

ROCZNIK

RADY INTERESANTÓW PORTU
W GDYNI

ROK I

1931



~~II 03351~~

~~II
03351~~

~~WYDZIAŁ
HISTORIOGRAFII
I
K/6864/79~~

Słowo wstępne.

Występujemy z naszym sprawozdaniem z pierwszego, z górą rocznego, okresu naszej działalności.

Publikując to sprawozdanie, pragniemy przedstawić pracę naszą w pierwszej linii wszystkim władzom i osobom, których życzliwy stosunek do naszych dążeń pozwolił powstać naszej organizacji i działać jej w ramach nakreślonych przez naszych mocodawców.

Przedkładamy tedy nasze sprawozdanie twórcy Gdyni b. Ministrowi Przemysłu i Handlu Panu Inż. Eugenjuszowi Kwiatkowskiemu, b. Ministrowi Przemysłu i Handlu Panu Premierowi Aleksandrowi Prystorowi, obecnemu Ministrowi Przemysłu i Handlu Panu Generałowi Dr. Ferdynandowi Zarzyckiemu, Dyrektorowi Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Panu Dr. Feliksowi Hilchenowi, Dyrektorowi Departamentu Górniczo-Hutniczego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Panu Czesławowi Peche, wreszcie b. Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Gdyni Panu Komandorowi Józefowi Poznańskiemu.

Pozatem zdajemy sprawę przed naszymi członkami, przedsiębiorstwami pracującymi w porcie gdyńskim, które w poczuciu solidarności i zrozumieniu swych zadań stworzyły naszą organizację i w nasze ręce złożyły kierowanie jej pracami.

Mając nadzieję, że sprawozdanie to również znajdzie się w rękach szerszego ogółu interesującego się kwestją rozwoju naszego portu i naszej floty handlowej, staraliśmy się w pracy niniejszej dać w krótkim zarysie pogląd ogólny na funkcje czynników gospodarczych w porcie i żegludze.

ZARZĄD RADY INTERESANTÓW PORTU
W GDYNI



CZĘŚĆ PIERWSZA

Zadania i struktura organizacyjna Rady Interesantów Portu w Gdyni



Rozdział I.

Uwagi ogólne.

W każdym porcie morskim poza zarządem portu i władzami administracji ogólnej i specjalnej (władze morskie, policyjne, celne i t. d.) reprezentowane są następujące gospodarcze czynniki jego pracy:

a) Armator, właściciel lub przedstawiciel właściciela statku, zajmujący się jego eksploatacją,

b) Makler, agent i przedstawiciel armatora lub reprezentujący interesy statku (a więc armatora) wobec władz portowo-administracyjnych, celnych i innych oraz wobec załadowcy i odbiorcy ładunku, względnie ich spedytatorów, jednym słowem opiekujący się statkiem w obcym porcie,

c) Ekspedytor, którego zadaniem jest techniczne załatwianie załadowania i wyładowania towarów ze statku, magazynowanie oraz ładowanie towarów na środki lokomocji lądowej, (wagon kolejowy, samochód ciężarowy). Ekspedytor reprezentuje w stosunku do władz i statku interesy eksportera wzgl. importera, jako naładowcy lub odbiorcy towarów.

Te trzy elementy składają się zasadniczo na technikę transportu i przeładunku portowo-morskiego. Zazwyczaj uzupełnia je przemysł portowy osiadły w porcie i nastawiony specjalnie na obrót morski (import surowców lub eksport wyrobów gotowych, półfabrykatów i t. d.) oraz handel morski.

Gdynia jako w przeważającej części port węglowy posiada bardzo silną grupę zawodową firm przeładowujących węgiel na rachunek polskich koncernów węglowych, które reprezentują. Pozatem posiada Gdynia przemysł portowy, niewielki pod względem ilości zakładów, ale poważny co do rozmiarów i znaczenia społeczno-gospodarczego.

Nie posiada natomiast Gdynia jeszcze własnego handlu zamorskiego (handel zamorski dopiero zaczyna się rozwijać) ani też poważniejszego przemysłu budowy okrętów. Przemysł ten reprezentuje jedynie niewielki warsztat naprawy statków.

Port w Gdyni posiada więc pięć głównych czynników pracy portowej, które zrzeszyły się w następujących pięciu organizacjach zawodowych:

Związek Armatorów Polskich,
Polski Związek Maklerów Okrętowych,
Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych,
Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych
w Gdyni,

Związek Przemysłowców Portowych w Gdyni.

Związki te reprezentują interesy zawodowe swych członków, które z natury rzeczy nie zawsze są równoległe, często nawet rozbieżne. N. p. armator i makler są zainteresowani w niskich opłatach portowych obciążających statki, natomiast ekspedytor jest zainteresowany w niskich opłatach portowych obciążających towar. Armator, makler i ekspedytor są w stosunku do siebie kontrahentami handlowymi, a więc już z samego ich wzajemnego, prawnego i rzeczowego stosunku wynika rozbieżność ich dążeń i zapatrywań w całym szeregu zagadnień. W tych warunkach życie narzuciło konieczność stworzenia jakiejś wspólnej organizacji, jakiejś instancji, w której ogniskowałyby się sprawy wszystkich interesantów portu i wszystkich grup zawodowych, któraby tworzyła zbiorową opinię i rozwijała działalność w sprawach, które dotyczą wszystkich i są zagadnieniami portu jako takiego, bez względu na to, czy poszczególne grupy zawodowe pracujące w porcie są w danej kwestji mniej lub więcej zainteresowane.

Inicjatywa stworzenia takiej organizacji nie wyszła zresztą tylko od zainteresowanych sfer portowych. Wspólnicjatorami były tutaj polskie władze morskie tak centralne jak i drugiej instancji. Inicjatywa rzucona przez portowe sfery gospodarcze, a szczególnie propagowana i realizowana przez pp. Byczkowskiego, Hordyńskiego, Kollata, Korzóna i Rummla, oraz syndyka Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych Michalewskiego, miała silnych sprzymierzeńców w osobach pp. dyrektora Urzędu Morskiego Komandora Poznańskiego i kierownika wydziału handlowego naszego portu Gieysztora. Dzięki ich współdziałaniu i dzięki życzliwemu stosunkowi władz naczelnych w osobach pp. ministra Kwiatkowskiego, dyrektora Dr. Hilchena, oraz dyr. Pechego została Rada Interesantów Portu w Gdyni powołana do życia. Władze zdawały sobie sprawę, że stworzenie centralnej organizacji sfer gospodarczych pracujących w porcie jest podstawowym warunkiem racjonalnego współdziałania z firmami portowymi.

Rozdział II.

Zadania i struktura organizacji nadrzędnej.

Organizacją łączącą wszystkie czynniki gospodarcze, pracujące w porcie gdyńskim, jest Rada Interesantów Portu w Gdyni. Konstrukcja jej nie jest całkowicie wzorowana na organizacjach siostrzanych w innych portach, lecz jest dostosowana do specjalnych wymogów portu w Gdyni oraz do warunków organizacyjnych, jakie życie w krótkim czasie istnienia naszego portu stworzyło. Trudno też, aby organizacja sfer portowych w budującym się i szybko rozwijającym porcie mogła być wliczona w ustalone od lat ramy organizacyjne starych, zagospodarowanych portów zachodu, w których praca płynie trybem normalnym i w których czas zdążył uregulować stosunek wzajemny wszystkich czynników tej pracy. Zakres zadań takiej organizacji w nowym porcie, który powstał na pustych ławicach piasku i pokładach torfu, gdzie trzeba budować wszystko od podstaw, gdzie rodzą się nowe zagadnienia prawie co dzień, jest niepomernie większy aniżeli w portach starych, które tworzyły się przez wieki. To też zakres działania naszej organizacji jest bardzo szeroki i zastosowany do potrzeb i zagadnień budującego się w amerykańskim tempie polskiego portu narodowego o zapleczu państwowem liczącem 52 miliony głów.

Zadania nasze streszczają się w statucie uchwalonym na Walnem Zgromadzeniu w dniu 28 października 1950 r. przez następujących członków założycieli:

1. Związek Armatorów Polskich,
2. Polski Związek Maklerów Okrętowych,
3. Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych,
4. Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni,
5. Związek Przemysłowców Portowych w Gdyni.

Statut Rady Interesantów Portu w Gdyni przytaczamy poniżej:

S T A T U T
RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI.

(Stowarzyszenie wpisane).

I. Nazwa, charakter prawny, cel, siedziba.

§ 1.

Rada Interesantów Portu w Gdyni jest stowarzyszeniem zapisanem z siedzibą w Gdyni.

§ 2.

Zadaniem Rady jest prowadzenie wspólnych interesów jej członków, reprezentacja tych interesów oraz współdziałanie z władzami tudzież innymi publicznymi i prywatnymi instytucjami nad rozwojem portu w Gdyni, żeglugi morskiej oraz handlu morskiego.

§ 3.

Rada ma prawo nabywania, sprzedawania i obciążania hipotecznego nieruchomości.

II. Członkowie.

§ 4.

Członkami Rady mogą być przedsiębiorstwa osiadłe w Gdyni i pracujące w porcie, wzgl. w związku z portem oraz należące do jednej z grup, która będzie przez Walne Zgromadzenie Rady uznana za grupę interesantów portu.

W grupach zrzeszonych przedsiębiorstwa wchodzi do Rady przez swoje związki, w grupach niezrzeszonych — pojedynczo.

§ 5.

Nie mogą być w żadnym razie członkami Rady:

związki stanowiące secesję jednego ze związków zjednoczonych lub powstające w jakikolwiek inny sposób w grupach już zorganizowanych i reprezentowanych w Radzie, przedsiębiorstwa niezrzeszone — tam, gdzie istnieją związki, które należą do Rady.

§ 6.

Członków przyjmuje i usuwa Walne Zgromadzenie.

Uchwały Walnego Zgromadzenia w sprawie przyjęcia nowego członka lub wykluczenia członka muszą zapadać większością $\frac{2}{3}$ głosów. Głosowanie jest tajne.

§ 7.

Członkowie mogą wystąpić z Rady przez pisemne zgłoszenie swego wystąpienia conajmniej na trzy miesiące zawczasu.

III. Fundusze.

§ 8.

Na fundusz Rady składają się:

- a) wpisowe,
- b) składki członkowskie
- c) opłaty i dochody nadzwyczajne.

§ 9.

Wysokość wpisowego jak też składek członkowskich ustala Walne Zgromadzenie, które określi także terminy i sposoby ściągania składek.

§ 10.

Rokiem obrotowym jest rok kalendarzowy.

IV. Władze.

§ 11.

Organami Rady są:

1. Walne Zgromadzenie członków,
2. Zarząd,
3. Dyrekcja,
4. Komisja Rewizyjna.

1. Walne Zgromadzenie.

§ 12.

Walne Zgromadzenie stanowią Zarząd oraz delegaci członków: po trzech od każdego związku i po jednym z pojedynczego przedsiębiorstwa w grupach niezrzeszonych. Przytem jednak, o ile z jednej grupy niezrzeszonej kilka przedsiębiorstw jest członkami Rady posiadają one tem niemniej wspólnie jeden głos.

Zastępstwo głosów jest dopuszczalne. Jedna osoba nie może jednak reprezentować kilku związków ani też więcej niż trzy głosy.

§ 13.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie odbywać się będzie co roku w pierwszych trzech miesiącach po zamknięciu roku obrachunkowego

§ 14.

Do zakresu działania Walnego Zgromadzenia należy:

- a) Wybór członków Zarządu,
- b) Udzielnie absolutorjum ustępującemu Zarządowi,
- c) Ustalenie świadczeń na rzecz Związku,
- d) Przyjęcie nowych i wykluczenie dawnych członków,
- e) Zmiana statutu,
- f) Zlikwidowanie Rady.

§ 15.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie musi być zwołane:

- a) Na żądanie Zarządu,
- b) Na żądanie przynajmniej 3 członków reprezentujących co najmniej 9 głosów i na żądanie komisji rewizyjnej.

§ 16.

Do ważności Walnego Zgromadzenia jest potrzebna obecność przynajmniej $\frac{2}{3}$ głosów.

Gdyby żądane quorum nie było reprezentowane, odbędzie się w późniejszym terminie, nie wcześniej niż po 10 dniach, następne Walne Zgromadzenie z tym samym porządkiem obrad. Uchwały tego Zgromadzenia będą prawomocne bez względu na ilość obecnych głosów.

§ 17.

Uchwały Walnego Zgromadzenia zapadają zwykłą większością głosów z wyjątkiem wypadków wymienionych w § 6 jak też w sprawach zmian statutu i likwidacji Rady w których to wypadkach potrzebna jest większość $\frac{2}{3}$.

§ 18.

Walne Zgromadzenie zwołuje Zarząd listami poleconymi z podaniem przedmiotu obrad na 7 dni przed terminem Walnego Zgromadzenia.

§ 19.

Walne Zgromadzenie powołuje ze swego grona przewodniczącego posiedzenia.

§ 20.

Z posiedzenia Walnego Zgromadzenia spisuje się protokół który podpisuje przewodniczący.

2. Zarząd.

§ 21.

Zarząd Rady składa się z 5 osób wybieranych przez Walne Zgromadzenie na przeciąg roku obrachunkowego. Z pośród członków Zarządu prezesa i wice-prezesa wybiera Walne Zgromadzenie. Pozatem wybiera Walne Zgromadzenie 3-ch zastępców.

§ 22.

Do zakresu działania Zarządu należy zastępstwo Rady sądownie i pozasądownie.

3. Dyrektor i Biuro.

§ 23.

Na czele Biura Rady stoi Dyrektor mianowany przez Zarząd i działający na podstawie upoważnienia Zarządu.

Biuro prowadzi prace przygotowawcze i wykonawcze wynikające z zakresu działania Rady.

4. Komisja Rewizyjna.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie wybiera ze swego grona 2 członków Komisji Rewizyjnej na przeciąg roku obrachunkowego oraz jednego zastępcę.

Jak ze statutu wynika, Rada Interesantów Portu w Gdyni jest zrzeszeniem związków przedsiębiorstw, pracujących w porcie gdyńskim. Dotychczasowy stan członków pokrywa się z liczbą członków założycieli, gdyż nowe grupy zawodowe w naszym porcie w międzyczasie nie powstały.

Natomiast musieliśmy nasze podstawy organizacyjne nieco rozszerzyć. Okazało się, że nie można ograniczać naszego grona wyłącznie do związków i przedsiębiorstw osiadłych w Gdyni, gdyż w zapleczu znajdują się poważne współczynniki rozwoju naszego portu, których interesy i dążności idą z naszymi równolegle.

I tak Centrala Zakupu Żelaza Polskich Hut Żelaznych w Warszawie zgłosiła w dniu 6 listopada 1931 r. przez usta swego prezesa, p. Jana Gombrowicza, swój akces jako bezpośredni członek Rady Interesantów Portu w Gdyni i została przyjęta w poczet naszych członków. Członkostwo jej rozpoczyna się z dniem 1 stycznia 1932 r.

Należy przypuszczać, że ten krok ku solidarnemu współdziałaniu z nami znajdzie w najbliższym czasie w zapleczu swych naśladowców.

Organizacja nasza została wpisana do rejestru w Sądzie Grodzkim w Gdyni w dniu 26. 9. 1931 r.

Zarząd Rady Interestantów Portu w Gdyni stanowią pp.:

Prezes Zarządu:

konsul szwedzki inż. Napoleon Korzón, prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, prezes Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni, dyrektor firmy „Polskarob Polsko - Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A. w Gdyni.

Wice-Prezes Zarządu:

wice-konsul duński Lucjan Byczkowski, wice-prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, prezes Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, dyrektor Warszawskiego Towarzystwa Transportowego w Gdyni T. z o. o.

Członkowie Zarządu:

Andrzej Cienciała, radca Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, dyrektor Polskiej Agencji Morskiej Sp. z o. o. w Gdyni.

Roman Hordyński, prezes Związku Przemysłowców Portowych w Gdyni, dyrektor Łuszczarni Ryżu Sp. Kom. w Gdyni.

Juljan Rummel, radca Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, prezes Związku Armatorów Polskich, dyrektor zarządzający PP. „Żegluga Polska“ w Gdyni.

Skład Zarządu reprezentuje wszystkie (pięć) zrzeszone grupy zawodowe.

Zastępcami członków Zarządu są pp.:

Witold Mosiewicz, dyrektor firmy „Atlantic“ Tow. Transp. z o. p. w Gdyni.

Komandor Hugon Pistel, zastępca dyrektora zarządzającego PP. „Żegluga Polska“ w Gdyni.

Czesław Raczewski, wicedyrektor firmy „Polskarob—Polsko - Skandynawskie Tow. Transportowe“ S. A. w Gdyni.

Komisję Rewizyjną tworzą pp.:

Mieczysław Frankowski, kierownik oddziału firmy Giesche“ T. z o. o. w Gdyni.

Inż. Stanisław Rostkowski, dyrektor Chłodni Portowej w Gdyni.

Dyrektor: Dr. Bolesław Kasprowicz.*)

*) Biura mieszczą się w Gdyni przy ulicy Świętojańskiej w lokalu firmy „Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A. w Gdyni.

Rozdział III.

Zadania i struktura poszczególnych związków.

§ 1. Związek Armatorów Polskich.

Handel idzie za banderą. Pod tem hasłem prowadziły dzisiejsze potęgi morskie swoją politykę gospodarczą, która je na wyżyny wprowadziła. Aczkolwiek można hasłu temu zarzucić zbytnią jednostronność i wyliczyć wypadki, w których konjunktura handlowa czyli możliwości eksportu były głównymi współczynnikami rozwoju floty handlowej (np. konjunktura eksportowa na węgiel była podstawą do stworzenia floty polskich „trampów”*) czyli statków żeglugi nieregularnej, to jednak hasło to w nieco zmodyfikowanej formie do dzisiejszego dnia swój walor posiada. „Rozwój floty handlowej i rozwój wymiany międzynarodowej stoją do siebie w wzajemnym stosunku przyczynowym i stanowią wobec siebie raz skutek, raz przyczynę”. Jeżeli, co dopiero stwierdziliśmy, eksport polskiego węgla dał podstawę do stworzenia polskiej floty handlowej, to vice versa np. wywóz polskich produktów hodowlanych (słonina, masło i jaja) do Anglii datuje się od powstania regularnej komunikacji morskiej między Gdynią a portami angielskimi Londynem i Hullem.

Rozwój bandery więc jest i będzie dla naszej ekspansji gospodarczej, dla naszej niezależności od sąsiadów, czynnikiem podstawowym, mimo, że pogiębiający się w żegludze światowej kryzys na rynku frachtowym temu rozwojowi nie sprzyja.

Zadaniem zrzeszenia polskich przedsiębiorstw armatorskich jest obrona interesów polskiego zawodu armatorskiego oraz współdziałanie z rządem w zakresie polskiego programu żeglugi morskiej. Ścisłe określa te zadania statut, który umieszczamy poniżej:

*) Tramp znaczy po angielsku „włóczęga”. Słowo to oznacza w morskiem słownictwie międzynarodowym statek, który kursuje po morzach bez zgóry ustalonego rozkładu i wozi ładunki z portu do portu w zależności od tego, gdzie je uzyska. Stąd też polskie określenie „żegluga nieregularna”.

S T A T U T ZWIĄZKU ARMATORÓW POLSKICH.

(Stowarzyszenie wpisane).

I. Nazwa Związku.

Art. 1. Związek jest stowarzyszeniem zapisanem pod nazwą: „Związek Armatorów Polskich“.

II. Siedziba Związku.

Art. 2. Siedzibą Związku jest Gdynia.

III. Cel Związku.

Art. 3. Celem Związku jest popieranie i zastępstwo wspólnych interesów zawodowych.

IV. O członkach Związku.

Art. 4. Członkiem Związku może być każdy przedsiębiorca żeglugowy eksploatujący statki morskie pod polską banderą.

Art. 5. Podanie o przyjęcie na członka z załączeniem spisu posiadanej tonażu brutto należy kierować do Zarządu Związku. Zarząd przedłoży wniosek Walnemu Zgromadzeniu celem powzięcia uchwały o przyjęciu.

Art. 6. Członkami przestają być:

1. Osoby które zgłoszą swoje wystąpienie ze Związku po uregulowaniu należnych składek członkowskich;
2. Osoby, które likwidują przedsiębiorstwo; z chwilą ukończenia likwidacji wzgl. z chwilą otwarcia postępowania upadłościowego do majątku przedsiębiorstwa;
3. Osoby wykluczone przez Walne Zgromadzenie.

V. Władze Związku.

Art. 7. Władze Związku stanowią:

- a) Walne Zgromadzenie,
- b) Zarząd.

VI. Walne Zgromadzenie.

Art. 8. Zwyczajne Walne Zgromadzenia odbędą się rok rocznie w pierwszych dwóch miesiącach roku kalendarzowego.

Art. 9. Do zakresu działania Walnego Zgromadzenia należy:

- a) Wybór członków Zarządu i ich zastępców,
- b) udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi za ubiegły rok gospodarczy,
- c) ustalenie rocznych świadczeń na rzecz Związku,
- d) przyjęcie nowych i wykluczenie dawnych członków Związku,
- e) zmiany statutu,
- f) zlikwidowanie Związku.

Art. 10. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie musi być zwołane:

- a) na żądanie Zarządu,
- b) na żądanie przynajmniej trzech członków.

Art. 11. Dla ważności Walnego Zgromadzenia potrzebna jest obecność przynajmniej połowy zgłoszonego do Związku tonażu i przynajmniej połowy członków. Gdyby żądane quorum reprezentowane nie było, wtenczas odbędzie się po upływie tygodnia od oznaczonego terminu Walnego Zgromadzenia następne Walne Zgromadzenie, którego uchwały prawomocne są bez względu na reprezentowany tonaż.

Art. 12. a) Każdy członek może brać udział w naradach z prawem jednego głosu.

- b) każdy członek, który posiada więcej niż 5000 t, posiada tyle głosów, ile razy przedstawia 5000 ton. Każde zgrupowanie po-

siadające 5000 t daje prawo jednego głosu, jeżeli delegat tego zgrupowania w Walnym Zgromadzeniu nie rozporządza już jednym głosem.

Art. 15. Dla prawomocności uchwał potrzebna jest zwyczajna większość głosów z wyjątkiem wypadków przewidzianych w art. 9) w punktach d), e) i f), w których to ostatnich wypadkach potrzebna jest większość kwalifikowana.

Art. 14. Walne Zgromadzenia zwołuje Zarząd pisemnie z podaniem przedmiotu obrad na 14 dni przed terminem Walnego Zgromadzenia.

VII. Zarząd.

Art. 15. Zarząd Związku składa się z prezesa, wiceprezesa oraz co najmniej dwóch członków Zarządu, wybranych przez Walne Zgromadzenie na przeciąg jednego roku. Walne Zgromadzenie wybiera również dla każdego członka Zarządu jego zastępcę, któremu przysługują pełne prawa członka Zarządu w chwili, kiedy zastępuje swego mocodawcę. Uchwały Zarządu zapadają większością głosów. W razie równości decyduje głos przewodniczącego.

Art. 16. Do zakresu działania Zarządu należy zastępstwo Związku sądownie i pozasądownie i decyduje Zarząd wogóle we wszystkich sprawach wyraźnie nie zastrzeżonych Walnemu Zgromadzeniu. Do zobowiązania Związku potrzebne są podpisy dwóch członków Zarządu, wgl. jednego członka Zarządu i generalnego sekretarza pod pieczęcią Związku.

Art. 17. Zarząd mianuje generalnego sekretarza Związku, który kieruje biurem Związku i zastępuje Zarząd. Na mocy tego upoważnienia sekretarz bierze udział w posiedzeniach Zarządu z głosem doradczym i wykonuje wszelkie przez Zarząd mu poruczone czynności.

VIII. Składki członkowskie.

Art. 18. Każdy członek zobowiązany jest uiścić składkę ustaloną przez Walne Zgromadzenie stosownie do zgłoszonego przez każdego członka tonażu brutto.

Związek został założony dnia 24 maja 1929 r. Wpisanie do rejestru sądowego nastąpiło dnia 13 czerwca 1930 r.

Członkami Związku są firmy następujące:

1. Przedsiębiorstwo Państwowe „Żegluga Polska” w Gdyni.
2. „Polskarob — Polsko - Skandynawskie Towarzystwo Transportowe” S. A. w Gdyni.
3. „Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe” S. A. w Gdyni.
4. „Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe” S. A. w Gdyni.
5. „Polryż” S. z o. o. w Krakowie.

Zarząd Związku stanowią pp.:

Prezes Zarządu: Juljan Rummel, dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga Polska”.

Wiceprezes Zarządu: Konsul inż. Napoleon Korzón, dyr. firmy „Polskarob Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe” S. A. w Gdyni.

Członkowie Zarządu: Feliks Kollat, dyr. „Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego“ S. A. w Gdyni;

Roman Kutylowski, dyr. Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego S. A. w Gdyni.

Generalny Sekretarz: Stanisław Mikoszewski.

§ 2. Polski Związek Maklerów Okrętowych.

Stosunek statku do portu i do ładunku jest tak różnorodny i w takim stopniu wymaga znajomości lokalnych warunków, że zazwyczaj przedsiębiorstwa armatorskie całego szeregu czynności związanych z zawijaniem statku do portu nie załatwiają we własnym zakresie, lecz oddają je do załatwienia przedsiębiorstwom specjalnie w tym celu zorganizowanym. Armator nie jest w stanie utrzymywać we wszystkich portach swoich własnych przedstawicieli, agentów, a szczególnie nie może tego czynić armator, którego statki uprawiają t. zw. tramping, t. zn. kursują na liniach nieregularnych i zabierają ładunki w portach, w których je od wypadku do wypadku uzyskują. Nawet linje regularne niezawsze utrzymują w portach, do których ich statki zawijają, własne biura, tylko posługują się jako swemi agentami firmami maklerskimi.

Czynności maklera okrętowego dadzą się streścić w punktach następujących:

1. Czuwanie nad należytem wykonaniem umowy na przewóz towarów i pasażerów.
2. Reprezentowanie interesów armatora w porcie i finansowanie pobytu statku w porcie.
3. Akwizycja ładunków dla statku.

Z powyższych różnorodnych zadań ciężących na maklerze okrętowym wynikają zadania dla wspólnej organizacji reprezentującej interesy wszystkich firm maklerskich portu. Jest to obrona interesów zawodowych maklerów, ustalenie wspólnych wytycznych dla postępowania wobec mocodawcy-armatora i wobec władz portowych, wobec których interesy swych mocodawców reprezentują.

Ważną dziedziną działalności zrzeszenia maklerów portowych jest współdziałanie z analogicznymi organizacjami ekspedytorów portowych i uzgadnianie wytycznych dla współpracy obydwu zawodów.

Polski Związek Maklerów Okrętowych w Gdyni łączy dwie kategorie maklerstwa okrętowego, mianowicie:



1. Maklerstwo zawodowe, pod którem to pojęciem rozumiemy procederowe załatwianie wszelkich czynności maklerskich w zastępstwie różnych towarzystw armatorskich, oraz
2. t. zw. ajencje linji, które stanowią niejako, oddziały poszczególnych zagranicznych towarzystw żeglugowych, czyli wydział maklerski danej linji zagranicznej, aczkolwiek stanowią samodzielne jednostki prawne.

Ściśle odzwierciadla zadania Polskiego Związku Maklerów Okrętowych jego statut, który poniżej przytaczamy:

S T A T U T

POLSKIEGO ZWIĄZKU MAKLERÓW OKRĘTOWYCH W GDYNI.

(Stowarzyszenie zapisane).

§ 1.

Stowarzyszenie zapisane pod nazwą „Polski Związek Maklerów Okrętowych w Gdyni“ z siedzibą w Gdyni i w dalszem krótko Związkiem mianowane ma za cel i zadanie swoje — prowadzenie wspólnych interesów zawodowych Związku, przedstawicielstwo tychże na zewnątrz i obronę interesów poszczególnych członków Związku.

§ 2.

Członkiem Związku może być każda firma, która zapisana jest do rejestru handlowego Sądu Powiatowego w Gdyni i która ma za przedmiot przedsiębiorstwa dokonywanie czynności maklerstwa okrętowego.

§ 3.

Podanie o przyjęcie na członka należy skierować do Zarządu Związku, który je przedkłada na Walnem Zebraniu. Walne Zebranie rozstrzyga o przyjęciu zwykłą większością głosów.

§ 4.

Każdy członek zobowiązany jest płacić składki których wysokość ustala Walne Zgromadzenie członków Związku.

§ 5.

Członkostwo kończy się:

- a) w chwili wykreślenia firmy z rejestru handlowego,
- b) w chwili wystąpienia ze Związku,
- c) w chwili wykluczenia.

Wykluczenie następuje w drodze uchwały Zarządu, jeśli członek zalega z opłatą składek członkowskich w przeciągu jednego roku. w innych zaś wypadkach na mocy uchwały Walnego Zgromadzenia członków Związku kwalifikowaną większością $\frac{2}{3}$ wszystkich obecnych na Walnem Zgromadzeniu członków. Członek wykluczony przez Walne Zebranie ma prawo odwołać się do następnego Walnego Zebrania. Wystąpienie członka ze Związku może nastąpić tylko z końcem każdego roku kalendarzowego, i to za uprzednim trzymiesięcznym wypowiedzeniem. W razie wystąpienia ze Związku członek występujący zobowiązany jest zapłacić składkę przypadającą do końca roku kalendarzowego. Z wystąpieniem ze Związku traci członek wszelkie prawa do majątku Związku.

§ 6.

Prowadzenie spraw Związku poleca się Zarządowi Związku, który wybiera się corocznie przez Walne Zgromadzenie zwykłą większością głosów.

Zarząd składa się z czterech członków Zarządu, mianowicie: prezesa, zastępcy tegoż, oraz dwóch członków.

Prezes razem z jednym z członków Zarządu stanowią Zarząd w rozumieniu § 26 k. o. d. cywilnego i zastępują Związek nazewnątr przed sądem i poza sądem.

Walne Zgromadzenie wybiera prezesa, wiceprezesa oraz dwóch członków Zarządu i dwóch kandydatów na członków Zarządu. W razie ustąpienia jednego z członków Zarządu, wstępuje w jego miejsce kandydat w porządku ustalonym przez Walne Zgromadzenie.

Podział funkcji pomiędzy członków Zarządu określa sam Zarząd.

§ 7.

W pierwszych trzech miesiącach każdego roku kalendarzowego winno być zwołane Walne Zgromadzenie Związku, któremu Zarząd Związku i Komisja Rewizyjna składają sprawozdanie za rok ubiegły i na którym wybierają nowy Zarząd i nową Komisję Rewizyjną. Komisja Rewizyjna składa się z 2 członków wybieranych na Walnem Zgromadzeniu i winna jest sprawdzać kasowe sprawozdanie Zarządu.

§ 8.

Zarząd może z własnej inicjatywy lub winien na żądanie conajmniej 5 członków Związku zwołać Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Związku.

Zarząd zawiadamia poszczególnych członków o zwołaniu Walnego Zgromadzenia listownie. Zawiadomienia winny być wysłane przynajmniej 10 dni przed datą Walnego Zgromadzenia.

§ 9.

Zadaniem Zarządu jest załatwianie bieżących spraw Związku, wykonywanie uchwał Walnego Zgromadzenia i administracja majątkiem Związku.

§ 10.

Uchwała o zmianie statutu Związku względnie o rozwiązaniu Związku może być powzięta na corocznem lub nadzwyczajnem, w tym celu zwołanem, Walnem Zgromadzeniu, i to tylko kwalifikowaną większością głosów ($\frac{3}{4}$) wszystkich obecnych na Zgromadzeniu członków Związku, przyczem w pisemnych zaproszeniach na Zgromadzenie członkowie Związku winni być uprzedzeni o tem, że zmiana statutu lub sprawa rozwiązania Związku będzie omawiana na Zebraniu.

W razie rozwiązania Związku Walne Zgromadzenie określi, w jaki sposób rozporządzić pozostałym majątkiem.

We wszystkich innych wypadkach uchwały Walnego Zgromadzenia zapadają absolutną większością głosów. Uchwały Walnego Zgromadzenia są prawomocne, o ile na zebraniu jest obecnych przynajmniej 4 członków Związku.

§ 11.

Wszelkie powzięte na Walnem Zgromadzeniu uchwały winny być wciągnięte do księgi protokółów i podpisane przez prezesa.

§ 12.

Związek winien być zarejestrowany u miejscowych władz sądowych.

Związek został założony dnia 28. listopada 1928 r.

Wpisanie do rejestru sądowego nastąpiło dnia 21. stycznia 1931 r.

Członkami Związku są następujące firmy:

I. Maklerzy zawodowi:

1. „Atlantic“ Towarzystwo Transportowe z o. p. w Gdyni
2. „Behnke & Sieg“, Sp. z o. p. w Gdyni,
3. „Bergenske Baltic Transports Corp. Ltd.“ Sp. z o. o. w Gdyni,
4. „Lloyd Bałtycki“ T. z o. p. w Gdyni,
5. „Polska Agencja Morska“ T. z o. p. w Gdyni,
6. „Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe“ S. A. w Gdyni,
7. „Polskarob — Polsko - Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A. w Gdyni.
8. „Speed“ Tow. Transportowe Morskie w Gdyni.

II. Ajencje towarzystw zagranicznych:

9. „American Scantic Line w Polsce“ S. z o. p. w Gdyni,
10. „Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka“ S. z o. p. w Gdyni.

Zarząd Związku stanowią pp.:

Prezes Zarządu: Konsul inż. Napoleon Korzón, dyrektor firmy „Polskarob — Polsko - Skandynawskie Tow. Transportowe“ S. A. w Gdyni.

Członkowie Zarządu: Andrzej Cienciała, dyrektor firmy „Polska Agencja Morska“ T. z o. o. w Gdyni;

Witold Jasiński, dyrektor „American Scantic Line w Polsce“ Sp. z o. p. w Gdyni;

Wicekonsul Lars Ustrud-Svendsen, dyrektor „Bergenske Baltic Transports Corp.“ w Gdyni. *)

§ 3. Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych.

Armator i makler zajmują się statkami czyli morskimi środkami nawigacyjnymi. Ich partnerem w pracy jest ekspedytor portowy, którego zadaniem jest sprawować pieczę nad towarem przeładowywanym w porcie.

Olbrzymie społeczno-gospodarcze znaczenie ekspedytora portowego polega na tem, że ma on styczność bezpośrednią z przedstawicielami życia gospodarczego, czyli eksporterem i importerem i pośredniczy często pomiędzy nimi a przedstawicielami życia portowego i morskiego — arma-

*) Ponieważ p. konsul Korzón nie zgodził się przyjąć prezesury Związku na rok 1952, wybrano Zarząd na rok 1952 w składzie następującym: Andrzej Cienciała — prezes, Lars Ustrud-Svendsen — wiceprezes, Witold Jasiński i Czesław Raczewski — członkowie Zarządu.

torami. Teren działania spedytora nie ogranicza się do portu i morza, ale obejmuje całe zaplecze gospodarcze portu. W ten sposób ekspedytor portowy jest niejednokrotnie akwizytorem portu, z drugiej zaś strony jest równocześnie powiernikiem kupca i przemysłowca, wykonując pieczę nad jego towarem. Uczciwy, społecznie myślący stan ekspedytora morskiego jest dlatego ważnym czynnikiem rozwoju portu. Zależnie od tego, jak ekspedytor obsłuży pod względem sprawności klienta w zapleczu, zależnie od tego, jakie ceny weźmie od niego za swe usługi, wytwarza on opinię o porcie w zapleczu i gruntuje podstawy dla konkurencyjności portu.

Również duże znaczenie dla konkurencyjności portu ma działalność ekspedytora portowego, w odniesieniu do statku. Sprawność przeładunku dokonanego przez ekspedytora decyduje o tem, jak długo statek musi przebywać w porcie. Statek zagraniczny wywozi z portu opinię o porcie taką, jaką sobie wyrobił przede wszystkim na podstawie działalności ekspedytora i maklera, którzy go obsługiwali. Tej ważnej, wszechstronnej roli, która w niczem nie ustępuje pionierskiej pracy bandery, odpowiada też ogrom zajęć i spraw wspólnych, łączących przedstawicieli zawodu ekspedytorskiego. Bez przesady można powiedzieć, że ekspedytora portowego interesują wszystkie bez wyjątku zagadnienia danego portu, a szczególnie ważne są one dla niego w nowo budującym i organizującym się porcie. W tych warunkach ma też organizacja zawodowa ekspedytorów portowych w Gdyni bardzo rozległe pole pracy. W pierwszej linii jest ona organizacją pracodawców portowych, zatrudniających robotników w porcie, pozatem najważniejszą dziedziną jej działalności są zagadnienia wspólnej polityki handlowej ekspedytorów.

Różnorodność towarów, przechodzących przez port pod względem wartości, sposobu ładowania, transportowania itd. stworzyła pewną specjalizację w obrębie zawodu ekspedytorskiego. Gdynia ma (przede wszystkim) specjalnych ekspedytorów węglowych, ekspedytorów artykułów masowych oraz ekspedytorów drobnicy.

Dlatego też podajemy spis członków Związku Gdynskich Ekspedytorów Portowych według specjalnych branż ich pracy:

a) Ekspedytorzy węglowi:

1. „Boismine“ Sp. z o. o. w Gdyni, załatwia przeładunek węgla koncernu „Skarbopol“.
2. „Elabor“ S. A. Handl.-Przem., załatwia przeładunek węgla koncernu „Fulmen“.

3. „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe“ S. A. w Gdyni, załatwia przeladunek węgla koncernu „Robur“ i Tow. Kopalń „Grodziec“.
4. „Progress“ Sp. z o. p. w Gdyni, załatwia przeladunek koncernu „Progress“.

b) Ekspedytorzy towarów masowych:

5. „Atlantic“, Tow. Transp. z o. p. w Gdyni, załatwia przeladunek złomu żelaznego i węgla koncernu „Progress“.

e) Ekspedytorzy towarów wszelkich:

6. „C. Hartwig“ S. A. w Poznaniu, Oddział w Gdyni.
7. „Johannes Ick“, Agentura Ekspedycyjna w Gdańsku. Oddział w Gdyni.
8. „Pantarei“, S. A. w Gdyni.
9. „Polski Lloyd“ S. A. w Warszawie, Oddział w Gdyni.
10. „Schenker i Ska“ S. A. w Warszawie. Oddział w Gdyni.
11. „Szule-Rembowski i Ska“, Sp. z o. o. w Gdyni.
12. „Warszawskie Towarzystwo Transportowe“ Sp. z o. p. w Gdyni.
13. „Warta“ Towarzystwo Ekspedycyjne Sp. z o. p. w Gdyni.

Poza Związkiem istnieją oddziały niektórych firm niemiecko-gdańskich, nie biorące w pracy naszych organizacyj udziału, a pozatem kilka firm, które znajdują się w stadjum organizacji i zgłosiły akces swój do Związku z chwilą pełnego uruchomienia swoich przedsiębiorstw. Są to firmy następujące:

14. „Giesche“ T. z o. o. w Gdyni.
15. „Melas Polski“ T. z o. o. w Gdyni.
16. „Skarbopol“ Sp. z o. p. w Gdyni*).

Zadania Związku określa jego statut, który poniżej przytoczamy:

S T A T U T

ZWIĄZKU GDYŃSKICH EKSPEDYTORÓW PORTOWYCH W GDYNI. (Stowarzyszenie wpisane).

§ 1.

Nazwa, siedziba i cel Związku.

1. Związek nosi nazwę „Związek Gdynskich Ekspedytorów Portowych“ i jest zarejestrowany w rejestrze Towarzystw.
2. Siedzibą jest Gdynia.
3. Celem Związku jest popieranie zawodowych interesów swych członków bez własnego specjalnego prowadzenia interesów.

*) W początkach r. 1952 przystąpiły do Związku następujące firmy: C. W. Bestmann, Expedbłok, Jul. Herman, Tadeusz Minkiewicz, Północne Towarzystwo Transportowe.

§ 2.

Zastępstwo Związku.

1. Związek posiada Zarząd, który składa się z jednego przewodniczącego i czterech członków Zarządu.

2. Do zastępowania Związku w sprawach sądowych i pozasądowych koniecznym jest udział jednego członka Zarządu.

3. W razie wystąpienia lub śmierci jednego z członków Zarządu prowadzą pozostali członkowie Zarządu nadal sprawy Związku aż do najbliższego zebrania członków, które zwołane być musi w przeciągu czterech tygodni, celem przeprowadzenia wyboru brakującego członka Zarządu.

§ 3.

Wybór Zarządu.

1. Zarząd wybierają członkowie Związku zwyczajną większością głosów na przeciąg dwóch lat, i to w pierwszych dziesięciu dniach roku. Przy równej ilości głosów rozstrzyga przy wyborze pierwszego przewodniczącego los, dla innych zaś członków Zarządu głos pierwszego przewodniczącego.

§ 4.

Członkowie Związku.

Członkiem Związku może być każda nieskazitelna osoba fizyczna lub firma handlowa, która w Gdyni prowadzi samodzielnie interes spe-
dycyjny lub składowy lub zajmuje w takiej firmie kierownicze stanowisko.

§ 5.

Przyjmowanie członków.

1. Zgłoszenia na członków powinny być kierowane do Zarządu.

2. O przyjęciu członka rozstrzyga zwyczajną większością głosów najbliższe zebranie członków. Przy równej ilości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego.

3. Każdy członek winien opłacać miesięcznie składki w wysokości 150.— zł oraz wpisowe które ustalone będzie każdorazowo przez zebranie członków Związku.

§ 6.

Obowiązki i prawa członków.

1. Członkowie Związku winni stosować się do wszystkich postanowień statutu i zaprotokółowanych uchwał.

2. Wszelkiego rodzaju wykroczenia przeciw tym postanowieniom winien jest zgłosić pisemnie, podając bliższe szczegóły stanu faktycznego na ręce przewodniczącego, ten członek, który pierwszy o wykroczeniach tych się dowie, a jeśli zażalenie dotyczy samego przewodniczącego, zgłoszenie wnieść należy do jednego z członków Zarządu. Tenże winien w przeciągu 8 dni zawiadomić obwinionego członka o wnie-
sionej skardze i zażądać od niego pisemnego oświadczenia w 8-mio dniowym terminie. Jeśli to nie nastąpi, uważa się stan faktyczny za udowodniony.

3. Do badania oświadczenia uprawniony jest Zarząd jako stała komisja kontrolująca i badanie to przeprowadza przez jednego ze swych członków przez wgląd do ksiąg handlowych i dokumentów obwinionego członka.

4. Zarząd osądza przekroczenia w pełnym składzie członków.

5. Zarząd dorecza natychmiast wyrok obwinionemu i ten staje się prawomocnym o ile skazany nie wnieść w przeciągu 8-miu dni sprzeciwu do Zarządu.

6. O ile wniesiony zostanie sprzeciw w przepisany terminie, w takim razie zapada ostateczne rozstrzygnięcie większością głosów na zebraniu członków, zwołanem umyślnie w tym celu przez Zarząd w przeciągu 14 dni. Obwiniony niema prawa głosowania. Równą ilość głosów uważa się za wyrok uwalniający.

7. Droga prawna dla tego rodzaju sporów jest wykluczona, jednakże Zarząd władny jest, w razie niezapłacenia nałożonych kar, wystąpić przeciwko zasądzonemu członkowi na drogę sądową.

8. W razie konkurencji z firmą spedycyjną, nie należącą do Związku jest każdy członek uprawniony obniżyć ceny podane przez firmę konkurencyjną, musi jednak natychmiast, najdalej do 8 dni, zawiadomić o tem przewodniczącego lub jego zastępcę, podając oferowane ceny.

§ 7.

Wystąpienie członków.

Wystąpienie członka może mieć miejsce dwa razy do roku, za wypowiedzeniem, a mianowicie: na 1-go lipca i 1-go stycznia z trzymiesięcznym wypowiedzeniem i musi być zgłoszone Zarządowi listem poleconym trzy miesiące przedtem.

§ 8.

Wykluczenie członków.

Członkowie mogą być wykluczeni ze Związku uchwałą powziętą zwyczajną większością głosów na nadzwyczajnem posiedzeniu, jeżeli nie wypełniają swoich zobowiązań wobec Zarządu, albo ustawicznym działaniem swoim szkodzą Związkowi, jeśli popadną w konkurs lub też z powodu niechętowego postępowania zostaną ukarani.

§ 9.

Zebrawie członków.

1. Co kwartał odbywa się zebranie członków, zwołane pisemnie przez Zarząd, które, o ile statut inaczej nie postanawia, jest prawomocne bez względu na ilość zebranych.

2. Przy równej ilości głosów rozstrzyga przewodniczący.

3. Każdy członek ma jeden głos, który musi oddać albo osobiście, albo przez swego uprawnionego zastępcę albo też przez pisemnie upoważnionego pełnomocnika.

§ 10.

Nadzwyczajne zebranie członków.

1. Zarząd może zwołać nadzwyczajne zebranie według własnego uznania a jest do tego zobowiązany, jeżeli conajmniej $\frac{1}{3}$ członków pisemnie zażąda zwołanie nadzwyczajnego zebrania, podając bliższe powody.

2. Do prawomocności uchwał zapadłych na nadzwyczajnem zebraniu członków koniecznym jest, aby każdy z członków otrzymał conajmniej na tydzień przed zebraniem pisemne zaproszenie z podaniem porządku dziennego.

3. Zaproszenie uważa się za doręczone, jeśli nadane zostało na pocztę.

4. Głosowanie nad uchwałami odbywa się w myśl §§ 5, 7, 10 i 14 niniejszego statutu.

§ 11.

Ostatnie roczne zebranie członków.

Zebranie członków odbywające się w grudniu każdego roku wybiera dwóch członków których obowiązkiem jest zbadanie administra-

cji i kasowości i złożenie z powyższych czynności sprawozdania na następnem zebraniu członków. Zebranie to rozstrzyga czy Zarządowi należy udzielić absolutorjum.

§ 12.

Uprawomocnienie uchwał.

Uchwały zebrania uprawomocnia przewodniczący zebrania przez położenie podpisu co nie wyklucza że wszyscy członkowie mogą być wezwani do podpisania protokołu zebrania.

§ 13.

Zmiany statutu.

1. Zmiana statutu Związku może nastąpić tylko większością $\frac{2}{3}$ oddanych głosów, jeżeli równocześnie conajmniej połowa członków jest na zebraniu obecna wzgl. zastąpiona i o ile posiedzenie odbędzie się w myśl postanowień § 2., ustęp 2 i 3 statutu.

2. Jeżeli na tem posiedzeniu połowa członków nie była obecna wzgl. zastąpiona, w takim razie rozstrzyga następne zebranie zwyczajne, zwyczajną większością głosów bez względu na ilość obecnych.

§ 14.

Majątek Związku.

1. Wszystkie pisma odnoszące się do Związku otrzymuje Zarząd i stanowią one wraz z innymi przedmiotami nabytymi ze środków Związku, własność Związku.

2. Każdy członek zrzeka się wyraźnie na wypadek wygaśnięcia jego członkostwa w Związku wszelkich pretensyj do gotówki, inwentarza i majątku Związku.

§ 15.

Rozwiązanie Związku.

Rozwiązanie Związku następuje tylko na podstawie zapadłej większości głosów, przy obecności $\frac{3}{4}$ członków zebrania, które zostało zwołane w myśl postanowień § 2 ustęp 2 i 3 statutu.

§ 16.

W wypadku rozwiązania Związku rozstrzyga ostatecznie zebranie członków zwyczajną większością oddanych głosów o zużytkowaniu majątku Związku.

Związek został założony 15. IX. 1928 r. — Rejestracja sądowa nastąpiła 9. I. 1931 r.

Zarząd Związku stanowią pp.:

Prezes Zarządu: Wicekonsul Lucjan Byczkowski, dyrektor Warszawskiego Towarzystwa Transportowego z o. o. w Gdyni.

Członkowie Zarządu: Franciszek Marszał, kierownik firmy C. Hartwig S. A., Oddział w Gdyni:

Witold Mosiewicz, dyrektor firmy „Atlantic“ Tow. Transportowe z o. p. w Gdyni:

Czesław Raczewski, wicedyrektor firmy „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A. w Gdyni;

Wincenty Zalewski, dyrektor firmy „Boismine“ T. z o. o. w Gdyni.

Kierownictwo: Jerzy Michalewski, syndyk.

§ 4. Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych.

Gdynia powstała jako eksportowy port węglowy i do dnia dzisiejszego ciągle jeszcze eksport węgla jest główną podstawą jej egzystencji. Statystyka za rok 1931 wykazuje, że w ogólnym tonażu 5.300.114 ton, obróconym przez port w Gdyni, zajmuje węgiel 4.373.095 ton czyli 82,5%.

Z punktu widzenia inwestycji portowych i portowo-kolejowych należy stwierdzić, że transport ogromnej ilości węgla absorbuje przeważną część urządzeń kolejowych i przeładunkowych w porcie.

Przeładunek węgla w naszym porcie dokonują jedynie koncerny węglowe górnośląskie, węgiel zaś dąbrowiecki (z wyjątkiem węgla Tow. „Grodziec“) nie przechodzi przez nasz port i eksport jego jest skoncentrowany w Gdańsku. Gdynia natomiast stanowi główne oparcie eksportu morskiego najpoważniejszych koncernów węgla górnośląskiego, które mają w Gdyni swoje własne, wielomiljonowe inwestycje.

Koncerny węglowe dokonywują w Gdyni przeładunku swego węgla przeważnie (z wyjątkiem „Fulmen“u) w własnym zakresie, na własnych, od władz portowych na dłuższe terminy wydzierżawionych nabrzeżach i własnymi urządzeniami mechanicznymi.

Na czele firm przeładujących węgiel w Gdyni stoi firma „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A., przedstawicielstwo największego koncernu węglowego górnośląskiego „Robur“ oraz Twa Kopalń „Grodziec“. Firma ta ma organizację eksportową najbardziej wykończoną, gdyż poza obszernym aparatem eksportu węgla (ekspedycja węgla), posiada własną flotę statków morskich o łącznym tonażu ca. 15.000 ton i własny wydział maklerki okrętowej.

Drugi według wielkości koncern górnośląski „Progress“ jest dopiero w stadium organizacji; przeładunku jego węgla dokonuje za pomocą jego inwestycji firma ekspedycyjna „Atlantic“.*)

*) Od 16 stycznia 1952 r. skutecznie „Progress“ przeładunek swego węgla we własnym zarządzie.

Trzecia firma, „Skarbopol“, również nie uruchomiła jeszcze swego własnego aparatu ekspedycyjnego. Przeladunku jej węgla dokonuje firma „Boismine“ urządzeniami „Skarbopolu“ lub dźwigami rządowymi.

Koncern Gieschego rozpoczął w dniu 1 grudnia 1931 r. eksport swego węgla własnymi inwestycjami i we własnym zarządzie.

Firma ekspedycyjna „Elibor“ zaś zajmuje się przeladunkiem węgla koncernu „Fulmen“ na własnych urządzeniach.

W świetle powyższego można określić charakter firm, reprezentujących koncerny węglowe jako podwójny. Są one nie tylko spedytorami, lecz reprezentują równocześnie dość różnorodne interesy koncernów węglowych. Z tego powodu i ze względu na nieco odmienne warunki spedycji towarów masowych zorganizowały się one jako odrębna grupa interesantów portowych w Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych, zaś w zakresie zagadnień ogólnoekspedycyjnych reprezentuje ich interesy Związek Gdyniński Ekspedytorów Portowych, w skład którego wchodzi wszystkie firmy dokonujące przeladunku węgla we własnym zakresie.

Zadania Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych określa następujący statut:

S T A T U T

ZWIĄZKU PRZEDSTAWICIELI KONCERNÓW WĘGLOWYCH w GDYNI.

(Stowarzyszenie wpisane).

I. Nazwa, charakter prawny, cel, siedziba.

§ 1.

Stowarzyszenie zapisane pod nazwą „Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni“ z siedzibą w Gdyni i w dalszem krótko Związkiem mianowane, ma na celu i za zadanie prowadzenie wspólnych interesów zawodowych Związku, przedstawicielstwo tychże na zewnątrz i obronę interesów poszczególnych członków Związku.

II. Członkowie.

§ 2.

Członkiem Związku może być każda firma, która zapisana jest do rejestru handlowego Sądu powiatowego w Gdyni i wykaże się odpowiednim poświadczeniem koncernu węglowego, że posiada przedstawicielstwo tegoż koncernu.

Każdy koncern może być reprezentowany w Związku tylko przez jednego przedstawiciela. W Związku mogą być reprezentowane tylko te koncerny, które uskuteczniają regularny przeladunek węgla w Gdyni.

§ 3.

Podania o przyjęcie na członka należy kierować do Zarządu Związku, który przedkłada je Walnemu Zgromadzeniu.

Uchwały Walnego Zgromadzenia w sprawie przyjęcia nowego członka jakoteż wykluczenia członka winny zapadać większością $\frac{2}{3}$ głosów.

Głosowanie jest tajne.

§ 4.

Członkostwo kończy się z chwilą wykreślenia firmy z rejestru handlowego z chwilą wystąpienia ze Związku względnie z chwilą wykluczenia.

Członkowie mogą wystąpić ze Związku z końcem każdego roku kalendarzowego i to za uprzednim 3-miesięcznym wypowiedzeniem.

W razie wystąpienia ze Związku zobowiązany jest członek występujący zapłacić składkę, przypadającą do końca roku kalendarzowego.

Przy wystąpieniu lub wykluczeniu ze Związku traci członek wszelkie prawa do majątku Związku.

III. Fundusze.

§ 6.

Na fundusz Związku składają się składki członkowskie. Wysokość składek członkowskich ustala Walne Zgromadzenie, które określa także terminy i wysokość ściąganych składek.

IV. Władze Związku.

§ 7.

Władzami Związku są:

Walne Zgromadzenie członków

Zarząd i

Komisja Rewizyjna.

I. Walne Zgromadzenie:

§ 8.

Walne Zgromadzenie stanowią delegowani członkowie. Każdy członek Związku może delegować jednego, dwóch lub trzech delegatów, którzy jednak posiadają tylko wspólnie jeden głos.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie odbywać się będzie co roku w pierwszych 5 miesiącach każdego roku kalendarzowego.

Na tem zwyczajnem Walnem Zgromadzeniu Zarząd Związku i Komisja Rewizyjna winny złożyć sprawozdanie za rok ubiegły.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie udziela absolutorjum Zarządowi i wybiera nowy Zarząd i nową Komisję Rewizyjną.

§ 9.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie musi być zwołane na żądanie Zarządu lub na żądanie przynajmniej trzech członków Związku.

§ 10.

Do ważności Walnego Zgromadzenia potrzebna jest obecność przynajmniej $\frac{2}{3}$ członków.

Gdyby żądane quorum nie było reprezentowane, następne Walne Zgromadzenie odbędzie się w późniejszym terminie, nie wcześniej, niż po 10 dniach z tym samym porządkiem obrad. Uchwały tego Zgromadzenia będą prawomocne bez względu na ilość członków.

Uchwały Walnego Zgromadzenia zapadają zwykłą większością głosów z wyjątkiem wypadków wykluczenia członków, zmian statutu i likwidacji Związku, w których to wypadkach potrzebna jest większość $\frac{2}{3}$ głosów.

§ 11.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie zwołuje Zarząd pisemnie z podaniem przedmiotu obrad na 7 dni przed terminem Walnego Zgromadzenia.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie może być zwołane w razie konieczności na podstawie pisemnego lub telefonicznego zawiadomienia członków 3 dni przed terminem nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia.

II. Zarząd.

§ 12.

Prowadzenie spraw Związku poleca się Zarządowi Związku, który składa się z trzech osób, wybieranych przez Walne Zgromadzenie na przeciąg roku obrachunkowego zwykłą większością głosów.

Z pośród członków Zarządu wybiera Walne Zgromadzenie prezesa, zastępcę tegoż, który jest jednocześnie sekretarzem i skarbnikiem.

§ 13.

Prezes wraz z jednym z członków stanowią Zarząd w rozumieniu § 26 kodeksu cywilnego i zastępują Związek na zewnątrz przed sądem i poza sądem.

Walne Zgromadzenie wybiera pozatem trzech kandydatów na członków Zarządu.

W razie nieobecności jednego z członków wstępuje w jego miejsce kandydat.

III. Komisja Rewizyjna.

§ 14.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie wybiera ze swego grona dwóch członków Komisji Rewizyjnej na przeciąg roku obrachunkowego.

Związek został założony w dniu 25. X. 1930 r. — Wpis do rejestru sądowego nastąpił dnia 26. IX. 1931 r.

Członkami Związku są:

1. „Elibor“ S. A. Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, reprezentujący koncern węglowy „Fulmen“ w Katowicach.
2. „Giesche“ S. A. Oddział w Gdyni, reprezentujący koncern węglowy Giesche S. A. w Katowicach.
3. „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe“ S. A. w Gdyni, reprezentujące koncern węglowy „Robur“ w Katowicach.
4. „Progress“, T. z o. o., Oddział w Gdyni, reprezentujący koncern węglowy „Progress“ T. z o. o. w Katowicach.
5. „Skarbopol“ T. z o. o. w Gdyni, reprezentujący koncern węglowy „Skarboferm“ w Król. Hucie.

Zarząd Związku stanowią pp:

Prezes Zarządu: Inż. Mirosław Laurecki, dyrektor firmy „Skarbopol“ w Gdyni.

Wiceprezes Zarządu: Inż. Napoleon Korzón, dyrektor firmy „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe“ S. A. w Gdyni.

Członek Zarządu: Inż. Tomasz Perutz, prokurent koncernu „Progress“ w Katowicach.

§ 5. Związek Przemysłowców Portowych.

O charakterze przemysłu portowego nie decyduje fakt przypadkowego terytorjalnego związania z portem, lecz okoliczność, że przemysł ten jest funkcjonalnie związany z portem i obrotem morskim, że istnienie jego opiera się na bezpośredniej łączności z drogą morską, jednym słowem, że kalkulacja opiera się właśnie na fakcie, że warsztat wytwórczy znajduje się w porcie.

Na takich założeniach oparte, powstały z inicjatywy prywatnej przy poparciu czynników rządowych następujące przedsiębiorstwa przemysłu portowego ściśle związane z naszym portem i opierające swój rozwój o bezpośredni kontakt z morzem:

1. „Łuszczarnia Ryżu” Tow. Kom. w Gdyni, do której składów zwożą statki transatlantyckie bezpośrednio z Indji całokrętowe ładunki ryżu surowego, który w przerobionym stanie idzie na spożycie krajowe, a w części jest reeksportowany.

2. Gdyńska Olejarnia S. A. w Gdyni,*) przerabiająca na tej samej zasadzie importowane surowce olejów jadalnych i eksportująca uboczny produkt swej fabrykacji, makuchy.

3. Trzecią placówką, aczkolwiek nie stanowiącą przemysłu portowego, jednak spełniającą analogiczne do niego zadanie, jest Chłodnia Portowa, która umożliwia częściowe uniezależnienie się naszego eksportu produktów hodowlanych od pośrednictwa obcego, stwarzając możliwość długoterminowego składowania produktów w Gdyni na warunkach umożliwiających konkurowanie na rynku międzynarodowym.

Te trzy przedsiębiorstwa złączone identycznymi interesami zjednoczyły się w Związek Przemysłowców Portowych. Związek będący w stadium organizacji nie jest jeszcze zarejestrowany sądownie.

4. Najmłodszym przedsiębiorstwem przemysłu portowego w Gdyni jest firma Józef Fetter S. A., zajmująca się uszlachetnianiem importowanych owoców suszonych, która w r. 1952 przystąpiła do Związku.

Prezesem Zarządu Związku jest p. Roman Horzyński, dyrektor „Łuszczarni Ryżu”, Sp. Kom. w Gdyni.

*) Nowa nazwa brzmi: Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union” S. A. Gdynia.

CZĘŚĆ DRUGA

Gdynia w roku 1931



2. *B. Murchi* *pubescens* (L.) K. Schum. *pubescens*

1. *B. Murchi* *pubescens* (L.) K. Schum. *pubescens*

Genus Species	No. of specimens examined	Podium material preserved	Number of specimens	Material examined	Month
<i>B. Murchi</i>	10	10	10	A. Schum. Altona, Victoria 1901	1. 1901
<i>B. Murchi</i>	10	10	10	A. Schum. Altona, Victoria 1901	1. 1901
<i>B. Murchi</i>	10	10	10	A. Schum. Altona, Victoria 1901	1. 1901
<i>B. Murchi</i>	10	10	10	A. Schum. Altona, Victoria 1901	1. 1901

Rozdział IV.

Stan i warunki pracy polskiej floty handlowej.

Stan polskiej floty handlowej w roku 1931 przedstawia następująco:*)

§ 1. Przedsiębiorstwo Państwowe „Żegluga Polska“ w Gdyni.

Nazwa statku	Nr. rejestr. sygn. zawoz. sygn. radiowy	Rodzaj statku materiał przeznaczenie	Nośność ^{##)} DW pojemn. NRT	Stocznia rok budowy	Maszyny s i a J H P
„Katowice“	34 P B H W S P A C	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	2.850 1.995 1.107	Chantiers Navals Caen 1925	1 trójpr. 1.200
„Poznań“	31 P B H S S P A B	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	2.850 2.017 1.121	Chantiers Navals Caen 1926	1 trójpr. 1.200
„Kraków“	32 P B H U S P A E	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	2.850 2.013 1.121	Chantiers Navals Caen 1926	1 trójpr. 1.200
„Toruń“	38 P B H X S P A A	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	2.850 2.018 1.122	Chantiers Navals Caen 1925	1 trójpr. —
„Wilno“	33 P B H T S P A D	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	2.850 2.018 1.121	Chantiers Navals Caen 1926	1 trójpr. 1.200
„Warta“	66 P B A W S P A H	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	4.200 2.572 1.689	Eng. Works Ecorse Detroit St. Zj. Am. 1916	1 trójpr. 1.448
„Niemen“ +	65 P B L M S P A I	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	5.146 3.107 1.844	Craig and Taylor Stockton, Anglja 1928	1 trójpr. 1.600
„Wisła“	56 P B L W S P A J	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	5.146 3.103 1.844	Craig and Taylor Sunderland, Anglja 1928	1 trójpr. 1.666

*) Oprócz powyższych posiada P. P. „Żegluga Polska“, jeszcze statki spacerowe przybliżone „Gdańsk“, „Wanda“, „Jadwiga“ i „Hanka“ oraz statek wycieczkowy „Gdynia“.
 **) T. D. W. = Dead Weight Tons — B. R. T. = Brutto Register Tons — N. R. T. = Netto Register Tons.

*) Statków pomocniczych jak holowniki itp. statki zatrudnione porcie nie podajemy w zestawieniu.

B. Statki w służbie regularnej (na liniach regularnych).

a) Linja Bałtycka. (Gdynia—Gdańsk—Ryga; Gdynia—Tallinn—Helsinki).

Nazwa statku	Nr. rejestr. sygn. zawezw. sygn. radiowy	Rodzaj statku materiał przeznaczanie	Nośność T D W pojemność B R T pojemność N R T	Stocznia rok budowy	Maszyny siła J P H
"Tczew"	41 P B H R —	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	1.020 760 344	H. Bodewes Milingen, Holandja 1924	1 trójpr. 600
"Chorzów"	61 P B H Z —	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	1.350 845 489	N. V. Werft Zeeland, Holandja 1921	1 trójpr. 500

b) Linja Rotterdamska (Gdynia—Gdańsk—Rotterdam—Antwerpja).

"Śląsk"	75 P B J A —	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	1.600 1.402 758	Stocznia Nakskow, Danja 1931	2 Lentz'a dwupr. 1.200
"Cieszyn"	76 P B J H —	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	1.600 1.402 758	Stocznia Nakskow, Danja 1931	2 Lentz'a dwupr. 1.200

razem:
34.312 T D W
21.262 B R T
1.327 N R T

Statki w służbie nieregularnej.

Nazwa statku	Nr. rejestr. sygn. zawezw. sygn. radiowy	Rodzaj statku materiału przeznaczenie	Nośność T D W pojemn. B R T pojemn. N R T	Stocznia rok budowy	Maszyny sifa J H P
„Robur III“	48 P B F A S P B A	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	2.850 1.894 1.138	R. Thompson and Son, Sunderland 1923	1 trójpr. 1.060
„Robur IV“	60 P B M F S P R B	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	3.000 1.971 1.067	Lindholmen Göteborg 1930	1 Lentz'a 1.000
„Robur V“	62 P B N G S P B C	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	3.000 1.975 1.072	Lindholmen Göteborg 1930	1 Lentz'a 1.000
„Robur VI“	55 P B M H S P B D	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	3.200 2.088 1.252	Jonker and Stans Amacht, Holandia 1922	1 trójpr. 1.250

razem: 12.050 T D W
7.928 B R T
4.529 N R T

§ 3. „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe“, S. A.
w Gdyni.

Linje regularne (Gdańsk—Gdynia—Londyn; Gdańsk—Gdynia—Hull).

Nazwa statku	Nr. rejestru sygn. zawezw. sygn. radiowy	Rodzaj statku materiał przeznaczenie	Nośność T D W pojemność N R T pojemność N R T	Stocznia rok budowy	Maszyny siła J H P
„Łódź“	51 P B N F S P B G	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	3.510 2.450 1.471	Earls Cd. Anglja 1907	1 trójpr. 1.500
„Premjer“	54 P B N G S P B I	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	3.950 3.540 2.171	Ramage and Fur- gesson, Leith, An- glja 1922	1 trójpr. 2.400
„Rewa“	49 P B N C S P B K	Parow. 1 śrub. Stal. Pasaż tow.	3.220 2.376 1.465	Earls and Co. 1906 Hull, Anglja	1 trójpr. 1.500
„Warszawa“	50 P B N D S P B S	Parow. 1 śrub. Stal. Pasaż tow.	3.440 1.534 2.486	Doxford and Son. Sunderland, Anglja 1916	1 trójpr. 1.500
„Lwów“	— P B N K —	Parow. Stal. Pasaż tow.	1.534 1.900 1.308	Helsingør Shibbul- ding Co. Danja 1932	Lentz'a 1375 HP 4 cylin- dry Nr. 9*)
„Lublin“	— P B N H —	Parow. Stal. Pasaż tow.	1.900 1.308 734	Helsingør Shibbul- ding Co. Danja 1932	Lentz'a 1375 HP 4 cylin- dry Nr. 9*)

17,920 T D W
razem: 13,468 B R T
8,109 N R T

§ 4. „Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe“. S. A.
w Gdyni.

Linja regularna Gdynia—Ameryka.

Nazwa statku	Nr. rejestr. sygn. zawczw. sygn. radjowy	Rodzaj statku materiał przeznaczenie	Nośność pojemn. B R T pojemn. N R T	Stocznia rok budowy	Maszyny siła J H P
„Kościuszko“	58 P B R D S P E A	Parow. 2 śrub. Stal. Pasaż tow.	4.062 6.522 3.940	Barclay, Curle and Co Glasgow, Angl., 1915	2 trójpr. 5.600
„Polonia“	59 P B R C S P E B	Parow. 2 śrub. Stal. Pasaż tow.	3.428 7.500 4.519	Barclay, Curle and Co Glasgow, Anglja 1910	2 trójpr. 6.000
„Pułaski“	61 P B R F S P E C	Parow. 2 śrub. Stal. Pasaż tow.	4.635 6.345 3.820	Barclay, Curle and Co Glasgow, Anglja 1912	2 trójpr. 5.600
		razem:	12 125 20 367 12 279		
			T D W B R T N R T		

Statek w służbie neregularnej.

Nazwa statku	Nr. rejestr. sygn. zawezw. sygn. radłowy	Rodzaj statku materiał przeznaczenie	Nośność T D W pojemn. B R T pojemn. N R T	Stocznia rok budowy	Maszyny siła J H P
„Kopernik“	57 P B L J —	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	1.050 778 373	C. Brownelle, Grainock, Anglja 1914	1 tróipr. 700

§ 6. Stan polskiej floty handlowej w poszczególnych latach.

Tonaż wszystkich polskich towarzystw żeglugi morskiej przedstawia się więc następująco:

77 457 T. D. W.

65 803 B. R. T.

38 617 N. R. T.

Zestawienie to obejmuje tylko statki stojące ściśle w służbie handlowej t. zn. przewożące towary i pasażerów w rejsach między portami handlowymi.

W zestawieniu tem nie uwzględniliśmy statków pomocniczych w porcie jak holowniki i t. p. oraz statki wycieczkowo-spacerowe, uprawiające żeglugę przybrzeżną, przeważnie sezonową, które posiada P. P. „Żegluga Polska“.

Zestawienie powyższe należy też uzupełnić jeszcze statkiem szkolnym marynarki handlowej „Dar Pomorza“ o pojemności 1561 B. R. T., oraz rejestrowanym w Gdańsku płynącym pod flagą polską „Ville de Toulon“ o 682 B. R. T. pojemności.

W ten sposób wzrasta tonaż zatrudniony w polskiej żegludze handlowej o około 2000 B. R. T.

Cyfry rozwoju z roku na rok przedstawiają się następująco:*)

Rok	Ilość	Razem :		Parowce		Motorowce	
		Tonaż w B. R. T.	Ilość	Tonaż w B. R. T.	Ilość	Tonaż w B. R. T.	
1. 1. 1927	6	11242	—	—	—	—	
1. 1. 1928	10	14722	—	—	—	—	
1. 1. 1929	18	23364	—	—	—	—	
1. 1. 1930	25	41534	23	38480	2	2854	
1. 1. 1931	31	65050	30	63489	1	1561	
1. 1. 1932	33	67834	32	66273	1	1561	

W tem statki
o pojemności B. R. T.

od 101— 500	5	1365	5	1365	—	—
„ 501—1000	6	4152	6	4152	—	—
„ 1001—2000	7	12228	6	10667	1	1561
„ 2001—3000	9	19966	9	19966	—	—
„ 3001—3000	3	9756	3	9756	—	—
„ 5001—8000	3	20367	3	20367	—	—
ponad 8000	—	—	—	—	—	—

Jeżeli porównać obecny tonaż polskiej floty handlowej z tonażem ogólno-światowym, to wypada nikły odsetek tonażu światowego na tonaż polski, gdyż zaledwie 0,097% obec np. 6,1% tonażu niemieckiego, 5,1% francuskiego,**) 1,9% brytyjskiego, 15% amerykańskiego, 6% norweskiego.

*) Dane Gł. Urzędu Stat.

***) patrz § 8.

§ 7. Obróty polskiej floty handlowej.

Polska flota handlowa przewiozła w poszczególnych latach następujące ilości towarów:*)

Rok:	1927	1928	1929	1950	1951
Wywóz:	221.189	567.940	422.572	636.752	886.588 t
Przywóz:	42.574	152.745	195.170	158.229	155.074 t
portami zagr.:	51.585	25.955	42.652	89.099	72.550 t
Razem:	315.148	526.640	660.394	884.080	1.095.792 t

Powyższe cyfry pozwalają na ustalenie udziału polskiej floty handlowej w obrocie polskich portów Gdyni i Gdańska.**)

Udział ten przedstawia się następująco:

Rok:	1927	1928	1929	1950	1951
Wywóz:	3,0%	4,3%	4,6%	6,2%	7,9%
Przywóz:	2,8%	6,5%	9,2%	9,9%	10,3%
w ogóln. obrocie:	2,9%	4,7%	5,4%	6,7%	7,5%

Należy zaznaczyć, że w r. 1951 procentowy udział polskiej floty handlowej jest większy w obrotach Gdyni niż w obrotach Gdańska, bowiem w Gdyni wyraża się cyfra 694.501 ton i stanowi 13% ogólnego obrotu, podczas gdy w Gdańsku udział ten w wysokości 326.961 ton stanowi zaledwie 3,6% ogólnego obrotu w roku 1951.

Z cyfr tych wynika, że Gdańsk, mimo, że obrót jego w roku 1951 przewyższał o 57% obrót portu gdyńskiego (Gdynia 5.500.114 ton, Gdańsk 8.550.504 ton) zatrudnia jednak w mniejszym znacznie stopniu polską flotę handlową.

Cyfry powyższe wskazują dobitnie, jakie są zadania polskiej żeglugi wobec portów polskich w zakresie opanowania polskiego obrotu morskiego i jakie portów polskich wobec polskiej żeglugi w zakresie zatrudniania tonażu polskiego.

*) W czasie druku rocznika nastąpiły drobne zmiany w obliczeniach cyfr obrotowych P. P. Żegluga Polska, które jednak w niczem nie zmieniają powyżej zobrazowanego stanu rzeczy.

***) Obróty portu gdańskiego są następujące:

Rok	Przywóz	Wywóz	Razem
1925	690 778	2 051 969	2 722 747
1926	640 696	5 659 605	6 300 301
1927	1 517 194	6 380 420	7 897 614
1928	1 852 409	6 785 275	8 615 682
1929	1 792 951	6 766 700	8 559 651
1950	1 090 651	7 122 462	8 215 095
1951	754 299	7 576 204	8 350 504

O ile chodzi o obroty poszczególnych towarzystw okrętowych, to przedstawiają się one następująco:

a) Statki Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga Polska“ przewiozły następujące ilości towarów:

Statki żeglugi nieregularnej.

Rok:	1927	1928	1929	1930	1931
W wywozie	211.653	275.075	287.514	320.267	389.550 t
W przywozie:	40.409	150.239	181.525	132.160	110.716 t
W przewozie między portami zagr.:	51.585	25.955	25.465	83.580	63.561 t
Razem:	303.647	451.269	494.502	535.807	563.607 t

Do artykułów wywozowych należały w głównej mierze węgiel, pozatem drzewo, cukier, koks i t. p.

Do artykułów przywozowych należały tomasówka, złom, ruda, fosforyty i t. p. — Przewożono między portami zagranicznymi artykuły takie jak fosforyty, węgiel koks i ruda.

Linja Bałtycka.

Rok:	Wywóz	Przywóz	Tranzyt przez Gdynię	Razem
1930	18.143 ton	3.965 ton	—	22.108 ton
1931	12.964 ton	8.138 ton	5.249 ton	24.551 ton

Linja Rotterdamska rozpoczęła dopiero swoją działalność w grudniu 1931 r., wobec czego jej obroty przypadają na rok 1932.

Mamy więc do zanotowania w roku 1931 początki tranzytu przez Gdynię, który podjęła polska linja regularna. Tranzyt ten idzie z Finlandji na Bliski Wschód. Towary są składane w magazynach tranzytowych w Gdyni i przeladowywane na statki linji zagranicznych, zawijających do Gdyni.

Statki P. P. Żegluga Polska odbyły w 1931 r. 213 574 mil ang. w 225 podróżach.

b) Statki linji „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“, S. A. w Gdyni.

Rok:	Ilość podróży	Mil podróży	Przewieziono ton
1927	5	5575	11.501
1928	51	41510	95.571
1929	57	39671	118.946
1930	87	80156	251.456
1931	140	118775	402.107
Razem:	340	283485 mil	879.581 ton

Wywieziono węgla kamiennego przez poszczególne porty:

Rok	Gdynia	Gdańsk	pomiędzy obcymi portami	
1927	3807	5729	—	
1928	46155,5	46710	—	
1929	92667,5	6395,5	17189,5	
1930	229458	16279	5719	
1931	384199	12388	5520,5	
Razem:	756287,0	87499,5	28429,0 ton	

W poszczególnych latach przewiozły statki linji:

	1927	1928	1929	1930	1931	Razem
Do Szwecji	9556	71540	70176	85204	202054,5	456490,5
Do Norwegji	—	—	18798	125555	161886,5	506017,5
Do Niemiec	—	—	5112,5	29550,5	—	54645
Do Belgji	—	20108	10455	—	—	50561
Do Holandji	—	—	—	8075,5	27521	55594,5
Do Francji	—	1217,5	2610,5	—	—	5828
Do Łotwy	—	—	—	5515,5	—	5515,5
Do Danji	—	—	5099	—	10665,5	15764,5
Do Anglji	—	—	6000	—	—	6000
	9556,0	928665,5	116249,0	251456,5	402107,5	872214,5

c) Statki „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“, S. A. w Gdyni.

Statkami tej linji, kursującej regularnie między polskimi portami Gdańskiem i Gdynią, a angielskimi Londynem i Hullem, przewiozły następujące ilości towarów i pasażerów:

Ruch towarowy.

Wywieziono do Anglji:

Rok:	1929	1930	1931
Do Londynu:	20.662 ton	26.597 ton	56.860 ton
Do Hull:	15.555 ton	25.949 ton	49.845 ton
Razem:	56.197 ton	50.546 ton	86.705 ton

Przywieziono z Anglji:

Rok:	1929	1930	1931
Z Londynu:	2.155 ton	5.861 ton	5.497 ton
Z Hull:	8.796 ton	8.800 ton	7.552 ton
Razem:	10.949 ton	12.661 ton	15.049 ton

Niżej podajemy specyfikację wywiezionych do Anglii towarów:

Rok:	1929	1930	1931
Bekony	13.486 ton	23.950 ton	43.292 ton
Masło	3.452 „	2.468 „	922 „
Jaja	2.292 „	2.553 „	5.510 „
Dykta	2.686 „	712 „	768 „
Parafina	1130 „	2.992 „	2.319 „
Drzewo	3.206 „	8.693 „	15.153 „
Manufaktura	—	—	1.752 „
Cynk	—	—	2.594 „
Ryż (mąka ryżowa)	815 „	1.616 „	3.107 „
Cukier	652 „	1.165 „	596 „
Ziemniaki (mąka kart.)	—	275 „	2.009 „
Celuloza	181 „	1.008 „	898 „
Mąka	501 „	1.477 „	2.930 „
Zboże	1.620 „	—	—
Inne	6.198 „	3.837 „	3.055 „
Razem:	36.197 ton	50.546 ton	86.703 ton

Przewóz pasażerów kształtował się w poszczególnych latach następująco:

Rok	P A S A Ż E R O W I E				E M I G R A N C I		
	Do Londynu	Do Hull	Z Londynu	Z Hull	Przez Londyn	Przez Hull	Razem
1929	165	65	1465	257	7829	2943	12.702
1930	255	90	1251	273	7297	3047	12.213
1931	111	53	599	652	448	261	2.104

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego odbyły w 1931 r. 116650 mil ang. w 77 podrózach.

d) Statki „Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego“ S. A. w Gdyni

	1930		1931	
	do Am.	z Am.	do Am.	z Am.
Przewieziono ładunku	2059 t	4237 t	804 t	3171 t
„ poczty (worków)	7404 w.	16841 w.	7594 w.	15327 w.
„ pasażerów	6865	5918	2707	5541

Statki Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego odbyły w 1951 r. 121000 mil ang. w 18 podróżach.

e) Statek firmy „Polryż“, T. z o. o. w Gdyni

był oddany do eksploatacji P. P. „Żegluga Polska“. Eksploatacja jego trwała od 1. 4. 1950 r. do 31. 9. 1950 r. Statek odbył 7 podróży i przewiózł ogółem 5.206 ton ładunku.

Jak już zaznaczyliśmy w części I powstanie polskiej żeglugi i obrót zamorski portów polskich są w wzajemnym związku przyczynowym.

Tak np. eksport węgla, naszego podstawowego artykułu eksportowego, był jednym z głównych czynników powstania naszej floty „trampów“.

Wyżej podana statystyka przewiezionego tonażu wskazuje, jak konjunktura eksportowa na polski węgiel (która się rozpoczęła w roku 1926), stworzyła podstawy pod rozwój polskiej żeglugi nieregularnej.

Analogiczne zjawisko obserwujemy przy ruchu zamorskim emigranckim, który stał się podstawą do rozwoju polskiej żeglugi transatlantyckiej, gdyż spowodował polskie sfery oficjalne do skierowania emigracji do portów polskich i na statki polskie.

Inne znowu zjawisko uderza, gdy obserwujemy pracę polskich linii regularnych, mianowicie Linji Bałtyckiej i Rotterdamskiej P. P. „Żegluga Polska“ oraz „Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego“.

Linja Bałtycka nie powstała dzięki konjunkturze eksportowej do państw, do których zawija (Finlandja, Estonja, Łotwa), lecz zapoczątkowała uniezależnienie się polskiego handlu z temi państwami od kontroli obcej i ma za zadanie stworzyć podwaliny dla powstania w porcie gdyńskim handlu tranzytowego.

Również niedawno utworzona linja rotterdamska P. P. „Żegluga Polska“, która obsługuje Antwerpję i Rotterdam, ma za zadanie rozwój polskiego handlu eksportowego do Holandji i Belgji oraz do Nadrenji niemieckiej i francuskiej względnie nawet do Szwajcjarji; z drugiej zaś strony ma ułatwić eksport z Polski, głównie przez Rotterdam, do tych krajów zamorskich, które posiadają regularne połączenia z Rotterdamem.

Linja ta również uniezależnia polski handel importowy od obcego pośrednictwa, przez co zyski z przewozu morskie-

go towarów wymienionych między Polską a innymi krajami zostają w Polsce.

„Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe“ natomiast stało na usługach eksportu polskich produktów hodowlanych do Anglii, stwarzając niezależną od obcego pośrednictwa podstawę dla polskiego eksportu bekonów i jaj. W ten sposób linja eliminuje pośrednictwo portów obcych i żeglugi obcej oraz obcą kontrolę przewozów między Anglią a Polską.

Obroty linji z portami polskimi Gdynią i Gdańskiem w r. 1931 obrazują następujące cyfry:

	Eksport do Anglii	Import z Anglii
Gdynia—Londyn/Hull	53.012 ton	1.851 ton
Gdańsk—Londyn/Hull	31.691 ton	11.198 ton

Porównując powyższe cyfry obrotów polskich linii regularnych z Gdynią i Gdańskiem konstatujemy fakt uzupełniania się obydwu polskich portów, gdyż wszystkie polskie linje europejskie obsługują Gdynię i Gdańsk. Występuje to szczególnie wyraźnie w obrotach Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego, które przywozi towar przeważnie do Gdańska, odbiera zaś ładunki eksportowe w Gdyni.

§ 8. Wahania morskich stawek przewozowych.

Rozwój polskiej floty handlowej odbywał się na tle kryzysu w żegludze światowej, jakiego obecna generacja nie pamięta. Niemieckie pismo „Hansa“, tygodnik dla spraw żeglugi morskiej, wychodzący w Hamburgu, charakteryzuje w artykule umieszczonym w nr. 1 roku 1932 sytuację w żegludze morskiej następująco:

„Ubiegły rok 1931 stanowił dla armatorów wszystkich narodów pod względem handlowym nieprzerwane pasmo najgorszych rozczarowań.

Wśród żyjącej generacji nie znajdzie się chyba nikt, ktoby przeżywał już tego rodzaju rok przewozów“.

Istotnie pod względem stawek dla przewozów morskich rok 1931 nie przyniósł oczekiwanego polepszenia na rynku. Wprost przeciwnie, spadek funta angielskiego w ostatnim kwartale roku sprawozdawczego spowodował obniżenie najpierw o 20, później o 30%, stawek przewozów morskich, obliczonych wyłącznie w funtach angielskich lub koronach szwedzkich. Wprawdzie nominalnie w papierowych funtach stawki przewozowe podniosły się przeciętnie o ca 10%, lecz w rezultacie spadek frachtów wynosi jednak 10—20%.

Świadczenia przedsiębiorstw żeglugowych polskich pozostały natomiast prawie bez zmian.

Już rok 1950 określano słusznie jako rok katastrofального obniżenia stawek przewozów morskich. Zdawało się, że osiągnięto kulminacyjny punkt depresji, tymczasem, jak już wyżej zaznaczyliśmy, przyszedł dalszy znaczny spadek.

Zainteresowane sfery fachowe nie oczekują też poprawy w roku przyszłym, raczej przepowiadają dalsze pogorszenie się sytuacji. Dla charakterystyki obecnej sytuacji może służyć cyfra żeglugi niemieckiej: 219 statków (= 764.681 BRT.) było w dniu 1. 12. 1951 r. wyłączonych z ruchu. Stanowi to 19,2% całego niemieckiego tonażu statkowego. W samym tylko Hamburgu unieruchomiono 108 statków o ogólnym tonażu 449.511 BRT.*)

Dla oceny światowego rynku przewozów morskich oblicza Lloyd's Register swój indeks przewozowy morski. Za podstawę porównania przyjęto przeciętną stawkę przewozową z roku 1915 jako 100.

Indeks ten w latach 1922 do 1929 przedstawiał się następująco:

rok:	
1922	— 122.0
1923	— 109.7
1924	— 113.4
1925	— 102.2
1926	— 109.7
1927	— 109.6
1928	— 97.5
1929	— 106.9

*) W czasie druku niniejszego sprawozdania opublikował Lloyd's Register cyfry tonażu unieruchomionego w całym świecie w 1951 r.:

	ogólny tonaż	unieruchowiono	%
W. Brytania	20 505 000	2 750 000	14
St. Zjednoczone	15 544 000	5 211 000	24
Niemcy	4 253 000	1 520 000	31
Norwegja	4 066 000	870 000	21
Francja	5 566 000	1 006 000	28
Holandja	5 118 000	595 000	19
Włochy	5 556 000	586 000	18
Japonja	4 276 000	552 000	8
Szwecja	1 705 000	191 000	11
Danja	1 145 000	254 000	20
Hiszpanja	1 227 000	158 000	11
Inne kraje	9 590 000	1 784 000	19

A zatem na ogólną liczbę 70 151 000 ton floty handlowej jest unieruchomionych 15 057 000 ton, czyli 19%.

Natomiast w poszczególnych miesiącach 1930 r. i 1931 r. przedstawiał się następująco:

	1930 r.	1931 r.
I.	83.50	87.86
II.	80.98	86.21
III.	77.50	84.10
IV.	83.03	85.04
V.	73.12	88.08
VI.	78.12	80.47
VII.	88.08	78.42
VIII.	88.08	79.74
IX.	86.50	78.85
X.	85.10	92.22
XI.	86.24	93.29
XII.	90.00	90.38

W tym ogólno-światowym indeksie polepszenie w dwu ostatnich miesiącach 1931 r. dotyczy wyłącznie rynku frachtowego Kanady i Stanów Zjednoczonych.

Dla nas natomiast znacznie ważniejszy i bardziej miarodajny jest indeks niemiecki, i to tak indeks ogólnonieemiecki (z wyłączeniem ruchu pozaeuropejskiego), jak i w szczególności indeks niemiecko-europejski.

Miesiąc:	Indeks ogólnonieemiecki				Indeks europ. niem. wyjście statków			
	1928	1929	1930	1931	1928	1929	1930	1931
I.	99.7	111.4	100.2	—	95.1	103.5	92.6	—
II.	99.0	112.5	97.8	88.7	97.5	106.8	89.9	82.9
III.	97.5	110.1	93.2	87.0	88.1	102.8	81.8	83.6
IV.	96.5	106.7	93.2	85.1	85.0	100.5	81.0	83.6
V.	96.4	105.8	92.4	86.8	84.1	98.7	85.1	83.2
VI.	96.6	107.5	90.5	86.3	85.5	101.5	85.8	84.4
VII.	101.2	108.1	89.9	84.5	88.6	101.2	84.2	80.0
VIII.	102.6	110.5	89.9	83.8	89.7	101.0	83.1	80.3
IX.	101.9	111.2	89.0	82.0	88.9	100.6	83.9	77.0
X.	108.1	108.7	90.3	79.4	92.0	98.6	86.1	72.4
XI.	110.0	108.0	90.0	78.4	100.0	100.0	88.0	68.0
XII.	113.0	107.0	91.0	74.1	105.0	99.0	89.0	62.0

Stan stawek przewozowych morskich na rynku węglowym charakteryzuje następujące zestawienie:

Zestawienie stawek na przewóz węgla z Tyne do portów niemieckich.

Miesiąc	(w szylingach angielskich)		
	1929	1930	1931
I.	6/0 — 6/6	6/6 — 5/6	4/9 — 4/6
II.	6/0 — 6/6	5/3 — 4/9	5/0 — 4/6
III.	— —	4/9 — 4/6	5/0 — 4/6
IV.	5/6 — 6/0	4/9 — 4/6	5/0 — 4/6
V.	5/3 — 5/9	4/9 — 4/6	5/0 — 4/6
VI.	5/6 — 6/3	4/9 — 4/3	4/6 — 4/3
VII.	6/0 — 6/6	4/6 — 4/3	4/6 — 4/3
VIII.	6/0 — 6/6	4/6 — 4/3	4/9 — 4/6
IX.	6/3 — 6/9	4/9 — 5/10 ^{1/2}	4/9 — 4/6
X.	6/0 — 6/6	4/9 — 4/3	4/9 — 5/6
XI.	6/0 — 6/10 ^{1/2}	5/0 — 4/6	6/9 — 5/3
XII.	6/3 — 6/6	4/9 — 4/3	5/6 — 5/0

Zestawienie stawek przewozowych do Skandynawji z portów Gdańsk i Gdynia.

(w szylingach angielskich)

Do Stockholmu:

Miesiąc	1929	1930	1931
I.	5/6	5/3 — 5/6	4/6 — 4/9
II.	—	4/9 — 5/0	4/6 — 4/9
III.	10/0	4/3 — 4/6	4/6 — 4/7 ^{1/2}
IV.	5/6	4/3 — 4/6	4/4 ^{1/2} — 4/6
V.	5/6 — 5/9	4/3 — 4/6	4/6 — 4/7 ^{1/2}
VI.	6/0	4/3 — 4/6	4/6 — 4/7 ^{1/2}
VII.	6/6	4/0 — 4/3	4/6 — 4/7 ^{1/2}
VIII.	7/0	4/0 — 4/3	4/6 — 4/7
IX.	7/0	4/1 ^{1/2} — 4/1 ^{1/2}	4/6 — 4/7 ^{1/2}
X.	6/6	4/1 ^{1/2} — 4/4 ^{1/2}	4/10 ^{1/2} — 5/0
XI.	6/0	4/3 — 4/4 ^{1/2}	5/0 — 5/1 ^{1/2}
XII.	5/9	4/3 — —	5/0 — 5/1 ^{1/2}

Do Göteborga:

Miesiąc	1929	1930	1931
I.	5/9 — 5/6	5/3	4/3 — 4/6
II.	—	4/6	4/3 — 4/4 ^{1/2}
III.	—	4/6	4/1 ^{1/2} — 4/3
IV.	5/6	4/3	4/1 ^{1/2} — 4/3
V.	5/9 — 6/0	4/0 — 4/1 ^{1/2}	4/1 ^{1/2} — 4/4 ^{1/2}
VI.	6/3	4/0 — 4/1 ^{1/2}	4/3 — 4/4
VII.	6/6	4/0 — 4/1 ^{1/2}	4/3 — 4/6
VIII.	7/3	4/0 — 4/1 ^{1/2}	4/4 — 4/6
IX.	7/6	4/0 — 4/3	4/3 — 4/6
X.	6/9	4/1 ^{1/2} — 4/3	4/9 — 5/0
XI.	6/0	4/3 — 4/6	4/9 — 5/0
XII.	5/9	4/6 — —	4/9 — 5/0

Do Kopenhagi.

Miesiąc	1929	1930	1931
I.	6/0	5/3 — —	4/3 — 4/6
II.	—	5/0 — —	4/3 — 4/6
III.	10/0	5/0 — —	4/1½ — 4/4½
IV.	6/0	4/3 — —	4/0 — 4/5
V.	6/3	4/1½ — 4/3	4/1½ — 4/4½
VI.	6/6	3/9 — 4/3	4/5 — 4/6
VII.	6/9	3/9 — 4/3	4/3 — 4/6
VIII.	7/0	4/0 — 4/3	4/3 — 4/6
IX.	6/6	4/0 — 4/3	4/3 — 4/6
X.	5/9	4/0 — 4/3	4/9 — 5/0
XI.	5/6	4/3 — —	4/9 — 5/0
XII.	5/3	4/3 — 4/6	4/9 — 5/0

W tych zestawieniach należy wziąć pod uwagę, że stawki przewozowe obliczone są w angielskiej walucie papierowej, a nie złotej, więc podniesienie się stawek w ostatnim kwartale 1931 roku, jak już zaznaczyliśmy, jest iluzoryczne.

Stawki na przewóz cukru i tomasyny kształtowały się następująco:

Cukier eksportowy (statki ca 2000 t.) Z Gdyni do portów Finlandji (sh. ang.)		Tomasyna importowa Do Gdyni z Rotterdamu (sh. ang.)	
W roku 1928	9/6	W roku 1928	5/9
W roku 1929	9/3	W roku 1929	5/9
W roku 1930	6/9	W roku 1930	5/0
W roku 1931	6/6	W roku 1931	4/9—5/0

§ 9. Warunki rozwoju polskiej floty handlowej.

W takich warunkach kształtował się rozwój polskiej floty handlowej. Mimo katastrofalnej depresji na rynku żeglugowym boryka się nasza młoda flota handlowa z przeciwnościami i krok za krokiem przybywa jej tonażu.

Polskie linje żeglugowe utrzymują dość żywy kontakt z międzynarodowymi organizacjami armatorów.

Większość polskich towarzystw okrętowych należy do międzynarodowej organizacji obrony interesów zawodowych „Baltic and International Maritime Conference” z siedzibą w Kopenhadze.

Polskimi delegatami w zarządzie tej organizacji są pp. Juljan Rummel i Kazimierz Rothert.

„Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe” jest członkiem organizacji kartelowej, regulującej stawki towarowe na statkach, kursujących na linjach między portami

Ameryki Północnej i Bałtyku. Nazwa tej organizacji brzmi: „North Atlantic and Baltic Freight Conference“. Poza to „Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe“ jest członkiem zrzeszenia „Atlantic Conference“ z siedzibą w Brukseli, które ustala warunki przewozu pasażerów między portami Ameryki Północnej i Europy.

Na międzynarodowym zjeździe żeglugi morskiej, który odbył się we wrześniu 1931 r. w Wenecji, reprezentował polską żeglugę p. Juljan Rummel.

Rok 1931 stoi pod hasłem rozwoju polskiej żeglugi regularnej. Na tem miejscu nie będziemy podawali konkretnych projektów odnoszących się do przyszłej sieci linii regularnych, łączących Gdynię ze światem. Ograniczymy się do stwierdzenia, że rozwój polskiej floty handlowej pod względem ilości linii i częstotliwości komunikacji jest podstawowym warunkiem utrwalenia naszej niezależnej, swobodnej ekspansji gospodarczej. Przykładem dla słuszności tego twierdzenia jest fakt, że wielkie potęgi morskie mimo kryzysu gospodarczego i deficytów, jakie dają niektóre linje, uprawiają szeroko politykę subwencji żeglugi.

Do państw wydatnie subwencjonujących swą żeglugę należą Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Francja, Japonja. Niemcy także wkroczyły na drogę wydatnego subwencjonowania swej żeglugi tylko w sposób pośredni. Inne państwa prowadzą ochronę swej marynarki m. in. w ten sposób, że zobowiązują zagranicznych dostawców dla kolei państwowych, aby towar (węgiel) został dostarczony do portów odbiorczych statkami ojezystemi.

Tendencje protekcyjnistyczne ujawniają się w okresie obecnego kryzysu żeglugowego we wszystkich państwach morskich, które zdają sobie doskonale sprawę z tego, że, podtrzymując swą żeglugę, podtrzymują najważniejszy czynnik równowagi swego bilansu handlowego.

Z zagadnieniem rozwoju polskiej żeglugi regularnej łączy się zagadnienie uaktywnienia naszego handlu zagranicznego. Linja regularna daje towarowi możliwość dotarcia do konsumenta zamorskiego. Chodzi jednak o to, aby inicjatywa w wyborze linii należała do polskiego eksportera resp. do polskiego importera. Jest bowiem zjawiskiem powszechnem, że tam, gdzie jakaś linja stworzyła dzięki swej pionierskiej pracy nowe rynki zbytu dla swego kraju, tam po pewnym czasie powstaje obca konkurencja, która pragnie jej zabrać plony jej pracy. Dzieje się tak tem łatwiej, im mniej aktywny jest eksporter danego kraju. Aktywny kupiec zamorski powinien dążyć ku temu, by sprzedawać swe towary *c. i. f.* (cost insurance freight) port odbiorczy.

gdyż wówczas on decyduje o linii okrętowej, jaką towar z portu dalej popłynie. Analogicznie winien importer zakupywać *f. o. b.* (free on board) port wysyłki, aby móc załadować towar na statki polskich linii.

Nie wszystkie dziedziny eksportu pozwalają na sprzedaż *c. i. f.* Istnieją artykuły, np. węgiel, kontraktowane przez poważnych zagranicznych odbiorców, którzy warunkują pewne ustalone sposoby prowadzenia handlu eksportowego tym artykułem. Dużo jest jednak artykułów, które mogłyby być z korzyścią dla samego eksportu sprzedawane *c. i. f.* Odnosi się to np. do ziemiopłodów.

Korzyści, które mogłyby wyniknąć ze sprzedaży *c. i. f.* przez naszych eksporterów dadzą się wyrazić w następujących punktach:

1. Łatwiejsze zdobycie rynku zagranicznego, gdyż importer zagraniczny ma największe zaufanie do zaofiarowań *c. i. f.* port jego kraju.
 2. Utrwalenie towaru na danym rynku, gdyż bezpośredni stosunek eksportera z importerem pozwala im poznać się wzajemnie i zdobyć wzajemne zaufanie.
 2. Uniezależnienie się od zawodowego zagranicznego pośrednictwa, które zabiera zyski z eksportu i zamyka możliwość ustalenia się na rynku.
 4. Zwiększenie dochodowości z eksportu, gdyż spekulujący na dyferencjach kosztów przewozu pośrednik zagraniczny zabiera zysk dla siebie.
 5. Popieranie rodzimej żeglugi morskiej.
-

Ruch statków porcie gdynskim.

§ 1. Statki na wejściu i wyjściu.

Ruch statków w porcie gdynskim przedstawia się następująco:
Statki na wejściu.

Statki na wyjściu.

R O K	Ogół- tem stat- ków	Ilość statków z ładun- kiem	Ilość statków bez ładun- ku	Pojemność N. R. T.	Ładunek w tonach	Pasa- żero- wie osób	R O K	Ogół- tem stat- ków	Ilość statków z ładun- kiem	Ilość statków bez ładun- ku	Pojemność N. R. T.	Ładunek w tonach	Pasa- żero- wie
1924	29	--	--	40 469	631	949	1924	29	--	--	40 469	9 086	6 618
1925	85	--	--	74 919	1 586	1 065	1925	79	--	--	71 549	50 142	10 632
1926	314	17	281	209 928	179	764	1926	316	291	12	213 086	413 826	6 385
1927	542	34	496	426 722	6 702	1 514	1927	532	514	5	421 226	889 439	7 990
1928	1 108	204	904	984 893	190 135	3 062	1928	1 093	971	122	972 902	1 767 215	20 066
1929	1 567	1 259	282	1 442 492	324 298	5 683	1929	1 575	1 324	238	1 445 400	2 497 893	17 555
1930	2 238	618	1 620	2 029 822	506 037	6 781	1930	2 219	1 684	535	2 014 299	3 122 294	17 388
1931	3 144	836	2 308	2 649 268	558 348	7 873	1931	3 148	2 582	566	2 665 400	4 741 563	7 603
Miesiące 1931							Miesiące 1931						
I	189	45	144	175 268	30 752	111	I	194	160	34	181 776	292 569	1 881
II	176	56	120	157 423	30 867	126	II	167	137	30	151 884	260 437	560
III	196	61	135	172 943	41 591	2	III	194	153	41	176 454	324 594	206
IV	255	73	182	207 636	44 191	331	IV	251	207	44	198 704	356 845	274
V	286	79	207	240 585	66 520	1 256	V	289	238	51	242 516	410 212	196
VI	272	77	195	225 929	59 685	559	VI	266	214	52	234 007	377 502	425
VII	286	83	203	259 058	70 398	1 791	VII	293	217	76	204 229	482 704	1 119
VIII	304	84	220	244 948	58 049	1 756	VIII	293	240	55	240 722	425 924	1 383
IX	288	91	197	238 774	58 457	457	IX	293	221	72	237 580	429 475	670
X	316	82	234	262 725	53 533	640	X	183	271	47	205 292	493 269	881
XI	307	50	257	249 496	33 232	298	XI	313	286	27	252 007	484 030	494 066
XII	265	51	214	214 785	14 083	547	XII	275	238	37	220 228	453 983	407 403

Powyższa tabela wykazuje stały wzrost ruchu statków w naszym porcie. Cyfry podane uwidoczniają, że Gdynia jest dotychczas portem wybitnie eksportowym. W 1931 r. 536 statków przeszło do portu z ładunkiem, wyszło z ładunkiem z portu w tym samym czasie 2 582 statków. Tak samo wartość eksportu uskutecznionego przez port gdyński stoi w stosunku do wartości importu jak 2, 83 do 1.*).

Wyrównanie pod względem ilości tonażu ładunków importowych z eksportowymi jest ideałem, do którego dąży każdy port morski. Jest bowiem podstawą dla należytego wykorzystania zawijających statków, by uzyskać one mogły łatwo ładunek powrotny. Jest to także zagadnienie pierwszorzędnej wagi dla kolei obsługujących port, których wysiłki idą w kierunku pełnego wykorzystania swego parku wagonów. Jak wykazują statystyki portów świata, tylko część portów jest w możności utrzymywać równowagę importu i eksportu. Decydują o tem różnorodne czynniki, wśród których dominującą rolę odgrywają drogi handlu zagranicznego zaplecza portowego. Polska, mająca rozległe granice lądowe z państwami, z którymi utrzymuje żywą wymianę towarów, Niemcy, Rumunja, Czechosłowacja, (Węgry, Austria), ma tutaj szczególnie trudny problem do rozwiązania.

Można żywić nadzieję, że skutecznym narzędziem dla utrzymania pewnej równowagi będą zapoczątkowane w końcu roku 1931 preferencje celne na szereg artykułów importowych. Ale raczej uzyskają ładunki importowe linje regularne zachodzące do Gdyni, natomiast flota „trampów“, zabierających z polskich portów węgiel nie może liczyć na ładunki importowe towarów reglamentowanych prawodawstwem celno-preferencyjnym.**)

*) Patrz rozdział VI. § 1.

**) Według danych amerykańskiej książki „Strefy handlu zagranicznego, czyli wolne porty“ (Polska Gospodarcza 1931) kształtował się stosunek wzajemny importu do eksportu w roku 1927 w ważniejszych portach Stanów Zjednoczonych jak poniżej:

Port:	1927		Procent importu w stosunku do eksportu:
	Import: „long tons“	Eksport:	
New York, N. Y.	15.404.699	11.454.525	117
New Orleans, La.	4.177.555	3.520.295	119
Baltimore, Md.	4.452.415	1.922.194	232
Los Angeles, Calif	510.657	5.665.401	9
Buffalo, N. Y.	5.681.624	1.587.467	252
Philadelphia, Pa.	2.541.099	1.921.555	132
San Francisco, Calif	861.510	2.268.155	38
Houston, Tex.	192.511	2.606.647	7
Boston, Mass	2.214.400	258.160	858
Charleston, S. C.	655.795	557.821	182
Norfolk, Va.	444.702	1.909.461	25
Galveston, Tex.	595.766	1.845.288	21
Toledo, Ohio.	65.501	1.865.509	3
Gdynia (1931)	558.549	4.741.565	11.8

O ile chodzi o udział bandery poszczególnych państw w obrocie portu gdyńskiego, to przedstawiają się odnośne cyfry następująco:

Ruch statków
zestawiony według

I. = Ilość statków
II. = Ogólna pojemność w N. R. T.

Nazwy państw	Rok 1923		Rok 1924		Rok 1925		Rok 1926	
	I	II	I	II	I	II	I	II
Polska	1	964	2	1 928	2	1 923	4	1 688
Francja	1	4 042	19	35 506	26	47 715	21	35 961
Danja	1	439	5	1 310	14	2 942	29	17 457
W. M. Gdańsk			1	430	10	2 511	21	7 496
Niemcy			2	1 295	9	4 218	49	20 273
Szwecja					12	5 366	134	83 768
Norwegja					3	2 492	21	14 479
Holandja					2	2 601	2	258
Litwa					4	1 748	10	4 698
Łotwa					3	3 398	14	10 529
Anglja							1	614
Estonja							4	1 970
Finlandja							3	7 811
Austrja								
Belgja								
Czechosłowacja								
Grecja								
Ameryka (St. Z.)								
Włochy								
Japonja								
Persja								
Boliwja								
Brazylja								
Islandja								
Rosja Z. S. S. R.								
Rumunja								
Węgry								
Jugosławja								
Turecja							1	2 926
	3	5 445	29	40 469	85	74 919	314	209 928

w porcie gdyńskim.
bandery narodowej

Statki na wejściu

Rok 1927		Rok 1928		Rok 1929		Rok 1930		Rok 1931	
I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
60	58 798	120	100 575	142	142 482	298	360 464	355	485 386
26	49 811	55	139 712	53	155 375	53	145 042	23	48 125
65	60 124	94	101 816	187	190 565	201	190 116	279	214 513
19	9 751	12	5 213	25	7 110	75	15 850	25	12 712
95	48 377	212	146 819	256	182 632	397	267 270	631	376 999
197	126 149	340	230 125	483	354 606	746	514 836	1 052	719 497
38	33 277	90	66 571	155	95 877	152	129 266	228	182 849
1	442	5	12 470	11	14 724	10	3 073	12	6 683
—	—	2	875	11	6 139	11	6 242	26	13 395
25	24 209	118	107 098	134	102 387	123	127 172	151	126 219
10	10 603	44	60 633	22	57 473	40	60 585	94	142 963
4	2 224	10	5 944	19	10 392	38	22 849	117	76 148
1	2 696	6	7 042	24	23 697	31	27 603	83	81 015
1	261	—	—	1	136	4	716	—	—
				3	2 935	4	4 451	—	—
				1	323	3	734	6	870
				12	11 220	1	1 696	8	21 635
				25	77 029	47	145 020	39	120 282
				3	7 390	1	2 378	1	2 748
						1	4 227	1	3 409
						2	232	—	—
								2	386
								1	2 228
								1	566
								1	596
								1	2 866
								5	362
								2	6 81
42	426 722	1 108	984 893	1 567	1 442 492	2 238	2 029 822	3 144	2 649 268

Ruch statków zestawiony według

I = Ilość statków

II = Ogólna pojemność N. R. T.

Nazwy państw	Rok 1923		Rok 1924		Rok 1925		Rok 1926	
	I	II	I	II	I	II	I	II
Polska	1	964	2	1 928	2	1 928	4	1 688
Francja	1	4 042	19	35 506	25	46 711	22	36 965
Danja	1	439	5	1 310	14	2 942	29	17 457
W. M. Gdańsk			1	430	9	2 411	22	7 596
Niemcy			2	1 295	9	4 218	46	20 061
Szwecja					8	3 100	137	86 034
Norwegja					3	2 492	21	14 479
Holandja					2	2 601	2	258
Litwa					4	1 748	10	4 698
Łotwa					3	3 398	14	10 529
Anglja							1	614
Estonja							4	1 970
Finlandja							3	7 811
Austrja								
Belgja								
Czechosłowacja								
Grecja								
Ameryka (St. Z.)								
Włochy								
Japonja								
Persja								
Boliwja								
Brazylja								
Islandja								
Rosja Z. S. S. R.								
Rumunja								
Węgry								
Jugosławja								
Turcja							1	2 926
	3	5 445	29	40 469	79	71 549	316	213 086

w porcie gdyńskim.
bandery narodowej

Statki na wyjściu

Rok 1927		Rok 1928		Rok 1929		Rok 1930		Rok 1931	
I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
57	56 225	114	98 113	148	147 459	288	350 692	354	479 876
26	49 811	55	139 712	53	155 375	53	145 047	23	48 125
65	60 124	94	101 816	186	187 090	202	192 621	280	215 054
19	9 750	11	4 957	25	7 359	72	15 257	26	12 590
93	47 465	210	142 477	258	185 198	398	269 395	634	384 092
192	124 139	340	288 897	473	354 105	744	513 288	1056	727 369
38	33 277	89	66 300	153	96 156	151	127 827	226	181 598
1	442	5	12 470	11	14 724	10	3 073	11	6 603
—	—	2	875	11	6 139	11	6 242	25	12 958
25	24 209	116	105 840	138	103 648	118	118 791	158	135 681
10	10 605	44	60 633	31	56 214	39	60 195	94	145 979
4	2 224	9	5 157	19	10 745	39	23 282	111	72 228
1	2 696	4	5 655	26	25 085	30	26 202	83	80 676
1	261	—	—	1	136	4	716	—	—
				3	2 935	4	4 451	—	—
				1	323	3	734	6	870
				12	11 220	1	1 696	8	21 635
				25	77 029	47	145 020	39	120 282
				2	4 460	2	5 311	1	2 748
						1	4 227	1	3 409
						2	232	—	—
								1	193
								1	2 228
								1	566
								1	596
								1	2 866
								5	362
								2	6 816
532	421 226	1 093	972 902	1 575	1 445 400	2 219	2 014 299	3 148	2 665 400

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYNSKIM W ROKU 1951.

Liczby porz.	Nazwy państw	Przyszło			Wyszło			7. Suma rubryk 3-6	8. % udział tonażu
		1. Ogółem statków	2. w tem z ładunkiem	3. Ogólna pojemn. w NRT.	4. Ogółem	5. w tem z ładunkiem	6. Ogólna pojemn. w NRT.		
1	Szwecja	1 052	107	7 19 497	1 056	971	727 869	1 446 866	27,22
2	Polska	355	125	4 85 986	354	328	479 876	965 262	18,16
3	Niemcy	631	302	3 76 989	634	408	384 092	761 091	14,32
4	Dania	279	75	2 14 513	280	217	215 054	429 567	8,08
5	Norwegja	228	43	1 82 849	226	193	1 81 598	364 447	6,86
6	Anglja	94	46	1 42 063	94	82	145 979	288 942	5,44
7	Lotwa	151	25	1 26 219	158	127	135 681	261 900	4,93
8	Stany Zjednoczone A. P.	39	22	1 20 282	39	21	1 20 282	240 564	4,53
9	Finlandja	83	16	81 015	83	76	80 676	161 691	3,04
10	Estonja	117	19	76 148	111	90	72 228	148 376	2,79
11	Francja	23	16	48 125	23	12	48 125	96 250	1,81
12	Grecja	8	1	21 635	8	7	21 635	43 270	0,81
13	Łatwa	26	5	13 895	25	20	12 958	26 353	0,50
14	W. M. Gdańsk	25	20	12 712	26	8	12 590	25 302	0,48
15	Jugosławja	2	2	6 816	2	1	6 816	13 632	0,26
16	Holandja	12	7	6 683	11	6	6 603	13 286	0,25
17	Japonja	1	—	3 409	1	1	3 409	6 818	0,13
18	Rumunja	1	—	2 866	1	1	2 866	5 732	0,11
19	Włochy	1	—	2 748	1	1	2 748	5 496	0,11
20	Brazylja	1	1	2 228	1	1	2 228	4 456	0,08
21	Czechosłowacja	6	2	870	6	5	870	1 740	0,03
22	Rosja Z. S. S. R.	1	1	596	1	1	596	1 192	0,02
23	Islandja	1	—	565	1	1	566	1 132	0,02
24	Węgry	5	1	362	5	3	362	724	0,01
25	Bolwja	2	—	386	1	1	193	579	0,01
Razem		3 144	836	2 640 268	3 148	2 582	2 665 400	5 314 068	100,00
Razem za rok poprzedni		2 298	508	2 029 822	2 219	1 528	2 014 299	4 044 121	

a) Średni tonaż statków zawijających do Gdyni za rok 1950 = 907,56, za rok 1951 = 850,53.

b) Średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie = 31 (za rok 1951).

§ 2. Linje regularne zawijające do Gdyni.

Charakterystykę polskich linii regularnych daliśmy już w rozdziale IV. Na tem miejscu wypadnie dać opis ważniejszych linii zagranicznych zachodzących do Gdyni.

A. American Scantic Line.

Jest to linja amerykańska, utrzymująca stałą komunikację między portami Stanów Zjednoczonych (Nowy York, Filadelfia) i portami Bałtyku. W Gdyni linja jest reprezentowana przez swą organizację filjalną „American Scantic Line w Polsce“, zarządzającą dzierżawionym od Urzędu Morskiego magazynem wolnocłowym na Nabrzeżu Polskiem.

Linja posiada 11 statków towarowych o średniej pojemności ca. 8 500 T. D. W. Każdy statek posiada również kilkanaście kabin pasażerskich*).

Linja kursuje od roku 1929 i przewozi następujące towary:

Do Polski: miedź, tytoń, oliwę, śledzie, świeże jabłka, owoce suszone, maszyny i ich części, samochody.

Z Polski: wytloki buraczane, drzewo, wyroby wiklinowe, skóry, celulozę, meble gięte oraz mniejsze ilości czekolady i cukrów.

Linja zawarła z polskimi kolejami państwowemi umowę, na podstawie której towary w obrocie Polski z Stanami Zjednoczonymi korzystają z możliwości posługiwania się listami przewozowemi (konosamentami) bezpośrednio ze stacji polskich do portów amerykańskich i odwrotnie.

B. United Baltic Corporation.

Linja utrzymuje regularną komunikację co 14 dni na linii Gdańsk—Gdynia—Londyn statkami towarowo-pasażerskimi „Baltonia“ i „Baltavia“. Linja kursuje od roku 1930. Obroty jej między Gdynią i Londynem przedstawiają się następująco:

*) W roku 1952 uruchomiła linja 4 statki towarowo-pasażerskie z kabinami I klasy na 72 osoby oraz urządzeniami chłodniczemi dla przewozu towarów łatwo psujących się.

Zestawienie za rok 1931.

Eksport:	(w tonach)	Import:	(w tonach)
Bekony	19.417		
Masło	801		
Jaja	2.578		
Drób	131		
Manufaktura	1.207		
Cynk	1.353		
Kartofle	549		
Drobnica	1.077		
Razem	26.813	Razem	833

Maklerem linii jest Zjednoczona Korporacja Bałtycka w Gdyni. Statki linii mają pomieszczenie dla 500 pasażerów i kamery chłodnicze dla towarów. Towarzystwo stara się o rozwój turystyki morskiej z Anglii do Polski.

C. Svenska Orient Line.

Linja ta utrzymywana jest przez 6 nowoczesnych szybokobieźnych statków motorowych, z których 3 kursują między Gdynią i wszystkimi portami Bliskiego Wschodu. W ostatnim roku komunikacja utrzymywana była w odstępach 10-dniowych i służyła eksportowi drobnicy z Gdyni do portów: Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Alexandrette, Pireus, Saloniki, Istambul i Constanza oraz do wszystkich mniejszych portów z tamtymi sąsiadującymi. W drodze powrotnej linja służy importowi do Polski tytoniu, pomarańczy i bawełny egipskiej. Pozatem, dzięki wprowadzeniu linii i dzięki jej współpracy z Linją Bałtycką P. P. „Żegluga Polska“, tranzyt towarów z Finlandji na Bliski Wschód skierowany został na Gdynię, o czym wspomnieliśmy już powyżej.

D. Gulf — Gdynia Line.

Linja ta utrzymywana jest przez towarzystwo okrętowe Wilh. Wilhelmsen w Oslo i przez Svenska—Amerika—Mexiko Linien w Göteborgu, których okręty od kilku lat przychodziły do Gdyni z Zatoki Meksykańskiej z mniejszymi partjami bawełny i tytoniu, mniejwięcej w miesięcznych odstępach. Z początkiem 1932 roku, dzięki żywszej działalności linii, wprowadzono regularną komunikację w odstępach 2-tygodniowych z portem New Orleans.

E. Svenska Lloyd.

Z końcem roku 1931 rozszerzyło Towarzystwo Okrętowe Svenska Lloyd w Göteborgu swoją komunikację okrętową do Morza Śródziemnego (między Hiszpanją, Italią), z jednej, a Skandynawią z drugiej strony) również na Gdynię. Dzięki temu istnieje teraz bezpośrednia komunikacja w odstępach 2-tygodniowych z Sycylią i ewentualnie portami hiszpańskimi. Komunikacja ta ma znaczenie dla polskiego importu owoców południowych, ponieważ czas trwania podróży nie przekracza obecnie 15 do 16 dni.

F. Linje do Norwegji.

Komunikacja 2-tygodniowa z Gdyni do Oslo i do portów położonych w Wschodniej Norwegji utrzymywana jest przez firmę Fred Olsen & Co w Oslo. Z Gdyni do portów Zachodn. Norwegji i z powrotem kursują natomiast statki Det Bergenske Dampskibsselskab, również w regularnych odstępach 2-tygodniowych. Tow. Okr. Det Bergenske Dampskibsselskab i Det Stavangerske Dampskibsselskab współpracują w tych komunikacjach. Wobec tego, że zachodnia część Polski kierowała ruch towarowy z Norwegją przez Szczecin (tylko Szczecin utrzymywał przed wojną takie połączenie okrętowe), linje te mają dla rozwoju importu przez Gdynię swoje znaczenie. Pomimo, że ilości ładunków są w obecnym zakresie bardzo małe, a nawet statki zachodzą do Gdyni nieraz bez ładunku, należy przypuszczać, że dzięki tym regularnym 2-tygodniowym komunikacjom nastąpi wymiana towarów między Polską i Norwegją przez Gdynię z pominięciem portów zagranicznych.

G. Sjöfartslinjen Sverige — Polen.

Linja utrzymuje regularną komunikację między portem szwedzkim Karlskroną i Gdynią raz na tydzień.

Maklerem wszystkich powyższych linii jest firma Bergenske Baltic Transports Corp. Ltd. w Gdyni.

Poniżej podajemy wykaz wszystkich linii wychodzących z Gdyni:

Połączenie z	L i n j a	Często- tliwość odjazdów
Anglja	Gdynia/Gdańsk—Londyn	raz na tydzień
	Gdynia/Gdańsk—Hull	raz na tydzień
	Gdynia/Gdańsk—Dublin/Belfast —Ryga	raz na miesiąc
Danja-Francja	Gdynia/Gdańsk—Kopenhaga	raz na tydzień
	Gdynia/Gdańsk—Kopenhaga— —Porty Francji ¹⁾	raz na tydzień
Holandja	Gdynia/Gdańsk—Amsterdam	raz na miesiąc
	Gdynia/Gdańsk—Rotterdam	raz na tydzień
	Gdynia/Gdańsk—Rotterdam— Antwerpja	raz na tydzień
	Gdynia/Gdańsk—Kopenhaga— Amsterdam	raz na tydzień
Morzem Śródziem- nem—Lewante	Gdynia/Gdańsk—Hiszpanja— Włochy ²⁾	raz na 2 tygodnie
	Gdynia/Gdańsk—Hiszpanja— Włochy—Lewant ³⁾	raz na miesiąc
	Gdynia/Gdańsk — Lewant ⁴⁾	raz na 2 tygodnie
Niemcami	Gdynia/Gdańsk—Hamburg	2 razy na tydzień
	Gdynia/Gdańsk—Szczecin— Królewiec	raz na 2 tygodnie

A r m a t o r	M a k l e r		Data uru- chomienia linji
	w Gdyni	w Gdańsku	
Polsko-Brytyjskie Tow. Okrę- towe, Gdynia, łącznie z U- nited Baltic Corporation, London	Polbryt	Polska Agencja Morska Zjednoczona Korporacja Bałtycka	kwiecień 1929.
Polsko-Brytyjskie Tow. Okr. Gdynia	Polbryt	Polska Agencja Morska	marzec 1929.
Ulster Steamship Co. Belfast		Behnke und Sieg	kwiecień 1932.
Det Forenede D/S Kopenhaga		F. G. Reinhold*)	luty 1932.
Det Forenede D/S Kopenhaga		F. G. Reinhold*)	październik 1928.
P.P. „Żegluga Polska“ Gdynia		Polska Agencja Morska	wrzesień 1931.
P.P. „Żegluga Polska“ Gdynia		Polska Agencja Morska	styczeń 1932.
Norddeutscher Lloyd łącznie z Roland Linie, Brema i Neptun Linie, Hamburg		Ferd. Prowe, G. m. b. H. *)	styczeń 1932.
Köninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam		F. G. Reinhold*)	styczeń 1932.
Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, Göteborg		Bergenske Balt. Tr. Ltd.	luty 1932.
Rob. M. Sloman, Jr. „Mittel- meerlinie“, Hamburg		Behnke & Sieg	kwiecień 1932.
Svenska Orient Linien, Göte- borg		Bergenske Balt. Tr. Ltd.	maj 1931.
Sartori und Berger, Hamburg Mathies Reederei. A. G., Hamburg		Behnke & Sieg F. Prove*) J. Ick, G. m. b. H. F. G. Reinhold*)	styczeń 1932.
Joh. Ick, Hamburg E. Russ, Hamburg		Bergenske Balt. Tr. Ltd.	
Rud. Chr. Gribel, Stettin		Ferd. Prowe, G. m. b. H. *)	styczeń 1932.

*) Firma niezwiązkowa, oddział firmy gdańskiej.

połączenie z:	L i n j a	Często- tliwość odjazdów
Państwami Bałtyckimi	Gdynia/Gdańsk—Tallinn— Helsingfors	raz na tydzień
	Gdynia/Gdańsk — Klaipeda — Li- bawa — porty Szwecji 5)	raz na miesiąc
Szwecją i Norwegją	Gdynia/Gdańsk—Karslkrona	raz na 2 tygodnie
	Gdynia/Gdańsk—Göteborg— Stavanger—Bergen— Trond- heim	raz na 2 tygodnie
	Gdynia/Gdańsk—Oslo—Moss— Kambo—Drammen	raz na 2 tygodnie
Stanami Zjedno- czonymi A. P.	Gdynia/Kopenhaga—New York Halifax	raz na 2 tygodnie
	Gdynia—New York	raz na 2 tygodnie
	Gdynia—porty Meksyku 6)	raz na 2 tygodnie
Ameryką Południową	Gdynia—Rio de Janeiro—Santos Buenos Aires	raz na miesiąc

Uwagi: 1) Porty Francji: Dunkierka, Le Havre, La Rochelle, La Pallice, Bordeaux; 2) Hiszpanja: Gandia, Valencia, Alicante, Cartagena, Malaga; Włochy: Catan'a, Messyna, Palermo, Genua, Neapol. 3) Hiszpanja: Valencia, Alicante, Barcelone, Malaga; Włochy: Genua, Livorno, Neapol. Porty Sycylii; Lewant: Piraeus, Istambul, Konstanca, Bevruth, Jaffa, Aleksandrja; 5) Porty Szwecji: Göteborg Malmö, Karlskrona, Oskarshamn, 6) Porty Meksyku: Galveston, Houston, New Orleans.

A r m a t o r	M a k l e r		Data uruchomienia linii
	w Gdyni	w Gdańsku	
P.P. „Żegluga Polska“, Gdynia, łącznie z Finska Angfartygs A/B, Helsingfors	Polska Agencja Morska		kwiecień 1950.
Egon Line, Malmö	Behnke & Sieg		kwiecień 1952.
Sjöfartslinjen Sverige-Polen, Karlskrona	Bergenske Balt. Tr. Ltd.		grudzień 1951.
Bergenske Stavanger Osters- jölinjen, Bergen	Bergenske Balt. Tr. Ltd.		luty 1952.
Fred. Olsen & Co. Oslo	Bergenske Balt. Tr. Ltd.		luty 1952.
Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe, Gdynia	Polska Agencja Morska		kwiecień 1950.
American Seantie Line, New York	American Seantie Line		maj 1929.
Gulf-Gdynia Line/Wilhelmsen, Oslo	Bergenske Balt. Tr. Ltd.		maj 1951.
Finland Syd Amerika Linjen. Abö	Bergenske Balt. Tr. Ltd.		styczeń 1951.

1.4. Stawki Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni

Stawki z tworzeniem ruchu statków między się portami ma-
larskimi okrętowymi.

Stawki z tworzeniem ruchu statków między się portami ma-
larskimi okrętowymi w roku 1951 odbyła się
w warunkach szczególnej trudności, gdyż jak wyżej wyka-
zano, depresja w archiwum statków w tym roku była do
rozmiarów niepotocznych, co odbiło się na stawkach prze-
widywanych bardzo słabie.

Zauważa się, że kryzys bezprecedensowy w stawkach okrę-
towych, odzwierciedlony w stawce bezprecedensowej przyde-
stacji statków, spowodował, że maklerzy starają się z nich

§ 5. Porty, z którymi Gdynia posiada regularną komunikację.

Poniżej podajemy wykaz regularnych połączeń okrętowych Gdyni z innymi portami:*)

Regularne połączenia okrętowe Gdyni z innymi portami:

Obcy port:	1 połączenie co:	armator:
Aleksandrja	2 tygodnie	Svenska Orient Linien
"	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Aleksandretta	2 tygodnie	Svenska Orient Linien
"	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Algier	2 tygodnie	Svenska Lloyd
Alicante	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Amsterdam	1 tydzień	Königl. Nederl. Stoomb. Matsch
Antwerpja	5 tygodnie	Nordd. Lloyd, Neptun i Roland Linie
Barcelona	2 tygodnie	Svenska Lloyd
"	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Belfast	1 miesiąc	Ulster Steamship Co.
Bergen	2 tygodnie	Bergenske Stavang. Ostersjölin
Beyruth	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Buenos Aires	1 miesiąc	Finska Syd-America Linien
Candia	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Catanja	2 tygodnie	Svenska Lloyd
"	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Constanta	2 tygodnie	Svenska Orient Linien
Drammen	2 tygodnie	Fred. Gisen & Co.
Dublin	1 miesiąc	Ulster Steamship Co.
Fiume	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Galveston	2 tygodnie	Gulf — Gdynia Line
Genua	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Göteborg	2 tygodnie	Bergenske Stavang. Ostersjölin
"	1 miesiąc	Egon Linien
Haiffa	2 tygodnie	Svenska Orient Linien
Halifax	2 tygodnie	Linja Gdynia—Ameryka (P.T.T.O.)
Hamburg	1 tydzień	Satori & Berger
"	1 tydzień	Mathies Reederei
Helsingfors	1 tydzień	P. P. „Żegluga Polska“ i Finska Angfartygs A. B.
Houston	2 tygodnie	Gulf — Gdynia Line
Hull	1 tydzień	Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe
Jaffa	2 tygodnie	Svenska Orient Linien
Kambo	2 tygodnie	Fred. Olsen & Co.
Karlskrona	2 tygodnie	Sjöfahrtslinien Sverige-Polen
"	1 miesiąc	Egon Linien
Kłajpeda	1 miesiąc	Egon Linien
Konstantynopol	2 tygodnie	Svenska Orient Linien
"	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Kopenhaga	1 tydzień	Det Forende D. S.
"	1 tydzień	Königl. Nederl. Stoomb. Matsch
"	2 tygodnie	Linja Gdynia—Ameryka (P.T.T.O.)
Libawa	1 miesiąc	Egon Linien
Livorno	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Londyn	1 tydzień	Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe i Polska Zjedn. Korpor. Bałtycka

*) Według Wł. Gieysztor „Budowa Portu w Gdyni“ — Warszawa 1952 roku.

Obcy port:	1 połączenie co:	armator:
Malaga	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Malmö	1 miesiąc	Egon Linien
Marsylja	2 tygodnie	Svenska Lloyd
"	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Messyna	2 tygodnie	Svenska Lloyd
Moss	2 tygodnie	Fred. Olsen Co.
Neapol	2 tygodnie	Svenska Lloyd
"	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
New Orleans	2 tygodnie	Gulf — Gdynia Line
New York	2 tygodnie	Linja Gdynia—Ameryka (P.T.T.O.)
"	2 tygodnie	American Seantic Line
Oran	2 tygodnie	Svenska Lloyd
Oscarshamm	1 miesiąc	Egon Linien
Oslo	2 tygodnie	Fred. Olsen Co.
Palermo	2 tygodnie	Svenska Lloyd
"	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Piracus	2 tygodnie	Svenska Orient Linien
"	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Rio de Janeiro	1 miesiąc	Finska Syd-America Linien
Rotterdam	1 tydzień	P. P. „Żegluga Polska“
"	1 tydzień	Nordd. Lloyd, Neptun i Roland Linie
Ryga	1 miesiąc	Ulster Steamship Co.
Saloniki	2 tygodnie	Svenska Lloyd
"	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Santos	1 miesiąc	Finska Syd-America Linien
Savannah	2 tygodnie	Gulf — Gdynia Linien
Stavanger	2 tygodnie	Bergenske Stavang. Östersjölin
Syrakuzy	2 tygodnie	Svenska Lloyd
Szczecin	2 tygodnie	Rudolf Chr. Gribel
Tallinn	1 tydzień	P. P. „Żegluga Polska“ i Finska Angfartvgs A. B.
Tarragona	2 tygodnie	Svenska Lloyd
"	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Triest	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Tripolis	2 tygodnie	Svenska Lloyd
"	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Trondheim	2 tygodnie	Bergenske Stavang. Östersjölin.
Valencia	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.
Wenecja	1 miesiąc	Rob. M. Sloman Jr.

§ 4. Stawki Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni.

Ściśle z rozwojem ruchu statków wiąże się rozwój maklerstwa okrętowego.

Praca maklera okrętowego w roku 1931 odbywała się w warunkach szczególnie ciężkich, gdyż, jak wyżej wykazano, depresja w żegludze światowej w tym roku doszła do rozmiarów niespotykanych, co odbiło się na stawkach przewozowych bardzo dotkliwie.

Zdawałoby się, że kryzys bezpośrednio w maklera okrętowego nie uderza, że stawki przewozowe obchodzą przede wszystkim armatora i że makler utrzymuje się ze swoich prowizji maklerskich.

Taka ocena sytuacji byłaby jednak zbyt prosta. Makler jest tak ściśle związany z armatorem i statkiem, że wszelkie wpływy konjunktur morskich odczuwa na równi z nimi.

O ile chodzi o położenie maklerstwa okrętowego w Gdyni w roku 1931, to możnaby je określić, jak zresztą położenie całego portu gdyńskiego i polskiej żeglugi, jako wypadkową dwóch oddziałających czynników: depresji gospodarczej, wpływającej ujemnie, i rozwoju naszego portu narodowego (opartego o przegrupowanie dróg naszego handlu zagranicznego w kierunku morskim), działającego dodatnio. Ten drugi czynnik, silniejszy od pierwszego, spowodował, że rok 1931 można określić mimo wszystko jako rok dalszego rozwoju maklerstwa okrętowego w Gdyni.

W zakresie stawek maklerskich obowiązywała od dnia 1 grudnia 1928 r. taryfa związkowa w walucie angielskiej, jak to zresztą w żegludze międzynarodowej było dotychczas powszechnie przyjęte. Taryfa ta, obowiązująca wszystkie firmy maklerskie, przestała spełniać swą rolę z chwilą załamania się funta angielskiego. Port nasz musiał tak samo jak i inne porty, przeliczyć swe stawki na inną walutę. Związek Maklerów Okrętowych dokonał przerachowania swych stawek na Walnem Zgromadzeniu w dniu 29. IX. 31 r., ustalając je w walucie polskiej z mocą od 1. X. 1931 r.

Przytaczamy taryfę w brzmieniu obecnie obowiązującą:

Niżej podane stawki liczą maklerzy okrętowi w Gdyni za czynności maklerskie statkom: parowym, motorowym, żeglugowym i lichtu-
gom morskim.

Stawki klarowania za wejście i wyjście dla statków przychodzących i wychodzących z Gdyni.

Dla statków o pojemności:

do 1500 cbm netto	20 gr. za cbm.
ponad 1500 cbm do 3000 cbm netto	15 gr. za cbm.
ponad 3000 cbm netto	10 gr. za cbm.

Oplaty oblicza się każdorazowo za wejście i wyjście osobno.

Statki z mieszanym ładunkiem płacą dodatkowo 25%.

Statki przychodzące w balaście lub próżne płacą połowę stawek za wejście i wyjście.

Najmniejsza opłata zł. 50.

Statki z częściowym ładunkiem nie ponad połowę ładowności płacą połowę stawek.

Statki wchodzące w celach bunkrowych płacą 1/5 stawek.

Statki przychodzące z ładunkiem rudy lub wychodzące z ładunkiem węgla lub koksu płacą 2/3 całkowitej stawki za wejście i wyjście.

Zniżka ta dotyczy taksamo statków, które przychodzą próżne i wychodzą z węglem lub przychodzą z rudą i wychodzą próżne.

Lichtugi, żaglowce z pomocniczym motorem, otrzymują zniżkę 20%.

Żaglowce z pomocniczym motorem niżej 150 cbm. pojemności płacą połowę stawki minimalnej.

Holowniki ciągnące lichtery płacą najmniej zł. 50 za wejście i wyjście osobno.

Prowizja za inkaso frachtu wynosi 1/4% przy ładunkach masowych i 1/2% przy ładunkach mieszanych.

Prowizja za wykłady wynosi 2% za każdy zaczęty miesiąc począwszy od daty rachunku, lecz tylko w wypadku gdy wykłady nie zostały zwrócone w ciągu jednego miesiąca od daty wystawienia rachunku. Powyższe stawki nie dotyczą linii regularnych.

Specjalne opłaty za załatwienie formalności celnych nie istnieją.

Również statki „current rate“ za sztauerkę czyli za czynności układania towarów na statkach, musiały ulec w takich warunkach przewalutowaniu. Stawki zostały przewaloryzowane przez Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych w porozumieniu z Polskim Związkiem Maklerów Okrętowych z ważnością od dnia 1. X. 1931 r. Obecnie wynoszą one:

	Wyładunek zł	Załadunek zł
Tomasyna	1.45	
Ryż	1.80	
Drobnica zwykła	2.—	2.15
Drobnica przestrzenna	2.90	3.25
Celuloza	—	2.55
Cement w workach i beczkach	—	1.45
Cukier	—	1.45
Saletra norweska w workach	1.45	
Saletra chilijska	1.60	
Sól w workach	—	1.45
Saletra w beczkach	1.80	
Fosforyty, o ile nie wyładowane chwytaczami	1.80	
Sól luzem	—	0,55
Piryty miałkie	1.80	
Piryty grube	2.—	
Kamienie brukowe	1.45	
Złom	2.55	

wszystko za tonę = 1000 kg.

Rok 1931 upłynął pod znakiem rozszerzenia się żeglugi regularnej w Gdyni.

O rozwoju polskich linii regularnych i ich zadaniach wobec polskiego gospodarstwa społecznego mówiliśmy już w poprzednim rozdziale.

§ 5. Obroty firm maklerskich.

O ile chodzi o ilość statków klarowanych przez poszczególne firmy maklerskie w roku 1931, to przedstawiają się cyfryte następująco:

	Ilość statków	N.R.T.
Polskarob S. A.	925	858.092
Polska Agencja Morska T. z o. o. *)	842	684.265
Bergenske Baltic Transport Corp. Ltd.	360	283.012
Behnke & Sieg	285	194.185
American Scantic Line w Polsce **)	39	122.649
Polsko Brytyjskie Tow. Okr. S. A.	165	162.085
Reinhold ***)	221	108.838
Atlantic T. z o. o.	111	100.856
Polska Zjedn. Korp. Bałtycka **)	61	60.046
Lenczat ***)	65	58.806
Prove ***)	50	42.692
Speed	112	91.942
Comp. Gen. Transatlantic	10	14.958
Poldag ***)	6	12.718
Szulc—Rembowski i Ska.	9	11.615
Lloyd Bałtycki	16	5.298
Carlsberg i Spiro	5	5.762
Worms i Cie.	5	5.862
Schenker i Ska.	3	2.823

*) Polska Agencja Morska utrzymuje ruchliwy oddział w Gdańsku, gdzie stoi na pierwszym miejscu w roku 1951, reprezentując ilość 975 statków i 710 000 N R T.

**) Klaruje tylko statki własnej linii regularnej.

***) Firma nie związkowa, oddział firmy gdańskiej.

Rozdział VI.

Obrót towarowy i eksploatacja urządzeń portowych w Gdyni*)

§ 1. Obrót towarowy portu gdyńskiego.

Obrót portu gdyńskiego kształtował się w poszczególnych latach jak następuje:

Rok	Przywóz w tonach:	Wywóz w tonach:	obroty ogólne w tonach:
1924	981	9.186	10.167
1925	1.646	55.925	55.571
1926	310	404.251	404.561
1927	6.411	891.685	898.094
1928	192.711	1.765.058	1.957.769
1929	529.644	2.492.858	2.822.502
1950	504.117	5.121.629	5.625.746
1951	558.549	4.741.565	5.300.114**)

Konstatujemy więc, że rok 1951 wykazuje w stosunku do roku 1952 następujący wzrost:

W ogólny obrocie	1.674.368 ton czyli 46,2%
w wywozie	1.619.936 ton czyli 51,9%
w przywozie	54.432 ton czyli 10,8%

Jeszcze wyraźniejszy obraz daje zestawienie stosunkowego rozwoju obrotu poszczególnych towarów przez nasz port, mianowicie:

*) Dane Urzędu Morskiego w Gdyni.

***) Cyfry te stanowiące obrót zamorski uzupełniają się cyframi obrotu przybrzeżnego 5 672 ton, oraz obrotu żegluga śródlądowa (Wisła) 28 447 ton czyli razem 34 447 ton.

Przywóz w tonach.

Towar:	Rok	1928	1929	1930	1931
Żelastwo (złom)		11.161	49.582	272.479	541.901
Żużle Thomasa		101.855	152.205	85.515	71.205
Rudy żelazne		2.826	18.180	41.250	21.742
Piryty		—	—	10.975	—
Fosforyty		5.100	22.600	15.855	15.076
Saletra		6.552	59.299	13.991	4.016
Kamienie brukowe		7.488	1.744	5.115	2.045
Ryż surowy		57.427	56.665	46.864	75.286
Żelazo i stal		—	524	662	376
Bawełna		—	205	564	6.065
Tytoń		—	2.055	982	4.495
Asfalt		—	—	624	878
Garbniki		—	—	196	244
Skóry		—	—	104	249
Tłuszcze zwierzęce		—	—	5.760	419
Oleje		—	—	551	555
Samochody i części		—	—	615	588
Napoje alkoholowe		—	—	444	566
Owoce świeże		—	—	614	238
Miedź		—	—	—	765
Kauczuk		—	—	—	148
Siemię lniane		—	—	—	2.055
Orzechy ziemne		—	—	—	557
Żywica		—	—	—	175
Celuloza		—	—	—	470
Wyroby gumowe		—	—	—	400
Papier		—	—	—	1.514
Wyroby żelazne i stalowe		—	—	—	562
Maszyny, aparaty i części		—	—	—	748
Glinki farbiarskie		—	—	—	567
Worki		—	—	—	475
Oliwa		—	—	—	295
Śledzie		—	—	—	1.505
Owoce suszone		—	—	—	1.864
Herbata		—	—	—	166
Kawa		—	—	—	47
Kakao		—	—	—	95
Różne		2.502	6.507	5.401	5.020

192.711 529.644 504.117 558.549

Wywóz w tonach.

Towar	Rok	1928	1929	1930	1931
Węgiel kamienny		1.665.795	2.324.504	2.808.829	4.167.048
Węgiel bunkrowy		92.459	125.591	145.552	206.047
Cement		1.000	—	150	1.208
Sól		1.760	6.748	2.000	—
Deski i łaty		2.140	—	2.058	11.745
Mąka ryżowa		657	4.464	9.309	6.487
Ryż wyłuszczoney		500	4.109	3.594	21.171
Celuloza		—	2.564	144	105
Wyfloki buraczane		—	1.196	15.196	5.702
Cukier		—	25.577	89.766	115.529
Nasiona		—	503	264	56
Koks		—	—	8.872	10.421
Nawozy azotowe		—	—	3.086	8.908
Sole potasowe		—	—	1.986	32.791
Cynk		—	—	132	15.142
Wyroby żelazne i stalowe		—	—	1.180	966
Szyny kolejowe		—	—	52	10.290
Makuchy		—	—	1.023	1.906
Żyto		—	—	8.259	18.680
Mąka		—	—	165	155
Masło		—	—	1.469	1.723
Jaja		—	—	484	5.601
Napoje alkoholowe		—	—	272	916
Tkaniny		—	—	587	2.889
Bekony		—	—	11.196	51.821
Wędliny		—	—	1.058	7.608
Ptactwo bite		—	—	51	526
Słupy telegraficzne		—	—	—	15.075
Ziemniaki		—	—	—	15.572
Blacha cynkowa		—	—	—	552
Melasa		—	—	—	1.100
Kości i mączka kostna		—	—	—	755
Olej fuzlowy		—	—	—	124
Tłuszcze zwierzęce surowe		—	—	—	275
Papier		—	—	—	1.750
Skóry		—	—	—	95
Obuwie		—	—	—	246
Kleпки		—	—	—	218
Dykty		—	—	—	66
Meble gięte		—	—	—	180
Wyroby koszykarskie		—	—	—	144
Książki i broszury		—	—	—	127
Różne		989	1.802	5.097	2.267
		1.765.058	2.492.858	3.121.651	4.741.565

Uwidoczniony wyżej wzrost obrotów przywozowych i wywozowych, zestawionych w ogólnych obrotach, z roku na rok jest wynikiem systematycznej dążności polskiej polityki gospodarczej do skoncentrowania polskiego handlu zamorskiego w portach polskich.

Ogólna cyfra obrotów w Gdyni w roku 1931 przewyższa już obroty takich portów jak Szczecin, Królewiec, Stockholm, Kopenhaga, i to dzięki wzrostowi wywozu węgla, który jest i zawsze będzie dominującym artykułem obrotowym Gdyni. Mimo to z roku na rok coraz bardziej wzrasta także ilość i różnorodność wartościowych towarów przekształcających port gdyński z portu początkowo czysto węglowego, na port ogólno-handlowy.

Charakterystyczną cechą Gdyni jest niewspółmierna przewaga wywozu nad przywozem. Tłómaczy się to tem, że założenie portu gdyńskiego opiera się na stworzeniu podstawy dla eksportu polskiego węgla na rynki skandynawskie, gdyż port gdański nie był do tego eksportu przystosowany. Również charakter naszego handlu zagranicznego wykazuje duży procent eksportu surowca, co daje większy tonaż wywozowy aniżeli przywozowy*).

Artykułem przywozowym zupełnie opanowanym przez Gdynię jest złom żelazny, który, jak to załączona statystyka wykazuje, dzięki racjonalnej polityce Centrali Zakupu Żłomu Polskich Hut Żelaznych w Warszawie został całkowicie skoncentrowany w naszym porcie z pominięciem drogi lądowej i portów zagranicznych.

*) Patrz rozdział V, § 1.

Przywóz złomu zagranicznego do polskich hut żelaznych
przez poszczególne porty i drogą lądową w latach 1928—1931
w tonach.

Rok 1928

Miesiąc	Gdynia	Gdańsk	Szczecin	Hamburg	Drogą lądową	Razem
Styczeń	—	24 267	—	3 823	1 230	29 320
Luty	—	26 556	182	1 852	594	29 184
Marzec	—	45 467	—	—	656	46 123
Kwiecień	—	40 027	5 469	—	16	45 512
Maj	—	47 322	5 093	21	157	52 593
Czerwiec	—	44 740	415	15	401	45 571
Lipiec	—	43 877	4 372	—	2 579	50 828
Sierpień	—	33 012	3 106	811	2 110	39 039
Wrzesień	—	23 638	870	163	2 155	26 826
Październik	—	42 776	6 988	923	908	51 595
Listopad	—	45 188	1 684	479	800	48 151
Grudzień	4 231	54 325	1 271	—	3 377	63 204
Razem	4 231	471 195	29 450	8 087	14 983	527 946
Stos. %	0,80	89,25	5,58	1,53	2,84	100%

Rok 1929

Miesiąc	Gdynia	Gdańsk	Szczecin	Hamburg	Drogą lądową	Razem
Styczeń	3 476	63 332	407	—	4 254	71 469
Luty	867	30 568	413	3 415	1 794	37 057
Marzec	316	6 430	1 407	30 360	495	39 008
Kwiecień	3 270	52 271	2 228	6 569	2 044	66 382
Maj	7 609	44 749	304	268	1 570	54 500
Czerwiec	8 402	56 200	262	—	2 509	67 373
Lipiec	1 424	31 908	945	—	3 345	37 622
Sierpień	2 689	21 447	3 520	—	2 194	29 850
Wrzesień	5 433	19 801	3 918	217	1 259	30 628
Październik	4 341	11 477	2 551	103	1 317	19 789
Listopad	3 383	3 631	837	—	606	8 457
Grudzień	3 235	5 225	21	—	376	8 857
Razem	44 445	347 039	16 813	40 932	21 763	470 992
Stos. %	9,44	73,68	3,57	8,69	4,62	100%

Rok 1950

Miesiąc	Gdynia	Gdańsk	Szczecin	Hamburg	Drogą lądową	Razem
Styczeń	10 054	8 019	874	—	593	19 540
Luty	9 007	2 623	1 142	—	562	13 334
Marzec	12 622	1 645	5 090	—	512	19 869
Kwiecień	19 024	4 580	315	141	391	24 451
Maj	17 659	933	1 157	—	366	20 115
Czerwiec	18 364	1 891	17	—	281	20 553
Lipiec	20 837	2 175	780	—	325	24 117
Sierpień	26 412	3 688	1 103	—	527	31 730
Wrzesień	37 757	14 962	3 390	—	274	56 383
Październik	41 532	11 756	3 505	—	218	57 011
Listopad	24 657	3 302	7 256	—	881	36 096
Grudzień	22 982	1 524	4 564	—	861	29 931
Razem	260 907	57 098	29 193	141	5 791	353 130
Stos. %	73,88	16,17	8,27	0,04	1,64	100%

Rok 1951

Miesiąc	Gdynia	Gdańsk	Szczecin	Hamburg	Drogą lądową	Razem
Styczeń	21 757	1 741	716	—	904	25 118
Luty	18 534	745	40	—	1 195	20 514
Marzec	36 831	186	—	—	1 160	38 177
Kwiecień	25 598	68	—	—	866	26 532
Maj	25 384	1 027	—	—	1 011	27 422
Czerwiec	39 220	1 464	—	—	1 052	41 736
Lipiec	30 858	533	—	—	1 217	32 608
Sierpień	30 759	148	842	39	853	32 641
Wrzesień	35 375	125	502	—	1 366	37 368
Październik	41 888	28	308	—	171	42 395
Listopad	22 614	—	—	—	48	22 662
Grudzień	8 296	—	—	—	—	8 296
Razem	337 114	6 065	2 408	39	9 843	355 469
Stos. %	94,84	1,71	0,67	0,01	2,77	100%

Rudy żelazne, piryty, fosforyty, których przeładunek ma jeszcze ciągle charakter przypadkowy i które obecnie, podobnie zresztą jak wszystkie towary masowe (a więc i złom, tomasyna, saletra) w ogólnym przywozie przeżywają dotkliwy kryzys, stanowią mimo wszystko dla importu korzystną pozycję obrotową.

Przeładunek saletry, który w ostatnim czasie rozwijał się pomyślnie, uległ w roku 1931 obniżce, co tłumaczy się polską polityką przywózową, zmierzającą do zastąpienia produktu zagranicznego produktem krajowym.

Z dalszych pozycji przywózowych na szczególną uwagę zasługuje ryż surowy (75 286 ton), który w zestawieniu z odnośniami pozycjami wywozowymi (mąka ryżowa 6 487 ton i ryż wyluszczonej 21 171 ton) stanowi największy ilościowo obiekt polskiego obrotu uszlachetniającego. Podobny charakter posiadają pozycje siemienia lnianego (2053 ton), orzechów ziemnych (357 ton) oraz owoców suszonych (1 864 ton).

Bardzo dodatnim objawem dla Gdyni jest import takich towarów jak bawełna, owoce świeże i towary kolonialne. Bawełna ma bowiem skomplikowane wymogi, związane z przeładunkiem i ekspedycją, import zaś owoców południowych i towarów kolonialnych związany jest z koniecznością utworzenia aukcji na te towary.

Poza wyżej wymienionymi artykułami mamy poważniejsze pozycje jak tytoń, śledzie i papier, których cyfry są wykładnikiem znacznych wysiłków i rokują duże możliwości rozwoju.

Wreszcie pozycja innych towarów drobnicowych, których różnorodność i waga mimo kryzysu z roku na rok wzrasta, świadczy wymownie o stopniowym przeksztalceniu się portu gdyńskiego na port ogólno-handlowy.

O wiele pomyślniej przedstawia się obraz pozycji wywózowych.

Na pierwszy plan wybija się tutaj węgiel (węgiel jako cargo*) 4 167 048 ton, węgiel jako bunker**) 206 047 ton). Ogromne cyfry eksportu węgla wskazują na szybki rozwój zdolności przeładunkowych portu gdyńskiego.

W poszczególnych latach wywieziono węgla przez Gdynię:

W roku 1926	394 144 ton
„ „ 1927	880 147 „
„ „ 1928	1 758 252 „
„ „ 1929	2 447 895 „
„ „ 1930	2 954 381 „
„ „ 1931	4 373 095 „

a więc w 1931 w porównaniu z 1930 r. eksport zwiększył się o 1.418.714 ton czyli 48%.

Wywóz węgla do poszczególnych państw kształtował się w roku 1931 następująco:

Polski eksport węgla przez Gdynię podzielony na poszczególne państwa:

K R A J	1928		1929		1930		1931	
	ton	0/0 /0,0	ton	0/0 /0,0	ton	0/0 /0,0	ton	0/0 /0,0
Szwecja	709 931	46,62	925 579	39,82	1 268 827	45,81	1 830 842	43,94
Norwegja	235 311	14,13	351 724	15,13	498 216	17,74	648 100	15,55
Dania	257 271	15,45	499 262	21,48	445 250	15,85	478 265	11,48
Finlandja	197 814	11,87	214 303	9,22	190 053	6,77	347 900	8,35
Belgja	52 588	3,16	13 300	0,57	49 732	1,77	213 589	5,13
Francja	26 584	1,60	45 119	1,94	87 242	3,10	172 230	4,13
Fotwa	118 234	7,09	133 127	5,73	122 675	4,37	172 003	4,13
Holandja	20 396	1,22	46 106	1,98	34 285	1,22	105 488	2,53
Estonja	1 703	0,10	6 696	0,29	9 621	0,34	64 022	1,54
Italja	—	—	27 731	1,11	10 424	0,37	27 440	0,66
Brazylja	—	—	4 716	0,20	—	—	25 515	0,61
Hiszpanja	11 936	0,72	—	—	1 579	0,06	23 681	0,57
Litwa	21 544	1,29	20 187	2,87	58 598	2,09	21 368	0,51
Niemcy	—	—	19 250	0,83	4 104	0,15	21 268	0,51
Islandja	—	—	—	—	—	—	11 096	0,26
Hiszpańskie Marokko	—	—	—	—	—	—	2 150	0,05
Algier	9 350	0,56	16 697	0,72	7 452	0,27	—	—
Rosja Z. S. S. R.	2 502	0,15	—	—	1 500	0,05	—	—
Hedžas	—	—	707	0,03	1 271	0,04	2 100	0,05
Gdańsk	630	0,04	—	—	—	—	—	—
Razem bez bunkru	1 665 793	100	2 324 504	100	2 808 829	100	4 167 048	100
Bunker	92 439	—	123 391	—	145 552	—	206 047	—
Razem	1 758 232	—	2 447 895	—	2 954 381	—	4 373 095	—

Stałe zwiększanie się udziału Gdyni w wywozie węgla eksportowego wykazuje następujące zestawienie przeładunku węgla w Gdańsku i Gdyni:

Rok:	Via Gdynia:		Via Gdańsk:		Razem ton:
	Ton:	%:	Ton:	%:	
1925	41 252	6,5	607 768	95,6	649 020
1926	594 144	11,5	5 030 957	88,4	5 425 101
1927	880 147	17,8	4 052 985	82,1	4 933 132
1928	1 758 252	24,2	5 493 748	75,7	7 251 980
1929	2 447 895	31,4	5 529 420	68,5	7 777 515
1950	2 954 581	54,6	5 581 088	65,3	8 535 469
1951	4 573 095	40,8	6 525 794	59,1	10 698 889

Cyfry powyższe wykazują pozatem, że port gdyński nadal pozostaje w głównej mierze portem węglowym co uwiadcza się też z następującego zestawienia:

Rok:	cały eksport w tonach:		obróć portu w tonach eksportu i importu:		eksport węgla w tonach:		% w odniesieniu do eksportu obrotu	
	1929	2 492 858	2 822 502	2 447 895	96,6	85,5		
1950	3 121 651	5 625 748	2 954 581	94,6	81,5			
1951	4 741 565	5 520 115	4 573 095	92,2	82,5			

Poważną cyfrę w wywozie posiada cukier cieszący się specjalnem poparciem polskiej polityki wywozowej (115 529 ton), sprzedaż cukru magazynowanego w Gdyni jest już notowana na giełdach międzynarodowych. Eksport cukru przez Gdynię wzrastał w ostatnich latach znacznie, i tak wynosił:

Rok:	Ton
1929	25.577
1950	89.766
1951	115.529

W r. 1951 wyeksportowano do poszczególnych państw:

do Anglii	40.065 ton
„ Holandji	57.656 „
„ Łotwy	7.547 „
„ Indji Brytyjsk.	6.400 „
„ Francji	5.665 „
„ Szwecji	5.100 „

oraz drobne ilości do innych państw.

Z pośród towarów masowych zasługują na wyróżnienie dwa przetwory polskiego przemysłu chemicznego, a mianowicie nawozy azotowe (8 908 ton) i sole potasowe (52 791 ton) które (zwłaszcza sole potasowe) mimo ciężkich warunków

konkurencyjnych z potężnym koncernem niemieckiego Kalisyndykat'u zdobywają coraz skuteczniej rynki zamorskie.

Wyłączność eksportu przez Gdynię da się zauważyć przy wywozie polskich bekonów (51 821 ton), które regularnie odchodzą co tydzień do Anglii na statkach Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego S. A. i United Baltic Corporation Ltd.

Inne towary wywozowe, na które w przeważnej części składają się przetwory i artykuły rolniczo-hodowlane, są narazie wywożone jako transporty próbne i figurują jeszcze w rubryce drobnicy.

§ 2. Kryte pomieszczenia składowe.

(Hangary portowe).

Jak wiadomo, rozwój przeladunku t. zw. towarów drobnicowych czyli innymi słowy wartościowych idzie równoległe z rozbudową odpowiednich krytych pomieszczeń składowych. Rozwój tych urządzeń przedstawia się jak poniżej:

Rozwój krytych składowych pomieszczeń portowych (obliczony w metrach kwadratowych).

Nazwa	Miejsce:	1927 r.	1928 r.	1929 r.	1930 r.	1931 r.
1. Magazyn Państwowego Nr. 1.	Nabrzeże Pilotowe	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
2. Magazyn firmy Cukroport Nr. 2	Nabrzeże Polskie		1 250	1 250	1 250	5 000
3. Magazyn firmy Cukroport Nr. 3	Nabrzeże Polskie			1 500	1 500	1 500*)
4. Magazyn prywatny firmy Józef Fetter	Nabrzeże Polskie			450	450	450
5. Magazyn państwowy Nr. 4 oddany do użytku Tow. Okrętowego American Scantic Line	Nabrzeże Polskie				3 200	3 200
6. Magazyn firmy Pantarei	Nabrzeże Polskie			5 850	5 850	5 850
7. Magazyn firmy Eksport—Import, Kasprzycki i Tworowski	Nabrzeże Rotterdamskie			750	750	750
8. Magazyn Łuszczarni Ryżu Tow. Kom.	Nabrzeże Indyjskie			8 600	8 600	8 600
9. Magazyn firmy Cukroport Nr. 1.	Nabrzeże Polskie				7 500	7 500
10. Magazyn państwowy Nr. 2.	Nabrzeże Rotterdamskie				7 500	7 500**)
11. Magazyn państwowy Nr. 3.	Nabrzeże Polskie				6 500	6 500
12. Magazyn firmy Malczewski	Nabrzeże Rotterdamskie				580	580
13. Magazyn firmy Gdyńska Olejarnia	Nabrzeże Indyjskie				1 000	1 000
14. Magazyn państwowy Nr. 5	Nabrzeże Polskie (druga strona)					7 500
15. Magazyn Państwowego Monopolu Tytoniowego	Nabrzeże Polskie					10 700

*) W roku 1932 została pojemność rozszerzona do 5500 m².

Nazwa	Miejsce:	1927 r.	1928 r.	1929 r.	1930 r.	1931 r.
16. Hala Rybna	Moło Rybackie					2 500
17. Chłodnia Portowa (pojemność chłodzo- na)	Nabrżeże Polskie					10 000
18. Zbiorniki do melasy f-my Melas Polski o pojem. 14800 ton	Nabrżeże Indyjskie					
		4 000	5 250	25 600	48 680	83 130*)

Wzrost powierzchni składowej w stosunku do poprzednich lat przedstawia się następująco:

Wzrost powierzchni magazynów portowych.

z roku:	na rok:	w liczbach absolutnych	w % :
1927	— 1928	1 250 m ²	51,25
1928	— 1929	20 550 m ²	587,62
1929	— 1930	23 080 m ²	90,16
1930	— 1931	34 450 m ²	70,77

Rok 1931 daje chłodzoną powierzchnię składową w ilości 10 000 mtr.² przez uruchomienie w końcu roku 1931 Chłodni Portowej w Gdyni. Powierzchnia składowa Chłodni służy w pierwszej linii przeładunkowi jaj. W drugim rzędzie wchodzi w grę składowanie masła oraz importowanych świeżych śledzi. Bekony i szynki mniej korzystają z Chłodni Portowej, gdyż przeładowane zostają przeważnie bezpośrednio z wagonów-chłodni na statki. Nowy artykuł składowany w Chłodni stanowią importowane świeże owoce południowe.

Jeżeli teraz przeliczymy stosunek rozwoju krytej przestrzeni składowej w porcie gdyńskim do obrotów towarów normalnie mogących korzystać i często korzystających z magazynów portowych (a do takich należą w naszym porcie wszystkie towary z wyjątkiem węgla, rudy, złomu, desek, słupów telegraficznych i kamieni brukowych), to otrzymamy następujący obraz:

*) W roku 1932 został wybudowany hangar państwowy Nr. 6 na Nabrżeżu Amerykańskim o pojemności 12.000 m² oraz magazyn f-my Mopol wybudowany w r. 1932 o powierzchni — 600 m². Rozbudowa magazynów osiągnęła w połowie 1932 r. — 105.490 m².

Zestawienie tonażu towarów nadających się do składowania z powierzchnią krytych składów portowych.

Lata: Obrót w tonach: Powierzchnia składów: Na 1 m² składowej pow. przyp. ton obrotu

Lata:	Obrót w tonach:	Powierzchnia składów:	Na 1 m ² składowej pow. przyp. ton obrotu
1928	175 922	5 250 m ²	33,5
1929	303 101	25 600 m ²	11,0
1930	350 485	48 680 m ²	7,2
1931	56 018	83 130 m ²	6,8

Konstatujemy więc stały wzrost nie tylko bezwzględny ale i stosunkowy krytej powierzchni składowej w porcie gdynińskim.

Stosunek powierzchni składowej chłodni do obrotów towarów korzystających zasadniczo z magazynów chłodzonych (jaja, masło, bekony, wędliny, ptactwo bite, śledzie) wynosi 6,9 ton obrotu na 1 m² powierzchni, gdyż obrotom 68 582 ton tych towarów w roku 1931 odpowiada powierzchnia hangarowa 10 000 m².*)

Przebieg w roku 1931

1	Dział składowy	Uład Maszt	1000	100	100
2	Dział składowy	„Przebieg”	1000	100	100
3	Dział składowy	„Przebieg”	100	100	100

Przebieg w roku 1931

1	Dział składowy	Uład Maszt	1000	100	100
2 <td>Dział składowy</td> <td>„Przebieg”</td> <td>1000</td> <td>100</td> <td>100</td>	Dział składowy	„Przebieg”	1000	100	100
3 <td>Dział składowy</td> <td>„Przebieg”</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td>	Dział składowy	„Przebieg”	100	100	100
4 <td>Dział składowy</td> <td>„Przebieg”</td> <td>1000</td> <td>100</td> <td>100</td>	Dział składowy	„Przebieg”	1000	100	100
5 <td>Dział składowy</td> <td>„Przebieg”</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td>	Dział składowy	„Przebieg”	100	100	100

*) Patrz rozdział VII. § 5.

§ 5. Mechaniczne urządzenia przeładunkowe.

Rozbudowa dźwigów portowych przedstawia się jak następuje:

A. Dźwigi dla przeładunku ładunków zbiorowych.

Ilość	Rodzaj dźwigu	Właściciel	Nabrzeże	Nośność w kilo-gramach	Między-rodność zdolność przeładunk. w t/godz.	Suma zdolności przeład. w t/godz.
-------	---------------	------------	----------	------------------------	---	-----------------------------------

Stan do roku 1928 włącznie

2	dźwigi bramowe z przeładnią	Urząd Morski	Pilotowe	3000	60	120
2	dźwigi bramowe	Urząd Morski	Pilotowe	1500	45	90
4	" "	Urząd Morski	Polskie	1500	45	180

Przybyło w roku 1929

1	" "	Urząd Morski	Polskie	2500	90	90
1	" "	Urząd Morski	Rotterdam.	2500	90	90

Przybyło w roku 1930

2	" "	Urząd Morski	Rotterdam.	1500	45	90
2	" "	Urząd Morski	Polskie	1500	45	90
1	" "	Urząd Morski	Polskie	3000	90	90
1	" "	Urząd Morski	Rotterdam.	3000	90	90
1	" "	Chłodnia Port.	Polskie	1500	45	45
1	Silos dla tow. sypkich	Gdyńska Olejarnia	Indyjskie	—	45	45

Przybyło w roku 1931

2	Dźwigi bramowe	Urząd Morski	Rotterdam.	1500	45	90
4	" "	Urząd Morski	Polskie	1500	45	180
2	" "	Urząd Morski	Polskie	3000	90	180

B. Dźwigi dla przeladunku węgla i innych towarów masowych.

Ilość	Rodzaj dźwigu	Właściciel	Nośność w kg	Maksym. zdolność przeład. w t/godz.	Ogólna zdolność przeład. w t/godz.	Suma zdolności przeład. w t/godz.
-------	---------------	------------	--------------	-------------------------------------	------------------------------------	-----------------------------------

Stan do roku 1928 włącznie

1	Dźwig mostowy	Urząd Morski	2600	50	50	
2	Dźwig bramowy	„Polskarob“	7000	100	200	250

Przybyło w roku 1929

1	Wywrotnica mostowa	„Polskarob“	50000	400	400	
1	Dźwig pływający	„Poldag“	7000	100	100	500

Przybyło w roku 1930

1	Dźwig mostowy	Urząd Morski	7000	100	100	
2	Dźwig bramowy	„Progress“	7000	100	200	
1	Urządzenie taśmowe	Urząd Morski	—	400	400	700

Przybyło w roku 1931

1	Dźwig mostowy	Urząd Morski	7000	100	100	
2	Dźwig bramowy	„Polskarob“	7000	100	200	
1	Dźwig bramowy	„Elibor“	7000	100	100	
1	Dźwig bramowy	„Giesche“	7000	100	100	
1	Urządzenie taśmowe z wywrotnicą	„Skarbopol“	—	400	400	900

15 dźwigów

2 350 t/godz.

Powyższe dwa zestawienia dźwigów węglowych i dźwigów dla ładunków zbiorowych unaoczniają charakterystyczną różnicę co do wykorzystania ich zdolności przeladowniczej. Dźwigów węglowych jest tylko 15 w roku 1931, a odpowiada im przeladunek 4 407 915 ton węgla (w tym również rudy, pirytów i fosforytów), podczas gdy dźwigów dla ładunków zbiorowych jest 26, a odpowiada im przeladunek 926 709 ton drobnicy.

Zestawienie ogólnych obrotów towarowych z ilością mechanicznych urządzeń przeładunkowych.

Rok	Ilość mechanicznych urządzeń przeładunkowych	Ogólny przeładunek w tonach	Na jedno mechaniczne urządzenie przeładunkowe przypada ton rocznie	ton miesięcz.
1928	11	1.957.769	177.980	14.852
1929	15	2.822.502	188.167	15.681
1930	27	3.625.748	154.287	11.191
1931	41	5.500.114	129.271	10.773

Zestawienie obrotów węgla z ilością węglowych mechanicznych urządzeń przeładunkowych.

Rok	Ilość mechanicznych urządzeń przeładunkowych	Roczny przeładunek węgla	Na jedno mechaniczne urządzenie przeładunkowe przypada ton rocznie	ton miesięcz.
1928	5	1.764.158	588.055	49.004
1929	5	2.488.675	497.735	41.478
1930	9	3.020.419	335.602	27.967
1931	15	4.407.915	295.861	24.488

To obniżenie cyfr przeładunku przypadających na 1 urządzenie przeładunkowe nie oznacza bynajmniej w tym wypadku, że dźwigi są gorzej wykorzystane, wprost przeciwnie, wykorzystanie dźwigów stale się polepsza, lecz w poprzednich latach znaczna część węgla przeładowywana była przy pomocy wincz statków (ręczny przeładunek).

Zestawienie obrotów towarami drobnicowymi z ilością dźwigów dla ładunków zbiorowych.

Rok	Ilość mechanicznych urządzeń przeładunkowych	Roczny przeładunek drobnicy	Na jedno mechaniczne urządzenie przeładunkowe przypada ton rocznie	ton miesięcz.
1928	8	195.611	24.201	2.017
1929	10	555.827	55.585	2.782
1930	18	605.529	55.629	2.802
1930	26	892.201	54.515	2.859

Bardzo pocieszający obraz daje zestawienie ilości dźwigów przeznaczonych dla przeładunku ładunków zbiorowych z obrotem drobnicy. Wydawałoby się, że ilość montowanych z roku na rok dźwigów ogólnego użytku jest za duża. Tymczasem w zestawieniu ostatnim widzimy, że wykorzystanie dla drobnicy zdolności przeładowej dźwigów dla ładun-

ków zbiorowych stopniowo polepsza się. Uwzględniając okoliczność, że Gdynia będzie coraz więcej koncentrowała u siebie eksport produktów przewożonych dotychczas przez porty zagraniczne, należy oczekiwać, że wzrost obrotu portowego przy tych ładunkach i w dalszym ciągu wyprzedzać będzie rozbudowę urządzeń przeładunkowych.

§ 4. Tory kolejowe w porcie.

Charakterystyczny jest również rozwój sieci torów kolejowych w Gdyni. Poszczególne cyfry przedstawiają się następująco:

I. Okres przed rozpoczęciem właściwej budowy portu.

Rok:	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Klm.	1,5	4	7	8	8,5	10

II. Okres po rozpoczęciu budowy portu.

Rok:	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Klm.	29	55	59	76	102	114

Zestawienie obrotów towarowych portu w Gdyni z długością torów kolejowych.

Rok:	Obrót	Klm.	Ilość ton na 1 klm.
1926	404.561	29	15.950
1927	898.094	55	27.215
1928	1.957.769	59	35.183
1929	2.822.502	76	37.138
1930	5.625.748	102	55.546
1931	5.300.114	114	46.492

Widzimy więc, że rozbudowa torów kolejowych pozostaje znacznie w tyle za rozwojem obrotów portu.

§ 5. Nabrzeża portowe.

Przechodząc teraz do sprawy rozwoju nabrzeży portowych, to przedstawia się ona jak poniższe zestawienie wykazuje:

Wzrost oddawanych do użytku nabrzeży portowych.

Nabrzeże	Awanport	Basen węglowy	Basen południowy	Basen Marsz. Piłsudskiego	Basen Prezydenta	Kanał	Razem	Od początku
Portowe Pilotowe Szwedzkie Duńskie Indyjskie Polskie	34 199	415 390		15 244			1297	
8. VIII. 1928. śląskie			186				186	1483
24. V. 1929. Szwedzkie Portowe Rotterdamskie Polskie Indyjskie	45	370		345 686 127			1773	3256
21. XII. 1929. Indyjskie				881			881	4137
28. IV. 1950. śląskie			573				573	4710
16. VII. 1950. Angielskie Kaszubskie Rybne			505 152 10				667	5377
10. XII. 1950. Rybne Helskie Reperacyjne Ostroga Ryb.			160 160 118 210				648	6025
18. XII. 1950. Holenderskie Belgijskie Francuskie	120 400	399					919	6944
28. II. 1951. Wilsonowskie Prezydenta					642 55		697	7641
25. III. 1951. Norweskie						151	151	7792
Razem:	798	1574	2074	2498	697	151		
		<u>Razem 7.792 m.</u>						

Powyższa tabelka wskazuje, w jakiej kolejności nabrzeża zostały oddawane do użytku.

W związku z tem należy zaznaczyć, że globalna powierzchnia wodna wynosi 320 ha.

Głębokość portu wynosi 8—12 metrów. Największa jest w środkowej części Awanportu i przy Nabrzeżu Francuskim; głębokość ta wystarczy dla największych statków.

§ 6. Wartość obrotu towarowego portu gdyńskiego w porównaniu z obrotem ogólnym Rzeczypospolitej Polskiej.

Miarowe przeobrażanie się Gdyni z portu wyłącznie węglowego na port o coraz bardziej ożywiającym się obrocie ładunków innych uwypukla stosunek wartości do wagi obrotu gdyńskiego oraz procentowy udział Gdyni w ogólnym handlu zagranicznym Polski*).

Ogólny obrót handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej*).

Rok:	O b r ó t :		Teoretyczna wartość 1 tony zł
	w tys. ton	w milj. złotych	
1929	26.125	5.924	226,76
1930	22.493	4.679	208,02
1931	21.635	3.341	154,43

*) Dane wagowe i wartościowe będące podstawą poniżej przedstawionych stosunków liczbowych zostały zaczerpnięte z publikacji Głównego Urzędu Statystycznego, wobec gdy zestawienia obrotów towarowych w Gdyni podane na stronach 72 i 73 zostały zaczerpnięte z Urzędu Morskiego w Gdyni.

W tych dwóch zestawieniach obrotów portu gdyńskiego są pewne rozbieżności liczbowe tłumaczące się tem, że Urząd Morski w Gdyni zestawia obroty towarowe tylko pod względem wagi na podstawie kosztosamentów względnie innych dokumentów morskich podczas gdy Główny Urząd Statystyczny sporządza wagowe i wartościowe zestawienia obrotów handlu zagranicznego Polski na podstawie t. zw. „arkuszy statystycznych” ściąganych od importerów i eksporterów, względnie ich zastępców za pośrednictwem władz celnych. Rozbieżności te są znaczniejsze tylko w rubryce importu, ale i tu maleją w r. 1931 do 10%.

Statystyka Urzędu Morskiego podaje szczegółowy wykaz ilości poszczególnych towarów przeladowanych przez Gdynię, wobec czego stanowi dla niniejszej publikacji materiał specjalnie interesujący. Dlatego też podaliśmy, o ile chodzi o obroty towarowe, dane statystyczne publikowane przez oficjalny organ Urzędu Morskiego w Gdyni (Wiadomości Portu Gdyńskiego). Ponieważ jednak statystyka Urzędu

Ogólny obrót Gdyni.*)

Rok:	Obrót:		% stosunek		Teore-
	w tys. ton	w milj zł	do ogólnego handl. zagr. wagowy	wartościowy	tyczna wart. 1 tony
1929	2.620	154	10.02	2.26	51,15 zł
1930	3.275	251	14.56	4.93	70,55 zł
1931	5.080	384	25.48	11.49	75,59 zł

Widzimy więc, że, mimo ciągłego obniżania się całości kształtu handlu zagranicznego Polski, obrót towarowy Gdyni ciągle wzrasta, i to nie tylko absolutnie i stosunkowo do ilościowych obrotów zagranicznych Polski, ale również pod względem teoretycznej wartości 1 tony.

Mimo bowiem ciągłej tendencji zniżkowej, na jaką choruje pod względem wartości handel zagraniczny Polski, średnia wartość gdyńskiej tony w ciągu 3 lat wzrosła z 51,— zł na 75,— zł.

Fakt ten jest o tyle znamieny, że obrót węgla i złomu nie pozostaje na tym samym poziomie, ale z roku na rok wzrasta w znacznym tempie, jak to wykazuje zestawienie wagowe ogólnego obrotu Gdyni z obrotem samego węgla i złomu.

Zestawienie ogólnego obrotu Gdyni z obrotem węgla i złomu.*)

Rok:	Ogólny obrót Gdyni	Obrót węgla i złomu przez Gdynię	Procentowa róż- nica obrotów
	tys. ton	tys. ton	
1929	2.620	2.405	91,79
1930	3.275	3.040	92,82
1931	5.080	4.609	90,75

Mimo więc tak znacznego wzrostu przeladunku węgla kamiennego i złomu w Gdyni wartość teoretyczna jednej tony wzrasta. Zwykowanie to tłumaczy się ciągłym wzrostem obrotów drobnicowych w porcie gdyńskim. Niżej podane cyfry charakteryzują obrót portu za wyłączeniem węgla kamiennego i złomu:

Morskiego nie podaje wartości towarów przeladowywanych przez port gdyński, przeto, w celu wykazania poszczególnych liczb stosunkowych (co do wagi i wartości) za poszczególne lata, czuliśmy się zmuszeni do posługiwania się jedynym materiałem w zakresie wartości towarów przeladowywanych przez Gdynię, jaki posiada Główny Urząd Statystyczny.

*) Dane Głównego Urzędu Statystycznego.

Obrót Gdyni za wyłączeniem węgla kamiennego i złomu*).

Rok:	w tys. ton	w milj. złotych	Teoretyczna wartość 1 tony
1929	214	70	327 zł
1930	255	131	557 zł
1931	471	257	545 zł

To ustosunkowanie się wagi do wartości jest jednak odmienne w wywozie i przywozie.

W wywozie wartość 1 tony wzrasta z 29,— zł na 62,— zł, mimo równoczesnego znacznego wzrostu obrotów węgla.

Ogólny wywóz Rzeczypospolitej Polskiej.*)

Rok:	S u m y:		Teoretyczna wartość 1 tony
	w tys. ton	w milj. złotych	
1929	21.057	2.815	155,72
1930	18.922	2.455	128,58
1931	18.704	1.879	100,45

Wywóz portu gdyńskiego.*)

Rok:	S U M Y:		% stosunek do ogólnego wywozu Rzplitej Polskiej	Teoretyczna wartość 1 tony
	w tys. ton	w milj. zł		
1929	2.402	71	11,42	29,55
1930	2.952	147	15,49	50,13
1931	4.575	285	24,45	61,88

W przywozie natomiast majoryzuje złom swym wzrostem ilościowym wzrost obrotów drobnicowych i wpływa na wartość przeciętnej tony obniżająco.

Ogólny przywóz Rzeczypospolitej Polskiej*)

Rok:	S u m y:		Teoretyczna wartość 1 tony
	tys. ton	w milj. złotych	
1929	5.088	5.111	611,44 zł
1930	5.571	2.246	628,95 zł
1931	2.951	1.462	498,80 zł

Przywóz portu gdyńskiego*).

Rok:	S U M Y:		% stosunek do ogólnego przywozu Rzplitej Polak.	Teoretyczna wartość 1 tony
	w tys. ton	w milj. zł		
1929	218	65	4,28	288,90
1930	545	84	9,61	244,89
1931	507	100	17,50	197,95

*) Dane Głównego Urzędu Statystycznego.

Powyżej przedstawiony wzrost obrotów portu gdyńskiego pod względem ilościowym i wartościowym jest niewątpliwie (zwłaszcza w czasie ogólnego zmniejszania się obrotów międzynarodowych) dodatnim objawem.

Porównanie cyfr wartości wywozu i przywozu przez port wykazuje dobitnie w jak dużym stopniu przyczynia się obrót portu w Gdyni do poprawy naszego bilansu handlowego.

Mimo to ma Gdynia jeszcze dość długą drogę rozwoju do przebycia, aby odpowiadać wymogom swego zaplecza. O ile bierze się pod uwagę fakt, że około 42% wartości obrotu zamorskiego Polski przechodzi przez porty niemieckie i że według Nowackiego*) średnia wartość polskiej tony towarowej przewożonej przez Hamburg i Bremę wynosi około 800.— zł., to dochodzimy do wniosku, że Gdynia ma jeszcze duże zadania wobec swego zaplecza do spełnienia.

O ile chodzi o udział portów polskich Gdyni i Gdańska w obrotach handlu zagranicznego Polski, to przedstawiają się one za poszczególne lata następująco:

	Rok	S U M Y		Teoretyczna wartość 1 tony zł	Proc. stosunek do ogólnego handlu zagran. Polski	
		w tyś. ton	w milj. zł		wagowy	wartość
Wywóz Gdańska i Gdyni	1929	9·267	770	83,07	44,05	27,36
	1930	10·407	798	76,68	55,—	32,80
	1931	12·227	756	61,05	65,37	40,25
Przywóz Gdańska i Gdyni	1929	1·778	857	481,85	34,94	27,54
	1930	1 122	593	530,75	31,41	26,51
	1931	955	363	380,36	32,58	24,84
Ogólny obrót Gdańska i Gdyni	1929	11·045	1 626	147,26	42,27	27,45
	1930	11·529	1 393	120,86	51,25	29,78
	1931	13·182	1 119	84,92	60,93	33,50

§ 7. Ruch pasażerski.

O ile chodzi o ruch pasażerski to przedstawiają się poszczególne cyfry następująco:

Rok	Ilość osób		Razem
	Przyjechało	Wyjechało	
1928	5.062	20.066	25.128
1929	5.685	17.555	23.240
1930	6.781	17.588	24.369
1931	7.875	7.605	15.480

*) Tadeusz Nowacki: „Organizacja Zaplecza Portów Polskich“, Warszawa 1931. Wyd. Państw. Inst. Eksp. Tom. IV.

Duży spadek ruchu w roku 1951 jest spowodowany zamknięciem ruchu emigracyjnego resp. zredukowaniem go przez wszystkie państwa zamorskie, a szczególnie Stany Zjednoczone Ameryki Południowej i Kanadę, które rok rocznie duże kontyngenty polskiego emigranta przyjmowały. Z chwilą ponownego otwarcia granic państw zamorskich dla polskiej emigracji, będzie port gdyński, z uwagi na to, że posiada specjalną komunikację w tym zakresie (Linja Gdynia — Ameryka) jednym z głównych punktów przepustowych polskiej emigracji zamorskiej, tembardziej, że Rozporządzenie Prezydenta R. P. z dnia 29 listopada 1930 r. o zmianie niektórych postanowień z dnia 14 grudnia 1925 r. o wyłączności portów polskich dla wychodźstwa (Dz. Ust. R. P. z dnia 6 grudnia 1930 r. Nr. 86 poz. 656), daje ku temu realne podstawy.

Rozdział VII.

Przemysł portowy w Gdyni.

Nawiązując do danych przytoczonych w rozdziale III § 5., podajemy poniżej stan i warunki pracy przemysłu portowego w Gdyni.

§ 1. „Łuszczarnia Ryżu“, Sp. Kom. w Gdyni,

założona w roku 1927, wybudowana w r. 1928 i oddana do użytku 5-go maja tegoż roku, jest nie tylko największym tego typu przedsiębiorstwem w Polsce, ale należy do największych w Europie. Rozporządzając najnowszymi urządzeniami maszynowymi, dzięki którym praca jest całkowicie zmechanizowana, Łuszczarnia przetwarza 500 ton ryżu surowego na dobę przy użyciu zaledwie 875 H. P. energii elektrycznej. O zmechanizowaniu przedsiębiorstwa świadczy najlepiej okoliczność, że 5-cio piętrowy budynek fabryczny obsługuje 5-ciu ludzi. Ziarno przechodzi w ciągu 25 minut przez wszystkie maszyny i wpada w postaci przerobionego produktu wprost do worków bez żadnego współudziału ręki ludzkiej.

Korzystne położenie na Nabrzeżu Indyjskiem stwarza dla Łuszczarni Ryżu wyjątkowo dogodne warunki konkurencyjne, ułatwiając import ryżu surowego, który przychodzi w ładunkach całookrętowych wprost z Indji (Rangoon). Bezpośredni przeladunek ze statków do własnych magazynów wpływa wybitnie na obniżenie kosztów własnych przedsiębiorstwa, a przy reeksporcie ta właśnie możliwość bezpośredniego przeladunku na statki stwarza najdogodniejsze warunki rozszerzenia rynku zbytu na dalekie kraje zamorskie.

To też produkcja Łuszczarni wzrasta z roku na rok, osiągając w poszczególnych latach następujące ilości przetworów:

w roku 1928	— 45 tys. ton.
w roku 1929	— 50 tys. ton.
w roku 1930	— 55 tys. ton.
w roku 1931	— 75 tys. ton.

Maksymalna produkcja obliczona na 150 tys. ton rocznej przeróbki nie została dotychczas osiągnięta. Mimo to Łuszczarnia Ryżu zaspokaja już teraz nie tylko zapotrzebowanie krajowe, ale przeszło połowę swej produkcji kieruje na eksport do krajów skandynawskich, do Anglii, Niemiec, Czechosłowacji, Austrii, Włoch, Węgier i Turcji. Na 75 tys. ton rocznej produkcji w roku 1931 38 tys. ton przypada na sam reeksport, a w 1-szym kwartale 1932 r. na 12 tys. ton ogólnej produkcji przypada 7 tys. ton reeksportu.

Z tego punktu widzenia przedstawia się Łuszczarnia Ryżu jako nadzwyczaj czynna placówka obrotu uszlachetniającego, nie tylko przez wprowadzanie przetworów polskich do krajów zamorskich, ale i przez to, że w sposób godny naśladowania stara się o wyrównanie wartości importu ryżu surowego z wartością reeksportu przetworów ryżowych.

§ 2. „Gdyńska Olejarnia“, S. A. w Gdyni.

Przedsiębiorstwo zostało założone w roku 1929 z kapitałem zakładowym 2.500.000.— zł. W roku 1931 kapitał zakładowy został podwyższony drogą nowej emisji akcji do wysokości 5.750.000.— zł. Zakres działalności przedsiębiorstwa obejmuje wyrób olejów technicznych, głównie oleju lnianego i soya.

Uruchomienie zakładu nastąpiło w marcu 1931 roku. Ogólna produkcja w roku 1931 wynosiła 3850 ton przerobu nasion oleistych, słonecznikowych, rzepakowych, lnianych i sezamowych. Magazyn (silos) o pojemności 6000 ton, wybudowany obok tłoczni, nie był w dostatecznej mierze wyzyskany dla przechowywania nasion oleistych, ponieważ produkcja była jeszcze zbyt niska; z tego powodu też Olejarnia Gdyńska oddała silos do dyspozycji Państwowym Zakładom Przemysłowo-Zbożowym dla przeładunku i magazynowania zboża eksportowego. W roku 1931 przeszło przez magazyn ogółem 36.000 ton zboża eksportowego.

Od dłuższego już czasu firma „Przemysł Tłuszczowy Schicht-Lewer, S. A. w Warszawie“ nosiła się z zamiarem uruchomienia zakładu olejarskiego dla przerobu głównie nasion oleistych egzotycznych i zamorskich, jak kopro, ziarna palmowe, orzeszki ziemne i t. p. Celem uzgodnienia produkcji projektowanego nowego zakładu z już istniejącą Gdyńską Olejarnią, nawiązano kontakt z akcjonariuszami Gdyńskiej Olejarni. Pertraktacje prowadzone w Londynie przez Unilever Limited jako przez macierzysty zakład firmy „Schicht-Lewer, S. A. w Warszawie“, doprowadziły do porozumienia z akcjonariuszami Gdyńskiej Olejarni S. A.

Wynikiem tego było przejście przez Unilever Ltd. większości udziałów spółki oraz kierownictwa zakładu.

Na skutek przeprowadzonego porozumienia Unilever Ltd. powołało do życia w początku roku 1952 spółkę akcyjną pod firmą: Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego, Union, S. A. w Gdyni (Fat and Oil Works, Gdynia), o kapitale zakładowym 7.000.000.— zł. Spółka ta przejmuje budynki i urządzenia Gdyńskiej Olejarni S. A. (która zostanie wkrótce zlikwidowana) i zamierza rozbudować zakłady do takich rozmiarów, ażeby wytwórczość pokryć mogła całkowicie zapotrzebowanie rynku wewnętrznego. Jak wiadomo, przemysł przetwórczo-tłuszczowy w Polsce opiera dotychczas produkcję swoją wyłącznie na importowanych (głównie z Niemiec) tłuszczach i olejach roślinnych; wytwórczość więc Gdyni zastąpić ma całkowicie import surowych olejów i tłuszczów z zagranicy. Dotychczasowa działalność Gdyńskiej Olejarni i projekty nowego konsorcjum pozwalają sądzić, że Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego w Gdyni staną się w przyszłości ośrodkiem produkcji surowca dla całego przemysłu przetwórczo-tłuszczowego w Polsce i że będą mogły niewątpliwie w przyszłości zaopatrywać w surowce tłuszczowe i oleiste oraz uboczne produkty (makuchy) również sąsiednie kraje bałtyckie: państwa skandynawskie, Danję, Finlandję, Łotwę, Estonję i Litwę. Niewątpliwie, o ile zamierzenia nowopowstałej spółki będą całkowicie urzeczywistnione, Gdynia stanie się głównym ośrodkiem handlu artykułami tłuszczowymi i makuchami, nie tylko dla całego terenu Rzeczypospolitej, lecz i dla krajów bałtyckich. Rozwój tej placówki przyczyni się też z pewnością do zwiększenia obrotów handlowych z sąsiednimi krajami i do nawiązania bezpośredniego kontaktu z krajami egzotycznymi np. Afryką Południową, Indjami Holenderskimi, Francuskimi i Angielskimi oraz Ameryką Południową.

§ 5. „Chłodnia Portowa“, Sp. z o. o. w Gdyni.

Uruchomiona 30 marca 1950 r. Chłodnia Portowa (kapitał zakładowy 11.100.000.— zł.) ma na celu stworzenie jaknajkorzystniejszych warunków dla eksportu prędko psujących się produktów spożywczych.

Przed powstaniem Chłodni Portowej w Gdyni eksport artykułów spożywczych musiał odbywać się w okresie najintensywniejszej produkcji, a więc w okresie najniższych cen sezonowych. Chłodnia, dając możliwość przetrzymania towarów i sprzedawania ich w okresach słabszej produkcji, umożliwia temsamem eksport w okresach korzystnych cen.

Chłodnia Portowa pracuje wyłącznie dla eksportu (przeważnie do Anglii). Każdy rodzaj produktów przechowywanych w Chłodni posiada tam specjalny oddział, zależnie od warunków, w których towar przechowywany być musi. Głównymi produktami, wymagającymi chłodzenia są jaja, masło, mięso i t. p.

Poza korzystnymi warunkami przechowywania i specjalnie niskimi opłatami składowymi, eksporterzy mają dalsze ułatwienia przez możliwość otrzymywania kredytu warrantowego pod zastaw towarów złożonych w Chłodni Portowej. Chłodnia posiada bowiem prawa publicznego domu składowego.

Niestety operacjami temi zainteresowały się nieliczne tylko banki w Polsce. Do nich należy w pierwszym rzędzie Państwowy Bank Rolny, który kredytów udziela przy oprocentowaniu 8% rocznie i 1 promille kosztów manipulacyjnych miesięcznie. Wysokość udzielanych przez ten bank kredytów sięga 82.5 procent wartości szacunkowej jaj produkcji majowej. Pozostałe produkty eksportowe warrantowane są przeważnie do wysokości 72% szacunkowej wartości towarów.

Niskie oprocentowanie pożyczek towarowych i ich wysokość w stosunku do wartości składanych towarów najlepiej świadczą o znaczeniu, które może mieć Chłodnia Portowa dla eksportu rolnego. Nic też dziwnego, że obroty Chłodni Portowej już w drugim roku jej istnienia wykazały znaczny wzrost. Podczas, gdy w ciągu 7-miu miesięcy 1930 r. wywieziono przez Chłodnię Portową 913 ton jaj, masła i t. p., w ciągu całego roku 1931 wywieziono 7658 ton. W ten sposób Chłodnia Portowa odrazu wysunęła się na poważne stanowisko w rzędzie innych chłodni państw północnych.

Jak wyżej zaznaczono, Chłodnia Portowa obecnie pracuje przeważnie na eksport do Anglii. Pod tym względem mogłoby nastąpić zmiany, korzystne nie tylko dla samej Chłodni Portowej ale i dla eksportu polskiego, gdyby Chłodni Portowej przyznane zostały prawa kolejowego zakładu zawozowego. Rada Interesantów w Gdyni złożyła w Ministerstwie Przem. i Handlu, na żądanie Ministerstwa, memoriał, który wskazuje, że eksport jaj przez Gdynię wzrósł od chwili powstania Chłodni Portowej 12-krotnie, gdyż w całym roku 1930 wynosił 484 ton, wobec gdy w roku 1931, a więc w okresie, w którym Chłodnia Portowa pracowała normalnie, wynosił 5600 ton.

Jeżeli Chłodnia w Gdyni ma się stać istotnie centralną chłodnią, tak dla eksportu polskich artykułów spożywczych drogą morską i lądową jak i dla zapotrzebowania kraju, to

naależy dążyć do następujących zmian, na których konieczność memorjał Rady Interestantów wskazuje:

- a) Zmiana polityki taryfowej polskich kolei państwowych w tym kierunku, aby Chłodnia Portowa w Gdyni była traktowana jako skład zawozowy.
- b) Stawki kolejowe dla jaj reekspedjowanych z Gdyni do kraju, winny być zmodyfikowane tak, aby umożliwiły sprzedaż jaj na rynku wewnętrznym.
- c) Komunikacja morska z Anglią winna być usprawniona pod względem ilości połączeń, aby istniały regularne połączenia z szeregiem ważniejszych portów Anglii, i to nie rzadziej jak 2 razy w tygodniu.

§ 4. J. Fetter, S. A. w Gdyni.

Przedsiębiorstwo sprowadza z kraju, z Kalifornji i innych krajów zamorskich owoce suszone, sortuje je w swoich zakładach, myje, odświeża, suszy i sporządza wysoko wartościowe mieszanki owocowe, które następnie pakuje i sprzedaje w kraju względnie eksportuje. Oprócz tego przedsiębiorstwo zajmuje się importem towarów kolonialnych jak ziarna kakaowe, herbata, kawa i t. p. Zmechanizowany warsztat pracy zatrudniający w okresie sezonowym (od września do kwietnia) 60 robotników, a w okresie niesezonowym 30 robotników, przetworzył od września 1930 roku 1.000 ton, chociaż działalność przetwórci jest jeszcze w fazie początkowej.

Zaprojektowana budowa własnego składu wolno-cłowego (narazie przedsiębiorstwo korzysta ze składów firmy American Scantic Line) oraz inne projektowane inwestycje przyczynią się niewątpliwie do znacznego zwiększenia obrotów obliczonych na 5000 ton rocznej przeróbki.

§ 5. Hala i Chłodnia Rybna.

W roku 1932 została uruchomiona Hala i Chłodnia Rybna w Gdyni, wybudowana przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu i oddana do eksploatacji Morskiemu Instytutowi Rybackiemu. Ma ona za zadanie rozwinąć handel rybami morskimi i posiada powierzchnię chłodzoną 700 m², licytacyjną halę rybną, oraz własną wytwórnię lodu.

Losy tej instytucji są związane z zamierzeniami Ministerstwa Przemysłu i Handlu, są bowiem zależne od tego, czy rząd przez wprowadzenie preferencji celnych na śle-

dzie umożliwi rozwój bezpośredniego importu z państw produkujących (łowiących), z pominięciem drogiego pośrednictwa obcego.

§ 6. Zagadnienie rozwoju przemysłu portowego w Gdyni.

W związku z opisem przemysłu portowego w porcie gdyńskim należy zwrócić uwagę na problem zakładania przedsiębiorstw przemysłowych w innych portach, który to problem w ostatnich latach w szeregu państw jest programowo realizowany.

Kapitał wytwórczy doskonale rozumie, jakie prerogatywy uzyskuje przez osiedlanie się w portach, gdzie korzysta z taniego i bezpośredniego importu drogą morską surowców przeładowywanych bezpośrednio do własnych magazynów przedsiębiorstwa, znajdującego się zwykle na nabrzeżach portowych. Tego rodzaju umiejscowienie, pozwalające na dogodny wykorzystanie taniego transportu morskiego i lądowego, daje przedsiębiorstwu przemysłowemu możliwość rozszerzania rynku zbytu nie tylko na obręb własnego państwa, ale również na dalekie kraje zamorskie.

Dlatego też najczęściej osiedlają się w portach te przedsiębiorstwa przemysłowe, których produkcja związana jest z importem surowców i półfabrykatów (łuszczarnie ryżu, hutnictwo metali półszlachetnych), z eksportem półfabrykatów i fabrykatów (młyny zbożowe) oraz z obrotem uszlachetniającym.

Wyżej przytoczone, z istotą portu związane warunki osiedleńcze dla przemysłu portowego są co prawda najważniejszą, jednak nie jedyną podstawą jego rozwoju. Nowoczesne porty zawdzięczają swą siłę atrakcyjną także i tej okoliczności, że dysponują bardzo udogodnioną komunikacją towarową, telefoniczną i telegraficzną, oraz usprawnionym aparatem informacyjnym. Również polityka taryfowa kolei idzie przeważnie po linii popierania ładunków przechodzących przez porty, co również sprzyja rozwojowi przemysłu w portach.

Dlatego też prawie każda gałąź wytwórczości przemysłowej jest mniej lub więcej zainteresowana w tem, aby obrąć port jako podstawę dla swej pracy i dlatego obecna rekonstrukcja portów świata w kierunku ich uprzemysłowienia postępuje bardzo szybko, mimo trudności związanych niejednokrotnie z brakiem wolnych terenów i mimo znacznych kosztów modernizacji portu.

Gdynia posiada szczególnie korzystne warunki dla rozbudowy przemysłu. Kanał Przemysłowy, który w miarę

potrzeby może zostać przeprowadzony bardzo daleko w głąb nizinnego terenu portowego, jest w stanie pomieścić bardzo wielką ilość przedsiębiorstw przemysłowych bezpośrednio na nabrzeżu. Ilość i rodzaj przedsiębiorstw przemysłowych, jakie mogą powstać w Gdyni najlepiej zobrazował Wł. Gieysztor w artykule „Gdynia jako ośrodek wielkiego przemysłu“.*)

Na wzór wymienionych trzech zakładów, które pierwsze przysły do Gdyni (Łuszczarnia Ryżu, Gdyńska Olejarnia, firma Józef Fetter) i pierwsze zbierają plony z korzystnego wyboru miejsca pracy, powinny w porcie gdyńskim powstawać liczne inne fabryki. Tak więc w dalszym ciągu rozwoju wytwórczości olejów roślinnych powinien powstać w Gdyni rozległy przemysł chemiczny: fabryki margaryny, mydeł itd. Wokół Chłodni Portowej oraz projektowanej wielkiej rzeźni miejskiej urośnie niewątpliwie różnorodny przemysł pomocniczy, włącznie przetwórczy, a także zakłady pakowania i sortowania towarów będących przedmiotem wywozu przez Chłodnię. Nieistniejące dotąd w Polsce prawie zupełnie hutnictwo metali półszlachetnych (z wyjątkiem cynku i ołowiu) ma wszelkie powody do tego, żeby Gdynię obrać za swoją bazę, tutaj bowiem będzie mogło bezpośrednio dowozić surowiec zamorski. Prawdopodobna w przyszłości rozbudowa krajowej wytwórczości superfosfatów, osiadając w Gdyni, będzie mogła również dyskutować atut bezpośredniej dostawy afrykańskich fosforytów i hiszpańskich pirytów. Podobne możliwości powstaną także wówczas, kiedy dojrzeje potrzeba rozbudowy krajowej wytwórczości celulozy. Prawdopodobne jest powstanie w Gdyni montażowni, a w przyszłości, być może, fabryk samochodów. Zboże polskie, wywożone obecnie przeważnie w stanie surowym, mogłoby w Gdyni być przerabiane w wielkich młynach eksportowych, aby iść na morze w postaci mąki. Skóry surowe z Ameryki Południowej mogłyby być garbowane na miejscu ich przeladunku, w Gdyni. Powinien w każdym razie powstać w Gdyni przetwórczy przemysł rybny. Przedewszystkiem zaś powinno powstać — co ma widoki realizacji już w r. b. — poważne budownictwo okrętowe, które z kolei będzie musiało powołać do życia wokół siebie liczne wytwórnie o charakterze pomocniczym“.

*) Przegląd Gospodarczy, rok XIII 1952, zeszyt 7.

Rozdział VIII.

Zagadnienia portu gdyńskiego w roku 1931.

Na tle wyżej zobrazowanego stanu i warunków pracy portu gdyńskiego i polskiej floty handlowej w 1931 roku kształtowały się zagadnienia związane z ich działalnością i rozwojem, zagadnienia, które wymagały bądź inicjatywy, bądź też współdziałania czynników gospodarczych zorganizowanych w Radzie Interesantów Portu w Gdyni.

§ 1. Rozbudowa portu.

Cyfry podane w poprzednich rozdziałach wskazują, że jednym z głównych zadań naszych powinno być czuwanie nad tem, aby rozbudowa technicznych środków dla pracy w porcie odpowiadała stopniowemu wzrostowi obrotów portu z uwzględnieniem rozwoju przyszłego.

Inicjatywa co do rozbudowy danych urządzeń technicznych resp. wprowadzenia nowych musi wychodzić z natury rzeczy od czynników zainteresowanych. Należy przyznać, że władze portowe przy rozbudowie portu i jego urządzeń w poszczególnych etapach jego rozwoju liczyły się poważnie z głosem doradczym zainteresowanych organizacji i przedsiębiorstw portowych. Nieraz jednak wygłaszane opinie mogły być rozbieżne, wynikające z subiektywnych interesów poszczególnych jednostek, zachodziła więc potrzeba ich uzgodnienia.

Pierwszą opinię zbiorową gospodarczych sfer portowych zawierał memoriał Rady Interesantów Portu w Gdyni z dnia 8. I. 1931 r. w sprawie inwestycji portowych na rok budżetowy 1931/32, wystosowany do Urzędu Morskiego na jego żądanie.

Dezyderaty zawarte w wspomnianym memoriale przedstawiamy poniżej ze względu na ich znaczenie w całej rozciągłości:

Gdynia, dnia 8. I. 1951 r.

Do

Urzędu Morskiego

w G d y n i.

Na pismo Urzędu z dnia 10. XII. 1950 l. B. E. H./20450 w sprawie dezyderatów zrzeszonych w naszej organizacji interesentów portowych, dotyczących urządzeń kolejowych w porcie gdyńskim, jak torów, rozjazdów, wag i innych, uprzejmie pozwalamy sobie zakomunikować, co następuje:

Zaznaczamy, że są nam znane odpowiedzi, wystosowane w tej sprawie do Urzędu przez Związek Armatorów Polskich oraz Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych.

Zawarte w powyższych dwóch memorjałach postulaty całkowicie popieramy. W szczególności podzielamy obawy, zawarte w memorjale Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, że zbyt krótki termin, jaki został dany interesantom do sformułowania swych postulatów oraz niemożliwość uwzględnienia proponowanych inwestycji w budżetach poszczególnych resortów ministerjalnych (które bywają opracowywane już w miesiącach jesiennych) nie pozwoli na uwzględnienie naszych postulatów w całej rozciągłości.

Dlatego pozwalamy sobie prosić Urząd uprzejmie, aby zechciał w przyszłości:

1. udzielać nam terminów możliwie dłuższych dla zakomunikowania Urzędowi naszych dezyderatów,
2. zapytania odnośnie inwestycji portowo-kolejowych na następny okres budżetowy rozsyłać jaknajwcześniej możliwie wczesną jesienią tak, aby życzenia nasze mogły być uwzględniane przy opracowywaniu budżetu przez poszczególne ministerstwa,
3. podawać do wiadomości interesantom portowym za pośrednictwem naszej organizacji możliwie wszystkie plany i projekty istniejące w zakresie inwestycji portowych i w szczególności rozbudowy stacji kolejowych portowych tak, aby poszczególne grupy interesantów mogły się do nich ustosunkować.

Przechodząc teraz do merytorycznego formułowania postulatów interesantów, zrzeszonych w naszej organizacji, pozwalamy sobie zakomunikować, co następuje:

I. Inwestycje portowe i przepisy o pracy w porcie

A. Hangary:

1. Budowa magazynu dla pomieszczenia bawełny jest kardynalnym warunkiem realizacji daleko posuniętych zabiegów w kierunku ściągnięcia importowego przeładunku bawełny do Gdyni.
2. Magazyn długoterminowy, będący obecnie w budowie, zdaniem naszym, winien być na razie tylko jednopiętrowy, z tem, aby przy Nabrzeżu Indyjskim został wybudowany w pierwszej strefie nowy hangar
3. Magazynu Nr. 2 winien być rozbudowany w stronę Łuszczarni Ryżu

B. Dźwigi.

1. Dźwig pływający o sile nośnej 50 ton winien być nabyty dla portu, gdyż obecnie pracujący w porcie dźwig pływający, należący do Stoczni Gdańskiej, pobiera zbyt wysokie opłaty i często bywa zajęty.

2. Należałoby zainstalować nowe dźwigi do przeladunku rudy, które potrzebne będą w czasie najbliższym ze względu na to, że import rudy będzie się w najbliższym czasie wzmagał.

Przy tych dźwigach należy zainstalować dostateczną ilość wag automatycznych — bunkrów, dla ważenia rudy.

C. Dojazdy do portu i drogi kołowe.

Dojazdy i drogi kołowe stanowią bodajże w chwili obecnej najważniejszą część zagadnienia inwestycyjnego naszego portu. Daliśmy wyraz temu przekonaniu w naszym liście, wystosowanym do Urzędu w dniu 30. XII. 1950 r. Konkretnie nasze wnioski w tym zakresie są następujące:

1. Należy jaknajprędzej zabrukować nabrzeże włącznie z torami kolejowymi i wpuszczać tory do bruku, aby umożliwić bezpośredni dojazd pojazdem konnym i mechanicznym do statku.

Dotychczas trzeba towar oraz produkty zaopatrzenia i materiały wyposażenia okrętów często przenosić ręcznie, zwłaszcza na nabrzeżach Basenu Marszałka Piłsudskiego.

2. Jest rzeczą oczywistą, że port musi być połączony z miastem kilkoma drogami kołowymi. Wymaga tego nie tylko ekonomja pracy portowej, warunkiem której jest, aby znajdujące się w mieście biura, składy, warsztaty i t. p. miały bliską, niczem nie skrępowaną drogę do portu, lecz także takie względy jak skuteczna akcja pożarnicza, możliwość krótkiego przebycia drogi z domu do warsztatu pracy przez robotników i wogóle wszystkich pracowników zatrudnionych w porcie, co z uwagi na znaczne oddalenie osiedli robotniczych musi się częściowo odbywać samochodami ciężarowymi.

Na czoło zagadnienia ruchu kołowego w porcie i między portem a miastem wysuwa się sprawa budowy dwóch magistrali komunikacyjnych, mianowicie jednej od ulicy Portowej wzdłuż morza do Nabrzeża Polskiego, drugiej od dworca kolejowego do Łuszczarni Ryżu i Olejarni i budującego się drugiego basenu wewnętrznego. Drogi te, które winny być wyposażone w szerokie jezdnie kołowe oraz po dwu stronach jezdni w szerokie chodniki dla pieszych, winny mieć również po jednej ścieżce po każdej stronie dla komunikacji rowerowej.

Kardynalnym warunkiem jest jednak, aby drogi były, zupełnie uniezależnione od ruchu kolejowego, co da się tylko osiągnąć przez urządzenie wiaduktów lub tunelów przy skrzyżowaniu się tych dróg z torami kolejowymi.

Rada Interesantów Portu chętnie weźmie udział w konferencjach nad technicznym rozwiązaniem tego ważnego problemu i uważa, że nie należałoby bez opinii gospodarczych sfer portowych, reprezentowanych przez Radę, decydować w tej sprawie. W tym miejscu pragniemy (nie wchodząc w szczególności technicznego rozwiązania) jedynie podkreślić, że sprawa ta jest jednym z kardynalnych, pilnych postulatów gdyńskich.

5. Obok tych dwóch głównych magistrali kołowych, należy jaknajprędzej wybudować bezpośrednią prostą ulicę do portu, w okolicach drugiego basenu względnie basenu Marszałka Piłsudskiego, któraby szła od Szosy Gdańskiej, przecinając tory kolejowe tunelem lub wiaduktem. Ulica ta dałaby Chylonji i Grabówku, zamieszkałym przez robotników pracujących w porcie, dogodną i szybką komunikację z portem i umożliwiła krótki i tani transport robotników z tych osiedli samochodami. Ta droga jest wogóle ważna ze względu na rozwój miasta w kierunku Chylonji, gdzie powstały szkoły, mieszkania, buduje się obóz emigracyjny i t. d.

4. O ile chodzi o sprawy drogowe na okres przejściowy aż do wybudowania nowych dróg omówionych przez nas powyżej w punktach 2. i 5., to należy przedewszystkiem:
 - a) poprawić drogę z ulicy Portowej do Nabrzeża Polskiego, położyć prowizoryczne chodniki, a przedewszystkiem poprawić je na przejeździe kolejowym
 - b) poprawić drogę dojazdową do Łuszczarni Ryżu,
 - c) położyć drogę kołową do Olejarni, która jest dotychczas połączenia drogowego pozbawiona.

D. Inwestycje w porcie i regulamin portowy.

1. Port i stacja kolejowa winny być ogrodzone parkanem, aby przeprowadzić ściśle rozgraniczenie między terytorjum miasta z jednej strony, a stacji portu — z drugiej, co da możność skuteczniejszego trzymania zdala od portu i stacji osób niepowołanych i zabezpieczy od okradania wagonów. Obecnie wagony z węglem są bardzo często okradane podczas postoju na torach stacji.
2. Należałoby wprowadzić w życie natychmiast regulamin portowy opracowany swego czasu przez Radę Portu. W ten sposób i służba bezpieczeństwa w porcie byłaby częściowo uregulowana.
5. Nabrzeża winny otrzymać lepsze oświetlenie, gdyż dotychczasowe w wielu wypadkach nie gwarantuje maksimum ekonomji pracy nocnej, dostatecznego bezpieczeństwa osób przebywających w porcie oraz bezpieczeństwa inwestycji portowych i towarów przed kradzieżą. Specjalnie na przejazdach kolejowych winno oświetlenie być wzmocnione.

Na wypadek konieczności perijodycznego oświetlenia nabrzeży w razie potrzeby należałoby mieć do dyspozycji przenośne lampy i reflektory.

4. Należy zwiększyć ilość ustępów w porcie, których w stosunku do zgórą 2.000 robotników pracujących w porcie jest stanowczo za mało.
5. Kanalizacja w porcie winna być przeprowadzona. (O ile nam wiadomo, sprawa kanalizacji w porcie nie była dotychczas wogóle przedmiotem rozważań).
6. Należałoby nabyć holownik z należytem wzmocnieniem lodowem, o sile conajmniej 2000 koni mech. Holownik taki służyłby:
 - a) do holowania statków w wypadkach, gdzie siła istniejących poszczególnych holowników nie wystarczy,
 - b) jako lodolamacz w porcie,
 - c) jako statek pożarniczy,
 - d) jako statek ratowniczy.

II. Inwestycje kolejowe i regulamin portowej stacji kolejowej.

A. Wagonowe wagi pomostowe kolejowe.

Brak dostatecznej ilości wag pomostowych wagonowych powoduje cały szereg komplikacyj w służbie portowej, jak opóźnienie zwożenia towaru i opóźnienie ekspedycji w głąb kraju. Jest to powodem częstych zatargów między firmami armatorskimi i maklerskimi a ich klientami i w dodatku podkopuje autorytet polskich przedsiębiorstw morskich i szkodzi opinji portu. Jedna istniejąca waga pomostowa wagonowa nie wystarcza nietylko dlatego, że jej zdolność przepustowa jest za mała i powstaje postój wagonów czekających na ważenie, ale i dlatego, że jakiegokolwiek byłoby jej terytorjalne pomieszczenie, musiałaby część wagonów robić kilometrowe podróże do wagi. Tak np. dzieje się obecnie ze złomem żelaznym, którego przeladunek miesięczny przy Nabrzeżu Polskiem wynosi 40.000 ton; do wagi zaś trzeba wozic złom na przestrzeni kilkunastu km.

Nie potrzebujemy uzasadniać, jak wielkie znaczenie dla szybkiego obrotu ładunku w porcie ma właściwe rozwiązanie sprawy wag ważonowych. Wobec tego prosimy:

1. aby natychmiast przystąpiono do montowania drugiej wagi wagonowej, której części leżą już w porcie,
2. aby możliwie niezwłocznie postawiono conajmniej 3 dalsze wagi, rozmieszczając je w sposób gwarantujący możliwie jaknajwiększą ekonomję pracy przeładunkowej - wysyłkowej w porcie. Miejsca wag należałoby wyznaczyć w porozumieniu z Radą Interesantów Portu.

B. Tory kolejowe.

Głównym brakiem portu gdyńskiego pod względem kolejowym jest okoliczność, że z braku torów odstawczych przetokowych przy torach położonych na nabrzeżach, używa się te ostatnie z konieczności jako tory przetokowe. Taki stan rzeczy powoduje, że statki, a zwłaszcza te, które kursują na liniach regularnych, opóźniają manipulacje przeładunkowe, a powoduje to wielkie szkody dla polskiej żeglugi i polskiego handlu eksportowego i naraża dobrą opinię portu polskiego.

1. Tam gdzie przy nabrzeżach położone są dwie grupy torów równoległych z linią nabrzeży, koniecznem jest wybudowanie rozjazdów, łączących te dwie grupy torów. Takie rozjazdy koniecznem byłoby ułożyć pomiędzy dwoma grupami torów przy Nabrzeżu Polskim.

O ile ze względu na zabudowanie przestrzeni pomiędzy grupami torów magazynami, urządzenie rozjazdów zrobiło się niemożliwem, to należy te rozjazdy zamienić przez przesuwnice wagonowe, które pozwolą na przesuwanie wagonów z jednej do drugiej grupy torów.

Przy torach kolejowych w rogu pomiędzy nabrzeżami Rotterdamskim i Polskim przewidzianą była rozbudowa znacznej ilości torów odstawczo-przetokowych, na których można byłoby segregować wagony przed podstawieniem na poszczególne miejsca podstawienia i posegregowane wagony i próżne odstawić. Ta grupa torów zaprojektowana była w formie wachlarza ślepych torów.

Grupa ta w wysokim stopniu ważna, nie została dotychczas rozbudowana. Brak torów w tym miejscu stwarza konieczność przerzucania pracy przetokowej na tory bezpośrednio na Nabrzeżu Polskim przed Chłodnią położone. W ten sposób hamuje się praca przed Chłodnią oraz przy dalszych magazynach.

Rozbudowę wyżej wspomnianej grupy torów odstawczych-przetokowych uważamy za bezwzględnie konieczną w czasie najbliższym.

2. Co się tyczy ogólnego rozplanowania torów, pozwalamy sobie zwrócić uwagę, że dogodnie połączenie poszczególnych basenów i części portu torami kolejowymi dotychczas nie jest jeszcze przeprowadzone, a jest to zagadnienie doniosłe dla rozwoju przeładunku drobnicy (general cargo) w porcie. Brak dogodnych połączeń między basenami nie pozwala na szybki i tani przeładunek drobnicy.

Wobec powyższego prosimy o wzięcie pod uwagę możliwości lepszego rozwiązania sprawy połączeń torami kolejowymi poszczególnych basenów i części portu.

3. Przy układaniu torów należy pozostawić pomiędzy torami wolne miejsca dla placów składowych brukowanych, dla możliwości załadowania wyładowania towarów na nabrzeżach, celem rozsortowania, sprawdzania wagi itp.

4. Należy zainstalować kilka kabestanów na nabrzeżach Szwedzkim, Śląskiem, Polskiem i Rotterdamskiem dla lokalnego manewrowania wagonami. Razem z kabestanami należy zainstalować kilka szpili.
5. Dla parowozów przetokowych należy urządzić w kilku punktach portu składy węgla kolejowego i żorawie wodociągowe, aby nie potrzebowały one udawać się po wodę do studni o 19 klas. oddalonej od ich terenu pracy, co nie raz powoduje opóźnienie manewrowania wagonami.
6. Zamiast torów wykopu za Łuszczarnią Ryżu należałoby, jak już wyżej zaznaczono, rozbudować należycie rozwiniętą grupę torów przetokowych odstawczych. Tory te, które gromadzą przedewszystkiem wagony dla nabrzeży basenu Marszałka Piłsudskiego, są za słabi rozbudowane i dlatego wagony, które mają być rozładowane na tych nabrzeżach celem segregowania kieruje się najprzód na tory węglowe, skąd w miarę zapotrzebowania zabiera się je na nabrzeża basenu Marszałka Piłsudskiego; w ten sposób wagony te niepotrzebnie robią kilka kilometrów drogi.
7. Rozbudowanie grup torów przetokowych dla obsługi basenów Południowego i Węglowego jest kwestją, która wymaga pisego rozwiązania. Obecne tory wystarczają zaledwie dla obsługi części Nabrzeża Szwedzkiego, eksploatowanego przez koncern „Rebur“ i dla obsługi kranów państwowych na tem wybrzeżu.
Koncerny węglowe Giesche, Progress, Skarboferm i Fulmen częściowo już uruchomiły swoje własne urządzenia przeładunkowe, również ma w najbliższym czasie być uskuteczniory na tychże torach import złomu.
Dlategoż jednak nie przystąpiono do budowy potrzebnych dla obsługi tych przeładunków grup torów przetokowych.
8. Podstawowym warunkiem racjonalnego funkcjonowania służby kolejowej w porcie jest opracowanie regulaminu pracy stacyjnej w porozumieniu z interesantami portu. Regulamin taki winien w szczególności rozwiązać takie zagadnienia, jak unormowanie sprawy podstawienia wagonów pod wyładunek (w szczególności terminów) i zabieranie próżnych wagonów z nabrzeży (z wyjątkiem wagonów pod wyładunek węgla).
Również specjalnie powinien regulamin pracy stacyjnej uregulować sprawę podstawiania wagonów pod statki linii regularnych.
9. Koniecznie musi być załatwiona sprawa podstawiania wagonów kolejowych z emigrantami do samego pirsu pasażerskiego. Obecny stan rzeczy, gdzie dowóz tychże wagonów do portu jest uzależniony od technicznej możliwości w poszczególnych wypadkach, nie może być nadal utrzymany. Uważamy zasadniczo za niemożliwe, aby np. w porze zimowej kobiety i dzieci z tobołkami musiały odbywać drogę ze stacji pasażerskiej Gdynia do przystani emigracyjnej pieszo.
Należałoby sprawę rozwiązać w ten sposób, że położony specjalny tor dla podstawiania pociągów emigranckich do portu.
10. Koniecznym jest zainstalowanie w szeregu punktach portu telefonów automatów dla użytku interesantów. Miejsca należałoby wybrać w porozumieniu z Radą Interesantów Portu; najkonieczniej jest potrzebna natychmiastowa instalacja jednego telefonu automatu przy torach wykopu oraz jednego przy torach węglowych.
11. Centrala telefoniczna stacji kolejowej winna mieć przynajmniej 5 połączenia.

12. Biuro Ekspedycji Towarowej stacji kolejowej jest za małe, co utrudnia pracownikom kolejowym racjonalne spełnianie ich funkcji. Stan ten odbija się ujemnie na interesach firm pracujących w porcie. Rozszerzenie biur Ekspedycji Towarowej jest rzeczą bardzo pożądaną.

Powyższe wnioski uważamy za postulaty ramowe, mogłyby one ulec pewnej modulacji oraz uzupełnieniu po wspólnem, szczegółowem rozpatrzeniu każdego poszczególnego postulatu przez powołane czynniki urzędowe razem z interesantami portu, co dałoby możność ostatecznego definitywnego uzgodnienia i ustalenia dalszego planu inwestycyjnego w porcie gdyńskim.

Kreślimy się z wyrazami prawdziwego poważania.

RADA INTERESANTÓW PORTU W GDYNI

(—) *Inż. Napoleon Korzón*
prezes

(—) *Dr. Bolesław Kasprówic*
dyrektor.

O ile chodzi o realizację powyższych postulatów, to stan faktyczny przedstawia się następująco:

Do punktu A. — **Hangary.**

Sprawa magazynów bawełnianych została programowo prawie zrealizowana. Na Nabrzeżu Amerykańskiem, przy tworzącym się nowym basenie Ministra Kwiatkowskiego, jest na wykończeniu olbrzymi nowoczesny hangar portowy o pojemności 12.000 m² przeznaczony do manipulacji i odprawy bawełny.

Plan rozbudowy portu przewiduje na środku mola indyjsko - amerykańskiego,*) w bezpośredniem sąsiedztwie wyżej wymienionego magazynu, budowę specjalnych, małych, tanich magazynów dla długoterminowego przechowywania. Ilość tych magazynów będzie ustalona później, zależnie od potrzeby.

Magazyn długoterminowy w drugiej strefie Nabrzeża Polskiego przy Basenie Marszałka Piłsudskiego został wybudowany jako hangar jednopiętrowy i już jest oddany do użytku jako magazyn bawełniany.

Należy stwierdzić, że w danej chwili Gdynia pod względem technicznym jest całkowicie przygotowana do ewentualnego objęcia całego importu bawełny dla polskiego przemysłu włókienniczego.

Postulaty nasze w zakresie przeladunku bawełny możemy więc uznać za zrealizowane.

Magazyn Nr. 2 został rozbudowany w myśl naszego wniosku; dotychczasowa jego powierzchnia 7.500 m² została powiększona do 13.260 m².

*) Nazwa tymczasowa.

Do punktu B. — Dźwigi.

Dźwigu pływającego o sile nośnej 50 ton dotychczas zarząd portu nie posiada. Jednakowoż nabycie jego jest przewidziane w roku budżetowym 1953/54.

Dźwig mostowy do przeladunku rudy został zainstalowany w końcu 1951 roku.

Również uruchomiono w końcu 1951 roku pierwszą wagę automatyczną do ważenia rudy.

Do punktu C. — Dojazdy do portu i drogi kołowe.

Zagadnienie dróg kołowych w porcie oraz dróg łączących port z miastem jest jednym z ważniejszych zagadnień każdego portu. Stań rzeczy, jaki istniał z początkiem roku 1950, wymagał szybkich i radykalnych zmian. Sprawa ta była przedmiotem naszej szczególnej troski i była poruszana kilkakrotnie w przeciągu roku, ponieważ władze portowe nie decydowały się odrazu na realizowanie całkowitego naszego programu co do dróg kołowych w porcie. Sfery gospodarcze portu natomiast i reprezentujące ich interesy zarządy naszych związków zdawały sobie sprawę, że kompromisowe załatwienie tych zagadnień musiałoby się ujemnie odbić na sprawności portu. Dlatego też niezależnie od wniosków wyrażonych w przytoczonym naszym memorjale z dnia 8. I. 1951 r. przypadło nam w udziale bronić naszych tez na różnych konferencjach z udziałem p. Naczelnika Budowy Portu, na forum Tymczasowej Rady Portowej, przy omawianiu programu inwestycyjnego portu oraz na konferencjach w Urzędzie Morskim.

Program nasz w tym zakresie (poza życzeniami na okres prowizoryczny) obejmuje następujące inwestycje:

- a) Budowa magistrali kołowej od ulicy Portowej do Nabrzeża Polskiego omijającej tunelami lub wiaduktami tory kolejowe prowadzące na molo rybackie i węglowe oraz na Nabrzeże Duńskie, a łączącej się z asfaltowaną drogą kołową idącą wzdłuż Nabrzeża Polskiego. Postulat ten został zrealizowany, ponieważ droga kołowa idąca częściowo nad torami jako wiadukt jest w stadjum budowy. Chodzi jednak o to, aby wykończono ją jaknajprędzej, gdyż korek, który się tworzy kilkanaście razy dziennie na przejeździe, odbija się bardzo dotkliwie na ruchu w porcie.
- b) Drugi nasz postulat, budowa drogi kołowej od stacji kolejowej do mola indyjsko-amerykańskiego, a więc I Basenu Wewnętrzznego im. Marszałka Piłsudskiego oraz II Basenu Wewnętrzznego im. Ministra Kwiatkowskiego (prawdopodobnej przyszłej wolnej strefy), rów-

niez znalazł swoją realizację przez wybudowanie wiaduktu.*)

- c) Natomiast w dalszym ciągu zmuszeni jesteśmy ubiegać się o drogę kołową od I Basenu Wewnętrznego do Grabówka — Chylonji, która to droga musi iść jako wiadukt przez szereg torów kolejowych.

Obecnie niema połączenia kołowego między Grabówkiem a basenami wewnętrznymi portu, a przecież na Grabówku znajduje się Państwowa Szkoła Morska, Instytut Handlu Morskiego, Etap Emigracyjny, Inspektorat Straży Granicznej, a pozatem mieszka tam duża ilość robotników i pracowników portowych oraz urzędników celnych. Dla dostania się z Grabówka do portu trzeba objeżdżać przez całe miasto i port, przedłużając kilkakrotnie drogę. Dlatego też stało się chodzenie przez tory kolejowe powszechnym zwyczajem i spowodowało niestety kilka wypadków śmierci.

Proponowany przez Urząd Morski pomost dla pieszych można uważać jedynie za prowizorium.

Sprawa budowy trzeciej arterji komunikacyjnej naszego portu winna pozostać na porządku dziennym.

Na wniosek naszych przedstawicieli wypowiedziała się Tymczasowa Rada Portu na swoim posiedzeniu plenarnym w dniu 11. I. 1931 r. za budową tej drogi, w tym samym sensie wypowiedział się też Komitet Techniczny Komisarjatu Rządu w Gdyni.

Dotychczas jednak władze budowy portu do realizacji tego projektu nie przystąpiły, ani też nie wypowiedziały jeszcze swej ostatecznej decyzji w tej sprawie.

Reasumując, możemy jednak stwierdzić, że większa część naszych życzeń w zakresie rozbudowy dróg kołowych w porcie znajduje stopniowo swoją realizację.

Kilkakrotnej interwencji z naszej strony wymagała sprawa drogi kołowej wzdłuż mola indyjsko-amerykańskiego. W obecnym stanie rzeczy n. p. Gdyńska Olejarnia jest pozbawiona dojazdu kołowego, co niesłychanie utrudnia działalność przedsiębiorstwa. Według zapewnień p. Naczelnika Budowy Portu droga wzdłuż mola aż do magazynów firmy „Melas Polski“ miała być ukończona na jesień 1931 r.: względy budżetowe wstrzymały realizację tego zobowiązania. Zainteresowane sfery portowe są jednak zmuszone dopominać się o szybkie wykonanie tej drogi.**)

Sprawa zabrukowania nabrzeży jest jeszcze w stadium płynnym, jednakowoż zbliża się do swej realizacji. Urząd

*) Wiadukt został oddany do użytku publicznego w maju 1932 r.

**) Prace nad wykonaniem drogi są w chwili oddania Rocznika do druku na ukończeniu.

Morski zamierza zabrukować narazie na próbę pewien obszar przy Nabrzeżu Polskiem.

Do punktu D. — Inwestycje w porcie i regulamin portowy.

Postulatu ogrodzenia portu nie można uważać za zrealizowany. Wprawdzie część portu jest już oparkaniona, lecz praktycznie stoi port nadal otworem dla każdego. Przyznanie kredytów na realizację tego planu jest konieczne.

Ogrodzenie poszczególnych części portu uważamy za bezwzględnie potrzebne i będziemy nadal w tym kierunku przy każdej sposobności energicznie interwenjować.

Oświetlenie w porcie, aczkolwiek jeszcze nie we wszystkich wypadkach zadawalnia interesantów portu, uległo znacznej poprawie.

Życzenia nasze co do rozbudowy urządzeń socjalnych i higienicznych w porcie nie doznały jeszcze realizacji.

Życzenia nasze sformułowane w memorjale z dnia 8. I. 1931 r. uzupełniliśmy w dniu 11. II, 1931 r. piśmiennym wnioskiem do Urzędu Morskiego, w którym prosimy, aby

a) wybudowano w kilku punktach portu poczekalnie, stanowiące ochronę przed słońcem, mrozem i upałem dla robotników, czekających na pracę, którzy dotychczas muszą szukać przygodnego schronienia w hangarach portowych i

b) poczekalnie te zostały zaopatrzone w dostateczną ilość ustępów i kranów z wodą do picia.

Również wskazaliśmy na konieczność zainstalowania w porcie odpowiedniej ilości pojemników do śmieci.

Nabywanie holownika-lodołamacza oraz dwu holowników z urządzeniami przeciwpożarowymi przewidywał plan inwestycyjny portu w roku 1931 resp. 1932; niestety względu budżetowe nie pozwoliły inwestycji tej dokonać.

§ 2. Eksploatacja portu i urządzeń portowych.

Eksploatacja i administracja naszego portu dokonuje się na podstawie Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 20. III. 28 r. „o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej“ (Dz. U. R. P. Nr. 38, 1928 r. poz. 366).

Rozporządzenie to reguluje ściśle zakres działania Urzędu Morskiego, będącego morską władzą administracyjną drugiej instancji, na czele której stoi Dyrektor Urzędu Morskiego.

Eksploatacja i administracja portu w Gdyni spoczywa w myśl tego rozporządzenia w rękach Urzędu Morskiego, który wykonuje swe funkcje jako administracyjna władza państwowa za pośrednictwem podległych sobie urzędów

pierwszej instancji: Kapitanatów Portu w Gdyni, Tczewie i Helu. Dyrektor Urzędu Morskiego łączy więc w swoim ręku funkcje władzy państwowo-administracyjnej II instancji z funkcjami zarządu portu.

Urząd Morski po reorganizacji przeprowadzonej w ciągu roku 1951 jest podzielony na 4 wydziały:

- 1) wydział ogólny,
- 2) wydział administracji wybrzeża i marynarki handlowej,
- 3) wydział rozbudowy portu w Gdyni,
- 4) wydział zarządu portu gdyńskiego.

Eksploatację portu prowadzi wydział zarządu portu, który dzieli się na 2 oddziały: handlowy i techniczny. Kierownicy oddziałów podlegają bezpośrednio dyrektorowi Urzędu Morskiego jako zarządzającemu portem.

Zarząd portu administruje całym portem oraz temi dźwigami portowymi, które są własnością państwa.

Ponieważ hangary ogólnego użytku są w większości własnością Urzędu Morskiego i są przez Urząd Morski administrowane (magazyny państwowe Nr. 1, 2, 3, 4, 5*) i ponieważ wszystkie dźwigi (w ilości 25) dla ładunków zbiorowych oraz trzy dźwigi mostowe (dla węgla i rudy) są w posiadaniu i eksploatacji zarządu portu, zaś długość nabrzeży eksploatowanych przez zarząd portu jest mniejwięcej trzykrotnie większa od nabrzeży eksploatowanych przez firmy prywatne, przeto gospodarzem eksploatującym port i jego urządzenia jest Urząd Morski w Gdyni. To też zarządzenia i poczynania Urzędu Morskiego są przedmiotem szczegółowego zainteresowania sfer gospodarczych korzystających z portu.

Głównym narzędziem prowadzenia przez zarząd portu racjonalnej polityki eksploatacyjnej jest taryfa opłat portowych. Jedyne port morski 32 milionowego państwa, stanowiący jedyną możliwość swobodnego komunikowania się ze światem, musi być narzędziem państwowej polityki ekspansyjnej, a jako nowy port musi walczyć o prawo obywatelstwa w świecie wbrew wrogiej agitacji tych wszystkich, którym bastjon naszej ekspansji mocarstwowej jest solą w oku.

Kierownicy polskiej polityki morskiej zdawali sobie przy powstaniu Gdyni sprawę, że podstawą rozwoju portu jest, obok jego walorów organizacyjnych, taniość przeladunku portowego. W sferach żeglugi międzynarodowej mó-

*) Magazyny będące własnością rządu lub instytucji państwowych będą po uruchomieniu Państwowego Hangaru nr. 6 wykazywały powierzchnię składową 69.660 m² wobec 105.490 m² pojemności globalnej.

wiło się zwykle o Gdyni jako o najtańszym porcie na Bałtyku.

W roku 1950 przystąpiły polskie władze morskie do rewizji dotychczasowej polityki taryfowej. Zastanawiano się nad możliwością podwyższenia opłat portowych do wysokości, która umożliwiłaby osiągnięcie samowystarczalności budżetowej administracji portowej.

Władze zwróciły się za pośrednictwem Tymczasowej Rady Portu do sfer gospodarczych portu o wypowiedzenie się w tej sprawie, przedkładając do zaopiniowania projekt nowych podwyższonych opłat portowych.

Delegaci Rady Interesantów Portu w Gdyni w Tymczasowej Radzie Portowej zgłosili w dniu 23. 8. 1951 r. na posiedzeniu plenarnem T. R. P. następującą opinię gospodarczych sfer portowych:

1. Moment wprowadzenia wyższej opłaty portowych w porcie gdynińskim jest ze względu na depresję panującą w światowej żegludze morskiej, i w związku z tem panującą tendencją do zniżania opłat w innych portach, psychologicznie mało właściwy.
2. O ile konieczności państwowo zmuszają do pójścia na drogę wyższej opłaty portowych w Gdyni, sfery gospodarcze portowe są gotowe poddać się tej konieczności, wyrażają jednakże zdanie, że realizacja projektu winna być przesunięta conajmniej do 1. 7. 1952 r.

W stosunku do projektowanych zmian w poszczególnych opłatach uważa R. I. P. co następuje:

Oplaty portowe.

Projekt ulg dla żeglugi regularnej winien brzmieć następująco:

Statki linii regularnych płać opłaty portowe ustalone w art. 1a i b za pierwsze 6 zawinięć do portu. Dalsze zawinięcia statków linii są zwolnione od opłat portowych do końca roku kalendarzowego.

U w a g a :

Za linię regularną uważa się taką, która jest zgłoszona w Urzędzie Morskim w Gdyni, której statki należą do towarzystwa żeglugowego, reprezentowanego w Gdyni, kursujące regularnie na rachunek tego towarzystwa na stałej linii pomiędzy Gdynią a innymi portami, przewożąc ładunki zbiorowe.

Przedstawiciele linii powinni zgłosić kompetentnym władzom portowym rozkład jazdy na 90 dni naprzód. Odchylenia w rozkładzie jazdy są dopuszczalne w granicach 20% normalnej drogi z uwzględnieniem siły wyższej.

Wstawianie substytutów jest dopuszczalne przy zachowaniu obowiązku punktualności; wówczas korzysta statek z przewidzianych ulg.

Linie transoceaniczne, dające regularne połączenie z portami Morza Śródziemnego i portami pozaeuropejskimi, mogą zgłaszać zmiany w rozkładzie jazdy, nie tracąc przez to nabytych praw.

(Wobec tego, że istnienie linii regularnych, jest dla portu niezmiernie wprowadzone ze względu na to, że ulgi mają obowiązywać na okres nie ważny, trzeba, aby ulgi dla statków linii regularnych mogły być roku kalendarzowego, już na 1. 1. 1952 r.).

Opłaty brzegowe.

1) Proponujemy, żeby towary podzielone zostały na 3 grupy:

I. opłacające po 20 gr. od każdej rozpoczętej tony,

II. opłacające po 40 gr. od każdej rozpoczętej tony,

III. opłacające po 80 gr. od każdej rozpoczętej tony,
przyczem wszystkie towary przeladowywane w partjach mniejszych niż 10 ton opłacałyby najwyższą stawkę (80 gr.).

Do grupy I-szej należałyby:

fosforyty	sole potasowe
kamienie brukowe	tomasówka
kainit	węgiel
piasek	brykiety węglowe
koks	ziemia
piryty	zwir, prócz gatunków specjalnych
rudy oraz pokrewne surowce hutnicze	

Do grupy II-giej (40 gr. od tony) należałyby:

asfalt	kości	śrut
cement	marmur ociosany	smoła
cegła	(lecz niezlifonwany)	saletra
dreny	nafta	soda
dachówki itp.	nawozy azotowe	stal
bisulfat	kora garbarska	szyny, blachy, rury,
cynk surowy	otręby	drut
celuloza	olej gazowy	sztaby żelazne
mąka wszelka	olej opałowy	siano
(prócz ryżowej)	olej wrzecionowy	słoma
mączka kostna	slód	tektura
melasa	sól	wytloczyny
zboże	ołów surowy	trawa morska
ziemniaki	papier gazetowy	zboże
ziemniaczane	złom żelazny	żelazo
przetwory	ropa naftowa	żywica

Do grupy III-ciej (80 gr. od tony) należałyby wszystkie inne niewymienione towary.

Do grupy specjalnej należałyby następujące towary:

drzewo nieobrobione i napółobrobione, miękkie (prócz drzewa egzotycznego)	zł. 0,20 za 1 m ³
drzewo nieobrobione i napółobrobione twarde (prócz drzewa egzotycznego)	zł. 0,40 za 1 m ³
śledzie solone w beczkach	zł. 0,15 za 1 beczkę
cukier	zł. 0,60 za 1 tonę
konie	zł. 0,60 za sztukę
bydło rogata	zł. 0,60 za sztukę
nierogaczna	zł. 0,50 za sztukę
owce, kozy	zł. 0,20 za sztukę
samochody	zł. 5,— za sztukę

2) Proponujemy, żeby towary przywiezione do portu drogą morską z przeznaczeniem na wywóz drogą morską i składowane w porcie w okresie nie dłuższym niż dwa miesiące nie opłacały wogóle opłaty od ładunku (tak przy wwozie jak też przy reeksporcie). W razie za-

marznięcia morza i uniemożliwienia wyjazdu statków z portu gdyńskiego lub wjazdu do tych portów, do których towar tranzytowy został przeznaczony, do czasu powyższego (2-ch miesięcy) wlicza się okres trwania zamrażenia morza.

5) Proponujemy, żeby towary przeładowywane bezpośrednio pomiędzy statkami nie płaciły wogóle opłaty od ładunku.

4) Uważamy za konieczne, żeby rozporządzenie o ustaleniu opłat portowych przewidywało, że wszelkie przesunięcia towarów z jednej grupy do drugiej, jakoteż wprowadzenie nowych towarów do danej grupy, leżało w kompetencji Rady Portu.

Opłaty pilotowe.

Co do opłat pilotowych należy wstawić następujący przepis:
Statki linii regularnych płacą 50% wszystkich opłat pilotowych. O ile zaś kapitan statku posiada świadectwo pilota portu gdyńskiego, wówczas jest statek zwolniony od wszelkich opłat pilotowych.

Statki szukające w porcie schronienia przed niepogodą oraz statki zawijające do portu jedynie dla uzupełnienia zapasów paliwa i żywności, o ile nie wykonywują żadnych czynności handlowych płacą za pilotowanie 30 złotych od statku bez względu na jego wielkość.

W danym wypadku wypowiedziały się nasze firmy portowe, nie liczące się niejednokrotnie z interesem własnym, za koniecznością podwyżki opłat z punktu widzenia ogólno-gospodarczego.

To stanowisko naszych delegatów umożliwiło Tymczasowej Radzie Portowej jednogłośnie przyjęcie w dniu 8. 9. 1931 r. następującej rezolucji w sprawie opłat portowych:

„Rada Portowa, po komisyjnym przestudjowaniu przedłożonego jej przez Urząd Morski projektu reformy opłat portowych w porcie gdyńskim, uznaje projekt ten w ogólnych zarysach za celowy i opracowany rzeczowo oraz z uwzględnieniem istotnych potrzeb rozwijającego się obrotu portowego. Aczkolwiek moment obecny mógłby skądinąd być uważany za psychologicznie nieodpowiedni dla powiększania jakiegokolwiek taryf i poborów, Rada Portowa wyraża przekonanie, że opłaty w porcie gdyńskim, które pozostały znacznie w tyle w stosunku do rozwoju obrotów portowych, powinny być zreformowane niezwłocznie, przy zastosowaniu przytem pewnego podwyższenia większości stawek, czego wymagają względy gospodarki portowej, a co w ramach nakreślonych przez projekt Urzędu Morskiego — mieści się w kalkulacji kupca pracującego w Gdyni, i nie narusza konkurencyjności portu gdyńskiego.

Do szczegółów projektu Rada Portowa zgłasza następujące uwagi:

1. w rozporządzeniu powinien być przewidziany odpowiednio długi okres wejścia jego w życie;

2. Zarząd portu powinien uzyskać ustawowe uprawnienie dokonywania bieżących zmian opłat portowych;

3. ad opłaty portowe:

a) ulgi procentowe dla linii regularnej żeglugi powinny być nieco zwiększone przytem wystarczyłyby 2 kategorie ulg zamiast proponowanych 3-ch.

- b) linje do portów pozaeuropejskich, niezależnie od częstotliwości swych rejsów, powinny korzystać z ulgi maksymalnej.
- c) ulga 50%-owa dla statków, przychodzących z portów polskich wzgl. wychodzących do portów polskich, wzgl. wychodzących do portów polskich, powinna odnosić się do stawek znizowanych z innego tytułu, nie zaś do stawek pełnych.
- d) w rozporządzeniu powinna być podana dokładna definicja pojęcia „linja regularna“.

4. ad opłaty od ładunku:

- a) należałoby zastanowić się nad możliwością wyznaczenia dla takich towarów jak cukier, ryż surowy, nasiona oleiste i t. p., opłat pośrednich pomiędzy stawką pełną a 50%-ową,
- b) do grupy towarów korzystających z 50%-owej zniżki opłat, powinny być dodana: ropa naftowa, słoma, siano, żelazna i stalowa blacha, rury, drut,
- c) okres ulgowy przy reeksporcie powinien wynosić 2 miesiące, a poza to powinien być przedłużany każdorazowo o przerywy w nawigacji, które spowodowałyby zamarznięcie portu w Gdyni, wzgl. portu przeznaczenia towaru.

5. ad opłaty pasażerskie: opłaty od pasażera w żegludze zagranicznej mogłyby być zwiększone do zł. 0,50.

6. ad opłaty pilotowe:

- a) statkom linji regularnej żeglugi powinna być przyznana zniżka 50% od wszelkich opłat pilotowych,
- b) także zniżka powinna być przyznana statkom, zachodzącym do portu w celach aprowizacji lub remontu,
- c) całkowite zwolnienie od obowiązku brania pilota, a więc i od opłat pilotowych, mogłoby przysługiwać statkom, prowadzonym przez kapitanów, którzy złożyliby odpowiedni egzamin pilotowy w porcie gdyńskim*.

Projekt podwyżki opłat do wysokości projektowanej przez władze morskie i zaopiniowanej przez Tymczasową Radę Portową, nie odbiera naszemu portowi charakteru najtańszego portu na Bałtyku*).

Gdynia ma słuszną aspirację stać się jednym z głównych portów bunkrowych na Bałtyku.

Centralne położenie portu w środku Bałtyku, tania cena węgla, łatwe wejście do portu i w szczególności do na-

*) Wydane w dniu 21. I 52. rozporządzenie Ministra Przem. i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu w sprawie ustalenia wysokości niektórych opłat portowych (Dz. U. R. P. Nr. 15 z dnia 25. II. 52) wprowadziło niestety z dn. 1. IV. 52. nowe opłaty, które przewyższają normy zaopiniowane przez Tymczasową Radę Portową. I tak np. w zakresie opłat brzegowych podwyżka wynosi 25% ponad stawki uznane przez Tymcz. R. Portową. W związku z tem organizacja nasza czyni w Ministerstwie Przemysłu i Handlu starania o zmianę niektórych pozycji nowej taryfy opłat portowych.

brzeży węglowych z morza, to wszystko składa się na korzyść Gdyni jako portu bunkrowego.

Ilości węgla sprzedanego na bunker w Gdyni są nast.:

Rok	Ton
1928 —	92.459
1929 —	123.591
1930 —	143.552
1931 —	206.047

Przeszkodę w tym rozwoju stanowiły dotychczas obowiązujące opłaty portowe.

Istnieje bowiem w polityce portowej powszechnie przyjęta zasada, że statki zawijające do portu po paliwo i paliwo bywają traktowane na równi ze statkami szukającymi schronienia w porcie, czyli bywają zwalniane od wszelkich opłat portowych.

Przepisy ustawy polskiej zrealizowały tę zasadę polowicznie, zwalnając statki tylko od części opłat portowych, a co najważniejsze, nie dając ulg w opłatach za pilotaż.

Ten stan rzeczy zmusił naszą organizację do interwencji, w wyniku której nowa taryfa opłat portowych wprowadziła dla statków zawijających wyłącznie po paliwo i aprowizację zwolnienie od wszelkich opłat portowych, wyjąwszy opłaty przystaniowe. Ulgowych opłat za pilotaż takich statków jednak nowe rozporządzenie*) nie wprowadza.

§ 5. Inwestycje kolejowe i praca kolei w porcie.

Zagadnienia kolejowe naszego portu możnaby podzielić na trzy zasadnicze części, mianowicie:

1. Inwestycje i rozbudowa urządzeń kolejowych w porcie.
2. Organizacja techniczna służby kolejowej w porcie.
3. Polityka taryfowa władz kolejowych w odniesieniu do naszego portu resp. ładunków stanowiących podstawowy towar jego obrotu.

Powyżej podaliśmy w całej rozciągłości nasze postulaty kolejowe, wyrażone w naszym memorjale z dnia 8. I. 1931 r. skierowanym do Urzędu Morskiego. Postulaty te, jak to zresztą na końcu naszego memorjału zaznaczyliśmy, były postulatami ramowemi, które ulegały modyfikacji w miarę jak krystalizowały się jasno wzrastające potrzeby naszego portu. Patrząc przez pryzmat tych ramowych postulatów, odnoszących się do pewnych zagadnień

*) Według Rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu z dnia 21. 1. 32 r. w sprawie ustalenia wysokości niektórych opłat portowych. (Dz. U. R. P. Nr. 15 z dnia 23. 2. 1932 r.).

inwestycyjnych, nie uzyskuje się też pełnego obrazu, co w tej sprawie mieliśmy do powiedzenia.

Zagadnienie inwestycji kolejowych w naszym porcie jest stale na wokandzie wspólnych zagadnień portowych sfer gospodarczych i jego punkt ciężkości znajdował się w Komisji Kolejowej Tymczasowej Rady Portowej, gdzie było ono poddawane szczegółowej analizie.

W tym względzie musimy wskazać na protokoły T. R. P., które najlepiej wykazują, jaki ciężar gatunkowy miały te zagadnienia w pracach T. R. P.

Przytoczenie obszernych protokołów z prac komisji i zebrań plenarnych zajęłoby za wiele miejsca. Dlatego streścimy się, podając wyniki naszego współdziałania nad stworzeniem programu inwestycji kolejowych w naszym porcie, który daje rządowy projekt inwestycji na 3-letni okres od 1950/51 do 55/54.

Investycje kolejowe w porcie gdyńskim:

	Koszt całkowity	Z tego do przebudowania w roku budowlanym		
		1931	1932	1933
Tory i urządzenia kolejowe:	8 686 000	4 930 000	2 604 000	1 152 000
a) tory nabrzeżne (22 600 m po zł. 60).	1 356 000	750 000	414 000	192 000
b) Rozjazdy na nabrzeżach (60 szt. po zł. 15 000)	900 000	500 000	300 000	100 000
c) Tory dojazdowe do nabrzeży (5 000 m po zł. 60)	180 000	120 000	60 000	—
d) Tory odstawcze:				
1) dla węgla 22MIII m po zł. 80)	1 760 000	1 760 000	—	—
2) dla złomu (6 000 m po zł. 60)	360 000	180 000	180 000	—
3) dla tow. chłodzon. (5 000 m po zł. 60)	180 000	180 000	—	—
4) dla drobnicy (8 000 m po zł. 80)	640 000	150 000	250 000	240 000
5) dla rudy (8 000 m po zł. 80)	640 000	—	640 000	—
e) Rozjazdy na torach dojazdowych i odstawczych (120 szt. po zł. 8 000)	960 000	600 000	250 000	110 000
f) Wagi wagonowe (7 szt. po zł. 80 000)	560 000	240 000	160 000	160 000
g) Żółwie parowozowe itp.	150 000	50 000	50 000	50 000
h) Budynki kolejowe	1 000 000	400 000	300 000	300 000

Organizacja służby kolejowej w porcie była od pierwszych początków zrzeszenia się organizacyjnego na porządku dziennym zagadnień związkowych.

Jeżeli chodzi o zagadnienia techniczno-kolejowe, to stwierdzić należy na tem miejscu, że istnieją następujące braki:

- a) stacja przetokowa nie jest rozbudowana;
- b) nie przystąpiono do zamierzonej budowy stacji towarowej;
- c) stacja portowa nie posiada dotychczas należytego służbowego budynku kolejowego.

W zakresie polityki taryfowej liczymy w przyszłości na pomoc Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni jako instancji powołanej do inicjatywy w tych zagadnieniach.

§ 4. Zagadnienia pocztowo-telegraficzne Gdyni.

Telefon i telegraf są dla ruchu portowego podstawowymi czynnikami racjonalnej pracy. Waga ich jest dla portu niepomniernie większa niż dla niejednej dziedziny gospodarczej zaplecza. Dlatego też wszystkie państwa morskie dbają o to, aby porty ich były połączone ze światem pierwszorzędnymi arterjami telefonicznymi i telegraficznymi, aby połączenie było wygodne, sprawne, szybkie i tanie. Tym wymogom może jednak służba telefoniczno-telegraficzna tylko wtedy sprostać, jeżeli czynniki zainteresowane w racjonalnej pracy portu i jego rozwoju mają dostateczny wpływ na jej działalność. Wpływ ten uzyskuje się przede wszystkim przez posiadanie własnych połączeń niezależnych od pośrednicwa czynników niezainteresowanych w rozwoju portu. Własnych połączeń nie zastąpi żadna umowa z sąsiednim państwem, chociażby najlojalniej była wykonywana, a co dopiero, gdy u sąsiada istnieją interesy odmienne, interesy jego własnych portów.

W takiej sytuacji znajduje się Gdynia. Na zachód transmituje się jej rozmowy telefoniczne przez Rzeszę Niemiecką, której porty Szczecin i Hamburg prowadzą z Gdynią ostrą walkę konkurencyjną.

Sąsiedni Gdańsk posiada własny podmorski łączący go ze Szczecinem i niemieckim Pomorzem. Kabel ten położono kilka lat temu, Gdynia jednak korzystać z niego nie może.

Służba telefoniczno-telegraficzna Gdyni znajduje się więc w warunkach bardzo dla portu niekorzystnych. Do dnia dzisiejszego poważne przedsiębiorstwa portowe, których główny przeladunek i działalność koncentrują się w Gdyni, są zmuszone utrzymywać swoje zarządy i wydzia-

ły frachtowe w Gdańsku. Typowym dowodem tej sytuacji jest np. okoliczność, że stolica i port Estonji, Tallinn, który jest połączony z Gdynią regularną komunikacją tygodniową przez statki Linji Bałtyckiej PP. „Żegluga Polska“, dopiero w dniu 1. III. 1952 r. otrzymał połączenie telefoniczne z Gdynią, mimo, że była to jedynie sprawa porozumienia między zarządami poczt zainteresowanych państw i — ewentualnie — krajów tranzytowych i nie wymagała żadnych inwestycji.

Nielepiej przedstawia się komunikacja z krajem. Gdynia łączy się z Bydgoszczą, swoją główną centralą rozdzielczą, tylko jednym przewodem, i to napowietrznym.

Z Katowicami wogóle Gdynia nie posiada bezpośrednio połączenia i łączy się za pośrednictwem jednego przewodu przez Bydgoszcz lub Poznań. A przecież Katowice są środowiskiem tego okręgu gospodarczego, który dostarcza naszemu portowi jego podstawowy ładunek — węgiel.

Również nieświetlnie przedstawia się połączenie ze stolicą kraju. Dla ożywionego ruchu z Warszawą posiada Gdynia także tylko jeden przewód napowietrzny.

W tych warunkach uważała nasza organizacja za jedno ze swych naczelných zadań prowadzenie akcji o postawienie Gdyni pod względem połączeń telefonicznych na równi z portami, z nią konkurującymi.

Dezyderaty nasze w tym zakresie zakomunikowane Ministerstwu Poczty i Telegrafów streszczają się w następującym memorjale:

Gdynia, dnia 9. III. 1951.

Do

Ministerstwa Poczty i Telegrafów

w Warszawie

przez Dyрекcyję Poczty i Telegrafów w Bydgoszczy.

Kilka naszych poważnych firm Związkowych, dla których punktem ciężkości, o ile chodzi o przeladunek w porcie, jest już dzisiaj Gdynia, a nie Gdańsk, jest zmuszonych utrzymywać bądź swe zarządy i główne biura, bądź też biura filjalne w Gdańsku. Głównym, a raczej wyłącznym powodem tego, dla rozwoju Gdyni ujemnego stanu rzeczy, jest fakt, że główny instrument sprawnej pracy, jakim jest dobra komunikacja telefoniczno-telegraficzna, jest w Gdyni na takim poziomie, że uniemożliwia normalne, konieczne komunikowanie się z zagranicznym klientem.

Wobec tego pozwalamy sobie zwrócić Ministerstwu uwagę na główne niedomagania służby telefoniczno-telegraficznej w Gdyni z prośbą o zarządzenia w kierunku uchylenia obecnego stanu rzeczy.

A. Komunikacja telefoniczna z zagranicą.

1. Urządzenia techniczne.

Główną centralą komunikacyjną, łączącą Gdynię z zagranicą jest Bydgoszcz. Bydgoszcz łączy się dalej ze stacjami zagranicznymi, o ile chodzi o zachód — via Berlin, zaś południe — via Katowice. Przewód

do Bydgoszczy z Gdyni jest tylko jeden i obsługuje on nietylko (nie-
duży zresztą) ruch lokalny z Bydgoszczą, ale służy również dla połą-
czeń z Katowicami, a więc środowiskiem, obok Warszawy, bodajże naj-
więcej mającym rozmów z Gdynią. W wyniku tego jedyny przewód
Gdynia — Bydgoszcz jest zbyt przeciążony; interesant jest zmuszony
czekać na rozmowę np. z Berlinem nieraz godzinę i dłużej, natomiast
z Gdańska otrzymuje połączenie z Berlinem w przeciągu kilku minut
na kilku bezpośrednich przewodach kabla podziemnego.

Połączenia Gdyni z niektórymi portami Bałtyckimi wyglądają
przy obecnym rozkładzie sieci w Polsce wręcz nieprawdopodobnie. Tak
np. łączy się Gdynię z Rygą w ten sposób:

Gdynia — Bydgoszcz — Berlin — Królewiec — Ryga, podczas, gdy
Gdańsk ma połączenie z Rygą bezpośrednio Gdańsk — Królewiec —
Ryga

Taki stan rzeczy powoduje, że w komunikacji telefonicznej Gdyni
z zagranicą jest:

1. porozumienie znacznie gorsze, aniżeli z Gdańska i często nie-
wyróżnialne,
2. wymagany jest dłuższy czas na połączenia, aniżeli z Gdańska.

Okoliczność podana pod punktem 1) jest spowodowana przedew-
szystkiem faktem, że wszystkie sieci niemieckie i zachodnio — europej-
skie są urządzone jako kable podziemne i nie są wrażliwe na wpływy
atmosferyczne. Z takich kabli korzysta Gdańsk, w przeciwieństwie do
tego zaś sieć polska (wyjąwszy kabel Warszawa—Łódź—Piotrków) stan-
owi całkowicie system drutów napowietrznych.

Gdańsk posiada kabel podwodny do Szczecina, skąd znowu ma po-
łączenie podwodne resp. podziemne z całą zagranicą włącznie do Skan-
dynawji.

Twierdzenie pod punktem 2) ma swe uzasadnienie w fakcie, że im
więcej stacyj pośrednich, tem więcej zabiera się czasu na tech-
nikę łączenia oraz czekania na wolne przewody, przyczem porozumie-
nie jest gorsze.

Jest rzeczą konieczną, aby port gdyński wyposażyć w takie połą-
czenie telefoniczne, które postawią go na należytych poziomach komuni-
kacyjnym i zrównają go pod tym względem z portami konkurencyj-
nymi.

Rezultat ten — dla połączenia z państwami skandynawskimi —
da się osiągnąć tylko przez pociągnięcie kabla podmorskiego z Gdyni
do Malmö lub Kopenhagi.

Dla połączenia z państwami Wschodniego Bałtyku (Łotwą, Estonją
Finlandją) koniecznym jest położenie kabla podmorskiego z Gdyni do
jednej z miejscowości na wschodnim wybrzeżu Bałtyku położonej.

Są to inwestycje konieczne dla rozwoju i normalnej pracy nasze-
go portu i żadne względy nie powinny stać na przeszkodzie ich reali-
zacji w czasie najkrótszym. Koszta inwestycji w porcie gdyńskim wy-
noszą setki milionów złotych i inwestycje te nie mogą być należycie
wykorzystane i amortyzowane, o ile nie zainstaluje się należycie roz-
winiętych połączeń telefonicznych i w tych warunkach wydatek kilku
milionów na instalacje telefoniczne nie może i nie powinien wstrzymy-
wać normalnego rozwoju życia portowego.

Na okres przejściowy, aż do zainstalowania kabla podmorskiego,
byłoby koniecznym uzyskanie połączenia z kablem zagranicznym w
Gdańsku.

Z uwagi na istniejący niewykorzystany przewód napowietrzny do
granicy niemieckiej koło Strzebielina istnieje również możliwość uzy-
skania połączenia tym przewodem z międzynarodową siecią kablową
przez Niemcy.

W każdym razie aż do rozwiązania sprawy w takiej lub innej formie jest koniecznym natychmiastowe polepszenie połączenia telefonicznego Gdyni z Bydgoszczą przez założenie nowych przewodów.

2. Umowy międzynarodowe o ruchu telefonicznym

Dotychczas nie uruchomiono jeszcze komunikacji telefonicznej między Gdynią a stolicą Estonji i jej głównym portem Tallinem.

Uruchomienie takiej komunikacji telefonicznej jest konieczne, gdyż Gdynię łączy z Tallinem regularna linja okrętowa (Linja Bałtycka P. P. „Żegluga Polska“). Obecnie istnieje stan rzeczy, że kierownictwo tej linii mającej swą siedzibę w Gdyni, musi jeździć do Gdańska celem rozmawiania przez telefon ze swymi korespondentami w Tallinie.

Pertraktacje w tej sprawie winny być wszczęte natychmiast z kompetentnymi czynnikami zagranicznymi.

Z uwagi na to, że obecny stan rzeczy zmusza firmy gdynińskie do korzystania z telefonicznego pośrednictwa Gdańska jest koniecznym, aby ilość przewodów lokalnych Gdynia — Gdańsk została odpowiednio zwiększona.

B. Komunikacja telefoniczna z krajem.

Nie lepiej przedstawia się komunikacja telefoniczna z krajem. Jak już zaznaczono, łączy Gdynię

z jej czołową centralą w Bydgoszczy — 1 przewód,

z Warszawą — 1 przewód,

z Poznaniem — 1 przewód,

z Katowicami — nie ma przewodu.

Jest rzeczą niezrozumiałą, że taki, w gruncie rzeczy anormalny stan, tak długo zdołał się utrzymać, że główne ośrodki życia państwowo-gospodarczego nie mają z Gdynią lepszej komunikacji, niż z jakąś prowincjonalną miejsciną kresową.

Uważamy za konieczne następujące inwestycje:

1. połączenie Gdyni z Katowicami bezpośrednio kablem podziemnym.

2. połączenie Gdyni z Warszawą co najmniej jeszcze jednym przewodem oraz zamiana komunikacji na kablową.

Przy obecnym ruchu telefonicznym Gdyni z Warszawą trzeba niejednokrotnie czekać na rozmowę godzinę, natomiast w sezonie kąpielowym, gdzie istnieje konieczność łączenia na jednym przewodzie nie tylko Gdyni i jej portu, ale również i lotnisk, jak Jastarnia, Hel itd., nie może być mowy o normalnej komunikacji telefonicznej z Warszawą i wogóle z całą Polską. Nie można też nie zauważyć, że połączenia krajowe, pozatem, że trzeba długo na nie czekać, są wadliwe i niewyrażne, co powoduje, że w wielu wypadkach interesanci z góry rezygnują z rozmów telefonicznych nawet w wypadkach, gdzie stan interesów tego wyraźnie wymaga. Szczególnie połączenia z dalszymi środowiskami, jak Katowice i Kraków są zwykle niewyrażne.

Stan ten, jak już zazaczyliśmy, jest spowodowany przede wszystkim faktem że linje telefoniczne w Polsce są wyłącznie linjami napowietrznymi i dlatego są wrażliwe na wpływy atmosferyczne.

Rekapitulując nasze powyższe wywody, prosimy Ministerstwo o wprowadzenie następujących urządzeń:

1. położenie kabli podmorskich w pierwszym rzędzie do Skandynawii (Malmö lub Kopenhagi, w drugim rzędzie dla połączenia z państwami wschodniego wybrzeża Bałtyku. Na okres prowizoryczny połączenie Gdyni z Gdańskiem, albo też wykorzystanie niemieckiej sieci kablowej na zachód od Strzebielina dla polskiego ruchu telefonicznego z zagranicą.

2. Położenie bezpośredniego kabla podziemnego między Gdynią a Katowicami.

3. Polepszenie połączenia telefonicznego Gdyni z Bydgoszczą przez zwiększenie ilości przewodów.
4. Polepszenie połączenia między Gdynią i Warszawą przez zwiększenie przewodów i zamianę połączenia napowietrznego na podziemne.
5. Otwarcie ruchu telefonicznego między Gdynią a Tallinem.
6. Powiększenie ilości przewodów telefonicznych między Gdynią a Gdańskiem.

Tylko zrealizowanie powyższych postulatów w całej ich rozciągłości pozwoli portowi gdyńskiemu stanąć na właściwym poziomie. Istniejący stan rzeczy, że firmy, pracujące w porcie gdyńskim, muszą utrzymywać częściowo swe agendy kierownicze w Gdańsku, ponieważ gdyńska sieć telefoniczna nie może sprostać wymaganiom, stawianym jej przez port, winien jaknajprędzej ulec zmianie.

Z uprzejmą prośbą o przychylnie rozpatrzenie naszych powyższych dezyderatów, kreślimy się z prawdziwym poważaniem

RADA INTERESANTÓW PORTU W GDYNI

(-) *Inż. Napoleon Korzón*
prezes

(-) *Dr. Bolesław Kasprówicz*
dyrektor.

Memorjałowi temu towarzyszyły osobiste interwencje w Ministerstwie Poczty i Telegrafów w Warszawie oraz w Dyrekcji Poczty i Telegrafów w Bydgoszczy. Oceniając wagę zagadnienia, Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni poparła nasze postulaty, tak samo Tymczasowa Rada Portowa w Gdyni. Również Pan Komisarz Rządu w Gdyni interwenjował u władz naczelnych w tej sprawie.

Niestety wyniki naszej akcji są bardzo nikłe. Nie zdołaliśmy od naczelnych władz pocztowych uzyskać zasadniczego programowego ujęcia planu inwestycji telefonicznych, któreby zostały zrealizowane w miarę możliwości finansowych, mimo, że inwestycje te nie są związane z sobą i dałyby się przeprowadzić etapami.

W rezultacie uzyskaliśmy jedynie niewielkie polepszenie połączenia z Warszawą przez dodanie okrężnego przewodu napowietrznego. Mimo to jednak przewód jest przeciążony z powodu znacznego ruchu ze stolicą, a w miesiącach letniego sezonu kąpieliskowego sytuacja staje się wprost nieznośną. Przewody z Gdyni do Warszawy są tak przeciążone ruchem lotniskowym, że rozmowy handlowe portu są podawane w kilka godzin po ich zamówieniu.

Dalszą inowacją, dającą pewne ułatwienia, jest otwarcie z dniem 1. I. 1952 r. komunikacji telefonicznej, łączącej Gdynię z Europą przez Słupsk (Stolp) na niemieckim Pomorzu. Jest to niewątpliwie duży krok naprzód, który daje pewne odciążenie dla rozmów krajowych, gdyż centrala rozdzielcza rozmów w Bydgoszczy jest w pewnym stopniu odciążona, nie mając tyle rozmów zagranicznych. Sprawy to jednak nie rozwiązuje absolutnie. Nadal istnieje taki

stan, że rozmowy nasze ze światem tranzytuje sąsiad zachodni. Nadal musimy załatwiać nasze rozmowy z państwami Bałtyckimi z Gdańska, nie mając dostatecznego połączenia z Gdyni.

A co najważniejsze, Gdynia posiada zbyt drogą taryfę opłat za niektóre rozmowy zagraniczne, znacznie droższą aniżeli analogiczna taryfa Gdańska, jak wynika z poniżej podanej tabeli:

		Gdynia:	Gdańsk:
Londyn	3 min.	31.68 zł	32.18 zł
Wiedeń	„ „	11.88 „	14.85 „
Amsterdam	„ „	14.22 „	14.24 „
Kopenhaga	„ „	13.68 „	10.94 „
Stockholm	„ „	19.62 „	13.72 „
Helsingfors	„ „	28.26 „	22.49 „
Tallinn	„ „	14.04 „	13.72 „
Ryga	„ „	10.26 „	9.38 „
Królewiec	„ „	5.40 „	3.65 „
Berlin	„ „	6.48 „	5.10 „
Hamburg	„ „	9.72 „	7.29 „
Brema	„ „	9.72 „	8.08 „*)

Rozmowy telefoniczne z głównymi portami skandynawskimi, z którymi nasz port ma ożywioną komunikację, są więc u nas droższe aniżeli w Gdańsku**).

Wreszcie nie możemy pominąć pewnego faktu, dotyczącego żywo interesów naszego portu, przy okazji zaciągania przez rząd angielskiej pożyczki telefonicznej. Jak wiadomo, ciała ustawodawcze Rzeczypospolitej Polskiej upoważniły Rząd Polski do zaciągnięcia pożyczki w angielskim trąście telefonicznym „Telephone and General Trust“ w wysokości 550.000,— funtów angielskich.

Pieniądze te są przeznaczone na automatyzację stacji w miastach prowincjonalnych, w których ruch pocztowo-telegraficzny się cofa i które posiadają urządzenia telefoniczne wyszarczające dla swych potrzeb.

Dlatego też uważaliśmy za konieczne zwrócić się do władz centralnych z prośbą, aby zużyły część sum uzyskanych z tej pożyczki na polepszenie połączeń Gdyni. Nie otrzymaliśmy jednak w tej sprawie żadnej decyzji, a dotychczasowy bieg spraw zdaje się potwierdzać, że podział

*) Tabela ta uwzględnia już obniżkę stawek z Gdyni, wprowadzoną w 1952 r.

**) W czasie druku niniejszego sprawozdania nastąpiły ze strony Ministerstwa Poczty i Telegr. zapowiedzi ulepszenia przez częściowe skablowanie istniejących i uruchomienie nowych połączeń np. Gdynia — Łódź — Katowice.

tych sum został już dokonany z pominięciem interesów naszego portu*).

Tembardziej czujemy się uprawnieni do wołania o inwestycje telefoniczne dla Gdyni, ponieważ nie chodzi tutaj o inwestycje nie-rentujące się z punktu widzenia kalkulacji zarządu pocztowego, choć należałoby je poczynić nawet w takim wypadku. Korzyści społeczno-gospodarcze jedynie powinny w tym wypadku decydować.

Poniżej podane zestawienia wykazują wybitną rentowność gdyńskich urządzeń pocztowo-telegraficznych, tłumaczącą się stałym wzrostem ruchu i dochodowości w czasach, gdy ruch we wszystkich środowiskach zaplecza się cofa:

Czynności pocztowe w Gdyni (z wyjątkiem telefonu i telegrafu).

Rok	Ilość
1929	5.713.000
1950	8.844.294
1951	10.524.551

Przesyłki listowe w Gdyni.

Rok	Nadane	Nadeszłe
1928	1.600.000	1.500.000
1929	1.950.000	1.575.000
1950	4.125.000	5.900.000
1951	5.200.000	4.800.000

Telegramy w Gdyni.

Rok	Ogółem	Zagraniczne
1929	61.000	11.000
1950	174.000	15.000
1951	240.000	25.000

T e l e f o n y :

Ilość rozmów telefonicznych Gdyni:

Rok	Ilość
1929	1.770.000
1950	5.960.000
1951	5.620.000

*) W czasie druku niniejszego sprawozdania otrzymaliśmy już oficjalną wiadomość, że z sum pożyczki angielskiej, nie zostanie nic użyte na rozbudowę gdyńskiej sieci zamicjsowej.

Ilość rozmów międzymiastowych Gdyni.

Rok	Ogółem	Zagraniczne
1929	210.000	140.000
1930	310.000	190.000
1931	405.000	230.000

Wpływy z telefonu i telegrafu w Gdyni:

Rok	telefon	telegraf.
1929	72.000	124.000
1930	170.000	150.000
1931	261.000	208.000

Tabela porównawcza ilości rozmów międzymiastowych.

Rok	Bydgoszcz	Toruń	Grudziądz	Gdynia
1928	321.000	244.000	254.000	205.000
1929	310.000	259.000	216.000	212.000
1930	330.000	247.000	228.000	309.000
1931	249.000	201.000	197.000	405.000

Poza wielkiem niedomaganiem telefoniczno-telegraficznym wykazały się różne niedomagania w poszczególnych dziedzinach służby pocztowej.

I tak np. musieliśmy zwracać się do centralnych władz pocztowych o ulepszenie połączeń pocztowych Gdyni z zagranicą.

Port winien mieć możliwość przesyłania dokumentów w ślad za statkami do portów ich przeznaczenia najkrótszą drogą; ma to dla sprawności żeglugi wielkie znaczenie.

Gdynia musi starać się o to, aby przesyłki pocztowe z zagranicy dochodziły do niej w czasie nie późniejszym jak do portów sąsiednich. W tej chwili zaś Gdynia otrzymuje swe dokumenty z za oceanu przez porty zachodnie (Cherbourg, Brema) mniejwięcej 48 godzin później niż Gdańsk.

W wyniku tego uważaliśmy za potrzebne zainicjować u centralnych władz zmianę systemu segregowania zagranicznych przesyłek pocztowych. Jest rzeczą konieczną, aby sortownia listów wychodzących z Gdyni zagranicę i przychodzących z zagranicy do Gdyni, była tak zorganizowana, aby listy te nie musiały odbyć drogi okrężnej przez Poznań. Obecnie posiada Gdynia już bezpośrednią wymianę poczty z 8 państwami Europy. Natomiast poczta transatlantycka jest ciągle jeszcze wymieniana przez sortownię w Poznaniu.

Statki przebywające w porcie odczuwają brak możliwości porozumiewania się telefonicznego z miastem i biurami. Wobec tego zwróciliśmy się do Urzędu Morskiego z wnioskiem, aby władze portowe przystąpiły do zainstalowania na nabrzeżach połączeń telefonicznych, któreby łączyły statki zakotwiczone z miejską siecią telefoniczną. Usprawniłoby to znakomicie obsługę statku w porcie i przyczyniłoby się do wyeliminowania zbędnych kosztów komunikowania się załogi statku z portem.

Z powyższych wywodów wynika, że zagadnienie pocztowo-telegraficzne Gdyni jest jeszcze otwarte. Wyniki naszej akcji musimy uznać za niewielkie, skoro nie udało się nam uzyskać programowego rozwiązania tego zagadnienia. Dlatego też będziemy akcją tę prowadzili dalej, ze względu na wielkie znaczenie służby pocztowo-telegraficznej dla portu.

Trzeba na tem miejscu stwierdzić, że suma kilkunastu milionów złotych wydawaną etapami na to, aby stworzyć podstawy konkurencyjności Gdyni przez zrationalizowanie jej połączeń pocztowo-telefonicznych, musi się w polskim gospodarstwie społecznym znaleźć, skoro na budowę samego portu znalazł naród setki milionów.

Przy tej okazji wypada też słów kilka nadmienić na temat zasadniczego traktowania problemów gdyńskich na tle pogłębiającego się kryzysu.

Z punktu widzenia rozwoju portu jest niedopuszczalne, aby Gdynia została wtłoczona w ramy rządowych zarządzeń antykryzysowych na równi z całym zapleczem. Odnosi się to w szczególności do polityki personalnej władz i urzędów. Statystyki wykazują, że mimo kryzysu w życiu gospodarzem zaplecza Gdynia przecież rozrasta się. W tych warunkach nie można stosować wobec Gdyni mechanicznie tej samej polityki redukcji i kompresji, którą stosuje się w środowiskach zaplecza, gdyż spowodowałoby to straty dla gospodarstwa społecznego, przekraczające niepomierne niewielkie resortowe oszczędności.

Urzędy współdziałające nad rozwojem portu muszą swój stan personalny powiększać w miarę, jak zwiększający się ruch w porcie żąda zwiększenia napięcia pracy. To jest, zdawałoby się, *conditio sine qua non*, rozwoju portu*).

*) Dzięki zainteresowaniu się sprawą przez Pana Wojewodę Pomorskiego, otrzymaliśmy w dniu 25. 6. 1952 za pośrednictwem Województwa Pomorskiego w Toruniu wiadomość z Ministerstwa Poczty i Telegrafów, że postulaty nasze będą realizowane w miarę możliwości finansowych.

§ 5. Zagadnienie pracy w porcie i w żegludze.

W porcie zagadnienie pracy różni się zasadniczo od analogicznych zagadnień w życiu gospodarczym zaplecza. Przeładunek w porcie opiera się na pracy robotnika niestalego, którego przyjmuje się na godziny i stosownie wynagradza. Całe życie gospodarcze zaplecza natomiast stoi robotnikiem stałym.

Polskie ustawodawstwo o pracy robotniczej nie przewidywało, że w Polsce w przeciągu najbliższych lat kwestja robotnika portowego stanie się aktualną.

Wobec tego zainteresowane strony przystąpiły do wizorycznego układania stosunków pracy w porcie, według wymogów nakreślonych przez życie.

Dane statystyczne o pracy w porcie istnieją dopiero od 1. VII. 1931 r.

Materiały te są jednak niedostateczne i nie można z nich wyciągać żadnych pewnych wniosków.

W poszczególnych miesiącach zanotowano następujące cyfry:

Miesiąc	Ilość robotn. — dni	Ogólny przywóz ton	Ogólny wywóz ton	Razem ton
VII.	26.062	70.398	452.704	503.012
VIII.	26.153	55.089	425.924	481.013
IX.	26.943	58.458	429.475	487.933
X.	30.461	55.733	495.269	547.002
XI.	25.869	33.232	484.030	517.262
XII.	19.354	14.033	455.993	468.026

Biorąc pod uwagę normalne warunki pracy, w których robotnik pracuje średnio 8 godzin na dobę, łatwo byłoby z tych cyfr wypośredkować przeciętną wydajność pracy robotnika portowego w drugim półroczu 1931 r. W naszych warunkach jednak musimy zrezygnować z tego zamiaru, ponieważ robotnik portowy nie pracuje 8 godzin dziennie. Czas zatrudnienia robotników waha się między 2,2 a 5 godzinami na dobę. Gdyby więc nawet wziąć za podstawę obliczenia średnią między 2,2 a 5 godzinami, otrzymałoby się cyfry dość przypadkowe.

Stosunki pracy w porcie reguluje umowa zbiorowa, zawarta w dniu 27. II. 1931 r. na czas do 31. III. 1932 r., automatycznie przedłużająca się, o ile jedna ze stron umowy nie wypowie na miesiąc przed upływem terminu jej ważności*).

*) Umowa została automatycznie przedłużona w dniu 1. 4. 1932 r. na dalszy rok.

Umowa ta dotyczy robotników portowych zatrudnianych na godziny. Umowę tę automatycznie wykonują wszyscy pracodawcy oraz wszystkie organizacje robotnicze portu.

Dotychczas rynek pracy w porcie jest bardzo płynny. Napływa do niego bardzo różnorodny element robotniczy, ponieważ robotnikowi portowemu nie stawia się żadnych wymagań pod względem kwalifikacji. Z chwilą ustawowego uregulowania zagadnienia pracy portowej nastąpi niewątpliwie racjonalniejszy układ stosunków na rynku pracy w porcie, ponieważ wtedy kryteria kwalifikacyjne zostaną ustalone i wyeliminują napływ robotników niekwalifikowanych*).

Już w roku 1929 sfery gospodarcze portu dążyły do uregulowania rynku pracy. Tymczasowa Rada Portowa opracowała na wniosek reprezentantów sfer gospodarczych portu regulamin Oddziału Portowego Urzędu Pośrednictwa Pracy. Sprawa nie znalazła jednak dotychczas swego załatwienia, aczkolwiek od połowy roku 1931 jest ona przedmiotem wymiany zdań między sferami gospodarczemi portu i władzami pracy i opieki społecznej.

Pod koniec roku 1931 został opracowany przez Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej regulamin Oddziału Portowego Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy, który w zasadzie opiera się na regulaminie opracowanym przez Tymczasową Radę Portową, w szczegółach jednak się z nim nie pokrywa. W projekcie rządowym znajduje się szereg niejasnych punktów w zakresie procedury przyjmowania pracowników, co daje pole do dowolnej interpretacji poszczególnych przepisów. Regulamin opracowany przez T. R. P. rozwiązuje to zagadnienie niewątpliwie prościej.

Warunki pracy w porcie, zależne od tylu czynników zewnętrznych, nie mogą być, zdaniem naszym, ujęte w ogólne ramy prawne, obowiązujące w zapleczu.

Taksamo zagadnienie pracy w żegludze nie znajduje analogji w zapleczu i od dobrego jego rozwiązania zależy w dużej mierze racjonalna eksploatacja statku i bezpieczeństwo żeglugi. W niebezpiecznej i ciężkiej pracy w żegludze moment kwalifikacji personelu nawigacyjnego wysuwa się na pierwszy plan.

Stosunki służbowe w marynarce handlowej są unormowane niemiecką ustawą o służbie marynarzy z 2. VI. 1902 r., obowiązującą dotychczas w Polsce. Szczegóły zaś regulu-

*) W styczniu 1932 r. przeprowadził Związek Gdyńskich Ekspedytów Portowych we własnym zakresie rejestrację robotników portowych, zapoczątkowując temsamem pewne uporządkowanie rynku pracy.

ją umowy zbiorowe zawarte między Związkiem Armatorów Polskich i organizacjami zawodowymi personelu nawigacyjnego:

- 1) Umowa zbiorowa pracy w żegludze morskiej, zawarta pomiędzy Związkiem Armatorów Polskich z jednej strony, a Generalną Federacją Pracy z drugiej strony, z dnia 22 lipca 1931 r.
- 2) umowa zbiorowa zawarta pomiędzy towarzystwami żeglugowymi zgrupowanymi w Związku Armatorów Polskich i oficerami Marynarki Handlowej, zorganizowanymi w związku oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, obowiązująca od 6. VI. 1931 r. Umowa ta reguluje stosunek armatora do oficera marynarki handlowej.

W zakresie ochrony pracy rok 1931 stał pod znakiem ustalenia na pięciolecie 1930—1935 nowych klas resp. stop niebezpieczeństwa dla poszczególnych dziedzin pracy ubezpieczenia robotników od wypadków przy pracy (Ubezpieczalnia Krajowa w Poznaniu). Dotychczasowe stopy niebezpieczeństwa, do jakich przedsiębiorstwa portowe i przedsiębiorstwa żeglugi morskiej były zaliczone, okazały się za wysokie, gdyż istotnie w żegludze i w porcie zdarzało się w ostatnim pięcioleciu mniej wypadków aniżeli w innych dziedzinach.

W związku z tem wystąpiły nasze organizacje z akcją do władz Ubezpieczalni Krajowej w Poznaniu celem obniżenia dla zainteresowanych przedsiębiorstw żeglugowo-portowych stopy niebezpieczeństwa na następne pięciolecie. Uzyskaliśmy w tym zakresie następujące zmiany:

Przedsiębiorstwa przeładunku portowego przeniesiono z klasy XIV stopy 87 do klasy XI stopy 48.

Łuszczarnia Ryżu w Gdyni została przeniesiona z klasy XI stopy 48 do klasy X stopy 39.

W żegludze morskiej nastąpiło przeniesienie wszystkich kategorii do niższych klas i stop. Obniżenie wynosi w niektórych wypadkach do 15 punktów. Najniższą stopą grupy „Żegluga Morska” jest stopa 20, do której należą parowce i motorowce żeglugi przybrzeżnej, parowce i motorowce frachtowo-pasażerskie. Najwyższą zaś jest stopa 39, do której należą holowniki portowe, jachty, doki pływające, przedsiębiorstwa pilotowe i ratownicze morskie.

Obniżenie stopy niebezpieczeństwa nie spowodowało zmniejszenia świadczeń na ubezpieczenie, ściąganych przez Ubezpieczalnię Krajową. Szczególnie w grupie przedsiębiorstw przeładunku portowego (ekspedytorów portowych) świadczenia z tego tytułu na okres 1930—35 są nadmiernie

wysokie. Powodem tego jest fakt, że Ubezpieczalnia Krajowa w Poznaniu (do której należy Gdynia terytorjalnie), jest zorganizowana na zasadzie repartycji, a nie kapitałowego pokrycia funduszków ubezpieczeniowych. Poza tem spoczywa na jej barkach zaopatrzenie kilku tysięcy inwalidów przejętych drogą umowy międzynarodowej przez Polskę od ubezpieczalni w Rzeszy Niemieckiej. Są to inwalidzi, którzy obecnie zamieszkują na terenie działania Ubezpieczalni Krajowej w Poznaniu.

W związku z zwiększającymi się ciężarami, jakie ponosi Ubezpieczalnia, zwiększono kwoty repartycyjne i w ten sposób stawki opłacane przez przedsiębiorstwa przeładunkowe w naszym porcie dochodzą do 5,9% płacy robotniczej, wobec gdy np. w sąsiednim porcie gdańskim analogiczna opłata nie przekracza 1,7%.

Są to dla naszego portu ciężary zbyt wysokie i reforma w tej dziedzinie jest konieczna.

§ 6. Organizacja służby bezpieczeństwa w porcie.

Sytuacja prawna organów bezpieczeństwa i porządku publicznego w porcie gdynskim nie jest dostatecznie jasna. Na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6. III. 1928 r. „O Policji Państwowej“, art. 2 (Dz. U. 1928 Nr. 28) przysługuje nazwa „Policja“ wyłącznie Policji Państwowej, zorganizowanej na podstawie wymienionego rozporządzenia, oraz osobom w jej skład wchodzącym.

W uzupełnieniu tego przepisu przewiduje art. 153 rozporządzenia, że Rada Ministrów ustali nazwy dla organów, które dotychczas używały nazwy „policja“, a do których według postanowień art. 2. rozporządzenia nazwa ta nie może mieć zastosowania.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22. III. 1928 r. (Dz. U. 38, poz. 566) przewiduje w art. 4:

„Do zakresu działania Urzędu Morskiego należą sprawy:

1) Policji portowej i żeglugowej...“;

zaś art. 8 tegoż Rozporządzenia mówi wyraźnie:

„Do zakresu działania Kapitanatu Portu należy:

1) Wykonywanie policji portowej i żeglugowej, w szczególności:

a) czuwanie nad bezpieczeństwem statków, załóg, pasażerów i ładunków podczas postoju, wyładowania i załadowania towarów oraz ruchu statków w obrębie portu i jego redy,

b) regulowanie ruchu i postoju statków w obrębie portu i jego redy,

- c) kontrolowanie dokumentów okrętowych i prowadzenie rejestrów statków wchodzących i wychodzących z portu,
 - d) czuwanie nad bezpieczeństwem ogniomem w obrębie portu i jego redy,
 - e) współdziałanie w porcie i na redzie z innymi organami bezpieczeństwa publicznego;
- 2) Pilotaż portowy.
 - 3) Zarząd pławami i innymi znakami nawigacyjnymi w obrębie portu i redy.
 - 4) Współdziałanie z władzami celnymi, emigracyjnymi i kolejowymi“.

Wreszcie mówi art. 16 Rozporządzenia z dnia 22. III. 28 „Przepisy niniejszego rozporządzenia nie naruszają kompetencji władz administracji ogólnej w zakresie utrzymania bezpieczeństwa, spokoju i porządku publicznego.

Współdziałanie władz administracji ogólnej z władzami morskimi w tym zakresie określi rozporządzenie wykonawcze“.

Rozporządzenie wykonawcze nie ukazało się jednak dotychczas, co spowodowało, że ani władze policji państwowej, ani władze porządkowo-administracyjne (Kapitanat Portu) nie posiadały uzgodnionego poglądu na sprawę ścisłego rozgraniczenia swych kompetencji.

Drugą ważną kwestją w zagadnieniu bezpieczeństwa i porządku publicznego w naszym porcie jest sprawa ogrodzenia portu.

W obecnym stanie port stoi otworem dla każdego, który pragnie w nim przebywać, co jest pod każdym względem niepożądane. Dlatego też organizacja nasza zabiega od początku swego istnienia o jaknajspieszniejsze zakończenie rozpoczętych prac nad ogrodzeniem portu i o urządzenie w kilku punktach kontroli przy wejściach na teren portu.

W dniu 7. VIII. 1931 r. przesłaliśmy Departamentowi Morskiemu Ministerstwa Przemysłu i Handlu memorjał, którego wnioski streszczały się w następujących 2 punktach:

1. Konieczność wydania przez władze centralne:
 - a) decyzji w myśl § 155 Rozp. Prez. R. P. z dnia 6. III. 28.: „O Policji Państwowej“, jaką nazwę winna mieć dotychczasowa Policja Portowa;
 - b) rozporządzenia wykonawczego w myśl § 16 Rozp. Prez. R. P. z dnia 22. III. 1928 r. „O organizacji

i zakresie działania władz marynarki handlowej“ w tym sensie, aby służba bezpieczeństwa w porcie została oddana specjalnej jednostce Policji Państwowej, działającej według instrukcji Kapitanatu Portu.

2. Konieczność jaknajspieszniejszego ogrodzenia portu i urządzenia wejścia do niego w kilku kontrolowanych punktach.

Niezależnie od powyższych wniosków zainicjowali reprezentanci nasi w Tymczasowej Radzie Portowej opracowanie tej sprawy przez specjalną komisję. Komisja ta doprowadziła do uzgodnienia punktów widzenia Komisarjatu Rządu i Urzędu Morskiego na zagadnienie służby bezpieczeństwa w porcie; i to w tym sensie, że obydwie władze, nie czekając rozporządzenia wykonawczego władz centralnych do § 16 Rozp. z dnia 22. III. 1928 r., mają wydać wspólny tymczasowy regulamin działania obydwu władz na terenie portu.

W sprawie ogrodzenia portu wystąpiliśmy z koncepcją ogrodzenia poszczególnych części portu. W pierwszym rzędzie, zdaniem naszym, powinny być ogrodzone oddzielnie:

- 1) Port węglowy z nabrzeżami: szwedzkim, śląskim i duńskim;
- 2) port pasażerski z nabrzeżami: pilotowem, francuskim i holenderskim;
- 3) Port drobnicowy — nabrzeża polskie i rotterdamskie;
- 4) Stacja kolejowa przetokowa Gdynia-Port.

Później w miarę postępu rozbudowy portu, należałoby zdaniem naszym, ogradzać każdą część portu stanowiącą odrębną całość, jak np.: port wolnej strefy, port przemysłowy, port rybacki itd.

Projekt ten zjednał sobie uznanie u władz portowych, lecz niestety do realizacji jego dotychczas nie przystąpiono.

§ 7. Zagadnienie celne portu gdyńskiego.

Służba celna jest podstawowym współczynnikiem pracy portowej. Władza celna w porcie bierze udział we wszystkich prawie czynnościach władz administracji portowej, jak wejście i wyjście statków, załadunek z wagonu resp. magazynu na statek i odwrotnie, kontrola magazynów podlegających zamknięciu celnemu, oraz przedewszystkiem, odprawa celna towarów. Dlatego też starają się wszystkie państwa utrzymywać w swych portach liczny, kwalifikowany personel celny, w przekonaniu, że sumy wydatkowane na dobrą służbę celną w porcie są z punktu widzenia interesu skarbu państwa i gospodarstwa społecznego jaknajcelowiej użyte.

Analogicznie do innych dziedzin życia naszego portu — dziedzina celna przechodziła i przechodzi jeszcze okres chorób dziecięcych i nie może dorównać w rozwoju portu i coraz żywшему tempu jego pracy. Rozpatrując to zagadnienie trzeba je podzielić na pięć zasadniczych kwestji, mianowicie:

- 1) organizacja służby celnej w Gdyni,
- 2) przepisy manipulacyjne polskiego ustawodawstwa celnego,
- 3) ustawodawstwo karno-skarbowe,
- 4) opłaty stemplowe od wniosków do władz celnych,
- 5) cło na statki morskie.

Sprawy organizacyjne celnictwa w Gdyni przedstawiały się w początkach roku 1931 nieświetnie i dlatego też warunki pracy polskiego celnictwa w porcie były bardzo ciężkie.

Abstrahując od tego, że Urząd Celny w Gdyni nie posiada wystarczających pomieszczeń dla swego personelu oraz, że wielu urzędników celnych musi z powodu braku mieszkań w Gdyni, mieszkać poza Gdynią, największą bolączką służby celnej w Gdyni w roku 1931 stanowi chroniczny brak personelu Urzędu Celnego. Ilość bowiem pracowników nie zwiększa się w miarę rozwoju czynności władz celnych. Personel obecny w porcie zawsze był przeciążony pracą i z reguły pracę wykonywał także w godzinach pozaurzędowych.

Dane statystyczne co do rozwoju działalności celnictwa w Gdyni są bardzo szczupłe, wobec czego zmuszeni jesteśmy ograniczyć się do podania następującej ogólnikowej tabeli:

Urząd Celny w Gdyni.

Rok	Personal Urzę- du Celne- go	Sta- tek na wej- ściu	Sta- tek na wy- jściu	Dochody celne	Zwroty cła za towary wywozowe	Przy- wóz	Wywóz	Ogólny obró- t towaro- wy
1925	4	85	79	55,919	34	1,646	53,925	55,571
1926	7	314	316	54,502	15	310	404,251	404,561
1927	10	542	532	219,555	90	6,411	891,683	898,094
1928	16	1108	1093	1,576,659	20	192,711	1,765,058	1,957,769
1929	42	1567	1567	1,840,122	02	48,130 01	2,492,858	2,822,502
1930	57	2238	2238	4,391,437	20	7,298,214 56	3,121,629	3,625,746
1931	112	3144	3148	4,808,321	68	17,646,549 32	4,741,565	5,300,114

Brak dostatecznej ilości personelu jest głównym hamulcem w działalności władz celnych w roku 1931 i dopiero pod koniec tego roku daje się zauważyć poprawa.

W tym wypadku odbija się ujemnie fakt, że antykryzysowe zarządzenia stosowane w resorcie skarbowym stosowano wobec Gdyni, która potrzebuje konsekwentnej, planowej rozbudowy swego aparatu celnego. Z uznaniem trzeba jednak podkreślić, że centralne władze celne, zorientowawszy się w specyficznych potrzebach Gdyni, nawróciły z tej drogi w miarę możliwości.

W dniu 30. 3. 31 przedstawiliśmy Departamentowi Cel Ministerstwa Skarbu memoriał, którego treści nie podajemy poniżej, ponieważ uległ on w ciągu roku pewnym zmianom i uzupełnieniu przez dodatkowe wnioski.

Życzenia portu gdyńskiego w zakresie organizacji celnictwa w Gdyni w roku 1931 streszczają się w następujących punktach:

a) Zbliżenie Gdyni do centralnych władz celnych w Warszawie przez wyeliminowanie pośrednictwa drugiej instancji, Dyrekcji Cel w Poznaniu.

b) Rozwiązanie sprawy stanu personalnego Urzędu Celnego w Gdyni przez stworzenie odpowiednich warunków lokalnych, t. j. oddanie do dyspozycji urzędu dostatecznej ilości pomieszczeń biurowych, oraz przez stworzenie całemu personelowi celnemu możliwości zamieszkania w Gdyni.

c) Prowadzenie normalnej pracy celnej w porcie przez całą dobę, z uwagi na to, że i port i kolej w porcie pełnią swe funkcje przez całą dobę. Jedynie odprawę celną w magazynach możnaby ograniczyć do godzin urzędowych w porze dziennej.

d) Zwolnienie od wszelkich opłat za godziny pozaurzędowe nie tylko towarów masowych (jak to Ministerstwo Skarbu w międzyczasie zdecydowało), ale także tych towarów, które muszą być przeładowywane w porze nocnej. Odnosi się to przede wszystkim do eksportu produktów hodowlanych (bekony, masło, jaja), które ładuje się na statki linii regularnych odchodzących terminowo i które z tego powodu muszą być ładowane w nocy, aby dojść na czas do portów angielskich (poniedziałek rano). Jest to warunek utrzymania się eksportu polskiego bekonu na poziomie konkurencji z eksportem bekonu innych krajów, który przebywa przestrzeń od miejsca produkcji do portu w Anglii w $\frac{1}{3}$ tego czasu, jaki potrzebuje bekon polski.

W zakresie przepisów manipulacyjnych celnych i ustawodawstwa karno-skarbowego wysuwaliśmy trzy zasadnicze dezyderaty, mianowicie:

a) Wprowadzenie za wzorem innych państw zasady, że klientom zarządu celnego wolno pobierać próby towarów leżących pod zamknięciem celnym i podlegających manipulacji resp. odprawie celnej. Jest to konieczne dla możliwości sprzedawania na podstawie pobranych prób towarów, leżących w składach wolno-celnych i tranzytowych.

Ten wniosek nasz został uwzględniony. W dniu 20. 10. 31 r. weszło w życie zarządzenie centralnych władz celnych, na podstawie którego urząd celny w Gdyni wydaje stronom na ich wniosek próby towarów znajdujących się pod zamknięciem celnym.

b) Wprowadzeniu t. zw. rewizji przedwstępnej. Wprowadzenie tej inowacji w wielkim stopniu usprawni działalność portu i przyczyni się do usunięcia trudności związanych ze składaniem deklaracji celnych. Ekspedytor portowy musi deklarację swą opierać na dokumentach i papierach handlowych nadeszłych z zagranicy i wystawionych nieraz niedokładnie. Opierając się na danych zawartych w tych dokumentach, ekspedytor składa nieraz deklarację, która nie odpowiada ściśle temu, co przesyłka zawiera. W tych warunkach powstaje deklaracja „fałszywa“, a według obowiązującej w Polsce procedury karno-skarbowej za fałszywą deklarację grozi dotkliwa kara pieniężna, którą w dodatku poprzedza zmuszony proces sądowy.

T. zw. rewizja wstępna może więc stać się inowacją bardzo dodatnią, gdyż dając stronom możliwość uprzedniego stwierdzenia zawartości towaru, daje temsamem możność składania deklaracji ścisłych.

c) Zmiana obowiązujących w Polsce przepisów celno-karnych, a więc ustawy karno-skarbowej, na wzór liberalnych przepisów innych państw. Jak wyżej już wskazano, konsekwencje niezawinionej nieścisłości w deklaracji celnej o wartości towarów w przesyłce są bardzo przykre. Konieczną więc jest zmiana procedury karnej w tym kierunku, aby przewinienia polegające na tem, że złożono przez omyłkę fałszywą deklarację celną, mogły być karane drogą grzywnien administracyjnych, wymierzanych natychmiast przy odprawie celnej, tak jak to ma miejsce n. p. w sąsiednim Gdańsku.

Jest rzeczą jasną, że istniejący stan prawny utrudnia rozwój obrotu przez Gdynię towarów wartościowych, a temsamem rozwój polskiego handlu zagranicznego.

Uzyskaliśmy przyrzeczenie centralnych władz celnych, że dezyderaty nasze zostaną przyjęte przychylnie, wymagają jednak ustawowego załatwienia. Mimo to nowa ustawa karno-skarbowa z dnia 18. 3. 1952 r. (Dz. U. 43, poz. 353),

nie przyniosła pożądanych zmian. Musimy jednak podkreślić życzliwy stosunek ze strony władz celnych, tak gdyńskich jak i centralnych, wobec wszystkich naszych życzeń.

Kontakt naszych organizacji z władzami celnymi wszystkich instancji jest tak żywy, że niesposób tutaj wyliczyć wszystkich konferencji odbytych w Warszawie i w Gdyni i pism wymienionych w roku sprawozdawczym.

Dalszem ważnym zagadnieniem, które właściwie już należy do dziedziny spraw podatkowych, jest sprawa stemplowych od czynności celnych. Sprawa ta zająma się ściśle o zagadnienia celne i może być w dużej mierze uregulowana przez odpowiednią interpretację istniejących przepisów prawnych.

W portach konkurencyjnych z Gdynią tak fiskalistyczne stosowanie opłat stemplowych wogóle jest nieznanne. W Gdyni zachodzą natomiast wypadki, że opłata stemplowa od wniosku o czynność władz celnych przy małej przesyłce (np. skrzyni towaru) wynosi więcej niż koszt przelądunku w porcie razem z przewozem do stacji w kraju. Jeżeli import drobnicy przez Gdynię niema być zahamowany w zarodku, musi sprawa opłat stemplowych od czynności celnych w porcie znaleźć swe racjonalne rozwiązanie, chociażby drogą stworzenia specjalnych ustawowych przywilejów dla portu gdyńskiego, jak to ma miejsce w zakresie podatku przemysłowego i dochodowego.

W sprawie projektu zmiany taryfy celnej na statki morskie zostaliśmy za pośrednictwem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni wezwani do sformułowania naszego stanowiska. Opinię naszą zakomunikowaliśmy Izbie pismem z dnia 4. listopada 1931 r.

Projekt przewiduje utrzymanie dotychczasowej polityki ochrony celnej i nie przeprowadza większych zmian pod względem wysokości stawek, a jedynie zmienia podstawę wymiaru, ustalając przy większych jednostkach cło od tonażu netto, zamiast, jak dotychczas, brutto, przy mniejszych zaś jednostkach i akcesoryjach ustala cło od wagi.

Rozporządzenie ministrów skarbu, przemysłu i handlu oraz rolnictwa z dnia 22. VI. 1931 r. o ulgach celnych (Dz. U. Nr. 57, poz. 467) utrzymuje nadal cło na statki morskie z napędem własnym, statki pomocnicze, doki, pontony itd., ustalone w wysokości 10% cła, wyznaczonego w taryfie celnej.

Sprawą cła na statki morskie i na przedmioty ich wyposażenia zajmowały się wszystkie państwa, posiadające żeglugę morską. Doświadczenia tych państw nakazuje im zwalniać statki, przedmioty ich wyposażenia oraz materiały służące do budowy statków, od cła. Są to: Anglja, Belgja, Chile, Danja, Francja, Holandja, Hiszpanja, Stany Zjednoczone A. P., Włochy.

Reasumując nasze wywody w sprawach celnych, pragniemy raz jeszcze stwierdzić jak wielkie znaczenie posiada uwolnienie szczególnie ładunków eksportowych od dodatkowych drobnych, a niedających się zgóry przewidzieć i ustalić, kosztów manipulacyjnych. Taniość naszego przeładunku jest podstawowym czynnikiem rozwoju naszego portu, a więc i swobodnego rozwoju naszego eksportu.

Port nasz konkurujący z portami, w których panuje w zakresie spraw celnych zdecydowany liberalizm (Szczecin, Hamburg, Brema), musi być pod tym względem zrównany z nimi, gdyż inaczej nie może rozwinąć się jako port importowy. Importer bowiem nietylko szuka najtańszego portu, ale przede wszystkim portu, w którym znajdzie największe udogodnienia manipulacyjne i najsprawniejszą obsługę pozbawioną wszelkich niespodzianek*).

§ 8. Rejestracja umów i zwyczajów portowych.

Rada Interesantów Portu w Gdyni wprowadziła rejestr stawek, zwyczajów i umów, zawartych przez swe związki.

Związki nasze zakomunikowały nam do zarejestrowania co następuje:

1. Taryfa stawek związkowych Polskie Związku Maklerów Okrętowych, obowiązująca od 11-go grudnia 1928 r. (Egzemplarz polski i angielski, patrz Nr. 9).

2. Taryfa stawek bieżących, (current rate) na przeładunek towarów opłacany przez statek, ustalonych przez Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych w porozumieniu z Polskim Związkiem Maklerów Okrętowych, z dnia 18-go maja 1931 r. (Patrz nr. 11).

3. Taryfa stawek na cumowanie okrętów zaakceptowana przez Polski Związek Maklerów Okrętowych.

*) W 1932 r. nabrało zagadnienie celne naszego portu szczególnego napięcia; poza nieuregulowaniami dotychczas sprawami wylonily się takie zagadnienia jak sprawa dalszego przewozu drogą wodną towarów nadeszłych do Gdyni, sprawa kredytów celnych, sprawa ważenia towarów, sprawa cesji dokumentów, sprawa ustnych deklaracyj itd., które są przedmiotem naszej akcji u władz celnych.

4. Oplata za windziarzy, uzgodniona pomiędzy Związkiem Gdyńskich Ekspedytorów Portowych i Polskim Związkiem Maklerów Okrętowych.

5. Umowa zbiorowa pomiędzy Związkiem Gdyńskich Ekspedytorów Portowych z jednej strony a Zjednoczeniem Zawodowem Polskiem z drugiej strony, zawarta w dniu 27 lutego 1931 r. w sprawie warunków pracy i płacy robotników w porcie gdyńskim.

6. Ugoda Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych z Polskim Związkiem Maklerów Okrętowych, na podstawie której ekspedytorzy opłacają maklerom 5% od sumy wyłożonej przez nich na opłaty brzegowe, maksymalnie jednak 5 zł od konosamentu.

7. Umowa zbiorowa pracy w żegludze morskiej, zawarta pomiędzy Związkiem Armatorów Polskich z jednej strony, a Generalną Federacją Pracy z drugiej strony, z dnia 22-go lipca 1931 r.

8. Umowa zbiorowa zawarta pomiędzy Towarzystwami Żegludowymi, zgrupowanymi w Związku Armatorów Polskich z jednej strony a Oficerami Marynarki Handlowej zorganizowanymi w Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, z drugiej strony, z dnia 26. 6. 1931 r.

9. Taryfa stawek Polskiego Związku Maklerów Okrętowych z dnia 1. 12. 1928 r. została zmieniona z mocą od dnia 1. 10. 1931 r. (Patrz Nr. 1). Uchwała z dnia 29. 9. 1931 r.

10. W uzgodnieniu pomiędzy Polskim Związkiem Maklerów Okrętowych a Związkiem Gdyńskich Ekspedytorów Portowych ustalono jako minimum prowizji za wykład gotówki na brzegowe 0,50 zł z ważnością od dnia 1. 10. 1931 r.

11. Uzgodnione przez Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych i Polski Związek Maklerów Okrętowych przewalutowanie taryfy na sztauerkę i trymerkę z dniem 1. 10. 1931 r. z waluty angielskiej na polską.

Na zapytanie Związku Przemysłowców Czechosłowackich w Pradze z dnia 20. 4. 1931 r., przekazane nam przez Urząd Morski do wypowiedzenia się, wypowiedziała się Rada Interesantów Portu w Gdyni w sprawie ścisłego określenia pojęć *f. o. b.* Gdynia i *c. i. f.* Gdynia.

§ 9. Ustrój administracyjny portu.

Władze, których życzliwy stosunek do naszej organizacji mieliśmy możliwość podkreślić na samym początku niniejszego sprawozdania, utrzymywały z nami żywy kontakt,

powołując nas do współpracy we wszystkich zagadnieniach bezpośrednio, a nawet pośrednio wiążących się z naszym portem.

Najżywsza współpraca rozwinęła się z natury rzeczy z obydwoma wyższymi instancjami władz morskich, mianowicie Departamentem Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu i Urzędem Morskim w Gdyni.

Forum, na którym współpraca ta w głównej mierze się odbywa, jest Tymczasowa Rada Portowa, powołana Rozporządzeniem Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 18 lutego 1929 r. o utworzeniu Tymczasowej Rady Portowej przy Urzędzie Morskim a znowelizowanego Rozp. z dnia 27-go lutego 1931 r. (Monitor Polski Nr. 54 poz. 94).

Kompetencje zreorganizowanej Tymczasowej Rady Portowej określa rozporządzenie to następująco:

§ 3. „W szczególności Tymczasowa Rada Portowa powołana jest do opinjowania i stawiania wniosków w sprawach:

- a) projektów rozbudowy portu oraz jego urządzeń,
- b) koncesji i dzierżaw długoterminowych na terenie portu,
- c) taryf opłat portowych i innych opłat w porcie,
- d) regulaminów portowych i innych przepisów w porcie,
- e) zasad eksploatacji portu,
- f) zleconych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu,
- g) przedstawionych przez Urząd Morski“.

§ 4 wymienionego rozporządzenia przyznaje organizacji naszej w Tymczasowej Radzie Portowej 2 miejsca, na które wybrano z pośród pięciu przez nas przedstawionych kandydatów pp.: Konsula Lucjana Byczkowskiego i Feliksa Kollata.

Rozporządzenie to stanowi zarazem uznanie naszej organizacji przez Ministerstwo de jure, posiada więc dla niej znaczenie zasadnicze.

Pozatem weszli z zarządu naszej organizacji do T. R. P. pp.: Konsul inż. Napoleon Korzón w charakterze przedstawiciela grupy importerów i eksporterów (§ 4, p. 6 rozporządzenia) oraz Julian Rummel w charakterze przedstawiciela Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni (§ 4, p. 8 rozporządzenia). Również wchodzi do T. R. P. p. Jan Gombrowicz, prezes Centrali Zakupu Złomu Polskich Hut Żelaznych w Warszawie, będący od 1 stycznia 1932 r. naszym członkiem, tak, że interesanci portu, zgrupowani w naszej organizacji mają 5 przedstawicieli w ciele doradczym władz portowym, liczącym 14 członków.

W charakterze stałego eksperta uczestniczy w posiedzeniach T. R. P. dyrektor naszej organizacji, p. Dr. Bolesław Kasprowicz.

Tymczasowa Rada Portowa zajmowała się w roku 1931 następującymi zagadnieniami:

- 1) Zaopiniowała szczegółowo plan rozbudowy portu i urządzeń portowo-kolejowych.
- 2) Wypowiedziała się w sprawie projektu reformy opłat portowych, przedłożonego przez Rząd.
- 3) Ustaliła swoje dezyderaty wobec projektu „Ustawy o utworzeniu osoby prawnej „Port w Gdyni“.
- 4) Przygotowała wnioski w sprawie organizacji służby bezpieczeństwa w porcie.
- 5) Zajęła stanowisko wobec zagadnień telefoniczno-pocztowych, spraw organizacji służby celnej w Gdyni i innych.

W pracach posiedzeń plenarnych i wszystkich komisji brali nasi delegaci i kooptowani do prac reprezentanci przedsiębiorstw zrzeszonych żywy udział.

O sprawach, objętych punktami 1, 2, 4 i 5 mówiliśmy obszernie wdziałach, traktujących o tych zagadnieniach.

Na tem miejscu pozostaje nam do omówienia kardynalne zagadnienie naszego portu, mianowicie reforma jego ustroju administracyjnego.

W administracji portu skryształizowały się jedynie pewne generalne zasady administrowania portami, zaś konkretne konstrukcje ustrojów portowych są niezwykle różnorodne.

Administracja portu może być: 1) państwowa, 2) autonomiczna, 3) municypalna, 4) prywatna, 5) kolejowa.

Gdynia posiada dotychczas bezpośredni zarząd państwowy, gdyż państwo, które rozbudowało port gdyński jest zarazem jego wyłącznym właścicielem. System ten posiada jednak obok niewątpliwych zalet szereg ujemnych stron. Aczkolwiek zarządowi portu gdyńskiego nie można postawić zarzutu biurokratycznego sposobu pracy, wręcz przeciwnie, to jednak ramy prawne, w jakie praca urzędu państwowego jest z natury rzeczy wtłoczona, ograniczają jego samodzielność, nie pozwalają mu pracować na zasadach ściśle kupieckich, co bodajże jest najważniejszym czynnikiem w administracji portu handlowego.

Drugi ujemny moment bezpośredniej państwowej administracji portu, który daje się odczuwać szczególnie w okresach kryzysu gospodarczego, to niemożność wyłączenia portu z obrębu ogólnych anti-kryzysowych zarządzeń rządu. Konieczne restrykcje oszczędnościowe trafiają w takich wypadkach w organizm gospodarczy, znajdujący się w stadium rozbudowy i stałego rozwoju, do którego restrykcje te w żadnym razie nie powinny być stosowane.

Wydaje się zatem wskazanem, aby ustrój administracyjny portu gdyńskiego poddać pod tym względem rewizji. Czyni to projekt rządu, który został przedstawiony Tymczasowej Radzie Portowej do zaopiniowania.

Projekt „Ustawy o utworzeniu osoby prawnej port w Gdyni“ przewiduje mieszany system autonomiczno-państwowo przy zdecydowanej supremacji czynnika państwowego.

Projekt przewiduje stworzenie Rady Portu jako ciała administracyjnego, w skład którego ma wejść 16 członków mianowanych przez rząd, przy przewadze czynnika urzędniczego i zupełnym braku specjalnych reprezentantów życia gospodarczego portu.

Prezesem Rady Portu ma być Dyrektor Urzędu Morskiego, czyli urzędnik państwowy, spełniający władze administracyjno-porządkowe w porcie i na wybrzeżu. Dyrektora mianuje Minister Przemysłu i Handlu. Prezes Rady Portu ma prawo sprzeciwu przeciwko uchwałom Rady Portu. Minister Przemysłu i Handlu ma prawo zawieszania uchwał Rady Portu.

Projekt ten zdaniem sfer gospodarczych, realizuje tylko postulat oderwania portu gdyńskiego od anti-kryzysowych zarządzeń rządu przez usamodzielnienie go pod względem finansowo-budżetowym, natomiast nie uwzględnia ważnego postulatu nadania administracji portu większej elastyczności i żywotności przez wprowadzenie do niej przedstawicielstwa bezpośrednio z pracą portu związanych interesów gospodarczych. W rządowym projekcie zupełnie nie uwzględniono przedstawicielstwa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oraz naszej organizacji.

Ważny ten problem wymaga, aby sfery gospodarcze podeszły do niego z całą sumiennością, gdyż chodzi tutaj o fundament, na którym ma się w przyszłości rozrastać nasz port. To też Związek Izb Przemysłowo-Handlowych i Rada Interesantów Portu w Gdyni opracowały wspólnie swe tezy, które zostały ustalone na wspólnym posiedzeniu, odbytem w dniu 11. i 12. października 1951 r.

Na posiedzeniu tem uzgodniono postulaty sfer gospodarczych zaplecza i portu, w których imieniu podano je do wiadomości na posiedzeniu plenarnem Tymczasowej Rady Portowej w dniu 3. 11. 1951 r.

Odnośny komunikat Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, streszczający te życzenia, podajemy poniżej w dosłownym jego brzmieniu:

„Wyodrębnienie portu z ogólnej administracji państwowej uznać należy za objaw dodatni. Ustrój administracyjny, zaprojektowany przez Ministerstwo, uważają sfery gospodarcze za etap przejściowy, konieczny ze względu na potrzebę ustalenia, przy współudziale czynników rządowych i sfer gospodarczych, zasad eksploatacji portu, odpowiadających rzeczywistym i swoistym potrzebom naszego życia gospodarczego. Etap ten powinien być okresem doświadczenia i nauki, w którym sfery gospodarcze odegrać powinny rolę czynnika kształtującego te zasady. W tym celu koniecznym jest zwiększenie ich wpływu na projektowaną administrację portu oraz wyposażenie kompetencji Rady Portu w moc decydującą w całym szeregu spraw, związanych ściśle z administracją portu. Projekt Ministerstwa nie urzeczywistnia tego postulatu w sposób dostateczny. Konieczne są zmiany projektu, zmierzające w pierwszym rzędzie do takiego składu personalnego Rady Portu, aby mogli w niej brać udział w przeważającej ilości reprezentanci życia gospodarczego. Niezbędne jest również wzmocnienie stanowiska Rady Portu, podniesienie autorytetu jej prezesa i zapewnienie pracom władz portowych niezbędnej sprawności.

Odnośnie do składu personalnego Rady Portu, to, obok przedstawicielstwa Ministerstw zainteresowanych oraz urzędów, jak Okręgowa Dyrekcja P. K. P. w Gdańsku i Komisariat Rządu w Gdyni, powinny mieć w niej delegatów: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni i inne Izby Przemysłowo-Handlowe oraz sfery gospodarcze, bezpośrednio zainteresowane w eksploatacji portu i przyczyniające się wydatnie do jego rozwoju handlowego. Są to: przedsiębiorstwa żeglugi morskiej, koncerny węglowe, spedytorzy portowomorscy, maklerzy portowi, przemysł portowy i kupiectwo czynne w handlu zamorskim, wreszcie organizacje gospodarcze pracowników portowych i nawigacyjnych.

W związku z koniecznością uwzględnienia wszystkich zainteresowanych sfer gospodarczych, potrzebne jest zwiększenie ilości członków Rady Portu do liczby 24. Dla zapewnienia sprawności funkcjonowania tak licznego ciała kolegjalnego przewidzieć należy możliwość powołania do życia specjalnego komitetu wykonawczego, złożonego z niewielkiej ilości członków Rady, mających stałą siedzibę w Gdyni.

Co do wpływu Ministerstwa Przemysłu i Handlu na administrację portu, sfery gospodarcze dalekie są od dążeń zmniejszenia tego wpływu, uważają jednak za wskazane bliżej określić terminy sprzeciwów przeciwko uchwałom Rady Portu ze strony jej prezesa, jakoteż rozstrzygnięcia tych sprzeciwów przez Ministerstwo. Uregulowanie tej sprawy przyczyni się do wzmocnienia stanowiska instytucji, jak również zapewni sprawność jej pracom.

Do wzmocnienia stanowiska Rady Portu dążyć należy przez zapewnienie jej ogólnego nadzoru i kontroli nad działalnością portu, jakoteż możliwości wyrażania opinii o projektach ustaw i rozporządzeń, mogących mieć wpływ na rozwój portu, a wreszcie możliwości opracowywania i przedstawiania Panu Ministrowi własnych tego rodzaju projektów.

Prezesem Rady Portu powinna być osoba wszechstronnie zorientowana w zasadach administracji portu w zagadnieniach ogólnogospodarczych i bieżących potrzebach kraju w odniesieniu do eksploatacji portu. Dlatego nie należałoby ograniczać swobód p. Ministra Przemysłu i Handlu we wyborze na to stanowisko.

Stanowisko Prezesa Rady Portu powinno być wzmocnione przez znadanie mu charakteru odrębnej władzy portu, przez co stworzy się pewien równoważnik do stanowiska Dyrektora Portu, wyposażonego, wedle projektu rządowego omiawianej ustawy, w szerokie kompetencje. Jest to konieczne dla zapewnienia jaknajdalej idącej obiektywności w poczynaniach administracji portowej.

Sfery gospodarcze zastrzegają Radzie Portu wpływ na wybór Dyrektora Portu, jego powoływanie i zwalnianie ze stanowiska. Wynika to z przekonania, że delegatom w Radzie Portu należy przyznać istotny wpływ na administrację portu wobec tego, że przyjmując mandat członka Rady Portu, przyjmują oni również odpowiedzialność za właściwą administrację portu“.

Sfery gospodarcze liczą na to, że życzenia ich znajdą posłuch u rządu i u ciał ustawodawczych.

§ 10. Sprawy podatkowe.

Gdynia korzysta z przywilejów podatkowych wprowadzonych przez władze prawodawcze celem popierania jej rozwoju.

Pierwszym aktem prawodawczym, mającym na celu popieranie rozwoju polskiej floty handlowej jest ustawa z dn. 25 listopada 1925 r. „O popieraniu żeglugi morskiej“ (Dz. U. R. P. Nr. 125, poz. 891).

Ustawa ta przewiduje pomoc dla polskich przedsiębiorstw budowy statków w granicach Rzeczypospolitej i na obszarze W. M. Gdańska, oraz dla polskich przedsiębiorstw żeglugi. Obok udzielania taniego kredytu, względnie gwarancji państwowych, obok premji oraz ulg w opłatach portowych, taryfowych i celnych, które mogą być przyznawane przez rząd, przewiduje ustawa uwolnienie częściowe lub całkowite przedsiębiorstw od podatków i opłat państwowych na okres czasu nie przewyższający lat 15.

Te wazkie podstawy przywilejów podatkowych, odnoszące się tylko do przedsiębiorstw żeglugi oraz przedsiębiorstw budowy statków morskich, okazały się niewystarczające. Wobec tego stworzyły władze prawodawcze nowe podstawy prawne, określające szczegółowo rodzaj przywilejów podatkowych i warunki ich uzyskania, rozszerzając równocześnie zakres przedsiębiorstw mogących korzystać z przywilejów podatkowych.

W tym celu zostało wydane Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. (Dz. U. Nr. 51, poz. 452); uległo ono nowelizacji Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 650).

Rozporządzenie przewiduje następujące ulgi podatkowe:

Art. 6. „W zastosowaniu do budowli, położonych w granicach administracyjnych miasta Gdyni, przedłuża się przewidziany w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 września 1930 r. „O ulgach podatkowych dla nowowznoszonych budowli“ (Dz. U. R. P. Nr. 64, poz. 508) piętnastoletni okres zwolnienia od podatku od nieruchomości wzgl. od podatków budynkowych do lat dwudziestu pięciu.

Postanowienie niniejszego artykułu nie ma zastosowania do podatków, pobieranych na rzecz miasta Gdyni“.

Art. 7. „Przedsiębiorstwa lub zakłady, znajdujące się w Gdyni, na których prowadzenie wymagane jest w myśl rozdziału II ustawy z dnia 15 lipca 1925 r. „O państwowym podatku przemysłowym“ (Dz. U. R. P. Nr. 79, poz. 550), posiadanie oddzielnego świadectwa przemysłowego, a których działalność przyczynić się może do rozwoju gospodarczego, miasta Gdyni, mogą być przez Ministra Skarbu na wniosek Ministra Przemysłu i Handlu zwolnione od państwowego podatku przemysłowego na przeciąg 15 lat od ich uruchomienia, nie dłużej jednak jak do roku 1945 włącznie.

Przedsiębiorstwa i zakłady, zwolnione od państwowego podatku przemysłowego w myśl ustępu poprzedniego, podlegają wymiarowi idealnego podatku przemysłowego w celu opodatkowania na rzecz związków samorządowych i innych korporacji, wymienionych w art. 120 powołanej ustawy o państwowym podatku przemysłowym“.

Art. 7 a. „Przedsiębiorstwa przemysłowe i komunikacyjne, które w okresie do końca roku 1935 powstaną i będą znajdować się w Gdyni, może Rada Ministrów — w wyjątkowych wypadkach, zasługujących na szczególne uwzględnienie — zwolnić na okres dziesięcioletni od państwowego podatku dochodowego, pobieranego na zasadzie działu I ustawy o państwowym podatku dochodowym w brzmieniu, ustalonym

rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 30 kwietnia 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 58, poz. 411), o ile przedsiębiorstwa te poczynią w Gdyni w okresie do końca roku 1935 inwestycje, mające doniosłe znaczenie dla rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni".

Wnioski o zwolnienie przedkładają Radzie Ministrów wspólnie Ministrowie Skarbu oraz Przemysłu i Handlu.

Przedsiębiorstwa, zwolnione od państwowego podatku dochodowego w myśl ustępu pierwszego, podlegają wymiarowi idealnego podatku dochodowego w celu opodatkowania ich na rzecz gmin i powiatowych związków komunalnych — zgodnie z art. 24 powołanej ustawy o państwowym podatku dochodowym".

Art. 8. „Akty wyłączenia, przewidziane w art. 5. są wolne od opłat stempowych.

Minister Skarbu na wniosek Ministra Przemysłu i Handlu może zwolnić od opłat stempowych pisma, sporządzone w okresie do 1945 r. włącznie, a stwierdzające przejście własności rzeczy nieruchomości, niezbędnych do uruchomienia lub powiększenia przedsiębiorstw przemysłowych lub handlowych, które na obszarze miasta Gdyni bądź już rozpoczęły, bądź rozpoczną do końca 1935 r. działalność, mogącą się przyczynić do rozwoju gospodarczego Gdyni.

Zwolnienie od opłat, przewidziane w ustępie poprzednim, nie pociąga za sobą zwolnienia od opłat komunalnych".

Art. 9. „Minister Skarbu na wniosek Ministra Przemysłu i Handlu może zwolnić od opłat stempowych pisma, sporządzone do końca 1940 r., dotyczące założenia spółki handlowej z siedzibą w Gdyni lub powiększenia kapitału zakładowego takiej spółki, jeżeli jej działalność może się przyczynić do rozwoju gospodarczego Gdyni".

W praktyce są artykuły 6, 8 i 9 stosowane w znacznie szerszym zakresie. Z przepisów art. 7 korzysta 40 przedsiębiorstw. Okresy zwolnień wynoszą 5, 3 i 2 lata.

Niektóre firmy, które korzystały ze zwolnień 3- i 2-letnich, nie uzyskały jeszcze prolongaty zwolnienia, mimo, że pierwszy termin zwolnienia już upłynął.

W bieżących zagadnieniach podatkowych naszego portu wyłania się szereg spraw, które wymagają praktycznego rozwiązania. Polska skarbowość nie mająca doświadczenia w zagadnieniach morskich, nie mogła stworzyć precedensów w dziedzinie opodatkowania przedsiębiorstw portowych. Wśród zagadnień, jakie się w tej dziedzinie wysuwają, notujemy następujące:

1) Sprawa potrącenia od sum obrotowych sum wyłożonych przez przedsiębiorstwa ekspedycyjne w imieniu i na rachunek komitenta (fracht kolejowy, morski, opłaty portowe, cło, ekspertyza).

2) Sprawa wykupywania świadectw przemysłowych I. kategorii przez firmy ekspedycyjne, magazynujące towary w magazynach właścicieli trzecich. W tym wypadku nie zachodzi „utrzymywanie składów" przez przedsiębiorstwa ekspedycyjne, wobec czego winny władze skarbowe odstąpić od żądania wykupywania przez dane firmy patentu handlowego I. kategorii.

3) Sprawa potrącenia od obrotu bonifikat udzielanych przez firmy ekspedycyjne i maklerskie. W transakcjach przedsiębiorstw żeglugowo-portowych istnieją specjalne rodzaje bonifikat, w zapleczu nieznane, a stosowane we wszystkich portach.

4) Sprawa wysokości stawek podatku obrotowego dla poszczególnych rodzajów przedsiębiorstw portowych.

5) Sprawę opłat stemplowych od wniosków do Urzędu Celnego i Urzędu Morskiego. To zagadnienie, jak to już zaznaczyliśmy w § 6 tego rozdziału, ma dla naszego portu szczególne znaczenie. Wysokość stawek i stosowanie opłat powoduje w wielu wypadkach, że koszty opłaty stemplowej przekracza globalne koszty czynności urzędowej, do której odnosi się wniosek strony obłożonej opłatą. W sąsiednim Gdańsku i w portach niemieckich nie płaci się opłat skarbowych w tych rozmiarach; specjalnie zaś czynności i wnioski, związane z działalnością odprawy celnej są zwolnione od opłat skarbowych.

W tym zakresie zachodzi konieczność wprowadzenia reform, chociażby drogą przywilejów specjalnych dla portu gdyńskiego.

Pragniemy podkreślić, że władze skarbowe obydwu instancyj odnoszą się do spraw podatkowych naszego portu z właściwym zrozumieniem i umożliwiają nam na konferencjach wyluszczenie punktu widzenia naszych organizacji.

§ 11. Samorząd Gospodarczy.

W miarę, jak się rozwijał port gdyński, ujawniała się konieczność stworzenia w Gdyni samorządu gospodarczego. Istniejący od roku 1928 t. zw. Wydział Morski Izby Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu miał z natury rzeczy, jako ekspozytura administracyjna Izby ograniczony zakres działania. Poza to nie było w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu samorządu żeglugowo-portowego w formie sekcji żeglugowo-portowej; Izba miała za ledwie dwóch członków ze sfer żeglugowo-portowych, którzy należeli do Sekcji Handlowej Izby.

Kompetentne czynniki rządowe zdecydowały, że Izba Przemysłowo-Handlowa w Grudziądzu zostanie przeniesiona do Gdyni, zatrzymując okręg województwa Pomorskiego jako swój teren działania.

W dniu 15. 12. 1931 r. delegaci naszych organizacji jako pełnomocnicy przedsiębiorstw żeglugowo-portowych ustalili z władzami Izby Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu zasady stworzenia Sekcji Żeglugowo-Portowej Izby. W dniu tym uchwalilo też posiedzenie plenarne radców izby zmianę

statutu Izby, na podstawie której Sekcja Żeglugowo-Portowa Izby zostaje utworzona. W skład jej wchodzi 6 radców z wyboru związków, 4 radców z wyboru firm, a co zatem idzie, jeden radca z kooptacji plenum Izby, i jeden z nominacji ministra Przemysłu i Handlu, przyczem przysługują Sekcji dwa miejsca w prezydjum Izby.

W bezpośrednich wyborach do Sekcji, które się odbyły w kurji fim w dniu 16. 8. 1931 r. zostali wybrani

radcami:

- pp. Bronisław Garbowicz (ekspedycja portowo-morska)
- Witold Jasiński (maklerstwo okrętowe)
- Feliks Kollat (żegluga morska)
- Mirosław Laurecki (koncerny węglowe);

zastępcami:

- pp. Witold Mosiewicz (ekspedycja portowo-morska)
- Stanisław Mucha (ekspedycja portowo - morska i składy portowe)
- Franciszek Marszał (ekspedycja portowo-morska)
- Wincenty Zalewski (ekspedycja portowo-morska).

Z kurji związkowej wybierały na podstawie zarządzenia p. ministra Przemysłu i Handlu z dnia 16. 6. 1931 r. (Monitor Polski Nr. 139):

Polski Związek Maklerów Okrętowych, który wybrał pp.:

- Andrzeja Ciencialę (maklerstwo okrętowe)
- inż. Napoleona Korzóna (koncerny węglowe)
- Romana Kutylowskiego (żegluga morska)

oraz **Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych**, który wybrał pp:

- Lucjana Byczkowskiego (ekspedycja portowo-morska)
- Kazimierza Muchę (ekspedycja portowo-morska)
- Stanisława Rostkowskiego (przemysł portowy).

Na wniosek radców naszych wybrało plenarne posiedzenie Izby drogą kooptacji do Sekcji Żeglugowo-Portowej p. Kazimierza Rotherta.

Pan Minister Przemysłu i Handlu zamianował radcą Izby z przydziałem do Sekcji Żeglugowo-Portowej p. inż. Władysława Rawicz-Szczerbę.

Na podstawie art. 16 Rozp. Prezydenta R. P. z dnia 15 lipca 1927 r. o Izbach Przemysłowo-Handlowych (Dz. U. R. P. Nr. 67, poz. 591) mają prawo wysyłania swych przedstawicieli do Izb Przemysłowo-Handlowych tylko związki, które „istnieją w sposób prawem przepisany przynajmniej

przez lat trzy przed rozpoczęciem zarządzenia wyborów". Wyłoniła się więc pozorna trudność, że żaden z pięciu związków portowo-gospodarczych nie „istniał” jeszcze 5 lat, gdyż procedura wpisana do rejestru sądowego wymagała długich miesięcy. Ze strony Izby zaproponowano wyjście z sytuacji w ten sposób, że poszczególne firmy wstąpiłyby do Centralnego Związku Pracodawców w Bydgoszczy, któryby otrzymał prawo wysłania do sekcji żeglugowo-portowej 6 reprezentantów.

To rozwiązanie nastroczało jednak zasadnicze wątpliwości. Abstrahując od tego, że wymagałoby większych świadczeń na rzecz zrzeszeń, łączyłoby port z organizacją pracodawczą zaplecza, która reprezentuje zupełnie inne zagadnienia pracodawcze aniżeli pracodawcy portowi. Dlatego wysunęła nasza organizacja wobec Ministerstwa Przemysłu i Handlu tezę, że właściwa interpretacja art. 54 B. G. B. (niemiecki kodeks cywilny) przewiduje prawne istnienie stowarzyszenia od chwili jego powstania, a nie od chwili wpisania go do rejestru stowarzyszeń; jedynie zdolność do działań prawnych datuje się prawnie od chwili wpisania. Interpretacja nasza została przyjęta przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Dnia 10. 11. 1932 wybrało plenarne zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni prezesa Rady Interestantów Portu, inż. Napoleona Korzóna, Prezesem Izby.

Korespondentami Izby zostali wybrani pp.:

Roman Hordyński, Prezes Związku Przemysłowców Portowych w Gdyni,

Dr. Bolesław Kasprowicz, Dyrektor, Rada Interestantów Portu,

Jerzy Michalewski, Syndyk Związek Gdyńskich Eksportorów Portowych.

Od początku roku 1931 należy uważać, że zapewniona została ścisła współpraca pomiędzy Izłą Przemysłowo-Handlową a organizacją interestantów portu.

§ 12. Konsulaty w Gdyni.

Większe porty są zazwyczaj siedzibami konsulatów, ponieważ placówki konsularne mają w porcie szczególnie wszechstronne pole działania. Szereg państw wymaga n. p., aby statki, zawijające do ich portów, posiadały dokumenty legalizowane przez ich konsulaty. Obok funkcji administracyjnych konsulatów w portach przypada w udziale opieka nad obywatelami państw, które reprezentują.

Pozatem ważną dziedziną działalności placówek konsularnych jest źródłowe i wczesne informowanie swych krajów o stanie i warunkach pracy danego portu. Młody port

gdynski jest bardzo zainteresowany w tem, aby zagranicę docierały wiadomości o jego ruchu, pracy i możliwościach rozwoju.

Do r. 1931 urzędowały w Gdyni trzy placówki konsularne: francuska, norweska i szwedzka. W r. 1931 przybyły trzy dalsze placówki: belgijska, brytyjska i duńska.

Brak konsulatów szeregu państw, których porty utrzymują ruch z naszym portem, daje się naszym przedsiębiorstwom portowym dotkliwie we znaki. Ruch statków między niektórymi państwami jest związany z formalnościami konsularnymi, których załatwienie w konsulatach domicylowanych poza Gdynią niejednokrotnie utrudnia odprawę statku i opóźnia jego odejście.

Kompetentne dla Gdyni konsulaty niektórych państw mają swoje siedziby w Warszawie lub Poznaniu, inne państwa znowu powierzyły funkcje konsularne na Gdynię swym agendum w Gdańsku. Jeden i drugi stan rzeczy jest dla Gdyni niekorzystny, gdyż legalizacja dokumentów w Poznaniu czy Warszawie wymaga normalnie 3 do 4 dni. Załatwianie spraw konsularno-administracyjnych w sąsiednim Gdańsku wymaga zwykle średnio jednej doby.

Stan placówek konsularnych w Gdyni przedstawia się następująco:

Charakter	Nazwisko konsula	Adres
-----------	------------------	-------

Konsulaty.

1. Królewski Konsulat Norweski	Einar Nielsen, Konsul Lars Ustrud-Svendsen, Wice-Konsul	ul. Portowa tel. 1250—51;
2. Królewski Konsulat Szwedzki	Inż. Napoleon Korzón, Konsul	ul. Świętojańska tel. 1201—1205; Oddział dla spraw morskich: Port — Molo Węglowe (Polskarob) tel. 1918-19, 1978;

Agencja Konsularna.

3. Agencja Konsularna Rzeczypospolitej Francuskiej	Roger Paul le Goff Kierownik Agencji Konsularnej	ul. 10. Lutego tel. 1500
--	---	-----------------------------

Wice-Konsulaty.

4. Wice-Konsulat Królestwa Belgijskiego	François Giacomini, Wice-Konsul	Port (przy Urzędzie Celnym) tel. 1502;
5. Wice-Konsulat Królestwa Wielkiej Brytanji	Cecil H. Jeffrey, Wice-Konsul	Gmach Żeglugi Polskiej tel. 1530-31;
6. Wice-Konsulat Królestwa Duńskiego	Lucjan Byczkowski, Wice-Konsul	ul. Świętojańska tel. 1551, 1550.

§ 13. Uwagi końcowe.

W dniu 11. I. 1931 r. Minister Przemysłu i Handlu, p. Aleksander Prystor, przyjął delegację naszej organizacji w Urzędzie Morskim; w skład delegacji wchodziłi pp.: Prezes inż. Korzón, wiceprezes Byczkowski oraz dyrektor Dr. Kasprowicz. Delegacja nasza przedstawiła p. Ministrowi zadanie i cele naszej organizacji i wręczyła mu jej statut.

Działalność nasza nie ograniczała się do współpracy z władzami. Żywy kontakt i wymiana myśli zaznaczyły się również w stosunkach naszych z Instytutem Eksportowym w Warszawie, którego celowa praca wysuwa tę instytucję na czoło organizacji kierujących naszą ekspansją gospodarczą.

Należy tutaj podkreślić aktywność, z jaką Instytut popierał wszystkie nasze zamierzenia, starając się służyć naszemu portowi.

Instytut Eksportowy popierał postulaty naszej organizacji oraz naszych związków w zakresie komunikacji pocztowo-telefonicznej, organizacji służby celnej, spraw techniczno-przeładunkowych itp. Współpraca z Instytutem odpowiadała w zupełności naszym oczekiwaniom pod tym względem.

Poza zagadnieniami zobrazowanymi w poprzednich paragrafach zajmowały się nasze organizacje jeszcze szeregiem spraw bieżących, z pośród których wymieniamy tylko najważniejsze:

1) Sprawa drogi kołowej do Gdańska, która niestety znajduje się ciągle w stanie fatalnym i obniża nasz autorytet u obcokrajowców, mimo że otrzymaliśmy już w połowie 1932 r. urzędowe zapewnienie, że na wiosnę 1932 r. zostanie droga doprowadzona do stanu normalnej używalności.

2) Sprawa racjonalnego ułożenia rozkładu jazdy autobusów Miejskiego Towarzystwa Komunikacyjnego.

3) Sprawa przytrzymywania przez władze administracyjno-sądowe członków załogi statków zawijających do portu.

4) Sprawa przeniesienia Urzędu Miar z Kartuz do Gdyni. Jest to konieczność ze względu na wzrastające w tym zakresie potrzeby portu.

5) Sprawa deratyzacji (odszczurzenia) portu.

6) Sprawa rozkładu jazdy pociągów osobowych, przychodzących do Gdyni i wyjeżdżających z Gdyni.

W pierwszym roku naszej działalności odbyły się następujące zebrania Rady Interesantów Portu w Gdyni:

- 3 Walne Zgromadzenia,
- 36 Zebrań Zarządu,
- 3 posiedzenia specjalnych komisji.

Również nasze związki zrzeszone wykazują żywy ruch organizacyjny w 1931 r., odbywając średnio 1 zebranie zarządu miesięcznie.

Dla informowania naszych przedsiębiorstw zrzeszonych o aktualnych sprawach, rozesłało biuro Rady Interesantów Portu od 1. 2. 1931 r. do 31. 12. 1931 r. 24 komunikaty wewnętrzne.

SPIS RZECZY.

SŁOWO WSTĘPNE	str.	3
-------------------------	------	---

CZĘŚĆ PIERWSZA.

ZADANIA I STRUKTURA ORGANIZACYJNA RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI	5
ROZDZIAŁ I. Uwagi ogólne	7
ROZDZIAŁ II. Zadania i struktura organizacji nadrzędnej	9
ROZDZIAŁ III. Zadania i struktura poszczególnych związków	14
§ 1. Związek Armatorów Polskich	14
§ 2. Polski Związek Maklerów Okrętowych	17
§ 3. Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych	20
§ 4. Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni	26
§ 5. Związek Przemysłowców Portowych w Gdyni	30

CZĘŚĆ DRUGA.

GDYNIA W ROKU 1951	51
ROZDZIAŁ IV. Stan i warunki pracy polskiej floty handlowej	55
§ 1. Przedsiębiorstwo Państwowe „Żegluga Polska w Gdyni	55
§ 2. „Polskarob Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe“ S. A. w Gdyni	55
§ 5. „Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe“ S. A. w Gdyni	56
§ 4. Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe“ w Gdyni	57
§ 5. „Polryż“ T. z o. o. w Gdyni	58
§ 6. Stan polskiej floty handlowej w poszczególnych latach	59
§ 7. Obroty polskiej floty handlowej	40
§ 8. Wahania morskich stawek przewozowych	45
§ 9. Warunki rozwoju polskiej floty handlowej	49
ROZDZIAŁ V. Ruch statków w porcie gdyńskim	52
§ 1. Statki na wejściu i wyjściu	52
§ 2. Linje regularne zawijające do Gdyni	59
§ 5. Porty z którymi Gdynia posiada regularną komunikację	66
§ 4. Stawki Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni	67
§ 5. Obroty firm maklerskich	69
ROZDZIAŁ VI. Obrót towarowy i eksploatacja urządzeń portowych w Gdyni	71
§ 1. Obrót towarowy portu gdyńskiego	71
§ 2. Kryte pomieszczenia składowe	81

	str.
§ 3. Mechaniczne urządzenia przeladunkowe	84
§ 4. Tory kolejowe w porcie	87
§ 5. Nabrzeża portowe	88
§ 6. Wartość obrotu towarowego portu gdyńskiego w porównaniu z obrotem ogólnym Rzeczypospolitej Polskiej	89
§ 7. Ruch pasażerski	92
ROZDZIAŁ VII. Przemysł portowy w Gdyni	94
§ 1. „Łuszczarnia Ryżu“ Sp. Kom. w Gdyni	94
§ 2. „Gdyńska Olejarnia“ S. A. w Gdyni	95
§ 3. „Chłodnia Portowa“ Sp. z o. o. w Gdyni	96
§ 4. J. Fetter S. A. w Gdyni	98
§ 5. Hala i Chłodnia Rybna	98
§ 6. Zagadnienie rozwoju przemysłu portowego w Gdyni	99
ROZDZIAŁ VIII. Zagadnienia portu gdyńskiego w roku 1931	101
§ 1. Rozbudowa portu	101
§ 2. Eksploatacja portu i urządzeń portowych	110
§ 3. Inwestycje kolejowe i praca kolci w porcie	116
§ 4. Zagadnienia pocztowo-telegraficzne Gdyni	118
§ 5. Zagadnienie pracy w porcie i żegludze	127
§ 6. Organizacja służby bezpieczeństwa w porcie	130
§ 7. Zagadnienie celne portu gdyńskiego	132
§ 8. Rejestracja umów i zwyczajów portowych	137
§ 9. Ustrój administracyjny portu	138
§ 10. Sprawy podatkowe	143
§ 11. Samorząd gospodarczy	146
§ 12. Konsulaty w Gdyni	148
§ 13. Uwagi końcowe	150



PORT W GDYNI

