zagadnień w opracowaniu Izby przedstawiało się w sposób następujący:

Przeważająca część obrotów sklepów detalicznych kolonialno-spożywczych, które częściowo tylko zostały odciążone dzięki scaleniu podatku od cukru, win, wódek, octu i zapalek, przypada tak pod względem ilościowym jak i wartościowym na obroty artykułami kolonialnymi, między innymi pochodzenia zagranicznego. Wobec tego nasza Izba rozważała sprawę, jakie artykuły kolonialne możnaby objąć scaleniem, w szczególności wykorzystując ten fakt, że idzie o towary zagraniczne, a więc o obroty pod względem technicznym łatwo dające się opodatkować w momencie odprawy celnej.

Z otrzymanych odpowiedzi na rozesłaną w tej sprawie ankietę, stwierdzono, że zainteresowane branżowo firmy uważają scalenie za celowe i korzystne. Równocześnie z ankiety można było w przybliżeniu ustalić, że na towary dotychczas scalone przypada około 45% obrotów, na artykuły kolonialne około 25%, na pozostałe 30% obrotów. O ile chodzi o stawkę podatkową, to nie powinna ona przekraczać 1½%. Ze stanowiska zajętego przez drobne kupiectwo można było wyczuć, że jedną z najważniejszych kwestyj jest należyte unormowanie sprawy właściwego odliczania od ogólnych obrotów sum, które nie powinny podlegać opodatkowaniu z uwagi na objęcie ich podatkiem scalonym. Z dotychczasowej praktyki należy jednak stwierdzić, że rzeczywiście w niektórych wypadkach odliczanie to nie było dostateczne, co częściowo wśród sfer kupiectwa, nie prowadzącego prawidłowych ksiąg handlowych, rodziło obawy, iż w razie niewłaściwego zastosowania owych odliczeń zachodzić mogłoby podwójne opodatkowanie.

Zbadanie jednak całokształtu zagadnienia wykazuje, że przewaga korzyści, jakie daje scalenie niewątpliwie przemawia za celowością przejścia do zasad scalonego poboru podatku również i na odcinku artykułów kolonialnych.

Przeprowadzane badania w tej samej sprawie przez inne Izby Przemysłowo-Handlowe wykazały, że również i one zasadniczo skłaniają się do koncepcji scaleniowej, widząc w niej duże usprawnienie wymiarowe, równocześnie jednak podnosząc i strony ujemne tego systemu.

Przedewszystkim zwrócić należy uwagę na trudności, jakie może wywołać to scalenie ze względu na obecne tendencje wymiarowe władz skarbowych.

Jak doświadczenie uczy, władze wymiarowe mało liczą się z faktem scalenia podatku przy wymiarach. Bardzo częste i słuszne były skargi na to, że dla przedsiębiorstw, mających poważne obroty artykułami, podlegającymi scaleniu, wymiar obrotu i podatku tak był skuteczniany, jak gdyby scalenia wcale nie było, a wskutek tego handlujący płacił podatek przemysłowy raz przy nabyciu (w cenie towaru), drugi raz znów przy wymiarze indywidualnym. Dotyczy to zwłaszcza przedsiębiorstw handlowych, sprzedających cukier. Dawniej, przed scaleniem, wymierzano im obrót wedle wielokrotności obrotu cukrem (obróć całość — 3 do 4 razy), gdy podatek obrotowy od cukru scalono — wymiary częstokroć pozostawały te same lub prawie takie same. Handlujący przeto słusznie obawiają się, że może powtórzyć się to samo po wprowadzeniu scalonego podatku przemysłowego od wszystkich artykułów kolonialnych, tak, że scalenie nie da spodziewanych korzyści i nie zrealizuje popularnej idei przerzucenia podatku przemysłowego i że powstanie tylko podwyżka ceny towaru, która zmniejszy spożycie, a wskutek tego obroty artykułami kolonialnymi dalej się jeszcze skurczą.

Dalej powstaje trudność przy księgowaniu scalonych artykułów. Hurt ma mało artykułów i nadto w przeważającej części prowadzi względnie powinien prowadzić księgi, a przeto rachunkowość, dotycząca produktów, podlegających scaleniu, nie powinna napotkać na trudności. Księgi hurtowników powinny dać dokładny obraz obrotu artykułami scalonymi.

Inaczej jednak sprawa wygląda u sprzedawcy detalicznego. Nie jest rzeczą możliwą, by drobny kupiec mógł przy każdej transakcji zapisywać dokładnie, ile czego sprzedał. Tego nie żąda od detalisty żaden przepis prawa, ani zwyczaj buchalteryjny.

Z praktyki wiadomo, że księgowanie to odbywa się ryczałtowo na zasadzie inwentarza nabywczego i faktur, a nie każdej indywidualnej transakcji sprzedaży. Obroty są wprawdzie określane prawidłowo, jednakowoż obroty z rubryki towarów scalonych w stosunku do rubryk towarów niescalonych kontowane są tylko w przybliżeniu.

Nie można sobie wyobrazić inaczej tej kwestii, ani tego księgowania, gdyż jest rzeczą wykluczoną, a w każdym razie bardzo

utrudnioną, by detalista przy każdej drobnej transakcji oddzielnie notował ceny za artykuły scalone i niescalone. Dopóki nie było różnicy między artykułami scalonymi, a innymi artykułami w sklepie — sprawa nie nastęrczała wątpliwości, gdyż globalny obrót mógł być zawsze ujęty rzetelnie. Obecnie jednak, skoro zasada ścisłego księgowania z zupełnie indywidualnym traktowaniem konta obrotów towarami scalonymi nie jest możliwa i skoro niewątpliwie rzecz ta prędzej, czy później wypłynie, powstać może kwestia prawidłowości ksiąg. W konsekwencji zdarzać się będzie, że książki uznawane będą za nieprawidłowe.

Sprawa scalenia podatku przemysłowego od artykułów kolonialnych zazębia się nadto o kwestię norm obrotowych. Jeżeli będą stworzone normy obrotowe w handlu, wówczas załatwią one niewątpliwie także problem artykułów scalonych. Należy jednak z góry przewidzieć, że ewentualne załatwienie tego rodzaju będzie wysoce niedoskonałe. Istnieją poważne różnice w stosunku obrotów artykułami kolonialnymi w zależności od różnych czynników, stanowiących o obrotach przedsiębiorstwa, i nie można tu stworzyć żadnego systemu.

Widać z powyższego, iż istotnie przy badaniu sprawy scalenia podatku od obrotów towarami kolonialnymi powstają trudności, które o ile z góry nie zostaną usunięte, mogą mieć taki skutek, że podatek przemysłowy od towarów kolonialnych zostanie wprowadzie scalony, jednak normy obrotowe zabiorą kupcowi korzyści ze scalonego podatku.

Wobec tego, ażeby wspomniane obawy straciły na aktualności należy postawić pytanie, czy ma być scalony podatek od obrotów towarami kolonialnymi, które są sprowadzane z zagranicy tylko do handlu czy też i do przeróbki. Izba nasza stoi na stanowisku, że celem pogłębienia korzyści scalenia nie należy ograniczać się do artykułów, stanowiących tylko część obrotów handlu kolonialno-spożywczego, lecz w ramy scalenia włączyć należy i przeróbkę — a dalej jak największą ilość towarów w zakres tej branży wchodzących.

Koncepcja pierwsza (obrót handlowy) uprościłaby wprowadzie technikę scalenia i pobór podatku, gdyż skoncentrowałby się on wyłącznie w fazie odprawy celnej, lecz nie odciążałoby to w istotniejszy sposób firm handlowych, albowiem co do pozostałych artykułów w stosunkowo dość szerokim zakresie nadal podlegałyby one indywidualnym wymiarom. Tym samym scalenie ogra-

niczone zostałyby tylko do niewyrabianych w kraju artykułów kolonialnych, co w wydatniejszym stopniu zwolniłoby z indywidualnych wymiarów, raczej przedsiębiorstwa wyższego typu organizacyjnego, prowadzące przeważnie artykuły kolonialne pochodzenia zagranicznego.

Zresztą ograniczenie się do artykułów niewyrabianych w kraju wymagałoby wyeliminowania z listy szeregu towarów, które albo już obecnie albo też w dalszej przyszłości stanowią będą przedmiot wytwórczości. Tak np. wypadałoby skreślić z owej listy ryż łuszczony, masło kokosowe, margarynę, śledzie solone w beczkach, skumbrie, szproty, minogi, w najbliższym czasie sardynki i klepfisze. Podobne zwięzienie listy — zwiększając dwutorowość opodatkowania — jeszcze bardziej osłabiłoby gospodarze korzyści scalenia i dlatego też zdaniem Izby wybrać wypada odwrotną metodę, rozszerzając scalenie na analogiczne działy wytwórczości krajowej jako też i na przemysł, który przerabia i zużywa importowane surowce kolonialne.

Przy układaniu listy towarów wypadnie odstąpić tylko od uwzględnienia tych artykułów, których produkcja jest zbyt rozdrobiona lub przeważnie odbywa się w małych zakładach, niezapewniających odpowiedniej możliwości należytego skontrolowania ich obrotów.

Dalej rozważyć należy pytanie, czy podstawą, według której obliczany byłby podatek, winna być zryczałtowana wartość tychże importowanych artykułów z przeliczeniem na jednostkę wagi, jak przewiduje to art. 45 ustawy o państwowym podatku przemysłowym w zakresie podatku wyrównawczego, czy też podstawę ową stanowić winna suma fakturowa, wobec czego podatek zgodnie z dotychczasowym charakterem pobierany byłby w stosunku procentowym.

Wydaje się, że znacznie bardziej właściwym byłoby ustalenie i stosowanie stawki procentowej, aniżeli usztywnianie stopy podatku w drodze przeliczenia jej na jednostkę wagi. W tym ostatnim bowiem wypadku podatek zatraciłby właściwie dotychczasowy swój charakter i nabrałby znamion akcyzy, co automatycznie zwiększałoby ciężar podatku przy spadkowej tendencji cen, podrożyłoby w stosunku do stanu dotychczasowego kalkulację tańszych gatunków towaru i uniemożliwiłoby uwzględnienie różnic w cenie, wynikających z różnorodności gatunków poszczególnego towaru, czego najbardziej dosadnym przykładem z ostat-

niej doby może być np. skala cen pomarańcz, notowanych w zależności od kraju ich pochodzenia. Za granicą podatek od artykułów importowanych z uwagi na przytoczone względy natury gospodarczej, z reguły pobierany jest dlatego w stosunku procentowym, od fakturowej wartości towaru, z doliczeniem cła i kosztów przewozu do granicy. Możliwości nadużyć, polegających na fakturowaniu zbyt niskich cen, zapobiec winno, zgodnie z analogiczną praktyką zagranicy, przyjęcie zasady, iż faktury legalizowane będą przez polskie placówki konsularne, urzędujące w kraju pochodzenia towaru, a to na zasadzie poprzedniego zaświadczenia terytorialnie właściwej Izby Przemysłowo-Handlowej.

Przyjęcie tego systemu nie wyklucza poza tym, iż w wypadkach wątpliwości władze skarbowe mogłyby w specjalny sposób sprawdzać ścisłość fakturowych cen, posługując się w tej mierze pomocą biegłych, wskazanych przez Izbę Przemysłowo-Handlową. Określenie scalonych stawek podatku w wysokości procentowej, znakomicie ułatwiłoby również sprawę opracowania rozporządzenia wykonawczego, gdyż odpadłaby potrzeba skomplikowanych i spornych przeliczeń, nieuniknionych w wypadku stawek zryczałtowanych według wagi towaru.

Przechodząc dalej do kwestii możliwości podwójnego opodatkowania, należy dążyć bezwzględnie do wykluczenia tej możliwości, z drugiej jednak strony ukrócić możliwości uciekania od podatku.

Zagadnienie zapobieżenia podwójnemu opodatkowaniu posiada dwa odcinki, gdyż zarówno opodatkowanie owo dotknąć może dalszych odsprzedawców nie umiejących wykazać, jaka część obrotów przypada u nich na artykuły scalone, jako też i krajowych wytwórców, zużywających importowane z zagranicy a scalonym podatkiem już obciążone surowce i półfabrykaty. O ile idzie o tę ostatnią grupę płatników, to wiele względów przemawia za propozycją, iż władze skarbowe zwracać winny producentom podatek scalony, uiszczony od zużytych w ich produkcji artykułów sprowadzanych z zagranicy. System ten przedstawia tylko tę niedogodność, iż łączy się z nim potrzeba kontroli, czy zadeklarowane ilości artykułów istotnie potrzebne były dla celów produkcyjnych i zostały efektywnie zużyte w przedsiębiorstwie przemysłowym. Dlatego też należałoby ustalić równocześnie takie rozwiązanie sprawy, aby już z góry, t. j. przy ustalaniu stawki

jednolicie odliczono przeciętną równowartość procentową, przypadającą na owe późniejsze zwroty podatku.

Zapobieżenie procederowi ucieczki od podatku, jaki ewent. uprawiać mogą przedsiębiorstwa drobne lub w ogóle nieuchwytnie, łączy się ściśle z kapitalnym zagadnieniem zapobieżenia podwójnemu opodatkowaniu obrotów u detalicznych i drobnych odsprzedawców. Bezsporne jest, iż uchronić należy handel przed możliwością podwójnego opodatkowania, gdyż w podobnym wypadku scalenie zwiększyłoby rozmiary obecnego obciążenia podatkowego i tym samym stałoby się reformą, pogarszającą dotychczasowy stan rzeczy. Toteż konieczny jest w tej mierze współudział płatnika, przy czym najwłaściwszym środkiem dowodowym byłyby faktury zakupu. Wobec tego zachodzi pytanie, czy nie zalecałoby się wręcz wprowadzić obowiązek wydawania faktur przez krajowe przedsiębiorstwa przemysłu spożywczego, które objęto by scalonym podatkiem. W ten sposób z kolei ten sam obowiązek wydawania faktur ciążyć powinien na dalszych hurtowych i półhurtowych odsprzedawcach owych artykułów, co sprawiłoby w konsekwencji, iż detalista mógłby nie tylko wykazać się, ile zakupił towaru scalonego, lecz istniałaby równocześnie możliwość kontroli, czy towar pochodzi z krajowego zakładu przemysłowego, nie uchylającego się przed podatkiem. Tym samym dzięki systemowi faktur możnaby z góry zapewnić administracji skarbowej skuteczny instrument dla ukrócenia ewent. anonimowości, która w przeciwnym wypadku w pewnych działach produkcji łatwo mogłaby rozwinąć się z uwagi na zachętę, jaką stanowiłaby „korzyść“ obejścia podwyższonej stawki.

Reasumując powyżej przedstawioną szczegółową analizę scalenia podatku od obrotów towarami kolonialnymi, należałoby: 1) rozszerzyć scalenie podatku także na artykuły importowane celem przeróbki, jako też na wyroby krajowego pochodzenia, które skoncentrowane są w niewielkiej ilości zakładów łatwo dostępnych dla kontroli skarbowej (mydło, świece, syrop, krochmal, proszki różne itp.), 2) dalej stosować stawkę procentową i to w wysokości $2\frac{1}{2}\%$, 3) wreszcie wprowadzić konieczność udowadniania obrotów towarami scalonymi na podstawie faktur.

Zagadnienie drugie — mianowicie reforma świadectw przemysłowych przedstawiała się jak następuje:

Sprawa tak zwanej małej reformy świadectw przemysłowych, to znaczy wprowadzenie większego zróżniczkowania w wy-

sokości opłat oraz ich obniżka, była również sprawą poważnych studiów naszej Izby. Wszyscy zdają sobie sprawę z tego i to tak władze skarbowe, jak i sfery gospodarcze, że świadectwa przemysłowe, wprowadzone ustawą o państwowym podatku przemysłowym są formą opodatkowania przestarzałą. Obciążenie opłatami za świadectwa w przeważającej części nie jest równomierne, a nawet częstokroć krzywdzące. Najlepszym dowodem tego stanu rzeczy są rok rocznie wydawane przez Ministerstwo Skarbu okólniki, przyznające płatnikom różne ulgi w wykupie świadectw przemysłowych bądź to w trybie automatycznym bądź też na wnioski strony zainteresowanej. Dlatego też opłaty za świadectwa przemysłowe należałoby znieść zupełnie. Świadectwa przemysłowe winny być traktowane jako karta rejestracyjna przedsiębiorstw, z którymi możnaby ewentualnie połączyć opłatę w minimalnej wysokości. Zdając sobie z góry sprawę z tego, że Ministerstwo Skarbu ze względu na finansowe potrzeby (wpływ poważnych sum w miesiącach grudniu i styczniu) nie zgodzi się na zniesienie opłat z tytułu świadectw przemysłowych, Izba uważała za celowe przeprowadzenie co najmniej zmiany dotychczasowego systemu świadectw przemysłowych w tym kierunku, ażeby stępić ostrze tego niesprawiedliwego obciążenia sfer gospodarczych przez wydatne zróżniczkowanie świadectw oraz wprowadzenie bardziej racjonalnego obciążenia. Niemniej samorząd gospodarczy — Związek Izb Przemysłowo-Handlowych podjął próbę przeprowadzenia zasadniczej reformy i przebudowy świadectw przemysłowych, jednak Ministerstwo Skarbu ustosunkowało się negatywnie do tych projektów, idących w kierunku zasadniczej zmiany taryfy, godząc się jednak na poczynienie tylko pewnych zmian w tej taryfie. Zdaniem Izby naszej oparcie opłaty na rzecz świadectw przemysłowych, jak dotychczas na oznakach zewnętrznych przedsiębiorstwa, nie pozwoli nigdy na ukształtowanie tej opłaty w sposób sprawiedliwy i dlatego należałoby przyjąć jako podstawę opodatkowania obrót przedsiębiorstwa; miarodajnym dla obowiązku wykupna świadectwa przemysłowego byłby obrót przedsiębiorstwa za ostatni rok podatkowy. Gdyby obrót, ustalony później przez władze skarbowe okazał się wyższy, natenczas płatnik wyrównałby różnicę. Przedsiębiorstwa nowo powstałe opłacałyby świadectwa przemysłowe według przypuszczalnych obrotów w danym roku podatkowym, z tym, że różnicę wyrównają zależnie od faktycznie osiągniętych obrotów. Ponieważ

ogólna przebudowa systemu świadectw przemysłowych nie może mieć na razie miejsca, Izba nasza we wnioskach swoich wprowadziła dla niektórych branż kryterium obrotu, jako najodpowiedniejszy w tym względzie miernik.

Konkretne wnioski w tej sprawie były szczegółowo rozpatrzone i przedyskutowane na posiedzeniu Komisji Podatkowej w dniu 14 września roku sprawozdawczego, a następnie przedstawione na posiedzeniu Międzyizbowej Komisji Skarbowej, jednak jak już zaznaczono na wstępie sprawa reformy świadectw przemysłowych nie posunęła się naprzód.

Oczywiście, że prace Izby w dziedzinie podatkowej nie ograniczyły się do tych dwóch głównych zagadnień, obracały się one jak i w latach poprzednich dookoła długiego szeregu spraw w wypadkach konkretnych w szczególności zaś polegały na obronie interesów sfer gospodarczych okręgu Izbowego wobec władz skarbowych w szczególności za pomocą utrzymania kontaktu z Izbą Skarbową w Grudziądzu, z którą odbywano konferencje periodyczne.

Sprawy socjalne.

W dziedzinie zagadnień socjalnych okres sprawozdawczy był poświęcony pracom nad pogłębieniem i sprecyzowaniem postulatów co do reformy ubezpieczeń społecznych. Prace te prowadzone były tak na terenie naszej Izby, jak i na terenie Związku Izb i w głównych zarysach przedstawiały się w sposób następujący:

Ustawa o ubezpieczeniu społecznym, która weszła w życie z dniem 1 stycznia 1934 r., wykazała tyle braków, że stało się koniecznym tak w interesie pracodawców jak i pracobiorców, wysunąć szereg wniosków w kierunku zmodyfikowania dotychczasowego systemu. W związku z tym wystąpił Związek Izb Przemysłowo-Handlowych do Rządu z obszernym memoriałem, precyzując stanowisko samorządu gospodarczego w stosunku do tego, tak ważnego dla życia gospodarczego, zagadnienia.

Postulaty swoje ujął samorząd przemysłowo-handlowy w następujących, szczegółowo uzasadnionych tezach:

1. Personalny zakres ubezpieczeń winien ulec zwężeniu, w szczególności zaś winni być zwolnieni od ubezpieczenia również:
a) chałupnicy, b) uczniowie przemysłowi, oraz bezpłatni prakty-

kanci, c) członkowie zarządów i organów kierowniczych spółek handlowych, lub innych osób prawnych, d) osoby zatrudnione w ciągu krótkiego okresu czasu, e) osoby zarabiające ponad określone minimum.

2. Podstawą wymiaru składek oraz wysokości udzielanych świadczeń powinien być faktyczny zarobek ubezpieczonego, udowodniony listą płac.

3. Składka ubezpieczeniowa jednolicie obliczalna i jednolicie podzielna pomiędzy pracodawców i pracobiorców, niezależnie od wysokości płac zarobkowych, powinna obejmować łącznie wszystkie działy ubezpieczeń.

4. Poziom i struktura świadczeń winny być dostosowane do wysokości ustalonych z góry składek, oraz znaleźć oparcie w dokładnie opracowanym uzasadnieniu technicznym, realizując zasadę maksymalnego odciążenia życia gospodarczego przy jednoczesnym zabezpieczeniu niezbędnych świadczeń.

5. W dziedzinie organizacyjnej powinno być przeprowadzone realne scalenie, przy jednoczesnym zapewnieniu zupełnej odrębności, funduszków poszczególnych rodzajów ubezpieczenia.

6. Procedura ubezpieczenia powinna ulec daleko idącym uproszczeniom.

7. Należy wprowadzić jednolity tryb orzekania i odwoływania się na terenie całej Rzeczypospolitej Polskiej przez powołanie specjalnych organów orzekających dla sporów ubezpieczeniowych, zachowując dwutorowość odwoływania się (do komisyj odwoławczych lub do instancji sądowych).

Niestety mała reforma systemu ubezpieczeń społecznych, dokonana w jesieni roku 1934, nie uwzględniła powyżej wymienionych postulatów, gdyż poza zwolnieniem pracowników, zarabiających powyżej 725,— zł miesięcznie od ubezpieczenia chorobowego, przeprowadziła tylko reorganizację ustroju władz i organów instytucji ubezpieczeń społecznych. Wobec takiego stanu rzeczy przystąpił Związek Izb, a mianowicie Międzyizbowa Komisja Polityki Socjalnej, do szczegółowych studiów nad zagadnieniem ubezpieczeń społecznych, gdyż podstawowa zmiana tychże pozostała nadal nieodzowną koniecznością. Rezultaty prac zebrano w formie szczegółowych tez, które na terenie poszczególnych Izb poddano wyczerpującemu rozważeniu. Na terenie naszej Izby przeprowadziła rozważania w powyższym zakresie izbowa Komisja Socjalna na swym posiedzeniu w dniu 17 sierpnia.

W toku dyskusji generalnej nad tezami Międzyizbowej Komisji Polityki Socjalnej w sprawie zmian w systemie ubezpieczeń społecznych, w której to dyskusji brali udział wszyscy członkowie Komisji, poddano ostrej krytyce obecny system ubezpieczeń społecznych i uznano za konieczne przeprowadzenie w tym systemie radykalnych zmian w kierunku uproszczenia procedury i zredukowania ciężarów zeń wynikających. Zdaniem Komisji, tezy, opracowane przez Międzyizbową Komisję, następująco poważne zastrzeżenia, gdyż nie rozwiązują w dostateczny sposób zagadnienia ubezpieczeń społecznych. Należałoby je zatem poddać daleko idącej rewizji. Do poszczególnych tez zajęła Komisja następujące stanowisko:

Zakres osób, podlegających obowiązkowi ubezpieczenia.

1. Ubezpieczenie chałupników powinno być zorganizowane na odmiennych podstawach, które zostaną przedstawione oddzielnie.

2. Ubezpieczenie uczniów przemysłowych, praktykantów i wolontariuszów powinno być oparte na zasadzie opłat ryczałtowych.

3. Wyłączenie od obowiązku ubezpieczenia osób, zatrudnionych okazjnie lub przejściowo, powinno być niezależne od tego, czy praca najemna stanowi główne, czy też uboczne źródło ich utrzymania.

4. Wyłączyć należy od obowiązku ubezpieczenia na wypadek choroby i macierzyństwa pracowników fizycznych, zarabiających ponad 100,— zł tygodniowo, oraz pracowników umysłowych, zarabiających ponad 430,— zł miesięcznie, z pozostawieniem tym osobom możliwości dobrowolnego ubezpieczenia się.

5. Należy znieść wyłączenia ustawowe niektórych grup pracowników od obowiązku zabezpieczenia na wypadek braku pracy, oraz do składek na rzecz Funduszu Pracy, a mianowicie:

a) objąć obowiązkiem ubezpieczenia na wypadek braku pracy pracowników przedsiębiorstw, zatrudniających do 5 osób,

b) objąć obowiązkiem ponoszenia opłat na Fundusz Pracy pracodawców i pracowników zakładów rzemieślniczych, wykupujących świadectwa przemysłowe VIII kategorii, oraz osoby pobierające renty inwalidzkie i ich pracodawców.

Komisja zaakceptowała powyższe tezy, z wyjątkiem ustępu 3, gdyż, zdaniem jej, obowiązkowi ubezpieczenia winny także podlegać osoby, zatrudnione okazjnie lub przejściowo.

Obliczanie zarobków.

1. Wymiar składek na rzecz wszystkich rodzajów ubezpieczeń na zabezpieczenia na wypadek braku pracy i na Fundusz Pracy, oraz wymiar świadczeń pieniężnych odbywa się na zasadzie zarobków podstawowych (policzalnych), ustalonych dla grup zarobkowych, co do których zaliczeni zostaną ubezpieczeni stosownie do ich faktycznych zarobków. Podstawowy zarobek poszczególnej grupy stanowi dolna granica tej grupy. Grupy zarobkowe dla pracowników fizycznych ustala się według zarobków tygodniowych, a dla pracowników umysłowych według zarobków miesięcznych.

2. Najwyższą normę zarobku, stanowiącą podstawę do wymiaru składek i świadczeń, ustala się dla pracowników fizycznych na 30,— zł tygodniowo, a dla pracowników umysłowych — w zakresie ubezpieczenia chorobowego na zł 350,— miesięcznie, dla pozostałych działów ubezpieczeń na zł 550,— miesięcznie.

3. Grupy zarobkowe ustala rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej.

Świadczenia chorobowe pieniężne.

1. Cennik dopłat winien ulec rozszerzeniu i podwyższeniu.

2. Wysokość zasiłku chorobowego i połogowego ustala się kwotowo dla każdej grupy płac, z tym, że zasiłek dzienny dla pracowników fizycznych nie może wynosić mniej niż 0,25 i więcej niż zł 1,—, a dla pracowników umysłowych mniej niż zł 0,50 i więcej niż zł 3,—.

Alternatywa:

Zamiast ograniczenia dolnej i górnej granicy zasiłków — ograniczyć wysokość tychże do 30% podstawy wymiaru przy zachowaniu obliczania wysokości zasiłku na podstawie przeciętnego zarobku podstawowego za ostatnie 13 tygodni.

3. Należy ograniczyć zakres osób spośród rodziny ubezpieczonego, uprawnionych do świadczeń chorobowych wyłącznie do niezarobkującego współmałżonka, wstępnych i zstępnych do lat 16.

Komisja sprzeciwiła się rozszerzeniu i podwyższeniu cennika dopłat. W odniesieniu do wysokości zasiłku chorobowego i połogowego Komisja akceptowała proponowaną alternatywę z tym, że wysokość zasiłku należałoby podnieść do 40% podstawowego zarobku.

Świadczenia wypadkowe pieniężne.

1. Rentę wypadkową należy obniżyć do 40% przeciętnego zarobku podstawowego za okres ostatnich 52 tygodni, względnie 12 miesięcy, z tym, że dla utrzymujących rodziny mogą być ustalone dodatki, podwyższające rentę do maximum 50% tegoż zarobku.

2. Należy podnieść granicę niezdolności do zarobkowania, uprawniającej do częściowej renty, na 25%.

Komisja uznała, że rentę wypadkową należy ustalić na 50% zarobku, zaś dla utrzymujących rodzinę mogą być ustalone dodatki, podwyższające rentę do maximum 60% zarobku. Granicę niezdolności do zarobkowania, uprawniającej do częściowej renty, należy pozostawić na dotychczasowym poziomie, o ile pracodawca obniżył zarobek otrzymującemu rentę.

Świadczenia emerytalne.

1. Należy przedłużyć okres wyczekiwania do lat 15.

2. W ubezpieczeniu pracowników umysłowych stopniowy wzrost renty od chwili ukończenia okresu wyczekiwania winien być ustalony podobnie, jak to ma obecnie miejsce w ubezpieczeniu emerytalnym robotniczym.

Tezy, dotyczące świadczeń emerytalnych, uznała Komisja za słuszne.

Składki.

1. Wysokość składek ustala się w sposób następujący:

	prac. fiz.	prac. umysł.
Na ubezpieczenia na wypadek choroby	4,0%	4%
na ubezpieczenia emerytalne	3,8%	6%
na zabezpieczenia na wypadek braku pracy	2,0%	2%
na Fundusz Pracy	2,0%	2%
	<hr/>	<hr/>
	11,8%	14%

na ubezpieczenie od wypadków w zależności od kategorii niebezpieczeństwa.

2. Składka na wszelkiego rodzaju ubezpieczenia (z wyjątkiem wypadkowego), na zabezpieczenia na wypadek braku pracy, oraz składka na Fundusz Pracy ponoszona jest w $\frac{2}{5}$ przez pracodawcę i w $\frac{3}{5}$ przez pracownika, bez względu na wysokość zarobku. Składkę na ubezpieczenie wypadkowe ponosi pracodawca.

Alternatywa:

Składkę na ubezpieczenie wypadkowe ustala się jednolicie (bez względu na rodzaj zakładu pracy) na 0,8%, a podział jej między pracodawcę i pracownika odbywa się na tych samych zasadach, jak w innych ubezpieczeniach.

3. Dla poszczególnych kategorii pracowników Minister Opieki Społecznej może wprowadzić ryczałty wynagrodzenia, przy czym każda z tych kategorii winna być zaliczona do odpowiedniej grupy zarobkowej.

W szczególności ryczałty objąć powinny:

- a) służbę domową męską,
- b) służbę domową żeńską,
- c) służbę domową młodocianą,
(bez względu na zarobek, rodzaj zajęcia i charakter gospodarstwa domowego),
- d) dozorców domowych — bez względu na wysokość zarobków i rodzaj posesji,
- e) uczniów przemysłowych — bez względu na wysokość zarobków i rodzaj przemysłu,
- f) praktykantów i wolontariuszów.

Wysokość ryczałtów dla każdej kategorii pracowników i dla poszczególnych ubezpieczalni (względnie miejscowości) ustala Minister Opieki Społecznej.

Projektowaną wysokość składek uznała Komisja za wygórowaną i wypowiedziała się za obniżeniem tychże o ca 20%. Co do ubezpieczenia wypadkowego, Komisja wypowiedziała się za dotychczasowym stanem rzeczy, to jest za uzależnieniem wysokości składek od stopy niebezpieczeństwa poszczególnych zakładów z tym, że składka ponoszona jest w $\frac{2}{5}$ przez pracodawcę a $\frac{3}{5}$ przez pracownika.

Pobór składek przy pomocy znaczków ubezpieczeniowych.

1. Składki na wszystkie rodzaje ubezpieczeń społecznych, na zabezpieczenie na wypadek braku pracy i na Fundusz Pracy (z wyjątkiem ubezpieczenia wypadkowego) opłaca się za pomocą nalepiania na kartach ubezpieczeniowych specjalnych znaczków, wydawanych przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych dla każdej grupy zarobkowej, odrębnych dla pracowników fizycznych i umysłowych.

Znaczki te posiadają wartość nominalną, odpowiadającą wysokości składki tygodniowej, względnie miesięcznej w danej grupie.

Znaczki są skonstruowane w ten sposób, by można poszczególne ich części, odpowiadające składce na dany rodzaj ubezpieczenia, łatwo oddzielić, w tych wypadkach, w których ubezpieczeni podlegają nie wszystkim rodzajom ubezpieczeń.

2. Składki na ubezpieczenie wypadkowe opłaca się za pomocą nalepiania na kartach ubezpieczeniowych odrębnych dla tego ubezpieczenia znaczków wartościowych, opiewających na złote i grosze.

Alternatywa:

W razie ujednoczenia składki na ubezpieczenie wypadkowe i włączenia jej do składki scalonej, odpada potrzeba wydawania odrębnych znaczków wartościowych.

3. Karty ubezpieczeniowe, przeznaczone dla wlepiania znaczków, wydawane są na półroczne okresy kalendarzowe dla każdego pracownika oddzielnie. Dla pracowników fizycznych i umysłowych karty różnią się w treści i barwie. Nalepianie znaczków odbywać się będzie dla pracowników fizycznych za okresy tygodniowe, a dla pracowników umysłowych — za okresy miesięczne.

Aktualne karty ubezpieczeniowe przechowywane są przez pracodawcę, a w razie zwolnienia pracownika są mu wręczane z adnotacją terminu zwolnienia.

Po upływie okresu wartości karty ubezpieczeniowe, bez względu na stan wypełnienia ich znaczkami, przesyłane są do właściwej ubezpieczalni społecznej, za pośrednictwem placówek, wystawiających karty i są magazynowane, jako ewidencja uprawnień ubezpieczeniowych.

Projekt w sprawie poboru składek przy pomocy znaczków ubezpieczeniowych, który to system obowiązywał dawniej na terenie Ziemi Zachodnich, a obecnie jeszcze obowiązuje na terenie Górnego Śląska w ubezpieczeniu emerytalnym, Komisja zaakceptowała, gdyż procedura ta może się przyczynić do potaniaenia administracji ubezpieczeń i uproszczenia poboru składek.

Na posiedzeniu Międzyizbowej Komisji Polityki Socjalnej, odbytym w dniu 19 sierpnia br., przedstawiła Izba Katowicka opracowane przez siebie tezy, różniące się zasadniczo od tez Międzyizbowej Komisji. Tezy Izby Katowickiej szły w kierunku uniezależnienia świadczeń i składek ubezpieczeniowych od wysokości dochodów ubezpieczonego. Wobec tego, że problem ten w świetle

dotychczasowych dyskusyj w łonie Związku Izb stanowił nowum, przedstawiciele Izby nie mogli się do niego ustosunkować. Stało się wobec tego niezbędnym przedyskutowanie też Izby Katowickiej na terenie poszczególnych Izb. Tezy te zostały zaopiniowane, o ile chodzi o Izbę naszą, na posiedzeniu Komisji Socjalnej w dniu 2 września.

Tezy Izby Katowickiej, oraz stanowisko naszej Komisji Socjalnej, przedstawiają się następująco:

Teza I.

Świadczenia i związane z nimi ciężary gospodarcze wszystkich rodzajów ubezpieczeń społecznych w warunkach, w jakich rozwija się i przez najbliższe dziesiątki lat rozwijać się będzie nasze życie gospodarcze, muszą być ustalone na poziomie, odpowiadającym zaspokojeniu w sposób najbardziej oszczędny minimalnych potrzeb życiowych pracowników, a zatem w stosunku do stanu obecnego radykalnie obniżone.

Zgodnie z tą przesłanką świadczenia i składki ubezpieczeniowe, zarówno krótkoterminowe (chorobowe), jak i długoterminowe (wypadkowe i emerytalne), winny być uniezależnione od wysokości dochodów ubezpieczonego. Świadczenia ubezpieczeniowe długoterminowe mają być jednak odmienne w województwach zachodnich o wysokiej stopie życia, w województwach środkowych i południowych o charakterze pośrednim i w województwach wschodnich o niskiej stopie życia i dużej sile kupna pieniądza. Świadczenia ustala się według stawek okręgu ostatniego miejsca pracy. Ponadto na każdym z tych terenów świadczenia długoterminowe winny być wyższe dla pracowników umysłowych, a niższe dla pracowników fizycznych.

Komisja z całym uznaniem wypowiedziała się za tezę, dotyczącą uniezależnienia świadczeń i składek ubezpieczeniowych od wysokości zarobków ubezpieczonych, gdyż tylko tą drogą będzie można radykalnie obniżyć składki, sprzeciwiła się jednakże stanowczo temu, ażeby świadczenia były uzależniane od lokalnych warunków, co stałoby w sprzeczności z zasadą konkurencyjności przedsiębiorstw w poszczególnych dzielnicach. Dzielenie pracowników na fizycznych i umysłowych uznała Komisja za niecelowe i, zdaniem jej, należałoby za to wprowadzić podział według zarobków i stworzyć 2 do 3 grupy zarobkowe.

Teza II.

Do pokrywania ciężarów ubezpieczeniowych długoterminowych przyczynić się winno Państwo w formie dopłaty do poszczególnych rent.

Do tezy drugiej zajęła Komisja stanowisko negatywne, gdyż dopłata Skarbu Państwa spowodowałaby niewątpliwie podwyższenie podatków, co przy obecnym systemie podatkowym jest szczególnie niebezpieczne. Przyjęto natomiast zasady podziału składki we wszystkich ubezpieczeniach jednolicie, a mianowicie: pół pracownik, pół pracodawca.

Teza III.

Składki na ubezpieczenia krótkoterminowe i długoterminowe winny być scalone.

Składki mogą być pobierane przy pomocy znaczków ubezpieczeniowych. Niemniej fundusze, otrzymywane tą drogą, powinny być rozdzielane według z góry ustalonego klucza pomiędzy ubezpieczenia krótkoterminowe z jednej i długoterminowe z drugiej strony i administrowane oddzielnie.

Teza ta została przez Komisję w całości przyjęta. W związku z tezą czwartą wyłoniło się siłą rzeczy zagadnienie scalenia składki wypadkowej i oderwanie jej od stopnia niebezpieczeństwa poszczególnych zakładów. Komisja wypowiedziała się za scaleniem składki wypadkowej, wychodząc z założenia, że przy obniżeniu świadczeń liczyć się należy ze składką nie wyższą niż ca 1%, z czego tylko połowa przypadłaby na pracodawców. W tych warunkach nawet te gałęzie przemysłu, które mają najniższą klasę bezpieczeństwa, oraz handel byłyby co najwyżej tylko nieznacznie więcej obciążone, w zamian za co uzyskałyby daleko idące uproszczenie manipulacji wewnętrznej i także byłyby zwolnione od obecnej dowolności wymiaru składki przez zakład ubezpieczeniowy. W toku dyskusji wyłoniła się koncepcja premiowania tych przedsiębiorstw, w których nie mają miejsca nieszczęśliwe wypadki przy pracy.

Teza IV.

Zakłady zastępcze, w szczególności w ubezpieczeniu krótkoterminowym, (zakładowe kasy chorych) powinny być dopuszczone na terenie całego Państwa.

Postulat ten nie budzi żadnych zastrzeżeń i jest przyjęty tak przez naszą Komisję, jak i przez wszystkie inne Izby w Polsce.

W końcu uznała Komisja za celowe zaangażowanie na koszt wszystkich Izb matematyka ubezpieczeniowego, który zajęłby się

obliczeniami matematycznymi. W ten sposób zdobyłby Związek Izb cenny materiał dowodowy przy swych wystąpieniach wobec Ministerstwa.

Wyniki obrad naszej Komisji przedstawił delegat Izby na posiedzeniu Międzyizbowej Komisji Polityki Socjalnej, które odbyło się w dniu 3 września. Na posiedzeniu tym nie uzgodniono ostatecznej opinii Związku Izb, a to ze względu na rozbieżność zdań poszczególnych delegatów co do tez Izby Katowickiej, za którymi opowiedziały się tylko dwie Izby, w szczególności Izba Wileńska i Izba Gdyńska. Celem uzgodnienia rozbieżnych opinii poszczególnych Izb, wyłoniono Podkomisję, która miała zająć się sprecyzowaniem stanowiska Związku Izb i wyniki swej pracy przedłożyć Międzyizbowej Komisji Polityki Socjalnej.

Sprawy komunikacyjno-turystyczne.

Prace nad sprawami komunikacyjno-turystycznymi ześrodkowane były w odnośnej komisji Izby i w referatach komunikacyjnym i turystycznym biura Izby.

Do główniejszych zagadnień, jakie stanowiły przedmiot tych prac, zaliczyć należy zagadnienie ogólne współpracy sfer gospodarczych w Państwowej Radzie Komunikacyjnej, która to praca była w okresie sprawozdawczym utrudniona stanowiskiem Ministerstwa Komunikacji, które ze względu na to, że dotacje dla kolei ze strony Skarbu Państwa były niemożliwe a wydatki rzeczowe i personalne zredukowano do niezbędnego minimum, uznawało możliwość obniżenia stawek taryfowych tylko w tych wypadkach, gdy uzyskać można było równocześnie rekompensatę dochodów w innych działach eksploatacji względnie w innych dziedzinach przewozu. Na skutek usilnych starań delegatów sfer gospodarczych teza ta rozszerzona została w tym kierunku, iż uznano konieczność obniżenia stawek taryfowych w tych wypadkach, gdy niżka cen nie jest koniunkturalna, lecz posiada cechy stabilizacji.

Postulaty taryfowo-kolejowe sfer gospodarczych Pomorza, dotyczące zniżek taryf przewozowych na surowce przemysłowe, węgiel, materiały budowlane w przewozie do Gdyni, mąkę, skóry, wyroby drewniane etc. etc. w tych warunkach nie miały większych szans realizacji.

Badane były natomiast sprawy nadawania w jednym wagonie (kompletowanie wagonów) towarów oclonych i nieoclonych, drobnych opłat kolejowych za listy przewozowe, zlecenia, zawiadomienia itp., które przedrażają koszty przewozu, importu węgla angielskiego na Pomorze oraz sprawę ewentualnego obniżenia przewoźnego na węgiel do miejscowości, które eksploatują torf, sprawę zbyt częstej, co każdy sezon, zmiany rozkładu jazdy pociągów osobowych, oraz sprawę generalnej obniżki taryf towarowych na eksport, których obecna wysokość wpływa hamująco na możliwości eksportowe naszego handlu i przemysłu.

Poddane były również szczegółowym badaniom postulatory kolejowe portu gdyńskiego, a mianowicie:

- a) sprawa łamanego sposobu obliczania przewoźnego na magistrali węglowej oraz sprawa taryfowego zniwelowania Gdyni z Gdańskiem;
- b) sprawa zmiany przepisów regulujących czas wolny od postojowego w portach polskich;
- c) sprawa wag kolejowych w porcie gdyńskim;
- d) sprawa taryf na szmaty i skóry w imporcie przez porty polskie;
- e) sprawa zwolnienia listów przewozowych od opłat stempowych w tranzycie.

Dla rozpatrzenia wniosków oraz dla stałego rozpatrywania zagadnień kolejowo-portowych wyłoniona została specjalna podkomisja, do której wybrano p. dyr. L. Byczkowskiego jako przewodniczącego oraz pp.: radcę K. Muchę, radcę J. Rummla, radcę F. Marszałę, dyr. Michalewskiego i referenta J. Kunerta.

W dziedzinie spraw turystycznych prace komisji i biura Izby obracały się głównie dookoła zagadnień następujących:

W związku z sytuacją, jaka wytworzyła się na skutek dewaluacji guldena i poważnego podniesienia się na skutek tego konkurencyjności kąpielisk gdańskich, podniesiona została wobec Ministerstwa Komunikacji sprawa niżek kolejowych dla powracających z kąpielisk polskich, przy czym zwrócono uwagę na możliwość przedłużenia terminu pobytu w kąpieliskach, dającego prawo do ulgi z 10 dni do 20—25 dni, a to w celu wypłynięcia na przedłużenie pobytu na wybrzeżu. Dalej zwrócono uwagę na konieczność przystosowania kosztów komunikacji przybrzeżnej i autobusowej do warunków, istniejących pod tym względem na terenie Gdańska. Poczyniono kroki w celu skłonienia właścicieli

hotelu i pensjonatów do ustalenia kategorii ich przedsiębiorstw i wyznaczenia odpowiedniego cennika, który miałby być opublikowany (na wzór innych miejscowości dobrze zorganizowanych). W celu wytworzenia sprzyjających warunków dla rozwoju turystyki w najbliższym zapleczu zbadano rozkłady komunikacji autobusowej i kolejowej z najbardziej atrakcyjnymi miejscowościami zaplecza dla ruchu turystów z Gdyni do zaplecza i z zaplecza do Gdyni. W związku z tym podniesiono konieczność rozbudowy komunikacyjnych szlaków turystycznych z zapleczem, oraz zdobycia środków dla propagandy Gdyni i wybrzeża. Poza tym poddano badaniu sprawę budowy odpowiednich hoteli i pomieszczeń dla stworzenia możliwości odbywania w Gdyni kongresów i zjazdów, oraz ogólnej rozbudowy miejscowości lotniskowych według szczegółowo opracowanego planu przez skoncentrowanie tej akcji w określonej z góry instytucji.

Zaznaczyć przy tym należy, że niestety pomimo ścisłej współpracy we wszystkich wyżej wymienionych zagadnieniach z funkcjonującym na terenie Gdyni i wybrzeża od kilku lat Gdyńskim Związkiem Propagandy Turystycznej prawie żaden z wyżej wymienionych postulatów nie został zrealizowany. Należy nawet zaznaczyć, że jedno z posunięć Ministerstwa Komunikacji, a mianowicie wyznaczanie okresu darmowych przewozów na kolejach dla dzieci do lat 14 w czasie od 8 do 20 sierpnia przyczyniło się poważnie do skrócenia sezonu na wybrzeżu, gdyż większość letników skorzystała z przyznanej im ulgi i opuściła miejscowości nadmorskie już przed 20 sierpnia. Energiczne, w drodze telegraficznej, wystąpienie Izby wobec Ministerstwa Komunikacji i wszystkich Izb Przemysłowo-Handlowych na terenie kraju odniosło jedynie o tyle skutek, że uniemożliwiło powtórzenie podobnego rodzaju zarządzeń w tak nieodpowiednich terminach.

Współpraca Izby z wyżej wspomnianym Gdyńskim Związkiem Propagandy Turystycznej dawała gwarancję skoncentrowania akcji społecznej nad poszczególnymi zagadnieniami, co przyczyniło się do skoncentrowania wysiłków na drodze zmiany istniejących warunków, często niezadawalających w Gdyni i na wybrzeżu.

Mówiąc o sprawach turystycznych, podnieść należy bardzo znaczne postępy w urządzeniu i upiększeniu kąpieliska w Orłowie Morskim, jak również częściowo, jednak w mniejszym stopniu, kąpielisk w innych miejscowościach wybrzeża.

Szkolnictwo handlowe.

W roku sprawozdawczym Izba w dalszym ciągu utrzymywała następujące zakłady naukowe: Szkoły Handlowe Koedukacyjne w Gdyni, Grudziądzu, Toruniu i Tczewie oraz Licea Handlowe w Gdyni i w Bydgoszczy. Wszystkie wyżej wymienione zakłady naukowe rozwijały się normalnie i ilość uczni i uczenic, jak widać z niżej umieszczonych danych statystycznych uległa wzrostowi. Niemniej ze względu na niedostateczną ilość uczni nie została, jak i w roku uprzednim uruchomiona klasa III Liceum Handlowego w Gdyni oraz klasa IV w szkole handlowej w Gdyni.

Z końcem roku sprawozdawczego Izba rozpoczęła starania o przekształcenie szkół handlowych w Toruniu, Gdyni i Grudziądzu w gimnazja kupieckie w myśl ogólnych założeń planu szkolnictwa zawodowego w Polsce.

W związku z tą akcją Izba, ze względu na poważne braki dotychczasowego lokalu szkoły handlowej w Toruniu rozpoczęła starania wobec władz miejskich tego miasta o uzyskanie bardziej odpowiedniego gmachu, co stało się palącym ze względu na wzrost frekwencji w tej uczelni.

Izba w roku sprawozdawczym, jak i w latach poprzednich dokładała wiele starań dla zdobycia dla kształcącej się w jej uczelniach młodzieży praktyk wakacyjnych. Pod tym względem Izba napotykała zrozumienie ze strony sfer gospodarczych swego okręgu, w szczególności zaś w porcie gdyńskim, i zdołała zdobyć znaczną ilość wspomnianych praktyk wakacyjnych. Stwierdzić jednak należy, że pomimo wszystko ilość praktyk była niedostateczna i przygotowanie uczni i uczenic szkół izbowych do działalności praktycznej napotyka jeszcze w tym zakresie na wiele trudności.

Pod względem finansowym rozwój szkolnictwa izbowego nie nastroczał specjalnych trudności, gdyż wzmożona frekwencja uczni przyczyniła się do wzrostu wpływów z tytułu wpisów i tym samym do utrzymania równowagi budżetowej w izbowych zakładach naukowych. Jedynie w stosunku do Liceum Handlowego w Gdyni da się zauważyć, że normalny rozwój tego zakładu naukowego został ze względu na brak dostatecznych środków zahamowany przez niemożność otwarcia III klasy, do utrudnienia tej sprawy przyczynił się również brak odpowiedniego pomieszczenia.

Liceum Handlowe w Gdyni

Wyszczególnienie	Rok szkolny 1934/1935		Rok szkolny 1935/1936	
	klasa I	klasa II	klasa I	klasa II
Liczba wpisanych na początku roku szkolnego	29	12	36	22
W ciągu roku przybyło	1	—	5	—
Razem	30	12	41	22
W tym uczenie	9	2	12	3
„ „ uczniów	24	10	29	19
W ciągu roku ubyło	4	2	12	3
Pozostało z końcem roku	26	10	29	19
Wydano świadectw ukończenia szkoły	—	—	—	13

Liceum Handlowe w Bydgoszczy

Wyszczególnienie	Rok 1934/35 Kurs		Rok 1935/36 Kurs	
	I	II	I	II
Liczba wpisanych na początku roku szkolnego	81	56	78	63
W ciągu roku przybyło	1	4	3	1
Razem	82	60	81	64
W tym uczenie	25	20	33	18
„ „ uczniów	57	40	48	46
W ciągu roku ubyło	82	60	81	64
Pozostało z końcem roku	16	2	11	4
Wydano świadectw ukończenia szkoły	66	58	70	60
Wydano świadectw ukończenia szkoły	—	48	—	42

4-klasowa Koedukacyjna Szkoła Handlowa w Toruniu

Wyszczególnienie	Rok 1934/1935				Rok 1935/1936			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Liczba wpisanych na początku roku szkolnego . . .	47	28	28	—	51	41	26	39
W ciągu roku przybyło . . .	1	3	—	—	—	1	—	—
Razem . . .	48	31	28	—	51	42	26	39
W tym uczenie	25	11	16	—	29	22	9	3
„ „ uczniów	23	20	12	—	22	20	17	36
W ciągu roku ubyło	1	1	4	—	3	5	—	4
Pozostało z końcem roku . . .	47	30	24	—	48	37	26	35
Wydano świadectw ukończenia szkoły	—	—	17	—	—	—	22	27

4-klasowa Koedukacyjna Szkoła Handlowa w Gdyni

Wyszczególnienie	Rok 1934/1935				Rok 1935/1936			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Liczba wpisanych na początku roku szkolnego . . .	56	38	14	—	103	47	28	—
W ciągu roku przybyło . . .	5	—	2	—	2	1	1	—
Razem . . .	61	38	16	—	105	48	29	—
W tym uczenie	37	21	8	—	61	32	18	—
„ „ uczniów	24	17	8	—	44	16	11	—
W ciągu roku ubyło	8	3	1	—	7	7	1	—
Pozostało z końcem roku . . .	53	35	15	—	98	41	28	—
Wydano świadectw ukończenia szkoły	—	—	—	—	—	—	—	—

3-klasowa Szkoła Handlowa w Grudziądzu

Wyszczególnienie	Rok 1934/35 k l a s a			Rok 1935/36 k l a s a		
	I	II	III	I	II	III
Liczba wpisanych na początku roku szkolnego . . .	44	33	27	52	36	26
W ciągu roku przybyło . .	2	1	—	2	—	—
Razem . .	46	34	27	54	36	26
W tym uczenie	28	19	15	29	22	13
„ „ uczniów	18	15	12	20	24	13
W ciągu roku ubyło	6	6	2	5	1	—
Pozostało z końcem roku . .	40	28	25	49	35	26
Wydano świadectw ukończenia szkoły	—	—	24	—	—	26

3-klasowa Koedukacyjna Szkoła Handlowa w Tczewie

Wyszczególnienie	Rok 1934/35 k l a s y			Rok 1935/36 k l a s y		
	I	II	III	I	II	III
Liczba wpisanych na początku roku szkolnego . . .	44	26	—	52	25	19
W ciągu roku przybyło . .	3	—	—	2	2	—
Razem . .	47	26	—	54	27	—
W tym uczenie	29	11	—	28	15	8
„ „ uczniów	18	15	—	26	12	11
W ciągu roku ubyło	14	4	—	6	2	3
Pozostało z końcem roku . .	33	22	—	48	25	16
Wydano świadectw ukończenia szkoły	—	—	—	—	—	12

Prace statystyczne.

W okresie sprawozdawczym, podobnie jak w ubiegłych latach, zebrano materiały i opracowano dane statystyczne do sprawozdania o sytuacji gospodarczej w okręgu Izby w r. 1934.

Referat kontynuował w dalszym ciągu zbieranie danych statystycznych co do natężenia pracy przy przeładunkach w porcie gdyńskim.

Dla Głównego Urzędu Statystycznego opracowano statystykę cen surowca drogowego i materiałów tartych w okręgu Izby w r. 1934.

Dla Komitetu Chłodnictwa przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu opracowano statystykę urządzeń chłodniczych w przemyśle spożywczym.

Izba wypowiedziała się w sprawie przerostu dochodzeń statystycznych, przeprowadzanych przez różne instytucje i urzędy państwowe, i w tym celu przedstawiła odpowiednie materiały specjalnej komisji utworzonej z inicjatywy Związku Izb dla omówienia tej kwestii.

Izba zaopiniowała projekt rozporządzenia Rady Ministrów o statystyce cen, przy czym wypowiedziała się za przekazaniem wszelkich dochodzeń w sprawie cen Głównemu Urzędowi Statystycznemu.

W związku ze spadkiem guldena gdańskiego referat zebrał dane dot. strat poniesionych przez firmy w okręgu Izby wskutek dewaluacji guldena.

W związku z akcją Izby dot. obniżenia kosztów utrzymania w Gdyni referat opracował odpowiednie materiały statystyczne.

Izba rozsyłała w dalszym ciągu kwartalne kwestionariusze do około 1,200 najpoważniejszych firm przemysłowych i handlowych w jej okręgu. Zebrane tą drogą materiały zużyte zostały do opracowania sprawozdań o sytuacji gospodarczej oraz dla wewnętrznych celów biura Izby. W r. 1936 Izba jednakże zaprzestała wysyłania tych kwestionariuszy, ograniczając się jedynie do kwestionariuszy rocznych.

Poza tym wysyłała Izba kwartalne kwestionariusze statystyczne do wszystkich mleczarń na Pomorzu, udzielając następnie Pomorskiej Izbie Rolniczej wyciągów z uzyskanego materiału.

Kontynuowano prace nad uzupełnieniem katastru głównego Izby, obejmującego wszystkie przedsiębiorstwa przemysłowe

i handlowe w okręgu Izby w liczbie około 30.000. Również uzupełniono wyciągi z rejestru handlowego firm jednoosobowych i osób prawnych, figurujących w rejestrze Sądów Okręgowych w Chojnicach, Gdyni, Grudziądzu i Toruniu.

W dziale informacji dot. pośrednictwa handlowego zanotować należy znaczny wzrost liczby informacji, udzielonych bądź to w drodze korespondencji bądź też ustnej lub telefonicznej. Szczególnie liczne były zapytania polskich firm o krajowe źródła zakupu, co świadczyłoby o tendencjach w kierunku uniknięcia zbędnego importu.

Izba współpracowała przy redagowaniu „Rocznika Polskiego Przemysłu i Handlu“ oraz „Spisu organizacji gospodarczych“.

W zakres działalności referatu statystycznego wchodziły również sprawy związane z rejestracją umów o naukę w przemyśle.

W okresie sprawozdawczym zarejestrowano 540 umów. Wyślano kilkakrotnie okólniki i komunikaty w sprawie obowiązku zawierania i rejestrowania umów o naukę w przemyśle. Poza tym udzielono szereg wyjaśnień w powyższych sprawach.

Wydawnictwa Izbowe.

Działalność wydawnicza Izby może być podzielona na dwa działy. Do pierwszego zaliczyć należy stałe wydawnictwa Izby, jak Biuletyn, dekadowy komunikat o odjazdach statków z Gdyni, codzienny komunikat o ruchu statków w porcie gdyńskim. Poza tym do wydawnictw stałych zaliczyć należy roczne sprawozdanie Izby, publikowanie którego drukiem należy do obowiązków, nałożonych na Izby Przemysłowo-Handlowe na podstawie przepisów statutowych. Do niestałej działalności wydawniczej Izby zaliczyć należy publikowanie przed nią drukiem rozpraw gospodarczych, mających specjalne znaczenie dla życia gospodarczego okręgu izbowego oraz popieranie w drodze subwencji wydawnictw, które Izba uzna za pożyteczne.

Co do pierwszej kategorii wydawnictw izbowych, to rok sprawozdawczy był czwartym rokiem wydawnictwa Biuletynu i komunikatu dekadowego o odjazdach statków z Gdyni. Rozwój tych obu wydawnictw pod względem swego zasięgu i wzbudzenia zainteresowania spowodował wzrost obrotów finansowych, które przekroczyły 20.000 złotych tak po stronie dochodów jak i wydatków. Biuletyn, będący jedynym pismem gospodarczym w okrę-

gu Izby do tego w znacznym stopniu poświęconym zagadnieniom morskim umocnił swe położenie, zdobywając do tego szereg nowych prenumeratorów, zaś bezpłatnie rozsyłany komunikat dekadowy był dostarczany większej ilości odbiorców. Wydawnictwo tego ostatniego, będąc środkiem propagandy portu gdyńskiego jest popierane przez Urząd Morski finansowo, jak również przez szereg firm portowych. W zamian za świadczenia miesięczne natury finansowej Izba rozsyła ten komunikat według wskazówek Urzędu Morskiego blisko 300 odbiorcom zagranicznym, zwłaszcza w Czechosłowacji oraz stawia do dyspozycji zainteresowanym firmom portowym, pewną ilość egzemplarzy, rozsyłanych przez nie swym klientom również w celach informacyjno-propagandowych. Dzięki wzmożeniu zapotrzebowania nakład tego wydawnictwa podniesiony został w roku sprawozdawczym do 1.550 egzemplarzy.

Komunikat codzienny o ruchu statków w Gdyni, mający zasięg ograniczony w porcie gdyńskim, jako wydawnictwo o charakterze praktyczno informacyjnym i aktualnym, również przyskała nowych prenumeratorów, przyczyniając przez to samo do podniesienia swej rentowności.

Z końcem roku sprawozdawczego przystąpiono do opracowania specjalnego numeru Biuletynu, poświęconego stosunkom gospodarczym pomiędzy Szwecją a Polską. Prace te przedsięwzięte zostały w porozumieniu z Ministerstwami Spraw Zagran. i Komunikacji oraz Przemysłu i Handlu, zyskując przy tym pomoc ze strony Poselstwa R. P. w Sztokholmie oraz sfer gospodarczych tak szwedzkich jak i polskich, zainteresowanych w rozwoju wzajemnych stosunków gospodarczych. Ze względu na to, że numer specjalny miał być wydany w językach szwedzkim i polskim, co naręczało poważne trudności techniczne, realizacja zamierzenia nastąpiła dopiero w lipcu roku następnego.

Sprawozdanie Izby w rozszerzonych ramach ukazało się w drugiej połowie roku sprawozdawczego i zajęło 280 stron druku. Zainteresowanie tym sprawozdaniem było tak znaczne, że wkrótce nakład jego pomimo wydania większej niż w roku poprzednim ilości egzemplarzy został całkowicie wyczerpany.

Izba w roku 1935 nie wydała żadnych specjalnych rozpraw, natomiast przyczyniła się finansowo do wydania poważnej pracy naukowej dra Władysława Sowińskiego p. t. Prawo handlowe morskie w zarysie. Praca ta spotkała się z uznaniem sfer naukowych i cieszyła się znacznym popytem.

Wyroady, opinie, zaświadczenia i ruch korespondencji.

Świadectw pochodzenia na towary pochodzenia polskiego wystawiono w roku sprawozdawczym 550 (w r. 1934 — 468), na towary pochodzenia zagranicznego — 136, zaświadczeń paszportowych wydano 326 (252), podań o zezwolenie na wjazd do Polski obcokrajowcom zaopiniowano 24 (37), o zatrudnienie obcokrajowców 78 (86). Poza tym zaopiniowano: podań o przywóz towarów reglamentowanych 3.667 (1952), podań firm gdyńskich o zwolnienie od państwowego podatku przemysłowego 48 (79), i o prolongatę zwolnienia od tego podatku 32(18); podań o ulgi celne 168 (112), podań o nadzory sądowe 19 (16).

Wydano różnych zaświadczeń 165 (87), informacji adresowych udzielono 1.425 (685), zaświadczeń kwalifikacyjnych dla firm wystawiono 6 (7).

Zaopiniowano podań o koncesje autobusowe na przewóz osób i towarów 92 (76).

Udzielono opinii dla Urzędu Patentowego w sprawie znaków ochronnych 22 (18), opinii w sprawie zwolnienia od obowiązku wykazania umiejętności zawodowych dla prowadzenia przemysłu koncesjonowanego, przedłużenia godzin sprzedaży, zezwoleń na urządzenie wyprzedaży 343 (284), wydano 14 (12) dyplomów dla przemysłowców i kupców z okazji jubileuszów ich samodzielnej pracy zawodowej, oraz 6 (9) dyplomów wraz z medalami dla zasłużonych robotników.

W dzienniku korespondencyjnym zarejestrowano 18.450 (14.740) pism otrzymanych i 26.260 (19.895) pism wysłanych.

(Liczby w nawiasach (—) dotyczą roku 1934).

ZAMKNIĘCIA BUDŻETOWE
Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni za rok 1935

DOCHODY

Dział	Paragraf	Pozycja	PRZEDMIOT	według	według	według
				pozycji	§§	działu
				zł	zł	zł
I			Własne dochody Izby			203 727,16
			Dochody zwyczajne			
	1		Dochody z opłat		169 975,87	
		1	Oplaty od świadectw o pochodze- niu towarów	10 311,76		
		2	Oplaty od zaświadczeń paszporto- wych	5 121,00		
		3	Oplaty od podań o import towa- rów reglamentowanych	74 193,57		
		4	Oplaty od zaświadczeń dot. zwro- tu cła przy wywozie masła	1 307,66		
		5	Oplaty od zaśw. dot. zwoln. od cła wywozowego masła	56 426,30		
		6	Oplaty od zaśw. dot. zwoln. od cła wywozowego jaj	818,75		
		7	Oplaty od zaśw. dot. zwrotu cła przy wywozie lnu	1 831,94		
		8	Oplaty od zaśw. dot. zwoln. od cła wywozowego szczeciny, włosia i sierści	42,18		
		9	Oplaty od zaśw. dot. zwoln. od cła wywozowego pierza i puchu	55,36		
		10	Inne opłaty	19 878,01		
	2		Dochód z nieruchomości		8 342,42	
		1	Czynsz	7 280,00		
		2	Wpływy dodatkowe	1 062,42		
	3		Dochód z wydawnictw		22 054,77	
	4		Dochód z agend specjalnych Izby Biuro Kolejowe	2 723,24	2 723,24	
		1	Odsetki od lokowanej gotowizny		630,86	
			Dochody nadzwyczajne			
II			Dodatek do ceny świadectw prze- mysłowych			196 568,16
			Razem dochody			400 295,32
			Razem wydatki			390 292,12
			Nadwyżka dochodów			10 003,20

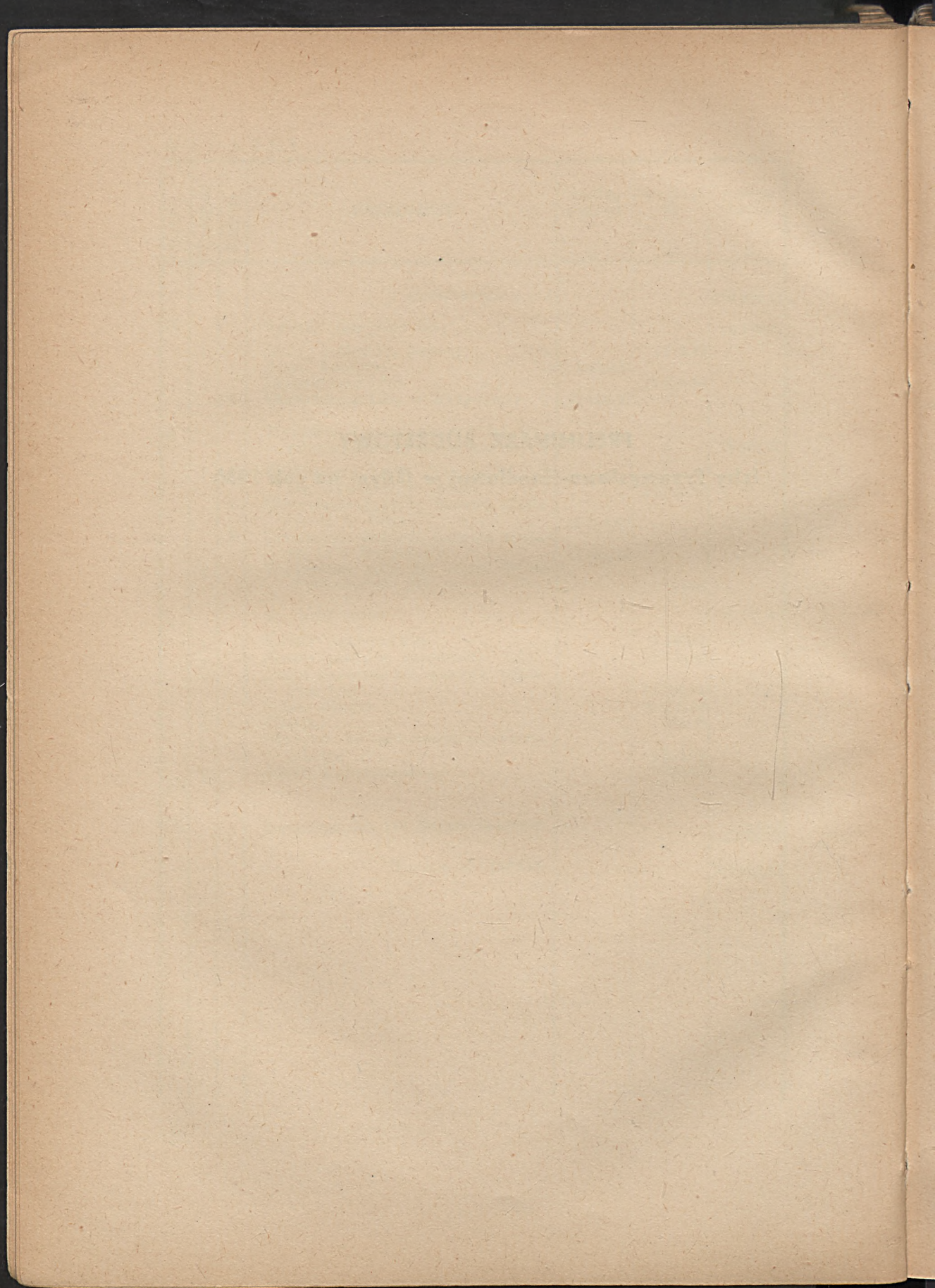
WYDATKI

Dział	Paragraf	Pozycja	PRZEDMIOT	według pozycji zł	według §§ zł	według działu zł
			Wydatki zwyczajne			
I	1		Wydatki osobowe		154 462,35	170 666,81
	1	1	Urzednicy i pracownicy Izby . . .	149 335,29		
		2	Diatariusze	—		
		3	Konsultanci	2 542,16		
		4	Woźni i gońcy	2 584,90		
	2		Ubezpieczenia		7 634,46	
		1	Kasa Chorych	2 684,94		
		2	Inne ubezpieczenia	4 949,52		
	3		Remuneracje i zapomogi		8 570,00	
II			Wydatki rzeczowe			58 527,55
	1		Lokal		25 541,98	
		1	Czynsze	19 848,00		
		2	Opał, światło, utrzymanie porządku	3 722,77		
		3	Remont	1 971,21		
	1a		Nieruchomość		5 728,85	
		1	Utrzymanie porządku, opał, woda i t. p.	2 530,34		
		2	Światło, utrzymanie porządku w lokalu	876,81		
		3	Remont gmachu, lokalu, instalacje	913,79		
		4	Ubezpieczenia i podatki	1 407,91		
	2		Wydatki biurowe		27 256,72	
		1	Materiały pisemne	3 962,56		
		2	Druki i ogłoszenia	2 290,92		
		3	Porto i opłaty telegraficzne	1 320,91		
		4	Opłaty telefoniczne	12 134,60		
		5	Inwentarz (kupno i naprawa)	4 301,42		
		6	Czasopisma, książki, mapy	2 140,16		
		7	Drobne wydatki	1 106,15		
III			Wydawnictwa, subwencje, składki			41 494,09
	1		Wydawnictwa		27 269,87	
	2		Subwencje		11 339,22	
		1	Udział w utrzymywaniu szkół han- dlowych i przemysłowych		—	
		2	Zapomogi i stypendia dla uczni szkół handlowych i przemysłowych	600,00		
		3	Zasiłki na prace naukowe i podróże naukowe	4 291,00		
		4	Zasiłki na popieranie rozwoju prze- mysłu i handlu	320,00		
		5	Badanie i popieranie eksportu . . .	6 128,22		
	3		Składki członkowskie		2 885,00	
			do przeniesienia			270 688,45

WYDATKI

Dział	Paragraf	Pozycja	PRZEDMIOT	według	według	według
				pozycji	§§	działu
				zł	zł	zł
			z przeniesienia . . .			270 688,45
IV			Agendy specjalne Izby			18 390,24
	1		Biura, instytuty, pokazy		2 474,24	
		1	Biuro Kolejowe	2 474,24		
	2		Ekspozytura Izby		15 916,00	
		1	Ekspozytura Izby w Bydgoszczy . .	15 916,00		
V			Wydatki, wynikające z niżej wymienionych czynności zleconych			27 861,50
	1		Wydawanie zaśw. dot. zwoln. od cła wywozowego masła		27 846,65	
		1	Utrzymanie Zakładu Badania Masła Nr 15 w Gdyni	16 684,87		
		2	Utrzymanie Zakładu Badania Masła Nr 13 w Bydgoszczy	11 161,78		
	2		Wydawanie zaśw. dot. zwoln. od cła wywozowego jaj		14,85	
VI			Wydatki różne			70 351,93
	1		Koszty reprezentacji		3 394,81	
	2		Koszty podróży urzędników Izby .		12 976,98	
	3		Zwrot poniesionych kosztów członkom Izby		11 078,11	
	4		Spłata długów		35 529,23	
	5		Odsetki		851,95	
	6		Pokrycie deficytu funduszu emerytalnego		4 534,92	
	7		Różne nieprzewidziane		1 985,93	
VII						
VIII			Zapomoga dla Izb Rzemieślniczych			3 000,00
			R a z e m złotych			390 292,12

PRELIMINARZ BUDŻETOWY
Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni na rok 1936



DOCHODY

Dział	Paragraf	Pozycja	PRZEDMIOT	Z ł o t y c h		
				według pozycji	według §§	według działu
I			Własne dochody Izby			173 400,—
			Dochody zwyczajne			
	1		Dochody z opłat		139 700,—	
	1	1	Oplaty od świadectw o pochodzeniu towarów	5 000,—		
	2		Oplaty od zaświadczeń paszportowych	4 000,—		
	3		Oplaty od podań o import towarów reglamentowanych	70 800,—		
	4		Oplaty od zaświadczeń dot. zwrotu cła przy wywozie masła	1 000,—		
	5		Oplaty od zaśw. dot. zwoln. od cła wywozowego masła	40 000,—		
	6		Oplaty od zaśw. dot. zwoln. od cła wywozowego jaj	500,—		
	7		Oplaty od zaśw. dot. zwrotu cła przy wywozie lnu	—		
	8		Oplaty od zaśw. dot. zwoln. od cła wywozowego szeszeciny, włosia i sierści	—		
	9		Oplaty od zaśw. dot. zwoln. od cła wywozowego pierza i puchu	—		
	10		Inne opłaty	18 400,—		
	2		Dochód z nieruchomości		10 200,—	
	1		Czynsz	9 600,—		
	2		Wpływy dodatkowe	600,—		
	3		Dochód z wydawnictw		20 000,—	
	4		Dochód z agend specjalnych Izby		3 000,—	
	1		Biuro Kolejowe	3 000,—		
	5		Odsetki od lokowanej gotowizny		500,—	
			Dochody nadzwyczajne			
	6		Przelew z funduszu rezerwowego		—	
	7		Pożyczka		—	
	8		Sprzedaż nieruchomości		—	
	9		Sprzedaż ruchomości		—	
II			Dodatek do ceny świadectw przemysłowych			195 000,—
			R a z e m			368 500,—

W Y D A T K I

Dział	Paragraf	Pozycja	PRZEDMIOT	Z ł o t y c h		
				według pozycji	według §§	według działu
			Wydatki zwyczajne			
I			Wydatki osobowe			184 320,—
	1				171 720,—	
		1	Urzednicy i pracownicy Izby . . .	166 920,—		
		2	Diatariusze	—		
		3	Konsultanci i t. p.	2 000,—		
		4	Woźni i gońcy	2 800,—		
	2		Ubezpieczenia		10 600,—	
		1	Kasa Chorych	3 000,—		
		2	Inne ubezpieczenia	7 600,—		
	3		Remuneracje i zapomogi		2 000,—	
II			Wydatki rzeczowe			54 700,—
	1		Lokal		22 500,—	
		1	Czynsz za lokal biurowy i wynajem sal	19 000,—		
		2	Opał, światło, utrzymanie porządku	3 000,—		
		3	Remont	500,—		
	1a		Nieruchomość		7 000,—	
		1	Utrzymanie porządku, opał, woda i t. p.	2 000,—		
		2	Światło, utrzymanie porządku w lokalu	1 000,—		
		3	Remont gmachu, lokalu, instalacje	1 600,—		
		4	Ubezpieczenia i podatki	2 400,—		
	2		Wydatki biurowe		25 200,—	
		1	Materiały pisemne	4 000,—		
		2	Druki	2 500,—		
		3	Porto i opłaty telegraficzne	2 500,—		
		4	Opłaty telefoniczne	9 000,—		
		5	Inwentarz (kupno i naprawa)	2 500,—		
		6	Czasopisma, książki, mapy	3 500,—		
		7	Drobne wydatki	1 200,—		
III			Wydawnictwa, subwencje, składki			46 500,—
	1		Wydawnictwa		22 000,—	
		1	Wydawnictwo Biuletynu Izbowego	20 000,—		
		2	Nakład Sprawozdania Izbowego . . .	2 000,—		
	2		Subwencje		17 000,—	
		1	Udział w utrzymywaniu szkół handlowych i przemysłowych	1 000,—		
		2	Zapomogi i stypendia dla uczni szkół handlowych i przemysłowych	2 000,—		
		3	Zasiłki na prace naukowe i podróże naukowe	2 500,—		
		4	Zasiłki na popieranie rozwoju przemysłu i handlu	2 500,—		
		5	Badanie i popieranie eksportu . . .	9 000,—		
	3		Składki członkowskie		7 500,—	
			do przeniesienia .			285 520,—

WYDATKI

Dział	Paragraf	Pozycja	PRZEDMIOT	Z ł o t y c h		
				według pozycji	według §§	według działu
			z przeniesienia .			285 520,—
IV			Agendy specjalne Izby			19 600,—
	1		Biura, instytuty, pokazy		3 000,—	
	1	1	Biuro Kolejowe	3 000,—		
	2		Ekspozytura Izby		16 600,—	
	1	1	Ekspozytura Izby w Bydgoszczy . .	16 600,—		
V			Wydatki, wynikające z niżej wymienionych czynności zleconych			21 400,—
	1		Wydawanie zaśw. dot. zwoln. od cła wywozowego masła		21 300,—	
	1	1	Utrzymanie Zakładu Badania Masła Nr 15 w Gdyni	13 500,—		
	2	2	Utrzymanie Zakładu Badania Masła Nr 15 w Bydgoszczy	7 800,—		
	2		Wydawanie zaśw. dot. zwoln. od cła wywozowego jaj		100,—	
VI			Wydatki różne			36 200,—
	1		Koszty reprezentacji		5 000,—	
	2		Koszty podróży urzędników Izby .		12 000,—	
	3		Zwrot poniesionych kosztów członkom Izby		9 000,—	
	4		Splata długów		—	
	5		Odsetki		2 000,—	
	6		Pokrycie deficytu funduszu emerytalnego		4 700,—	
	7		Różne nieprzewidziane		3 500,—	
			R a z e m			<u>362 720,—</u>

**Spis członków Prezydium
oraz Dyrekcji Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni**

(stan na 1 stycznia 1936 r.)

Prezydium Izby

L. p.	Nazwisko i imię	Charakter służbowy	Adres
1	Tor Stanisław	Prezes	Gdynia, Świętojańska 44
2	Inż. Dziedziul Alfred	Wiceprezes sekcji przemysłowej	Chełmno
3	Dr Kasperowicz Konrad	Wiceprezes sekcji przemysłowej	Bydgoszcz Nowy Rynek 10
4	Kentzer Bronisław	Wiceprezes sekcji handlowej	Bydgoszcz, Gdańska 42
5	Kollat Feliks	Wiceprezes sekcji żeglugowo-portowej	Gdynia, „Żegluga Polska“
6	Dr Smoleń Władysław	Wiceprezes sekcji handlowej	Gdynia, Starowiejska 17
7	Inż. Rawicz-Szczerbo Władysław	Wiceprezes sekcji żeglugowo-portowej	Gdynia - Port

Dyrekcja Izby

1	Mgr praw Krupski Henryk	Dyrektor do 1. VI. 1935	Gdynia
2	Cieśliński Marcin	Wicedyrektor	Bydgoszcz
3	Mgr nauk ekon. i polit. Kawczyński Józef	Wicedyrektor p. o. dyrektora od 1. VI. 1935	Gdynia

Spis radców Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Sekcja przemysłowa

1	Radca Baier Edmund	Koronowo, pow. Bydgoszcz. Dyrektor firmy Kantak i Ska, T. z o. o.
2	„ Inż. Ciszewski Stefan	Bydgoszcz, Ks. Markwarta 9. Współwłaściciel i kierownik firmy: „Fabryka Wyrobów Elektrotechnicznych Inż. St. Ciszewski i Ska. Sp. z o. o. w Bydgoszczy.
3	„ Czerwiński Kazimierz	Starogard. F-a Balorient — Mechaniczna Fabryka Obuwia.
4	Wiceprezes inż. Dziędziul Alfred	Chelmno n. W. Współwłaściciel i dyrektor cegielni „Saturn“.
5	Radca inż. Gayczak Tadeusz	Bydgoszcz, Fordońska 106. Członek Zarządu firmy Kabel Polski S. A. w Bydgoszczy.
6	„ Gończ Paweł	Brodnica n. Drw. Właściciel młyna automatycznego.
7	„ inż. Handzelewicz Józef	Grudziądz. Grudziądzkie Zakłady Ceramiczne. Prezes Zarządu Sp. Akc. „Pomorskie Zakłady Ceramiczne“ w Grudziądzu
8	„ inż. Jagodziński Zbigniew	Grudziądz, 3 Maja. Członek Zarządu i dyrektor f-y Herzfeld i Victorius S. A. w Grudziądzu. Fabryka maszyn i odlewnia.
9	„ Jaugsch Stanisław	Toruń, Bydgoska 40. Współwłaściciel f-y: St. Jaugsch i Ska. Wytwórnia bekonów, handel i eksport bydła.
10	Wiceprezes dr Konrad Kasperowicz	Bydgoszcz, Nowy Rynek 10. Członek Zarządu fabryki wyrobów gumowych „Piastów“ w Bydgoszczy. Dyrektor fabryki fortepianów i pianin Sommerfeld
11	Radca inż. Kiślański Tadeusz	Toruń, Szosa Bydgoska. Dyrektor f-my „Polchem“ Zakłady Chemiczne S. A. w Toruniu.

12	Radca Kubica Marian	Osie , pow. Świecie. Współwłaściciel f-my Bartoszewicz i Kubica. Tartak w Osie, p. Świecie.
13	„ Mack Jan	Gościcino , pow. morski. Dyrektor fabryki krzesel „Gościcino“ S. A.
14	„ Makowiecki Antoni	Chełmża . Członek zarządu i dyrektor Cukrowni „Chełmża“ S. A.
15	„ Namysłowski Władysław	Piechcin , pow. Szubin. Dyrektor zarządzający f-my: Fabryka Wapna i Cementu „Piechcin“ S. A.
16	„ Nowacki Bolesław	Gdynia , śląska 76. Właściciel cegielni B. Nowacki i Ska. Sp. z o. o. w Gdyni.
17	„ inż. Podraszko Jan	Warszawa , Nowy Zjazd 1. Członek zarządu f-my: Przemysł Tłuszczowy Schicht-Lever, S. A. i Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union“ S. A. w Gdyni.
18	„ Ruchniewicz Alojzy	Grudziądz , Pańska 17. Właściciel fabryki wódek i likierów w Grudziądzu.
19	„ Rychter Leopold	Toruń , Kościuszki 77. Właściciel f-my: Toruński Młyn Parowy.
20	„ Skąpski Franciszek	Warszawa , Topolowa 6. Członek zarządu Sk. Akc. Biuro Budowlane F. Skąpski i Ska Inżynierowie w Gdyni.
21	„ Ślaski Jan	Trzebcz Szl. , p-ta Trzebczyk. Członek zarządu Cukrowni „Unisław“ S. A.
22	„ inż. Tolłoczko Władysław	Małwy , pow. Inowrocław. Dyrektor fabryki sody w Małowach. „Zakłady Solvay w Polsce“.

Sekcja handlowa

1	Radca Billert Paweł	Toruń, Rynek Staromiejski. Właściciel składu galanterii skórzanej.
2	„ Chmurzyński Józef	Chełmno, n. W. Właściciel hurtowni tytoniowej i kiszarni ogórków i kapusty w Chełmnie.
3	„ Grabowski Władysław	Gdynia, 10 Lutego. Dyrektor Banku Gospodarstwa Krajowego, oddział w Gdyni.
4	„ Hildt Jerzy	Gdynia, Plac Kaszubski. Dyrektor Powszechnego Banku Związkowego w Gdyni.
5	„ Junk Włodzimierz	Bydgoszcz, Dworcowa. Właściciel Hurtowni Ziemioplodów.
6	Wiceprezes Kentzer Bronisław	Bydgoszcz, Gdańska 42. Właściciel hurtowni towarów kolonialnych.
7	Radca Kiedrowski Bolesław	Bydgoszcz, Długa 55. Właściciel drogerii i perfumerii w Bydgoszczy.
8	„ Klimaszewski Lucjan	Więcbork, Hallera 19. Właściciel hurtowego handlu bydła i współwłaściciel f-my: Bacon Export Chojnice.
9	„ Knast Stefan	Inowrocław, Król. Jadwigi 29. Właściciel księgarni, składu nut i papieru w Inowrocławiu.
10	„ Korzeniewski Adam	Grudziądz, Rynek 22/24. Współwłaściciel f-my: W. Korzeniewski Tow. Akc. w Grudziądzu.
11	„ Maciejewski Władysław	Tczew, Rynek 16. Właściciel Domu Handlowego w Tczewie.
12	„ Mazur Józef	Grudziądz, Pańska 15. Właściciel fabryki octu w Grudziądzu.
13	„ Melerski Alojzy	Toruń, Żeglarska 1. Współwłaściciel i samodzielny kierownik f-my: Turek i Melerski w Toruniu.
14	„ Penkalla Leon	Toruń, Szeroka 1/5. Prezes Związku Tow. Rest. Wł. Hotelu i Kawiarni na Pomorzu w Toruniu.

15	Radca Sierszeński Józef	Lubawa, 19 Stycznia. Dyrektor spółdzielni Rolniczo-Handlowej „Rolnik” w Lubawie.
16	Wiceprezes dr Smoleń Władysław	Gdynia, Starowiejska 17. Właściciel f-my: Wielkopolski Skład Kawy, T. z o. p. w Gdyni.
17	Radca Stamm Roman	Chojnice. Właściciel składu żelaza w Chojnicach.
18	Prezes Tor Stanisław	Gdynia, Świętojańska 44. Dyrektor f-my: „Paged” Polska Agencja Eksportu Drewna, Sp. z o. p. w Gdyni.
19	Radca Turzyński Kazimierz	Gdynia, Świętojańska 9. Właściciel składu odzieży oraz wszelkich artykułów męskich w Gdyni.
20	„ Tymieniecki Jerzy	Toruń, Szeroka 53. Reprezentant f-my „Silmontana” Katowice i Firley S. A. Warszawa.
21	„ Witkowski Paweł	Grudziądz, Plac 23 Stycznia 8/10. Właściciel f-my: Dom Ekspedycyjno-Handlowy Rudolf Schimelfennig w Grudziądzu.
22	„ Zamiara Bronisław	Bydgoszcz, Artyleryjska 7. właściciel hurtowni olejów mineralnych.

Sekcja żeglugowo-portowa

1	Radca Byczkowski Lucjan	Gdynia, Świętojańska 9. Dyrektor f-my: Warszawskie Tow. Transportowe Sp. z o. o. w Gdyni.
2	„ Cienciała Andrzej	Gdynia, Świętojańska. Dyrektor Polskiej Agencji Mor- skiej Sp. z o. o. w Gdyni.
3	„ Jasiński Witold	Gdynia. Dyrektor f-my: „American Scan- tic Line w Polsce“ Sp. z o. o. w Gdyni.
4	Wiceprezes Kollat Feliks	Gdynia. Dyrektor zarządzający firm: że- gluga Polska i „Polsko - Brytyj- skie Towarzystwo Okrętowe“ S. A. w Gdyni.
5	Radca inż. Korzón Napoleon	Gdynia, Kamienna Góra. Dyrektor zarządzający firmy „Polskarob“. Polsko - Skandy- nawskie Tow. Transportowe S. A. w Gdyni. Konsul Generalny Kró- lestwa Szwecji.
6	„ inż. Laurecki Mirosław	Gdynia, Port. Dyrektor f-my: „Skarbopol“ Sp. z o. o. w Gdyni, wicekonsul lo- tewski.
7	„ Leszczyński Aleksander	Warszawa, Plac Małachowskiego 4. Naczelný dyrektor f-my: Gdy- nia—Ameryka, Linie Żeglugowe S. A. Warszawa.
8	„ Marszał Franciszek	Gdynia, Plac Kaszubski 1. Kierownik f-my: „Bergenske“ Baltic Transports Ltd. Sp. z o. o. w Gdyni.
9	„ Mućha Kazimierz	Gdynia, Starowiejska. członek zarządu i dyrektor f-my: „Pantarei“. Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe S. A. w Gdyni.
10	Wiceprezes inż. Rawicz-Szczerbo Władysław	Gdynia. Prokurent f-my: „Progress“ Zjed- noczone Kopalnie Górnośląskie, Oddział w Gdyni.
11	Radca Rummel Julian	Gdynia, Kamienna Góra. Właściciel f-my: Rummel & Bur- ton w Gdyni.

**Spis komisji stałych
przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni**

Komisja morska:

- Przewodniczący:**
1. Rummel Julian
- Zast. przewodniczącego:**
2. Kollat Feliks
3. Byczkowski Lucjan
- Członkowie:**
4. Cienciała Andrzej
5. Czerwiński Kazimierz
6. Inż. Dziedziul Alfred
7. Hildt Jerzy
8. Jasiński Witold
9. Inż. Korzón Napoleon
10. Kubica Marian
11. Inż. Laurecki Mirosław
12. Leszczyński Aleksander
13. Marszał Franciszek
14. Mazur Józef
15. Mucha Kazimierz
16. Nowacki Bolesław
17. Inż. Podraszko Jan
18. Inż. Rawicz-Szczerbo Wład.
19. Inż. Skąpski Franciszek
20. Dr Smoleń Władysław
- Korespondenci Izby:**
1. Dr Bierowski Tadeusz
2. Dr Kasprowicz Bolesław
3. Michalewski Jerzy
4. Radojewski Jerzy

Komisja podatkowa:

- Przewodniczący:**
1. Korzeniewski Adam
- Zast. przewodniczącego:**
2. Melerski Alojzy
3. Mazur Józef
- Członkowie:**
4. Baier Edmund
5. Chmurzyński Józef
6. Czerwiński Kazimierz
7. Inż. Dziedziul Alfred
8. Gończ Paweł
9. Junk Włodzimierz
10. Kiedrowski Bolesław
11. Knast Stefan
12. Marszał Franciszek
13. Ruchniewicz Alojzy
14. Rummel Julian
15. Sierszeński Józef
16. Witkowski Paweł
- Korespondenci Izby:**
1. Dr Bierowski Tadeusz
2. Radojewski Jerzy
3. Tatarek Franciszek

Komisja finansowo-kredytowa:

- Członkowie:**
1. Hildt Jerzy
2. Gończ Paweł
3. Grabowski Władysław
4. Kentzer Bronisław
5. Kollat Feliks
6. Knast Stefan
7. Inż. Makowiecki Antoni
8. Mazur Józef
9. Ruchniewicz Alojzy
10. Zamiara Bronisław
- Korespondenci Izby:**
1. Tatarek Franciszek

Komisja szkolnictwa zawodowego:

Przewodniczący:

1. Dr Kasperowicz Konrad

Zast. przewodniczącego:

2. Knast Stefan

3. Tymieniecki Jerzy

Członkowie:

4. Inż. Ciszewski Stefan

5. Inż. Handzelewicz Józef

6. Kiedrowski Bolesław

7. Korzeniewski Adam

8. Maciejewski Władysław

9. Melerski Alojzy

10. Rummel Julian

Korespondenci Izby:

1. Radojewski Jerzy

Komisja polityki handlowej i eksportowej:

Przewodniczący:

1. Dr Kasperowicz Konrad

Zast. przewodniczącego:

2. Inż. Podraszko Jan

3. Hildt Jerzy

Członkowie:

4. Inż. Ciszewski Stefan

5. Inż. Handzelewicz Józef

6. Inż. Jagodziński Zbigniew

7. Kollat Feliks

8. Korzeniewski Adam

9. Kubica Marian

10. Marszał Franciszek

11. Mazur Józef

12. Mucha Kazimierz

13. Dr Smoleń Władysław

14. Turzyński Kazimierz

15. Witkowski Paweł

Korespondenci Izby:

1. Dr Kasprowicz Bolesław

2. Palicki Marian

Komisja socjalna:

Przewodniczący:

1. Inż. Namysłowski Władysław

Zast. przewodniczącego:

2. Inż. Jagodziński Zbigniew

3. Czerwiński Kazimierz

Członkowie:

4. Inż. Handzelewicz Józef

5. Knast Stefan

6. Korzeniewski Adam

7. Marszał Franciszek

8. Mazur Józef

9. Nowacki Bolesław

10. Stamm Roman

11. Inż. Tolłoczko Władysław

Korespondenci Izby:

1. Dr Bierowski Tadeusz

2. Michalewski Jerzy

3. Palicki Marian

4. Radojewski Jerzy

Komisja komunikacyjno-turystyczna:

Przewodniczący:

1. Inż. Dzedziul Alfred

Zast. przewodniczącego:

2. Leszczyński Aleksander

3. Inż. Namysłowski Władysław

Członkowie:

4. Inż. Jagodziński Zbigniew

5. Junk Włodzimierz

6. Inż. Kiślański Tadeusz

7. Kollat Feliks

8. Inż. Korzón Napoleon

9. Kubica Marian
10. Inż. Laurecki Mirosław
11. Melerski Alojzy
12. Mucha Kazimierz
13. Nowacki Bolesław
14. Inż. Podraszko Jan
15. Inż. Rawicz-Szczerbo Wład.
16. Rummel Julian
17. Sierszeński Józef

18. Stamm Roman
19. Ślaski Jan
20. Inż. Tołłoczko Władysław
21. Tymieniecki Jerzy
22. Witkowski Paweł

Korespondenci Izby:

1. Dr Kasprowicz Bolesław
2. Michalewski Jerzy

S P I S

korespondentów Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

L. p.	Nazwisko i imię	Miejscowość	Adres
1	Dr Bierowski Tadeusz	Gdynia	Skwer Kościuszki
2	Dr Kasprowicz Bolesław	Gdynia	Świętojańska 44
3	Michalewski Jerzy	Gdynia	Szosa Gdańska
4	Palicki Marian	Bydgoszcz	Nowy Rynek 10
5	Radojewski Jerzy	Grudziądz	Wybickiego 39
6	Tatarek Franciszek	Bydgoszcz	—
7	Żebrowski Kazimierz	Jastarnia	—

L i s t a
Sędziów Polubownych przy Izbie Przemysłowo-Handlowej
w Gdyni.

L. p.	Nazwisko i imię	Adres	Branża:
1	Adamczewski Stanisław	Brodnica n. Drw.	zbożowa
2	Albiński Edward	Gdynia	rzecz. księg.
3	Baier Edmund	Koronowo, pow. Bydgoszcz	przem. młyn. i tartaczn.
4	Inż. Błażejowski Włodzimierz	przem. budowy i naprawy okrętów	Gdynia
5	Bukolt Adam	Bydgoszcz Grunwaldzka 71	kolonialna
6	Burzyński Andrzej	Bydgoszcz Sienkiewicza 54	opałowa
7	Byczkowski Lucjan	Gdynia Świętojańska 9	spedytorstwa portowego
8	Chmista Stefan	Bydgoszcz Grunwaldzka 29	opałowa
9	Chmurzyński Józef	Chełmno n. W.	handlu wyrobami monopolowymi
10	Cienciała Andrzej	Gdynia Świętojańska	maklerstwa okrętowego
11	Inż. Ciszewski Stefan	Bydgoszcz Ks. Markwarta 9	przem. elektrot.
12	Czarliński Janusz	Kłęczkowo p-ta Sarnowo	przem. matalowego
13	Czerwiński Kazimierz	Starogard	przem. obuwniczego
14	Cylkowski Stanisław	Bydgoszcz Matejki 1	drogeryjna
15	Dr Darski Stanisław	Gdynia	armator.
16	Inż. Dziedziul Alfred	Chełmno n. W. ceg. „Saturn“	przem. ceram.
17	Frankowski August		przem. wiklin.
18	Gaj Adam	Tczew	
19	Garbowicz Bronisław	Gdynia	spedyt. portow. i h. materj. budowl. i opał.

L. p.	Nazwisko i imię	Adres	Branża:
20	Inż. Gayczak Tadeusz	Bydgoszcz Fordońska 106	przem. elektr.
21	Gieysztor Władysław	Gdynia Starowiejska	spedyc. port.
22	Gończ Paweł	Brodnica n. Drw.	przem. młynarsk. i spe- dytorstwo
23	Grabowski Władysław	Gdynia	bankowa
24	Grobelny Władysław	Grudziądz	przem. graficznego
25	Inż. Handzelewicz Józef	Grudziądz	przem. ceram.
26	Häusler Józef	Bydgoszcz Chrobrego 14	przem. spożywczego
27	Hildt Jerzy	Gdynia	bankowa
28	Hozakowski Bronisław	Toruń Mostowa 28	nasienno-zbożowa
29	Hubert Julian	Chojnice	drogeryjna
30	Inż. Jagodziński Zbign.	Grudziądz Kilińskiego	przem. metalowego
31	Jasiński Witold	Gdynia	maklerstwo okręt. i spedycja portowa
32	Jaugsch Stanisław	Toruń Bydgoska 40	przem. bekoniarski i h. bydłem i trzodą
33	Junk Włodzimierz	Bydgoszcz Dworcowa 10	zbożowa
34	Kaczmarek Stanisław	Bydgoszcz Długa 51	kolonialna
35	Dr Kasperowicz Konrad	Bydgoszcz Nowy Rynek 10	przem. młynarski
36	Kaźmierczak Roman	Inowrocław Kr. Jadwigi	drogeryjna
37	Kempski Jan	Bydgoszcz Rynek	kolonialna
38	Kentzer Bronisław	Bydgoszcz Gdańska 42	kolonialna
39	Kiedrowski Bolesław	Bydgoszcz Długa 55	drogeryjna
40	Kisiel Stefan	Grudziądz	zbożowa
41	Inż. Kiślański Tadeusz	Toruń Szosa Bydgoska	przem. chemicznego

L. p.	Nazwisko i imię	Adres	Branża:
42	Klimaszewski Lucjan	Więcbork	przem. bekoniarski i h. bydłem i trzodą
43	Klimek Damazy	Grudziądz Wybickiego	drogeryjna
44	Knast Stefan	Inowrocław Kr. Jadwigi 29	księg.-papiern.
45	Kollat Feliks	Gdynia	armat.
46	Korzeniewski Adam	Grudziądz Rynek	blawatn.
47	Inż. Korzón Napoleon	Gdynia	armat. maklerstwa okręt. i spedyc.
48	Kowalski Zygmunt	Grudziądz	żelazno-opałowa
49	Kubale Edward	Gdynia	blach. instal.
50	Kubica Marian	Osie pow. Świecie	przem. tartaczny
51	Kukliński Rafał	Bydgoszcz Jary	przem. ceramicz.
52	Kulerski Władysław	Grudziądz	papiernicza
53	Kuta Władysław	Bydgoszcz Grunwaldzka 179	przem. młynarsk.
54	Inż. Laurecki Mirosław	Gdynia	sped. portow.
55	Leszczyński Aleksander	Gdynia	armator.
56	Lewandowski Sylwester	Inowrocław Kr. Jadwigi	blawatnicza
57	Litewski Franciszek	Skórcz pow. Starogard	przem. drzewnego
58	Maciejewski Władysl.	Tezew Rynek 16.	blawatnicza
59	Mack Jan	Gościcino pow. Morski	wyr. drzewn.
60	Inż. Makowiecki Antoni	Chełmża	cukrownicza
61	Małecki Antoni	Gdynia Starowiejska	aptekarska
62	Marchlewski Tadeusz	Grudziądz Wybickiego 29	kolonialna
63	Marszał Franciszek	Gdynia Portowa	makler. okrętowa i sped. portowa
64	Mazur Józef	Grudziądz Pańska 15	przem. octowego

L. p.	Nazwisko i imię	Adres	Branża:
65	Melerski Alojzy	Toruń	zbożowa
66	Meyer Oskar	Grudziądz	młyn.-zbożowa
67	Inż. Mieczkowski Tad.	Bydgoszcz Marsz. Focha	przem. wyrobu papy dachowej
68	Mikołajczyk Wojciech	Gdynia Świętojańska	blawatnicza
69	Mucha Kazimierz	Gdynia	sped. portowa
70	Inż. Namysłowski Władysław	Piechcin per Pakość	przem. mineral.
71	Nowacki Bolesław	Gdynia Śląska 76	przem. ceramiczn.
72	Inż. Obrycki Narcyz	Gdynia	przem. budowl.
73	Olejniczak Michał	Toruń	drogeryjna
74	Ostrowski Stefan	Grudziądz	młynarsko-zbożowa
75	Pacoszyński Michał	Gdynia Abrahama	rzecz. ksiąg.
76	Paul Władysław	Inowrocław Rynek	żelazna
77	Pawłowski Edward	Bydgoszcz M. Focha 18	przem. graficznego
78	Penkalla Leon	Toruń Szeroka 1/3	gastronom.
79	Pędracki Józef	Gdynia Świętojańska	sped. portowego
80	Inż. Piecek Józef	Bydgoszcz Sobieskiego 8	przem. instalac.
81	Pilaczyński Józef	Bydgoszcz Gdańska 14	blawatnicza
82	Pillar Jan	Starogard Gimnazjalna	przem. budowl.
83	Piliński Antoni	Bydgoszcz Nowy Rynek 8	przem. spożywczego
84	Piradoff Konstanty	Bydgoszcz Gdańska 46	przem. chemicznego
85	Inż. Rawicz-Szczerbo Władysław	Gdynia	sped. portowa
86	Rotstat Stanisław	Gdynia	sped. portowa
87	Ruchniewicz Alojzy	Grudziądz Pańska	przem. wódczanego

L. p.	Nazwisko i imię	Adres	Branża:
88	Rummel Julian	Gdynia Świętojańska	maklerstwa okrętowego
89	Rychter Leopold	Toruń Kościuszki	przem. młynarskiego
90	Sierszeński Józef	Lubawa	zbożowa
91	Inż. Skąpski Franciszek	Gdynia	przem. budowlanego
92	Ślaski Jan	Trzebcz Szl. pta Trzebczyk	cukrownicza
93	Dr Smoleń Władysław	Gdynia Starowiejska	kolonialna
94	Sokołowski Kazimierz	Bydgoszcz Warmińskiego	przem. metalowego
95	Stamm Roman	Chojnice	żelazno-opałowa
96	Stark Klemens	Bydgoszcz Mostowa 2	żelazna i sprzętów kuchennych
97	Stobiecki Roman	Bydgoszcz Stary Rynek	blawatnicza
98	Stolpe Stanisław	Bydgoszcz Gdańska 55	zbożowa
99	Suligowski Kazimierz	Bydgoszcz Gdańska 142	drzewna
100	Sulkiewicz Tadeusz	Bydgoszcz Nowodworska	przem. metalowego
101	Inż. Tołłoczko Władysł.	Mątwy pow. Inowrocław	przem. chemicznego
102	Tomaszewski Adam	Gdynia Świętojańska	papiernicza
103	Turek Jan	Toruń	zbożowa
104	Turzyński Kazimierz	Gdynia Świętojańska	konfekcyjna
105	Tymieniecki Jerzy	Toruń Szeroka 33	opałowa i materiałów pędnych
106	Witkowski Paweł	Grudziądz Pl. 25 Stycznia	spedytorska
107	Zamiara Bronisław	Bydgoszcz Artyleryjska 7	opałowa i mat. pędnych
108	Ziółkowski Franciszek	Bydgoszcz	spoż.-kolonialna
109	Inż. Podraszko Jan	Gdynia	przem. chemicznego

Spis rzeczoznawców zaprzysiężonych przez Izbę Przemysłowo-Handlową dla portu w Gdyni.

I. Dyspaszerzy.

- | | |
|---|--------------------------------|
| 1. Ditlew Lexow
Gdynia, Żegluga Polska | dyspaszer dla portu gdyńskiego |
| 2. Dr Felde Leon
Warszawa, ul. Jasna 19 | „ |
| 3. Federowicz Waclaw
Gdynia, „Gdynika“ 10 Lutego | „ |

II. Rzeczoznawcy wagi, miary, ilości towarów i próbobiorecy cukru, melasy i nawozów sztucznych.

- | | |
|--|---|
| 1. Guzewicz Feliks
Gdynia, ul. Portowa | rzeczoznawca wagi, miary i ilości
oraz prób cukru, melasy i na-
wozów sztucznych |
| 2. Kawczyński Stanisław
Gdynia, Tatrzańska 2,
tel. 28-07 | „ |
| 3. Mańkowski Stanisław
Gdynia, ul. Portowa, dom
Czoski | „ |
| 4. Inż. Mieszczanowski Jan
Gdynia, ul. Portowa | „ |
| 5. Skinder Bohdan
Gdynia, ul. Portowa 1 | rzeczoznawca od wagi, miary i ilo-
ści towarów oraz próbobioreca
cukru |
| 6. Siedlecki Jan
Gdynia, Świętojańska 66, II p.
tel. 10-20 | rzeczoznawca dla drzewa, rzeczo-
znawca dla wagi i ilości towa-
rów oraz próbobioreca cukru |

III. Rzeczoznawcy dla produktów spożywczych.

- | | |
|---|--|
| 1. Inż. Dowgiałło-Narbutt Zofia
Gdynia, Żwirki i Wigury 2,
m. 6, tel. 11-42 | rzeczoznawca dla warzyw i owoców
południowych, oraz grzybów su-
szonych i drobiu |
| 2. Grzywacz Józef
Gdynia, Al. Poniatowskiego,
dom Z. U. S. m. 57 | rzeczoznawca dla jaj kurzych |
| 3. Inż. Kossakowski Henryk
Gdynia, Szkoła Morska | rzeczoznawca dla masła, poza tym
dla towarów chemicznych |
| 4. Raczkowski Włodzimierz
Gdynia, Kamienna Góra | rzeczoznawca dla zboża |
| 5. Sotkowski Bronisław
Gdynia, Hala i Chłodnia
Rybna | rzeczoznawca dla ryb morskich i
konserw rybnych |

III. Rzeczoznawcy dla produktów spożywczych.

- | | |
|---|--|
| 6. Dr Szklarski Wincenty
Gdynia, Komisariat Rządu | rzeczoznawca dla ziemiopłodów i
nasion |
| 7. Inż. Winnicka Marta
Gdynia, Al. Poniatowskiego,
dom Z. U. S. | rzeczoznawca dla warzyw i owoców |
| 8. Bednarski Walenty
Gdynia, Świętojańska | rzeczoznawca dla mięsa i wyrobów
masarskich |
| 9. Toczyski Marian
Gdynia | rzeczoznawca dla wina |

IV. Rzeczoznawcy drzewni.

- | | |
|---|-------------------------|
| 1. Hanelt Grzegorz
Gdańsk, Heubude | rzeczoznawca drzewny |
| 2. Jakubowski Czesław
Toruń (M. Krenski) | rzeczoznawca dla drzewa |

V. Rzeczoznawcy dla różnych towarów.

- | | |
|--|--|
| 1. Inż. Komocki Witold
Gdynia, Szkoła Morska | rzeczoznawca dla blachy |
| 2. Neyman Karol
Gdynia, „Polskarob“ | rzeczoznawca dla określania ga-
tunków i ilości węgla kamien-
nego |
| 3. Schmalhofer Apolinary
Gdynia, Starowiejska | rzeczoznawca dla gotowych towa-
rów włókienniczych z bawełny,
wełny owczej, lnu i juty |
| 4. Inż. Szule Alfred
Grudziądz | rzeczoznawca dla kauczuku |

VI. Rzeczoznawcy okrętowi.

- | | |
|---|-----------------------|
| 1. Inż. Kamieński Feliks
Gdynia, Warsztaty Portowe
Marynarki Wojennej | rzeczoznawca okrętowy |
| 2. Inż. Morgulec Władysław
Gdynia, „Żegluga Polska“ | „ |
| 3. Inż. Pieglowski Zdzisław
Gdynia, Stocznia Gdynńska | „ |

VII. Rzeczoznawcy dla oceny wartości okrętów i ich amortyzacji.

- | | |
|---|--|
| 1. Raczewski Czesław
Gdynia, F-a „Polskarob“ | rzeczoznawca dla oceny wartości
okrętów i ich amortyzacji |
|---|--|

VIII. Rzeczoznawcy do spraw żeglugi i ładunków okrętowych.

- | | |
|--|---|
| 1. Kpt. Nowak Kazimierz
Gdynia, Washingtona | rzeczoznawca dla spraw żeglugi i
ładunków okrętowych |
|--|---|

IX. Rzeczoznawcy dla urządzeń technicznych.

- | | |
|--|--|
| 1. Inż. Meyer Eugeniusz
Gdynia, A. Abrahama, dom Rogowskiego | rzeczoznawca od uszkodzeń maszyn, motorów i urządzeń fabrycznych oraz materiałów budowlanych |
| 2. Kpt. Staszewski Jan
Gdynia, ul. Śląska, dom Kasy Emerytalnej m. 25 | rzeczoznawca dla okrętowych urządzeń elektrycznych |

X. Rzeczoznawcy dla mechanicznych urządzeń przeladunkowych.

- | | |
|---|---|
| 1. Inż. Grodziński Aleksander
Gdynia | rzeczoznawca dla urządzeń przeladunkowych |
|---|---|

XI. Makler pozagiełdowy dla kupna i sprzedaży owoców i warzyw przy Aukcjach Owocowych.

- | | |
|---|---|
| 1. Krajewski Zygmunt
Gdynia, ul. 10 Lutego nr 21 | makler pozagiełdowy dla kupna i sprzedaży owoców i warzyw przy Aukcjach Owocowych |
| 2. Raczkowski Włodzimierz
Gdynia, Kamienna Góra | .. |

XII. Rzeczoznawcy dla towarów kolonialnych.

- | | |
|--|---------------------------------------|
| 1. Rytlewski Franciszek
Gdynia-Port | rzeczoznawca dla towarów kolonialnych |
|--|---------------------------------------|

Spis rzeczoznawców zaprzysiężonych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni.

3

I. Rzeczoznawcy dla spraw bankowych:

- | | |
|-------------------|---------------------------|
| 1. Pampuch Antoni | Bydgoszcz, 20 Stycznia 16 |
|-------------------|---------------------------|

II. Rzeczoznawcy dla branży cegielnianej i budowlanej:

- | | |
|--------------------------|-----------|
| 1. inż. Dziedziul Alfred | Chelmno |
| 2. Peikert Aleksander | Grudziądz |
| 3. Peikert Rudolf | .. |
| 4. Pillar Jan | Starogard |

III. Rzeczoznawcy dla cementu:

- | | |
|----------------------|--------------------------|
| 1. Prof. Dąbski Adam | Bydgoszcz, św. Trójcy 37 |
| 2. Jaworski Antoni | Bydgoszcz, Promenada 8 |

IV. Rzeczoznawcy dla celulozy i papieru (papier rotacyjny, gazetowy, tektura, papier pakowy i kancelaryjny):

1. Szymański Kazimierz Fordon, pow. Bydgoszcz

V. Rzeczoznawcy dla spraw chemicznych, a w szczególności dla gazownictwa, technologii, materiałów opałowych oraz w sprawach oszacowań fabryk chemicznych:

1. inż. Klimczak Bronisław Bydgoszcz, Jagiellońska 48
2. Hanczewski Edmund Grudziądz

VI. Rzeczoznawca dla artykułów chemicznych (soda, krochmal, mydło, potaż, gliceryna):

1. Prof. Dąbski Adam Bydgoszcz, św. Trójcy 37

VII. Rzeczoznawcy dla branży drogeryjnej, aptecznej i wyrob. chemicznych:

1. Joachimczyk Teofil Grudziądz
2. Klimek Damazy „
3. Szczerbicki Alojzy „
4. Wolski Kazimierz „

VIII. Rzeczoznawcy dla cukru czystego, surowego i syropu:

1. Dr Czajkowski Jan Bydgoszcz, Jagiellońska 41

IX. Rzeczoznawca dla branży ekspedycyjnej:

1. Witkowski Paweł Grudziądz

X. Rzeczoznawca dla branży blawatniczej:

1. Stobiecki Roman Bydgoszcz, St. Rynek 20

XI. Rzeczoznawcy dla branży instalacyjno-elektrycznej:

1. Grabowski Jan Grudziądz
2. Kunisch Adolf „
3. Inż. Lechowski Stanisław Bydgoszcz, Chodkiewicza 7
4. Markowicz Władysław Grudziądz
5. Inż. dypl. Tymowski Jan Bydgoszcz, Paderewskiego 22
w zakresie elektrotechniki prądów silnych.

XII. Rzeczoznawcy dla spraw dotyczących bydła i trzody chlewnej w żywym i bitym stanie:

1. Idźkowski Roch Bydgoszcz, Promenada 8

XIII. Rzeczoznawcy dla zboża, przetworów młynarskich, roślin strączkowych, nasion oleistych, paszy itd.:

- | | |
|---|---------------------------|
| 1. Herozyński Marian | Grudziądz |
| 2. Kisiel Stefan | „ |
| 3. Kowalski Edmund | „ |
| 4. Masełkowski Jerzy | Bydgoszcz, Kordeckiego 18 |
| 5. Musiał Stanisław | Inowrocław |
| w zakresie zboża i nasion | |
| 6. Ostrowski Stefan | Grudziądz |
| 7. Strzelecki Stanisław | Bydgoszcz, Gdańska 27 |
| dla zboża, przetw. ze zboża, art. pastewnych i ziemniaków | |
| dla nasion lnianych, leśnych, beru, maku i trawy | |

XIV. Próbobiorcy zboża:

- | | |
|----------------------|-----------------------|
| 1. Chwalisz Jan | Inowrocław |
| 2. Wystański Czesław | Bydgoszcz, Gdańska 75 |

XV. Rzeczoznawca dla ziemniaków:

- | | |
|----------------------|-----------------------|
| 1. Wystański Czesław | Bydgoszcz, Gdańska 75 |
|----------------------|-----------------------|

XVI. Ekspert masła:

- | | |
|---------------------|--------------------------|
| 1. Inż. Guthy Józef | Bydgoszcz, Kościuszki 60 |
|---------------------|--------------------------|

XVII. Próbobiorca smalcu w przetwórnich smalcu nierafinowanego:

- | | |
|-------------------|------------------------|
| 1. Idźkowski Roch | Bydgoszcz, Promenada 8 |
|-------------------|------------------------|

XVIII. Rzeczoznawca dla samochodów:

- | | |
|--------------------------------|-------------------------|
| 1. Inż. Stulgiński Włodzimierz | Bydgoszcz, Kościuszki 5 |
|--------------------------------|-------------------------|

XIX. Rzeczoznawca dla maszyn młyńskich, budowy młynów, spraw młynarskich oraz dla wszelkich spraw, związanych z konstrukcjami maszyn obróbki drzewa i budowy tartaków:

- | | |
|--------------------------------|-------------------------|
| 1. Inż. Małaszczycki Stanisław | Bydgoszcz, Ad. Asnyka 5 |
|--------------------------------|-------------------------|

XX. Rzeczoznawcy dla wyrobów jubilerskich i złotniczych:

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| 1. Jasiński Bronisław | Grudziądz |
| 2. Kaszubowski Henryk | Bydgoszcz, Długa 22 |

XXI. Rzeczoznawca dla materiałów opałowych:

- | | |
|--------------------------|------------------------|
| 1. Bonneberger Stanisław | Bydgoszcz, Sielanka 14 |
|--------------------------|------------------------|

XXII. Rzeczoznawca dla ropy i przetworów naftowych (nafta, benzyna, parafina, smary, oleje):

- | | |
|---|----------------------------|
| 1. Dr Czajkowski Jan | Bydgoszcz, Jagiellońska 41 |
| 2. Hanczewski Edmund
mat. opał., nafty, olei | Grudziądz |
| 3. Kowalski Zygmunt | Grudziądz |
| 4. Zamiera Bronisław | Bydgoszcz, Staszica 1 |

XXIII. Rzeczoznawca dla wełny surowej:

- | | |
|--------------------|-------------------------|
| 1. Stobiecki Roman | Bydgoszcz, St. Rynek 20 |
|--------------------|-------------------------|

XXIV. Próbobiorcy wapna:

- | | |
|--------------------------|---------------------|
| 1. Gieża Paweł | Piechcin, p. Pakość |
| 2. Hałas Stanisław | " " |
| 3. Kubiak Józef | " " |
| 4. Kustosz Franciszek | " " |
| 5. Piątek Walenty | " " |
| 6. Sobczyński Stanisław | " " |
| 7. Spychalski Franciszek | " " |

XXV. Rzeczoznawca dla towarów włókienniczych (wełna owcza, konopie, juta, len i przędza z tych surowców):

- | | |
|--------------------|-------------------------|
| 1. Stobiecki Roman | Bydgoszcz, St. Rynek 20 |
|--------------------|-------------------------|

XXVI. Rzeczoznawca dla branży gumowej i wulkanizacyjnej:

- | | |
|-----------------|-----------|
| 1. Nähring Maks | Grudziądz |
|-----------------|-----------|

XXVII. Rzeczoznawca dla branży kolonialno-spożywczej:

- | | |
|------------------------|-----------|
| 1. Goga Leon | Grudziądz |
| 2. Marchlewski Tadeusz | " |

XXVIII. Rzeczoznawcy dla branży księgarskiej, papierniczej:

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| 1. Grobelny Władysław | Tuszewo, pow. Grudziądz |
| 2. Kulerski Władysław | Grudziądz |

XXIX. Rzeczoznawcy dla branży maszynowej i wyrobów metalowych:

- | | |
|------------------------------|-----------|
| 1. Inż. Jagodziński Zbigniew | Grudziądz |
| 2. Zembowski Stanisław | " |

XXX. Rzeczoznawcy dla branży skórzanej:

- | | |
|--------------------|-----------|
| 1. Czerniak Henryk | Grudziądz |
| 2. Domke Adolf | " |

XXXI. Rzeczoznawcy dla branży metalowej i wyrobów koszykowych:

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1. Frankowski August | Nowe, powiat świecki |
| 2. Kwaśniewski Józef | Grudziądz |
| 3. Masella Paweł | „ |
| 4. Polakowski Kurt | „ |

XXXII. Rzeczoznawcy dla branży drzewnej:

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| 1. Litewski Franciszek | Skórcz, powiat Starogard |
| 2. Mroziński Wacław | Toruń |
| 3. Pillar Jan | Starogard |

XXXIII. Rzeczoznawca dla branży porcelanowej, naczyń kuchennych:

- | | |
|---------------------|-----------|
| 1. Kucharski Stefan | Grudziądz |
|---------------------|-----------|

XXXIV. Rzeczoznawca dla branży tytoniowej:

- | | |
|----------------------|-----------|
| 1. Wawrzyniak Stefan | Grudziądz |
|----------------------|-----------|

XXXV. Rzeczoznawcy dla branży wódczano-spirytusowej:

- | | |
|-----------------------|-----------|
| 1. Długoński Jan | Starogard |
| 2. Ruchniewicz Alojzy | Grudziądz |

XXXVI. Rzeczoznawcy dla branży żelaznej:

- | | |
|---------------------|-----------|
| 1. Kowalski Zygmunt | Grudziądz |
| 2. Krock Emil | „ |
| 3. Passon Karol | „ |

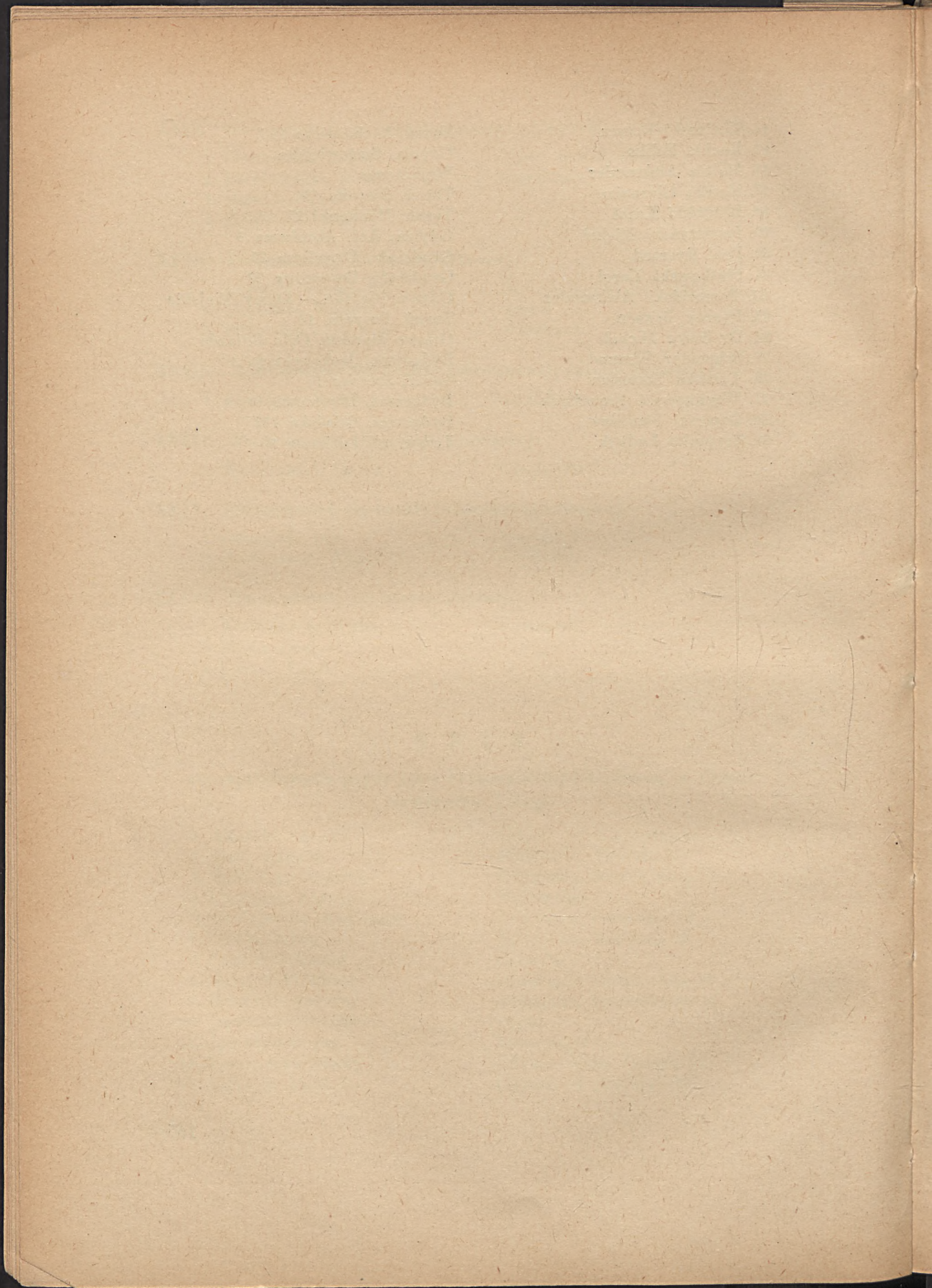
S P I S

**zaprzyięzonych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni
rewizorów ksiąg.**

- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| 1. Albiński Edward | Gdynia, ul. Starowiejska |
| 2. Biały Ludwik | Bydgoszcz, Sielanka 1 |
| 3. Burzyński Andrzej | Bydgoszcz, Sienkiewicza 34 |
| 4. Chwastek Antoni | Wąbrzeźno |
| 5. Dobiejewski Kazimierz | Bydgoszcz, Pomorska 70 |
| 6. Dywor Adam | Bydgoszcz, Kollątaja 2 |
| 7. Englert Zygmunt | Grudziądz |
| 8. Herczyński Marian | Grudziądz, Mickiewicza 53 |
| 9. Huzarski Maurycy | Bydgoszcz, Krasińskiego 11 |
| 10. Janowski Stanisław | Toruń |
| 11. Jędrzejczak Jan | Inowrocław |
| 12. Kamrowski Alojzy | Gdynia, 10-go Lutego 25. |
| 13. Kitowski Józef | Gdynia, IV Leszczyński |

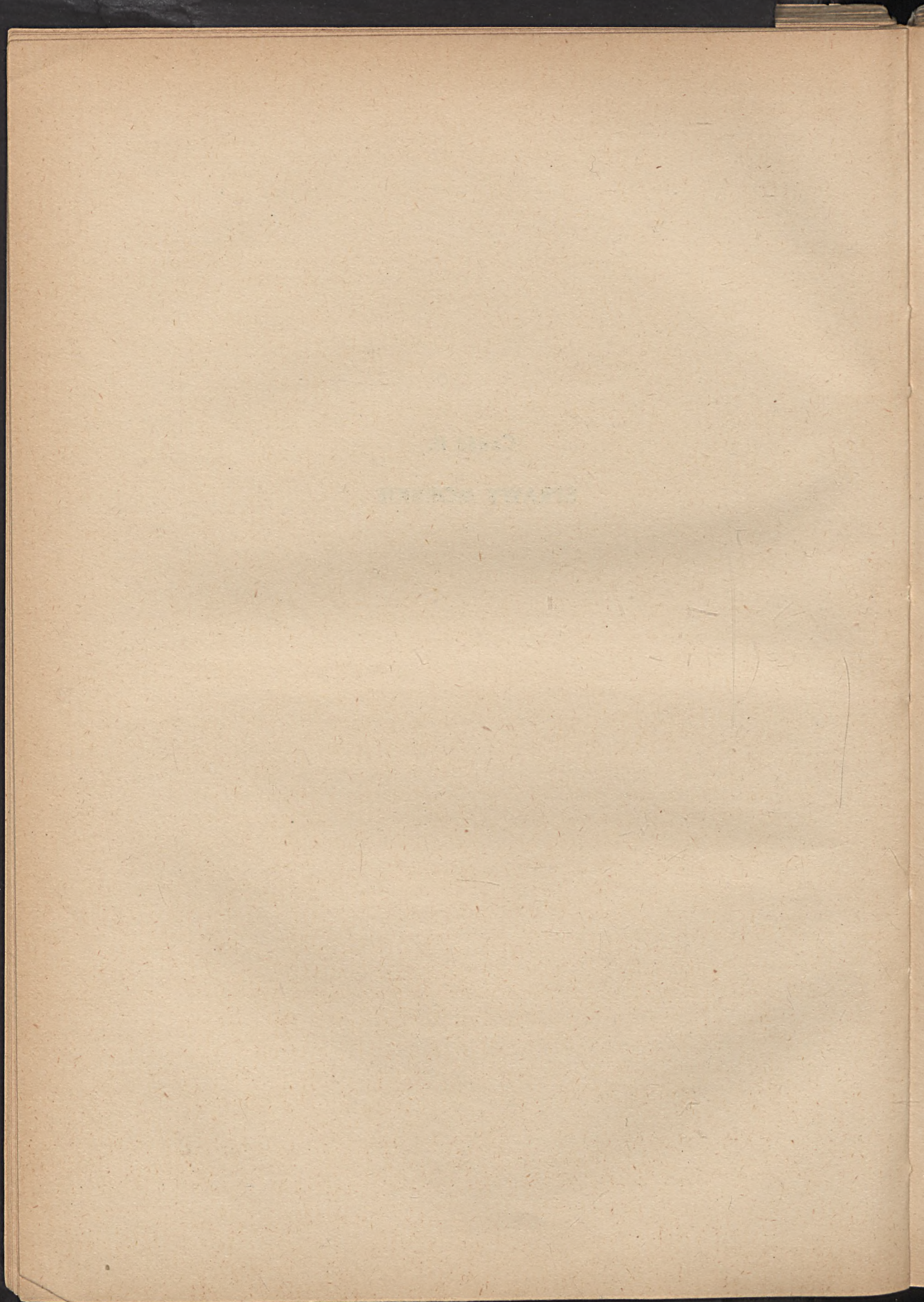
14. Kociurski Roman
15. Kuchta Feliks
16. Malota Aleksander
17. Merdas Hieronim
18. Mizgalski Karol
19. Pacoszyński Michał
20. Paul Ryszard
21. Piątkowski Karol
22. Porzeziński Aleksander
23. Pyszny Brunon
24. Dr Szuca Michał
25. Schneider Edmund
26. Tyrchan Stanisław
27. Węglkowski Franciszek
28. Zagórski Stanisław
29. Szyperko Ludwik

- Toruń, Mickiewicza 218
Gdynia, Starowiejska
Wejherowo
Toruń, Szeroka 19
Toruń, Moniuszki 25
Gdynia, Ant. Abrahama 9
Grudziądz, Ogrodowa 23
Grudziądz, Dworcowa 37
Gdynia, Morska — Domy Miejskie
Toruń, Szopena 18
Orłowo Morskie, Orle Gniazdo
Bydgoszcz, Jackowskiego 18
Toruń, Szeroka 16
Bydgoszcz, Dworcowa 61
Bydgoszcz, Gdańska 152
Tczew, ul. Łazienna 10



Część II.

SPRAWY MORSKIE



ROZBUDOWA PORTU W ROKU 1935.

Port gdyński w okresie sprawozdawczym w dalszym ciągu znajdował się w fazie rozbudowy wszelkiego rodzaju urządzeń przeładunkowych i handlowych, jak do niedawna znajdował się w fazie intensywnej budowy mól, nabrzeży, falochronów.

Z robót wodno-budowlanych w roku 1935 wybudowano nabrzeża mola południowego, jako też zaryfutowano molo wewnątrz. Poza tym obudowano falochronami basen yachtowy. Inwestycje te mają doniosłe znaczenie dla żeglugi przybrzeżnej, dla przystani której przeznaczona jest część nabrzeży mola południowego od strony basenu Prezydenta.

Na molach i w samym porcie wykonane zostały następujące prace.

Zakończono budowę magazynu Urzędu Morskiego nr 8 w strefie wolnocłowej o powierzchni użytkowej 14.900 m². Rozbudowano magazyny towarzystwa dla połowów dalekomorskich śledzi „Mewa“ o 1000 m². Zbudowano nowy magazyn śledziowy Morskiego Instytutu Rybackiego o powierzchni 1000 m². Zbudowano nowy magazyn nr 9 Urzędu Morskiego (w drugiej linii nabrzeża strefy wolnocłowej). Wybudowano magazyny firm prywatnych — „Panterei“ na nabrzeżu Śląskim — 250 m², Barcikowski przy ulicy Celnej — 1.960 m², „Społem“ — ul. Polska — 1.570 m² oraz halę Targów i Wystaw przy ul. Waszyngtona — 1.480 m².

Poza tym przystąpiono do budowy nowego gmachu chłodni rybnej przy nabrzeżu Angielskim, dotychczasowy budynek bowiem był zbyt szczupły w stosunku do wzmagającego się obrotu rybą z połowów własnych i obcych.

Liczba i powierzchnia kryta magazynów portowych w okresie 9 lat przedstawia się następująco:

Rok	Liczba magazynów	Pow. skład. w 1000 m ²	Rok	Liczba magazynów	Pow. skład. w 1000 m ²
1927	1	1	1932	21	103
1928	2	5	1933	31	159
1929	8	23	1934	34	187
1930	13	43	1935	40	192
1931	17	71			

Rozbudowa nabrzeży portowych posunęła się dalej o 2 kilometry. Długość nabrzeży w porcie przedstawia się następująco:

Rok	długość nabrzeża w m.	Rok	długość nabrzeża w m.
1928	1613	1932	9 306
1929	4267	1933	9 673
1930	7222	1934	10 374
1931	8070	1935	12 357

W porcie wybudowano szereg nowych dróg, usprawniając w ten sposób komunikację. Rozwój dróg bitych w porcie przedstawia się następująco:

Stan na 31 III	Długość dróg w m	Powierzchnia dróg w m ²	Powierzchnia chodników w m ²
1934	14 457	109 170	18 868
1935	16 263	131 777	23 932
1936	18 284	155 921	30 464

Prócz tego w roku 1935 wybudowany został wiadukt nr 7 dla ruchu kołowego i pieszego oraz przystąpiono do budowy wiaduktu dla pieszych przez tory z portu do ul. Morskiej.

W roku 1935 nie przybyło nowych dźwigów i urządzeń przeladunkowych, przystąpiono natomiast do montowania kilku dźwigów w strefie wolnocłowej i na moło pasażerskim.

Do rozbudowy większych urządzeń, związanych z życiem portu, zaliczyć należy rozpoczęcie budowy elewatora zbożowego nad basenem im. Marszałka Piłsudskiego. Elewator ten, pojem-

ność którego wyniesie 10.000 ton zboża, przyczyni się do skierowania eksportu polskiego zboża na Gdynię.

Drugą inwestycją, budowę której rozpoczęto, jest elektrownia portowa. Elektrownia ta, będąca własnością Pomorskiej Elektrowni Okręgowej „Gródek“ ma za zadanie zasilanie prądem portu, jest jednocześnie zabezpieczeniem portu w wypadku przerwania dopływu prądu z odległego Gródka.

Dalsza rozbudowa urządzeń portu gdyńskiego jest w toku. W planie najbliższych prac jest budowa kanału przemysłowego, nad którym zagospodaruje się przemysł.

CHARAKTERYSTYKA OBROTÓW PORTOWYCH W GDYNI

W roku 1935 ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego stanowią dotychczasowy rekord portu i wynoszą w obrotach zamorskich 7.474 444 ton, wobec 7.191.913 ton w roku 1934 i 6.105.866 ton w roku 1933. W porównaniu z rokiem poprzednim ogólne obroty portowe wzrosły o 282.531 ton, czyli o 4%, z czego na wzrost wywozu przypada 162.232 ton, a na wzrost przywozu 120.299 ton.

Ogólne cyfry przeładunku w obrotach zamorskich wskazują, że obroty towarowe portu gdyńskiego mają od czterech lat słabszą tendencję przyrostu w stosunku procentowym, niż to miało miejsce w pierwszych latach rozwoju Gdyni.

Zważyć jednak należy, że ten, acz mały przyrost obrotów portowych odbywa się w okresie, gdy handel światowy w ogóle, a handel zagraniczny Polski w szczególności, pozostają w kryzysowej kompresji. W tych warunkach każdą zwyżkę obrotów należy uważać za sukces.

% % wzrost lub spadek przeładunku w stosunku do roku poprzedniego

Rok	Obrót ogółem	Wywóz	Przywóz
1929	+ 44	+ 41	+ 71
1930	+ 28	+ 25	+ 53
1931	+ 47	+ 52	+ 10
1932	— 2	+ 0,4	— 22
1933	+ 18	+ 10	+ 101
1934	+ 18	+ 18	+ 14
1935	+ 4	+ 3	+ 12

O wzroście obrotów w roku 1935 zadecydował przede wszystkim wzrost wywozu przez port gdyński na skutek skierowania na Gdynię nowych towarów, jak np. metali i zbóż, bądź poprawienie się koniunktury na zagranicznych rynkach zbytu dla poszczególnych artykułów, eksportowanych przez Gdynię. Niemniej znacznie wzrósł przywóz towarów przez Gdynię.

Obroty towarowe portu gdyńskiego w poszczególnych latach

(Źródło: Urząd Morski)

w tonach

Rok	Ogólny obrót	Wywóz	Przywóz
1924	10 167	9 186	981
1925	55 571	53 925	1 646
1926	404 561	404 251	310
1927	898 094	891 683	6 411
1928	1 957 769	1 765 058	192 711
1929	2 822 502	2 492 858	329 644
1930	3 625 742	3 121 631	504 117
1931	5 300 114	4 741 565	558 549
1932	5 194 288	4 761 400	432 888
1933	6 105 866	5 235 162	870 704
1934	7 191 913	6 200 368	991 545
1935	7 474 444	6 362 800	1 111 844

Źródłem powyższych danych jest Urząd Morski w Gdyni. Dane te, zawierające tylko relację wagową przeładowywanych towarów, opracowywane są na podstawie manifestów okrętowych. Odmienne dane publikuje Główny Urząd Statystyczny w Warszawie, opierając się na deklaracjach celnych. Dane Urzędu Morskiego wykazują większe obroty, gdyż uwzględniają tranzyt, bunkrowanie statków oraz przewozy towarów między Gdynią a Gdańskiem. Niewątpliwie i inne przyczyny natury technicznego ujęcia statystyki wpływają na powstawanie różnic, niekiedy dość znacznych, jeżeli się operuje obrotami poszczególnych towarów. Dane Głównego Urzędu Statystycznego poza relacją wagową uwzględniają również wartość towarów wywożonych i przywożonych. Toteż

z uwagi na konieczność wszechstronnego omówienia roli portu gdyńskiego w naszym handlu zagranicznym, obok danych Urzędu Morskiego, będziemy posiłkowali się w dalszym ciągu tego sprawozdania również obliczeniami Głównego Urzędu Statystycznego.

Obrót towarowy przez Gdynię w latach 1928—1935

(Źródło: Główny Urząd Statystyczny)

P r z y w ó z		Rok	W y w ó z	
waga 1000 ton	wartość mil. zł		waga 1000 ton	wartość mil. zł
115	34	1928	1 593	45
218	64	1929	2 402	71
343	84	1930	2 932	147
507	106	1931	4 573	283
347	133	1932	4 547	217
699	297	1933	4 988	239
776	385	1934	5 948	270
864	450	1935	6 243	311

Sprowadzane przez Gdynię artykuły przywozowe wznoszą się nie tylko co do swej ilości, lecz również i pod względem wartości. Tablica, przedstawiająca obrót towarowy przez Gdynię, operuje tylko liczbami bezwzględными. — Z liczb tych nie widać, w jakiej proporcji do siebie wznoszą wagę i wartość towarów importowanych. Dla uwidocznienia tej proporcji obliczymy dwa szeregi wskaźników, biorąc za podstawę rok poprzedni jako 100. Obliczone wskaźniki przedstawiają się następująco:

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Wartość	190	157	148	68	201	111	111
Waga	188	131	126	125	223	130	117

Z zestawienia wskaźników widzimy, że w roku 1929 w porównaniu do roku poprzedniego waga i wartość towarów wzrosły mniej więcej jednakowo. W latach następnych, aż do roku 1931 waga towarów przywożonych wznoszą się szybciej, niż ich wartość.

Jest to okres zdobywania dla Gdyni masowych, a więc mało cen-nych, ładunków przywożonych. Dopiero od roku 1931 następuje intensywniejszy wzrost wartości, niż wagi. Świadczy to, że przez Gdynię w imporcie przychodzą coraz drogocenniejsze towary. Wziąć również należy pod uwagę to, że ceny szeregu towarów uległy dalszej niższe, co tym bardziej podnosi szlachetność importu.

Jeżeli porównamy import w roku 1934 do importu w roku 1931, to biorąc wagę i wartość towarów przywiezionych przez Gdynię w roku 1931 za 100, otrzymamy wskaźnik w relacji wago-wej 170, w relacji wartości 425.

Przeciętna wartość 1 tony w przywozie przez Gdynię wska-zuje od roku 1931 stałą tendencję zwykłą, co uwidacznia po-niższa tabela:

Rok	Wartość przeciętna 1 tony w złotych		Rok	Wartość przeciętna 1 tony w złotych	
	w przywozie	w wywozie		w przywozie	w wywozie
1928	296	28	1932	385	48
1929	294	29	1933	425	48
1930	245	50	1934	496	45
1931	209	62	1935	521	50

Jeżeli chodzi o wywóz towarów przez Gdynię, to wzrasta on, podobnie jak przywóz zarówno pod względem ilościowym, jak i wartościowym. Do roku 1934 eksport ilościowo wzrastał, jednak w ujęciu jego wartości, w latach 1932—1934 jest mniejszy od roku 1931. Ta poprawa w roku 1935 wyraźnie wskazuje na uszlachetnie-nie naszego wywozu.

Wartość przeciętna 1 tony w wywozie jest przeszło 10-krotnie mniejsza od tony w przywozie. Rzecz to nader jasna, gdy się zwa-ży, że dominującymi artykułami wywozu są masowe małowarto-ściowe ładunki węgla i drzewa.

W obrotach ogólnych portu gdyńskiego za rok sprawozdawczy podkreślić należy następujące cechy charakterystyczne:

Ogólny towarowy obrót zamorski portu gdyńskiego w roku 1935 mierzący się ilością 7.474 tysięcy ton, stanowi rekord, przewyż-szający o 282.531 ton dotychczasowe największe obroty, osiągnięte w roku poprzednim w ilości 7.192 tysiące ton. Tak znaczny wzrost obrotów spowodowany został wzmożonym ruchem towarów w obie

strony. Wywóz wzrósł o 162.262 ton, przywóz o 120.299 ton. Sam eksport w roku 1935 jest większy niż cały obrót zamorski Polski w roku 1933, w okresie tak niedawnym.

O ile pod względem ilościowym wywóz przez Gdynię przewyższa przeszło siedmiokrotnie przywóz, o tyle wartość przywozu jest półtorakrotnie wyższa od wartości wywozu.

Stosunek procentowy przywozu do ogólnych obrotów portowych pod względem ilościowym i wartościowym.

Rok	Ilość w %	Wartość w %	Rok	Ilość w %	Wartość w %
1929	11,6	47,2	1933	14,2	55,4
1930	13,8	37,3	1934	13,8	58,7
1931	10,5	27,2	1935	12,2	59,1
1932	8,3	38,1			

Podobny stosunek wywozu do przywozu charakteryzuje również nasz handel zagraniczny, gdzie wywóz przewyższa kilkakrotnie przywóz pod względem ilościowym.

W rzędzie portów bałtyckich Gdynia osiągnęła najlepsze cyfrowe wyniki w ciągu roku 1935 oraz zajęła poczesne miejsce wśród portów zachodniej Europy, jak to wynika z tablicy poniżej:

*Obroty portów bałtyckich i zachodnio-europejskich
w 1000 ton*

Porty	1932	1933	1934	1935
Gdynia	5 194	6 106	7 192	7 474
Gdańsk	5 476	5 153	6 369	5 093
Kopenhaga	5 136	5 374	4 312	4 530
Królewiec	1 669	2 117	2 699	2 914
Szczecin	3 287	4 530	5 725	6 071
Brema	4 894	5 188	6 123	6 505
Hamburg	19 827	19 580	20 303	19 963
Antwerpia	15 924	18 953	20 866	23 251
Rotterdam	20 107	21 602	25 878	26 801

W obrotach towarowych portu gdyńskiego w roku 1935, podobnie, jak w latach ubiegłych, najważniejsze pozycje przypadają na towary masowe: w eksporcie na węgiel, koks, drzewo i cukier; w imporcie na złom, nawozy sztuczne, bawełnę i nasiona oleiste. Najważniejszą pozycję w obrotach portu gdyńskiego zajmuje przeładunek węgla i złomu, co ilustrują poniższe zestawienia:

Rok	Wywóz węgla przez Gdynię (w tonach) (węgla eksport i bunkru)	Stosunek % do obrotów portowych	Stosunek % do eksp. przez Gdynię
1926	394 144	97,4	97,5
1927	880 147	98,0	98,6
1928	1 758 232	98,8	99,5
1929	2 447 895	85,3	96,6
1930	2 954 444	81,4	94,6
1931	4 373 095	82,5	93,2
1932	4 351 959	83,7	91,4
1933	4 608 140	75,4	88,0
1934	5 368 862	74,6	86,5
1935	5 386 671	72,1	84,7

Rok	Przywóz złomu przez Gdynię (w tonach)	Stosunek %% do importu przez Gdynię	Rok	Przywóz złomu przez Gdynię (w tonach)	Stosunek %% do importu przez Gdynię
1929	49 582	15,0	1933	320 809	36,8
1930	272 479	54,0	1934	314 094	31,7
1931	341 901	61,2	1935	338 941	30,3
1932	123 907	28,6			

Rok	Ogólny przeładunek Gdyni (w tonach)	W tym węgiel i złom (w tonach)	Stosunek % %	Inne towary (w tonach)
1929	2 822 502	2 497 477	88,5	325 025
1930	3 625 748	3 226 923	89,0	398 825
1931	5 300 114	4 714 996	88,9	585 118
1932	5 194 288	4 476 066	86,1	718 222
1933	6 105 866	4 928 949	87,0	1 176 917
1934	7 191 913	5 682 956	79,0	1 508 957
1935	7 474 444	5 725 612	76,6	1 748 832

Udział węgla i złomu w ogólnych obrotach portowych zmniejsza się z roku na rok i coraz większy odsetek przypada na towary drobnicowe i wysokowartościowe.

*Udział najważniejszych towarów w obrotach Gdyni
w latach 1934 i 1935.*

T o w a r	1 9 3 4		1 9 3 5	
	przeładunek w 1000 t.	stos. % do ogólnego przeładunku	przeładunek w 1000 t.	stos. % do ogólnego przeładunku
O g ó ł e m	7 192	100,0	7 474	100,0
węgiel eksportowy i bunkrowy	5 369	74,6	5 387	72,1
złom	314	4,3	339	4,6
drzewo i wyroby z drzewa .	210	2,9	225	3,0
koks	194	2,7	189	2,5
metale i wyroby metalowe . .	113	1,6	156	2,1
cukier	101	1,4	104	1,4
bawełna	82	1,1	85	1,1
nasiona oleiste	82	1,1	47	0,6
inne towary	727	10,3	942	12,6

Do bliższego zbadania struktury obrotów przez Gdynię podajemy szczegółowej analizie przywóz i wywóz.

PRZYWÓZ.

Przywóz przez Gdynię w roku 1935 w obrotach zamorskich wynosił 1.111.844 ton, wobec 991.545 ton w roku poprzednim. Wzrost przywozu wynosi więc 120.299 ton czyli 12% w porównaniu do roku poprzedniego.

Przywóz przez Gdynię w roku sprawozdawczym charakteryzuje duży udział towarów wysokowartościowych, większy, aniżeli w roku 1934, co sprawiło, że wartość przywozu wzrosła w porównaniu z rokiem poprzednim o 17%, podczas gdy ilościowo przywóz wzrósł o 12%.

Towary przywiezione przez Gdynię w latach 1930—1935.

(Źródło: Urząd Morski)

w 1000 ton

Towary	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Ogółem	504,1	558,5	432,9	870,7	991,5	1111,8
ryż surowy	46,9	75,3	44,8	53,8	45,0	53,1
owoce świeże	0,6	0,2	18,9	25,5	25,0	68,9
owoce suszone	1,9	3,7	3,7	5,4	6,4	6,1
kawa, kakao, herbata	—	0,3	6,9	15,8	10,0	11,6
tytoń	1,0	4,5	5,2	4,9	5,9	4,6
śledzie	—	1,5	8,3	20,6	22,1	28,1
fosforyty	13,8	13,1	17,4	39,6	59,5	62,0
żuźle Thomasa	85,3	71,2	46,4	45,0	40,9	30,0
tłuszcze zwierzęce	3,8	0,4	1,2	12,3	12,5	11,4
skóry	0,1	0,2	8,6	16,6	30,8	30,1
nasiona oleiste	—	2,1	19,4	46,6	81,8	46,5
żywica	—	0,2	0,5	4,6	5,0	6,2
kauczuk	—	0,1	2,3	3,8	8,0	4,5
garbniki	0,2	0,2	2,7	10,4	12,1	12,4
sól potasowa	—	—	—	—	12,2	17,9
rudy żelazne	41,2	21,7	30,9	32,3	26,9	115,7
piryty	11,0	—	27,5	43,0	67,0	19,2
żłom	272,5	341,9	123,9	320,8	314,1	338,9
miedź	—	0,8	1,8	7,0	9,3	10,9
szmaty	—	—	0,3	3,3	6,6	8,2
celuloza	—	0,5	2,4	7,1	6,7	7,3
papier, tektura	—	1,3	6,6	8,2	9,7	17,7
bawełna	0,6	6,1	26,8	77,7	82,9	85,1
juta	—	—	4,7	11,8	11,8	15,3
welna	—	—	5,1	15,4	18,9	24,2
pozostałe towary	25,3	13,2	16,5	46,2	54,1	75,9

Tablica powyższa wykazuje, że w roku 1935 nieliczna stosunkowo grupa towarów wykazała zniżkę przywozu przez Gdynię, a mianowicie: (w %% w stosunku do roku 1934) — owoce suszone — 5%, tytoń — 22%, żuźle Thomasa — 27%, tłuszcze zwierzęce —

9%, skóry — 2%, nasiona oleiste — 43%, kauczuk — 44%, piryty — 74%.

Pozostałe towary, będące w znakomitej większości, przywożone są przez Gdynię w coraz to większych ilościach. Nastąpił wzrost przywozu następujących towarów (w %% stosunku do roku 1934): ryż surowy — 18%, owoce świeże — 176%, kawa, kakao, herbata — 16%, śledzie — 27%, fosforyty — 4%, żywica — 24%, garbniki — 3%, sól potasowa — 47%, rudy żelazne — 330%, złom — 8%, miedź — 17%, szmaty — 24%, celuloza — 9%, papier i tektura — 83%, bawełna 3%, juta — 30%, wełna 28%, wszystkie inne towary — 40%.

Na specjalną uwagę zasługuje wzrost przywozu tak cennych dla Gdyni artykułów, jakimi są bawełna, wełna, owoce. Przywóz skór nieco zmalał.

Rozszerzenie przywozu towarów wysokocennych ma dla rozwoju portu gdyńskiego znaczenie pierwszorzędne.

Układając artykuły przywozowe przez Gdynię według kolejności w odniesieniu do wagi, w roku 1934 w stosunku %% do ogólnego przywozu, otrzymamy następujące zestawienie:

złom	30,3	sól potasowa	1,6
rudy żelazne	10,4	juta	1,4
bawełna	7,6	garbniki	1,1
owoce świeże	6,2	tluszcze zwierzęce	1,0
fosforyty	5,6	kawa, kakao, herbata	1,0
ryż surowy	4,8	miedź	1,0
nasiona oleiste	4,2	szmaty	0,8
żuźle Thomasa	2,7	celuloza	0,7
skóry	2,7	żywica	0,6
śledzie	2,5	owoce suszone	0,6
wełna	2,2	kauczuk	0,5
piryty	1,7	tytoń	0,4
papier, tektura	1,6	inne towary	6,8

Obok stwierdzenia ilości przywożonych towarów, niemniej ważną jest rzeczą zbadanie zasięgu importu Gdyni, przynajmniej dla najważniejszych towarów i rynków.

w tonach

Złom (żelastwo)

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	320 809	314 094	338 941
Francja	13 926	32 230	66 637
Belgia	53 020	21 705	64 841
Stany Zjedn. A. P.	22 952	117 567	46 841
Anglia	90 874	55 922	45 940
Holandia	28 670	23 161	38 021
Dania	45 638	23 198	30 597
Norwegia	34 335	17 406	16 450
Z. S. R. R.	—	—	9 204
Szwecja	3 343	211	5 217
Niemcy	17 855	6 732	3 270

pozostałe kraje w mniejszych ilościach

Kierunek importu złomu przez Gdynię przesunął się. Głównymi importerami okazały się Francja i Belgia, ustępując miejsca Stanom Zjedn., które w r. ub. były na pierwszym miejscu. Zmniejszenie importu złomu z Niemiec tłumaczyć należy tym, że Niemcy wwożą złom do Polski przez granicę lądową. Przez Gdynię przechodzi 79% złomu, przeznaczonego dla przemysłu hutniczego. Zaznaczyć należy, że liczby, ujęte w tablicy, obejmują również tranzyt złomu do Węgier i Czechosłowacji, mierzący się cyfrą 16.180 ton w roku 1935.

w tonach

Rudy żelazne i manganowe

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	32 334	32 041	104 100
Szwecja	16 275	21 392	50 049
Norwegia	—	5 533	17 322
Afryka Hiszpań.	—	—	13 726
Afryka Bryt.	—	5 075	8 900
Zw. Pol. Afryki	—	—	7 800
Hiszpania	—	5	3 175
Z. S. R. R.	8 189	—	—
Brazylia	7 772	—	—

Widzimy duży wzrost przywozu tego surowca, który nastąpił wskutek wzmożenia polskiej produkcji hutniczej. Zaobserwować możemy ciekawe zjawisko wzmożenia importu rud żelaznych z Afryki i Hiszpanii, gdy jeszcze przed dwoma laty ruda przychodziła wyłącznie z Europy i częściowo z Brazylii.

Import rudy żelaznej i manganowej przedstawia się następująco:

w tonach

ruda	1933	1924	1935
żelazna	24,511	26,951	104,020
manganowa	7,823	5,090	80

Ruda manganowa, obecnie prawie nie idąca przez Gdynię, w roku 1933 przychodziła z Z. S. R. R., w roku 1934 głównie z Afryki Brytyjskiej.

Bawełna.

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	77 733	81 929	85 079
Stany Zjedn. A. P.	65 181	59 989	51 357
Niemcy	701	2 841	14 033
Egipt	4 807	8 581	6 645
Belgia	592	2 206	5 385
Anglia	1 667	2 174	2 871
Chiny	92	33	1 657
Indie Brytyjskie	2 579	3 620	524
Z. S. R. R.	—	1 511	—

pozostałe kraje w mniejszych ilościach

Wzrost przywozu bawełny jest stosunkowo nieznaczny, wynosi zaledwie 3% w stosunku do roku 1934.

W dalszym ciągu gros importu pochodzi bezpośrednio od producenta, jednakowoż w mniejszym stopniu, niż w roku poprzednim o 17%. W roku 1935 od producenta przybyło przez Gdynię

63.054 ton bawełny, gdy w roku 1934 cyfra ta wynosiła 75.908 ton. Udział producenta w ogólnym imporcie bawełny przez Gdynię w roku 1935 wynosi 74%, gdy w roku 1934 wynosi 93%. Wskazuje to na wzrost pośrednictwa w imporcie bawełny przez Gdynię, które wzrosło z 7.221 ton w roku 1934 do 22.289 ton w roku 1935, czyli o 209%. Na szczególną uwagę zasługuje wzrost pośrednictwa przede wszystkim Niemiec, a następnie Belgii i Anglii.

Owoce świeże.

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	25 524	24 993	68 889
Hiszpania	1 939	2 626	28 950
Włochy	15 368	16 041	16 421
Palestyna	617	1 691	12 751
Stany Zjedn. A. P.	4 701	1 237	4 878
Dania	347	341	3 344
Holandia	907	1 296	2 521
Niemcy	14	86	1 472

pozostałe kraje w mniejszych ilościach

Handel owocami przez Gdynię bardzo znacznie się rozwinął, jest on większy o 176%, niż w roku 1934. Poza rynkiem włoskim, który dostarczał owoce w ilościach mało co większych od lat poprzednich, przez Gdynię przeszedł poważny import owoców z Hiszpanii i Palestyny, a poza tym zwiększył się import owoców przez kraje pośredniczące: Danię, Holandię, Niemcy. Również wzrósł przywóz owoców ze Stanów Zjednoczonych. Pod względem rodzajów ogólna ilość przywiezionych owoców przedstawia się następująco: pomarańcze i mandarynki — 48.460 ton (Hiszpania, Palestyna), cytryny — 15.123 ton (Włochy), banany — 2.109 ton (Holandia), winogrona — 1.617 ton (Hiszpania), jabłka świeże — 1.520 ton (Stany Zjednoczone A. P.)

Zaznaczyć należy, że Gdynia, posiadająca aukcje owocowe, stała się punktem rozdzielczym dla owoców na rynek wewnętrzny oraz na rynki państw sąsiednich.

Fosforyty

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	39 564	59 473	62 006
Z. S. R. R.	9 967	13 841	25 868
Stany Zjedn. A. P.	16 892	23 040	13 150
Algier	2 057	6 178	7 035
Marocco Franc.	2 032	4 928	7 010
Tunis	5 531	7 518	6 302
Hiszpania	—	4	2 642

W przywozie fosforytów na czoło wysunął się Z. S. R. R., wyprzedzając naczelnego dotąd dostawcę tego artykułu — Stany Zjednoczone A. P.

Ryż surowy

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	53 798	44 965	53 089
Birma	40 819	44 401	49 618
Indie Brytyjskie			2 774
Indochiny	7 925	100	—
Sjam	4 880	—	—

Ryż surowy, przybywający do Gdyni, pochodzi bezpośrednio od producenta, omijając jakiegokolwiek pośrednictwo. Wzrost przywozu ryżu surowego nastąpił wskutek zapotrzebowania Łuszczarni Ryżu oraz wskutek wzmożonego tranzytu do Rumunii i Czechosłowacji.

Przywóz nasion oleistych zmalał. Pozostaje to w związku z polityką rządową popierania konsumpcji nasion oleistych własnej produkcji. Zaledwie parę gatunków nasion oleistych (kopra i ziarna palmowe) przychodzi z zagranicy. Zaznaczyć należy, że Olejarnia Gdyńska „Union“ pracuje obecnie w znacznej mierze na surowcu krajowym. Jeżeli chodzi o kierunki importu, w dal-

Nasiona oleiste

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	46 606	81 798	46 487
Holandia	7 359	20 009	23 133
Dania	738	7 417	5 665
Nigeria	15 853	74	5 350
Zw. Poł. Afryki		3 928	2 239
Afryka Brytyjska		9 520	—
Afryka Francuska		711	965
Indie Holenderskie	6 255	18 108	115
Mandżuria	816	5 927	—
Argentyna	7 923	4 880	—
Chiny	396	4 669	—

pozostałe kraje w mniejszych ilościach

szym ciągu korzystamy z pośrednictwa Holandi (kopra) i Danii (soja). Bezpośrednio od producentów otrzymujemy zaledwie 20% nasion oleistych.

Żuźle Thomasa

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	44 997	40 909	29 951
Belgia	42 887	39 109	24 951
Holandia	2 110	1 800	5 000

Zmniejszenie importu żuźli Thomasa pozostaje w związku z rozwojem produkcji krajowej nawozów azotowych.

Import skór przez Gdynię pozostaje na dotychczasowym poziomie. Gdynia stała się ważnym punktem handlu skórami. W kierunkach przywozu skór nie nastąpiły poważniejsze zmiany.

Skóry

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	16 638	30 782	30 077
Holandia	4 755	9 682	9 813
Niemcy	2 906	6 107	6 375
Argentyna	3 278	3 741	5 082
Belgia	1 521	1 824	2 469
Zw. Poł. Afryki	—	43	1 615
Brazylia	703	2 896	1 446
Francja	467	1 334	1 028

pozostałe kraje w mniejszych ilościach

Śledzie świeże, mrożone i solone.

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	20 635	24 873	28 108
Norwegia	5 082	5 323	8 324
Anglia	7 621	8 232	5 953
Holandia	6 197	4 556	2 493
Islandia	1 149	1 965	1 361
połow y własne	—	2 674	5 089

pozostałe kraje w mniejszych ilościach

Rozwój importu śledzi nastąpił wskutek zwiększonej chłonności rynku wewnętrznego. Należy podkreślić fakt wzrostu pozycji przywozu śledzi połowów własnych na Morzu Północnym.

Nastąpił dalszy wzrost przywozu wełny, a to wskutek zwiększonej produkcji wyrobów włókienniczych. W kierunkach przywozu wełny nastąpiła zmiana. Belgia wysunęła się na czoło importerów tego towaru.

Wetna.

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	15 370	18 335	23 452
Belgia	1 740	3 322	8 307
Anglia	6 418	6 303	7 167
Argentyna	861	1 549	3 037
Australia	4 215	2 971	873
Afryka Brytyjska	823	1 506	—

pozostałe kraje w mniejszych ilościach

Piryty.

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	43 026	67 038	19 166
Hiszpania	16 376	28 773	14 966
Francja	—	—	2 198
Szwecja	19 050	23 245	2 002
Włochy	7 600	7 620	—
Nigeria	—	7 400	—

Przywóz pirytów przez Gdynię i w ogóle do Polski został zahamowany wskutek zmniejszonej produkcji kwasu siarczanego. Głównie ucierpiała na tym Szwecja, jako poważny dotąd importer tego artykułu.

Tak przedstawiają się kierunki przywozu główniejszych artykułów, przechodzących przez Gdynię. Pomijając bardziej szczegółowe ujęcie, podajemy główne rynki, skąd importujemy pozostałe artykuły przez Gdynię:

- papier i tektura — Finlandia, Szwecja
- sól potasowa — Z. S. R. R.
- juta — Indie Holend., Indie Bryt., Belgia, Holandia

garbniki	— Argentyna
tłuszcze zwierzęce	— Dania, Anglia, Szwecja, Holandia, Norwegia
kawa, kakao, herbata	— Brazylia, Holandia, Anglia, Niemcy, Zw. Pol. Afrykański, Indie Holend.
miedź	— Stany Zjednoczone, Belgia
szmaty	— Anglia, Holandia, St. Zjednoczone, Szwecja
celuloza	— Szwecja, Finlandia
żywica	— Stany Zjednoczone, Niemcy
owoce suszone	— Stany Zjednoczone, Grecja
kauczuk	— Niemcy, Holandia, Anglia
tytoń	— Włochy, Stany Zjednoczone

Wymienione tu zostały tylko ważniejsze kraje, z których przywozimy towary.

WYWÓZ.

Wywóz przez Gdynię w roku 1935 w obrotach zamorskich wynosił 6.362.600 ton towarów, wobec 6.200.368 ton w roku poprzednim, zwiększył się więc w roku sprawozdawczym o 162.232 t., czyli o 2,6%. Wzrost wywozu w roku sprawozdawczym był znacznie mniejszy niż w latach poprzednich. Idzie to w parze ze skurczeniem handlu zagranicznego Polski w ogóle.

Towary wymiezione przez Gdynię w latach 1930—1935.

(Źródło: Urząd Morski)

w 1000 ton

Towary	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Ogółem:	3.121,6	4.741,6	4.761,4	5.235,2	6.200,4	6.362,6
żyto	8,3	18,7	—	—	1,1	23,9
mąka pastewna	—	—	—	0,0	5,0	15,2
ryż	3,6	21,2	5,6	2,7	2,3	0,9
mąka ryżowa	9,3	6,5	5,1	6,7	6,5	3,7
słód	—	—	—	0,2	6,7	17,1
ziemniaki	—	15,6	6,7	1,2	2,4	2,3
cukier	89,8	115,5	88,3	93,9	101,3	103,8
bekony	11,2	51,8	51,9	38,3	23,9	21,1
wędliny	1,1	7,6	8,6	4,5	2,8	2,1
tłuszcze zwierzęce	—	0,2	0,0	0,2	0,2	3,9

Ciąg dalszy na str. 168

ciąg dalszy

Towary	1930	1931	1932	1933	1934	1935
przetwory mięsne	—	—	0,0	0,2	1,8	4,5
masło	1,5	1,7	—	0,0	2,7	5,6
jaja	0,5	5,6	7,0	12,4	16,5	20,6
makuchy	1,0	1,9	5,1	17,2	23,8	23,5
melasa	—	1,1	7,4	0,0	8,7	15,0
drzewo tarte	2,1	11,7	47,1	233,8	193,1	192,3
kopalniaki i słupy	—	15,1	40,9	12,4	4,7	10,9
wyroby z drzewa	—	—	0,1	1,2	5,1	5,0
dykty	—	0,1	0,0	3,1	6,6	16,6
meble gięte	—	0,2	0,1	1,4	2,8	4,1
cement	0,2	1,2	0,0	2,4	5,2	8,1
węgiel eksportowy	2.808,8	4.167,0	4.199,9	4.427,3	5.160,2	5.021,1
węgiel bunkrowy	145,6	206,0	152,3	180,9	208,7	365,6
koks	8,9	10,4	14,9	57,3	194,1	189,0
naftalina	—	—	—	—	3,1	5,4
nawozy azotowe	3,1	8,9	47,9	23,8	27,1	19,4
sól potasowa	2,0	32,8	7,3	7,9	5,3	7,7
saletra	—	—	7,9	1,1	1,7	9,8
soda	—	—	—	3,0	8,1	9,6
szyny kolejowe	0,1	10,3	18,1	26,0	47,7	26,5
metale różne	—	—	—	0,0	18,2	1,6
żelazo handlowe	—	—	—	—	—	55,4
blacha żelazna i stalowa	—	—	—	—	—	5,4
materiały nawierzchni kolej.	—	—	—	—	—	6,5
rury żelazne i stalowe	—	—	0,6	1,7	7,5	12,6
rury żeliwne	—	—	—	—	—	3,7
wyroby żelazne i stalowe	1,2	1,0	2,4	1,3	25,8	23,7
cynk	0,1	15,1	10,9	10,9	9,4	14,5
blacha cynkowa	—	0,4	0,1	1,4	4,2	5,7
ruda manganowa	—	—	—	—	4,8	2,4
celuloza	0,1	0,1	7,6	3,5	6,7	9,6
papier	—	—	5,9	8,6	14,1	10,6
tkaniny	0,4	2,9	1,4	2,4	5,4	6,4
pozostałe towary	22,7	1,1	10,3	41,4	30,3	56,2

Zero (0 lub 0,0) oznacza, że wywóz jest, jednak w ilościach mniejszych od tych liczb, które mogły być wyrażone uwidocznionymi w tablicy znakami cyfrowymi, w danym wypadku 0 oznacza, że wywóz nie osiąga 50 kg.

Jak było powiedziane wyżej, ogólna waga i wartość wywożonych przez Gdynię towarów wzrosła. W odniesieniu do poszczególnych rodzajów towarów zaobserwować możemy, że wywóz niektórych towarów wzrósł, niektórych zmalał. To skurczenie się wywozu dotknęło blisko połowy towarów, będących na ewidencji eksportu gdyńskiego. Są to (zniżka w % w stosunku do roku 1934): ryż — 61%, mąka ryżowa — 43%, ziemniaki — 4%, bekony — 12%, wędliny — 25%, makuchy — 1%, drzewo tarte — 0,4%, wyroby z drzewa — 2%, węgiel eksportowy — 3%, koks — 3%, nawozy azotowe — 28%, szyny kolejowe — 44%, wyroby żelazne i stalowe — 8%, ruda manganowa — 50%, papier — 25%.

Pozostałe towary mogą wykazać się zwiększonym eksportem przez Gdynię. Są to (zwyżka w % w stosunku do roku 1934): żyto — 2072%, mąka pastwana — 204%, sól — 155%, cukier — 2%, tłuszcze zwierzęce — 1850, przetwory mięsne — 150%, masło — 107%, jaja — 25%, melasa — 72%, kopalniaki i słupy — 132%, dykty — 152%, meble gięte — 46%, cement — 56%, węgiel bunkrowy — 70%, naftalina — 74%, sól potasowa — 45%, saletra — 476%, soda — 19%, żelazo handlowe i metale różne — 213%, rury żeliwne, żelazne i stalowe — 117%, cynk — 54%, blacha cynkowa — 36%, celuloza — 43%, tkaniny — 19%.

Poza tym na listę towarów wywożonych przez Gdynię weszły nowe: blacha żelazna i stalowa, materiały nawierzchni kolejowej.

Artykułami dominującymi w wywozie przez Gdynię w roku sprawozdawczym, podobnie, jak w latach ubiegłych, były: węgiel, koks, drzewo i cukier.

Wywóz przez port gdyński węgla eksportowego, jak również koksu w stosunku do roku 1934 zaznaczył się niewielką wprawdzie zniżką. Znacznie natomiast wzrosła pozycja węgla bunkrowego.

Rok	Wywóz węgla eksportowego (w tonach)	Węgla bunkrowego (w tonach)	Wywóz koksu (w tonach)
1930	2 808 829	145 552	8 872
1931	4 167 048	206 047	10 421
1932	4 199 895	152 266	14 934
1933	4 427 274	180 866	57 284
1934	5 160 169	208 693	194 116
1935	5 021 051	365 620	189 009

Procentowy stosunek eksportu wyżej omawianych trzech artykułów do ogólnego wywozu przez Gdynię przedstawia się następująco:

Rok	%	Rok	%
1930	95	1933	89
1931	92	1934	90
1932	92	1935	88

Układając artykuły wywożone przez Gdynię w roku 1935 według kolejności wagi, otrzymamy zestawienie, jak poniżej (przy czym pierwsza liczba oznacza % stosunek do ogólnego wywozu, druga — % stosunek do wywozu po odjęciu węgla eksportowego, bunkrowego i koks):

węgiel eksportowy	78,9	—	soda	0,2	1,2
węgiel bunkrowy	5,7	—	saletra	0,2	1,3
koks	3,0	—	cement	0,1	1,0
drzewo tarte	3,0	24,4	sól potasowa	0,1	1,0
cukier	1,6	13,2	mat. nawierzchni kol.	0,1	0,8
żelazo handlowe	0,9	7,0	tkaniny	0,1	0,8
szyny kolejowe	0,4	3,4	blacha cynkowa	0,1	0,7
żyto	0,4	3,0	masło	0,1	0,7
wyroby żel. i stalowe	0,4	3,0	naftalina	0,1	0,7
makuchy	0,4	3,0	blacha żel. i stalowa	0,1	0,7
bekony	0,3	2,7	wyroby z drzewa	0,1	0,6
jaja	0,3	2,6	przetwory mięsne	0,1	0,6
nawozy azotowe	0,3	2,5	meble gięte	0,1	0,5
dykty	0,2	2,1	tłuszcze zwierzęce	0,1	0,5
słód	0,2	2,1	mąka ryżowa	0,1	0,5
mąka pastewna	0,2	1,9	rury żeliwne	0,1	0,5
melasa	0,2	1,9	ruda manganowa	0,0	0,3
cynk	0,2	1,8	wędliny	0,0	0,3
rury żel. i stalowe	0,2	1,6	ziemniaki	0,0	0,3
kopalniaki	0,2	1,4	metale różne	0,0	0,2
papier	0,2	1,4	ryż	0,0	0,1
celuloza	0,2	1,2	inne towary	0,7	6,4

Kierunki wywozu główniejszych artykułów eksportowych przez Gdynię za trzy ostatnie lata przedstawiają się następująco:

Węgiel eksportowy

w 1000 ton

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	4 427	5 160	5 020
Szwecja	1 689	1 669	1 848
Włochy	168	851	1 108
Norwegia	633	281	385
Belgia	171	452	303
Dania	361	221	259
Finlandia	395	191	185
Holandia	175	278	178
Francja	109	119	171
Irlandia	383	679	64

Mimo skurczenia wywozu węgla z Polski w jego ogólnej liczbie, nastąpiło rozszerzenie się rynków dla węgla eksportowanego przez Gdynię do Szwecji, Włoch, Norwegii, Danii; poważnie skurczył się natomiast wywóz węgla do Holandii.

*Wywóz węgla kamiennego (eksportowego i bunkrowego) ogółem
oraz przez Gdynię i Gdańsk*

(Źródło: Gł. Urząd Statystyczny)

Rok	Ogółem z Polski ton	przez Gdynię		przez Gdańsk	
		ton	%	ton	%
1934	9 879 968	5 249 357	53,1	3 201 109	32,4
1935	8 906 318	5 339 429	60,0	2 336 589	26,2

Koks.

Poniższa tablica wykazuje, że wywóz koksu utrzymał się prawie na poziomie roku 1934. Stosunek krajów przeznaczenia koksu nieco się zmienił.

Koks

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	57 284	194 117	189 009
Szwecja	23 113	101 272	117 103
Włochy	16 518	61 414	45 463
Grecja	6 448	14 108	7 875
Norwegia	1 840	3 430	5 108

pozostałe kraje w mniejszych ilościach

Drzewo tarte

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	238 801	193 099	192 324
Anglia	183 324	127 627	158 383
Mozambik	—	5 629	11 418
Belgia	40 066	6 174	11 358
Argentyna	—	16	5 102
Stany Zjedn. A. P.	5 839	3 162	3 748

pozostałe kraje w mniejszych ilościach

Z tablicy widzimy, że chłonność rynku angielskiego na polskie drzewo zwiększyła się, nie doszła jednak do poziomu 1933 roku. Zyskaliśmy ponadto nowy rynek zbytu drzewa z Polski — jest nim Argentyna. Zaznaczyć należy, że poza drzewem tartym wzrósł również wywóz przez Gdynię drzewa w innej postaci, jak kopalniaków, słupów, dykty i mebli giętych.

Cukier.

Z zestawienia wynika, że zmalał wywóz cukru do Anglii, Francji, Belgii, Holandii, gdzie z trudem konkuruje z cukrem trzcinowym, wzrósł natomiast wywóz do państw bałtyckich: Danii, Finlandii oraz Norwegii. Na uwagę zasługuje większy transport cukru do krajów lewantyńskich: Malty, Syrii, Palestyny.

Cukier

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	93 871	101 282	103 792
Finlandia	12 543	12 566	27 604
Dania	1 008	8 548	24 942
Anglia	26 720	23 019	14 802
Belgia	3 383	10 112	7 453
Francja	12 728	9 967	4 870
Norwegia	2 085	1 372	4 483
Holandia	23 414	16 493	3 892
Palestyna	—	—	3 440
Malta	—	—	2 220
Syria	—	101	2 168
Estonia	2 470	6 005	1 009
Indie Brytyjskie	—	7 056	91

pozostałe kraje w mniejszych ilościach

Żelazo handlowe i metale różne.

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	49	18 186	56 037
Chiny	—	10 726	11 468
Palestyna	—	434	9 248
Holandia	—	5	7 022
Egipt	—	50	5 548
Argentyna	—	—	5 198
Norwegia	—	—	4 295

pozostałe kraje w mniejszych ilościach

Zaznaczył się bardzo poważny wzrost wywozu żelaza handlowego i to głównie na rynki egzotyczne. Wśród krajów europejskich poważnym importerem jest Holandia. Metale różne w roku 1935 stanowią 1.639 ton, w latach poprzednich wydzielić się nie dają.

Szyny kolejowe.

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	26 012	47 721	26 543
Holandia	11 393	17 496	15 570
Brazylia	14 594	30 206	10 916

pozostałe kraje — w ilościach minimalnych

Wywóz szyn kolejowych spadł dzięki mniejszemu zapotrzebowaniu na ten artykuł przez Brazylię.

Wyroby żelazne i metalowe.

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	1 333	25 833	23 677
Argentyna	1	327	4 265
Chiny	206	6 333	3 960
Palestyna	185	1 854	2 183
Norwegia	51	2 203	1 952
Indie Brytyjskie	0	941	1 863
Egipt	78	428	1 398
Belgia	54	1 298	873
Bułgaria	—	1 320	860
Japonia	103	1 563	794
Anglia	26	1 400	451
Estonia	53	1 013	448
Brazylia	—	1 673	177

pozostałe kraje w mniejszych ilościach

Wywóz wyrobów metalowych przez Gdynię utrzymał się prawie na poziomie poprzedniego roku. Nastąpiła natomiast znaczna zmiana kierunków eksportu, co w szczegółach uwidacznia tablica.

Zyto.

w tonach

Kraje	1933	1934	1936
Ogółem	—	1	23 859
Stany Zjedn. A. P.	—	—	22 442
Niemcy	—	—	1 350

pozostałe kraje w mniejszych ilościach

Wywóz żyta przez Gdynię, jak na port nie posiadający jeszcze w roku 1935 elewatora zbożowego, jest bardzo znaczny. Uruchomienie elewatora zbożowego sytuację eksportu zboża radykalnie zmieni.

Makuchy.

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	17 176	23 809	23 510
Dania	2 467	7 847	18 576
Szwecja	75	1 875	2 451
Belgia	2 665	12 010	2 000
Holandia	6 407	1 402	300
Niemcy	3 677	—	83

pozostałe kraje w mniejszych ilościach

Wywóz makuchów pozostał bez zmiany, jeżeli chodzi o ilość, przesunął się jednak znacznie kierunek eksportu. — Głównym odbiorcą makuchów, wywożonych przez Gdynię stała się Dania.

Bekony.

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	38 265	23 939	21 097
Anglia	38 265	23 919	21 088

Wywóz bekonów do Anglii, a jest ona jedynym prawie odbiorcą, z roku na rok ulega ograniczeniu wskutek zmniejszenia kontyngentów dla polskiego importu. Spadek wywozu w r. 1935 jest mniejszy, aniżeli dał się zauważyć w roku 1934 w stosunku do roku 1933.

Jaja.

w tonach

Kraje	1933	1934	1935
Ogółem	12 442	16 464	20 565
Anglia	11 857	15 902	17 578
Hiszpania	333	461	2 114

pozostałe kraje w mniejszych ilościach

W wywozie jaj zaznaczyła się większa chłonność rynków angielskiego i hiszpańskiego, tego ostatniego w związku z umową kompensacyjną, na mocy której Hiszpania wwozi do Polski pomarańcze.

Ważniejsze kierunki wywozu przez Gdynię towarów pozostałych, wywożonych w mniejszych ilościach od poprzednio omówionych, przedstawiają się w roku 1935 następująco:

- | | |
|------------------------|---|
| nawozy azotowe | — Hiszpania, Japonia, Chiny |
| dykty | — Anglia, Argentyna, Holandia, Belgia |
| slód | — Stany Zjedn. A. P. |
| mąka pastewna | — Finlandia, Stany Zjedn. A. P. |
| melasa | — Stany Zjedn. A. P. |
| cynk | — Argentyna, Anglia |
| rury żelazne i stalowe | — Brazylia, Japonia, Argentyna, Szwecja |
| kopalniaki | — Anglia |
| papier | — Egipt, Palestyna, Anglia, Związek Południowo-Afrykański |
| celuloza | — Stany Zjedn. A. P. |
| soda | — Finlandia, Estonia |
| saletra | — Finlandia, Holandia |
| cement | — Stany Zjedn., Norwegia, Palestyna |

sól potasowa	— Szwecja, Norwegia
mat. nawierzchni kolej.	— Indie Bryt., Persja
tkaniny	— Anglia, Stany Zjedn. A. P.
blacha cynkowa	— Japonia, Dania
masło	— Anglia
naftalina	— Stany Zjedn. A. P.
blacha żelazna i stalowa	— Chiny
wyroby z drzewa	— Holandia, Palestyna, Anglia
przetwory mięsne	— Anglia, Stany Zjedn. A. P.
meble gięte	— Stany Zjedn. A. P.
tłuszcze zwierzęce	— Anglia
mąka ryżowa	— Norwegia, Anglia
rury żeliwne	— Norwegia, Indie Bryt., Argentyna
ruda manganowa	— Belgia
wędliny	— Anglia
ziemniaki	— Portugalia, Hiszpania
ryż	— Finlandia

Zanalizowaliśmy w ten sposób obrót towarowy portu gdyńskiego. Analiza ta jest tylko wytknięciem ważniejszych, zasadniczych zjawisk.

Obroty przybrzeżne i obroty z wnętrzem kraju drogą wodną.

W skład ogólnych obrotów towarowych portu gdyńskiego wchodzić prócz obrotów w handlu zamorskim, obejmujących przeładunek towarów w eksporcie i imporcie, również przewozy drogą morską między Gdynią, a miejscowościami wybrzeża polskiego, oraz Gdańskiem. Oprócz tego prowadzi port gdyński obroty towarowe z wnętrzem kraju drogą wodną, a mianowicie Wisłą, która odgrywa dość ważną rolę w połączeniach Gdyni z zapleczem. Obroty te wykazują stały wzrost, szczególnie silny w roku 1935. w tonach

Rok	Obroty przybrzeżne			Obroty z wnętrzem kraju drogą wodną		
	ogółem	przywóz	wywóz	ogółem	przywóz	wywóz
1931	5 733	2 572	3 161	28 776	24 317	4 459
1932	7 099	1 980	5 119	43 103	36 802	6 301
1933	6 438	3 001	3 437	89 434	61 729	27 705
1934	10 982	3 770	7 212	115 571	73 435	42 036
1935	33 102	10 919	22 183	131 552	83 899	47 658

Ogółem więc obroty przybrzeżne i z wnętrzem kraju drogą wodną obejmowały 165 tys. ton, wobec 128 tys. ton w roku 1934.

W obrotach przybrzeżnych portu gdyńskiego wraz z W. M. Gdańskiem następujące towary zajęły czołowe pozycje (uwzględniono towary, obrót którymi wynosił ponad 100 ton):

<i>Przywóz</i>			
Ogółem:	10.918	owoce świeże	142
w tym:		owoce suszone	216
ryż	500	kakao	482
mąka pastewna	1.160	żywica	796
ryby poł. własnych	6.063	śledzie	284
śledzie	184	jelita	120
cukier	1.302	tłuszcze zwierzęce	1.140
garbniki	297	tłuszcze roślinne	463
bawełna i odpadki	103	tran	111
drzewo tarte	563	siarka	125
wyroby z drzewa	190	przetwory chemiczne	209
		garbniki	2.141
		skóry	954
		wełna	721
		tkaniny	110
		kauczuk	106
		metale różne	105
		miedź	229
<i>Wyróz</i>			
Ogółem:	18.123		
w tym:			
nasiona oleiste	1.457		
ryż wyluszczoney	7.092		

Obroty z wnętrzem kraju drogą wodną w roku 1935 według swej struktury przedstawiają się następująco (uwzględniono towary, obrót którymi wynosił ponad 100 ton):

<i>Przywóz</i>			
Ogółem:	83.899	napoje alkoholowe	426
w tym:		pasza	398
zboże	288	przetwory chemiczne	107
krochmal	660	soda	6.334
mąka	3.242	artykuły kosmetyczne	175
mąka pastewna	1.051	tkaniny	258
ślód	150	papier	335
warzywa	116	szkło	112
cukier	67.666	wyr. żel. i metalowe	1.394

<i>Wymóz</i>			
Ogółem:	47.653	tluszcze zwierzęce	3.147
w tym:		tran	198
nasiona oleiste	967	ryby i konserwy	134
ryż wyluszczoney	14.399	siarka	264
owoce świeże	2.930	przetwory chemiczne	785
owoce suszone	1.635	farby	115
kawa	280	garbniki	1.711
herbata	173	skóry	3.182
kakao	1.650	wełna	3.642
korzenie	169	kauczuk	963
żywica	2.198	papier	479
śledzie	534	metale różne	172
oleje	205	wyr. żel. i metalowe	309
jelita	242	cyna	154
tluszcze roślinne	2.035	miedź	2.416
		maszyny, aparaty	248

Cyfry obrotów drogą wodną z wnętrzem kraju wykazują, że Gdynia, acz nie leży bezpośrednio nad ujściem Wisły, korzysta w coraz większym stopniu z taniej komunikacji drogą rzeczną, która przedstawia duże korzyści pod względem kosztów transportu i kalkulacji przewozu do portu lub z portu do wnętrza kraju. Z drogi tej korzysta dużo towarów tak masowych, jak i drobnicowych, tym bardziej, iż kilka linii stałej komunikacji drogą wodną z Gdańskiem i wnętrzem kraju zapewnia sprawność przewozu.

W roku 1935 przewieziono do Gdyni drogą wodną 66% ogólnej ilości cukru, przeznaczonego na wywóz, oraz wywieziono tą samą drogą poważny odsetek różnych artykułów, importowanych do Gdyni z zagranicy.

Ruch pasażerski.

Ruch pasażerski przez port gdyński w roku 1935 został znacznie wzmoczony i osiągnął najwyższy dotąd poziom 25.003 osób.

W ruchu pasażerskim przez port gdyński najważniejszą rolę odgrywają linie regularne do Ameryki, jak i do krajów zachodniej Europy i nadbałtyckich. Wycieczki morskie, organizowane przez „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A.” wpływają również w dużym stopniu na ożywienie ruchu pasażerskiego przez nasz port.

Ruch pasażerski przez port w Gdyni

Rok	Przyjechało	Wyjechało	R a z e m
1924	6 377	1 190	7 567
1925	10 632	1 065	11 697
1926	6 990	811	7 801
1927	8 172	1 368	9 540
1928	20 007	3 215	23 222
1929	17 591	5 970	23 561
1930	17 388	6 781	24 169
1931	7 603	7 873	15 476
1932	7 705	10 137	17 842
1933	9 998	10 638	20 636
1934	9 203	9 189	18 392
1935	10 488	14 515	25 003

Ruch pasażerski w roku 1935 według krajów

Kraje	Przybyło	Wyje- chało	Ogółem
Ogółem	10 488	14 515	25 003
Anglia	820	1 519	2 339
Argentyna	8	1	9
Belgia	710	2	712
Brazylia	3	—	3
Dania	1 209	2 439	3 648
Finlandia	185	292	477
Francja	75	3 457	3 532
W. M. Gdańsk	119	109	228
Hiszpania	1	442	443
Holandia	661	6	667
Litwa	17	5	22
Łotwa	179	2	181
Niemcy	48	2	50
Norwegia	486	485	971
Stany Zjedn. A. P.	3 222	3 816	7 038
Szwecja	2 050	1 288	3 338
Z. S. R. R.	—	154	154

Udział Gdyni w handlu zagranicznym Polski

Kierunki handlu zagranicznego Polski, jeżeli chodzi o miejsce przejścia granicy, w ostatnich latach uległy radykalnej zmianie. Rząd i sfery gospodarcze, rozumiejąc, jakie korzyści osiąga się przy przewozie ładunków morzem, skierowały większą część wywozu i przywozu polskiego przez porty Gdynię i Gdańsk.

Stosunek % obrotów towarowych przez granice lądowe i przez porty w ostatnich 8 latach przedstawia się następująco:

Obroty handlu zagranicznego przez porty i przez granicę lądową.

Rok	Obroty handlu zagranicznego Polski (wywóz i przywóz razem)		Przez porty Gdynię, i Gdańsk razem		Przez granice lądowe razem	
	1000 ton	%	1000 ton	%	1000 ton	%
1928	25 589	100	10 066	40	15 523	60
1929	26 125	100	11 045	42	15 080	58
1930	22 493	100	11 529	52	10 964	48
1931	21 634	100	13 181	60	8 453	40
1932	15 290	100	10 361	68	4 929	32
1933	15 342	100	10 640	69	4 702	31
1934	17 114	100	12 359	72	4 755	28
1935	16 008	100	11 733	73	4 275	27

Udział Gdyni w handlu zagranicznym Polski

a) pod względem ilościowym (wagowym)

Rok	Obroty w handlu zagranicznych (w tys. ton)	Z tego przez Gdynię (w tys. ton)	Stosunek %
1929	26 125	2 620	10
1930	22 493	3 275	15
1931	21 634	5 080	23
1932	15 290	4 894	32
1933	15 342	5 686	37
1934	17 114	6 724	39
1935	16 008	7 107	44

b) pod względem wartościowym

Rok	Wartość handlu zagranicznego (w milionach zł)	Wartość ogólna obrotu Gdyni (w milionach zł)	Stosunek % %
1929	5 924	134	2
1930	4 679	231	5
1931	3 347	390	12
1932	1 946	350	18
1933	1 787	536	30
1934	1 774	655	37
1935	1 785	761	43

Na skutek dalszego wzrostu obrotów towarowych portu gdyńskiego udział jego w obsłudze naszego handlu zagranicznego doznał dalszego zwiększenia w roku sprawozdawczym, szczególnie jeżeli chodzi o wartość importu.

Powyższe cyfry wskazują, że w roku 1935 nastąpił znaczny wzrost wartości obrotów portowych. Gdynia, będąca na początku swego istnienia, portem przeładunkowym dla towarów masowych, obecnie pozyskuje coraz więcej towarów wartościowych, które mają na ogół tendencję do trzymania się przewozu drogą lądową.

Udział Gdyni w eksporcie z Polski

a) pod względem ilościowym (wagowym)

Rok	Ogólny eksport (w tys. ton)	Z tego przez Gdynię (w tys. ton)	Stosunek % %
1929	21 037	2 402	11
1930	18 922	2 932	15
1931	18 703	4 573	24
1932	13 504	4 547	34
1933	12 504	4 987	38
1934	14 558	5 947	41
1935	13 436	6 243	46

b) pod względem wartościowym

Rok	Wartość eksponatu polskiego (w mil. zł.)	Wartość eksportu przez Gdynię (w mil. zł.)	Stosunek % %
1929	2 813	71	3
1930	2 433	147	6
1931	1 879	283	15
1932	1 084	217	20
1933	960	239	25
1934	976	269	28
1935	925	311	34

Udział Gdyni w imporcie do Polski

a) pod względem ilościowym (wagowym)

Rok	Ogólny import (w tys. ton)	Z tego przez Gdynię (w tys. ton)	Stosunek % %
1929	5 088	218	4
1930	3 571	343	10
1931	2 931	507	17
1932	1 787	347	19
1933	2 356	699	30
1934	2 555	776	30
1935	2 572	864	34

b) pod względem wartościowym

Rok	Wartość importu do Polski (w mil. zł)	Wartość importu przez Gdynię (w mil. zł)	Stosunek % %
1929	3 111	63	2
1930	2 246	84	4
1931	1 468	106	7
1932	862	133	15
1933	827	297	36
1934	799	385	48
1935	860	450	52

Udział poszczególnych krajów w przywozie przez Gdynię.

W a g a			KRAJE	W a r t o ś ć		
1000 ton	w % ogólnego przywozu			1000 zł	w % ogólnego przywozu	
	z danego kra-ju do Polski	przez Gdynię			z danego kra-ju do Polski	przez Gdynię
866,1	33,66	100,00	Ogółem	450,6	52,36	100,00
502,2	23,78	57,98	Europa	188,5	33,35	41,83
—	—	—	w tym: Albania	—	—	—
79,8	58,13	9,21	Anglia	83,5	71,57	18,53
0,2	1,20	0,03	Austria	0,2	0,47	0,04
75,1	94,69	8,67	Belgia	18,4	70,90	4,08
0,1	2,08	0,01	Bułgaria	0,0	0,98	0,00
0,1	0,90	0,01	Czechosłowacja	0,1	0,02	0,02
38,4	90,22	4,43	Dania	7,9	77,10	1,75
1,3	35,86	0,16	Estonia	0,8	62,45	0,18
4,3	61,03	0,50	Finlandia	0,7	54,27	0,16
55,2	87,54	6,37	Francja	13,2	31,66	2,93
3,6	13,66	0,41	Grecja	1,3	29,16	0,29
45,3	94,86	5,23	Hiszpania	10,3	94,44	2,29
50,7	84,26	5,86	Holandia	14,5	51,47	3,22
3,4	100,00	0,40	Irlandia	0,3	88,48	0,07
1,3	83,34	0,15	Islandia	0,5	83,88	0,11
0,1	1,05	0,01	Jugostawia	0,1	0,83	0,02
0,8	68,95	0,10	Litwa	0,1	36,48	0,02
0,9	28,15	0,11	Łotwa	0,3	32,44	0,07
2,1	1,98	0,23	Niemcy	2,0	1,62	0,44
40,9	73,23	4,72	Norwegia	4,6	49,00	1,02
3,3	18,40	0,38	Portugalia	1,3	47,64	0,29
0,0	0,07	0,00	Rumunia	0,0	0,41	0,00
0,1	3,70	0,01	Szwajcaria	0,2	0,81	0,04
61,6	43,73	7,11	Szwecja	12,1	60,96	2,69
1,5	56,87	0,17	Turcja	0,4	30,34	0,09
0,2	2,03	0,02	Węgry	0,0	0,58	0,00
10,4	10,61	1,20	Z. S. R. R.	1,9	12,49	0,42
21,4	82,89	2,47	Włochy	13,7	52,76	3,04
0,1	80,00	0,01	Inne kraje	0,1	100,00	0,02
100,8	83,58	11,65	Azja	47,4	76,98	10,52
2,0	80,18	0,23	w tym: Chiny	2,3	73,06	0,51
68,4	88,30	7,90	Indie Brytyjskie	27,3	85,70	6,06
20,4	70,34	2,35	Indie Holenderskie	9,3	60,40	2,06
0,6	68,36	0,07	Japonia	1,0	54,84	0,22
—	—	—	Malaka	—	—	—
9,4	87,36	1,10	Inne kraje	7,5	81,00	1,67
87,3	60,97	10,08	Afryka	31,3	91,19	6,95
7,4	43,70	0,85	w tym: Algier	0,3	53,75	0,07
7,5	99,70	0,87	Egipt	15,3	99,71	3,40
5,4	95,73	0,62	Zw. Płd. Afr.	6,0	98,33	1,33
67,0	59,25	7,74	Inne kraje	9,7	79,00	2,15
166,5	96,30	19,22	Ameryka	159,6	91,07	35,42
0,8	88,04	0,09	w tym: Kanada	1,3	91,36	0,29
130,6	96,36	15,08	Stany zjedn.	116,8	94,92	25,92
11,3	51,86	1,30	Argentyna	12,4	77,30	2,75
11,4	82,55	1,32	Brazylia	12,0	80,47	2,66
12,4	81,50	1,43	Inne kraje	17,1	86,26	3,80
9,3	98,28	1,07	Oceania	23,8	98,82	5,28
7,0	98,45	0,81	w tym: Australia	19,6	99,31	4,35
2,2	97,67	0,25	Nowa Zelandia	4,1	98,01	0,91
0,1	89,13	0,01	Inne kraje	0,1	43,97	0,02

Udział poszczególnych krajów w wywozie przez Gdynię

W a g a			KRAJE	W a r t o ś ć		
1000 ton	w % ogólnego wywozu			1000 zł	w % ogólnego wywozu	
	do danego kraju z Polski	przez Gdynię		do danego kraju z Polski	przez Gdynię	
6,252,7	46,52	100,00	Ogółem	310,9	33,61	100,00
5,436,3	44,86	86,94	Europa	224,5	28,56	72,22
0,0	100,00	0,00	w tym: Albania	0,0	100,00	0,00
241,2	28,12	3,86	Anglia	106,0	58,41	34,08
0,1	13,30	0,00	Austria	0,1	0,10	0,02
351,6	47,81	5,62	Belgia	11,4	19,92	3,66
0,8	34,21	0,01	Bułgaria	0,2	12,75	0,06
0,0	0,99	0,00	Czechosłowacja	0,0	0,06	0,01
307,9	47,73	4,92	Dania	8,8	31,88	2,83
7,8	70,05	0,13	Estonia	1,1	62,33	0,34
238,8	80,09	3,82	Finlandia	10,9	67,74	3,51
218,9	19,23	3,50	Francja	5,3	16,37	1,72
87,8	84,44	1,40	Grecja	2,1	33,31	0,66
16,9	26,82	0,27	Hiszpania	4,5	27,70	1,44
140,6	41,58	2,26	Holandia	8,2	23,25	2,95
71,2	82,02	1,14	Irlandia	1,5	57,42	0,47
21,2	88,52	0,34	Islandia	0,4	75,44	0,14
72,6	73,62	1,16	Jugosławia	1,0	12,41	0,32
44,6	57,29	0,71	Łotwa	0,5	6,49	0,16
9,2	7,93	0,15	Niemcy	1,3	0,91	0,41
414,8	72,70	6,63	Norwegia	7,9	41,89	2,53
4,6	31,81	0,07	Portugalia	0,5	28,91	0,18
6,2	25,63	0,10	Rumunia	0,2	2,29	0,06
49,5	33,27	0,79	Szwajcaria	1,0	7,99	0,33
1,954,8	76,58	31,26	Szwecja	33,6	67,86	10,79
1,0	55,74	0,02	Turcja	0,3	26,75	0,11
0,0	0,00	0,00	Węgry	0,0	0,19	0,00
—	—	—	Z. S. R. R.	—	—	—
1,135,5	74,68	18,16	Włochy	17,0	56,96	5,46
38,7	85,58	0,62	Inne kraje	0,7	39,80	0,28
94,3	67,50	1,51	Azja	27,1	67,20	8,71
20,5	99,05	0,33	w tym: Chiny	7,1	95,74	2,27
8,6	68,99	0,14	Indie Brytyjskie	4,1	68,35	1,31
0,5	39,75	0,01	Indie Holenderskie	0,2	40,13	0,06
16,9	95,44	0,27	Japonia	4,3	92,49	1,39
47,8	54,67	0,76	Inne kraje	11,4	52,20	3,68
153,0	75,09	2,45	Afryka	12,4	70,96	3,98
27,9	43,52	0,45	w tym: Algier	0,4	41,06	0,12
91,8	96,91	1,47	Egipt	4,0	76,25	1,28
8,8	65,65	0,14	Zw. Pld. Afr.	3,5	70,85	1,13
24,5	77,28	0,39	Inne kraje	4,5	70,85	1,45
213,9	52,78	3,42	Ameryka	39,4	54,64	12,68
0,1	0,13	0,00	w tym: Kanada	0,3	5,65	0,09
69,2	44,39	1,11	Stany Zjedn.	26,0	60,01	8,35
122,6	77,19	1,96	Argentyna	7,5	60,30	2,40
18,6	94,00	0,30	Brazylia	4,1	85,25	1,31
3,2	40,89	0,05	Inne kraje	1,5	42,50	0,53
1,0	58,90	0,02	Oceania	0,1	21,53	0,03
1,0	59,18	0,02	w tym: Australia	0,1	20,39	0,03
0,0	46,70	0,00	Nowa Zelandia	0,0	38,46	0,00
0,0	71,43	0,00	Inne kraje	0,0	0,00	0,00
353,7	62,34	5,65	Zaopatr. statków morskich	5,1	61,92	1,64
0,5	8,17	0,01	Transporty dyspozycyjne*)	2,3	61,68	0,74

a) Przez wolną strefę portu gdyńskiego.

Mówiąc o udziale Gdyni w handlu zagranicznym Polski, nie sposób pominąć milczeniem tak ważnego zagadnienia, jak kierunki handlu zagranicznego zarówno w przywozie, jak i w wywozie.

Tablice na str. 184 i 185 dają bogaty materiał do zbadania kierunków handlu Polski z zagranicą. Tablice te podają wagę i wartość towarów w liczbach bezwzględnych, jak również za pomocą obliczonych liczb względnych w %, pokazują udział Gdyni w handlu z poszczególnymi państwami, oraz wykazują, jaki stosunek cechuje przywóz względnie wywóz z poszczególnych krajów do ogólnego obrotu Gdyni.

Udział portów polskiego obszaru celnego w naszym handlu zagranicznym.

Obroty obu portów naszego obszaru celnego uwidaczniają następujące tablice:

Udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski

Wyszczególnienie	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Wywóz i przywóz razem									
<i>Waga - 1000 ton</i>									
Ogółem Polska	25,259	25,589	26,125	22,493	21,634	15,291	15,342	17,114	16,008
w tym:									
przez Gdynię	896	1,708	2,620	3,275	5,080	4,894	5,687	6,724	7,107
przez Gdańsk	7,575	8,358	8,425	8,254	8,101	5,467	4,953	5,635	4,626
<i>Wartość - w mil. zł</i>									
Ogółem Polska	5,407	5,870	5,924	4,679	3,347	1,946	1,787	1,775	1,785
w tym:									
przez Gdynię	.	79	135	231	389	350	536	655	761
przez Gdańsk	1,402	1,476	1,492	1,163	714	471	408	421	357
Wywóz									
<i>Waga - 1000 ton</i>									
Ogółem z Polski	20,356	20,424	21,037	18,922	18,703	13,504	12,986	14,565	13,436
w tym:									
przez Gdynię	.	1,593	2,402	2,932	4,573	4,547	4,988	5,948	6,243
przez Gdańsk	6,244	6,748	6,865	7,475	7,653	5,122	4,591	5,258	4,226
<i>Wartość - w mil. zł</i>									
Ogółem z Polski	2,515	2,508	2,813	2,433	1,879	1,084	960	976	925
w tym:									
przez Gdynię	.	45	71	147	283	217	239	270	311
przez Gdańsk	677	588	699	651	451	293	284	327	280
Przywóz									
<i>Waga - 1000 ton</i>									
Ogółem do Polski	4,903	5,165	5,088	3,571	2,931	1,787	2,356	2,555	2,572
w tym:									
przez Gdynię	.	115	218	343	507	347	699	776	864
przez Gdańsk	1,331	1,610	1,560	779	448	345	362	377	400
<i>Wartość - w mil. zł</i>									
Ogółem do Polski	2,892	3,362	3,111	2,246	1,468	862	827	799	860
w tym:									
przez Gdynię	.	34	63	84	106	133	297	385	450
przez Gdańsk	725	888	793	512	263	178	124	94	77

Ruch statków

W ciągu roku sprawozdawczego zawinęło do Gdyni 4.778 statków o pojemności 4.559.140 n. r. t. Wzrost ruchu statków w porównaniu do roku poprzedniego wyniósł 186 statków, wzrost tonażu wyraża się liczbą 416.998 n. r. t.

Statki na wejściu		Rok	Statki na wyjściu	
liczba	pojemność n. r. t.		liczba	pojemność n. r. t.
29	40 469	1924	29	40 469
85	74 919	1925	79	71 549
314	209 928	1926	316	213 086
542	426 722	1927	532	421 226
1 108	984 893	1928	1 093	972 902
1 567	1 442 492	1929	1 575	1 445 400
2 238	2 029 822	1930	2 219	2 014 299
3 144	2 649 268	1931	3 148	2 665 400
3 610	2 831 604	1932	3 604	2 839 598
4 355	3 425 660	1933	4 337	3 401 055
4 592	4 142 142	1934	4 597	4 153 564
4 778	4 559 140	1935	4 772	4 565 120

Udział % % poszczególnych grup krajów w ruchu statków w Gdyni przedstawia się następująco:

Bandery	1932	1933	1934	1935
polska	19,19	15,18	11,46	13,44
bałtycko - skandynawskie	56,46	51,88	47,68	55,29
zachodnio - europejskie	16,29	23,14	28,49	28,02
inne europejskie	3,26	3,74	5,84	6,68
pozaeuropejskie	4,80	6,06	6,53	6,58

Pierwsze miejsce w ruchu portowym w Gdyni zajęła bandera szwedzka, której udział procentowy w ruchu statków wyniósł 21,08%. Bandera szwedzka utrzymuje się na pierwszym miejscu od początku istnienia portu gdyńskiego.

Na skutek coraz większej różnorodności bander, zawijających do Gdyni oraz na skutek wzrastającego tonażu floty polskiej,

Ruch statków w Gdyni w roku 1935 według bander

Bandera	Przyszło statków				Wyszło statków			Suma rubryk 4 1 7	Udział % %	Kolejność miejsc		
	ogółem	W tym z ładunk.	O ogólnej pojemn. 1000 NTR.	Ogółem	W tym z ładunk.	O ogólnej pojemn. 1000 NTR.	5				6	7
1	4 778	2 020	4 559	4 772	3 753	4 565	9 124	100,00	—			
Ogółem:												
Polska	581	284	612	584	502	615	1 227	13,44	2			
Anglia	273	60	476	276	218	481	958	10,49	3			
Austria	1	—	0	1	1	0	0	0,00	27			
Dania	672	338	429	666	526	427	855	9,38	5			
Egipt	2	—	5	2	2	5	10	0,12	20			
Estonia	89	25	38	88	71	38	76	0,83	14			
Finlandia	166	70	202	165	127	202	404	4,44	10			
Francja	9	4	25	9	7	25	50	0,55	15			
W. M. Gdańsk	29	14	16	28	23	16	32	0,35	16			
Grecja	82	1	211	83	80	214	425	4,66	9			
Hiszpania	3	2	7	3	2	7	14	0,16	18			
Holandia	112	84	65	111	76	64	129	1,42	11			
Islandia	1	1	0	—	—	—	0	0,00	28			
Islandia	2	1	1	2	2	1	2	0,02	26			
Japonia	1	—	4	1	1	4	8	0,09	21			
Jugosławia	3	—	8	2	2	5	13	0,14	19			
Litwa	6	1	3	6	5	3	6	0,08	22			
Łotwa	51	12	62	50	37	61	123	1,35	12			
Niemcy	739	409	466	731	463	460	926	10,15	4			
Norwegia	411	241	370	414	285	372	742	8,13	6			
Panama	5	—	1	5	4	1	2	0,02	25			
Rumunia	21	—	50	23	23	55	105	1,15	13			
Stany Zjedn. A.P.	92	49	290	93	54	290	580	6,35	7			
Szwecja	1 329	399	963	1 328	1 152	961	1 924	21,08	1			
Turecja	1	—	1	2	1	2	3	0,04	24			
Węgry	1	—	3	1	1	3	6	0,06	23			
Włochy	87	16	237	88	86	240	477	5,23	8			
Z. S. R. R.	9	9	12	10	2	14	26	0,28	17			

udział %% bandery szwedzkiej zmniejsza się z każdym rokiem (1932 — 28,3%, 1933 — 24,1%, 1934 — 21,6%, 1935 — 21,1%).

Na drugim miejscu w roku sprawozdawczym znalazła się bandera polska, która w roku 1933 zajmowała trzecie miejsce po banderze niemieckiej. Na trzecie miejsce wysunęła się bandera Anglii, dopiero na czwartym miejscu widzimy banderę niemiecką.

Frekwencję statków w porcie gdyńskim cechuje duży odsetek statków pustych, szczególnie na wejściu. Wywołane to jest przewagą wywozu z portów polskich nad przywozem i związanym z tym jednostronnym ruchem towarowym.

W ostatnim sześcioleciu stosunek statków pustych do załadowanych przedstawia się następująco:

w %%

Rok	Statków pustych na wejściu	Statków pustych na wyjściu	Rok	Statków pustych na wejściu	Statków pustych na wyjściu
1930	72,4	24,1	1933	56,6	21,3
1931	73,3	18,0	1934	58,7	19,9
1932	66,9	18,0	1935	57,7	17,3

Odsetek statków pustych lub pod balastem na wejściu wykazuje jednak stałą tendencję zniżkową na skutek wzrostu importu przez Gdynię.

Średni tonaż statków, zawijających do Gdyni, wzrósł silnie w roku 1935 w porównaniu do lat ubiegłych, jak to wskazuje poniższe zestawienie:

Średni tonaż statków zawijających do Gdyni w n. r. t.

1930	1931	1932	1933	1934	1935
907	850	784	786	902	955

Wzrost ten nastąpił wskutek dalszej rozbudowy linii regularnych dalekobieżnych, obsługiwanych przez statki o wyższym tonażu.

Dla porównania załączamy poniżej zestawienia, ilustrujące ruch statków w najważniejszych portach bałtyckich i światowych:

Tonaż statków na wejściu

Porty	W tysiącach n. r. t.				
	1913	1932	1933	1934	1935
Gdynia	—	2 832	3 426	4 142	4 559
Gdańsk	925	2 750	2 763	3 175	2 844
Sztokholm	1 735	2 533	2 527	2 763	2 794
Szczecin	2 344	1 753	2 189	2 651	2 719
Królewiec	646	674	921	1 056	1 106
Lubeka	1 003	578	588	789	1 004
Tallin	907	808	904	950	835
Ryga	2 033	786	916	950	834
Kłajpeda	308	520	601	623	691
Hamburg	15 300	18 100	17 700	18 500	18 215
Rotterdam	13 000	14 900	15 300	17 900	20 933
Antwerpia	12 000	16 700	17 400	17 500	18 069
Londyn	13 700	20 100	21 100	21 700	21 829
Liverpool	12 100	13 000	13 700	14 100	13 981
Sonthampton	6 700	9 200	10 400	10 756	10 756
Marsylia	8 600	13 400	13 600	16 637	16 612
Le Havre	3 900	8 500	8 600	9 605	10 466
Kopenhaga	7 300	4 400	4 700	4 884	5 107
Neapol	9 300	10 500	10 900	12 077	.
Genua	7 200	9 700	11 000	11 300	.
Nowy Jork	15 400	26 800	24 600	25 290	25 352

Kropka (.) oznacza brak danych.

POLSKA FLOTA HANDLOWA I JEJ DZIAŁALNOŚĆ.

Stan polskiej floty handlowej w roku 1935.

W roku 1935 polska flota handlowa posiadała ogółem 89 jednostek (ponad 20 b. r. t.) o ogólnej pojemności 81.252 b. r. t.

Po odrzuceniu statków mniejszych niż 100 b. r. t. oraz statków żeglugi przybrzeżnej, pomocniczych, rybackich, szkolnych etc. flota handlowa polska, skupiona w rękach pięciu towarzystw okrętowych liczy 25 statków o ogólnej pojemności 70.035 b. r. t.

Statki morskich towarzystw okrętowych przy końcu 1935 roku obejmowały następujący tonaż:

Przedsiębiorstwo	Liczba statków	Nośność w D W T	Pojemność w B R T	Pojemność w N R T
1. „Żegluga Polska“ S. A. . . .	12	27,886	19,715	10,792
2. „Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe“ S. A.	4	9,498	6,873	3,698
3. „Polskarob“ Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe S. A.	4	12,150	7,928	4,530
4. „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. . . .	4	23,750	34,991	20,714
5. Tow. Okrętowe „Pionier“ T. z o. o.	1	550	528	260

Skład polskiej floty handlowej bez statków żeglugi przybrzeżnej, pomocniczych, rybackich, szkolnych itp. przedstawiał się następująco (koniec 1935 roku):

L. p.	Nazwa statku	Rodzaj	Noś- ność D.W. T.	Pojemność		Rok budo- wy	Ar- mator
				B.R.T.	N.R.T.		
1	Katowice	towarowy	2 850	1 995	1 107	1925	„Żegluga Polska“ S. A.
2	Kraków	„	2 850	2 018	1 121	1926	
3	Poznań	„	2 850	2 017	1 121	1926	
4	Puck	„	1 545	1 066	503	1935	
5	śląsk	„	1 515	1 402	758	1931	
6	Tczew	„	1 020	780	344	1924	
7	Toruń	„	2 850	2 018	1 122	1925	
8	Wilno	„	2 850	2 018	1 121	1926	
9	Wisła	„	5 146	3 108	1 844	1928	
10	Chorzów	„	1 350	845	489	1921	
11	Cieszyn	„	1 515	1 402	758	1931	
12	Hel	„	1 545	1 066	504	1935	Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe
13	Warszawa	pasaż.-tow.	3 440	2 487	1 534	1916	
14	Lwów	„	1 974	1 409	687	1932	
15	Lublin	„	1 974	1 409	687	1932	Polsko-Brytyjskie Tow. Okr.
16	Lech	„	2 110	1 568	790	1934	
17	Robur III	towarowy	2 850	1 894	1 138	1923	Polskarob. Polsko-Stand. Tow. Okr.
18	Robur IV	„	3 000	1 971	1 067	1930	
19	Robur V	„	3 000	1 975	1 073	1930	
20	Robur VI	„	3 300	2 088	1 252	1922	Gdynia-Ameryka Linie Żeglug.
21	Kościuszko	pasaż.-tow.	5 300	6 852	4 207	1915	
22	Polonia	„	7 200	7 500	4 519	1910	Gdynia-Ameryka Linie Żeglug.
23	Pułaski	„	6 150	6 345	3 820	1912	
24	Piłsudski	pasażerski	5 100	14 294	8 168	1935	
25	Pionier I	towarowy	550	528	260	1919	Tow. Okr. „Pionier” S A

W roku 1935 nastąpiły poważne i zasadnicze zmiany w stanie polskiej floty handlowej.

Powstało nowe „Towarzystwo Okrętowe Pionier“ T. z o. o., które w sierpniu rozpoczęło swą działalność, a we wrześniu uruchomiło niewielki statek „Pionier I“.

Przybyły nowe statki, budowa których została ukończona w roku sprawozdawczym, jednostki dostosowane do potrzeb nowoczesnej żeglugi. Są nimi:

m/s Piłsudski, należący do „Gdynia - Ameryka — Linie Żeglugowe“ S.A., obsługujący linię regularną Gdynia — Halifax — New York.

s/s Puck, należący do „Żegluga Polskiej“ S. A., obsługujący linię regularną Gdynia/Gdańsk — Rotterdam.

s/s Hel, należący do „Żegluga Polskiej“ S. A., obsługujący linię regularną Gdynia/Gdańsk — Antwerpia.

Poza tym nabyty został:

m/s Pionier I, należący do „Tow. Okrętowego Pionier“, T. z o. o.

Ubył natomiast s/s Premier, należący do „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“ S. A. — został sprzedany Włochom.

W budowie znajduje się drugi transatlantyk m/s Batory, należący do „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. — (uruchomiony został w maju 1936 roku).

Działalność polskiej floty handlowej.

Przewozy towarowe polskiej floty handlowej kształtowały się w roku sprawozdawczym na znacznie wyższym poziomie, niż w latach poprzednich.

Ogólne przewozy polskiej floty handlowej

w tonach

Rok	Ogółem	W wywozie	W przywozie	Między portami zagranicznymi
1927	315 148	221 189	42 473	51 585
1928	526 640	367 240	132 745	25 955
1929	660 394	422 572	195 170	42 652
1930	878 874	636 752	153 023	89 099
1931	1 091 793	884 388	135 074	72 330
1932	1 094 835	914 995	90 521	89 319
1933	861 340	700 686	116 023	44 631
1934	962 367	711 873	168 098	82 396
1935	1 199 975	904 784	255 141	40 050

Są to przewozy pięciu polskich towarzystw okrętowych.

Wzrost ogólnych przewozów w roku 1935 w porównaniu do roku 1934 wynosi 25%, wobec 11% w roku 1934 w stosunku do roku 1933. Przyczyną wzrostu jest przede wszystkim powiększenie tonażu polskiej floty handlowej, a powtóre — zwiększone obroty portu gdyńskiego.

Interesującą jest kwestia, w jakim stopniu statki polskie obsługują nasz obrót zamorski przez obydwa porty polskiego obszaru celnego.

*Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdyni i Gdańska
w %*

Porty, kierunki	1932	1933	1934	1935
Gdynia i Gdańsk				
ogółem	9,4	7,2	6,6	9,2
wywóz	9,3	7,1	6,0	8,5
przywóz	10,5	8,5	10,2	13,5
Gdynia				
ogółem	15,4	11,1	10,0	12,0
wywóz	15,4	11,5	9,6	11,9
przywóz	15,7	9,1	12,2	12,4
Gdańsk				
ogółem	3,7	2,7	2,5	5,2
wywóz	3,5	2,2	2,0	3,4
przywóz	5,2	7,4	7,2	15,1

Dzieląc przewozy polskiej floty handlowej na dwie kategorie — na liniach regularnych i na trampach, otrzymamy interesujące zestawienie:

Przewozy w żegludze trampowej w r. 1934 i 1935

w tonach

Rok	Ogólne	w eksporcie	w imporcie	w tranzycie
1934	664 153	561 198	38 056	64 899
1935	853 940	708 723	123 542	21 675

Przewozy w żegludze regularnej w r. 1934 i 1935

w tonach

Rok	Ogólne	w eksporcie	w imporcie	w tranzycie
1934	298 214	150 675	130 042	17 497
1935	346 035	196 061	131 599	18 375

W porównaniu z latami poprzednimi zaznaczył się wzrost przewozu zarówno na liniach regularnych, jak i na trampach.

Przewozy polskiej floty handlowej

w tonach

Rok	Na liniach regularn.	W żegludze trampowej	Rok	Na liniach regularn.	W żegludze trampowej
1929	47 146	613 248	1933	245 148	616 192
1930	91 611	787 263	1934	298 214	664 153
1931	126 078	965 715	1935	346 035	853 940
1932	178 576	916 259			

Jak z zestawienia widać udział żeglugi trampowej jest mniejszy w ostatnich trzech latach w porównaniu z rokiem 1932 i 1931, podczas gdy linie regularne wykazują stały wzrost przewozów. Podobne zjawisko występuje obecnie prawie we wszystkich flotach handlowych państw morskich i jest związane z powolnym przekształcaniem się w latach powojennych z trampowej na regularną na skutek odmiennych warunków w handlu morskim.

Przewozy poszczególnych przedsiębiorstw żeglugowych kształtowały się w porównaniu do lat ubiegłych następująco:

Przewozy polskich przedsiębiorstw żeglugowych

w tonach

Przedsiębiorstwa	1930	1931	1932	1933	1934	1935
„Żegluga Polska“	557 915	587 959	536 756	290 839	381 908	614 228
„Polsko-Bryt. Tow. Okręt.“	63 207	97 752	92 916	95 930	89 925	89 866
„Polskarob“	251 456	402 107	458 178	462 458	471 816	457 567
„Linia Gdynia-Ameryka“	6 296	3 975	6 985	12 113	20 113	33 126
„Pionier“	—	—	—	—	—	3 785

Zestawienie powyższe wykazuje, że w roku 1935 nastąpił dalszy wzrost przewozów na statkach wszystkich polskich towarzystw okrętowych, zmalały jedynie przewozy na trampach „Polskarob“.

Syntetyzując zagadnienie stanu i pracy floty handlowej Polski stwierdzić możemy:

Stan floty znacznie się powiększył.

Powstało nowe towarzystwo okrętowe „Pionier“.

Praca polskiej floty handlowej wzmogła się dość znacznie. Rozwinęła się praca linii regularnych, przy czym uruchomiono nowe linie okrętowe.

Udział floty handlowej w zamorskim handlu Polski zwiększył się.

Jeżeli weźmie się jeszcze pod uwagę trudne wciąż warunki żeglugowe w ogóle i poważny tonaż unieruchomiony, wyniki stanu i pracy polskiej marynarki handlowej uważać należy za bardzo dobre.

Linie żeglugi regularnej.

Polskie towarzystwa okrętowe uruchomiły do końca roku 1935 ogółem 8 linii wyłącznie polskich i 3 linie wspólnie z zagranicznymi towarzystwami. W roku sprawozdawczym stan linii regularnych polskich powiększył się. Linia Gdynia/Gdańsk — Rotterdam — Antwerpia została rozdzielona na dwie linie, osobno do każdego z tych portów, a to wskutek zwiększonych obrotów z tymi portami. Powstała nowa linia polsko-szwedzka Gdynia/Gdańsk — Lewant. Zlikwidowana została natomiast linia, łącząca Gdynię z Australią.

Sytuacja polskich linii regularnych przedstawia się następująco:

Gdynia/Gdańsk — Ryga — Libawa — Kłajpeda — armator „Żegluga Polska“ S. A. — statek kursuje co 9 dni.

Gdynia/Gdańsk — Tallin — Helsinki — armator „Żegluga Polska“ i Finska Angfartygs A/B Helsinki, obsługiwana wspólnie przez statki polskie i fińskie, częstość połączeń — co 7 dni.

Gdynia/Gdańsk — Norrköping — Sztokholm, armator „Żegluga Polska“. Statek kursuje co 14 dni.

Gdynia/Gdańsk — Hamburg, armator: „Żegluga Polska“, Mathiers Reederei, Satori and Berger i Johannes Ick E. Russ — Hamburg. Statki kursują co 3 dni.

Gdynia/Gdańsk — Rotterdam, armator „Żegluga Polska“. — Statek kursuje co 7 dni.

Gdynia/Gdańsk — Antwerpia, armator „Żegluga Polska“. — Statek kursuje co 7 dni.

Gdynia — Le Havre, armator „Polsko-Bryt. Tow. Okrętowe“ S. A. — Statek kursuje co 14 dni.

Gdynia/Gdańsk — Hull, armator „Polsko-Bryt. Tow. Okrętowe“ S. A. — Statek kursuje co 7 dni.

Gdynia/Gdańsk — Londyn, armator „Polsko-Bryt. Tow. Okrętowe“. — Statek kursuje co 14 dni.

Gdynia — Ameryka Północna, armator *Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe*“ S. A. — Statek kursuje co 10—14 dni.

Gdynia/Gdańsk — Lewant, armator „Żegluga Polska“ oraz „Svenska — Orient Linien“ — Göteborg. — Statki kursują co 4—7 dni.

Po za tym „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe“ utrzymuje linię pozaeuropejską pomiędzy Constantą, a Palestyną.

Praca polskich linii regularnych w roku 1935 zwiększyła się w stosunku do lat poprzednich, jak to przedstawia zestawienie:

Przewozy na liniach regularnych

w tonach

Rok	Ogólne przewozy	W wywozie	W przywozie	W transzycie
1929	47 146	36 197	10 949	—
1930	91 611	70 748	20 863	—
1931	126 078	98 471	24 358	3 249
1932	178 576	118 852	47 968	11 756
1933	245 148	135 549	92 664	16 935
1934	298 214	150 675	130 042	17 497
1935	345 035	196 061	131 599	18 375

Udział linii regularnych w ogólnych przewozach polskiej floty handlowej w roku 1935 nieco zmalał i wynosi 28,8%.

Udział linii regularnych w przewozach polskiej floty handlowej

Rok	Udział %	Rok	Udział %
1929	7,1	1933	28,5
1930	10,4	1934	30,9
1931	11,6	1935	28,8
1932	16,3		

Poza przewozem towarów poważną pozycją pracy linii regularnych jest przewóz pasażerów.

Tow. okrętowe	1932	1933	1934	1935
„Żegluga Polska“	916	1 080	1 048	910
„Polsko-Brytyjskie Tow. Okr.“	1 765	2 498	1 397	4 692
„Gdynia-Ameryka Linie Żegl.“	10 058	6 543	7 517	7 655

Ruch pasażerski „Polsko-Bryt. Tow. Okrętowego“ cechuje w bardzo znacznym stopniu przewóz emigrantów, w ostatnim roku szczególnie na linii Gdynia — Le Havre. W ruchu pasażerskim „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe“ dużą pozycję stanowią wycieczki na wielkich statkach tego towarzystwa. (Nie wzięto tu pod uwagę linii palestyńskiej, statki której w r. 1935 przewiozły ogółem 27.909 pasażerów, wobec 20.728 w roku 1934).

Żegluga trampowa.

Praca żeglugi trampowej przedstawia się następująco:
w tonach

Rok	Ogólne przewozy	W wywozie	W przywozie	W transporcie
1929	613 248	386 375	184 221	42 652
1930	787 263	566 004	132 160	89 099
1931	965 715	785 917	110 716	69 082
1932	916 259	796 143	42 553	77 563
1933	616 192	563 412	23 300	29 480
1934	664 153	561 198	38 056	64 899
1935	853 940	708 723	123 542	21 675

Gros ładunków w żegludze trampowej stanowi węgiel, który jest wyłącznym alimenterem frachtowym floty trampowej „Polskarob“. Żegluga trampowa odgrywa również ważną rolę w przewozie przez porty polskie innych towarów masowych, nie tylko w eksporcie lecz również i w imporcie.

Udział pracy trampów w ogólnych przewozach floty polskiej w roku 1935 jest większy, aniżeli w roku poprzednim, jak to przedstawia następujące zestawienie.

Udział żeglugi trampowej w przewozach polskiej floty handlowej

Rok	Udział % %	Rok	Udział % %
1929	92,86	1933	71,54
1930	89,58	1934	69,01
1931	88,45	1935	71,16
1932	83,69		

Żegluga przybrzeżna i wnątrzem kraju.

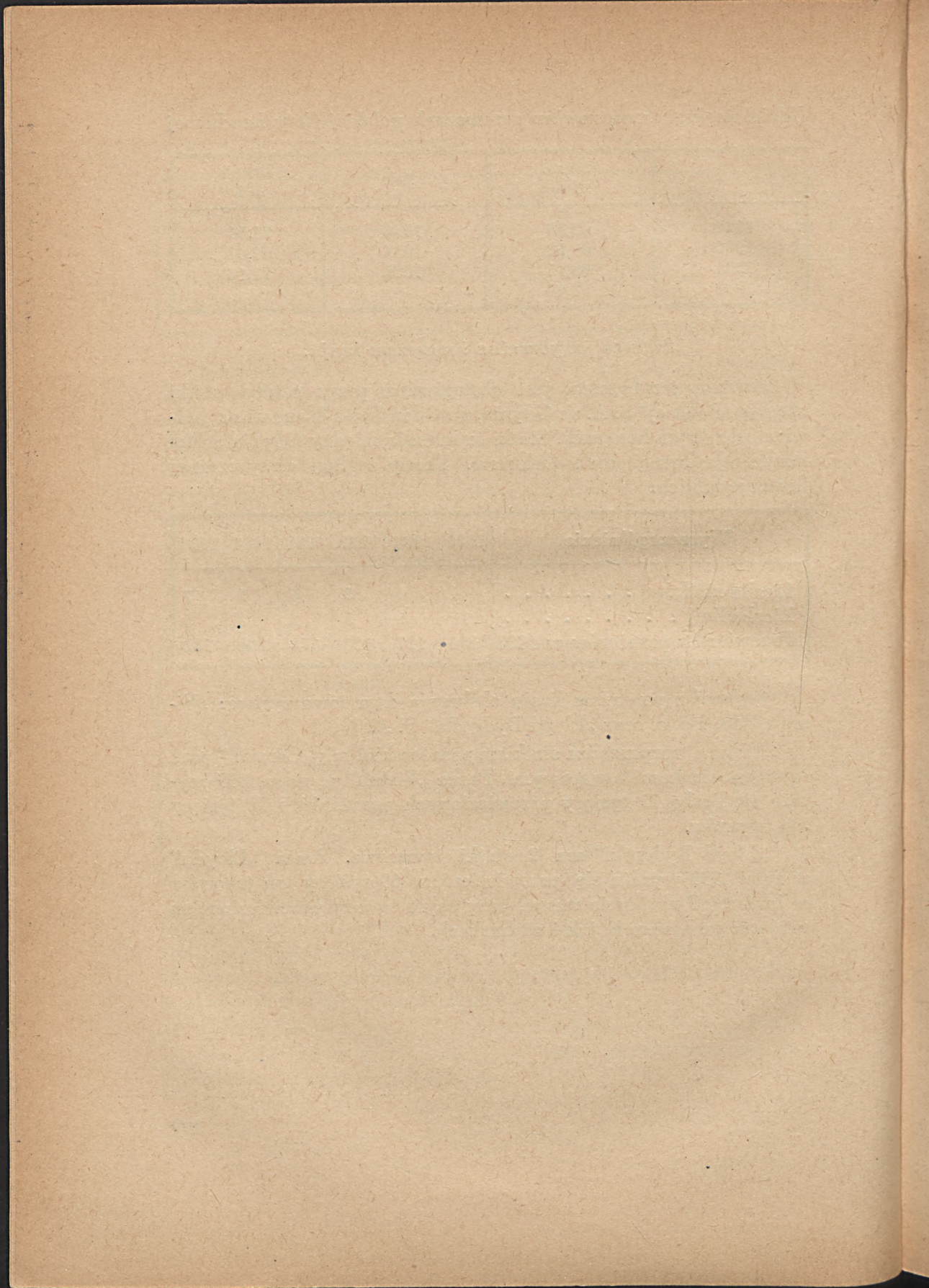
Żegluga przybrzeżna jest obsługiwana przez cztery statki „Żegluga Polskiej“ S. A. s/s Gdynia, s/s Gdańsk, s/s Wanda i s/s Jadwiga oraz jeden holownik. Statki te kursują między Gdynią a Hellem i Jastarnią, oraz Orłowem. Pracę żeglugi przybrzeżnej ilustruje tablica:

Wyszczególnienie	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Liczba statków	4	4	5	5	5	7
Liczba linii	10	9	5	2	3	3
Przewiezion pasażerów w 1000	154	127	121	170	208	182

Żeglugę z wnątrzem kraju obsługują dwa towarzystwa: „Vistula“ Sp. z o. o. oraz „Lloyd Bydgoski“ S. A.

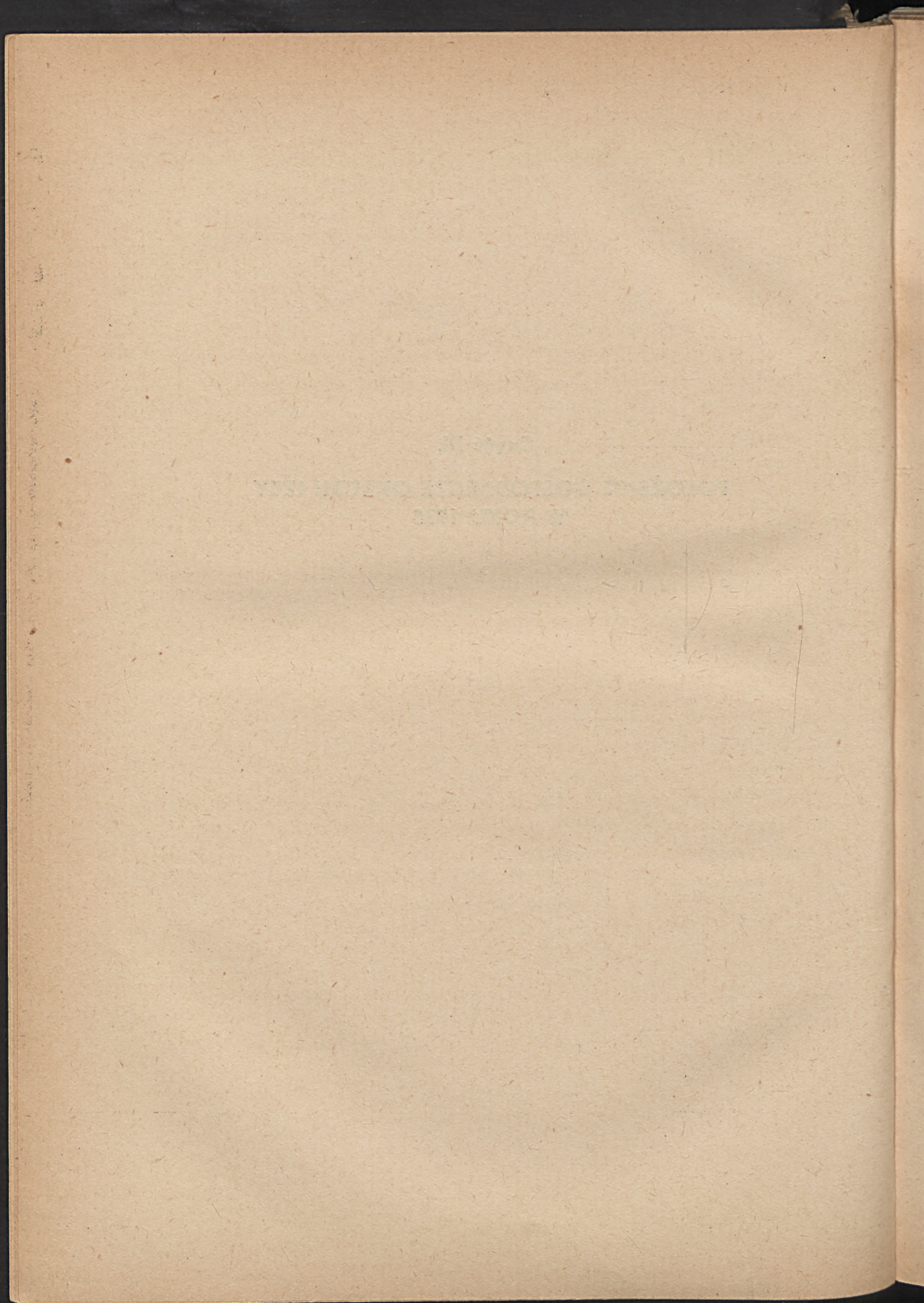
„Vistula“ rozporządza statkiem pasażerskim m/s „Carmen“ oraz czterema statkami towarowymi. Praca „Vistuli“ w roku 1935 wyraża się liczbą 32 tysięcy przewiezionych pasażerów i 52 tysięcy ton towarów.

„Lloyd Bydgoski“ ma 2 statki towarowe. Praca „Lloydu“ w roku 1935 wyraża się przewiezieniem 69 tysięcy ton towarów w imporcie i eksporcie razem, przy czym towary przewiezione są zarówno na statkach, jak i na barkach.



Część III.

**POŁOŻENIE GOSPODARCZE OKRĘGU IZBY
W ROKU 1935**



UWAGI WSTĘPNE.

W uwagach wstępnych do Sprawozdania za rok 1934 scharakteryzowane zostały warunki ogólne natury zewnętrznej, od których rozwój działalności gospodarczej przemysłu i handlu w okręgu izbowym zależy. Wskazaliśmy na niepomyślną sytuację geograficzną, na wadliwość kierunków dróg komunikacji okręgu Izby z zapleczem, co szczególnie odnosi się do połączeń Gdyni, na zależność sytuacji w przemyśle i handlu okręgu izbowego od sytuacji w rolnictwie i wreszcie przedstawiliśmy trudności, na jakie napotykała działalność sfer przemysłowych i handlowych w dziedzinie wymiany handlowej z zagranicą na tle wzmagających się tendencji w zakresie międzynarodowej wymiany towarowej.

Ponieważ na ogół w okresie sprawozdawczym wszystkie wyżej wymienione okoliczności w zarysach ogólnych prawie nie uległy zmianie, uważamy za konieczne obecnie podkreślić jedynie te okoliczności natury ogólnej, które w roku 1935 wniosły składniki nowe w kształtowanie się położenia gospodarczego w okręgu izbowym, względnie te, które wpłynęły w ten lub inny sposób na kształtowanie się tego położenia.

Z tych przesłanek wychodząc, zanotować wypadnie w dziedzinie wymiany towarowej zewnętrznej trzy wydarzenia o doniosłym znaczeniu dla życia gospodarczego okręgu izbowego. Pierwszym z tych wydarzeń było zawarcie w dniu 27 lutego roku sprawozdawczego układów handlowych polsko-brytyjskich, drugim — dewaluacja guldena gdańskiego w dniu 2 maja i dalsze zarządzenia natury walutowej, jakie w krótkich odstępach po tej dacie jeden po drugim następowały na terenie W. M. Gdańska i wreszcie trzecie — podpisanie w dniu 4 listopada układu handlowego polsko-niemieckiego.

Układ handlowy, regulujący całokształt stosunków handlowych pomiędzy Polską a Wielką Brytanią miał o tyle wielkie znaczenie dla życia gospodarczego w okręgu Izbowym, że, wprowadzając element stałości w wymianie handlowej pomiędzy obu pań-

stwami, odegrał poważną rolę w kształtowaniu się warunków eksportu produkcji licznych przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych okręgu izbowego, biorących, jak wiadomo, poważny udział w ogólnym eksporcie polskim na rynek Wielkiej Brytanii oraz innych posiadłości brytyjskich. Jeśli się zważy, że omówieniu warunków eksportu tak podstawowych artykułów eksportowych okręgu izbowego, jak bekonów, jaj i masła, poświęcono 3 paragrafy układu, zawierającego ogółem 15 paragrafów, to jasnym się staje, że do sprawy tej, tak żywo obchodzącej okręg izbowy, przywiązana była ze strony polskiej waga szczególna.

Wobec tego wydaje się wskazanym wymienić te warunki, jakie regulować miały eksport wspomnianych trzech artykułów na rynek brytyjski. A więc na mocy układu zagwarantowana została Polsce dostawa na rynek brytyjski w roku sprawozdawczym oraz w roku 1936 — 41,4% ilości bekonów, wywiezionych w r. 1932, z zastrzeżeniem możliwości zwiększenia przywozu tego artykułu do Anglii, o ile na rynku brytyjskim przywóz z innych krajów nie pokryje przyznanych im przydziałów i pozostanie w ten sposób możliwość proporcjonalnego podziału pomiędzy kraje, dostarczające bekony, stwierdzonego według brytyjskiego planu niedoboru. Jaj mogła Polska dostarczyć 13½% całkowitego dozwolonego na ten rynek przywozu z obcych krajów, wreszcie co do masła układ stwierdził, że ilość tego artykułu, dostarczona w latach ostatnich, była niewspółmiernie mała tak w stosunku do zapotrzebowania rynku brytyjskiego, jak i możliwości wywozowych ze strony Polski. Toteż ustalonym zostało, że ilość masła, pochodzenia polskiego, w przywozie na rynek brytyjski nie miała być w roku 1935 ograniczona, aż do czasu, gdy przywóz ten nie przekroczy całkowitej ilości przywozu masła z polskiego obszaru celnego w roku 1929. Poza tym w stosunku do wymienionych wyżej oraz do innych towarów polskiego pochodzenia, wyszczególnionych w załączniku do układu, Rząd Brytyjski zobowiązał się nie wprowadzać ilościowych ograniczeń przywozu z zastrzeżeniem jednak możliwości wprowadzenia takich ograniczeń przywozowych, które „okażą się konieczne dla zapewnienia skutecznego działania planu, względnie planów regulowania w Zjednoczonym Królestwie rynku produktów żywnościowych“. Postanowienie to dotyczyło m. in. tak ważnego artykułu wywozu polskiego, jak drzewo. Jak z tych kilku uwag co do głównych artykułów eksportu polskiego widzimy, układ polsko-brytyjski z dnia 27 lutego roku sprawozdawczego

wniósł niezbędną stabilizację w warunkach produkcji i zbytu i zabezpieczył minimum pewne i stałe, pozwoliło to również do szukania nowych możliwości rozwoju, gdyż układ przewidywał współdziałanie Rządu Brytyjskiego w rozwoju stosunków handlowych pomiędzy Polską a dominiami i koloniami brytyjskimi oraz terytoriami mandatowymi. Jak wykazaliśmy na innym miejscu niniejszego sprawozdania (patrz analiza obrotów handlu zamorskiego Część II — Sprawy morskie) zawarcie układu polsko-brytyjskiego przyczyniło się do rozwoju stosunków handlowych pomiędzy obu krajami, co niewątpliwie znalazło również odzwierciedlenie w obrotach przedsiębiorstw okręgu izbowego, zaangażowanych w wymianę handlową z Wielką Brytanią. Układ ten poza tym wywarł dodatni wpływ na kształtowanie się stosunków polskich w dziedzinie żeglugowej, zabezpieczając polskim towarzystwom żeglugowym, utrzymującym stale połączenia morskie z Anglią, stałość ładunków i możliwości rozwojowe na innych szlakach morskich, czy to w kooperacji z towarzystwami angielskimi, czy też za pomocą akcji samodzielnej.

Jeżeli zawarcie układu polsko-brytyjskiego mogliśmy uważać za wydarzenie, wpływające dodatnio na kształtowanie się położenia gospodarczego w okręgu izbowym, to wydarzenie następne, które wymieniliśmy wyżej a mianowicie dewaluacja guldena gdańskiego w dniu 2 maja 1935 r. wprowadziła na pewien czas poważne zamieszanie w stosunkach gospodarczych polsko-gdańskich tak na odcinku lądowym, jak i na odcinku morskim. Aczkolwiek sprawa dewaluacji guldena do poziomu złotego, a właściwie mówiąc sprawa unifikacji monetarnej pomiędzy Polską a W. M. Gdańskiem stanowiła przedmiot rozważań już poprzednio i poczytywana była za jeden ze środków ciaśniejszego zespolenia organizmu gospodarczego Gdańska z Polską, to jednak sposób nagły i przez nikogo nie spodziewany, a zwłaszcza bez porozumienia z czynnikami polskimi, w jaki dewaluacja guldena została przeprowadzona, nasunął szereg zastrzeżeń ze strony polskiej, a w konsekwencji wymagał powzięcia zarządzeń, zmierzających ku usunięciu szkodliwych dla gospodarstwa polskiego konsekwencji walutowej operacji W. M. Gdańska. Istotnie, dewaluacja guldena gdańskiego o 42,3% t. zn. zrównanie jego kursu ze złotym i panika, jaka w W. M. Gdańsku w związku z tym powstała, natychmiast odbiła się ujemnie na obrotach towarowych pomiędzy Polską a Gdańskiem, a w pierwszym rzędzie na obrotach Pomorza i to w znacznym stopniu w zakresie zbytu na

rynku gdańskim produktów polskich, dostarczanych z powiatów pomorskich, sąsiadujących z Wolnym Miastem Gdańskiem. Ponieważ równocześnie z dewaluacją wydane zostały przez władze gdańskie surowe zarządzenia w zakresie utrzymania cen w guldenach na dotychczasowym poziomie, dostawcy produktów polskich odrazu stracili podstawy kalkulacji, gdyż przez pewien czas, zresztą dosyć krótki, ceny na produkty polskie w guldenach kształtowały się niżej od ceny w złotych. Poza tym w związku z zarządzeniem w zakresie restrykcji dewizowych i z zakazem wymiany guldenów na złote, sprzedawca polski pozbawiony został możliwości wywiezienia z Gdańska pieniędzy, otrzymanych za dostarczony towar. W tych warunkach obrót towarów pomiędzy Polską a W. M. Gdańskiem gwałtownie się skurczył i tylko ta okoliczność, że Gdańsk pod względem zaopatrzenia w produkty żywnościowe nie jest samowystarczalny, skłoniła władze miejscowe do szybkiego odrotu i wprowadzenia ułatwień w obrotach pieniężnych pomiędzy W. M. Gdańskiem a Polską. W ciągu następnych miesięcy rygory walutowe stopniowo były usuwane i w rezultacie pozostał jedynie zakaz wywozu guldenów z obszaru W. M. Gdańska, zaś regulacja należności polskim dostawcom towarów odbywać się zaczęła bez większych utrudnień. Niemniej jednak dewaluacja guldena w związku z utrzymaniem plac niemal na niezmiennym poziomie spowodowała znaczny spadek zdolności nabywczej ludności gdańskiej, a w konsekwencji spadek konsumpcji produktów i towarów polskich na terenie Gdańska. Na odcinku morskim dewaluacja guldena stworzyła niebezpieczeństwo powstania znacznej różnicy w kosztach usług portu gdańskiego na niekorzyść Gdyni. Pod tym jednak względem niezwłocznie po dewaluacji nastąpiła waloryzacja opłat portowych, a dalej stopniowe podnoszenie stawek w guldenach za inne usługi portowe. W ostatecznym wyniku perturbacje walutowe w Gdańsku poważnie zaszkodziły w ciągu dwóch pierwszych miesięcy po dewaluacji obrotom towarowym w porcie gdańskim i dopiero w drugiej połowie roku osiągnięta została pewna równowaga i nastąpiło unormowanie warunków pracy portowej. W ten sposób obawy, jakie powstały co do reperkusji dewaluacji guldena na sytuację w porcie gdyńskim w bardzo krótkim czasie zostały rozproszone i na tym odcinku dewaluacja guldena większych szkód, poza chwilową dezorientacją, nie przyniosła.

Przechodząc z kolei do omówienia trzeciego wydarzenia w roku sprawozdawczym, mającego poważne znaczenie dla kształtowania

się obrotów handlowych Polski z zagranicą, jak również poważne znaczenie dla okręgu naszej Izby, mianowicie układu handlowego polsko-niemieckiego z 4 listopada 1935 roku, zaznaczyć należy, iż był on dalszą próbą unormowania wymiany handlowej z Rzeszą Niemiecką. Już w sprawozdaniu za rok 1934 podkreśliliśmy skutki zawarcia prowizorycznego układu na początku tego roku, będącego zakończeniem 9 letniego okresu stanu bezumownego, a właściwie mówiąc, okresu walki gospodarczej. Jak już wówczas zaznaczyliśmy układ, z roku 1934 nie ziścił pokładanych w nim nadziei ze strony niektórych sfer gospodarczych, nastawionych na utrzymanie stosunków handlowych z Rzeszą Niemiecką. Specyficzne warunki gospodarcze, istniejące w tym państwie sprawiły, że znaczne sumy, należne kontrahentom polskim za wywiezione do Niemiec towary zostały zamrożone i trudno było się spodziewać, aby zaistniały warunki, któreby umożliwiły otrzymanie unieruchomionych z tytułu transakcyj z Niemcami należności. Ponieważ jednak organizmy gospodarcze Polski i Niemiec posiadają szereg elementów wzajemnie się uzupełniających, do czego dochodzi jeszcze współzależność wynikająca z bezpośredniego sąsiedztwa na bardzo znacznej przestrzeni, konieczność stworzenia takich warunków, któreby uniemożliwiły dalsze zamrożenie należności polskich w Niemczech, stała się oczywistą. Stąd też powstały główne zasady układu z 4 listopada, opartego na ścisłej reglamentacji wzajemnej wymiany towarowej i wynikających stąd wzajemnych rozrachunków. Jeśli się zważy, że jeden z kontrahentów — Polska — w okresie opracowywania układu niczym nie krępował u siebie obrotów walutami, a drugi — Niemcy — wprowadził jak najdalej idącą reglamentację tak swych obrotów handlowych z zagranicą, jak i rozrachunków z tego tytułu powstających, to jasnym się staje niewspółmierność ofiar jednej strony, w danym razie Polski, dla osiągnięcia porozumienia. Toteż znane warunki układu, przewidujące ustalanie co miesiąc t. zw. plafonów obrotów handlowych obu stron w jednakowej wartości, a dalej przydział dostaw poszczególnym firmom z uwzględnieniem wartości towarów i wreszcie skomplikowany sposób wypłat i obliczeń, nie mogły sprzyjać rozwojowi obrotów handlowych pomiędzy obu stronami. O ile ze strony polskiej, co się szczególnie dało zauważyć pośród firm okręgu izbowego, istniało dążenie do wyeksportowania do Niemiec możliwie większej ilości towarów, na które zresztą tam istniało odpowiednie zapotrzebowanie, o tyle towary niemieckie nie mogły zna-

leżę dostatecznego popytu w Polsce ze względu na wysokość ceny i niemożność uzyskania kredytu. W tych warunkach już w pierwszych miesiącach działania układu można było skonstatować istnienie komplikacji, które w dalszym okresie przysporzyły zainteresowanym sferom gospodarczym Polski w ogóle a w okręgu izbowym w szczególności, wiele kłopotów i rozczarowań. Toteż układ handlowy polsko-niemiecki, pomimo krótkiego jeszcze okresu działania w roku sprawozdawczym, nie wniósł tych elementów pozytywnych, jakich się po nim spodziewano.

Do wydarzeń natury zewnętrzno-gospodarczej dodać jeszcze należy wprowadzenie z dniem 31 października roku sprawozdawczego sankcyj gospodarczych w stosunku do Włoch, w związku z akcją Ligi Narodów, spowodowaną wojną włosko - abisyńską. Wprowadzenie tych sankcyj dla sfer gospodarczych okręgu izbowego miało znaczenie ograniczone, gdyż główny produkt eksportu polskiego — węgiel, załadowywany w porcie gdyńskim, nie został objęty działaniem sankcyj, ze względu na to, że dostawy jego na rynek włoski stanowiły zapłatę za budujące się na stoczni włoskiej w Montfalcone motorowce pasażerskie dla Linii Gdynia—Ameryka.

Podsumowując działanie wyżej wyszczególnionych wydarzeń gospodarczych o charakterze ogólnym, jednak blisko obchodzących życie gospodarcze okręgu izbowego, stwierdzić niestety wypada, że poza układem handlowym polsko-brytyjskim, nie wniosły one czynników pozytywnych dla kształtowania się warunków pracy gospodarczej w okresie sprawozdawczym.

Przystępując do sformułowania uwag ogólnych o sytuacji gospodarczej okręgu Izby w roku 1935 tak, jak odzwierciedliła się ona w danych liczbowych, przede wszystkim zwrócić należy uwagę na wskazania, jakie uwidocznione zostały w sumach podatków ściągniętych w tym okresie. Dane porównawcze za trzy ostatnie lata podatkowe wskazują stały i to niemal w jednakowej wysokości wzrost sum ogólnych, jakie wpłynęły do kas skarbowych.

Wzrost ten, jeśli chodzi o cały okręg izbowy, wyraził się w latach 1933/34, jak i w latach 1934/35 w sumie ok. 7 milionów zł, przy czym zgórá połowa wzrostu przypadła na podatki bezpośrednie i to w większym stopniu na podatek dochodowy niż na podatek przemysłowy, poza tym poważniejszy wzrost, bo blisko 2,7 mil. dały podatki pośrednie, natomiast opłaty stemplowe i daniny pokrewne większych zmian nie wykazały. Ponieważ, jak zobaczymy w tabeli następnej, sytuacja w rolnictwie nie uległa zmianie na

lepsze, wnioskować należy, że wzrostem wpłaconych sum obciążone zostały głównie przemysł i handel, a dalej sfery pracownicze.

Tab. 1

Wpływy z podatków z okręgu Izby Przem. - Handlowej w Gdyni (w tys. zł.)						
rodzaj podatku	cały okręg Izby	w tym woj. po- morskie	cały okręg Izby	w tym woj. po- morskie	cały okręg Izby	w tym woj. po- morskie
	1933/34		1934/35		1935/36	
ogółem	53 487	37 515	60 664	44 103	67 416	49 673
podatki bezpośrednie	39 980	26 643	43 327	29 130	47 213	32 443
w tem: przemysłowy	10 295	6 779	11 104	7 091	11 437	7 966
dochodowy	9 936	6 971	12 703	8 518	14 166	10 318
opłaty stemplowe i daniny pokrewne	8 028	5 932	7 186	5 478	7 360	5 362
podatki pośrednie	5 480	4 940	10 148	9 495	12 843	11 868

- 1) nie obejmuje kwot wpłaconych przez firmy z pow. woj. pozn. należących do okręgu Izby P. H. w Gdyni, dla których wymiaru dokonuje oddział bilansowy Izby Skarbowej w Poznaniu.
- 2) wpływy z pod. od cukru, w części okręgu Izby przypadającej na woj. pozn. zarachowano w m. Poznaniu.

Jeśli chodzi o rolnictwo, stanowiące zasadniczo najbardziej cenny element w zakresie konsumpcji, ze względu na przeważnie rolniczy charakter ludności w okręgu izbowym, to sytuacja pod tym względem wykazała dalsze pogłębienie kryzysu. Staje się to oczywistym z zestawienia cen na główne plody rolne w okresie sprawozdawczym. Ceny pszenicy, żyta i jęczmienia na kaszę spadły do poziomu dotąd nienotowanego. Gdy w roku zeszłym najniższa cena pszenicy wynosiła w maju zł 14,90 za 100 kg, to w roku sprawozdawczym w sierpniu notowano zaledwie zł 12,62 za 100 kg. Żyto w tym samym miesiącu osiągnęło niż zł 9,19 za 100 kg, gdy w roku 1934 nie spadało poniżej zł 11,63 (w maju) zaś jęczmień na kaszę również w sierpniu notowany był zł 11,20, gdy w poprzednim roku najniższa jego cena wynosiła zł 11,76 (maj). Jedyńie cena owsa utrzymała się przez cały niemal rok na poziomie roku poprzedniego, lecz ten rodzaj zboża nie odgrywa poważniejszej roli na rynku pomorskim. Co się tyczy inwentarza żywego, to ceny nań utrzymywały się na mniej więcej niezmiennym poziomie, co prawdopodobnie objaśnić należy ograniczoną podażą jego na rynku ze względu na dążenia niewyzbywania się jego przy łatwości wykarmienia tanią paszą. Bardzo znaczne wahania dały ceny wieprzy, jak również poważne obniżenie przeciętnej ceny rocznej.

Świadczyć by to mogło o ograniczeniu konsumpcji w miastach i trudnościach w zbyciu na rynkach eksportowych.

Tab. 2

Ceny zbóż i najważniejszych produktów hodowlanych płaconych producentom na Pomorzu (Dane Gł. U. St.)								
rok miesiąc	pszenica	żyto	jęczmień na kaszę	owies	koń roboczy	krowa dojna	wieprz żywej wagi	
	za 100 kg				za szt.		za 1 kg	
przeciętnie w ro- ku gospodarczym 1935	1932/33	27,13	15,79	14,29	13,24	201	161	0,85
	1933/34	17,84	13,53	13,04	12,00	207	174	0,73
	1934/35	15,92	14,25	15,56	13,93	209	165	0,54
	I	15,82	14,52	16,29	13,91	195	165	0,49
	II	15,39	14,45	16,58	13,79	201	162	0,48
	III	15,36	14,38	15,76	13,73	214	163	0,53
	IV	14,67	13,26	14,84	13,39	215	161	0,53
	V	15,09	13,70	14,72	13,50	208	156	0,42
	VI	14,92	13,40	14,34	13,68	205	153	0,50
	VII	13,42	11,13	12,40	12,13	217	154	0,57
	VIII	12,62	9,19	11,20	10,81	222	164	0,78
	IX	15,38	11,64	12,68	12,62	227	171	0,88
X	16,71	12,57	13,40	13,71	218	168	0,79	
XI	16,68	12,20	13,10	14,07	210	168	0,81	
XII	15,96	11,70	12,57	13,02	208	168	0,79	

Za rok gospodarczy przyjmuje się okres czasu od sierpnia do lipca roku następnego włącznie.

W przeciwieństwie do sytuacji w rolnictwie, sytuacja w przemyśle w roku sprawozdawczym wykazała dalsze objawy poprawy. Jak wynika z niżej umieszczonej tabeli, ilutrującej ilość przetworzonych w poszczególnych gałęziach przemysłu robotniko-godzin, ogólny wskaźnik wykazał wzrost o 5,5%, jeśli chodzi o cały obszar okręgu izbowego, natomiast jeśli chodzi o samo woj. Pomorskie, to tu dał się zanotować spadek zatrudnienia o 4%. W okręgu izbowym tylko dwie gałęzie przemysłu wykazały spadek zatrudnienia, a mianowicie gałęzie papiernicza i odzieżowa, to samo da się powiedzieć o województwie Pomorskim, zaznaczyć jednak należy, że na takie kształtowanie wpłynęło unieruchomienie jednego bardzo poważnego zakładu gałęzi odzieżowej, dzięki czemu zatrudnienie spadło w roku 1935 do poziomu 12,6% w porównaniu z rokiem poprzednim. Wszystkie inne gałęzie przemysłu wykazały wzrost zatrudnienia, tym bardziej znamieny, że taka naprz. gałąź, jak przemysł drzewny, który w roku 1934 wykazał poważny spadek, w roku sprawozdawczym osiągnął wzrost o 27,4%. Inne gałęzie wykazały w porównaniu z rokiem poprzednim wzrost, jednak w niektórych wypadkach jak naprz. przemysł mineralny i meta-

lowy nie tak znaczny jak w r. poprzednim (mineralny — w roku 1934 wzrost 26,4% w roku 1935 — 16,6%, metalowy — w roku 1934 wzrost — 41,6% — w roku 1935 — 18,8%).

Tab. 3

Liczba robotniko-godzin przepracowanych w przemyśle przetwórczym (w zakładach zatrud. 20 i wyżej robotników)						
gałęzie przemysłu	Okręg Izby P—H Gdynia			woj. Pomorskie		
	1934	1935	w % 1934	1934	1935	w % 1934
ogółem	37 289 089	39 372 965	105,5	21 398 688	20 557 332	96,-
mineralny	4 747 965	5 540 686	116,6	2 195 838	2 760 842	125,7
metalowy	6 556 304	7 790 625	118,8	3 880 883	4 347 850	112,-
chemiczny	1 973 063	2 073 250	105,-	720 049	752 813	104,5
papierniczy	941 533	929 520	98,7	267 817	238 278	88,9
drzewny	4 708 052	5 999 703	127,4	3 320 160	3 698 033	111,3
spożywczy	10 077 810	10 658 199	105,7	5 447 118	5 707 563	104,7
gdzieżowy	3 705 980	1 132 026	30,5	3 051 614	386 610	12,6
budowlany	2 082 346	2 463 606	118,3	1 512 786	1 728 314	114,2
poligraficzny	1 793 087	2 047 524	114,1	951 770	879 723	92,4
kórzany	411 762	445 757	108,2	49 807	57 306	115,-
włókienniczy	191 185	292 069	152,8	846	—	0,-

Ten stan rzeczy potwierdza również tabela następna, przedstawiająca stan zatrudnienia w przemyśle przetwórczym. Wykazana

Tab. 4

Zatrudnienie w przemyśle przetwórczym w okręgu Izby P-H Gdynia								
rok	miesiąc	liczba zakładów		ogółem robotników	pracujący dni w tygodniu			część bezrobotni
		czynnych	nieczynnych		6—7	4—5	1—3	
1934	I	283	176	12 135	8 331	2 715	1 070	3 804
	VII	338	117	18 364	13 407	2 936	726	4 952
1935	I	200	178	12 224	9 676	2 007	444	2 251
	II	281	178	12 640	10 402	1 232	916	2 238
	III	311	141	15 341	12 699	1 647	907	2 642
	IV	329	128	16 844	1 895	14 074	803	14 949
	V	340	115	18 698	14 871	3 342	464	3 827
	VI	344	111	19 017	2 251	16 110	659	16 766
	VII	347	106	19 350	15 986	2 308	581	3 364
	VIII	353	98	19 988	16 851	2 090	681	3 137
	IX	357	96	20 112	16 805	2 453	777	3 307
	X	367	90	26 695	19 142	4 058	3 350	7 553
	XI	360	93	26 159	21 703	2 690	1 697	4 456
	XII	351	99	13 612	1 649	8 617	2 932	11 963

Obejmuje zakłady zatrudniające 20 i więcej robotników.

w niej relacja pomiędzy ilością zakładów czynnych i nieczynnych, jak również pod względem ilościowego zatrudnienia robotników wykazuje poważną poprawę. Również poprawę daje się skonstatować w intensywności zatrudnienia, gdyż liczby zatrudnionych przez 6—7 dni w tygodniu w roku bieżącym są znacznie wyższe od tych samych liczb w roku 1934.

W ścisłej zależności od danych, uwidoczniionych w tabeli nr 3 są dane poniższej tabeli, wykazujące zatrudnienie w poszczególnych gałęziach przemysłu przetwórczego.

Tab. 5

Zatrudnienie w poszczególnych gałęziach przemysłu przetwórczego w okręgu Izby P-H w Gdyni						
gałęzie przemysłu	Ilość zakładów				Robotnicy zatrudnieni przy produkcji	
	czynnych		nieczynnych		1934	1935
	1934	1935	1934	1935		
ogółem	323	330	130	118	17 452	18 043
mineralny	49	53	26	22	2 249	2 576
metalowy	54	54	9	9	3 039	3 609
chemiczny	16	17	3	2	859	914
papierniczy	5	5	2	2	456	386
drzewny	76	80	54	47	2 132	2 630
spożywczy	68	68	11	14	5 011	5 373
odzieżowy	9	9	6	5	1 915	557
budowlany	25	27	19	16	949	1 111
poligraficzny	18	17	—	1	842	887

Obejmuje zakłady zatrudniające 20 i więcej robotników.

Zjawisko wzrostu liczby zarejestrowanych bezrobotnych, uwidocznione w tabeli nr 6, skonstatowane już w roku 1934 i jakby stojące w sprzeczności ze wzrostem zatrudnienia, wykazany w tabelach poprzednich, znajduje to samo, co i poprzednio wytłumaczenie, mianowicie dopływ sił niewykwalifikowanych, zatrudnionych głównie w przemyśle budowlanym w czasie sezonu, które z ukończeniem nie wracają do miejscowości skąd przybyły, lecz pozostają na miejscu, powodując wzrost bezrobocia. Rok sprawozdawczy, wykazując w pierwszych miesiącach poważny wzrost liczby zarejestrowanych bezrobotnych, w drugiej połowie roku odzwierciedla polepszenie ogólnej koniunktury, dając przy tym pocieszający objaw poważnego spadku bezrobocia w ostatnim miesiącu roku sprawozdawczego.

Tab. 6

Liczba bezrobotnych*)				
Stan na koniec mies.	1932	1933	1934	1935
I	23 638	15 217	28 836	37 122
II	26 274	17 445	31 196	37 007
III	27 300	15 678	28 034	34 847
IV	23 794	14 847	20 851	30 535
V	17 691	13 147	17 543	26 223
VI	13 333	9 405	19 245	22 806
VII	9 588	9 617	17 546	20 298
VIII	8 341	9 483	19 580	16 622
IX	7 237	9 307	17 522	16 552
X	6 406	10 080	17 243	17 111
XI	7 986	16 826	18 468	19 609
XII	11 224	26 050	29 227	17 244

*) Według danych P. U. P. P. w Bydgoszczy Grudziądzu, Tczewie i Toruniu.

Jeśli chodzi o handel, to ogólnie biorąc sytuacja jego nie uległa poważniejszym zmianom. Przyczyny trudności w tej dziedzinie działalności gospodarczej nie zostały w roku sprawozdawczym usunięte. Jak wyżej widzieliśmy, siła nabywcza warstwy rolniczej nie uległa wzmożeniu, koszty ogólne w prowadzeniu przedsiębiorstw handlowych, skomprimowane w latach poprzednich nie mogły być dalej obniżane, obciążenia podatkowe pozostawały bez zmian, warunki kredytu również zmianie nie uległy. W tych warunkach, rzecz oczywista, dla pracy w handlu utrzymać się zdołały przede wszystkim placówki dobrze zorganizowane i oparte o nagromadzone w latach dobrej koniunktury rezerwy, czy to w postaci nieruchomości, czy w jakich bądź innych zasobach.

W każdym razie stwierdzić należy, że w roku sprawozdawczym w handlu, jak również i w przemyśle dał się zauważyć proces dalszego przystosowania się do istniejących warunków. W wyniku tego stanu rzeczy zanotować należy, jeśli chodzi o część okręgu izbowego, obejmującego województwo pomorskie, nienotowany dotąd spadek liczby nadzorów sądowych i upadłości. Gdy jeszcze w roku 1934, jak widać z niżej umieszczonej tabeli, w handlu zostało zarejestrowane 30 nadzorów sądowych i 5 upadłości, zaś w przemyśle 4 nadzory sądowe i trzy upadłości, to w roku sprawozdawczym było zaledwie 5 nadzorów sądowych w handlu i ani jednej upadłości, zaś w przemyśle ani nadzorów sądowych ani upadłości nie notowano. Fakty te są dowodem zakończenia procesu eliminowania z dzia-

łałności w przemyśle i handlu przedsiębiorstw, nie posiadających wymaganych podstaw gospodarczych. Jak z tej samej tabeli widzimy proces ten miał największe natężenie w latach 1931 i 1932, czyli w pierwszych latach kryzysu. Dane, przytoczone wyżej, o sytuacji w większości gałęzi przemysłu, wykazujące poprawę, oraz procesy przystosowcze w handlu jak się wydaje dają podstawę do wnioskowania, że tak, jak i na terytorium całej Polski, tak i w okręgu izbowym stoimy wobec symptomatów zmiany sytuacji na lepsze.

Tab. 7

Nadzory sądowe i upadłości*)				
Rok miesiąc	n a d z o r y s ą d o w e		u p a d ł o ś c i	
	handel	przemysł	handel	przemysł
1931	56	21	28	6
1932	78	4	24	6
1933	19	3	11	5
1934	30	4	5	3
1935	5	—	—	—
I	4	—	—	—
II	—	—	—	—
III	—	—	—	—
IV	1	—	—	—
V	—	—	—	—
VI	—	—	—	—
VII	—	—	—	—
VIII	—	—	—	—
IX	—	—	—	—
X	—	—	—	—
XI	—	—	—	—
XII	—	—	—	—

*) obejmuje woj. pomorskie.

Potwierdzenie pośrednie powyższej uwagi znajdujemy również w procesie kapitalizacji gotówkowej, o ile odzwierciadla się on we wkładach w tak rozpowszechnionych na terenie okręgu izbowego instytucjach, jak Komunalne Kasy Oszczędności. Aczkolwiek proces ten, jeśli chodzi o Pomorze, postępuje wolniej niż w całej Polsce, to jednak tempo przyrostu wkładów na książeczkach oszczędnościowych wzrosło w roku sprawozdawczym do 10%, gdy ten sam wzrost w r. poprzednim wyniósł zaledwie niepełne 7%. Natomiast proces narastania wkładów na rachunkach bieżących, czekowych i żyrowych nie wykazuje prawie postępu, co daje się po części wytłumaczyć faktem braku środków obrotowych w przedsiębior-

stwach handlowych i przemysłowych, a pozatem rozpowszechnieniem trzymania tych środków na rachunkach w Pocztovej Kasie Oszczędności.

Tablica 8

Wkłady w Komunalnych Kasach Oszczędności (w tys. zł.)						
Stan na dzień	Liczba kas		Na księżeczkach oszczędn.		Na rachunkach bieżących, czekowych i żyrowych	
			bez wkładów instytucji finansowych			
	Polska	Pomorze	Polska	Pomorze	Polska	Pomorze
31. XII. 1931	376	38	522 453	31 334	43 638	5 612
31. XII. 1932	373	40	543 555	28 528	45 424	5 022
31. XII. 1933	366	41	537 493	29 531	43 811	4 571
31. XII. 1934	363	41	580 995	31 624	52 283	4 722
31. III. 1935	363	41	615 513	33 171	57 604	4 948
30. VI. 1935	364	41	682 886	37 714	68 206	5 147
30. IX. 1935	364	41	679 170	36 127	64 518	4 846
31. XII. 1935	362	41	676 111	34 967	59 727	4 763

Przystępując do przeglądu sytuacji gospodarczej poszczególnych gałęzi przemysłu i handlu w okręgu izbowym, zaznaczyć należy, że przegląd ten zawierać będzie głównie dane liczbowe, a to w celu osiągnięcia większej przejrzystości; tylko najbardziej charakterystyczne gałęzie w przemyśle zaopatrzone zostaną w mniej lub więcej obszernie komentarze, co się tyczy handlu to i tutaj zwłaszcza ze względu na niemożność ujęcia wyników w dane cyfrowe, ograniczymy się do krótkich uwag ogólnych w odniesieniu do główniejszych gałęzi.

PRZEMYSŁ.

Przemysł metalorwy.

Położenie przemysłu metalowego wykazało w roku sprawozdawczym dalsze poważne polepszenie. Zjawisko to było tym bardziej znamienne, że wyjawilo się już trzeci rok z rzędu, przy czym w roku sprawozdawczym wzrost zatrudnienia wyraził się w wysokości ca 20%.

Tab. 9

Zakłady i zatrudnienie w przemyśle metalowym w okręgu Izby P-H w Gdyni						
rok miesiąc	zakłady		Robotnicy zatrudnieni przy produkcji			ilość prze- pracowa- nych robotniko- godzin
	czyn- ne	nie czyn- ne	ogółem	pracujący wszystkie dni w tygodniu	częściowo bezrobotni	
przeciętne (1934	54	9	3 039	1 948	1 091	546 358
miesięczni (1935	55	9	3 609	2 327	1 282	649 219
1935	54	10	2 817	2 353	464	435 972
I	54	10	2 916	2 457	459	465 204
II	54	10	3 633	2 841	7 92	713 533
III	54	10	3 916	84	3 832	639 920
IV	54	9	3 879	2 872	1 097	636 108
V	54	9	3 680	74	3 606	711 989
VI	55	9	4 010	3 180	830	643 141
VII	55	8	4 187	3 821	366	724 924
VIII	55	8	4 191	3 696	495	953 457
IX	56	7	3 683	3 251	432	703 712
X	55	8	3 758	3 348	410	624 448
XI	57	5	2 658	48	2 610	544 217
XII						

Obejmuje zakłady zatrudniające 20 i więcej robotników.

Jak wynika z wyżej przytoczonej tabeli przeciętna miesięczna robotniko-godzin wzrosła bardzo poważnie, przewyższając wszystkie lata poprzednie do 1931 r. włącznie. Na ten wynik

złożyło się stałe polepszenie zatrudnienia we wszystkich miesiącach roku sprawozdawczego, przy czym szczególne natężenie pracy osiągnięto jak i w roku poprzednim w miesiącu wrześniu. W parze z tym idzie również stan czynny zakładów, który wzrósł w końcu roku o 3 zakłady w porównaniu do początku roku.

Maszyny i narzędzia rolnicze.

Niepomyślny stan w rolnictwie ciążył nadal na sytuacji tej branży przemysłu metalowego. Warsztaty rolne tylko w bardzo nielicznych wypadkach zaopatrywały się w nowe narzędzia rolnicze, w przeważającej zaś ilości wypadków ograniczały się do przeprowadzania remontów posiadanego inwentarza. Ciężący w ten sposób od szeregu lat na wytwórniach maszyn rolniczych kryzys w rolnictwie spowodował, że znaczna ilość tych wytwórni w całym kraju została zlikwidowana (na 50 fabryk — pozostało zaledwie 8), pozostające zaś zatrudniane były nierównomiernie, głównie jednak, jeśli chodzi o okręg izbowy, obniżyły stan swej produkcji przy równoczesnym obniżeniu cen sprzedażnych. Jedynie fabryki, przystosowujące swą wytwórczość na zbyt za granicą, zdołały rozszerzyć swój zasięg, opracowując dalekie rynki poza europejskie, w szczególności, południowo-afrykański, przy czym przy tych pionierskich transakcjach eksportowych, siłą rzeczy musiały korzystać z pomocy eksportowej.

Odlewy sanitarne, kanalizacyjne, naczynia żelazne i t. p.

W roku 1935 trwała w odlewnictwie żeliwa związanym z emaljnictwem, poprawa, zanotowana już w roku poprzednim głównie dzięki rozwojowi budownictwa, dla którego w wielkiej mierze zakłady odlewnicze i emaliernie pracują.

Wykorzystanie zdolności produkcyjnej w związku z tym uległo dalszej zwwyżce.

Udział eksportu w całej sprzedaży produkcji podniósł się tylko o ca 10% ze względu na brak rentowności eksportu. Utrzymanie zdobytych rynków wzgl. nawet intensyfikacja eksportu zależna jest od dalszej pomocy w formie premij eksportowych.

PRODUKCJA PRZEMYSŁU METALOWEGO
w okręgu Łzby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni w r. 1935.

Artykuły	Liczba zakładów	Jednostka miary	Produkcja		Sprzedaż		Zapasy na dzień 31.XII.35
			ilość	wartość w tys zł	ilość	wartość w tys zł	
<i>Żelazo płynne, w gąskach, blokach, odlewach, wyrobach walcowanych, kutych i ciągnionych (krytych i surowych)</i>							
Ogółem . . . . .	.	t	13 190	6 690	11 926	5 979	425
w tem: żeliwo razem . . . . .	.	"	13 150	6 642	11 926	5 979	425
w tem: odlewy budowlane kanalizacyjne	6	"	442	135	381	116	10
odlewy piecowe	7	"	1 570	559	1 536	547	52
„ maszynowe	21	"	1 168	618	395	209	133
<i>Inne metale w blokach, płytach, odlewach, wyrobach walcowanych i ciągnionych surowych</i>							
Ogółem (odlewy z metali) . . . . .	.	t	74	193	69	182	8
z miedzi	4	"	31	78	30	75	2
z miedzi i jej stopów	9	"	38	89	34	79	6
z glinu (aluminium) i jego stopów	2	"	5	27	5	27	—
<i>Części maszyn, aparatów i t. p.</i>							
Ogółem (odlewy obrobione) . . . . .	.	t	636	718	642	723	155
Części maszyn razem . . . . .	.	"	483	501	492	510	98
w tem części żeliwne pędni	2	"	1	2	2	3	1
„ maszyn rolniczych	14	"	191	159	199	166	97
Armatura razem . . . . .	.	"	3,7	19	3,7	19	—
w tem: parowa, wodna, gazowa z innych metali	2	"	3,3	17		17	—
Inne odlewy razem . . . . .	.	"	149	198	146	194	57
w tem: kuchnie, kuchenki piecyki	2	"	98	175	96	172	57
<i>Wyroby kute, prasowane, walcowane obrobione</i>							
Ogółem . . . . .	.	t	11	15	11	15	—
w tem: części maszyn rolniczych	2	"	10	10	10	10	—
<i>Inne wyroby obrobione</i>							
Ogółem . . . . .	.	t	26	103	26	103	—
<i>Masowe wyroby z prętów, drutu i blachy wyroby z drutu i prętów (prócz galanterji)</i>							
Ogółem . . . . .	.	t	199	406	187	365	8,9
Śruby, nity, hacze i wyroby toczzone razem . . . . .	.	"	116	300	105	260	5,5
w tem: śruby, nity i swożnie bez gwintu żelaz.	2	"	94	166	84	148	5
ośki i inne części rowerów toczone	3	"	22	140	21	111	0,5
Tkaniny i siatki żelazne	2	"	54	59	53	58	1,5
Inne wyroby razem	3	"	28	46	28	46	1,6

PRODUKCJA PRZEMYSŁU METALOWEGO
w okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni w r. 1935.

Artykuły	Liczba zakładów	Jednostka miary	Produkcja		Sprzedaż		Zapasy na dzień 31.XII.35
			ilość	war- tość w tys. zł	ilość	war- tość w tys. zł	
<i>Wyroby z blachy (prócz galanterji)</i>							
Wyroby gotowe razem . . . . .	.	t	243	898	240	886	9,6
w tem: części rowerów sztanco- wane	2	"	196	747	195	742	4,7
<i>Wyroby złożone (prócz galanterji)</i>							
Ogółem . . . . .	.	t	416	1 312	396	1 229	61
Okucia razem . . . . .	.	"	416	1 312	396	1 229	24
w tem: budowlane	3	"	145	188	144	187	36
meblowe	4	"	266	1 099	247	1 017	36
<i>Wyroby ozdobne</i>							
Ogółem . . . . .	.	t	.	186	.	186	.
<i>Meble</i>							
Ogółem . . . . .	.	t	.	48	.	48	.
<i>Wytwory produkcji rzemieślniczej</i>							
Ogółem . . . . .	.	t	270	312	210	246	3,1
Wyroby ślusarskie i kowalskie . .	10	"	259	285	200	220	2,7
„ blacharskie, kotlarskie itp. . .	.	"	11	27	10	25	0,4
<i>Narzędzia i wyroby nożownicze</i>							
Ogółem (narzędzia) . . . . .	.	t	242	828	232	793	26
Narzędzia lane, kute i prasowane prócz łopat i wiertniczych . . .	.	"	12	24	11	22	2,2
w tem: cęgi, szczypcy, kleszcze, zabki	2	"	4,6	9	5	9	0,5
klucze do śrub inne	2	"	0,7	1	0,8	1	0,2
młoty i młotki	2	"	1,6	7	1,6	7	0,1
siekiery i topory	2	"	2,5	3	2,5	3	0,6
Pilniki i taśniki razem . . . . .	.	"	225	793	217	761	23
w tem: nowe	3	"	205	768	197	736	23
Inne narzędzia razem . . . . .	.	"	5	11	4,3	9	0,9
w tem: kuźnie polowe	3	"	3	5	2,7	5	0,4
<i>Wyroby nożownicze gotowe</i>							
Ogółem (wyroby nożownicze) . . .	.	t	1,9	5	1,5	4	—
Noże rzemieślnicze, maszynowe ra- zem . . . . .	.	"	1,9	5	1,5	4	—
w tem: nożyce do cięcia żelaza .	2	"	1,7	5	1,4	4	—

PRODUKCJA PRZEMYSŁU METALOWEGO
w okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni w r. 1935.

Artykuły	Liczba zakładów	Jednostka miary	Produkcja		Sprzedaż		Zapasy na dzień 31.XI.35
			ilość	wartość w tys.zł	ilość	wartość w tys.zł	
<i>Konstrukcje i urządzenia</i>							
<i>konstrukcje i urządzenia dla wszelkich przemysłów</i>							
Ogółem . . . . .	.	t	231	371	231	371	—
(Konstrukcje	7	"	144	215	144	215	—
Kotły na ciśnienie powyżej 22 atm.	2	"	37	76	37	76	—
Urządzenia transportowe (prócz kopalnianych) . . . . .	.	"	11	23	11	23	—
w tem: wciągi ręczne	2	"					
Zbiorniki, beczki, bębny z blachy żelaznej	4	"	6,4	15	6,4	15	—
			39	56	39	56	—
<i>Konstrukcje i urządzenia specjalne</i>							
Ogółem . . . . .	.	t	219	208	269	252	898
<i>Montaże</i>							
Ogółem	27	t	.	748	.	748	—
<i>Silniki, pompy</i>							
Ogółem (silniki) . . . . .	.	t	0,9	2	0,9	2	—
<i>Wentylatory, sprężarki, pompy</i>							
Ogółem . . . . .	.	t	2,7	9	2,7	9	—
<i>Maszyny dla przemysłu metalowego i drzewnego</i>							
Ogółem (maszyny dla przemysłu drzewnego) . . . . .	.	t	62	151	86	221	90
<i>Maszyny i aparaty rolnicze</i>							
Ogółem . . . . .	.	t	971	898	1.072	985	800
Maszyny do uprawy ziemi sprzężajowe . . . . .	.	"	592	473	554	438	428
w tem: pługi	3	"	350	270	296	228	194
brony zwykłe	2	"	83	62	79	59	37
kultywatory	2	"	78	56	115	82	148
wały gładkie i pierścienie „Campbella”	3	"	9,8	7	8,3	6	4,9
obsypniki, pielniki	3	"	12	12	8	8	25
Maszyny do siewu i sprzętu sprzężajowego razem . . . . .	.	"	99	105	173	182	214
w tem: znaczniki i znaczniki dołowniki	2	"	3,7	3	5,4	5	4,1
siewniki do zbóż	3	"	39	48	84	103	173
siewniki do nawozów sztucznych	2	"	—	—	—	—	14
grabie sprzężajowe	2	"	40	35	74	65	8,7

PRODUKCJA PRZEMYSŁU METALOWEGO
w okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni w r. 1935.

Artykuły	Liczba zakładów	Jednostka miary	Produkcja		Sprzedaż		Zapasy na dzień 31.XII.35
			ilość	wartość w tys. zł	ilość	wartość w tys. zł	
Maszyny do omlotu, czyszcz. ziarna i okopowych razem . . . . .	.	t	96	70	140	104	52
w tem: kieraty	11	„	38	20	50	26	27
młocarnie bez oczyszczaczy ziarna	9	„	11	10	24	21	0,1
młocarnie z oczyszczaczami ziarna	3	„	10	8	5,1	4	6
młynki i wialnie	6	„	31	28	55	49	17
Maszyny, do przygotowywania paski razem . . . . .	.	„	184	254	205	261	106
sieczkarnie	10	„	27	18	54	35	47
krajarki i szatkownice	9	„	5,2	5	7,6	7	7
śrutowniki, gniotowniki	2	„	0,4	0,5	0,3	0,4	0,7
parniki	4	„	151	231	143	219	51
<i>Maszyny włókiennicze, odzieżowe i pralnicze</i>							
Maszyny pralnicze	2	t	6	60	6,1	60	1
<i>Maszyny i aparaty dla innych przemysłów</i>							
Ogółem (maszyny i aparaty zwykłe) . . . . .	.	t	43	168	51	184	28
w tem: łamacze, młyny przemysłowe, tłuczki	2	„	6,8	13	15	29	12
filtry, cedzidla i prasy filtracyjne	2	„	2,3	10	2,3	10	16
Ogółem (maszyny i aparaty specjalne) . . . . .	.	„	140	362	131	342	39
Budowlane razem	2	„	1,1	3	1,1	3	—
Dla przemysłu ceramicznego razem	3	„	16	37	16	37	26
Młyńskie razem . . . . .	.	„	65	132	58	120	7,7
w tem: mlewniki (postawy walcowe)	2	„	12	26	11	23	1,5
Dla cukrowni, gorzelnii i browarów	2	„	10	24	10	24	—
<i>Środki przewozowe</i>							
Rowery, motocykle . . . . .	.	szt.	—	347	.	337	—
w tem: rowery wykonane w kraju	2	„	3,257	341	3,160	331	—
Części rowerów z rur . . . . .	.	„	—	1,029	—	1,002	—
w tem: ramy rowerowe	5	„	36,436	530	35,602	518	—
widelce rowerowe	3	„	86,833	225	86,664	224	—
kierowniki rowerowe	4	„	39,211	113	37,240	107	—

PRODUKCJA PRZEMYSŁU METALOWEGO
w okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni w r. 1935.

Artykuły	Liczba zakładów	Jednostka miary	Produkcja		Sprzedaż		Zapasy na dzień 31.XII.35
			ilość	wartość w tys. zł	ilość	wartość w tys. zł	
Ogółem (wozy konne i ręczne) . . .	..	szl.	—	12	—	12	—
w tem: wozy konne . . . . .	..	„	22	9	22	9	—
w tem: osobowe	2	„	8	5	8	5	—
Ogółem (środki przewozowe wodne)	4	„	12	1 491	12	1 491	—
<i>Przyrządy pomiarowe i wyroby precyzyjne</i>							
Ogółem (przyrządy pomiarowe) . . .	..	szl.	..	867	..	824	—
w tem: przepływomierze razem	..	szl.	9 147	832	8 664	790	—
gazomierze	2	„	3 564	277	3 262	253	—
<i>Instrumenty muzyczne</i>							
Ogółem . . . . .	..	..	..	683	—	686	—

Inne gałęzie przemysłu metalowego.

W szeregu innych branż przemysłu metalowego sytuacja w roku sprawozdawczym kształtowała się niejednolicie, nie mniej jednak przy zestawieniu wyników ogólnych dał się zanotować wzrost produkcji i pewne ożywienie w zakresie zbytu.

Zbyt traków i maszyn do obróbki drzewa w porównaniu do roku 1934, pozostawał nadal pod znakiem kryzysu. Nadmierna ostrożność w inwestycjach, brak gotówki, oglądanie się za maszynami używanymi itp. były objawami szkód, jakie gałąź przemysłu drzewnego w czasie kryzysu odniosła. Skutkiem tego obrotu były małe, niewystarczające dla dobrego funkcjonowania fabryk przemysłu drzewnego w Polsce, zwłaszcza, że konkurencja zagraniczna pod względem kredytów, a okazyjna dla maszyn używanych pod względem ceny, była nadal silna.

Przemysł krajowy w tych warunkach często sprzedawać musiał poniżej kosztu własnego na dłuższy kredyt dla wyrugowania konkurencji zagranicznej, faworyzowanej premiami eksportowymi oraz na skutek posiadania wszechstronnego znakomicie zorganizowanego przemysłu maszyn do obróbki drzewa. Uwaga ta dotyczyła w szczególności przemysłu angielskiego.

Produkcja polska utrzymywała się własnymi siłami, dzięki dobrej jakości konstrukcyjnej oraz dobrze zorganizowanej akwizycji. Na dłuższą metę jednak liczyć się należy z poważnym nie-

bezpieczeństwem konkurencji Niemiec, Austrii i Angli w tej dziedzinie przemysłu.

Ceny w tej branży przemysłu metalowego utrzymywały się nadal na pochyłej w dół i stanowiły 50% cen z czasów normalnej koniunktury. Zważywszy, że koszty handlowe, kredytu, ciężary socjalne i podatkowe wzrosły, surowiec, jak złom i koks dla odlewni nie potaniały, stal minimalnie obniżyła się w cenie, a robocizna pozostawała bez zmiany ofiary przemysłu obrabiarek do drewna na rzecz obniżki cen były znaczne.

Poważny wzrost produkcji, sięgający ponad 50%, wykazały fabryki rowerów. Wyniki te przypisać należy znacznym udoskonaleniom technicznym, wprowadzonym w tej branży, jak również i należytemu zorganizowaniu zbytu przy równoczesnym przystosowaniu cen do obniżonej siły nabywczej klienteli. Zawdzięczając praktykowanej w szerokich rozmiarach sprzedaży rowerów na raty, dopływ środków obrotowych do fabryk był równomierny, straty zaś przy sprzedażach ratalnych, rozłożonych na drobne i długoterminowe spłaty, były na ogół zupełnie nieznaczne.

Przemysł elektrotechniczny w roku 1935 wykazał zwiększenie obrotów, wynoszące od 20—100% w porównaniu do roku poprzedniego.

Powyższe tłumaczy się zwiększoną rozbudową domów mieszkalnych, jak również rozszerzeniem linii elektryfikacyjnych, przeprowadzanych na przedmieściach i w samych miastach, do czego m. in. przyczyniło się szukanie przez elektrownie nowych konsumentów, ze względu na spadek ogólny zużycia prądu przez dawnych odbiorców, a poza tym znaczne niżenie ceny na sprzęt elektroinstalacyjny i przewody, co umożliwiło szerszym warstwom ludności elektryfikowanie swoich mieszkań.

Zyskowność przedsiębiorstw, bez względu na zwiększone obroty pozostała prawie niezmienną.

Przemysł elektrotechniczny po pewnym i to dosyć krótkotrwałym załamaniu się w okresie kryzysu i po wyeliminowaniu z rynku przedsiębiorstw słabych lub niezdrowych, wykazał pełną odporność w porównaniu do innych przemysłów zbliżonych do działu przetwórczo-metalowego, a od 2 lat wykazuje dużo inicjatywy i energii w rozszerzaniu nie tylko swojej działalności przez produkcję nowych artykułów, które dotychczas były sprowadzane z zagranicy, lecz również rozszerza swój zasięg na rynki zagraniczne, dokonując szereg pionierskich transakcyj.

Przemysł instalacyjny, ściśle związany z przemysłem elektrotechnicznym, w roku 1935 wykazał również zwiększenie obrotów, zwłaszcza na terenie Bydgoszczy, Torunia, Gdyni i innych. Elektrownie notowały w oddzielnych miesiącach roku znaczną ilość przyłączeń nowych odbiorców.

Zyskowość przemysłu instalacyjnego bez względu na niskie ceny fabrykatów, nie wykazała lepszych rezultatów z powodu tego, że przy niższych cenach materiałów obniża się też zysk brutto instalatora — i że poza dziką konkurencją nadmiernej ilości firm koncesjonowanych na terenach oddzielnych miast, jeszcze dodatkowo konkurencję stwarzali t. zw. „czarni monterzy“ tj. pracownicy PKP., poczt i innych instytucyj, jak również bezrobotni monterzy, którzy bez względu na pewne rygory, stawiane przez oddzielne elektrownie, wykonywali poza zajęciem normalnym, cały szereg prac przy rozszerzaniu instalacyj, remontów itp.

Wyżej wspomniane wzmoczenie produkcji w przemyśle elektrotechnicznym można uważać za oznakę stałej poprawy, czego dowodem jest poniższa tabela, wykazująca znaczny wzrost liczb w porównaniu z rokiem poprzednim.

Tab. 11

Produkcja przemysłu elektrotechnicznego w okręgu Izby Przem-Handlowej w Gdyni*) (Dane Gł U St.)						
Artykuły	Za- kłady	P r o d u k c j a		S p r z e d a ż		Zapas na 31. XII. w kg
		ilość w kg.	wartość w zł	ilość w kg.	wartość w zł	
ogółem	8	2 370 810	8 718 207	2 303 987	8 422 660	145 897
w tem:						
ogniwa drobne	2	301 903	440 778	294 408	429 900	9 792
do kieszonko- kowych latarni						
baterje anodowe	2	146 451	886 369	144 673	883 687	4 705

* obejmuje fabryki wyrabiające kable, aparaty i przyrządy do użytku domowego, materiały instalacyjne do sieci elektr. ogniwa drobne do kieszonkowych latarni i baterje anodowe.

W zakresie produkcji wodomierzy i gazomierzy dała się zanotować również poprawa, a to w związku ze wzmocnionym ruchem budowlanym.

Przemysł mineralny.

Rok sprawozdawczy zaznaczył się w przemyśle mineralnym dalszym ożywieniem produkcji, jedynie w hutnictwie szklanym sytuacja pozostała bez zmian, kształtując się niezadawalająco.

Tab 12

Zakłady i zatrudnienie w przemyśle mineralnym w okręgu Izby P-H w Gdyni							
R o k m i e s i ą c	zakłady		robotnicy zatrudnieni przy produkcji			ilość prze- pracowa- nych robotniko- godzin	
	czyn- ne	nie- czyn- ne	ogółem	pracujący wszystkie dni w tygodniu	częściowo bezrobotni		
przeciętnie	49	26	2 249	1 414	835	395 663	
miesięcznie	53	22	2 576	1 546	1 030	461 724	
1935	I	27	49	787	466	321	125 843
	II	25	51	941	618	323	113 960
	III	39	37	1 661	1 296	365	276 737
	IV	51	25	2 428	424	2 004	333 337
	V	58	18	3 220	2 367	853	506 939
	VI	59	17	3 518	288	3 230	660 314
	VII	62	13	3 699	2 989	710	641 755
	VIII	65	10	3 766	3 090	676	641 207
	IX	64	11	3 627	2 576	1 051	796 730
	X	66	10	3 215	2 376	839	578 216
	XI	65	11	2 599	1 996	603	465 809
	XII	57	19	1 555	158	1 397	399 839

Obejmuje zakłady zatrudniające 20 i więcej robotników.

Zakłady ceramiczne.

Rok 1935 uważać można za stosunkowo pomyślny dla przemysłu ceramicznego. Aczkolwiek w I połowie roku nie zanotowano większego zapotrzebowania na materiał ceramiczny, to w II połowie r. ub. ruch budowlany znacznie się ożywił i to specjalnie w niektórych większych centrach, jak w Toruniu, Bydgoszczy i osobliwie w Gdyni i na Wybrzeżu, gdzie budowano w rozmiarach, dotąd nienotowanych. Pomimo tak wzmożonego zapotrzebowania cegielnictwo okręgu Izbowego bez trudu nasycić mogło cały rynek, a nawet częściowo i rynki odległe.

Ceny wyrobów ceramicznych nie doznały w ciągu całego roku poważniejszych wahań i nie zwyżkowały, utrzymując się średnio na poziomie zł 35—40 za 1000 sztuk cegieł franco plac cegielnia. Należy uważać cenę tę za stabilizowaną na okres dłuższy, o ile nie nastąpią jakieś nieoczekiwane zmiany w wysokości kosztów własnych wyrobu.

Nierównomierność natężenia ruchu budowlanego w poszczególnych okolicach powoduje jednak dalszy stan niezadawalniający, a nawet kryzysowy w tych cegielniach, które oddalone są znacznie

od miejscowości, gdzie ruch budowlany jest znaczny. Dotyczy to osobliwie tych cegielń, których głównym odbiorcą są sfery rolnicze, które nie wchodzi obecnie w rachubę jako odbiorcy.

Polepszyć stan tych cegielń miały zapowiedziane obniżki taryf kolejowych. Wszelkie nadzieje pod tym względem okazały się jednak złudnymi, taryfy bowiem na budowlane materiały ceramiczne nie obniżono mimo oficjalnej zapowiedzi. Okoliczność ta niewątpliwie może wpłynąć hamująco na dalszy rozwój budownictwa, cegła bowiem przez to w niektórych miejscowościach, pozbawionych lokalnych cegielń w dostatecznej ilości, jak np. Gdynia i Wybrzeże, utrzymywać się będzie na stosunkowo wysokim poziomie cen.

Poważnym konsumentem cegły, osobliwie na wsi, była akcja parcelacyjna. W r. ub. osady budowano jednak prawie wyłącznie z drzewa, sprowadzanego z Małopolski Wschodniej. W ten sposób cegielnie okręgu Izbowego straciły konsumenta, zapotrzebowanie którego sięgało do kilku milionów cegły rocznie. Spodziewać się jednak należy, że to nieracjonalne budownictwo ustanie i na przyszłość Ministerstwo Rolnictwa budować będzie z cegły, jak w latach poprzednich.

Zaznaczyć wypada, że dalsza racjonalizacja budownictwa w postaci coraz większego używania materiału pustakowego w budownictwie mieszkaniowym postępuje, co związane jest ze zmniejszeniem kosztów budowy oraz higieną mieszkaniową. Wydana ostatnio książka p. t. „Nowoczesna ceramika budowlana“ w celu informowania szerszych sfer budowlanych o możliwościach i sposobach użycia wszelkiego rodzaju dziurawek i pustaków w budownictwie, przyczyni się do popularyzacji tego budownictwa.

Wyplacalność odbiorców poprawiła się głównie z tego powodu, że urzędy zaczęły regularniej płacić swym przedsiębiorcom. Przemysł ceramiczny zachowywał jednak i nadal największą rezerwę w udzielaniu kredytów, osobliwie różnym firmom grynderskim, których ilość wzrasta w niektórych ośrodkach o większym natężeniu ruchu budowlanego. Powoduje to załamanie się szeregu firm, co boleśnie odbija się na przemyśle ceramicznym.

Pomiędzy pracodawcami i pracownikami panowały najlepsze stosunki i nigdzie do zatargów na tle zarobkowym nie dochodziło. Taryfy regulowały się indywidualnymi umowami w każdym zakładzie ku obopólnemu zadowoleniu.

Tak na ogół pomyślne kształtowanie się sytuacji w przemyśle ceramicznym, zatrudnionym przy wyrobie materiałów budowlanych.

Produkcja przemysłu mineralnego w okręgu Izby P.-H. w Gdyni w r. 1955.

L. p.	A r t y k u ł y	Liczba zakładów	Jednostka miary	P r o d u k c j a		S p r z e d a ż		Zapasy 31.XII.55. ilość
				ilość	wartość zł	ilość	wartość zł	
1	Cegła maszynowa	71	tyś. szt.	114 273	4 013 000	113 936	4 010 089	20 612
2	" ręczna	14	"	6 258	200 000	5 688	181 471	1 724
3	" dżurawka	17	"	14 648	501 000	14 727	504 111	1 266
4	" pustalki	15	"	6 026	517 000	5 315	469 642	1 313
5	" wapienno piaskowa	8	"	10 371	305 000	10 862	320 260	1 601
6	" sufitowa	18	"	2 128	127 000	1 820	118 658	936
7	" kominowa	2	"	175	5 400	86	2 663	153
8	Dachówka z gliny zwykłej	16	"	2 265	288 000	2 006	238 210	2 001
9	Sączki z gliny zwykłej	21	"	710	57 000	942	77 336	7 376
10	Gąsiorzy "	8	"	31	23 000	31	23 791	50
11	Klinkier budowlany	3	"	171	37 000	191	41 006	421
12	Dachówka cementowa	2	"	110	11 000	102	10 602	23
13	Krawężniki cementowe	2	"	0,2	400	0,2	389	0,1
14	Cembrowiny studzienne	3	sztuk	413	5 200	577	7 348	568
15	Rury cementowe o średn. poniżej 25 cm.	4	"	7 707	19 000	9 361	23 009	4 537
16	" " 25—49 cm.	4	"	2 153	10 600	3 825	18 836	3 399
17	" " 50—99 cm.	3	"	885	10 000	995	11 494	1 686
18	Płyty chodnikowe cementowe	3	tyś. szt.	2,9	1 000	14	4 804	12
19	Inne wyroby cementowe	3	"	51 000	51 000	51 197	51 197	2
20	Kafle z gliny zwykłej	4	"	92	48 000	91	47 104	123
21	Doniczki do kwiatów	4	"	396	24 000	353	20 027	290
22	Szkló — ogółem	4	tonny	1 896	1 095 000	1 784	1 030 392	1 070
23	Wapno budowlane	2	"	76 608	1 665 000	72 132	1 568 234	3 682
24	" nawozowe	3	"	18 078	326 000	14 529	261 959	—
25	Wapień nawozowy	2	"	9 347	144 000	9 437	144 327	—

nych, nie objęło zakładów specjalnie nastawionych na wyrób drenów. W związku z niezadawalającym położeniem w rolnictwie zbyt drenów był nadal bardzo ograniczony, zaś eksport wyrobów zakładów, mających ustalone koneksje handlowe z Niemcami, (wchodzą tu w rachubę Prusy Wschodnie) był w dalszym ciągu utrudniony.

Cementownie, zakłady wapienne, kaflarnie.

Sytuacja w tych branżach przemysłu mineralnego nie wykazała większych zmian w roku sprawozdawczym w porównaniu do roku 1934.

Huty szklane częściowo były nieczynne z powodu trudności zbytu i odczuwania przez niektóre z nich konkurencji innych hut krajowych, znajdujących się w bardziej pomyślnych warunkach dla produkcji.

Przemysł budowlany.

Rok sprawozdawczy dla przemysłu budowlanego zaznaczył się dalszym polepszeniem zatrudnienia, wyrażającym się dla całego okręgu Izby liczbą 18%, zaś dla Pomorza — 14%. Zaznaczyć

Tab. 14

Zakłady i zatrudnienie w przemyśle budowlanym w okręgu Izby P-H Gdynia						
R o k m i e s i ą c	zakłady		robotnicy zatrudnieni przy produkcji			ilość przepracowanych robotniko- godzin
	czyn- ne	nie- czyn- ne	ogółem	pracujący wszystkie dni w tygodniu	częściowo bezrobotni	
przeciętnie	25	19	949	548	401	173 529
miesięcznie	27	16	1 111	681	430	205 301
1935	14	30	160	129	31	30 447
I	14	30	177	149	28	26 463
II	19	25	565	487	78	84 291
III	25	19	814	59	755	126 446
IV	27	17	1 263	767	496	178 682
V	31	13	1 612	251	1 361	287 980
VI	32	10	1 467	1 174	293	267 893
VII	34	8	1 465	1 290	175	244 441
VIII	35	9	1 603	1 213	390	355 657
IX	35	9	1 849	1 331	518	318 836
X	35	9	1 691	1 221	470	301 225
XI	33	10	669	113	556	241 245
XII						

Obejmuje zakłady zatrudniające 20 i więcej robotników.

przy tym należy, że zatrudnienie w tym przemyśle przez wszystkie miesiące roku dało liczby proporcjonalnie wyższe od roku zeszłego. Z liczb odnoszących się do ilości zakładów czynnych widać, że ilość ich podniosła się znacznie, co wpłynęło na zwiększenie ogółu pracy wykonanej.

Zjawisko, jakie zarysowało się wyraźnie w roku poprzednim, a mianowicie poważny rozwój budownictwa prywatnego przy równoczesnym spadku budownictwa rządowego i samorządowego, wystąpiło w roku sprawozdawczym z jeszcze większą jaskrawością. Dotyczy to równie dobrze miejscowości, jak Gdynia, gdzie ruch budowlany był najbardziej intensywny, jak i innych ośrodków okręgu izbowego, szczególnie w Bydgoszczy i Toruniu.

Materialy budowlane.

Ożywienie w przemyśle budowlanym odbiło się siłą rzeczy na sytuacji w przemyśle produkującym materiały budowlane. O produkcji w cegielnictwie mówiliśmy już wyżej. W przemyśle zatrudnionym wyrobem materiałów budowlanych jak papa dachowa, przetwory smołowcowe, tektura surowa i papier izolacyjny nastąpiła poprawa, mogąca być przeciętnie obliczona na 30% do 50%.

Fabryki papy dachowej odczuwały w roku sprawozdawczym w dalszym ciągu konkurencję ze strony fabryk tego rodzaju, istniejących na terytorium W. M. Gdańska, które ofiarowywały swój towar na terenie Pomorza po cenach bardzo niskich, co ujemnie wpływało na kształtowanie się racjonalnych cen na produkty smołowcowe, zwłaszcza dewaluacja guldena dała się pod tym względem odczuć szczególnie mocno.

Przemysł drzewny.

W roku sprawozdawczym zaszła w sytuacji przemysłu drzewnego w okręgu izbowym zmiana o tyle, że wykazał on poprawę sytuacji ze względu na polepszenie koniunktury tak na rynku wewnętrznym, jak zwłaszcza na rynkach eksportu.

Na rynkach zbytu drewna polskiego za granicą, a więc przede wszystkim w Anglii, pomimo wzrastającej konkurencji drewna rosyjskiego, a dalej innych państw bałtyckich zapotrzebowanie było bardzo znaczne, a to w związku z wciąż polepszającą się ko-

Przeznaczenie budynku		Ruch budowlany w okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni w r. 1935									
		Budynki					Kubatura (obudowana przestrzeń) w m ³				
		zakończone budynki nowe	nadbud. i dobud.	rozpoczęte budynki nowe	nadbud. i dobud.	Budynki wycofane z użytko- wania	zakończone budynki nowe	nadbud. i dobud.	rozpoczęte budynki nowe	nadbud. i dobud.	Budynki wycofane z użytko- wania
Mieszkalne		907	64	1,215	34	24	716,599	18,904	1,424,269	12,157	12,037
w tem: Bydgoszcz . . .		187	9	194	6	5	121,689	2,950	184,307	3,689	1,800
Gdynia . . .		414	—	643	—	—	316,305	—	853,447	—	—
Grudziądz . . .		67	1	58	—	—	47,904	494	33,453	—	—
Toruń . . .		69	15	83	4	2	103,349	1,900	130,961	200	2,020
Przemysłowe i handlowe		51	2	37	3	—	59,289	3,033	26,989	894	—
w tem: Bydgoszcz . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gdynia . . .		29	—	32	—	—	10,371	—	15,634	—	—
Grudziądz . . .		1	—	—	—	—	376	—	—	—	—
Toruń . . .		2	—	—	—	—	15,296	—	2,016	—	—
Użyteczności publicznej		11	—	6	—	1	24,963	—	44,602	—	200
w tem: Bydgoszcz . . .		1	—	4	—	—	5,700	—	36,000	—	—
Gdynia . . .		5	—	—	—	—	18,390	—	6,300	—	—
Grudziądz . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Toruń . . .		3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne		102	5	66	1	2	600	94	12,605	266	419
w tem: Bydgoszcz . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gdynia . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grudziądz . . .		4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Toruń . . .		25	—	2	—	1	285	—	1,306	—	227
M i e s z k a n i a											
Ogólna liczba mieszkań		2,844	103	3,982	51	98					
w tem: Bydgoszcz . . .		388	13	411	9	10					
Gdynia . . .		1,168	—	2,456	—	—					
Grudziądz . . .		182	7	111	—	—					
Toruń . . .		358	15	360	4	10					
Ogólna liczba izb mieszkalnych		9,128	245	13,726	158	159					
w tem: Bydgoszcz . . .		1,270	38	1,405	35	21					
Gdynia . . .		4,185	—	8,754	—	—					
Grudziądz . . .		577	19	354	—	—					
Toruń . . .		1,185	38	1,181	19	18					

Obejmuje wszystkie miasta w okręgu Izby.
Zestawiono na podstawie ankiety rozpisanej
do zarządów miejskich.

W tabeli nie są uwzględnione przebudowy
(remonty kapitalne) oraz budynki woj-
skowe.

niunkturą ogólną. Również i zawarty na początku roku układ handlowy otworzył dodatkowe możliwości, poza tym i postępy standaryzacyjne w tej branży poczyniły tak znaczne postępy, że drewno polskie zdołało pozyskać stałych odbiorców, co w transakcjach eksportowych, a specjalnie na rynku angielskim ma poważne znaczenie. W roku sprawozdawczym zaczęły również być zawierane w szerszym zakresie transakcje eksportowe na rynki Bliskiego Wschodu. Rynek Niemiec, po przejściowym ożywieniu, na skutek zarządzeń dewizowych i zamrożenia należności polskich został w praktyce zamknięty dla poważniejszych transakcyj. Poza tym wzmożone zapotrzebowanie ze strony ruchu budowlanego, który, jak już wskazaliśmy, wykazał znaczne ożywienie, również wpłynął na polepszenie sytuacji.

Tab 16

Zakłady i zatrudnienie w przemyśle drzewnym w okręgu Izby P-H Gdynia.						
rok miesiąc	zakłady		robotnicy zatrudnieni przy produkcji			Ilość prze- pracowa- nych robotniko- godzin
	czynne	nieczyn- ne	ogółem	pracujący wszystkie dni w tygodniu	częścio- wo bez- robotni	
przeciętnie } 1934	76	54	2 132	1 229	903	392 337
miesięcznie } 1935	80	47	2 630	1 773	857	499 975
1935 I	67	62	1 938	1 815	123	320 256
II	68	61	1 984	1 689	295	357 634
III	77	51	2 499	2 146	353	531 257
IV	80	47	2 661	81	2 580	467 626
V	80	46	2 811	2 568	243	481 391
VI	83	43	2 924	165	2 759	590 393
VII	81	45	3 014	2 784	230	556 378
VIII	82	44	3 243	2 737	506	538 519
IX	86	40	2 932	2 635	297	697 917
X	88	39	2 653	2 236	417	485 976
XI	86	40	2 802	2 350	452	460 022
XII	84	41	2 104	76	2 028	512 334

Obejmuje zakłady zatrudniające 20 i więcej robotników.

Taki stan rzeczy odbił się przede wszystkim na przemyśle tartacznym, który wykazał pewien wzrost zatrudnienia, jeśli chodzi o cały okręg Izby, natomiast, jeśli chodzi o samo Pomorze dał się w dalszym ciągu zanotować spadek. Aczkolwiek nie tak poważny jak w roku poprzednim.

W związku z tym położeniem ogólnym ilość przetartego surowca wzrosła w porównaniu z rokiem poprzednim, co widać z poniższej tabeli.

Tab. 17

Liczba robotniko-godzin przepracowanych w przemyśle tartacznym				
miesiąc	Woj. Pomorskie		Okręg Izby P-H. Gdynia	
	1934	1935	1934	1935
ogółem	1 882 412	1 764 745	2 647 856	2 877 488
I	127 203	58 333	153 786	125 376
II	122 489	77 471	154 857	145 695
III	218 019	161 723	268 612	257 596
IV	184 262	152 578	232 328	251 560
V	188 205	173 807	234 518	269 839
VI	243 755	215 508	370 394	329 522
VII	183 301	189 257	273 051	294 395
VIII	151 955	180 634	218 304	281 845
IX	186 108	190 821	274 056	322 441
X	99 847	133 528	157 046	190 083
XI	91 918	115 762	145 127	188 886
XII	85 350	115 323	165 777	220 250

Obejmuje zakłady zatrudniające 20 i więcej robotników.

Na zakończenie uwag o sytuacji w przemyśle drzewnym zaznaczyć należy, że polepszenie położenia pod względem ilości produkcji i wzrostu zatrudnienia w znacznym stopniu osłabione zostało kształtowaniem się cen, gdy mianowicie ceny na surowiec prawie nie uległy zmianie, to ceny drewna obrobionego obniżyły się co prawda nieznacznie lecz w każdym razie na tyle, że przemysł drzewny obniżkę tę odczuł poważnie.

Tab. 18

Produkcja w przemyśle drzewnym w okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w r. 1935								
L. p.	Artykuły	liczba zakładów	jednostki miary	produkcja		sprzedaż		Zapasy na 31 XII.35. ilość
				ilość	wartość zł	ilość	wartość zł	
1	Przetarto surowca . . .	128	m ³	412 226	8 879 200	.	.	35 649
2	Produkcja ogółem . . .	128	..	245 995	12 404 300	195 698	9 864 472	71 009
3	w tem: bale	81	..	39 315	2 086 000	35 688	1 883 747	13 086
4	deski	108	..	138 955	6 768 500	105 094	5 146 574	49 105
5	kantówka	97	..	56 856	2 919 400	48 832	2 472 664	7 052
6	deszczułki do opak.	5	..	2 589	137 600	7	372	51
7	łaty	40	..	2 100	125 500	1 654	100 207	224
8	inne sort. tarte	27	..	6 180	367 400	4 423	260 908	1 491
9	Wyroby z wikliny i trzciny	6	szl.	.	512 300	.	411 957	.
10	Skrzynie	4	..	.	210 500	.	210 546	.

Tab. 19

Ceny hurtowe drewna w Polsce (wskaznik w r. 1928 = 100)										
miesiąc	drewno surowe					drewno obrobione				
	1931	1932	1933	1934	1935	1931	1932	1933	1934	1935
I	58,4	45,6	37,7	49,0	45,5	73,4	53,4	41,6	41,5	39,9
II	56,0	43,7	37,1	47,7	46,2	71,2	52,6	40,6	42,1	39,9
III	53,2	40,4	36,7	46,2	45,3	69,0	50,8	39,3	42,9	39,7
IV	50,5	39,5	36,2	46,1	44,7	67,9	48,3	37,8	42,6	39,6
V	50,1	37,9	35,3	44,6	43,0	66,5	47,8	37,2	41,8	39,7
VI	48,1	37,2	35,2	42,9	42,6	62,7	46,2	39,1	41,2	39,5
VII	47,5	36,1	35,7	42,4	42,2	63,1	45,6	39,0	40,9	39,7
VIII	46,7	34,9	36,4	42,6	41,9	62,1	44,8	38,1	40,8	39,3
IX	45,8	34,6	38,1	40,6	41,3	59,1	44,0	38,0	40,8	39,6
X	46,3	34,9	42,6	42,3	42,2	58,3	42,8	40,4	40,6	40,0
XI	45,9	37,2	44,7	41,7	46,6	55,9	42,9	40,3	40,4	39,5
XII	45,6	37,2	49,1	46,0	46,5	54,7	40,8	40,3	40,1	39,7

W dosyć licznych na terenie okręgu izbowego fabrykach mebli, a specjalnie krzesel sytuacja kształtowała się niejednolicie. Niektóre fabryki, dzięki jednorazowym większym zamówieniom rządowym czy też samorządowym zdołały podnieść o 10—12% swą produkcję, inne natomiast zmniejszyły produkcję. Poza tym szereg fabryk mebli potwierdziło własne składy fabryczne, względnie zorganizowało w sposób bardziej racjonalny sprzedaż swej produkcji. Niektóre fabryki zorganizowały produkcję skrzynek do aparatów radiowych i dzięki temu osiągnęły nawet większe obroty niż w roku poprzednim. Na pogorszenie sytuacji niektórych zakładów, nastawionych na zbyt na rynku gdańskim, ujemnie wpłynęła dewaluacja guldena i spadek siły nabywczej rynku gdańskiego.

W zakresie produkcji beczek na eksport dał się zauważyć poważny wzrost, w niektórych wypadkach dochodzący do 100% (Finlandia, Holandia), również wzrósł eksport do krajów skandynawskich eksport obreży wiklinowych.

Produkcja fabryk listew i ram w roku sprawozdawczym pozostała bez zmian, sprzedaż w kraju zmniejszyła się, natomiast eksport skompensował spadek zapotrzebowania krajowego.

Przemysł chemiczny.

Rozwój przemysłu chemicznego w okręgu izbowym w roku sprawozdawczym w porównaniu z rokiem poprzednim w dalszym ciągu zwalniał swe tempo, gdy w r. 1934 zatrudnienie ogólne

wzrosło o 8,1%, to w roku sprawozdawczym dla całego okręgu izbowego wzrost wyniósł 5%, zaś dla Pomorza 4,5%.

Tab. 20

Zakłady i zatrudnienie w przemyśle chemicznym w okręgu Izby P-H Gdynia				
rok miesiąc	zakłady		robotnicy zatrudnieni przy produkcji	ilość przepracowanych robotniko- godzin
	czynne	nie- czynne		
przeciętnie	10	3	583	108 918
miesięcznie	10	2	626	116 247
1935	10	2	590	96 160
I	10	2	585	102 093
II	10	2	587	134 533
III	10	2	582	103 693
IV	10	2	610	104 333
V	10	2	651	124 743
VI	10	2	648	117 769
VII	10	2	642	110 973
VIII	10	2	660	149 474
IX	9	3	679	107 324
X	11	2	648	111 182
XI	11	2	638	132 688
XII	11	2		

Obejmuje zakłady zatrudniające 20 i więcej robotników (bez gazowni).

Tabela, dotycząca produkcji przemysłu chemicznego wykazuje znaczną różnorodność wytwarzanych artykułów. Wartość produkcji przemysłu chemicznego we wszystkich branżach wyraziła się w sumie około 57 mil. złotych (w r. 1934 — ok. 40 mil. złotych), zaś suma uzyskana ze sprzedaży produktów sięga 52 mil. złotych. Jest to miernikiem powagi tak produkcji jak i obrotów.

W zakresie produkcji i zbytu tłuszczów i olejów egzotycznych nastąpiło załamanie się sytuacji na skutek trudności przy imporcie oleistych surowców egzotycznych, z drugiej strony trwały trudności przy zbyciu olejów ciekłych produkowanych z surowców krajowych.

Na eksport sprzedawano makuchy i to zarówno egzotyczne jak i z krajowych nasion oleistych. Eksport odbywał się głównie do Holandii, Belgii i Danii. Zbyt na rynkach zagranicznych naręczał poważne trudności ze względu na ograniczenia celne i dewizowe stosowane w poszczególnych krajach. Z tych też powodów ceny uzyskiwane przy eksporcie były poniżej cen kalkulacyjnych.

Produkcja w przemyśle chemicznym w okręgu Izby
Przem.-Handlowej w Gdyni w r. 1935.

L. p.	artykuły	liczba zakł. jednostka miary	propukcja		sprzedaż		Zapasy na 31.XII.35 ilość	
			ilość	wartość w zł.	ilość	wartość w zł.		
1	Gaz świetlny	27	1000 m ³	16 038	4 250 000	12 877	3 041 100	54
2	Koks	26	t	26 237	1 206 900	15 373	718 818	1 554
3	Smola węglowa surowa	26	..	1 607	234 570	1 037	151 911	491
4	Smola węglowa prepa- rowana	4	..	2 741	463 200	2 786	472 097	101
5	Oleje smołowe frakcyj śred. i ciężk.	2	..	85	16 910	.	.	61
6	Benzol surowy	6	..	145	101 800	56	38 962	22
7	Benzol oczyszczony	4	..	63	41 150	28	18 076	2,3
8	Naftalin surowy	3	..	144	8 630	.	.	72
9	Karbolineum węglowe	3	..	226	54 550	229	55 638	5,3
10	Lepnik smołowy	4	..	320	58 790	298	54 789	49
11	Grafit retortowy	13	kg	8 170	420	22 000	1 151	23 000
12	Farby chromowe	2	t	68	48 500	64	45 000	27
13	Preparaty galenowe	3	kg	1 558	22 220	1 658	23 645	579
14	Preparaty inne	2	..	160	540	.	.	142
15	Inne specyfikiki	3	..	8 135	73 350	7 763	70 005	1 002
16	Plastry lecznicze	2	..	2 420	33 260	2 420	33 260	.
17	Puder toaletowy i dla dzieci	2	..	722	19 450	749	20 176	6
18	Kremy, pomady i szminki	2	..	4 830	179 660	4 897	182 152	219
19	Wody pachnące na spi- rytusie	2	t	15	121 550	15	121 550	0,3
20	Oleje roślinne ogółem	4	..	24 733	20 933 780	23 344	19 234 872	2 462
21	Olej lniany	4	..	1 684	2 283 500	609	825 758	906
22	„ konopny	3	..	938	1 062 150	662	749 408	262
23	„ rzepakowy	4	..	2 863	3 103 500	2 879	3 123 800	462
24	„ słonecznikowy	3	..	306	391 100	256	327 365	50
25	„ palmowy	3	..	6 488	4 846 700	6 156	4 598 926	368
26	„ arachidowy	2	..	591	637 000	751	810 245	—
27	„ sezamowy	2	..	487	510 930	626	656 597	—
28	„ i Kokosowy !	3	..	11 102	7 760 200	11 108	7 772 011	413
29	Świece	2	..	122	361 100	118	350 632	5
30	Mydła ogółem (bez podstawowego)	5	..	632	748 490	646	765 236	109
31	Mydła zwykłe	4	..	433	448 000	458	474 283	64
32	Mydła techniczne	2	..	157	140 850	146	131 313	41
33	Mydła toaletowe	4	..	42	159 640	42	159 640	3,5
34	Mydło podstawowe	2	..	26	26 000	—	—	2,5
35	Proszki, płatki mydla- ne i inne środki do prania	5	..	2 216	4 245 500	2 136	4 095 066	351
36	Pokosty	4	..	481	707 000	332	487 116	110
37	Farby klejowe i wod- ne	2	..	220	116 600	204	108 200	28
38	Papa dachowa	8	..	.	1 455 540	.	1 535 059	.

Przemysł odzieżowy.

Przemysł odzieżowy jako całość w roku sprawozdawczym doznał bardzo poważnego skurczenia się, wykazując w porówna-

Zakłady i zatrudnienie w przemyśle odzieżowym w okręgu Izby P-H Gdynia						
rok miesiąc	zakłady		robotnicy zatrudnieni przy produkcji			ilość prze- pracowa- nych robotniko- godzin
	czynne	nieczyn- ne	ogółem	pracujący wszystkie dni w tygodniu	częścio- wo bez- robotni	
przeciętnie } 1934	9	6	1 915	745	1 170	308 831
miesięcznie } 1935	9	5	557	292	265	94 335
1935 I	8	7	547	363	184	58 080
II	8	7	568	372	196	85 516
III	9	6	632	620	12	138 036
IV	9	6	638	17	621	112 160
V	9	6	647	493	154	106 874
VI	8	7	609	5	604	111 324
VII	8	7	287	14	273	37 452
VIII	9	6	604	411	193	80 662
IX	10	4	670	533	137	141 478
X	10	4	663	502	161	116 017
XI	9	5	536	183	353	83 179
XII	10	4	302	10	292	61 248

Obejmuje zakłady zatrudniające 20 i więcej robotników.

niu do roku 1934 spadek o 69% jeśli chodzi o cały okręg izbowy, zaś jeśli chodzi o Pomorze, nawet 87,4%. Jest to wynik zamknię-

Produkcja przemysłu obuwniczego mechanicznego w okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni									
L. p.	artykuły	rok	liczba zakładów	jednostka miary	produkcja		sprzedaż		Zapasy na 31. XII. ilość
					ilość	wartość w tys. zł	ilość	wartość w tys. zł	
1	Obuwie juchtowe	1934	3	1000	3,5	59	3,4	58	.
		1935	2	..	1,5	..	1,5	..	0,1
2	„ chromowe	1934	8	..	224	2 879	223	2 864,	10
		1935	7	..	261,4	3 105,1	257	3 063,1	16,2
3	„ gemzowe	1934	4	..	19	259	18,6	252	1
		1935	4	..	34,6	410,2	34,1	404,6	3
4	„ lakierow-	1934	5	..	10,8	153	11,6	165	0,4
		1935	3	..	9,2	119,9	9,2	119,6	0,8
5	„ zamszowe	1934	2	..	0,9	13,6	1	14,8	.
		1935	2	..	6,7	84,4	6,7	83,4	0,7
6	„ z tkaniny	1934	6	..	149,5	964,7	148,	955	11,4
		1935	6	..	95,8	531,3	94,2	523,2	6,3

cia fabryki obuwia gumowego f. Polski Przemysł Gumowy w Grudziądzu.

Stwierdzenie to znajduje uzasadnienie w danych następujących: ogólna ilość produkcji obuwia mechanicznego wyraziła się w roku 1934 w liczbie 815 tys. par, wartości 8.230 tys. złotych, zaś w r. 1935 produkcja 816,9 tys. par, wartości 8.579,2 tys. złotych, sprzedaż wyniosła w roku 1934 — 800 tys. par wartości 8.668 tys. złotych, zaś w roku 1935 — 808,3 tys. par, wartości 8.502,7 tys. zł.

Widzimy więc, że ani produkcja, ani obroty innego rodzaju obuwia (poza gumowym) nie uległy poważniejszym zmianom.

Przemysł garbarski.

W ścisłej zależności od rozwoju produkcji w branży obuwia znajdował się również przemysł garbarski i skórzany w okręgu izbowym. Porównyując produkcję jego w roku sprawozdawczym z produkcją roku poprzedniego, konstatujemy, że np. w odniesieniu do zajmującego czołowe miejsce w tym przemyśle artykułu, jakim są skóry podeszwowe, wzrost produkcji przedstawiał

Tab. 24

Produkcja w przemyśle skórzanym w okręgu Izby Przem.-Handlowej w Gdyni w r. 1935								
L. p.	Artykuły	Liczba zakładów	jednostka miary	produkcja		sprzedaż		zapasy na dzień 31.XII 35r. ilość
				ilość	wartość w zł	ilość	wartość w zł	
1	Skóry podeszwowe . . .	3	kg.	1 003 505	3 592 548	945 157	3 381 108	224 280
2	Skóry techniczne . . .	2	..	464	1 633	362	1 276	253
3	Krupony pasowe . . .	3	..	40 357	253 038	46 890	294 100	2 890
4	Blanki paskowe i ry- marskie	3	..	64 721	282 184	70 351	306 705	6 841
5	Faldry i juchty . . .	3	..	34 235	156 112	37 202	169 773	2 340
6	Boki pantoflarskie . .	3	..	65 589	276 130	50 624	212 970	3 609
	w tem na rk. obcy . .		..	12 598	53 038			
7	Szpalt dębowy . . .	2	..	50 329	73 984	46 570	68 337	5 321
8	Skóry końskie	3	m ²	1 589	18 464	1 020	11 855	80
	w tem na rk. obcy . .		..	489	5 682			
9	Bukaty	4	..	5 564	55 250	3 850	38 238	234
	w tem na rk. obcy . .		..	1 913	18 996			
10	Skóry cielęce	3	..	601	6 010	130	1 304	
	w tem na rk. obcy . .		..	503	5 030			
11	Skóry baranie na rk. obcy	2	szt.	693	6 930			
12	Skóry kozle	3	..	433	2 308	150	800	
	w tem na rk. obcy . .		..	283	1 508			

się w sposób następujący: gdy w roku 1934 produkcja ta wyniosła 898 tys. kg wartości 3.488 tys. złotych, to w roku sprawozdawczym wyprodukowano 1.003 tys. kg, wartości 3.592,5 tys. złotych.

Jednak przemysł garbarski w środku roku odczuł poważne trudności w związku z gwałtowną zwyżką cen skór na rynku międzynarodowym. Zwyżka ta chwilowo osiągnęła 30—40%, tymczasem wyroby garbarni polskich nie mogły podnieść cen wyżej jak 5—10% ze względu na słabą siłę nabywczą konsumenta. Z końcem roku sytuacja uległa uspokojeniu i nastąpił częściowy powrót do cen normalnych.

Przemysł spożywczy.

Sytuacja w przemyśle spożywczym uległa w roku sprawozdawczym dalszemu polepszeniu, jednak tempo tego zjawiska było nieco słabsze, gdy w roku 1934 wzrost zatrudnienia wynosił 9%, to w roku sprawozdawczym wyniósł on zaledwie 5,7%. Szczególnie poważny wzrost zatrudnienia dał się zauważyć w ostatnich miesiącach roku np. zatrudnienie w listopadzie przewyższało czterokrotnie zatrudnienie styczniowe, co zresztą jest zjawiskiem

Tab.25

Zakłady i zatrudnienie w przemyśle spożywczym w okręgu Łzby P-H Gdynia						
rok miesiąc	Zakłady		robotnicy zatrudnieni przy produkcji			ilość przepracowanych robotniko- godzin
	czynne	nie- czynne	ogółem	pracujący wszystkie dni w tygodniu	częściowo bezrobotni	
przeciętnie	68	11	5 011	3 343	1 668	839 817
miesięcznie	68	14	5 373	3 465	1 908	888 183
1935	67	14	3 720	2 562	1 158	549 983
I	69	13	3 664	2 949	715	555 969
II	70	12	3 839	3 122	717	741 409
III	68	14	3 803	392	3 411	609 613
IV	70	12	4 181	3 450	731	666 087
V	67	15	4 234	555	3 679	774 293
VI	67	15	4 270	3 449	821	701 781
VII	67	14	4 363	3 443	920	682 443
VIII	67	15	4 515	3 821	694	937 370
IX	68	13	11 952	7 201	4 751	1 139 651
X	67	13	12 129	10 238	1 891	2 055 133
XI	66	14	3 812	393	3 419	1 244 467
XII						

Obejmuje zakłady zatrudniające 20 i więcej robotników.

powtarzającym się z pewnymi zmianami, rok rocznie w przemyśle spożywczym ze względu na przebieg kampanii w cukrowniach.

Przemysł cukrowniczy.

Liczby dotyczące obszaru plantacji i przerobu buraków, oraz produkcji cukru i produktów ubocznych cukrowni, położonych w okręgu izbowym były następujące:

	w kamp. 1934/35	w kamp, 1935/36
obszar plantacji	26 119 ha	24 980 ha
przerób buraków	6 335 059 q	5 446 794 q
produkcja cukru w wart. cuk. biał.	969 543 q	871 021 q
„ melasu ca	194 042 q	147 326 q
„ wysłodków susz ca	131 894 q	124 893 q

Zmniejszenie plantacji buraków oraz produkcji cukru w tej grupie cukrowni wynosiło więc 4,36% względnie 10,16%. Wobec zmniejszenia ogólnej produkcji w Polsce o 0,32% stanowi to znaczną różnicę; wynikała ona z konieczności dalszego skurczenia produkcji cukru na eksport celem zapewnienia wypłaty możliwej ceny za buraki, a ponadto też z mniej korzystnego urodzaju buraków.

Konsumcja cukru wynosiła w ostatnich kampaniach na głowę ludności:

W województwie	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35
Pomorskiem	9,84	8,86	8,59	8,20	8,74
Poznańskim	14,15	14,35	13,95	14,55	12,64
W Polsce Zach.	15,25	14,14	13,21	13,78	13,33
w całej Polsce	10,62	9,17	8,69	8,81	8,98

Wyniki pierwszych siedmiu miesięcy kampanii bieżącej pozwalają oczekiwać dalszej poprawy spożycia cukru w Polsce. Ogólna sprzedaż cukru na rynek krajowy w tym czasie, tj. od października 1935 do kwietnia 1936 wynosiła 187.964 t. cukru w wartości białego kryształu, wobec 168.262 t. w tym samym okresie poprzedniej kampanii; nadwyżka więc stanowi 19.702 t. czyli

11,7%. Szczególnie odznaczają się wzrostem sprzedaży miesiące styczeń, luty i marzec, wykazując nadwyżki sięgające 30% w porównaniu do zapotrzebowania rynku krajowego w tych samych miesiącach ubiegłej kampanii.

W ciągu kampanii 1935/36 cena cukru podlegała następującym zmianom:

O k r e s	Cena loco wagon każdej stacji od- biorczej kolei normalnotorowej	Podatek spożyw- czy (akcyza)	R a z e m
do 30 11 35	75,50	43,50	119,— za 1q cukru białego
od 1 12 35	75,50	37,—	112,50 " "
od 4 12 35	57,50	37,—	94,50 " "

W początku grudnia 1935 nastąpiła więc w związku z akcją Rządu zmierzającą do potanienia produktów przemysłowych — znaczna obniżka ceny cukru wynosząca w sumie 24,50 na 1 q cukru białego. Cena cukru w detalu, dla konsumenta, ustalona została zarazem na 1,— zł za kg, wobec dawniejszej 1,25 zł, czyli jest niższa o 20%.

W cenach wykazanych w powyższym zestawieniu zawarte są również opłaty dodatkowe, obciążające cukrownie. Opłaty te wynosiły:

	przy cenie 75,50	przy cenie 57,50
na Fundusz Opłaty Specjalnej . . .	—	—
na cele związane z gospodarką cu- krową	5,50	2,—
na Fundusz Przewozu Cukru Wew- nętrznego	5,50	3,50
na Fundusz Pracy	—,50	—,50
razem :	11,50	6,—

Specjalny dodatek do podatku spożywczego od cukru w głowach, kawałkach i kostkach, ustalony z dniem 1 stycznia 1935 r. został niezmieniony i wynosi 3,50 za 1 q.

Koniunktura dla cukru eksportowego kształtowała się z początkiem kampanii w dalszym ciągu niekorzystnie, gdyż ceny cukru na rynkach światowych stale spadały. Pewna poprawa

nastąpiła dopiero z początkiem kampanii 1935/36, tj. w październiku 1935 r.

Średnia cena uzyskana za cukier sprzedany na eksport w kampanii 1934/35 przez cukrownie z okręgu Izby, wynosiła ca 9,57 zł za 100 kg cukru białego netto loco cukrownia, wobec ca zł 12,09 w kampanii 1933/34.

Przemysł młynarski.

W sytuacji gospodarczej prywatnego przemysłu młynarskiego w 1935 roku nastąpiła nieznaczna poprawa.

Zdolność przemiałowa wszystkich młynów na Pomorzu wynosi ca 2.550 ton na dobę, czyli w całym roku ca 765.000 ton zboża, licząc 300 dni roboczych w roku przy 100% zatrudnieniu młynów. Jeżeli uwzględnia się bardzo słabą konsumpcję i pozatem, że szereg młynów zatrudniony był tylko w pewnych okresach roku sprawozdawczego, należy dojść do wniosku, że wykorzystanie zdolności przemiałowej wszystkich młynów na Pomorzu nie przekraczało 40%, co odpowiadałoby rocznej produkcji 306.000 ton zboża, w tem ca 90.000 ton pszenicy, 200.000 ton żyta i ca 16.000 ton wszelkiego innego zboża, jak jęczmienia, mieszanki itp.

Rentowność była bardzo niska i wynosiła od 1—1,5%, a to na skutek wysokiego zadłużenia młynów oraz małego wykorzystania zdolności przemiałowej.

Zatrudnienie było naogół bez zmian w porównaniu do roku 1934. Stan liczebny robotników i pracowników umysłowych doznawał tylko nieznacznych wahań. Zarobki częściowo obniżono od 6—10%.

Zbyt prywatny produkcji stawał się dla pomorskich młynów coraz trudniejszy. Niemożność konkurowania na rynkach województw centralnych i południowych z młynami, położonemi w tych dzielnicach, powodował nadmiar podaży mąki na rynkach pomorskich i wywoływał ostrą konkurencję między młynami, przyczem konkurencja ta jeszcze bardziej się zaostrzała podażą taniej mąki przez młyny gospodarcze, które rzucały na rynki swoją produkcję po cenach nie opartych na zdrowej kalkulacji. Młyny pomorskie utraciły swoje dawne rynki zbytu w województwach centralnych, południowych i wschodnich z powodu orientacji eksportu zboża na północ, wskutek czego zmuszone były nabywać zboże po wysokich cenach.

Przemiał zbóż w młynach w okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni						
wyszczególnienie	przemie- lono ogółem q	w t e m				
		pszenicy	żyta	jęczmie- nia	innego zboża	
zakłady I-VII kat.*	1935	4 077 295	915 303	2 654 740	150 393	356 859
	1934	4 224 543	1 064 871	2 641 038	127 314	391 320
	1935	4 803 055	1 382 431	2 907 552	122 361	388 711
zakłady I-V kat.*	1933	3 202 108	874 582	2 071 105	91 674	164 747
	1934	3 464 158	1 031 099	2 148 331	79 789	204 939
	1935	3 933 096	1 328 520	2 348 646	78 568	177 362

*) Kategorje wykupionych przez zakłady świadectw przemysłowych.

Zbytu publicznego prawie wcale nie było, gdyż dostawy dla rządu, samorządu itd. uskutecznione były przeważnie przez młyny państwowe, pozostające pod zarządem P. Z. P. Z., a w wielu wypadkach sprowadzono nawet mąkę z Kongresówki.

Konjunktury sezonowe nie przyniosły żadnego ożywienia, czego dowodem było, że np. miesiąc grudzień wykazał najmniejsze obroty.

Obrót z zagranicą jest jedyną pozycją, która wykazała znaczny wzrost w porównaniu z rokiem 1934. O ile zaznaczono wyżej, iż rok 1935 przyniósł nieznaczną poprawę, to zawdzięczać to należy wydatnemu odciążeniu rynku wewnętrznego ilościami wyeksportowanymi. O ile w roku 1934 wyeksportowano przez prywatne młyny pomorskie ca 12.000 ton artykułów młynarskich, to w roku 1935 eksport ten wynosił ca 40.000 ton, co głównie zawdzięczać należy działalności większych młynów handlowych na Pomorzu. Z chwilą zlikwidowania P. Z. P. Z. pomorski przemysł młynarski mieć będzie wzrastające szanse ekspansji na rynki zagraniczne i nietylko zastąpi w eksporcie P. Z. P. Z., ale i handel gdański, który niestety, dotychczas w eksporcie zajmował dosyć poważną pozycję. Udział Pomorza, w ogólnym eksporcie artykułów młynarskich w roku 1935 wynosił ca 25%.

Eksport kierował się do krajów: Norwegii, Finlandii, Anglii i Ameryki Północnej. Z chwilą zaprzestania działalności eksportowej P. Z. P. Z. eksport przejdzie do rąk młynów zachodniej Polski, a zwłaszcza młynów handlowych pomorskich, które z racji swego położenia i wyposażenia technicznego w pierwszym rzędzie są do

tego predystynowane i dla których sprawa eksportu, wskutek niemożności pozbycia się swej produkcji na rynkach wewnętrznych, jest kwestją egzystencji.

Zapas zboża w większych młynach naogół nie przekracza 7-mio dniowego zapotrzebowania. Długotrwały kryzys gospodarczy szczególnie uderzył w przemysł młynarski i przyczynił się do utraty większej części kapitałów obrotowych. To też młyny obecnie nie mogą utrzymywać większych zapasów, tembardziej, że w szerokim zakresie korzystają ze stosunkowo drogiego kredytu bankowego. Młyny mniejsze natomiast, zwłaszcza młyny gospodarcze, zapasów prawie wcale nie mają i ograniczają się do przemiału obcego zboża za pobraniem wynagrodzenia, które realizują natychmiast sprzedając uzyskane w naturze wynagrodzenie w formie produktów przemiałowych.

Ceny na rynku wewnętrznym nie ulegały w roku 1935 zbyt wielkim wahaniom. Ceny zboża utrzymywały się przeciętnie na poziomie zł 17,— za 100 kg pszenicy i zł 14,— za 100 kg żyta, franko młyn. Odpowiednio do tych cen regulowały się ceny artykułów młynarskich. Jeżeli udało się utrzymać ceny zboża na stosunkowo stałym poziomie, to przypisać to należy w pierwszym rzędzie częściowej likwidacji akcji interwencyjnej P. Z. P. Z., które w poprzednich latach przez swe dorywcze i nierównomierne zakupy interwencyjne w wysokim stopniu ponosiły winę za ciągłe i znaczne fluktuacje cen zboża.

Ceny w eksporcie regulowane były przez Polskie Biuro Eksportu Zboża w Gdańsku. Ceny te ulegały różnym zmianom, zależnie od popytu lub podaży towaru na rynkach zagranicznych.

Dalszej poprawy sytuacji można się spodziewać jedynie przy rozbudowie należycie zorganizowanego eksportu.

Przemysł wódczany i likierniczy.

Sytuacja w tym dziale przemysłu wódczanego kształtowała się w roku sprawozdawczym bez zmian. Ilość czynnych fabryk wódek pozostawała bez zmian (9). W porównaniu do roku poprzedniego konsumpcja uległa obniżeniu o ca 10%. Taka sytuacja spowodowała również obniżenie produkcji w tej samej relacji, zaś zdolność produkcyjna w większości zakładów wykorzystana była zaledwie w 25%. Trudności odczuwane w tej branży, powstały poza wspomnianym wyżej skurczeniem produkcji również

i na skutek wysokiej ceny spirytusu, płaconej Państwowemu Monopolowi Spirytusowemu, poza tym zakłady wódczane okręgu Izby odczuwają konkurencję wódek, produkowanych przez zakłady państwowe. Obniżka cen na wódki i likiery, jaka w nadziei podniesienia konsumpcji nastąpiła w roku sprawozdawczym, nie odniosła skutku. W szczególnie ciężkiej sytuacji znajdowały się zakłady mniejsze, jednak i przedsiębiorstwa większe o znacznie-szych zasobach finansowych również przeżywały poważne trudności.

Browary.

W związku z obniżeniem konsumpcji piwa w całej Polsce o 46%, co na ogół odpowiada temu samemu zjawisku w okręgu izbowym, sytuacja w browarnictwie nie tylko nie uległa poprawie, lecz dało się odczuć pogorszenie, dochodzące w niektórych browarach okręgu izbowego do 25%.

Niemniej browary okręgu izbowego odczuwały na najlepszym rynku zbytu piwa, jakim jest Gdynia konkurencję wielkich browarów innych dzielnic, które w blisko 70% opanowały ten rynek.

W związku z tym sytuacja finansowa w przemyśle browarnianym uległa pogorszeniu, a to ze względu na spadek cen piwa i trudności w organizacji sprzedaży, zwłaszcza zaś wobec spadku konsumpcji w miejscowościach wiejskich.

Produkcja w browarach okręgu izbowego uwidoczniła jest w tabeli następującej:

Tab. 31

Produkcja w browarach w okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni								
Artykuły	rok	liczba zakładów	jednostka miary	produkcja		sprzedaż		Zapasy na 31 XII. ilość
				ilość	wartość w tys. zł	ilość	wartość w tys. zł	
Piwo	1933	15	hl.	64 153	3 722	64 747	3 757	12 113
	1934	16	..	71 070	3 647	67 522	3 465	11 671
	1935	15	..	66 971	3 662	64 784	3 543	13 138
Słód	1933	13	q	14 292	.	1 865	85	4 960
	1934	14	..	19 009	.	7 043	273	5 210
	1935	12	..	19 098	.	7 812	.	5 401

Fabryki octu i musztardy.

W roku 1935 zauważono w przemyśle octowym lekką poprawę. Produkcja względnie obroty w roku 1935 w stosunku do roku 1934 wzrosły o 5%. Żadna fabryka octu nie wykorzystwała zdolności produkcyjnych, toteż stosunek do roku 1928 wynosi około 70%. Zatrudnienie i płaca bez zmian. Zbyt octu o tyle się powiększył, że na koniec roku 1935 zapasy pozostały minimalne. Sezon octowy był zadawalniający. Wywóz do Gdańska na skutek dewaluacji guldena, oraz restrykcji stosowanych do polskich dostawców zupełnie ustał. Natomiast odwrotnie do Polski ocet z Gdańska dowożony był bez ograniczeń. Ceny spadły o dalsze 5% w stosunkach do roku 1934. Opłacalność spadła do najniższej granicy. W Gdańsku opłacalność produkcji o 75% lepsza.

Starania fabryk octu o obniżkę spirytusu nie odniosły rezultatów, przeciwnie na skutek scalenia podatku przemysłowego cena spirytusu kształtowała się o 10% wyżej jak w roku 1934. Wobec takiego stanu w roku 1935 inwestycji nie dokonywano i całe wysiłki czyniono, aby przetrwać okres ciężkiej sytuacji. Zrównanie ceny spirytusu do ceny spirytusu w Gdańsku, umożliwiło by zupełne wyeliminowanie produkcji gdańskich fabryk octu z rynku polskiego, a konsumpcja octu spirytusowego wzrosła by w Polsce co najmniej o 50%.

Fabryki czekolady, cukierków oraz pierników.

Rozwinięta na terenie okręgu Izby fabrykacja czekolady i cukierków w dalszym ciągu znajduje się w położeniu niepomysłnym. Spadek konsumpcji czekolady a zwłaszcza spadek konsumpcji cukierków, spożywanych głównie przez ludność wiejską, ciążył również i w roku sprawozdawczym na sytuacji w tej branży przemysłu spożywczego.

Fakt, że fabrykacja czekolady i cukierków może być uskuteczniata i przy stosunkowo małym kapitale zakładowym i obrotowym, jest przyczyną powstawania szeregu małych przedsiębiorstw tego rodzaju. Stanowią one poważną konkurencję dla przemysłu racjonalnie prowadzonego, i po pewnym czasie nie zdolawszy uporać się z niepomyslną sytuacją na rynku zbytu zmuszone bywają zwinąć swe przedsiębiorstwa, wyrządziwszy szkody przemysłowi należycie funkcjonującemu.

Produkcja pierników fabryk toruńskich w roku sprawozdawczym uległa obniżeniu. W związku z czym zdolność produkcyjna tej branży nie została w dostatecznym stopniu wykorzystana, co odbijało się w dalszym ciągu niepomysłnie na jej rentowności. Przebieg sezonów zbytu w roku sprawozdawczym, przypadających na końcowe miesiące roku również zawiódł; zaznaczyć przy tym wypada, że normalnie podczas zimowego okresu przedświątecznego zbywa się około 80% całorocznej produkcji. W tych warunkach, oczywiście, fabrykacja pierników przedstawia dla prowadzenia przedsiębiorstwa poważne trudności.

Krochmal ryżowy.

Produkcja i obroty fabryki krochmalu ryżowego w roku 1935 w porównaniu z rokiem 1934 spadła o około 10%, równocześnie znacznie obniżyła się rentowność na skutek konieczności obniżenia ceny dla zwalczenia konkurencji produkcji zagranicznej, zbywanej w Polsce po cenach dumpingowych.

Eksport za granicę krochmalu ustał zupełnie, wyeksportowano natomiast 70.000 kg białka ryżowego w roku 1934 — 22 tys. kg.

Nasilenie konkurencji za graniczej na rynku krajowym wzrosło. Istniejąca w Polsce ochrona celna jest niewystarczająca dla racjonalnej produkcji krochmalu ryżowego. Niemieccy i belgijscy dostawcy krochmalu ryżowego na rynek polski utrzymują w swych krajach cenę wewnętrzną około zł 160 za 100 kg krochmalu ryżowego, podczas gdy cena wewnętrzna krochmalu ryżowego w Polsce wynosi zaledwie około zł 116 za 100 kg. Przy znacznie pojemniejszych rynkach niemieckim i belgijskim na krochmal ryżowy powyższe cyfry uwypuklają dysproporcję na niekorzyść produkcji polskiej.

Ceny na rynku wewnętrznym kształtowały się obniżkowo w porównaniu z rokiem 1934 przy wzroście cen ryżu.

Fabryki bekonów i szynek.

Eksport bekonów z Polski do Anglii jest skontyngentowany, wobec czego odbywa się na zasadzie z góry ustalonego klucza podziału. Produkcję dostosowuje się każdorazowo do wysokości przydzielonego kontyngentu. Położenie rynku angielskiego w okresie sprawozdawczym ulegało pewnym fluktuacjom. W I kwartale

ceny stały na jednym poziomie. Zwyżkę 9%-wą zaobserwowano na początku II kwartału, która utrzymała się do połowy miesiąca sierpnia. W drugiej połowie sierpnia ceny osiągnęły znów poziom I kwartału. Ponowną zwyżkę cen i to w tej samej formie jak na początku II kwartału wykazał rynek w pierwszej połowie IV kwartału. W końcu listopada płacono za bekony już tylko te same ceny co w I kwartale. W miesiącu lipcu ujawniła się w kraju raptowna zwyżka cen za świnie, która utrzymała się do końca roku sprawozdawczego. W stosunku do pierwszego półrocza zwyżka w III kwartale za żywiec wynosiła 125%, a w IV kwartale 95% w stosunku do przeciętnych cen I półrocza. Zwyżka ta spowodowaną była brakiem świń.

Wobec skontyngentowania przez Anglię całego importu za granicznej konkurencji nie odczuwano w zbyt ostrej formie. Odbiorcy wywiązywali się ze swoich zobowiązań punktualnie. Na rynku krajowym plasowano produkty uboczne.

Sytuacja eksportowa w roku sprawozdawczym została wzmocniona dzięki nowym transakcjom na rynku amerykańskim na szynki w puszkach, oraz t. zw. luncheon meat. Na razie transakcje nie osiągnęły znacznie swych rozmiarów, jednak mają tendencję rozrostania się dla naszego gospodarstwa.

Mleczarnie.

Obrót produktami mleczarskimi w blisko 300 mleczarniach, położonych w okręgu izbowym, ma dla gospodarczego położenia okręgu poważne znaczenie nietylko ze względu na racjonalizację tego obrotu wewnątrz kraju, lecz również ze względu na bardzo poważny udział, jaki jeden z produktów mleczarskich a mianowicie masło odgrywa w eksporcie polskim. Dane statystyczne wykazują mianowicie, że około 25% eksportu masła z całego obszaru Polski jest pochodzenia pomorskiego. Eksport masła przez port gdyński w roku sprawozdawczym wyniósł 5,6 tys. ton wobec 2,7 tys. ton w roku poprzednim. Wynika z tego, że i mleczarnie pomorskie w roku 1934 znalazły w tej branży eksportu bardzo poważne zatrudnienie. Aczkolwiek transakcyj eksportowych tym produktem nie można zaliczyć do dobrze rentujących się, niemniej jednak sam fakt istnienia możliwości umieszczenia poważnych ilości masła na rynkach obcych ma wielkie znaczenie ze względu na odciążenie rynku wewnętrznego, mającego pojemność ograniczo-

ną i naogół szczupłą na skutek słabej zdolności nabywczej miejscowej ludności. Zawarty na początku roku sprawozdawczego układ handlowy z Anglią dał możliwość rozszerzenia eksportu masła. Niemniej wskazać należy na fakt, że masło polskie osiąga na rynku tamtejszym niższe ceny, niż masło innych państw. To też czynione są poważne wysiłki w kierunku standaryzowania masła na eksport. Poza tym eksport ten kontrolowany jest przez Izbowe Zakłady Badania Masła.

Poza eksportem masła, mleczarnie, położone zwłaszcza w powiatach granicznych z W. M. Gdańskiem, dokonywały planowych znacznych dostaw świeżego mleka i mniejszych ilości masła do Gdańska, gdzie dystrybucja dostarczanego produktu z Polski następowała przez gdańską centralę mleka, która też uskuteczniała rozrachunki z dostawcami polskimi. Zaznaczyć tutaj wypada, że jednak tak transakcje przy eksporcie masła za granicę, jak i mleka na terytorium W. M. Gdańska, mają dla mleczarń tę niedogodność, że z reguły rozrachunki za dostawy następują z pewnym opóźnieniem. Fakt ten jest przyczyną tego, że niektóre drobniejsze mleczarnie, nie posiadające dostatecznych środków obrotowych, względnie dogodnych kredytów, rezygnowały z dostaw na rynki obce, ograniczając zbyt do rynku wewnętrznego i w razie braku odbiorców zmniejszały produkcję. Pomimo wspomnianych trudności stwierdzić należy, że działalność mleczarń w okręgu izbowym ma bardzo wielkie znaczenie, gdyż do pewnego stopnia ułatwia sytuację rolnictwu, nastawiającemu się na produkcję hodowlaną w związku z trudnościami przy zbyciu produkcji rolnej.

Rybnictwo i przemysł rybny.

Połowy bałtyckie, przybrzeżne i dalsze.

Połowy przybrzeżne i dalsze przyniosły w roku sprawozdawczym 12.563 tys. ton. Ten znaczny wzrost zdobyczy na morzu nabiera dużej wyrazistości przy porównaniu naszej krótkiej linii brzegowej z linią brzegową innych państw bałtyckich.

Nie zważając na pokaźną ilość wyłowionej przez nas ryby, wartość jej, po przejściowym wzroście wartości znowu uległa spadkowi.

L a t a	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Połowów tonach . . .	2321	2783	3119	5724	7184	7629	9851	12563
Wartość w tys. zł . . .	3287	3630	3121	2357	1400	1738	2242	2035

Zjawisko to daje się łatwo wytłumaczyć z poniższego ustalenia cen przeciętnych w poszczególnych latach.

L a t a	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Cena za 1 kg w zł	1,42	1,31	1,00	0,41	0,19	0,23	0,23	0,17

Obfite połowy szprotów, a także niezłe wyniki rybołówstwa dalszego w latach ostatnich pobudziły rybaków do uprawiania rybołówstwa na kutrach, wskutek czego nastąpił wzrost ilości statków motorowych, które stają się coraz większymi i zaopatrzone są w silniejsze motory. Na wzrost połowów wpłynął również wzrost ilości rybaków, rekrutujących się z elementu nowego, dotąd w rybactwie niezatrudnionego.

Poniższa tabela przedstawia liczebny stan rybaków i statków motorowych za ostatnie lata w porównaniu ze stanem 1921 roku:

L a t a	1921	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Ilość rybaków	1206	1282	1370	1516	1530	1609	1631	1687	1730
Ilość kutrów i łodzi motorowych	65	108	120	132	139	147	150	174	192
Siła motorów w K. M. . .	865	1190	1566	1950	2085	2250	2341	3328	4596

Stan gospodarczy rybaków naogół polepszył się, o czym świadczy zakup przez nich w roku sprawozdawczym 18 kutrów motorowych i sprowadzenie kilkunastu nowych silniejszych motorów. Dużo jednak zakupiono na kredyt. Zarobki na nowych kutrach są bardzo nieznaczne, wystarczające na wydatki związane z eksploatacją kutra i wyżywienie samego rybaka z rodziną.

Połowy dalekomorskie.

Połowem śledzi na Morzu Północnym zajmowało się Towarzystwo „Mewa“ przywożąc swój połów do własnych magazynów w Gdyni.

Przepakowanie towarów z beczek morskich (kanties) do handlowych, a także solenie ryby częściowo odbywało się w Gdyni, a poza tym w osobnych składach tranzytowych spółki w Holandii. Przy przepakowaniu ryby i naprawie sieci pracują w Holandii robotnicy polscy, a załogi statków składają się z Polaków i Holenderów. Statki spółki zimowały w r. 1934 w Gdyni i wychodząc na połowy zabierały sól, a także środki żywności dla załogi. W 1935 r. w Gdyni zimowały tylko trzy statki. Reszta pozostała w Holandii i przygotowują się do rozpoczęcia przyszłej kampanii śledziowej.

Połowy śledzi odbywały się na Morzu Północnym i trwały zwykle od czerwca do grudnia. Ilość i wartość złowionych śledzi od 1931 r. podaje następujące zestawienie:

L a t a	1931	1932	1933	1934	1935
Połów w tonach	1320	1879	6341	4652	4241
Wartość w tys. zł	845	1159	2853	1750	1242

Towarzystwo „Mewa“ posiada w Gdyni własne składy dla ryby i uruchomiło wytwórnię beczek.

Nad działalnością Spółki sprawuje stałą kontrolę osobny Komisarz wyznaczony przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Dla kształcenia załóg okrętowych w 1934 zostały urządzone kursy rybackie przy Szkole Morskiej, a także kursy naprawy sieci w składach T-wa „Mewa“.

Przemysł i handel rybny.

Z rozwojem rybołówstwa morskiego nastąpił dalszy rozwój przemysłu przetwórczego, a także handlu rybą. W Gdyni, przy porcie rybackim wybudowano i uruchomiono większe wędzarnie, posiadające nieznaczny na razie dział konserwowy. Coraz bardziej zwiększa się ilość kupców i handlarzy rybą.

W okresie sprawozdawczym wybudowano nowe składy śledzi solonych, natomiast przy Chłodni Rybnej powstaje duży skład chłodzony i urządzenia do szybkiego mrożenia ryby systemem Ottesena. W ten sposób zostaną zaspokojone w znacznej mierze potrzeby i wymagania rynku rybnego, który dopiero w ostatnich latach powstał w Gdyni, wykazując duże ożywienie i wzmagające się obroty.

Jednak przy dalszym rozwoju rybołówstwa port rybacki i tereny przy nim będą wymagać rozszerzenia, gdyż już obecnie odczuwa się brak miejsca dla postoju statków i dla rozbudowy urządzeń niezbędnych dla teraźniejszego stanu rybołówstwa.

Wzrost obrotu rybą w porcie rybackim w Gdyni wykazuje następujące zestawienie:

L a t a	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Ilość w tonach	323	1758	9634	22 657	26 862	33 300
Przybliżona wartość w tys. zł	324	1293	4058	8 521	9 327	10 798

Dane porównawcze co do ilości wędzarni i przedsiębiorstw rybnych w ostatnich latach uwidocznione są w następującej tabeli:

	1928	1933	1934	1935
Ilość przedsiębiorstw	16	65	65	51
Pieców w wędzarniach	70	330	377	339

Zestawienie to nie obejmuje drobnych przedsiębiorstw i handlami rybą, a także przedsiębiorstw, które zawiesiły działalność z końcem 1935 r. Stąd spadek liczb, odnoszących się do ilości przedsiębiorstw i pieców w wędzarniach.

Rynek śledziowy.

Pierwsze miejsce w przywozie ryb zagranicznych zajmują, jak zwykle, śledzie solone. Część obrotu tą rybą idzie obecnie przez Gdynię, gdzie od kilku lat znajdują się przedsiębiorstwa, trudniące się sprowadzaniem i sprzedażą śledzi solonych. Oprócz tych przedsiębiorstw kilku ekspedytorów wysyła śledzie nadchodzące do Gdyni pod adresem kupców, którzy poczynili bezpośrednio zakupy za granicą.

Przywóz obejmował śledzie szkockie, angielskie, islandzkie, norweskie i holenderskie. Niewielkie ilości przywieziono z Francji i z Niemiec. Śledzie szkockie pierwszych połowów, wymagające

przechowania przy niskiej temperaturze, nadchodziły do Gdyni w małych ilościach z powodu braku pomieszczeń chłodniczych. Skład chłodzony dla takich śledzi znajduje się w budowie i część składu zostanie oddana do użytku na początku sezonu 1936/37 r. Wówczas rynek śledziowy w Gdyni będzie mógł zaspokoić wszelkie żądania nabywców śledzi solonych.

Do Gdyni dostarczono następujące ilości śledzi solonych (obliczenie w całym beczkach):

G a t u n k i	1933	1934	1935	Porównanie z ostatnich dwóch lat:	
				więcej	mniej
Szkockich }	41 139	18 837	32 103	13 226	—
Jarmutskich }		28 541	26 832	—	1 709
Norweskich	7 802	14 990	22 937	7 947	—
Islandzkich	14 080	17 169	10 264	—	6 905
Holenderskich	—	962	8 136	7 174	—
Razem	63 521	80 499	100 272		

Zmniejszony przywóz śledzi islandzkich wywołany był małymi połowami w 1935 roku.

Pewna ilość śledzi solonych przechodziła tranzytem i wysyłana była z Gdyni przeważnie do Rumunii i Czechosłowacji. Wysłanka tranzytowa zmniejszyła się w 1935 r. głównie z przyczyn ograniczeń walutowych, wprowadzonych w Rumunii.

Śledzie mrożone i świeże sprowadzane były w największej ilości z Norwegii. Mniejsze ilości śledzi świeżych nadchodziły z Anglii i Niemiec.

Śledzie świeże i mrożone wysyłane były wprost do odbiorców w kraju. Niewielka część przerabiana była przez wędzarnie w Gdyni na „piklinki“.

Przemysł graficzny.

Rok 1935 zaznaczył się pogorszeniem w przemyśle graficznym, a zwłaszcza dotknięte zostały zakłady mniejsze. Obroty zmniejszyły się o dalsze 10—20% w porównaniu do roku poprzedniego, a o 50% w porównaniu do roku 1929. Na zmniejszenie obrotów

wpłynęło potaniecie kosztów surowców, a częściowo zmniejszenie się kosztów robocizny, obroty były niewystarczające i nie pokrywały kosztów ogólnych poszczególnych zakładów. Stąd wykazywane straty bilansowe przez większą część przedsiębiorstw graficznych. Niewykorzystana zdolność produkcyjna wynosi przeszło 40%.

Na skutek wypowiedzenia umowy zbiorowej z dnia 1 stycznia 1935 r. obniżyły się płace o ca 10% w małych i średnich zakładach. Nie nastąpiło to natomiast w większych zakładach graficznych, posiadających własne wydawnictwa pism codziennych, zwłaszcza zaś gdzie organizacje pracownicze pod groźbą strajku podtrzymywały dotychczasowe stawki taryfowe.

Tab. 38

Zakłady i zatrudnienie w przemyśle graficznym w okręgu Izby P-H Gdynia						
rok miesiąc	zakłady		robotnicy zatrudnieni przy produkcji			ilość przepracowanych robotnikogodzin
	czynne	nieczynne	ogółem	pracujący wszystkie dni w tygodniu	częściowo bezrobotni	
przeciętnie	18	—	842	678	164	149 424
miesięcznie } 1934	17	1	887	707	180	170 627
1935	18	—	826	797	29	147 003
I	18	—	797	771	26	138 294
II	18	—	952	895	57	191 425
III	17	1	1 013	961	52	182 927
IV	17	1	1 013	389	624	177 367
V	17	1	868	292	576	178 032
VI	17	1	845	821	24	153 311
VII	17	1	851	818	33	178 044
VIII	17	1	849	818	31	193 508
IX	17	1	844	835	9	152 472
X	18	—	895	861	34	154 750
XI	18	—	893	231	662	200 391
XII	18	—				

Obejmuje zakłady zatrudniające 20 i więcej robotników.

Mimo, że koszty utrzymania od czasu zawarcia ostatniej umowy o płace w kwietniu 1932 r. obniżyły się o 28,13% ostatnią regulacją płac z lutego 1935 r. obniżono stawki zarobkowe zaledwie o 9,5%.

Wobec groźby strajków i niedojścia do skutku pertraktacji przed Inspektorem Pracy zatarg oparł się o Wydział Rozjemczy w Bydgoszczy, gdzie wysuwane były ze strony pracodawców postulaty obniżki płacy.

Stan zbytu uległ ogólnie znacznemu pogorszeniu. Rynek prywatny ulegał w roku sprawozdawczym kurczeniu się w dalszym ciągu, tak samo rynek dostaw publicznych, jakkolwiek w mniejszym stopniu. Do pogorszenia sytuacji przyczyniło się również pośrednictwo Polskiej Agencji Telegraficznej przy zamówieniach druków przez instytucje rządowe. Ten stan rzeczy zwalczany jest przez organizacje zawodowe przemysłu graficznego na Pomorzu, co jednak nie dało wyników, zakłady graficzne w okręgu Izby za nielicznymi wyjątkami nie były objęte zamówieniami dla instytucji rządowych, co odbiło się z uszczerbkiem na obrotach przemysłu graficznego. Rynek Wolnego Miasta Gdańska został po dewaluacji guldena zupełnie odcięty, a nawet stał się on konkurencyjnym dla zakładów graficznych okręgu Izby. Roboty wychodzą nawet do Gdańska.

W tych warunkach o dokonywaniu inwestycji nie mogło być mowy. Wykorzystanie obecnie istniejących urządzeń wynosi zaledwie 50% w porównaniu z 1929 r. Obniżka cen papieru (około 7%) nie wyrównała strat, jakie powstały z powodu zaostrożonej do maksimum konkurencji pomiędzy poszczególnymi drukarniami.

Elektronie.

Produkcja elektrowni w okręgu Izby wzrosła w porównaniu z r. 1934 o ok. 5%. Zważywszy, że przyrosty produkcji w elektrowniach mniejsze niż 10% są anormalne, uznać należy koniunkturę elektrowni pod względem ilości wyprodukowanych kilowatogodzin w r. 1935 ogółem jako słabą. Finansowo zaś gorszą z powodu znaczniejszej degresji cen sprzedaży niż kosztów wytwarzania.

Tab.39

Produkcja energii elektrycznej (w tys. kWh)						
Rok	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Okręg Izby . . .	55 019	54 255	53 265	58 665	62 368	65 824
woj. pomorskie	41 686	41 092	40 662	44 598	47 240	49 340

Dane statystyczne wykazują, że produkcja elektrowni na obszarze woj. pomorskiego wzrosła z 47,2 milionów kWh (r. 1934) na 49,3 milionów kWh (r. 1935), czyli o 4,7%, zaś na terenie całego woj. poznańskiego z 50,2 milionów kWh (r. 1934) na 53,4 milionów kWh (r. 1935), czyli ok. 6,4%.

Na terenie Pomorza zatem ogólny wzrost był mniejszy niż w roku zeszłym, podczas gdy w poznańskim utrzymał się przyrost zeszłoroczny.

Jeżeli analizować przyrosty od strony zużycia (odbiorcy), to okaże się, że przyrost konsumpcji w woj. pomorskiem, wynoszący 2,1 milionów kWh rozkłada się następująco:

przyrost + 1,3 milj. kWh

 w Gdyni (z 13,1 milj. na 14,4 milj. kWh czyli 10%)
przyrost + 0,9 milj. kWh

 w Toruniu (z 5,5 milj. na 6,4 milj. kWh czyli 16%)
ubytek — 1,3 milj. kWh

 w Grudziądzu (z 10,0 milj. na 8,7 milj. kWh czyli 13%)
przyrost + 1,2 milj. kWh

 reszta (z 18,6 milj. na 19,8 milj. kWh czyli 6,4%)

A zatem całe Pomorze miało naogół średni przyrost ten sam co woj. poznańskie, jedynie tylko Toruń i Gdynia wykazały przyrost większy, zaś Grudziądz naodwrot znaczny ubytek. Ubytek ten (spowodowany unieruchomieniem przemysłu) jest tem dotkliwszy, jeżeli porównać zapotrzebowanie m. Grudziądza w najkorzystniejszym roku 1929 wynoszące 13,9 milionów kWh z zapotrzebowaniem w roku 1935 (8,7 milj. kWh), a zatem mniejszem o 37%. Jeżeli produkcja elektrowni m. Grudziądza mimo to była najwyższa z dotychczasowych (12,9 milj. kWh), to zawdzięczać należy to faktowi, że dzięki połączeniu z sieciami Pomorskiej Elektrowni Krajowej „Gródek“ mogła elektrownia Grudziądz pracować na zapotrzebowanie zewnętrzne, t. j. głównie dla Gdyni.

W części woj. poznańskiego, należącej do okręgu Izby Gdynskiej (pow. Bydgoszcz i okręg, pow. Inowrocław i okręg, pow. Szubin i Wyrzysk) miasto Bydgoszcz miało przyrost większy niż przeciętny, bo 10,4% (z 10,3 za 11,4 milj. kWh). Inowrocław wykazał poważny spadek (21,4%), zaś Szubin i Wyrzysk nieznaczny wzrost. Spadek produkcji w Inowrocławiu spowodowany jest z jednej strony odpadnięciem większego odbiorcy dla siły, a z drugiej strony pewnem zaniedbaniem rozwoju elektrowni przez jej kierownictwo na korzyść gazowni.

Tak więc poza Grudziądzem i Inowrocławiem w całym okręgu utrzymał się rozwój zużycia energii elektrycznej, największy w Toruniu, Bydgoszczy i Gdyni. Zużycie rolnictwa pozostało w miejscu. Rozwój — o którym wyżej mowa — jest mniejwięcej identyczny z wzrostem produkcji energii w całej Polsce, który

wyniósł 6,5%. Jest bardzo daleki od analogicznego wzrostu zagranicą, który był znacznie większy.

Produkcja zakładów wodnych była w roku 1935 wyjątkowo niska (ok. 30 milj. kWh) z powodu jeszcze niższych niż w r. 1934 przepływów wody. Resztę produkcji pokryły elektrownie ciepłe, z których Elektrownia Toruńska nadal jako bardzo zużyta służyła jedynie jako rezerwa.

Ponieważ wskutek przewidywanego zwiększenia zapotrzebowania energii, moc maszyn w istniejących elektrowniach nie wystarczałaby z dostateczną rezerwą do pokrycia zapotrzebowania w najbliższym czasie, w roku 1935 przystąpiła Pomorska Elektrownia Krajowa „Gródek“ do budowy elektrowni parowej w Gdyni o mocy 10.000 KM. Narazie więc elektrownie — głównie z powodu bardzo małych przepływów wody i małej wskutek tego zdolności produkcyjnej elektrowni wodnych — były dostatecznie wykorzystane, jednak z chwilą uruchomienia elektrowni w Gdyni powstanie duża stosunkowo nadwyżka mocy.

Obniżka cen energii elektrycznej, jaka nastąpiła z końcem 1934 r., w granicach 6—12%, spowodowała znaczny ubytek wpływów. Wydatki nie mogły być albo wcale, albo w każdym razie nie w tych granicach zmniejszone, gdyż w elektrowniach wodnych żaden składnik kosztów — mających charakter sztywny — nie uległ obniżce, zaś w elektrowniach cieplnych koszt głównie zużywanego miału węglowego nie obniżył się w tym stopniu. (Dalsza obniżka cen energii nastąpiła z początkiem 1936 r. i uwydatni się dopiero w bieżącym okresie). Ogółem od roku 1931 ceny energii spadły przeciętnie o 30%. Z wyniku prac elektrowni w roku 1935 widać, że uzależnienie taryf energii elektrycznej w uprawnieniach rządowych od ceny węgla niema dostatecznych podstaw, gdyż cena węgla ani nie jest żadnym wskaźnikiem gospodarczym jako że jest regulowana przymusowo, ani nie wpływa przeważająco na koszty wytwarzania energii elektrycznej, bowiem w kosztach wytwarzania energii nawet w elektrowniach cieplnych koszt węgla stanowi od 5% (detaliczny rozdział energii) do 50% (hurtowa sprzedaż b. dużemu odbiorcy), a w elektrowni wodnej 0%, podczas gdy resztę stanowią prawie całkowicie sztywne koszty. Na nieproporcjonalnych do ogólnej degresji cen zniżkach taryf ucierpiała ogromnie zarówno rentowność jak przede wszystkim działalność inwestycyjna elektrowni, podczas, gdy zniżki te rozprószyły się na mało znaczące dla poszczególnych drobnych odbiorców zyski w cenie prądu. Kapitalizacja przez

elektrownie tak nieznacznych różnic zużyta w sposób właściwy daje duże przyrosty gospodarcze czy to inwestycyjne czy kapitałowe, sięgające setek tysięcy złotych.

Jeżeli mowa o rentowności elektrowni, to podkreślić jeszcze należy bardzo niepokojący objaw, a mianowicie, że mniejsze zwłaszcza elektrownie nie są w stanie w sposób odpowiedni konserwować swych urządzeń, gdyż nie mają na to środków. Co gorsza, ograniczenie budżetów miejskich powoduje, albo skreślanie stanowisk kierowników elektrowni, albo też obniżenie płac ich poniżej poziomu odpowiadającego minimalnym kwalifikacjom (wypadków takich znamy kilka w roku sprawozdawczym), co grozi w najbliższym czasie zupełną dewastacją tych zakładów.

Dodać należy, że wspomniany na wstępie przyrost zużycia energii zawdzięczać należy w dużej mierze propagandzie zużycia energii elektrycznej do celów grzejnych (gotowanie itp.) oraz stosowaniu coraz szerszemu odpowiednich taryf (blokowych itp.) Ruch przyłączeniowy naogół — za wyjątkiem nowych budowli — nie był znaczny, zużycie na głowę również bardzo niskie tak, że stan elektryfikacji procentowo jest nadal w porównaniu z innymi krajami zacofany, chociaż wykazuje stałe postępy.

Na specjalną uwagę zasługuje postęp elektryfikacji w Gdyni. Zużycie prądu dla celów grzejnych zwiększało się w dalszym ciągu w roku 1935. Cena energii elektrycznej na te cele przy zastosowaniu taryf blokowych wynosiła 35, 20 i 15 groszy. Tak więc, gdy w roku 1934 dla celów grzejnych sprzedano w Gdyni 549.480 kWh, co stanowiło 20% ogólnej sprzedaży, to w roku 1935 sprzedano 853.763 kWh, co stanowiło już 24,3% ogólnej sprzedaży.

Przyrost abonentów energii elektrycznej dla światła i siły widać w poniższej tabeli:

Data	Ilość liczników		Razem sztuk	Przyrost sztuk	Ilość liczn. odliczaj.
	dla światła	dla siły			
1. I. 29	752	65	817	—	—
1. I. 30	1.290	89	1.379	562	—
1. I. 31	1.999	128	2.127	748	182
1. I. 32	3.088	161	3.249	1.122	449
1. I. 33	4.461	188	4.649	1.400	210
1. I. 34	5.732	197	5.929	1.280	225
1. I. 35	7.380	224	7.604	1.675	346
1. I. 36	10.177	291	10.468	2.864	384

Liczba mieszkańców na obszarze zasilanym przez M. Z. E. wynosiła w dniu 1. I. 36 r. około 91.873, z czego na miasto Gdynię przypada ok. 80.000, na Rumję-Zagórze 9.156, a na pozostałe wsie 2.717. Z tej liczby korzystało z energii elektrycznej tylko 32.282 osób, co stanowi 35,2% ogółu mieszkańców.

Restauracje i hotele.

Sytuacja w przemyśle restauratorskim i hotelowym nie poprawiła się w roku sprawozdawczym lecz wykazuje dalsze pogorszenie z powodu silnej konkurencji, zwłaszcza pokątnych wyszynków, tajnych jadalni oraz prywatnych stołowni. — Ceny za obiady i kolacje spadły do minimum, co prawda ceny produktów również uległy znacznej niżce, jednak nie zmniejszyły się świadczenia socjalne i podatki a w niektórych wypadkach zostały nawet podwyższone.

Przed wejściem w życie niżki na wyroby monopolu wódczanego, zauważono pewną podwyżkę obrotów tymi artykułami, jednakże obniżka cen za wódki monopolowe, jak również obniżka rabatu nie dała wzrostu w konsumpcji, lecz spowodowała obniżenie cen przy sprzedaży kieliszkowej. To samo można powiedzieć o wódkach gatunkowych. Kredytów jak dotychczas tak i nadal fabryki wódek gatunkowych oraz browary nie udzielają i zakupy uskutecznia się za gotówkę.

Frekwencja w hotelach była nadal niezawalniająca i stanowiła mniej więcej około 25% zajmowanych pokoi. I tutaj daje się w znaki konkurencja prywatnych mieszkań, pensjonatów oraz pokątnych hoteli, w których to mieszkają przeważnie podróżujący agenci.

Poza tym znaczna część podróżujących kupców mając bilety kolejowe miesięczne unikała hoteli spędzając noce w pociągach dalekobieżnych.

Dla zakładów restauracyjnych posiadających sale do zabaw tegoroczny karnawał nie dał wyników spodziewanych, bowiem większość zabaw odbywała się w kasynach, w budynkach urzędowych, aulach szkolnych i t. p.

HANDEL.

Handel ziemiopłodami.

W roku sprawozdawczym w handlu ziemiopłodami nastąpiło znaczne pogorszenie. Obroty w porównaniu z rokiem 1934 spadły o ca 50%. Zmniejszony obrót tłumaczy się po części niższymi cenami, po części niższym obrotem towarowym. Rentowność handlu zbożowego zmniejszyła się dość znacznie z powodu niższych cen na ziemiopłody co automatycznie wpływało na obniżenie marży zarobkowej.

Zatrudnienie w porównaniu do roku 1934 zmniejszyło się o ca 10%, przy czym ruch płac i zarobków zatrudnionych utrzymywał się na poziomie roku 1934.

Zbyt ziemiopłodów na rynku wewnętrznym był lepszy niż w roku poprzednim, lecz to jedynie z powodu gorszych warunków zbytu na rynku zagranicznym. Poprawa zbytu na rynku wewnętrznym uważana być powinna za iluzoryczną, gdyż, biorąc pod uwagę ogólne zmniejszenie się obrotów, które w roku 1934 w lwiej części dokonywano na rynek zagraniczny, poprawa procentualna w roku bieżącym na korzyść zbytu wewnętrznego nie może być uważana za poprawę ogólną.

Obrót z za granicą był znacznie mniejszy niż w roku poprzednim z powodu ograniczonych kontyngentów przywozowych przez państwa importujące i ogólnych trudności zbytu na rynkach zagranicznych.

Wyplacalność odbiorców krajowych pozostała bez zmiany. Odbiorcy zagraniczni płacili jak dotąd za dokumentami, za wyjątkiem państw, z którymi obowiązywały umowy claeringowe.

Ruch cen i obroty ziemiopłodów uwidoczniiony jest w tabelach następujących:

Tab. 39a

Przeciętne miesięczne ceny zbóż notowane na giełdzie zbożowo-towarowej w Bydgoszczy (za 1 q)							
rok miesiąc	żyto	pszenica	jęczmień			owies	
			bro- warny	prze- mysłowy	paste- wny		
1935	I	15,47	15,25	21,35	19,35	17,98*	15,63
	II	15,45	15,73	21,56*	19,45	17,98*	15,—
	III	15,42	15,57	20,62*	17,25	17,02*	14,92
	IV	14,19	15,63	19,11*	17,25	16,42*	14,47*
	V	14,43	15,40	18,90*	16,11	16,16*	14,75
	VI	13,73	15,45*	—	16,21*	15,31*	15,27*
	VII	11,15	13,75	—	14,90	13,61*	14,04*
	VIII	10,85	13,75	—	13,85	13,77	12,14*
	IX	12,72	17,58	16,20	14,53*	14,33	15,52
	X	13,29	17,50	15,66	15,12	14,35	16,36
	XI	12,99	17,96	15,25*	14,39	13,90	16,16
	XII	12,40	16,48	15,57	13,95	13,61	14,64

*) ceny uwzględnione na podstawie notowań cen orientacyjnych, w przeciwstawieniu do pozostałych, opartych na cenach transakcyjnych.

Tab. 39b

Obroty dokonane na Giełdzie Zbożowo-Towarowej w Bydgoszczy w r. 1935.			
mazwa towaru	ilość transakcyj	ilość ton	wartość w złotych
ogółem	31 673	656 151,4	97 888 553,38
żyto	7 291	205 667,3	28 331 393,51
pszenica	4 979	107 529,2	17 342 637,41
jęczmień	5 037	130 582,7	20 530 928,39
owies	2 008	38 223,4	5 956 081,84
groch	385	4 774,3	1 475 522,25
strączkowe	545	5 241,3	1 052 713,77
mąka żytnia	2 965	26 327,3	5 128 267,68
mąka pszenna	3 015	30 083,8	6 892 018,43
śruty	139	2 355,—	259 062,25
otręby żytnie	1 742	26 981,2	2 781 381,86
otręby pszenne	1 128	15 816,7	1 725 707,35
mak	132	803,1	379 564,—
makuchy	232	2 281,7	361 151,50
ziemniaki	644	47 772,1	1 658 597,95
inne	1 431	11 712,3	4 013 525,19

Handel nasionami.

Rok 1935 był dla tego handlu, zwłaszcza w drugiej połowie, rokiem silnych tendencji niżkowych.

Nietylko zmniejszona siła nabywca szerokich warstw rolniczych w kraju, ale też niezmiernie wielkie trudności w eksporcie nasion za granicę były tego zjawiska przyczyną. Jeżeli jeszcze na początku roku ceny na kilka gatunków nasion wykazały poziom zadawalający, to po zbiorach poziom cen bez wyjątku na wszystkie nasiona był najniższy od wielu lat notowany.

Prawie zupełna niemożliwość wywozu do Niemiec, które dawniej pochłaniały przeciętnie przeszło 40% naszego eksportu, była jedna z najważniejszych przyczyn spadku cen. Zawarta dopiero w listopadzie umowa clearingowa, nie mogła w roku 1935 wydać jeszcze widocznego wyniku.

Dosyć poważne sukcesy osiągnięto w eksporcie na rynki innych państw. Udało się bowiem cyfry eksportowe podwyższyć w r. 1935 o circa 42% w stosunku do roku 1934.

Polski eksport nasienny ugruntował swą pozycję na europejskich rynkach zbytu (Czechosłowacja, Austria, Węgry i Jugosławia) i ma bardzo dobre widoki dalszego rozwoju w przyszłości, również do U. S. A., jeżeli zostaną ku temu w kraju stworzone odpowiednie warunki.

Bolączką w handlu nasiennym były wysokie stawki przewozowe, które często zupełnie uniemożliwiały wymianę towarów wewnątrz kraju pomiędzy zachodem a wschodem i hamowały poważnie rozwój życia gospodarczego.

Przewozy obciążające towar nawet po małych przestrzeniach w wysokości 10 — 30%, są też w obecnych warunkach nie możliwe do utrzymania.

Handel bydłem i trzodą chlewną.

Na krajowym rynku trzody chlewnej nastąpiła w roku 1935 znaczna wyżka cen dochodząca w miesiącach letnich do 80% ponad poziom cen w roku 1934. Wyżka ta była spowodowana znacznie zmniejszoną podażą żywca, przy dużym popycie, wywołanym zwiększonym eksportem.

Drugą przyczyną znacznego ożywienia rynku była reglamentacja przywozu tłuszczów roślinnych co łącznie z wywozem smalcu do Anglii pozwoliło na usunięcie starych zapasów (obliczonych w przybliżeniu na 2 miliony kg) i na stałe zdejmowanie z rynku smalcu bieżącej produkcji. W wyniku tego nastąpił brak smalcu na rynku, znaczne ożywienie handlu słoniną świeżą wskutek za-

potrzebowania na smalec oraz pewne ożywienie handlu słoniną soloną, wskutek ogólnego zapotrzebowania tłuszczów.

Dała się również zauważyć nieznaczna zwyżka cen na owce. Ceny przy zakupie na eksport pozostawały bez zmian, mimo słabej tendencji na głównym rynku zbytu, t. j. we Francji.

Nastąpiła również poprawa cen bydła rogatego w największym ośrodku konsumcyjnym w kraju t. j. w Warszawie. Pomorze, Wielkopolska nie odczuwały tej zwyżki w tym stopniu, ponieważ zakupy eksportowe na tym terenie nie odbywały się ze względów natury weterynaryjnej.

Polska polityka eksportu produktów rolniczych w roku 1935 położyła nacisk na wzmożenie wywozu artykułów produkcji hodowlanej, zamiast dotychczas forsowanego wywozu ziemiopłodów.

Znalazło to swój oddźwięk w uchwale Pol. Zw. Eksp. Bek. i Art. Zw., na mocy której fabryki bekonów zobowiązały się wykonać „eksport dodatkowy“ w stopniu dochodzącym okresami do 100% kontyngentu bekonowego każdej firmy. Program ten zaakceptowany przez Min. P. i H. został wykonany z nadwyżką. Wywarło to znaczny wpływ na zwiększenie opłacalności hodowli i na saldo polskiego bilansu handlowego.

W wykonaniu wspomnianego programu gospodarczego wyłoniła się konieczność znalezienia nowych rynków zbytu. Ponieważ w wielu państwach pogłowie trzody w roku 1935 było znacznie mniejsze niż w 1934, dotarcie do nowych rynków zyskiwało na aktualności. Całkowicie nowym rynkiem były St. Zjedn. Am. Póln., Belgia, porty wolnocłowe, a dla produktów puszkowanych także cały szereg rynków afrykańskich. Poza to nastąpiło udostępnienie naszego naturalnego rynku, jakim są Niemcy.

Uzyskanie tranzytu przez Niemcy także na żywiec umożliwiło nam penetrację wielu nowych rynków.

W związku z tym nastąpił pewien obrót w 1935 roku w porównaniu z 1934, dochodzący do 100%. Jednak rentowność w handlu bydłem i trzodą chlewną w porównaniu do roku 1934, obniżyła się pomimo zwiększenia obrotów. Zostało to spowodowane tym, że wobec konieczności wykonania planu eksportu dodatkowego dokonywano transakcyj, w których mimo pomocy państwowej nie było najmniejszych widoków pozytywnej kalkulacji i które przyniosły znaczne straty. Ponieważ takich czynności było bardzo dużo, rentowność przedsiębiorstw nastawia-

nych na eksport bardzo niska, przy znacznych wysiłkach pionierskich i większym nakładzie pracy niż w roku 1934.

Przechodząc do cech charakterystycznych dla eksportu bekonów i przetworów mięsnych, zaznaczyć należy, że eksport do Anglii utrzymywał się w roku 1935 w ramach ustalonych kontyngentów. Ceny osiągnięte były niższe niż w roku 1934, przy równocześnie wyższych cenach żywej trzody chlewnej (surowca).

Sezonowe spadki i wzrosty cen w Anglii są zjawiskiem stałym i powtarzającym się rok rocznie. Żadnej samoobrony, w formie zwiększenia lub zmniejszenia wysyłek w czasie zmian cen na rynku, polski eksport nie stosuje ze względu na ustalone okresy kontyngentowe (dwutygodniowe) i na przyjętą politykę równomiernego obsyłania rynku. Wskutek reglamentacji przywozu bekonów do Anglii nie jesteśmy w stanie wpłynąć na intensyfikację eksportu na tamtejszy rynek.

Konkurencja na rynku angielskim istniała ze strony Danii, Holandii, Kanady i państw bałtyckich w tych samych rozmiarach jak w roku ubiegłym, ponieważ eksport z tych państw jest również ograniczony kontyngentami.

W roku 1935 niektóre firmy dokonały przez Anglię reeksportu na rynki bezpośrednio niedostępne dla polskich eksporterów.

W roku 1935 sytuacja na rynku mięsnym U. S. A. przedstawiała wielkie możliwości dla wywozu szynek w puszkach i boczków wieprzowych. Rynek ten przedstawiał wielkie możliwości zbytu dla fabryk konserw.

Wywóz na rynek amerykański korzystał początkowo z pewnej pomocy, z czasem jednak został urealniony.

Wywóz do portów wolnocłowych miał charakter całkowicie wolny t. j. nieograniczony żadną reglamentacją. Zawarcie tych transakcji było bardzo trudne, ze względu na ostre wymagania odbiorców i silną konkurencję Litwy.

Tranzakcje te poza tym były deficytowe i miały na celu jedynie wzmoczenie naszego eksportu w myśl przyjętego programu eksportowego i zdobycie nowych rynków.

Eksport trzody chlewnej do Szwajcarii był podjęty tylko przez jedną firmę w okręgu Izby, ze względu na bardzo ostre wymagania odbiorcy, oraz deficytowość tych transakcji.

Wywóz szynki i bitych trzody chlewnej do Francji odbywał się w ramach pozwoleń przywozu, wydawanych przez władze

francuskie tamtejszym importerom. Sprzedaż odbywała się franco Paris, lub belgijsko-francusko granica.

Eksport bitej trzody chlewnej do Belgii rozpoczął się w końcu roku 1935 i przybrał odrazu bardzo duże rozmiary.

Eksport polski na ten rynek spotyka konkurencję ze strony Holandii i przede wszystkim Litwy, która to konkurencja przybiera bardzo ostre formy.

Wprowadzenie cła przywozowego w wysokości 1.20 fr. podważyło rentowność tego rynku.

Nowe formy współżycia gospodarczego między Polską a Niemcami, umożliwiły wywóz produktów hodowlanych w ramach istniejących umów gospodarczych z tym krajem.

W czasie pertraktacji polsko niemieckich poprzedzających zawarcie układu, niektóre firmy na skutek polecenia czynników oficjalnych dokonały transportów próbnych, mających przekonać stronę niemiecką o jakości polskiego towaru. Wysyłki te wypadły pomyślnie.

Wywóz trzody chlewnej do Austrii odbywał się w ramach przyznanych kontyngentów, przy czym wywieziono około 20 tys. sztuk trzody chlewnej żywej i bitej.

Wywóz do Czechosłowacji odbywał się w ramach udzielonych tamtejszym importerom pozwoleń przywozu. Pozwolenia te zostały oddawane do dyspozycji Polskiemu Zw. Eksp. Bek. i A. Zw. który z kolei rozdzielał je między polskich eksporterów.

Zbyt na rynku czeskim znajdowała jedynie trzoda tłuszczowa w wadze od 170 kg wzwyż.

Podstawą prawną wywozu baraniny z Polski do Francji są kontyngenty (zresztą bardzo szczupłe) udzielane Polsce przez rząd francuski i przedewszystkiem kompensacje, dokonywane przez eksporterów polskich, które są właściwą platformą całego eksportu.

Kompensacje z Francją polegały na sprowadzaniu ogierów zarodowych i tryków najlepszych ras. Transakcje te są trudne niezależnie od rezultatu deficytowego tak przy wyszukaniu obiektów we Francji, jak i przy sprzedaży tychże w Polsce.

Produktem eksportowym na Francję są jedynie młode jagnięta, pierwszorzędnego tuczu o wyrównanej rasie. Wymaga to stałej kontroli eksportera nad przebiegiem wychowu jagniąt i sposobu tuczu, indywidualnego traktowania każdej owczarni i ścisłego

stosowania taktyki regulowania cen w zależności od jakości towaru.

Eksport baraniny do Francji nie wykazuje strat, jest jednak dziedziną bardzo trudną i wymagającą najbaczniejszej obserwacji tak rynku zbytu jak i hodowli. Bitych jagniąt wywieziono około 10 tys. sztuk.

Wywóz owiec żywych do Czechosłowacji odbywał się w ramach przyznanego Polsce kontyngentu.

Czechosłowacja była rynkiem zbytu dla owiec i dla jagniąt, przy których tuczu popełniono błędy, dyskwalifikujące ten towar do wywozu do Francji.

Wywóz smalec do Anglii rozpoczęty w roku 1935 był, jak wspomnieliśmy, ważnym momentem w ogólnej polityce tłuszczowej Polski.

Towar polski spotkał się na tamtejszym rynku z bardzo przychylnym przyjęciem. Wynikło to z tego, że przed rozpoczęciem wywozu, zostały w Polsce skryzalizowane poglądy na formy eksportu i ustawione przepisy standaryzacyjne. Wobec tego smalec polski uzyskał odrazu przychylną opinię i różnice cen między nim a towarem amerykańskim były bardzo nieznaczne.

Ceny żywca w 1935 r. były jak wskazano na wstępie bardzo wysokie w porównaniu do roku 1934 przy czym zwyżka cen w kraju nie odpowiadała niestety cenom osiąganym na rynkach zagranicznych, gdzie nie było tak ostrej haussy na rynku mięsnym jak w Polsce.

Zwyżka cen mięsa na rynku krajowym odpowiadała mniej więcej wahaniom cen trzody żywej. Wyjątek stanowiły tylko ceny tłuszczów w miesiącach letnich z powodu wielkiego zapotrzebowania eksporterów i zwiększonej konsumpcji (roboty rolne) przy bardzo małej podaży. Wobec tego ceny tłuszczów w lecie znacznie odchodziły się od normalnej różnicy między ceną żywej świni a przerobionym tłuszczem.

Towary kolonialne.

Zbyt na rynku wewnętrznym w roku 1935 był słabszy a zwłaszcza w sezonie świątecznym (gwiazdkowym) z powodu zapowiadanych obniżek cen, jak również z powodu znacznego obniżenia uposażeń urzędniczych. Import towarów kolonialnych z powodu coraz większych trudności w uzyskaniu zezwoleń przy-

wozu był słabszy jak w latach ubiegłych; przyczyniła się do tego i ta okoliczność, że hasła do popierania wytwórczości krajowej, coraz większe znajdują zrozumienie w szerokich warstwach społeczeństwa polskiego.

Wyplacalność odbiorców krajowych pogorszyła się. Jeżeli pomimo to w roku ubiegłym zmniejszyła się liczba protestów wekslowych, cichych ugód, nadzorów sądowych i t. p. to przyczyną tego było znaczne obniżenie kredytów wekslowych. Warunki płatności pozostały naogół bez zmian. Ze względu na trudności przywozowe i mniejszy zbyt towarów, obniżono również stan składów towarowych. Ceny pozostały naogół bez zmian; niektóre tylko artykuły uległy zniżce od 10 do 15%.

Podwyższenia kapitałów zakładowych w przedsiębiorstwach nie przeprowadzono. W organizacji zbytu nie zaszły poważniejsze zmiany.

Owoce świeże.

Handel owocami świeżymi w okręgu izbowym podzielić należy na dwie kategorie. Do pierwszej należy handel owocami miejscowej produkcji, do drugiej zaś handel owocami importowanymi. Handel owocami produkcji miejscowej naogół nie przyjmuje większych rozmiarów, ze względu na stosunkowo ograniczoną produkcję, uzależnioną od mało sprzyjających warunków klimatycznych, okresowo handel ten doznaje wzmożenia w sezonie dojrzewania, natomiast w pozostałej części roku nie odgrywa roli poważniejszej. Sezon roku sprawozdawczego naogół nie był pomyślny z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych. Zapasy owoców produkcji miejscowej dosyć szybko się wyczerpały, konserwacja ich nie mogła być uskuteczniiona w normalnych rozmiarach ze względu na jakość owocu.

Inaczej przedstawiała się sprawa z owocami importowanymi. W związku z tendencjami skierowania importu owoców na drogę morską, import ten w roku sprawozdawczym wyniósł 68,9 tys. ton wobec 24,9 tys. ton w r. 1934. Oczywiście, że liczby te, jako odnoszące się do całego importu polskiego nie mogą być brane w rachubę, jeśli mówi się o handlu owocami świeżymi w okręgu izbowym, niemniej jednak sam fakt skontyngentowania importu drogą morską, sprzyja osiedlaniu się w porcie gdyńskim firm, handlujących

hurtowo owocami. Przywóz owoców świeżych obejmuje owoce rozmaitego gatunku, tak produkowane w Polsce, jak: jabłka, śliwki, morele itp., jakoteż owoce południowe, a więc pomarańcze, winogrona, cytryny, mandarynki, grape fruits itp.

W handlu owocami importowanymi poważną rolę odegrały nadal aukcje owocowe, utworzone w Gdyni z końcem roku 1933,

Ostatni dział w handlu owocami stanowi handel towarami, które sprowadzone są do portu gdyńskiego w stanie półdojrzałym i tutaj podlegają manipulacjom w dojrzewalniach, specjalnie do tego przystosowanych, opakowaniu i dalszemu wysyłaniu do wnętrza kraju. Ten stan rzeczy przyczynił się do stworzenia w Gdyni poważnego ośrodka dla zaopatrzenia konsumenta polskiego w ten południowy owoc.

Białaty i konfekcja.

W roku 1935 w branży włókienniczo-galanteryjnej była koniunktura bez znaczniejszych zmian. Obroty w roku 1935 w stosunku do obrotów roku 1934 na ogół zwiększyły się o ca 10%. Większość towarów potaniała o około 4%. Stan zatrudnienia był bez zmian.

W pierwszej połowie lutego urzędowała branża galanteryjno-włóknista „Białe Tygodnie“ lub „Białe Dni“. W czasie tych imprez wykonuje się nie tylko efektowne dekoracje, lecz sprzedaje się towary białe po cenach nisko kalkulowanych przez fabrykanta, jako też i przez kupca detalistę. Okazało się ogólnie, że w roku 1935 był zmniejszony napływ klienteli, a obroty w czasie „Białego Tygodnia“ były o 15% mniejsze od obrotów analogicznej imprezy roku 1934. Sezony: wielkanocny i zielonoświąteczny bez zmian, nie dopisał jednakże sezon gwiazdkowy z powodu zbyt łagodnej temperatury.

Firmy krajowe sprzedawały towary na warunkach 30 do 60 dni netto kasa lub regulacja akceptami do 120 dni. Przy regulowaniu gotówką udzielano odpowiedniego rabatu kasowego, który się każdorazowo z dostawcą ustalało.

Przy dostatecznym asortymencie nastąpił lekki spadek składu towarów. Spadek ten tłumaczył się utrzymaniem większych zapasów przez dostawcę. Zlecenia mogły być teraz nieomal odwrotnie wykonywane.

Artykuły perfumeryjno - drogeryjne.

Sytuacja w tej branży handlu w roku sprawozdawczym kształtowała się w dalszym ciągu niepomyślnie, na ten stan rzeczy wpływ wywarła pauperyzacja konsumenta, który coraz mniej nabywał artykułów perfumeryjno - drogeryjnych, a to ze swej strony przyczyniło się do obniżenia stanu posiadania tej branży handlu. Obroty w roku sprawozdawczym obniżyły się w granicach od 5 do 20% w zależności od artykułów sprzedaży. Ponieważ już w roku poprzednim rentowność handlu tej branży zaledwie utrzymywała się w granicach opłacalności, rok sprawozdawczy za nieznacznymi wyjątkami uważać można dla branży perfumeryjno-drogeryjnej za deficytowy.

Pośród artykułów sprzedaży dał się zauważyć w roku sprawozdawczym dalszy wzrost artykułów, produkowanych przez założone w Polsce firmy zagraniczne względnie artykułów, produkowanych na podstawie licencji zagranicznych.

Handel skór i przyborów szerokich.

Zbyt skór na rynku miejscowym utrzymywał się ilościowo bez zmiany. Zaotrzebowanie kół rolniczych zmalało. Natomiast zapotrzebowanie kół miejskich lekko wzrosło. Dostawy rządowe (wojskowe) i samorządowe ilościowo były bez zmiany. Okazywała się jednakowoż tendencja obniżenia cen zakupu. Konkurencję zagraniczną odczuwa się w tej branży mało, ze względu na ochronę celną wytwórczości krajowej. Wypłacalność odbiorców znacznie się poprawiła. Ceny skór zagranicznych w środku roku gwałtownie poszły w górę, co spowodowało poważne zamieszanie, które w ostatnim kwartale zostało usunięte i ceny niemal powróciły do normy.

Artykuły żelazne i techniczne.

Położenie w handlu artykułami żelaznymi i technicznymi kształtowało się niejednolicie w zależności od miejscowości, w jakich poszczególne przedsiębiorstwa się znajdowały. W miejscowościach o bardziej rozwiniętym ruchu budowlanym koniunktura była pomyślniejsza. Koniunktura w branży technicznej i techniczno-budowlanej w roku 1935 wykazała pewną poprawę. Obroty zwiększyły się o 5 do 10%, jednakże były znacznie mniejsze, niż

w roku 1928. Sprzedaż, tak hurtowa, jak i detaliczna w niektórych miastach stała się trudniejszą wobec konkurencji fabryk, które starają się nawiązać kontakt bezpośredni z konsumentami, wyłączając tym samym miejscowego kupca. Klienci w części również zaopatrują się w potrzebne artykuły bezpośrednio u producentów.

Co do eksportu to wchodzić mogą w rachubę szczególnie liny stalowe, należałoby jednak warunki celne zrównać w Gdyni z warunkami odprawy celnej lin eksportowych w Gdańsku. Wyplacalność klientów na ogół nie różniła się od stanu rzeczy w roku ubiegłym.

Zaopatrzenie składów wymagało utrzymania z roku na rok większych asortymentów, wobec różnorodności zapotrzebowań, przy czym w dziale okuć budowlanych w szczególności jeśli chodzi o klamki, oliwki, gałki, uchwyty itp. zapasy mogą być uzupełniane jedynie rocznie, gdyż bywają na te artykuły okresy „mody“ (popyt na pewien specjalny gatunek).

Materiały opalowe.

W ogólnej koniunkturze tej branży nastąpiło w r. 1935 pogorszenie przez zmniejszenie obrotów w porównaniu do roku 1934 o ca 10%, natomiast w stosunku do roku 1928 o ca 50%.

Zbyt dla klienteli prywatnej pozostał bez zmian. Także i fabryki uruchomione przeważnie tylko w części wykazały znacznie mniejsze zapotrzebowanie węgla w grubszych sortymentach, a przeprowadzając jak najdalej idące oszczędności, posługiwały się w 80% miałem i drobnymi sortymentami. Jako szczególnie charakterystyczny objaw podkreślić należy, że na Pomorzu są powiaty, w których tak miasta jak i wieś zamiast węglem palą tanim torfem względnie drzewem. Zbyt koksu był na ogół normalny ze względu na to, że artykuł ten zużytkowano do centralnego ogrzewania i przez niektóre przedsiębiorstwa przemysłowe nie może być innym paliwem zastąpiony.

Dostawy dla Rządu, Samorządu oraz Monopoli i przedsiębiorstw państwowych utrzymały się bez zmian.

Kredyty w tej branży od dłuższego czasu prawie nie są udzielane. Wobec tego zaznaczyć trzeba, że wypłacalność rynku gotówkowo uległa częściowej poprawie, bo przeważnie klienci dotrzymują terminów płatności.

Jeśli chodzi o Gdynię, to pojemność tego rynku wzrasta w miarę rozrostu miasta. W ostatnich miesiącach nastąpiło dalsze polepszenie zbytu na skutek zatamowania dopływu węgla z terenu W. M. Gdańska, który po obniżeniu frachtów do Gdyni przestał się kalkulować.

W czerwcu roku sprawozdawczego zawarte zostało porozumienie między koncernami węglowymi, a hurtownikami odnośnie dostaw dla instytucyj rządowych i samorządowych po jednolitej cenie. W końcu listopada odbyło się zebranie konstytucyjne Stowarzyszenia Hurtowników Węgl. na okręg Nadnotecki w Bydgoszczy na podstawie regulaminu Polskiej Konwencji Węglowej. Powstanie organizacji — spodziewać się należy — przyczyni się do usunięcia dzikiej konkurencji.

Materiały pędne i oleje mineralne.

W okresie sprawozdawczym uległa koniunktura w powyższej branży pogorszeniu. Ilość samochodów, wchodzących w rachubę jako odbiorcy materiałów pędnych, również uległa redukcji na skutek naturalnego zużycia się nieruszenia z miejsca z całokształtem zagadnienia motoryzacji kraju.

Handel materiałów pędnych i olejów mineralnych dotkliwie odczuwał konkurencję Państw. Fabryki Olejów Min. „Polmin“. Podczas gdy wobec prywatnych odbiorców na ogół hurtownie prywatne na skutek swej większej elastyczności obroty swe osiągały, nie można tego samego powiedzieć w wypadkach składania ofert placówkom rządowym i samorządowym. Firma Polmin wykorzystywała wobec tych ostatnich odbiorców swój atut fabryki państwowej i domagała się pokrywania zapotrzebowania odnośnej jednostki rządowej czy komunalnej u niej. Przy wzajemnej konkurencji ta fabryka państwowa ostatecznie odnosi w wspomnianych wypadkach sukcesy, pomimo, że ceny i warunki firm prywatnych były te same.

W związku z regulacją całego importu i eksportu produktów naftowych przez PEN (Polski Eksport Naftowy we Lwowie) konkurencji zagranicznej na rynku krajowym w ogóle się nie odczuwa.

Przy ostrożnej polityce sprzedażnej na wypłacalność klienteli na ogół skarżyć się nie można.

Cena nafty w związku z akcją rządową odnoszącą się do obniżenia cen uległa w okresie sprawozdawczym redukcji, poza tym ceny reszty produktów pozostały bez zmian.

Materiały piśmienne i księgarnie.

Obroty w r. 1935 w stosunku do roku 1934 spadły z powodu obniżki cen o ca 10% zaś w stosunku do roku 1928 o ca 50—60%.

O rentowności księgarni mówić nie można, gdyż siłą faktu, ze względu na wielką drobiazgowość w prowadzeniu samego przedsiębiorstwa, koszty handlowe są znacznie większe jak w innych branżach kupieckich. Osiągnąć zarobek w branży księgarskiej było bardzo trudno. Na podręcznikach szkolnych jako najważniejszą artykule udziela się brutto 15% rabatu, a biorąc pod uwagę koszty przesyłki, które wynoszą do 5% pozostaje przeciętnie w najkorzystniejszym razie 10% brutto zysku. Uwzględniając bardzo wielkie ryzyka, gdyż z powodu ciągłych zmian mimo najogledniejszej dyspozycji, zawsze pozostanie pewna część podręczników jako nieużytki na składzie, liczyć się trzeba ze stratą. Uwzględniając poza tym ciężary podatkowe, społeczne itp. nie można o rentowności mówić, a najlepszym dowodem likwidowanie rok rocznie większej ilości księgarń. Utrzymać się jako tako mogły tylko księgarnie z większymi kapitałami, które jednakże pomimo to nie wykazują zysków, a przeciwnie w bardzo wielu wypadkach straty. Nie małą konkurencję robiły księgarniom w dalszym ciągu sklepiki szkolne. Księgarstwo polskie jest w stosunku do księgarstwa zagranicznego a przede wszystkim niemieckiego, bardzo pokrzywdzone, pracuje bowiem z najmniejszym zyskiem brutto. Księgarnie niemieckie otrzymują przeciętnie 35—40% rabatu zaś księgarnie polskie 15—25%, a tylko w wyjątkowych wypadkach 30%.

Materiały piśmienne są mniej ryzykownym artykułem, lecz konkurencję wielką robi handel domokrażny i wszelkiego rodzaju handel nielegalny oraz rozpowszechniona nieuczciwa konkurencja.

Centralizowanie zakupów pozbawia zarobku miejscowe przedsiębiorstwa, a ceny wymusza się poza tym tak niskie, że o zarobku mowy nie ma.

Zapotrzebowanie urzędów, samorządów itp. jest coraz mniejsze, siłą faktu obniża się budżety i stąd mniejsza konsumpcja.

Warunki płatności są na ogół ciężkie. Kredytu fabryki i hurtownie nie udzielają, bo 14-to a choćby 30-to dniowy kredyt nie jest wystarczający.

Zapasy towarów uległy obniżeniu, gdyż z powodu braku gotówki nie jest możliwym odpowiednie uzupełnienie składu.

Ilość świadectw przemysłowych kategorii handlowych wykupionych w okręgu Izby Przemysłowo-Handlo- wej w Gdyni na r. 1934/35*)											
Urząd Kategoria	I		II		III		IV				
	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935			
ogółem	30/4	36/1	1 730/153	1 732/113	8 658/918	7 846/668	9 481/2 423	10 948/2 612			
w tem woj. pom.	21/13	25/1	1 133/102	1 149/113	6 044/721	5 291/668	6 973/2 037	7 872/2 612			
Brodnica	—	—	30/3	34/—	275/8	223/11	389/68	463/47			
Bydgoszcz I	6/1	9/—	183/14	194/—	357/24	404/—	203/46	287/—			
" II	—	—	124/6	120/—	426/45	424/—	374/76	580/—			
" III	1/—	—	105/4	103/—	403/27	377/—	344/44	352/—			
" IV	—	—	21/1	25/—	301/14	220/—	159/47	320/—			
Chełmno	—	—	22/1	21/—	272/14	218/7	259/48	293/69			
Chełmża	—	—	17/1	18/—	195/16	154/8	246/38	266/53			
Chojnice	—	—	60/3	48/3	333/16	263/12	463/75	493/109			
Działdowo	—	—	27/—	30/—	186/14	170/3	216/54	284/56			
Gdynia	15/3	20/1	293/44	343/75	576/184	643/214	530/353	890/540			
Grudziądz m.	1/—	1/—	130/5	114/3	581/33	504/45	307/67	438/142			
" p.	—	—	10/—	10/—	190/7	135/15	149/8	164/19			
Inowrocław	2/—	2/—	88/11	84/—	557/59	520/—	529/114	633/—			
Kartuzy	—	—	16/5	23/—	170/8	176/8	561/117	500/109			
Kościerzyna	—	—	22/1	28/1	228/14	182/10	391/64	369/89			
Nowemiesto	—	—	29/2	29/—	223/14	205/5	370/61	366/83			
Sępólno	—	—	27/—	24/1	201/14	158/2	135/14	186/19			
Starogard	1/—	1/—	50/2	49/5	278/19	240/4	498/76	555/125			
Szubin	—	—	19/1	18/—	242/9	234/—	266/38	380/—			
Świecie	—	—	48/1	45/—	442/10	360/12	450/59	500/112			
Tczew	—	—	83/1	81/2	442/18	354/27	357/84	453/112			
Toruń	4/—	3/—	173/4	170/6	564/31	555/61	421/58	400/109			
Tuchola	—	—	17/—	14/—	159/14	143/8	289/31	319/28			
Wąbrzeźno	—	—	35/1	28/2	272/12	246/11	309/40	325/80			
Wejherowo	—	—	44/28	40/15	459/279	352/205	649/706	608/711			
Wyrzysk	—	—	57/14	39/—	328/19	376/—	633/29	524/—			

*) patrz uwagi na str. 278

Urząd Kategoria		Va		Vb		ogółem	
		1934	1935	1934	1935	1934	1935
Ilość świadectw przemysłowych kategorii handlowych wykupionych w okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni na r. 1934/35*)							
ogółem w tem woj. pom.		102/23 71/17	101/12 67/12	282/47 185/21	300/57 176/57	20 283/3 576 14 747/2 899	20 963/3 463 14 580/3 463
Brodnica		2/-	2/-	2/-	3/2	698/79	725/60
Bydgoszcz I		2/-	3/-	2/2	6/-	753/87	903/-
" II		9/1	9/-	29/6	34/-	962/134	1 167/-
" III		4/-	4/-	42/4	34/-	898/79	870/-
" IV		3/-	1/-	2/2	7/-	487/64	573/-
Chełmno		2/2	3/-	2/5	13/5	557/68	548/81
Chełmża		6/-	4/-	8/-	7/2	472/55	449/63
Chojnice		3/2	7/2	14/-	8/3	873/96	819/129
Działdowo		-/1	-	6/-	5/3	435/69	489/62
Gdynia		1/4	2/3	8/1	14/14	1 423/589	1 912/847
Grudziądz m		1/-	2/-	10/1	16/6	1 030/106	1 075/196
" p.		-	-	3/-	2/-	352/15	311/64
Inowrocław		8/1	3/-	12/3	11/-	1 196/188	1 253/-
Kartuzy		3/-	5/-	3/1	3/1	753/131	707/118
Koszęca		3/-	-	6/2	10/3	650/81	589/103
Nowe Miasto		4/-	5/1	7/1	4/1	633/74	619/90
Sępólno		2/-	1/-	6/-	5/-	371/28	374/22
Starogard		4/1	6/1	13/-	5/3	844/98	856/138
Szubin		4/-	4/-	9/-	9/-	540/48	645/-
Świecie		7/2	8/2	38/3	33/5	985/75	946/131
Tczew		12/3	11/1	8/1	11/3	902/107	910/145
Toruń		8/2	2/1	7/2	8/1	1 177/97	1 138/178
Tuchola		3/-	5/-	12/-	10/-	480/45	491/36
Wąbrzeźno		-	-	8/1	7/1	624/54	606/64
Wejherowo		10/-	4/1	24/3	12/4	1 186/1 016	1 016/936
Wyrzyk		1/4	10/-	1/11	23/-	1 020/77	972/-

*) patrz uwagi na str. 278

Kategoria Urząd	Ilość świadectw przemysłowych kategorii przemysłowych wykupionych w okręgu Izby Przemysłowo- Handlowej w Gdyni na r. 1934/35*)											
	I		II		III		IV		V			
	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935		
ogółem	12/1	12/-	5/1	4/-	21/-	24/-	131/11	123/10	269/29	281/12		
w tem woj. pom.	7/1	7/-	4/1	3/-	11/-	14/-	79/9	62/10	164/24	181/12		
Brodnica	-	-	-	-	1/-	2/-	3/-	2/-	5/-	6/-		
Bydgoszcz I	-	-	-	-	1/-	1/-	11/1	14/-	15/3	21/-		
" II	-	-	-	-	1/-	1/-	13/1	11/-	23/-	20/-		
" III	-	-	-	-	3/-	3/-	13/-	20/-	21/-	14/-		
" IV	-	-	-	-	1/-	1/-	6/-	5/-	19/1	17/-		
Chełmno	1/-	1/-	-	-	1/-	1/-	2/-	2/-	5/2	6/1		
Chełmża	1/-	1/-	-	-	1/-	1/-	1/1	2/1	4/-	3/-		
Chojnice	-	-	-	-	-	-	1/-	1/-	9/-	16/-		
Działdowo	-	-	-	-	-	-	1/-	3/-	6/-	4/-		
Gdynia	2/-	1/-	1/1	1/-	2/-	2/-	13/3	7/6	12/4	21/7		
Grudziądz m.	1/-	1/-	-	-	2/-	3/-	7/1	8/-	12/1	10/-		
" p.	1/-	4/-	1/1	1/-	-	-	2/1	2/-	4/-	4/-		
Inowrocław	4/-	-	-	-	-	-	4/1	5/-	7/1	7/-		
Kartuzy	-	-	-	-	-	-	4/-	1/-	6/2	8/-		
Koscielnizna	-	-	-	-	-	-	3/-	2/-	6/-	5/1		
Nowemiasto	-	-	-	-	-	-	3/-	2/-	3/-	3/1		
Sępólno	-	-	-	-	-	-	-	2/-	2/-	1/-		
Starogard	-	-	1/-	1/-	2/-	2/-	7/-	6/1	10/1	12/1		
Szubin	-	-	-	-	2/-	2/-	3/-	3/-	9/-	10/-		
Świecie	1/-	1/-	1/-	1/-	2/-	2/-	2/-	1/-	18/-	16/-		
Tczew	1/-	1/-	1/-	1/-	1/-	2/-	10/1	7/-	9/1	13/-		
Toruń	-	-	1/-	1/-	-	-	13/2	12/2	25/1	26/1		
Tuchola	-	-	-	-	1/-	1/-	-	1/-	8/1	10/-		
Wąbrzeźno	-	-	-	-	1/-	1/-	-	1/-	8/-	6/-		
Wejherowo	1/-	1/-	-	-	2/-	1/-	4/-	1/-	12/1	16/-		
Wyrzysk	-	-	-	-	-	-	2/-	3/-	11/-	11/-		

*) patrz uwagi na str. 278

Ilość świadectw przemysłowych kategorii przemysłowych wykupionych w okręgu Łbzy Przemysłowo-Handlowej w Gdyni na r. 1934/35*)

Kategoria Urząd	VI		VII		VIII		ogółem	
	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935
ogółem	581/43	581/19	623/43	667/37	13 637/1 440	14 715/1 110	15 279/1 568	16 407/1 188
w tem woj. ipom.	436/36	441/19	443/27	452/37	9 819/1 150	10 388/1 110	10 963/1 248	11 548/1 188
Brodnica	25/1	22/1	24/1	25/2	522/54	500/51	579/56	555/54
Bydgoszcz I	16/1	18/—	43/3	47/—	372/44	445/—	458/52	547/—
" II	13/—	11/—	25/1	31/—	459/47	550/—	534/48	624/—
" III	8/2	12/—	28/1	39/—	552/32	594/—	625/35	682/—
" IV	19/1	21/—	24/6	22/—	359/32	423/—	428/40	489/—
Chelmino	14/2	18/1	12/—	10/—	416/43	419/46	450/47	456/48
Chelmża	14/1	13/—	8/2	8/—	311/19	333/35	340/23	361/36
Chojnice	34/3	36/—	29/1	30/—	633/42	667/57	709/46	750/58
Działdowo	31/2	32/1	14/1	13/1	320/25	340/43	372/28	392/45
Gdynia	16/8	26/6	63/—	68/13	620/222	837/221	728/27	963/253
Grudziądz m.	10/—	10/—	27/—	30/3	498/41	537/40	557/45	599/43
" p.	17/—	18/—	6/1	6/—	404/27	338/22	434/28	369/22
Inowrocław	22/3	22/—	28/3	40/—	737/50	878/—	803/58	957/—
Kartuzy	15/—	10/1	16/1	14/1	318/33	387/30	359/36	420/32
Kościerzyna	23/2	24/—	22/3	24/1	372/34	376/31	426/39	431/33
Nowemiasto	22/1	19/1	15/2	19/—	591/61	591/69	634/64	634/71
Sepolno	23/8	22/1	13/—	14/1	396/16	395/28	434/25	434/30
Starogard	30/3	34/—	13/5	18/—	533/48	623/50	596/57	696/52
Szubin	17/—	16/—	6/2	11/—	515/40	633/—	552/42	675/—
Świecie	68/—	62/2	43/—	37/—	906/61	977/29	1 040/61	1 096/31
Tczew	21/—	20/—	23/1	22/4	625/40	673/64	691/43	738/68
Toruń	16/—	24/3	38/1	40/3	729/42	749/80	822/46	847/89
Tuchola	17/1	17/—	11/—	9/1	445/30	448/27	481/32	484/28
Wąbrzeźno	10/1	10/—	14/3	14/1	526/27	509/45	559/31	541/46
Wejherowo	30/3	24/1	52/5	51/6	654/285	689/142	752/294	782/149
Wyrzysk	50/—	40/—	26/—	25/—	824/45	804/—	916/45	885/—

*) patrz uwagi na str. 278

Ilość kart rejestracyjnych oraz świadectw przemysłowych wykupionych dla zajęć przemysłowych w okręgu
 Łzby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w r. 1934/35*)

Kategoria	I		II		III		IV		ogółem		karty rejestracyjne	
	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935
	ogółem	—	—	73/14	69/10	111/14	112/11	134/24	123/15	318/52	304/36	1 342/49	1 439/29
w tem woj. pom.	—	—	48/7	50/10	96/11	99/11	76/20	83/15	220/38	232/36	994/35	1 064/29
Brodnica	—	—	2/—	4/1	14/—	8/—	—	—/1	16/—	12/2	79/7	81/3
Bydgoszcz I	—	—	10/4	9/—	8/1	2/—	29/3	7/—	47/8	18/—	61/1	49/—
" II	—	—	2/—	1/—	2/—	—	13/—	8/—	15/—	9/—	39/1	37/—
" III	—	—	3/—	2/—	2/—	4/—	13/—	23/—	18/—	29/—	58/—	54/—
" IV	—	—	—/1	—	—	—	—	—	—/1	—	25/—	25/—
Chelmno	—	—	2/—	—	1/—	2/—	—	—	3/—	2/—	28/—	28/1
Chełmża	—	—	2/—	4/—	5/—	3/—	1/—	1/—	8/—	8/—	25/1	26/—
Chojnice	—	—	6/—	1/—	5/—	4/1	4/1	4/—	15/1	9/—	58/2	72/1
Działdowo	—	—	—	—	3/—	4/—	1/—	1/—	4/1	5/—	57/5	65/4
Gdynia	—	—	2/2	6/6	6/2	5/1	16/5	17/4	24/9	28/11	87/6	98/9
Grudziądz m.	—	—	6/—	4/—	5/—	5/2	6/1	9/1	17/1	18/3	50/1	67/2
" p.	—	—	—	1/—	1/—	2/—	—/1	—	1/1	3/—	45/—	38/—
Inowrocław	—	—	—	1/—	1/2	2/—	2/1	2/—	3/3	5/—	63/3	66/—
Kartuzy	—	—	—	2/—	5/—	4/—	1/—	5/—	6/—	9/—	28/—	21/3
Kościąrzyna	—	—	2/1	2/—	7/—	7/—	3/1	1/1	12/2	10/1	39/1	35/1
Nowe Miasto	—	—	—	—	2/1	2/2	1/—	—	3/1	2/2	40/—	40/—
Sępólno	—	—	—	3/—	7/4	10/1	7/4	—	7/4	13/1	37/2	43/1
Starogard	—	—	1/1	—	6/1	11/1	11/2	9/—	18/4	20/1	48/—	69/—
Szubin	—	—	1/2	2/—	—	1/—	—	—	1/2	3/—	28/2	61/—
Świecie	—	—	12/—	8/—	7/—	7/—	1/—	1/—	20/—	16/—	84/2	88/1
Tczew	—	—	3/1	1/—	11/1	14/—	11/5	16/4	25/7	31/4	86/1	89/1
Toruń	—	—	3/1	3/—	3/—	5/2	10/3	9/1	16/4	17/3	76/4	71/—
Tuchola	—	—	—	3/1	2/—	2/—	4/—	—	4/—	5/1	30/—	30/—
Wąbrzeźno	—	—	3/—	3/—	2/—	2/—	1/—	1/—	6/—	6/—	43/—	47/—
Wejherowo	—	—	4/1	7/2	6/2	2/1	5/1	9/3	15/4	18/6	54/3	54/2
Wyrzysk	—	—	9/—	4/—	4/—	4/—	1/—	—	14/—	8/—	74/7	83/—

*) patrz uwagi na str. 278

Ilość świadectw przemysłowych wykupionych w okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
na r. 1934/35^{*)}

Rodzaj Urząd Skarbowy	Przemysłowe		Handlowe		zajęcia przemysłowe		Karty rejestracyjne		Ogółem bez kart rejestr.	
	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935
	ogółem w tem woj. p.m.	15 279/1 568 10 963/1 248	16 407/1 188 11 548/1 188	20 283/3 576 14 747/2 899	20 963/3 463 14 580/3 463	318/53 330/50 220/38 232/36	1 342/49 994/35 1 064/29	1 342/49 994/35 1 064/29	35 946/4 992 25 633/4 164	37 674/4 687 26 360/4 687
Brodnica	579/56	555/54	698/79	725/50	16/—	79/7	81/3	1 293/135	1 292/118	
Bydgoszcz I	458/52	547/—	753/87	903/—	47/8	61/1	49/—	1 258/147	1 468/—	
II	534/48	624/—	962/134	1 167/—	15/—	39/1	37/—	1 511/182	1 800/—	
III	625/35	682/—	898/79	870/—	18/—	58/—	54/—	1 541/114	1 581/—	
IV	428/40	489/—	487/64	573/—	—/1	25/—	25/—	915/105	1 062/—	
Chelmino	450/47	456/48	557/68	548/81	3/—	28/—	28/1	1 010/115	1 006/129	
Chelmża	340/23	361/36	472/55	449/63	8/—	25/1	26/—	820/78	818/99	
Chojnice	709/46	750/58	873/96	819/129	15/1	9/1	58/2	1 579/143	1 578/188	
Działdowo	372/28	361/3	435/69	489/62	4/—	5/—	65/4	811/97	886/105	
Gdynia	728/27	963/253	1 423/589	1 912/847	24/9	28/11	98/9	2 175/845	2 903/1 111	
Grudziądz m. p.	557/45	599/43	1 030/106	1 075/196	17/1	18/3	67/2	1 604/152	1 692/242	
Inowrocław	434/28	369/22	325/15	311/64	1/1	3/—	45/—	787/44	683/56	
Kartuzy	803/58	937/—	1 196/188	1 253/—	3/3	5/—	66/—	2 002/249	2 215/—	
Kościerzyna	359/36	420/32	753/131	707/118	6/—	9/—	28/—	2 002/249	2 215/—	
Nowe Miasto	426/39	431/33	650/81	589/103	12/2	10/1	21/3	1 123/162	1 136/150	
Sępólno	634/64	634/71	633/74	619/90	3/1	2/2	39/1	1 088/122	1 030/137	
Starogard	434/25	434/30	371/28	374/22	7/4	13/1	40/—	1 270/139	1 259/163	
Szubin	596/57	696/52	844/98	856/138	18/4	20/1	37/2	812/57	821/53	
Swiecie	552/42	675/—	540/48	645/—	1/2	3/—	48/—	1 458/159	1 572/191	
Tczew	1 040/61	1 096/31	985/75	946/131	20/—	16/—	28/2	1 093/92	1 323/—	
Toruń	691/43	738/68	902/107	910/145	25/7	31/4	88/—	2 045/136	2 058/162	
Tuchola	822/46	847/89	1 177/97	1 138/178	16/4	17/3	86/1	1 618/157	1 679/217	
Wąbrzeźno	481/32	484/28	480/45	491/36	4/—	30/—	71/—	2 015/147	2 002/270	
Wejherowo	559/31	541/46	624/54	606/94	6/—	6/—	43/—	965/77	980/65	
Wyrzysk	752/294	782/149	1 186/1 016	1 016/936	15/4	18/6	54/3	1 189/85	1 153/140	
	916/45	885/—	1 020/77	972/—	14/—	8/—	74/7	1 953/1 314	1 816/1 091	
								1 950/122	1 865/—	

*) patrz uwagi na str. 278

Ilość świadectw przemysłowych wykupionych w okręgu Izby Przem.-Handl. w Gdyni na r. 1954/55*)

rodzaj	kate- gorja	1933			1934			1935		
		roczne	półroczne	ogółem	roczne	półroczne	ogółem	roczne	półroczne	ogółem
handlowe	I	28	2	30	30	4	34	36	1	37
	II	2 039	173	2 212	1 730	153	1 883	1 732	113	1 845
	III	10 717	1 178	11 895	8 658	918	9 576	7 846	668	8 514
	IV	7 116	1 883	8 999	9 481	2 423	11 904	10 948	2 612	13 560
	Va	164	17	181	102	23	125	101	12	113
	Vb ogółem	335 20 399	44 3 297	379 23 696	282 20 283	47 3 576	329 23 859	300 20 963	57 3 463	357 24 426
prze- mysłowe	I	10	—	10	12	1	13	12	—	12
	II	6	—	6	5	1	6	4	—	4
	III	20	3	23	21	—	21	24	—	24
	IV	124	9	133	130	11	141	123	10	133
	V	264	31	295	269	29	298	281	12	293
	VI	621	34	655	580	43	623	581	19	600
	VII	747	44	791	620	43	663	581	37	704
	VIII ogółem	13 632 15 424	1 239 1 360	14 871 16 784	13 619 15 256	1 458 1 586	15 077 16 842	14 715 16 407	1 110 1 188	15 825 17 595
zajęcia przemysł.	I	1	—	1	—	—	—	—	—	—
	II	73	12	85	76	14	90	69	10	79
	III	104	2	106	112	14	126	112	11	123
	IV ogółem	114 292	23 37	137 329	129 317	24 52	153 369	124 305	15 36	139 341
karty rejestrowane										
		1 313	53	1 366	1 340	50	1 390	1 439	29	1 468

*) Uwagi do tablic na str. 272 — 277

Zestawienie odnosi się do obecnego okręgu Izby Przem.-Handlowej w Gdyni, który obejmuje całe woj. pomorskie, miasta Bydgoszcz i Inowrocław, oraz powiaty Bydgoszcz, Inowrocław, Szubin i Wyrzysk.

Dane dla urzędów skarbowych w Bydgoszczy, Inowrocławiu, Szubinie i Wyrzysku za r. 1935 obejmują świadectwa roczne i półroczne razem



D100/84

SPIS RZECZY

Część I

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI IZBY W ROKU 1935

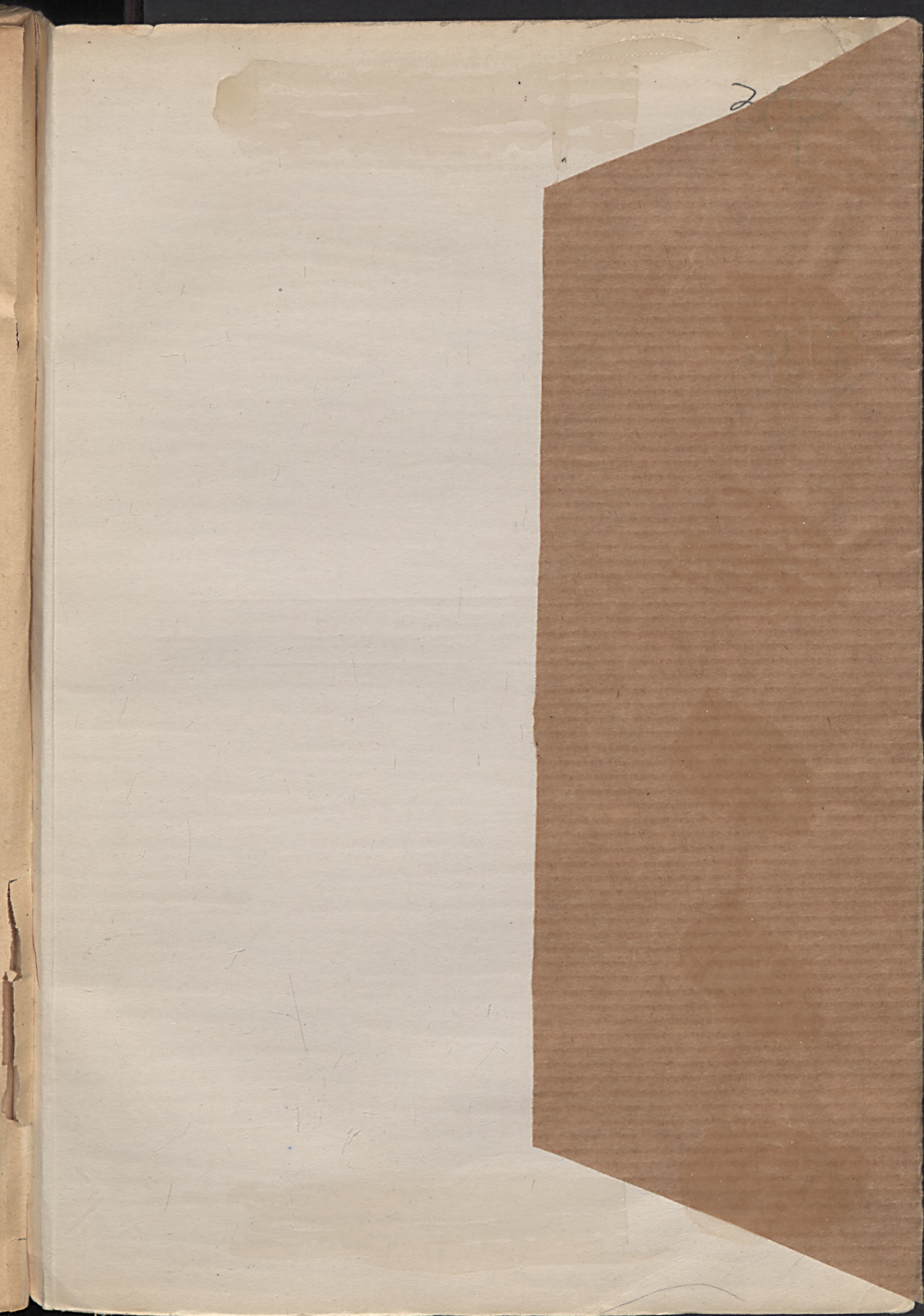
Udział Izby w żalobie narodowej	5
Sprawy organizacyjne	6
Rola sfer gospodarczych okręgu Izby przy wyborach do ciał ustawodawczych	6
Akcja Izby w sprawie Pożyczki Inwestycyjnej	9
Sprawy personalne	10
Zebrania Izbowe	11
Konstytucyjne zebrania Izby	11
Plenarne zebrania Izby	15
Posiedzenia Prezydium Izby	36
Posiedzenia sekcji	40
Konferencja Międzyministerialnej Komisji współpracy z samorzą- dem gospodarczym	45
Poszczególne dziedziny prac Izby	64
Sprawy morskie	64
Sprawy eksportowe i importowe	80
Sprawy skarbowo - podatkowe	87
Sprawy socjalne	95
Sprawy komunikacyjno-turystyczne	104
Szkolnictwo handlowe	107
Prace statystyczne	111
Wydawnictwa izbowe	112
Wywiady, opinie, zaświadczenia i ruch korespondencji	114
Zamknięcie budżetowe za rok 1935	115
Preliminarz budżetowy na rok 1936	119
Spis członków Prezydium oraz Dyrekcji Izby	124
Spis Radców Izby	125
Spis Komisji stałych Izby	130
Spis korespondentów Izby	132
Lista Sędziów Polubownych Izby	133
Spis rzeczoznawców izbowych dla portu w Gdyni	138
Spis rzeczoznawców izbowych na okręg Izby	140
Spis zaprzysiężonych przez Izbę rewizorów ksiąg	144

Część II

SPRAWY MORSKIE	147
Rozbudowa portu w roku 1935	149
Charakterystyka obrotów portowych w Gdyni	151
Udział najważniejszych towarów w obrotach Gdyni	157
Obroty przybrzeżne i obroty z wnętrzem kraju drogą wodną	177
Ruch pasażerski	179
Udział Gdyni w handlu zagranicznym Polski	181
Ruch statków	187
Polska flota handlowa i jej działalność	191
Stan polskiej floty handlowej	191
Działalność polskiej floty handlowej	193

Część III

POŁOŻENIE GOSPODARCZE W OKRĘGU IZBY W ROKU 1935	201
Uwagi wstępne	205
Przemysł	216
Przemysł metalowy	216
Przemysł mineralny	224
Przemysł budowlany	228
Materiały budowlane	229
Przemysł drzewny	229
Przemysł chemiczny	235
Przemysł odzieżowy	256
Przemysł garbarski	237
Przemysł spożywczy (w ogóle)	258
Przemysł cukrowniczy	239
Przemysł młynarski	240
Przemysł wódczany i likierniczy	243
Browary	244
Fabryki octu i musztardy	245
Fabryki czekolady i cukierków oraz pierników	245
Krochmal ryżowy	246
Fabryki bekonów i szynek	246
Mleczarnie	247
Rybolówstwo i przemysł rybny	248
Przemysł graficzny	252
Elektrownie	254
Restauracje i hotele	258
Handel	259
Handel ziemiopłodami	259
Handel masionami	260
Handel bydłem i trzodą chlewną	261
Towary kolonialne	265
Owoce świeże	266
Bławaty i konfekcja	267
Artykuły perfumeryjno - drogeryjne	268
Handel skór i przyborów szewskich	268
Artykuły żelazne i techniczne	268
Materiały opalowe	269
Materiały pędne i oleje mineralne	270
Materiały piśmienne i księgarnie	271
Świadczenia przemysłowe, wykupione w okręgu izbowym w roku 1935	272

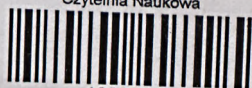


BIBLIOTEKA
NAUKOWA
M. B. P.
w Gdyni
Czytelnia

Gdy
54056

WYKONANO
W ZAKŁADACH GRAFICZNYCH BOLESŁAWA SZCZUKI W WĄBRZEŃNIE

Miejska Biblioteka Publiczna w Gdyni
Czytelnia Naukowa



10030461