

ROCZNIK

RADY INTERESANTÓW
PORTU W GDYNI

ROK VI.

1936

Nakładem Rady Interesantów Portu w Gdyni

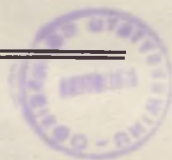
R O C Z N I K
R A D Y I N T E R E S A N T Ó W
P O R T U W G D Y N I
R O K V I . 1 9 3 6

ROCZNIK

RADY INTERESANTÓW
PORTU W GDYNI

ROK VI.

1936



Nakładem Rady Interesantów Portu w Gdyni

R O C Z N I K

RADA INTERESANTÓW
PORTU W GDYNI

ROK VI

**Copyright by
Rada Interesantów Portu w Gdyni**



0310

K 112-2/72.02

Druk: Zakłady Graficzne Alfons Szczuka Gdynia, ul. św. Piotra

SPIS RZECZY

ROZDZIAŁ I.

Strona

Obrót towarowy i ruch pasażerski portu w Gdyni	1
§ 1. Zamorski obrót towarowy portu gdyńskiego	1
A. Liczby obrotu	1
I. Przywóz w tonach	2
II. Wywóz w tonach	3
B. Porównanie z obrotami portów zagranicznych	8
C. Obróty poszczególnymi towarami	11
I. Wywóz	11
a) Węgiel i koks	11
b) Wyroby przemysłu hutniczego	15
c) Drzewo i wyroby drzewne	15
d) Cukier	16
e) Płody i wytwory rolnicze	16
f) Bekony, wędliny, ptactwo bite	17
g) Jaja i masło	18
h) Tkaniny	18
i) Przetwory chemiczne	18
II. Przywóz	19
a) Żłom	19
b) Rudy	20
c) Fosforyty i piryty	20
d) Surowce włókiennicze	20
e) Nasiona oleiste	20
f) Skóry i garbniki	21
g) Kauczuk	21
h) Papier, celuloza, szmaty	22
i) Śledzie	22
j) Ryż surowy	23
k) Owoce świeże	23
l) Owoce suszone	23
m) Żuźle Thomasa	23
n) Towary kolonialne	24
o) Różne	24
§ 2. Obrót portu gdyńskiego drogą wodną z wnętrzem kraju oraz obróty w żegludze przybrzeżnej	25
A. Obrót w żegludze śródlądowej	25
I. Przywóz z wnętrza kraju	25
II. Wywóz do wnętrza kraju	26
B. Obrót w żegludze przybrzeżnej	27
I. Obrót ogólny	27
II. Zestawienie ważniejszych towarów	27
a) Przywóz	27
b) Wywóz	27
§ 3. Zamorski ruch pasażerski portu w Gdyni	28

ROZDZIAŁ II.

Ruch statków w porcie gdyńskim	30
§ 1. Ruch statków na wejściu i wyjściu	30
§ 2. Linie regularne portu w Gdyni	43
§ 3. Rozwój linii regularnych w latach 1931—1936	45
§ 4. Obróty firm maklerskich w Gdyni	47

Stan i warunki pracy polskiej floty handlowej morskiej	49
§ 1. Stan ogólny	49
§ 2. Wykaz statków służby morskiej, należących do poszczególnych polskich towarzystw okrętowych na dzień 1. I. 1937 r.	60
A. „Żegluga Polska“ S. A. w Gdyni	60
B. „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe“ S. A. w Gdyni	61
C. „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe“ S. A. w Gdyni	61
D. „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. w Gdyni	61
E. „Towarzystwo Okrętowe Pionier“ T. z o. o. w Gdyni	62
§ 3. Obroty polskiej floty handlowej	62
A. Obroty ogólne	62
I. Obroty towarowe	62
a) Trampy	62
b) Linie regularne	63
II. Przewóz pasażerów	63
B. Obroty „Żegluga Polskiej“ S. A. w Gdyni	64
I. Statki, obsługujące ruch trampowy	64
II. Statki, obsługujące linie regularne	66
a) Obrót towarowy	66
b) Ruch pasażerski	67
C. Obroty „Polskarob — Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego“ S. A. w Gdyni	67
D. Obroty „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“ S. A. w Gdyni	69
I. Linie do Anglii	69
a) Obrót towarowy	69
b) Przewóz pasażerów i emigrantów	70
II. Linia Gdynia — Le Havre	71
a) Obrót towarowy	71
b) Przewóz emigrantów	71
c) Przewóz pasażerów	71
E. Obroty firmy „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. w Gdyni	71
I. Linia Gdynia — New York — Halifax	72
II. Linia Polsko-Palestyńska	73
III. Linia Gdynia/Gdańsk — Południowa Ameryka	74
IV. Wycieczki morskie	74
F. Obroty „Towarzystwa Okrętowego Pionier“ Sp. z o. o.	75
G. Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdyni i Gdańska	76
I. Udział polskiej floty handlowej w obrotach obydwu portów	76
II. Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdyni	77
III. Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdańska	78
IV. Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdyni i Gdańska, podzielony na trampy i linie regularne	78

ROZDZIAŁ IV.

Eksplatacja urządzeń portowych w porcie gdyńskim	80
§ 1. Użytkowa powierzchnia składowa kryta w porcie	80
A. Kryta powierzchnia składowa w porcie	80
B. Podział powierzchni składowej według jej przeznaczenia	83
I. Magazyny pierwszej i drugiej linii nabrzeża	83
II. Powierzchnia składowa wolnej strefy celnej	83

III. Powierzchnia chłodzona	84
IV. Powierzchnia publicznych domów składowych	84
§ 2. Mechaniczne urządzenia przeładunkowe w porcie	85
A. Dźwigi dla przeładunków zbiorowych	85
B. Dźwigi dla przeładunku węgla i innych towarów masowych	86
C. Zestawienie porównawcze wykorzystania dźwigów	86
I. Praca dźwigów w porcie gdyńskim	86
II. Porównanie z portami obcymi	88
§ 3. Tory kolejowe w porcie	89
A. Okres przed rozpoczęciem właściwej budowy portu	89
B. Okres po rozpoczęciu budowy portu	89
§ 4. Nabrzeża portowe	90

ROZDZIAŁ V.

Udział portu gdyńskiego w polskim handlu zagranicznym	93
§ 1. Obroty polskiego handlu zagranicznego	93
§ 2. Obroty polskiego handlu zagranicznego drogą morską	98
§ 3. Udział portu w Gdyni w obrotach handlu zagranicznego Polski	99
A. Obrót ogólny	99
B. Przywóz	101
C. Wywóz	102
§ 4. Wartość obrotów towarowych portu w Gdyni w porównaniu z wartością handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej	103
§ 5. Zmiana kierunku polskiego handlu zagranicznego z państw Europy na państwa pozaeuropejskie i udział Gdyni w tym zjawisku	106

ROZDZIAŁ VI.

Zagadnienia portu w Gdyni w 1936 roku	113
§ 1. Zagadnienie pracy w porcie	113
A. Ustawodawstwo i organizacja pracy w porcie	113
B. Bezpieczeństwo pracy	121
§ 2. Rynek pracy w polskiej marynarce handlowej	122
§ 3. Zagadnienie celne portu w Gdyni	134
A. Uwagi ogólne o stanie służby celnej w porcie	134
B. Ustawodawstwo celne	135
§ 4. Zagadnienie kolejowe portu w Gdyni	135
A. Inwestycje kolejowe	135
B. Sprawy taryfowe	136
C. Sprawy ruchowe kolei	136
D. Sprawy uszkodzeń wagonów kolejowych	137
§ 5. Sprawy podatkowe	138
A. Ustawodawstwo podatkowe	138
I. Reforma ustawodawstwa o ulgach podatkowych dla Gdyni	138
II. Zwolnienie od opłat stemplowych niektórych transakcyj, zawieranych przez banki osiadłe w Gdyni	141
III. Zwolnienie od opłat stemplowych pasażerskich biletów okrętowych w ruchu zamorskim	141
B. Aktualne zagadnienia podatkowe, wynikające z odrębności zagadnień morskich	142
I. Stawka amortyzacyjna od budowli, wznoszonych w porcie	142
II. Sprawa świadectw przemysłowych firm, magazynujących towar w porcie	142
§ 6. Sprawy dewizowe	143
§ 7. Zagadnienie administracji portu	144
§ 8. Opłaty portowe	145
§ 9. Budżet Urzędu Morskiego w Gdyni	146

§ 10. Rada Portowa przy Urzędzie Morskim w Gdyni 147

§ 11. Konsulaty państw obcych w Gdyni 149

ROZDZIAŁ VII.

Stan organizacyjny Rady Interesantów Portu w Gdyni 152

ROZDZIAŁ VIII.

Organizacje i przedsiębiorstwa należące do Rady Interesantów Portu w Gdyni 158

1. Związek Armatorów Polskich 158
2. Polski Związek Maklerów Okrętowych 161
3. Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych 165
4. Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni 171
5. Związek Dostawców Węgla Bunkrowego w Gdyni 174
6. Związek Przedsiębiorstw Przemysłu Portowego i Magazynów Portowych w Gdyni 176
7. Zrzeszenie Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych w Gdyni 179
8. Zrzeszenie Przedsiębiorstw Transportowych w Gdyni 182
9. Centrala Zakupu Ziłomu Polskich Hut Żelaznych Sp. z o. o. w Warszawie 187
10. „Paged“ Polska Agencja Eksportu Drewna Sp. z o. o. w Gdyni 188
11. Banki zrzeszone w Radzie Interesantów Portu w Gdyni 188
12. „Gdynika“ — Maklerzy Ubezpieczeń Morskich Sp. z o. o. w Gdyni 188

Załącznik I.

Sytuacja na rynku frachtów morskich w roku 1936 189

Załącznik II.

Ruch statków i towarowy obrót zamorski portu gdańskiego 203

Załącznik III.

Opis linii regularnych obsługujących Gdynię 205

Załącznik IV.

- Porty, z którymi Gdynia posiada regularną komunikację 214
- I. Porty Europy 214
 - II. Porty Afryki 217
 - III. Porty Ameryki Północnej 218
 - IV. Porty Ameryki Południowej 219
 - V. Porty Azji 219

Załącznik V.

- Opłaty portowe i inne pobierane w Gdyni 220
- A. Taryfa opłat portowych 220
 - B. Taryfy składowe 225
 - C. Opłaty za użycie dźwigów 228
 - D. Opłaty za holowanie 232
 - E. Opłaty za cumowanie 232

Załącznik VI.

Stawki Polskiego Związku Maklerów Okrętowych 233

Załącznik VII.

Taryfa sztauerska 234

Załącznik VIII.

Uchwała Generalnej Komisji Dewizowej z dnia 18 grudnia 1936 r. 238

Załącznik IX.

Projekt ustawy o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego „Port w Gdyni“ : 241

SPIS TABEL

ROZDZIAŁ I.

Strona

Tabela		Strona
1.	Obrót zamorski portu gdyńskiego w latach 1924—1937 . . .	1
„ 2.	Obroty handlu zagranicznego Polski w latach 1932—1936 . . .	1
„ 3.	Przywóz poszczególnych towarów do Gdyni w latach 1932—1936 . . .	2
„ 4.	Wywóz poszczególnych towarów z Gdyni w latach 1932—1936 . . .	3
„ 5.	Przywóz w 1936 roku z rozbiciem na miesiące . . .	4
„ 6.	Wywóz w 1936 roku z rozbiciem na miesiące . . .	6
„ 7.	Obroty różnych portów Europy w latach 1931—1936 . . .	8
„ 8.	Obroty towarowe tychże portów bez węgla i rudy . . .	8
„ 9.	Wskaźniki obrotów towarowych portów: Hamburga, Bremy, Antwerpji, Rotterdamu, Marsylii, Szczecina, Królewca, Gdańska i Gdyni w latach 1931—1936 . . .	9
„ 10.	Wskaźniki obrotu towarowego Gdyni i Gdańska bez węgla i rudy w latach 1931—1936 . . .	10
„ 11.	Zestawienie obrotów towarowych najgłówniejszych portów Bałtyku w latach 1932/1936 . . .	10
„ 12.	Wywóz węgla eksportowego i bunkrowego przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	11
„ 13.	Polski wywóz węgla przez Gdynię w latach 1930—1936, podzielony pomiędzy poszczególne kraje przeznaczenia . . .	13
„ 14.	Stosunek procentowy wywozu węgla przez Gdynię w latach 1931—1936 do ogólnego wywozu gdyńskiego i do ogólnego obrotu towarowego Gdyni . . .	14
„ 15.	Wzrost udziału Gdyni w ogólnym wywozie morskim węgla w latach 1925—1936 . . .	14
„ 16.	Wywóz koksu w latach 1931—1936 przez port w Gdyni . . .	14
„ 17.	Wywóz wyrobów polskiego przemysłu hutniczego przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	15
„ 18.	Wywóz drzewa i wyrobów z drzewa przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	15
„ 19.	Wywóz cukru przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	16
„ 20.	Wywóz cukru przez Gdynię podzielony pomiędzy poszczególne kraje przeznaczenia w latach 1934—1936 . . .	16
„ 21.	Wywóz płodów i wytworów rolniczych przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	16
„ 22.	Wywóz bekonów, wędlin i ptactwa bitego przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	17
„ 23.	Wywóz jaj i masła przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	18
„ 24.	Wywóz tkanin przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	18
„ 25.	Wywóz przetworów chemicznych przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	18
„ 26.	Przywóz złomu przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	19
„ 27.	Tranzyt złomu przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	19
„ 28.	Udział portu gdyńskiego w przywozie złomu żelaznego dla polskich hut żelaznych w latach 1928—1936 . . .	19
„ 29.	Przywóz rud przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	20
„ 30.	Przywóz fosforytów i pirytów przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	20
„ 31.	Przywóz surowców włókienniczych przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	20
„ 32.	Przywóz nasion oleistych przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	21
„ 33.	Wywóz makuchów przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	21
„ 34.	Przywóz skór i garbników przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	21
„ 35.	Przywóz kauczuku przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	21
„ 36.	Przywóz i wywóz papieru przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	22
„ 37.	Przywóz i wywóz celulozy i szmat przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	22
„ 38.	Przywóz śledzi przez Gdynię w latach 1931—1936 . . .	22

	Strona
Tabela 39. Przywóz ryżu surowego przez Gdynię w latach 1931—1936	23
„ 40. Przywóz owoców świeżych przez Gdynię w latach 1931—1936	23
„ 41. Przywóz owoców suszonych przez Gdynię w latach 1931—1936	23
„ 42. Przywóz żużli Thomasa przez Gdynię w latach 1931—1936	23
„ 43. Przywóz towarów kolonialnych przez Gdynię w latach 1931—1936	24
„ 44. Przywóz miedzi, wyrobów żelaznych i stalowych, maszyn i części maszyn przez Gdynię w latach 1931—1936	24
„ 45. Przywóz żywicy, tłuszczów zwierzęcych, tłuszczów roślinnych i jelit przez Gdynię w latach 1931—1936	24
„ 46. Przywóz z wnętrza kraju drogą wodną w latach 1934—1936	25
„ 47. Wywóz do wnętrza kraju drogą wodną w latach 1934—1936	26
„ 48. Obrót portu gdyńskiego w żegludze przybrzeżnej łącznie z Wolnym Miastem Gdańskiem w latach 1934—1936	27
„ 49. Zestawienie przywozu do Gdyni w żegludze przybrzeżnej ważniejszych towarów w latach 1934—1936	27
„ 50. Zestawienie wywozu z Gdyni w żegludze przybrzeżnej ważniejszych towarów w latach 1934—1936	27
„ 51. Zamorski ruch pasażerski portu w Gdyni w latach 1928—1936	28
„ 52. Ruch pasażerski portu w Gdyni w latach 1935—1936 z podziałem na poszczególne kraje	28

ROZDZIAŁ II.

Tabela 53. Ruch statków na wejściu i wyjściu w Gdyni w latach 1923—1936	30
„ 54. Wzrost tonażu statków, zawijających do Gdyni w latach 1923—1936	30
„ 55. Ruch statków w ważniejszych portach Europy w latach 1900—1936	31
„ 56. Stosunek procentowy statków z ładunkiem do ilości statków z ładunkiem i próżnych razem w latach 1926—1936.	32
„ 57. Zestawienie ilości ton ładunku przypadającego na 1 NRT dla statków na wejściu i wyjściu osobno i razem przeciętnie w Gdyni, Gdańsku, Królewcu, Szczecinie, Hamburgu i Antwerpii w latach od 1929—1936	32
„ 58. Wagowe zestawienie ogólnego przywozu do ogólnego wywozu zagranicznego Polski w latach 1932—1936 tudzież przywozu do wywozu przez Gdynię w latach 1932—1936	34
„ 59. Stosunek przywozu do wywozu przez Gdynię w latach 1932—1936 według statystyki G. U. S. (statystyka netto)	34
„ 60. Stosunek procentowy statków z ładunkiem do liczby statków w ogólności na wejściu w Gdyni i w Gdańsku w latach 1926—1936	34
„ 61. Stosunek procentowy statków z ładunkiem do liczby statków w ogólności na wyjściu w Gdyni i w Gdańsku w latach 1926—1936	35
„ 62. Procentowy udział państw w ogólnym ruchu statków w porcie gdyńskim w latach 1933—1936	35
„ 63. Średni tonaż statków zawijających do portów w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie, Królewcu, Antwerpii i Genui w latach 1930—1936	35
„ 64. Ruch statków na wejściu w porcie gdyńskim w latach 1924—1936	36
„ 65. Ruch statków na wyjściu w porcie gdyńskim w latach 1924—1936	37
„ 66. Ruch statków na wejściu w porcie gdyńskim zestawiony według bander narodowych, w latach 1932—1936	38
„ 67. Ruch statków na wyjściu w porcie gdyńskim zestawiony według bander narodowych za lata 1932—1936	40

	Strona
Tabela 68. Szczegółowe zestawienie ruchu statków według bander w porcie gdyńskim w latach 1935—1936	42
„ 69. Zestawienie ilości linii regularnych w porcie gdyńskim, z podziałem na porty europejskie i pozaeuropejskie (lata 1931—1936)	45
„ 70. Zestawienie udziału poszczególnych firm maklerskich w klarowaniu statków w porcie gdyńskim w latach 1933—1936	47
„ 71. Udział firm maklerskich w obsłudze linii regularnych w latach 1935—1936	48

ROZDZIAŁ III.

Tabela 72. Stan polskiego taboru pływającego w latach 1927—1936	49
„ 73. Wykaz morskich statków handlowych ponad 100 BRT., zarejestrowanych w Sądzie Grodzkim w Gdyni według stanu na dzień 1. I. 1937 r.	50
„ 74. Wykaz zarejestrowanych statków powyżej 100 BRT w Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku według stanu na dzień 1. I. 1937 r.	54
„ 75. Wzrost pojemności polskich statków w latach 1934—1936	55
„ 76. Zestawienie statków morskich polskiej floty handlowej, z wyłączeniem żeglugi przybrzeżnej, taboru pomocniczego i t. d.	55
„ 77. Porównawcze zestawienie tonażu w latach 1931—1936	56
„ 78. Zestawienie rozporządzalnego tonażu statków morskich, należącego do poszczególnych towarzystw	56
„ 79. Przeciętny wiek statków polskiej marynarki handlowej w latach 1931—1936	57
„ 80. Zestawienie przewozów wykonanych przez poszczególne towarzystwa w latach 1935—1936	57
„ 81. Wykorzystanie tonażu polskiej floty handlowej dla przewozu towarów w latach 1933—1936	58
„ 82. Obroty polskich towarzystw okrętowych w latach 1933—1936	58
„ 83. Ilość tonażu towarowego przypadającego na rozporządzalny tonaż polskiej marynarki handlowej w latach 1933—1936	59
„ 84. Wykaz statków służby morskiej, należących do „Żegluga Polskiej“ S. A. w Gdyni	60
„ 85. Wykaz statków służby morskiej, należących do „Polskarob — Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego“ S. A. w Gdyni	61
„ 86. Wykaz statków służby morskiej należących do „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“ S. A. w Gdyni	61
„ 87. Wykaz statków służby morskiej, należących do „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. w Gdyni	61
„ 88. Wykaz statków służby morskiej, należących do „Towarzystwa Okrętowego Pionier“ T. z o. o. w Gdyni	62
„ 89. Obroty towarowe polskiej floty handlowej w latach 1927—1936	62
„ 90. Stosunek przywozu do wywozu na liniach regularnych i w żegludzie trampowej polskiej marynarki handlowej w latach 1934—1936	63
„ 91. Przewóz pasażerów na statkach polskich w latach 1932—1936	63
„ 92. Ilość ładunków przewiezionych statkami „Żegluga Polskiej“ S. A. w Gdyni, obsługującymi ruch trampowy	64
„ 93. Ilość ładunków przewiezionych statkami „Żegluga Polskiej“ S. A. w Gdyni, obsługującymi ruch trampowy, przez Gdynię i Gdańsk w latach 1934—1936	64
„ 94. Wykaz towarów, przewiezionych przez statki żegluga nieregularnej przedsiębiorstwa „Żegluga Polska“ S. A. w Gdyni w latach 1934—1936	65
„ 95. Ilość ładunków przewiezionych statkami „Żegluga Polskiej“ S. A. w Gdyni, obsługującymi linie regularne w latach 1930—1936	66

Tabela 96.	Ilość ładunków przewiezionych statkami „Żegluga Polskiej“ S. A. w Gdyni, obsługującymi linie regularne, przez Gdynię i Gdańsk w latach 1934—1936	66
„ 97.	Ilość przewiezionych pasażerów statkami „Żegluga Polskiej“ S. A. w Gdyni w latach 1932—1936	67
„ 98.	Obroty towarowe „Polskarob — Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego“ S. A. w Gdyni w latach 1927—1936	67
„ 99.	Podział przewozów statków „Polskarob — Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego“ S. A. w Gdyni, pomiędzy Gdynię i Gdańsk w latach 1927—1936	68
„ 100.	Wykaz ilości podróży statków przedsiębiorstwa „Polskarob“ do poszczególnych portów zagranicznych w latach 1931—1936	68
„ 101.	Obroty towarowe z Anglią „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“ S. A. w Gdyni w latach 1929—1936	69
„ 102.	Podział przewozów statków „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“ S. A. w Gdyni, pomiędzy Gdynię i Gdańsk w latach 1934—1936	70
„ 103.	Szczegółowe zestawienie przewozu pasażerów i emigrantów statkami „Polsko-Brytyjskiego Tow. Okr.“ S. A. w Gdyni w latach 1929—1936 na liniach angielskich	70
„ 104.	Obrót towarowy „Polsko-Brytyjskiego Tow. Okr.“ S. A. w Gdyni na linii Gdynia — Le Havre w latach 1935—1936	71
„ 105.	Przewóz emigrantów statkami „Polsko-Brytyjskiego Tow. Okr.“ S. A. w Gdyni na linii Gdynia — Le Havre w latach 1935—1936	71
„ 106.	Przewóz pasażerów statkami „Polsko-Brytyjskiego Tow. Okr.“ S. A. w Gdyni na linii Gdynia — Le Havre w latach 1935—1936	71
„ 107.	Obrót towarowy firmy „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. na linii Gdynia — Halifax — New York w latach 1930—1936	72
„ 108.	Przewóz pasażerów i poczty statkami firmy „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. na linii Gdynia — Halifax — New York w latach 1930—1936	72
„ 109.	Obrót towarowy firmy „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. na linii polsko-palestyńskiej w latach 1933—1936	73
„ 110.	Przewóz pasażerów statkami firmy „Gdynia—Ameryka Linie Żegl.“ S. A. na linii polsko-palestyńskiej w latach 1933—1936	73
„ 111.	Przewóz poczty statkami firmy „Gdynia—Ameryka Linie Żegl.“ S. A. na linii polsko-palestyńskiej w latach 1933—1936	73
„ 112.	Obrót towarowy i przewóz pasażerów statkami firmy „Gdynia—Ameryka Linie Żegl.“ S. A. na linii do Południowej Ameryki w roku 1936	74
„ 113.	Wycieczki morskie firmy „Gdynia—Ameryka Linie Żegl.“ S. A. w latach 1931—1936	74
„ 114.	Obrót towarowy „Towarzystwa Okrętowego Pionier“ Sp. z o. o. w latach 1935—1936	75
„ 115.	Udział Gdyni i Gdańska w obrocie towarowym „Towarzystwa Okrętowego Pionier“ Sp. z o. o. w latach 1935—1936	75
„ 116.	Wykaz towarów przewiezionych w roku 1936 przez „Towarzystwo Okrętowe Pionier“ Sp. z o. o.	76
„ 117.	Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdyni i Gdańska w latach 1927—1936	76
„ 118.	Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdyni w latach 1932—1936	77
„ 119.	Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdańska w latach 1932—1936	78
„ 120.	Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdyni i Gdańska w latach 1934—1936 z podziałem na trampy i linie regularne	78

Tabela	121.	Kryta powierzchnia składowa w porcie w latach 1930—1936	80
„	122.	Wzrost użytkowej powierzchni magazynów w porcie	82
„	123.	Zestawienie obrotu towarów, nadających się do składowania, z powierzchnią krytych składów portowych w latach 1928—1936	82
„	124.	Zestawienie magazynów drugiej linii nabrzeża w latach 1934—1936	83
„	125.	Wzrost użytkowej powierzchni składowej w wolnej strefie celnej w latach 1933—1936	88
„	126.	Zestawienie magazynów drugiej linii nabrzeża w wolnej strefie celnej w latach 1933—1936	84
„	127.	Powierzchnia chłodzona w porcie gdyńskim w latach 1933—1936	84
„	128.	Powierzchnia publicznych domów składowych w latach 1934—1936	84
„	129.	Dźwigi dla przeładunków zbiorowych w latach 1928—1936	75
„	130.	Dźwigi dla przeładunku węgla i innych towarów masowych w latach 1928—1936	86
„	131.	Zestawienie ogólnych obrotów towarowych z ilością mechanicznych urządzeń przeładunkowych w latach 1928—1936	87
„	132.	Zestawienie pracy urządzeń mechanicznych dla przeładunku ładunków masowych w latach 1928—1936	87
„	133.	Zestawienie pracy dźwigów przeznaczonych dla przeładunku ładunków innych poza masowymi w latach 1928—1936	87
„	134.	Zestawienie ogólnych obrotów towarowych z ilością mechanicznych urządzeń przeładunkowych w kilku portach europejskich, w roku 1935	88
„	135.	Zestawienie ogólnych obrotów towarowych z ilością mechanicznych urządzeń przeładunkowych w kilku portach europejskich w roku 1936	88
„	136.	Długość torów kolejowych w okresie przed rozpoczęciem właściwej budowy portu (lata 1920—1925)	89
„	137.	Długość torów kolejowych w okresie po rozpoczęciu budowy portu (lata 1926—1937)	89
„	138.	Zestawienie obrotów towarowych portu w Gdyni z długością torów kolejowych w porcie w latach 1926—1936	89
„	139.	Wzrost oddawanych do użytku nabrzeży portowych w latach 1928—1936	90
„	140.	Zestawienie porównawcze wykorzystania nabrzeży w porcie w Gdyni w latach 1928—1936	91
„	141.	Zestawienie porównawcze wykorzystania nabrzeży w Gdyni oraz w kilku innych portach europejskich	92
„	142.	Ilość ton ładunku przypadających na 1 km nabrzeży w eksploatacji w porcie gdyńskim w latach 1928—1936	92
„	143.	Ilość ton ładunku przypadających na 1 km nabrzeży w eksploatacji w kilku portach europejskich	92

ROZDZIAŁ V.

Tabela	144.	Obroty polskiego handlu zagranicznego w latach 1929—1936	93
„	145.	Obroty polskiego handlu zagranicznego z poszczególnymi państwami w roku 1936	94
„	146.	Obroty polskiego handlu zagranicznego z poszczególnymi państwami w roku 1936	96
„	147.	Udział portów Gdyni i Gdańska (razem) w obrocie polskiego handlu zagranicznego w latach 1929—1936	98
„	148.	Udział portu w Gdyni w ogólnym obrocie Polski w latach 1929—1936	99
„	149.	Procentowy udział obrotów drogą lądową i drogą morską w ogólnym handlu zagranicznym Polski w latach 1929—1936	100
„	150.	Udział portu w Gdyni w ogólnym przywozie Polski w latach 1929—1936	101

Tabela 151.	Procentowy udział przywozu drogą lądową i drogą morską w handlu zagranicznym Polski w latach 1929—1936	102
„ 152.	Udział portu w Gdyni w ogólnym wywozie Polski w latach 1929—1936	102
„ 153.	Procentowy udział wywozu drogą lądową i drogą morską w handlu zagranicznym Polski w latach 1929—1936	103
„ 154.	Średnia wartość jednej tony w obrotach ogólnych polskiego handlu zagranicznego i przez port w Gdyni w latach 1929—1936	103
„ 155.	Zestawienie ogólnego obrotu portu w Gdyni z obrotem węgla i złomu w latach 1929—1936	104
„ 156.	Obrót portu w Gdyni z wyłączeniem węgla kamiennego i złomu, w latach 1929—1936	104
„ 157.	Średnia wartość jednej tony w przywozie ogólnopolskim i przez Gdynię w latach 1929—1936	104
„ 158.	Przywóz przez Gdynię z wyłączeniem złomu w latach 1929—1936	105
„ 159.	Średnia wartość jednej tony w wywozie przez Gdynię oraz w wywozie ogólnopolskim w latach 1929—1936	105
„ 160.	Obrót ogólny polskiego handlu zagranicznego z państwami europejskimi i pozaeuropejskimi w latach 1929—1936	106
„ 161.	Przywóz do Polski z państw europejskich i pozaeuropejskich w latach 1929—1936	107
„ 162.	Wywóz z Polski do państw europejskich i pozaeuropejskich w latach 1929—1936	107
„ 163.	Średnia wartość tony w ogólnym obrocie Polski z państwami europejskimi i pozaeuropejskimi w latach 1929—1936	108
„ 164.	Procentowy udział państw europejskich w ogólnej wartości handlu zagranicznego Polski w latach 1929—1936	108
„ 165.	Procentowy udział państw pozaeuropejskich w ogólnej wartości przywozu do Polski w latach 1929—1936	108
„ 166.	Procentowy udział państw pozaeuropejskich w ogólnej wartości wywozu z Polski w latach 1929—1936	109
„ 167.	Obroty handlu zagranicznego Polski z państwami pozaeuropejskimi pod względem wagi w latach 1929—1936	109
„ 168.	Obroty handlu zagranicznego Polski z państwami pozaeuropejskimi pod względem wartości w latach 1929—1936	110
„ 169.	Procentowy udział poszczególnych dróg w obrotach polskiego handlu zagranicznego z państwami pozaeuropejskimi w latach 1929—1936 (udział wagowy)	110
„ 170.	Procentowy udział poszczególnych dróg w obrotach polskiego handlu zagranicznego z państwami pozaeuropejskimi w latach 1929—1936 (udział wartościowy)	111
„ 171.	Średnia wartość 1 tony w handlu zagranicznym Polski z państwami pozaeuropejskimi	111

ROZDZIAŁ VI

Tabela 172	Zestawienie miesięczne za lata 1935—1936, obrazujące zatrudnianie robotników nie należących do kontyngentu robotników portowych	113
„ 173	Ilość dniówek pracodawanych przez robotników, posiadających legitymacje w porcie gdyńskim w 1936 roku	116
„ 174	Podział robotników według ilości pracodawanych dniówek w miesiącu, w latach 1935—1936	117
„ 175	Przeciętny zarobek w r. 1936 robotników, posiadających legitymacje portowe, zestawiony według ilości pracodawanych dniówek w miesiącu	117
„ 176	Godziny pracodawane przy przeładunku portowym przez robotników, posiadających legitymacje portowe w latach 1932—1936	118

Tabela	177	Godziny przepracowane przez robotników, posiadających legitymacje portowe przy przeładunku węgla w latach 1932—1936	118
„	178	Zestawienie przeładunku towarów w porcie oraz ilość przepracowanych godzin w porcie przez robotników tak posiadających legitymacje portowe, jak też robotników dorywczych, nie posiadających legitymacji, w latach 1932—1936	119
„	179	Porównanie procentowego udziału poszczególnych towarów w przeładunku (wagowy) i w godzinach pracy zużytych na przeładunek za lata 1932—1936	120
„	180	Wskaźniki kosztów utrzymania dla rodzin robotniczych za lata 1928—1936	120
„	181	Statystyka nieszczęśliwych wypadków w porcie za lata 1932—1936	121
„	182	Porównanie ilości przepracowanych godzin w całym porcie z ilością nieszczęśliwych wypadków w latach 1932—1936	121
„	183	Rynek pracy w polskiej marynarce handlowej w latach 1927—1936	131
„	184	Tabela porównawcza płac załóg w Polsce i innych krajach z dnia 1 stycznia 1937 roku	132
„	185	Stan personalny i praca Urzędu Celnego w Gdyni w latach 1925—1936	134
„	186	Ilość urzędników celnych i dozorców ze wskazaniem ilości deklaracyj celnych na jednego pracownika w latach 1932—1937	134
„	187	Wykonane budżety Urzędu Morskiego w Gdyni, w latach 1929/1930 — 1937/1938	147

ZAŁĄCZNIKI

Tabela	188	Indeksy frachtów morskich w latach 1927—1936	190
„	189	Angielski indeks trampowy za lata 1929—1936	192
„	190	Stan frachtów na węgiel z Gdańska do Danii, południowych portów Szwecji, do Rouen i Bordeaux, w latach 1929—1936	194
„	191	Notowania frachtów dla statków węglowych w Gdyni, przeprowadzone przez firmę „Polskarob“ za lata 1931—1936	195
„	192	Zestawienie obejmujące za lata 1929—1936 indeksy objętości handlu międzynarodowego światowego, rozporządzalny i aktywny tonaż floty handlowej, indeks stosunku handlu światowego do tonażu światowej floty handlowej	196
„	193	Stosunek wykorzystania aktywnego tonażu floty światowej dla przewozów w handlu zamorskim w latach 1929—1935	197
„	194	Zmiany współczynnika wykorzystania tonażu floty handlowej do przewozu ładunków, w latach 1927—1935	197
„	195	Handel światowy międzynarodowy w latach 1929—1936	198
„	196	Tonaż nowych statków znajdujących się w budowie w latach 1928—1937	198
„	197	Tonaż statków spuszczonej ze stapli w latach 1928—1936	199
„	198	Ruch statków na wejściu i wyjściu w latach 1925—1936 w krajach skandynawskich, bałtyckich i Niemczech	199
„	199	Ruch statków w porcie gdańskim według bander narodowych w 1936 roku	203
„	200	Porównanie poszczególnych bander z rokiem 1935	203
„	201	Ruch statków w Gdańsku w latach 1932—1936 na wejściu i wyjściu	204
„	202	Ogólny tonaż statków w Gdańsku w latach 1932—1936 na wejściu i wyjściu	204
„	203	Obrót towarowy portu gdańskiego w latach 1920—1936	204
„	204	Taryfa cumownicza ważna od dn. 1 września 1937 r. w Gdyni	233

ROZDZIAŁ I

Obrót towarowy i ruch pasażerski portu w Gdyni

§ 1.

ZAMORSKI OBRÓT TOWAROWY PORTU GDYŃSKIEGO *)

A. Liczby obrotu.

Obrót zamorski portu gdyńskiego kształtował się w poszczególnych latach następująco:

TABELA 1

Rok	Przywóz w tonach	Wywóz w tonach	Obrót ogólny w tonach
1924	981	9 186	10 167
1925	1 646	53 925	55 571
1926	310	404 251	404 561
1927	6 411	891 683	898 094
1928	192 711	1 765 058	1 957 769
1929	329 644	2 492 858	2 822 502
1930	504 117	3 121 631	3 625 748
1931	558 549	4 741 565	5 300 114
1932	432 888	4 761 400	5 194 288
1933	870 704	5 235 162	6 105 866
1934	991 545	6 200 368	7 191 913
1935	1 111 844	6 362 600	7 474 444
1936	1 335 456	6 407 490	7 742 946
I—VI 1937	880 971	3 461 905	4 342 876

W odniesieniu do roku 1935, obserwujemy w roku 1936 wzrost obrotów towarowych w porcie gdyńskim o 268 502 ton czyli o 3,6%.

Wzrost ten odbył się na tle nieznacznego ilościowego wzrostu handlu zagranicznego Polski, jak wykazuje następujące zestawienie.

Obroty handlu zagranicznego Polski**)

TABELA 2

Rok 1932	—	15 290 tys. ton
„ 1933	—	15 342 „
„ 1934	—	17 120 „
„ 1935	—	16 009 „
„ 1936	—	16 030 „

Obroty poszczególnymi towarami przedstawiały się w latach 1928—1936 następująco:

*) Liczby dotyczące obrotów portu gdyńskiego (Rozdz. I—II) zestawiono według statystyki Urzędu Morskiego w Gdyni, a więc w wadze brutto.

**) Szczegółowe dane o obrotach polskiego handlu zagranicznego zawiera Rozdział V.

I. PRYWÓZ W TONACH:

TABELA 3

T o w a r :	1932	1933	1934	1935	1936
Złom	123 907	320 809	314 094	338 941	446 886
Rudy	30 858	32 334	36 548	115 669	136 817
Fosforyty	17 402	39 564	59 473	62 006	127 351
Bawełna	26 839	77 733	81 929	84 379	93 818
Ryż surowy	44 755	53 798	44 965	53 090	49 829
Nasiona oleiste	19 368	46 606	81 799	46 486	33 054
Śledzie	8 289	20 635	24 873	28 109	41 683
Owoce świeże	18 901	25 524	24 993	68 890	39 251
Żuźle Thomasa	46 416	44 997	40 909	29 951	38 536
Skóry	8 641	16 638	30 782	30 078	30 596
Wełna	5 083	15 370	18 335	23 452	26 039
Kamienie	367	504	3 551	4 694	21 880
Garbniki	2 691	10 406	12 136	12 360	18 943
Juta	4 654	11 766	11 764	15 262	15 809
Papier i odcinki	6 636	8 418	9 385	18 248	14 970
Piryty	27 529	43 026	67 037	19 166	14 673
Tłuszcze zw. surowe	1 384	12 292	12 479	11 442	14 000
Szmaty	—	3 258	6 622	8 135	13 662
Miedź	1 836	6 975	9 317	10 866	12 885
Celuloza	2 434	7 057	6 707	7 348	8 152
Kawa	2 492	8 420	3 627	3 197	6 632
Kakao	3 583	6 369	5 585	7 294	6 417
Maszyny, aparaty i cz.	1 556	1 281	2 274	3 307	6 258
Wyroby metalowe	1 790	2 081	3 712	3 320	5 921
Owoce suszone	3 703	5 366	6 384	6 110	5 888
Żywica	487	4 603	5 005	6 164	5 729
Kauczuk	2 323	3 754	7 977	4 529	5 611
Tłuszcze i oleje roślinne	—	1 531	3 340	4 041	5 282
Wagony kolej. i części	—	—	—	6 942	4 940
Żelazo surowe	—	—	—	3 189	4 760
Siarka	—	633	1 967	4 543	4 601
Asfalt	62	1 845	1 721	3 251	3 728
Przetwory chemiczne	492	1 277	3 448	3 459	3 305
Tran	—	1 228	1 489	3 350	3 186
Sól potasowa	—	—	12 214	17 944	3 071
Oleje i smary	1 059	1 284	1 405	1 591	3 013
Tytoń	5 231	4 944	5 893	4 648	2 415
Przędza	—	—	799	1 298	2 918
Cyna, cynk, ołów	—	1 332	791	1 492	2 222
Glinki farbiarskie	266	309	43	585	2 045
Kukurydza	—	1 101	872	1 380	1 784
Samochody i części	671	615	403	1 042	1 461
Herbata	872	1 048	836	1 126	1 387
Sadza	—	1 241	592	1 066	1 595
Korzenie	357	941	1 108	1 293	1 197
Szkló i wyroby	—	—	797	937	1 140
Materiały elektr.	—	366	61	1 263	1 048
Wyroby gumowe	848	548	731	815	1 020
Różne	9 954	20 635	20 955	24 911	38 048
R a z e m	432 888	870 704	991 545	1 111 814	1 335 456

II. WYWÓZ W TONACH:

Towar:	1932	1933	1934	1935	1936
Węgiel	4 199 893	4 427 274	5 160 169	5 021 051	4 905 613
Węgiel bunkrowy	152 266	180 867	208 692	365 620	401 574
Deski iłaty	47 133	238 801	193 099	192 324	265 628
Koks	14 934	57 284	194 117	189 009	236 182
Żelazo handlowe	—	—	—	55 398	91 197
Cukier	88 309	93 871	101 282	103 797	62 160
Słód	—	193	6 748	17 105	27 460
Rury	630	1 737	7 471	16 346	25 962
Jaja	6 960	12 442	16 464	20 565	22 764
Wyroby metalowe	2 407	1 333	25 833	37 105	19 167
Słupy telegraf.	40 886	12 400	4 698	10 832	18 958
Bekony	51 878	38 265	23 939	21 097	18 720
Makuchy	5 079	17 176	23 809	23 510	16 643
Wędliny	4 579	4 490	2 802	4 990	15 874
Dyktki i forniery	22	3 073	6 597	16 575	15 373
Ziemniaki	6 733	1 163	2 434	2 270	14 321
Cynk	10 943	10 929	9 393	14 503	13 653
Cement	40	2 404	5 198	8 117	13 330
Celuloza	7 613	3 542	6 721	9 573	11 948
Masło	143	26	2 720	5 650	11 360
Krochmal	—	246	618	3 108	9 183
Szyny kolejowe	18 122	26 012	47 721	26 543	8 562
Tkaniny	1 404	2 419	5 435	6 447	7 646
Papier i odcinki	5 903	10 039	14 104	12 888	7 612
Nasiona	427	956	1 776	2 188	6 931
Wyroby z drzewa	146	1 169	5 120	3 784	6 725
Błacha cynkowa	74	1 355	4 223	5 705	6 277
Saletra	7 877	1 075	1 658	9 773	5 536
Melasa	7 400	12	8 730	14 971	5 410
Meble gięte	137	1 403	2 849	4 072	4 986
Wytłoki buraczane	—	—	—	2 353	4 827
Mąka ryżowa	5 096	6 680	1 577	3 733	4 404
Biel cynkowa	223	7 109	2 078	2 693	4 423
Naftalina	—	—	3 129	5 383	4 273
Ryż wyłuszczoney	5 650	2 680	2 261	912	4 119
Sól potasowa	7 303	7 908	5 276	7 656	4 099
Mąka pastewna	—	60	4 971	15 210	3 596
Węglík wapnia	508	1 164	1 414	2 575	2 755
Bawełna	—	490	837	1 252	2 694
Soda	—	2 994	8 106	9 606	2 142
Skóry	86	668	441	1 315	1 995
Tłuszcze zw. sur.	78	240	192	3 962	1 973
Ptactwo bite	460	1 149	1 660	1 052	1 864
Sól kuchenna	3 928	3 713	2 477	1 334	1 730
Przetwory chemiczne	—	356	929	1 331	1 285
Konserwy mięsne	—	—	1 787	2 063	1 098
Koszykowe wyroby	144	242	363	309	1 047
Klepki	1 228	889	894	1 108	945
Wyroby szklane	—	236	1 197	993	718
Mąka	481	194	940	1 512	550
Warzywa	267	742	1 290	1 052	345
Metale różne	—	49	18 186	3 638	197
Spirytus	2 001	1 199	6 066	450	97
Rudy	—	—	5 892	4 554	25
Nawozy azotowe	47 870	23 804	21 659	27 948	17 151
Zyto	1 628	—	1 111	23 860	—
Różne	2 511	26 640	11 215	9 835	62 383
Razem	4 761 400	5 235 162	6 200 368	6 362 600	6 407 490

TABELA 5

Towar:	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec
Asfalt	436	11	11	—	1 042	942
Bawełna, odpadki	13 348	6 098	9 742	5 063	8 271	6 529
Celuloza	268	559	946	366	330	483
Cyna, cynk, ołów	60	76	53	115	132	182
Farby	22	33	44	20	17	21
Fosforyty	10 496	14 112	10 898	10 565	5 047	7 406
Garbniki	1 277	1 059	1 784	1 300	255	2 382
Glinki	58	48	17	73	67	39
Gumowe wyr.	39	92	124	80	93	95
Herbata	67	105	137	104	102	80
Jelita	17	56	85	38	74	57
Juta	944	1 359	1 190	576	765	1 151
Kakao	353	446	360	630	434	938
Kamienie	107	137	81	782	359	54
Kawa	393	61	927	850	180	764
Kauczuk	420	352	749	539	384	463
Korzenie	76	60	112	74	168	107
Kukurydza	356	322	634	440	32	—
Magnezyt	7	317	15	6	9	20
Maszyny, aparaty	247	430	660	384	433	677
Materiały elektr.	137	37	222	63	36	51
Miedź	907	722	2 114	505	1 270	479
Nasiona	4 740	4 800	4 642	4 575	4 622	2 524
Oleje i smary	469	358	262	248	190	537
Orzechy i migdały	67	51	96	25	25	3
Owoce świeże	3 631	3 092	7 456	7 341	1 484	2 682
Owoce suszone	431	284	519	370	328	146
Papier i wyroby	659	916	943	1 337	1 127	1 262
Piryty	—	—	3 701	3 703	4 312	—
Przędza	149	202	226	137	208	222
Przetwory chem.	130	97	200	277	303	122
Rudy różne	7 651	5 820	432	2 789	7 349	11 446
Ryż surowy	6	10	7 927	7 767	15 985	501
Śledzie	2 897	3 656	2 586	392	157	522
Skóry	2 040	1 757	2 266	2 302	1 110	1 943
Sól potasowa	—	—	—	—	—	11
Szkło i wyroby	10	64	55	113	81	64
Siarka	391	205	238	65	446	445
Sadza	188	19	125	173	215	117
Szmaty	720	677	852	832	524	1 024
Samochody i motocykle	55	108	98	149	93	185
Tkaniny	94	116	108	92	86	88
Tran	249	72	331	167	53	222
Tłuszcze roślin.	494	565	405	987	287	338
Tłuszcze zwierz.	584	984	1 304	1 070	1 232	1 108
Tytoń	420	74	274	334	284	329
Wełna i odpadki	2 510	3 448	2 708	4 023	2 430	1 074
Wino	57	42	83	149	125	80
Wagony kolej.	228	465	670	360	428	433
Wyroby metal.	609	493	378	400	318	2 220
Złom	34 841	11 151	14 278	25 124	37 098	33 968
Żelazo surowe	205	181	458	279	312	178
Żuźle Thomasa	—	—	8 900	7 200	—	—
Żywica	752	396	762	746	455	485
Różne	1 805	1 071	1 913	1 168	1 370	1 567
Razem	97 117	67 666	96 101	97 167	102 537	88 766
Przywóz w roku						
Razem	121 037	109 768	152 589	161 783	157 855	177 940

roku (w tonach)
i ą c e

lipiec	sierpień	wrzesień	paźdz.	listopad	grudzień	cały rok
612	21	584	—	40	29	3 728
6 724	5 295	5 097	7 742	10 918	8 991	93 818
347	1 137	719	991	1 232	774	8 152
443	199	148	308	251	255	2 222
57	45	26	60	87	28	460
10 798	3 404	11 197	14 468	16 599	12 361	127 351
1 202	2 162	1 530	804	3 378	1 808	18 943
75	357	105	75	720	411	2 045
77	64	67	23	34	232	1 020
55	89	120	157	184	177	1 387
85	88	42	112	130	145	929
1 015	1 125	1 675	1 467	2 211	2 331	15 809
192	290	643	755	846	530	6 417
4 152	301	877	375	5 906	8 749	21 880
243	709	709	96	706	994	6 632
352	380	711	395	426	440	5 611
72	120	75	140	91	102	1 197
—	—	—	—	—	—	1 784
100	227	26	78	172	234	1 211
774	294	364	657	788	550	6 258
53	184	46	54	86	79	1 048
852	1 078	899	908	1 567	1 584	12 885
1 292	1 320	2 080	2 751	4 803	5 195	43 244
202	176	144	104	146	177	3 013
8	13	9	47	274	179	797
1 496	429	1 365	1 167	2 587	6 521	39 251
397	390	428	945	1 033	617	5 888
1 366	995	1 579	1 275	1 736	1 775	14 970
—	—	—	—	—	2 957	14 673
193	364	251	234	317	274	2 777
222	210	239	615	609	281	3 305
9 575	26 480	10 810	19 378	22 343	12 744	136 817
10 360	2	7 168	50	15	38	49 829
2 474	4 378	5 731	6 175	8 929	3 786	41 683
2 923	3 027	3 810	3 610	3 144	2 664	30 596
2 990	70	—	—	—	—	3 071
92	94	57	94	365	51	1 140
110	262	181	149	1 477	632	4 601
66	39	127	268	160	98	1 595
1 227	1 540	1 893	1 488	1 728	1 157	13 662
79	57	53	17	37	530	1 461
112	104	154	111	104	201	1 307
90	285	494	342	504	377	3 186
391	180	559	336	376	364	5 282
1 140	804	1 452	1 494	1 413	1 415	14 000
111	107	107	84	244	47	2 415
1 345	1 006	1 332	1 494	2 179	2 490	26 039
40	29	32	89	98	79	903
188	455	376	414	463	460	4 940
216	204	303	173	389	218	5 921
32 813	48 069	35 851	43 963	54 489	75 241	446 886
795	342	532	431	526	521	4 760
7 136	5 600	9 700	—	—	—	38 536
371	432	397	183	530	220	5 729
1 380	1 585	2 451	1 959	3 075	3 007	22 392
109 480	116 617	115 315	119 105	160 455	165 130	1 335 456
1937 (w tonach)						
135 841	136 446					

TABELA 6

T o w a r :	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec
Bawełna	130	159	332	102	258	224
Bekony	2 016	1 603	1 545	1 782	1 520	1 356
Cement	410	193	2 335	1 837	1 081	2 196
Celuloza	1 297	468	1 300	1 879	934	173
Cukier	2 906	2 465	2 893	7 598	10 658	7 488
Cynk i blacha	1 155	1 352	1 249	1 898	1 554	1 974
Cynkowa biel	288	218	333	323	310	270
Drób	98	62	124	90	70	17
Dykty	1 330	1 245	916	969	1 268	1 108
Drzewo	30 038	15 590	16 090	18 340	21 064	22 460
Garbniki	290	55	20	445	69	362
Jaja	922	1 454	1 058	2 222	4 295	1 893
Karbid	172	245	194	164	282	195
Klepki	12	3	160	—	123	145
Kleje	134	140	119	125	12	103
Koks	13 557	17 792	21 796	17 363	20 083	16 579
Krochmal	215	823	1 305	276	824	882
Konserwy	137	74	33	63	54	56
Makuchy	3 817	1 110	3 330	1 549	707	1 441
Mączka kostna	—	200	—	—	—	1
Mąka pastewna	650	210	90	225	305	—
Mąka ryżowa	105	75	150	207	1 006	115
Masło	802	547	320	282	897	1 682
Mebła gięte	214	276	378	410	513	428
Melasa	—	—	—	—	—	—
Metalowe wyroby	1 960	2 232	1 745	1 318	1 127	956
Naftalina	278	250	462	—	704	201
Nasiona	465	2 869	633	31	311	404
Otręby	502	407	254	50	—	—
Papa, tektura	86	227	148	228	130	174
Papier	559	695	700	595	763	642
Przetwory chem.	72	68	86	157	94	95
Przetwory mięsne	609	961	913	1 208	1 434	1 572
Przetwory warzywne	27	22	60	42	43	21
Rury, żelazo i stal	1 699	1 673	2 365	827	1 272	2 268
Rury żeliwne	114	380	230	284	579	428
Ryż wyłuszczoney	—	—	—	75	247	65
Saletra	22	12	9	3	2	2
Siarczan amonu	2 037	7 010	188	3 150	—	1 038
Smalec	—	—	—	566	383	106
Słód	1 390	1 112	2 232	2 312	3 772	4 155
Słupy telegr.	7 739	4 364	1 214	4 118	—	436
Smoła	—	12	2 537	5 552	3	—
Soda	448	278	253	600	452	1
Sól	—	2	—	230	321	15
Sól potasowa	450	—	—	—	—	—
Szyny kolejowe	—	—	—	55	74	—
Tkaniny	447	573	482	487	788	757
Tłuszcze zwierz.	255	472	507	—	17	271
Węgiel kamienny	522 707	354 430	376 963	380 553	371 307	344 572
Węgiel bunkrowy	32 337	25 601	30 800	27 599	29 396	36 593
Wytloki buracz.	—	—	—	2 144	—	—
Wyroby z drzewa	483	405	245	307	282	148
Wyroby koszykowe	65	67	119	57	95	36
Ziemniaki	196	120	1 880	373	5 033	45
Żelazo handl.	10 582	7 457	4 477	4 593	5 823	7 805
Żelazo surowe	2 347	214	646	696	17	81
Żelazna blacha	726	1 058	303	917	226	466
Różne	2 218	2 090	2 146	1 590	1 695	1 450
R a z e m	651 551	461 419	487 667	498 868	494 276	465 951
Wywóz w roku						
R a z e m	546 205	499 537	589 491	633 296	558 306	635 070

rok u (w tonach)
i a c e

lipiec	sierpień	wrzesień	paźdz.	listopad	grudzień	cały rok
299	46	87	75	132	850	2 694
1 806	1 437	1 446	1 590	1 163	1 456	18 720
2 125	660	1 156	336	217	784	13 330
795	789	1 024	1 056	1 610	623	11 948
5 053	616	13 839	599	4 437	3 607	62 160
2 102	2 468	1 650	1 405	1 385	1 737	19 930
544	352	350	533	466	536	4 423
15	24	213	321	348	482	1 864
1 539	1 422	1 443	1 472	1 179	1 482	15 373
29 297	25 187	28 200	28 299	10 448	20 615	265 628
48	45	145	25	—	—	1 504
2 412	2 579	1 623	1 698	1 668	940	22 764
213	141	129	438	395	187	2 755
165	—	156	106	75	—	945
—	110	438	93	16	63	1 353
12 500	22 260	27 145	24 134	15 450	27 523	236 182
832	387	2 849	109	15	666	9 183
108	375	40	46	28	84	1 098
1 727	597	356	987	1 122	900	16 643
797	606	102	202	—	—	1 908
101	103	857	249	558	248	3 596
600	333	849	669	95	200	4 404
1 522	1 185	1 657	1 543	750	182	11 369
529	418	469	475	450	426	4 986
—	—	—	—	—	5 410	5 410
1 469	1 573	1 686	1 342	860	2 899	19 167
152	496	351	252	407	711	4 273
132	20	261	215	653	937	6 931
—	—	409	100	509	—	2 237
339	236	251	182	314	283	2 495
660	498	500	777	357	866	7 612
678	92	226	167	72	78	1 285
1 171	1 101	1 404	1 360	1 948	2 194	15 874
12	17	469	502	403	374	1 992
1 782	1 095	1 572	2 229	2 284	2 421	21 487
222	660	228	451	521	378	4 475
691	2 435	260	108	224	14	4 119
—	—	511	2 356	2 602	17	5 536
—	—	—	5	1 536	2 044	17 008
232	316	506	636	458	967	4 170
2 265	1 462	855	865	2 854	4 186	27 460
210	887	—	—	—	—	18 958
—	—	—	—	116	1 800	10 020
62	3	7	—	38	—	2 142
117	—	440	575	30	—	1 730
276	1 910	200	3	930	330	4 099
3 119	—	2 064	1 660	1 590	—	8 562
1 025	830	750	583	400	524	7 646
1 194	22	99	106	6	24	1 973
403 350	419 465	394 521	457 754	445 564	434 427	4 905 613
28 350	34 253	32 413	45 132	40 598	38 502	401 574
155	973	434	900	172	49	4 827
284	426	982	731	466	1 266	6 725
40	84	148	78	139	119	1 047
21	—	962	2 002	2 672	1 017	14 321
4 378	9 007	6 865	10 188	9 132	10 890	91 197
102	881	823	813	488	104	7 212
175	494	399	488	366	1 254	6 872
1 691	1 771	2 744	2 962	2 881	3 313	26 681
518 480	543 147	539 565	601 982	563 597	580 989	6 407 490
1937 (w tonach).						
645 669	623 038					

B. Porównanie z obrotami portów zagranicznych.

Dla porównania podajemy liczby obrotów innych portów morskich, a zwłaszcza konkurujących z Gdynią portów niemieckich. W przeładunku artykułów masowych najbardziej konkurują z Gdynią: Szczecin i Królewiec, natomiast w przeładunku drobnicy — Hamburg.

Obroty różnych portów Europy (w tys. ton) wykazują:

TABELA 7

Rok	Przyw.	Wywóz	Obrót	Przyw.	Wywóz	Obrót.
	Szczecin			Królewiec		
1930	4 255	1 991	6 246	959	787	1 746
1931	2 307	1 461	3 768	914	719	1 633
1932	2 264	1 074	3 338	1 044	625	1 669
1933	3 083	1 379	4 463	1 430	721	2 151
1934	3 954	1 771	5 725	1 792	907	2 699
1935	3 848	2 223	6 071	1 974	940	2 914
1936	4 184	4 064	8 248	3 808	778	4 586
	Hamburg			Rotterdam		
1931	14 975	8 274	23 249	15 844	11 164	27 008
1932	12 953	6 874	19 171	12 171	7 936	20 107
1933	12 920	6 660	19 580	13 786	8 365	22 151
1934	14 009	6 294	20 303	16 004	9 874	25 878
1935	13 465	6 498	19 963	15 312	11 489	26 801
1936	14 808	7 219	22 027	18 000	13 500	31 500
	Antwerpia			Marsylia		
1931	10 523	8 318	18 841	4 982	2 226	7 208
1932	9 363	6 561	15 924	4 644	1 954	6 598
1933	10 048	7 297	17 345	4 374	1 901	6 275
1934	10 681	8 143	18 824	4 059	1 750	5 809
1935	11 114	10 218	21 332	3 928	1 721	5 649
1936	12 500	10 700	23 200	4 352	1 557	5 909
	Brema			Gdańsk		
1931	3 207	1 986	5 193	755	7 576	8 331
1932	2 961	1 933	4 894	428	5 048	5 476
1933	2 589	2 126	4 715	493	4 660	5 153
1934	2 801	3 322	6 123	656	5 713	6 369
1935	2 690	3 815	6 505	778	4 315	5 093
1936	2 641	4 137	6 778	953	4 675	5 628

W powyższym zestawieniu podane są obroty wszystkich ładunków. Gdy wyłączymy obrót ładunków masowych t. j. węgla i rudy, to pozostałe obroty dają następujące liczby:

Obroty towarowe bez węgla i rudy (w tys. ton).

TABELA 8

Rok	Przywóz	Wywóz	Obrót	Przywóz	Wywóz	Obrót
	Hamburg			Antwerpia		
1931	11 434	8 203	19 637	8 720	7 900	16 620
1932	10 315	6 791	17 106	7 936	5 937	13 873
1933	10 205	6 526	16 731	8 302	6 640	14 942
1934	11 113	6 146	17 259	8 575	7 388	15 963
1935	10 290	6 394	16 684	8 558	8 580	17 138
1936	11 312	7 120	18 432	9 723	8 613	18 336

Rok	Przywóz	Wywóz	Obrót	Przywóz	Wywóz	Obrót
	Rotterdam			Brema		
1931	10 642	3 905	11 547	—	—	—
1932	9 178	3 057	12 235	—	—	—
1933	10 185	2 721	12 906	2 492	1 546	4 038
1934	10 627	2 860	13 487	2 639	1 859	4 498
1935	9 517	3 206	12 723	2 440	2 397	4 837
1936	9 820	4 311	14 131	2 312	2 834	5 146
	Gdynia			Gdańsk		
1931	537	368	905	394	1 250	1 644
1932	402	409	811	245	1 332	1 577
1933	838	627	1 465	276	1 518	1 794
1934	955	832	1 787	339	2 190	2 529
1935	996	976	1 972	275	1 999	2 274
1936	1 199	1 100	2 299	253	2 397	2 650

Z tych kilku zestawień, obrotów portów europejskich wynika, że w roku 1936 w porównaniu z rokiem 1935 nastąpiło zwiększenie się wymiany międzynarodowej drogą morską w większości portów europejskich.

Zbadamy niżej wskaźniki obrotów towarów dla większych portów Europy, przyjmując obroty roku 1931 za 100.

Wskaźniki obrotów towarowych portów: Hamburga, Bremy, Antwerpii, Rotterdamu, Marsylii, Szczecina, Królewca, Gdańska i Gdyni.

Rok 1931 = 100.

TABELA 9

Rok	Przywóz	Wywóz	Obrót	Przywóz	Wywóz	Obrót
	Hamburg			Brema		
1931	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1932	86,5	83,8	85,3	92,3	97,3	94,4
1933	86,3	80,5	84,2	80,7	107,0	90,8
1934	93,5	76,1	87,3	87,3	167,3	117,3
1935	89,9	78,5	85,9	83,9	192,1	125,3
1936	98,9	87,3	94,7	82,3	208,3	130,5
	Antwerpia			Rotterdam		
1931	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1932	89,0	79,0	84,5	76,8	71,1	74,4
1933	95,5	87,7	92,1	87,0	74,9	82,0
1934	101,5	97,9	99,9	101,0	88,4	95,8
1935	105,6	122,8	113,2	96,7	102,9	99,2
1936	118,8	128,6	123,2	113,6	120,9	116,6
	Marsylia			Szczecin		
1931	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1932	93,2	87,8	90,5	98,1	73,5	88,6
1933	87,8	85,4	87,1	133,6	94,4	118,4
1934	81,5	78,6	80,6	171,4	121,3	151,9
1935	78,8	77,3	78,4	166,8	152,2	161,1
1936	87,4	69,9	82,0	181,3	278,2	218,9

Rok	Przywóz	Wywóz	Obrót	Przywóz	Wywóz	Obrót
	Królewiec			Gdańsk		
1931	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1932	114,2	86,9	102,2	56,9	66,3	65,8
1933	156,5	100,3	131,7	65,4	61,5	61,9
1934	196,1	126,1	165,3	87,0	75,4	76,5
1935	216,0	130,7	178,4	103,2	57,0	61,1
1936	307,2	108,2	280,8	126,2	61,7	67,6

Rok	Przywóz	Wywóz	Obrót
	Gdynia		
1931	100,0	100,0	100,0
1932	77,6	100,4	98,0
1933	156,1	110,4	115,2
1934	177,6	130,8	135,7
1935	199,1	133,6	141,1
1936	239,1	135,1	146,1

W powyższym zestawieniu szczególną uwagę zwracają liczby Królewca i Szczecina, które wskazują na szybki wzrost obrotu towarowego w tych portach. Należy nadmienić, że są to porty, konkurujące głównie z Gdynią.

Ciekawe porównanie dla Gdańska i Gdyni otrzymamy, zestawiając wskaźniki obrotu towarowego obydwu portów bez węgla i rudy:

Rok 1931 = 100

TABELA 10

Rok	Przywóz	Wywóz	Razem	Przywóz	Wywóz	Razem
	Gdynia			Gdańsk		
1931	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1932	74,9	111,2	89,6	62,2	106,6	95,9
1933	156,1	170,4	161,9	70,1	121,4	109,1
1934	117,9	226,1	197,5	86,1	175,2	152,8
1935	185,5	265,2	217,9	69,8	160,0	133,8
1936	223,3	298,9	254,0	64,2	191,8	161,2

Jak wynika z wyżej podanych zestawień, obrót innymi towarami, z wyłączeniem węgla i złomu, wykazuje w Gdyni w ostatnich trzech latach widoczny postęp.

Poniżej podajemy zestawienie obrotów towarowych najgłówniejszych portów Bałtyku w latach 1932—1936, w tonach:

TABELA 11

	1932 r.	1933 r.	1934 r.	1935 r.	1936 r.
Gdynia	5 194 288	6 105 866	7 191 193	7 474 444	7 842 946
Gdańsk	5 476 052	5 152 894	6 369 162	4 094 014	5 628 155
Kopenhaga	5 136 388	5 374 000	4 312 013	5 784 511	6 582 000
Królewiec	1 669 000	2 151 000	2 698 890	2 914 000	4 586 000
Stockholm	3 330 000	2 950 890	3 329 902	3 794 210	3 954 000
Szczecin	3 338 000	4 463 000	5 725 000	6 081 000	8 248 000

Zestawienie to wykazuje, że w roku 1936-ym obrót Szczecina przewyższył obrót Gdyni. Jeśli się jednak zważy, że liczba, odnosząca się do Szczecina, obejmuje również towarowe obroty przybrzeżne, które wynoszą ca 1 400 000 t. i jeśli obroty te się wyeliminuje, to dla Szczecina otrzymamy liczbę towarowych obrotów zamorskich ca 6 848 000, czyli mniejszą od obrotów portu gdyńskiego o 894 946 t.

C. Obroty poszczególnymi towarami.

I. WYWÓZ.

a) Węgiel i koks.

Najważniejszym pod względem tonażu w wywozie przez port gdyński jest węgiel eksportowy i bunkrowy, których wywóz przedstawiał się następująco:

TABELA 12

Rok	Węgiel eksportowy	Węgiel bunkrowy	Razem	Wskaźnik
1931	4 167 048	206 047	4 373 095	100,0
1932	4 199 893	152 266	4 352 159	99,5
1933	4 427 274	180 867	4 608 141	105,4
1934	5 160 169	208 692	5 368 861	122,8
1935	5 021 051	365 620	5 386 671	123,2
1936	5 905 613	401 574	5 307 187	121,4
I—VI 1937	2 616 953	280 156	2 897 109	132,5

Spadek wywozu węgla eksportowego w roku 1936, w odniesieniu do roku 1935 wyraża się liczbą 115 438 ton czyli 2,3^o%. Natomiast dostawy węgla bunkrowego wzrosły w tym samym okresie o 35 954 ton czyli o 9,8^o%. Wskutek tych zmian ogólny wywóz węgla w roku 1936-ym w odniesieniu do 1935-go spadł o 1,4^o%.

Wśród państw importujących polski węgiel, Szwecja zajmuje podobnie jak w latach poprzednich tak i w roku 1936, pierwsze miejsce.

Poważny spadek wykazuje wywóz węgla do Włoch (z 1 108 000 ton w roku 1935 na 830 190 ton w roku 1936), zajmując mimo to nadal drugie miejsce. Należy przy tym zaznaczyć, że zwyżka eksportu w roku 1935 była spowodowana dostawami węgla wzamian za motorowce „Piłsudski“ i „Batory“, budowane we Włoszech.

Szczegółowe zestawienie wywozu do poszczególnych krajów podajemy w załączonej tablicy:

Polski wywóz węgla przez Gdynię, podzielony

TABELA 13

Państwa:	1930		1931		1932	
	ton	‰	ton	‰	ton	‰
1. Szwecja	1 286 827	45,81	1 830 842	43,94	1 985 700	47,18
2. Włochy	10 424	0,37	27 440	0,66	89 788	2,14
3. Belgia	49 732	1,77	213 580	5,13	109 384	2,61
4. Norwegia	498 216	17,74	648 100	15,55	615 057	14,65
5. Holandia	34 285	1,22	105 488	2,53	136 581	3,25
6. Finlandia	190 053	6,77	347 900	8,35	285 777	6,81
7. Argentyna	—	—	—	—	31 727	0,86
8. Francja	87 242	3,10	172 230	4,13	101 205	2,41
9. Dania	445 250	15,85	478 265	11,48	559 888	13,33
10. Grecja	—	—	—	—	5 163	0,12
11. Lotwa	122 675	4,37	172 003	4,13	76 840	1,83
12. Gibraltar	—	—	—	—	—	—
13. Algier	7 452	0,27	—	—	64 256	1,53
14. Brazylia	—	—	—	—	—	—
15. Egipt	—	—	—	—	—	—
16. Malta	—	—	—	—	—	—
17. Jugosławia	—	—	—	—	—	—
18. Afryka	—	—	—	—	—	—
19. Syria	—	—	—	—	—	—
20. Szwajcaria	—	—	—	—	—	—
21. Rumunia	—	—	—	—	—	—
22. Islandia	4 104	0,15	11 096	0,26	21 528	0,52
23. Niemcy	58 598	2,09	21 268	0,51	6 985	0,15
24. Portugalia	—	—	—	—	—	—
25. Hiszpania	—	—	23 681	0,57	—	—
26. Anglia	—	—	—	—	—	—
27. Venezulea	—	—	—	—	—	—
28. Estonia	9 621	0,34	64 022	1,54	15 831	0,38
29. Irlandia	—	—	—	—	86 117	2,04
30. Indie Brytyjskie	—	—	—	—	—	—
31. Palestyna	—	—	—	—	—	—
32. Malakka	—	—	—	—	—	—
33. Marokko Francuskie	—	—	—	—	—	—
34. Japonia	—	—	—	—	—	—
35. Australia	—	—	—	—	—	—
36. Kanada	—	—	—	—	—	—
37. Turcja	—	—	—	—	—	—
38. Litwa	1 579	0,06	21 368	0,51	8 066	0,19
39. Marokko Hiszpań.	—	—	2 150	0,05	—	—
40. Gdańsk	1 271	0,04	2 100	0,05	—	—
41. Hedžas	1 500	0,05	—	—	—	—
Razem bez bunkru:	2 808 829	100,00	4 167 048	100,00	4 199 893	100,00
Bunker	145 552	—	206 045	—	152 266	—
Razem:	2 953 381	—	4 373 095	—	4 352 159	—

pomiędzy poszczególne kraje przeznaczenia.

1933		1934		1935		1936	
ton	%	ton	%	ton	%	ton	%
1 688 917	38,15	1 688 649	32,34	1 848 091	36,81	1 759 715	35,87
167 626	3,79	850 644	16,48	1 108 000	22,07	830 190	16,93
170 659	3,85	451 519	8,75	302 845	6,04	411 112	8,38
633 040	14,30	281 249	5,45	385 090	7,67	352 607	7,19
175 047	3,95	278 180	5,39	178 197	3,55	310 133	6,32
394 628	8,91	191 018	3,70	184 991	3,68	229 249	4,67
6 700	0,15	35 952	0,70	103 617	2,06	226 982	4,63
108 541	2,45	119 178	2,31	171 337	3,41	226 473	4,62
361 134	8,16	221 944	4,30	258 774	5,16	151 064	3,08
69 840	1,58	75 302	1,46	79 172	1,58	81 468	1,66
73 645	1,66	12 395	0,24	44 165	0,88	51 856	1,06
7 805	0,18	—	—	17 530	0,35	50 286	1,02
98 590	2,23	89 639	1,74	23 627	0,47	39 405	0,80
—	—	2 918	0,06	—	—	33 196	0,68
20 407	0,46	48 568	0,94	81 658	1,63	32 796	0,67
—	—	—	—	22 220	0,44	32 220	0,66
5 658	0,13	16 000	0,31	70 499	1,40	14 380	0,30
12 360	0,28	14 558	0,28	7 600	0,15	13 815	0,28
—	—	—	—	1 461	—	12 730	0,26
—	—	—	—	6 005	0,03	10 268	0,21
—	—	16 360	0,32	23 033	0,12	6 366	0,13
21 819	0,49	16 805	0,32	12 370	0,46	6 005	0,12
7 265	0,16	42 262	0,82	2 030	0,25	4 750	0,10
—	—	2 000	0,04	4 200	0,04	4 190	0,08
—	—	—	—	—	0,08	4 064	0,08
—	—	4 254	0,09	—	—	3 325	0,06
—	—	—	—	8 580	—	2 998	0,06
11 885	0,27	9 855	0,19	63 586	0,17	2 910	0,06
382 628	8,64	678 864	13,15	—	1,27	830	0,02
5 200	0,13	—	—	120	—	210	—
—	—	20	—	7 231	—	20	—
990	0,02	22 040	0,43	2 135	0,14	—	—
—	—	100	—	2 031	0,04	—	—
—	—	—	—	855	0,04	—	—
—	—	9 625	0,19	1	0,01	—	—
580	0,01	—	—	—	—	—	—
2 310	0,05	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
4 427 274	100,00	5 160 169	100,00	5 021 051	100,00	4 905 613	100,00
180 867		208 692		365 620		401 574	
4 608 141		5 368 861		5 386 671		5 307 187	

Z powyższego wyszczególnienia krajów widać, że wywóz węgla obejmuje coraz dalsze i to pozaeuropejskie rynki zbytu.

Jak już wyżej zaznaczono, węgiel stanowi najważniejszy pod względem tonażu artykuł portu gdyńskiego.

Stosunek procentowy do ogólnego wywozu gdyńskiego i do ogólnego obrotu towarowego Gdyni wyrażał się następująco:

TABELA 14

Rok	Stosunek proc. wywozu węgla przez Gdynię do ogólnego wywozu	Stosunek proc. wywozu węgla do ogólnego obrotu towarów
1931	92,23	82,51
1932	91,41	83,79
1933	88,02	75,47
1934	86,59	74,65
1935	84,66	72,10
1936	82,83	68,53

Stosunkowe zmniejszenie się udziału węgla w ogólnych obrotach tłumaczy się wzrostem liczb obrotu innych towarów.

Poniższe zestawienie unaocznia stały wzrost udziału Gdyni w ogólnym wywozie morskim węgla:

TABELA 15

Rok	Przez Gdynię		przez Gdańsk		R a z e m
	ton	%	ton	%	ton
1925	41 252	6,3	607 768	93,6	649 020
1926	394 144	11,5	3 030 957	88,4	3 425 101
1927	880 147	17,8	4 052 985	82,1	4 933 132
1928	1 758 232	24,2	5 493 748	75,7	7 251 980
1929	2 447 895	31,4	5 329 420	68,5	7 777 315
1930	2 954 381	34,6	5 581 088	65,3	8 535 469
1931	4 373 095	40,8	6 325 794	59,1	10 698 889
1932	4 352 159	54,0	3 705 250	46,0	8 057 409
1933	4 608 141	59,5	3 141 417	40,5	7 749 557
1934	5 368 861	60,5	3 505 725	39,5	8 874 586
1935	5 386 671	69,9	2 316 135	30,1	7 702 806
1936	5 307 187	70,0	2 277 803	30,0	7 584 990

Wywóz koksu:

TABELA 16

Rok 1931	—	10 421	ton
„ 1932	—	14 934	„
„ 1933	—	57 284	„
„ 1934	—	194 117	„
„ 1935	—	189 009	„
„ 1936	—	236 182	„
I-VI 1937	—	126 816	„

b) Wyroby przemysłu hutniczego.

Spośród wyrobów polskiego przemysłu hutniczego, kierowanego na eksport przez Gdynię, należy wyliczyć najważniejsze artykuły jak żelazo handlowe, metale różne, wyroby żelazne i stalowe, szyny kolejowe, rury żeliwne i blachę cynkową.

TABELA 17

Rok	Żelazo handlowe	Wyroby żelazne i stalowe	Szyny kolejowe
	T o n		
1931	—	966	10 290
1932	—	2 407	18 122
1933	2 046	1 333	26 012
1934	18 186	25 833	47 721
1935	55 398	37 105	26 543
1936	91 197	19 167	8 562

Wśród wyrobów przemysłu hutniczego znaczny spadek wykazuje wywóz szyn kolejowych, kierowanych dotychczas do Brazylii i Holandii; natomiast poważną pozycję w roku 1936 stanowi wywóz żelaza handlowego w ilości 91 197 ton. Eksport tego artykułu wzrasta znacznie od r.1934 i kierowany jest przeważnie do krajów pozaeuropejskich.

c) Drzewo i wyroby drzewne.

Wywóz drzewa w ostatnich czterech latach odgrywa w obrocie portu gdyńskiego doniosłą rolę. Mimo olbrzymich trudności związanych z ulokowaniem drzewa polskiego i wyrobów zagranicą, a szczególnie w Anglii, obrót osiągnięty w roku 1936-ym przewyższa obroty roku 1935 o 36,9%.

TABELA 18

Rok	Deski i łaty	Bale i słupy	Kleпки	Dykty i forn.
	T o n			
1931	11 745	15 075	218	66
1932	47 133	40 886	1 228	22
1933	238 801	12 400	889	3 073
1934	193 099	4 698	894	6 597
1935	192 324	10 832	1 108	16 575
1936	265 628	10 958	945	15 373
I—VI 1937	68 648	4 584	320	9 097

Rok	Wyr. z drzewa	Mebłe gięte	Wyr. koszyk.	Ogółem
	T o n			
1931	117	180	144	27 545
1932	146	137	144	89 696
1933	1 169	1 403	242	267 977
1934	5 120	2 849	363	213 620
1935	3 784	4 072	309	229 004
1936	6 725	4 986	1 047	313 662
I—VI 1937	2 954	2 785	464	88 852

d) Cukier.

TABELA 19

Rok	ton	Wskaźnik
1931	115 529	100,0
1932	88 309	76,4
1933	93 871	81,2
1934	101 282	87,7
1935	103 792	89,8
1936	62 160	53,8
I—VI 1937	15 131	26,2

Poważny spadek wykazuje wywóz cukru przez port gdyński w 1936 r. Spadek ten wyraża się liczbą 41 632 ton, co stanowi 40,1% w odniesieniu do roku 1935.

Większy spadek obrotów cukrem przez Gdynię, obserwujemy do Danii, Finlandii, Francji i Norwegii, co wykazuje poniższe zestawienie:

TABELA 20

Państwa	1934	1935	1936
1. Anglia	23 019	14 602	22 056
2. Argentyna	1 514	—	—
3. Belgia	10 112	7 453	19 224
4. Dania	8 548	24 942	—
5. Estonia	6 005	1 009	2 131
6. Francja	9 967	4 870	—
7. Finlandia	12 565	27 604	9 685
8. Grecja	—	1 586	5 756
9. Holandia	16 493	3 892	351
10. Indie Brytyjskie	7 056	91	—
11. Łotwa	10	10	1
12. Malta	—	2 219	274
13. Marokko francuskie	2 759	1 010	—
14. Norwegia	1 372	4 483	1 055
15. Niemcy	—	—	403
16. Palestyna	—	3 440	353
17. Syria	—	3 017	252
18. Włochy	704	1 397	2
Inne państwa	1 188	2 167	617
Razem	101 282	103 792	62 160

e) Płody i wytwory rolnicze.

Wywóz płodów i wytworów rolniczych przedstawiał się w poszczególnych latach następująco:

TABELA 21

Rok	Żyto	Ziemiaki	Mąka	Warzywa
	T o n			
1931	18 680	15 572	155	—
1932	1 628	6 733	481	267
1933	—	1 163	194	742
1934	1 111	2 432	940	1 290
1935	23 860	2 250	1 512	1 052
1936	—	14 321	550	1 992

Poza tym wywieziono przez Gdynię następujące ilości różnych płodów rolnych i wytworów pochodzenia roślinnego:

Rok	Nasiona	Mąka pastew.	Krochmal
	t o n		
1931	56	—	—
1932	427	—	—
1933	956	60	246
1934	1 776	4 971	618
1935	2 188	15 210	3 108
1936	6 931	3 596	9 183

Rok	Spirytus	Słód
	t o n	
1931	—	—
1932	2 001	—
1933	1 199	193
1934	6 066	6 748
1935	450	17 105
1936	97	27 460

f) Bekony, wędliny, ptactwo bite.

Najważniejszym ilościowo jest wywóz bekonów, który niestety na skutek ograniczeń importu do Anglii z roku na rok wykazuje znaczny spadek. Jednakże należy zauważyć, że eksport bekonów oraz szynek peklowanych, szynek w puszkach i różnych przetworów mięsnych należy do najbardziej usprawnionych i w warunkach wolnego handlu jest w stanie skutecznie konkurować z eksportem państw innych.

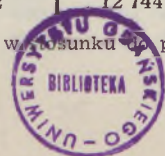
Szpecially duże możliwości rozwojowe ma wywóz szynek w puszkach. Z powodu ograniczeń angielskich, eksport tego artykułu zaczyna kierować się na inne rynki zbytu. Pierwsze kroki w tym kierunku uczyniono w Stanach Zjednoczonych, gdzie jakość naszych wyrobów zjednała sobie uznanie.

Wywóz omawianych artykułów przedstawiał się następująco:

TABELA 22

Rok	Bekony		Wędliny		Ptactwo bite	
	ton	wskaźnik	ton	wskaźnik	ton	wskaźnik
1931	51 821	100	7 608	100	326	100
1932	51 878	100	8 579	113	460	141
1933	38 265	74	4 490	59	1 149	352
1934	23 939	46	2 802	37	1 660	509
1935	21 097	41	4 490	59	1 052	323
1936	18 720	36	15 874	209	1 864	572
I - VI 1937*	9 255	32	12 744	308	225	148

*) Wskaźniki za r. 1937 obliczone w stosunku do półrocza r. 1931.



g) Jaja i masło.

Dobrze rozwija się przez Gdynię wywóz jaj, wykazując z roku na rok znaczną poprawę.

Artykuły te nie są skontyngentowane w przywozie do Anglii i mimo olbrzymiej konkurencji, zwłaszcza ze strony masła nowo-zelandzkiego i afrykańskiego, liczby osiągnięte w dwóch ostatnich latach uznać należy za dobre.

TABELA 23

Rok	Jaja	Masło
	t o n	
1931	5 601	1 723
1932	6 960	143
1933	12 442	26
1934	16 464	2 720
1935	20 565	5 650
1936	22 764	11 369
I—VI 1937	6 618	1 608

h) Tkaniny.

Wywóz tkanin przedstawia się następująco:

TABELA 24

Rok 1931	—	2 889 ton
„ 1932	—	1 404 „
„ 1933	—	2 419 „
„ 1934	—	5 435 „
„ 1935	—	6 447 „
„ 1936	—	7 646 „
I—VI 1937	—	3 764 „

Głównym odbiorcą polskich tkanin jest Anglia, która wszakże nie jest ich konsumentem, lecz reeksportuje je do innych krajów.

i) Przetwory chemiczne.

TABELA 25

Rok	Soda	Karbid	Bisulfat sodu	Biel cynkowa
	t o n			
1931	—	—	—	—
1932	—	508	1 788	233
1933	2 994	1 164	290	1 109
1934	8 106	1 414	1 225	2 078
1935	9 606	2 575	—	2 693
1936	2 142	2 755	—	4 423
I—VI 1937	4	1 321	—	3 612

Rok	saletra	sól potasowa	inne przetwory chemiczne
	T o n		
1931	—	32 791	—
1932	7 887	7 303	—
1933	1 075	7 908	356
1934	1 658	5 276	929
1935	9 773	7 656	1 331
1936	5 536	4 099	1 285
I—VI 1937	72	2 550	611

II. PRZYWÓZ.

a) Żłom.

Pod względem ilościowym żłom jest najpoważniejszym artykułem przywozowym. Przywóz tego artykułu w poszczególnych latach przedstawiał się następująco:

TABELA 26

Rok 1931	—	341 901 ton
„ 1932	—	123 907 „
„ 1933	—	320 809 „
„ 1934	—	314 094 „
„ 1935	—	338 941 „
„ 1936	—	446 886 „

Przywóz żłomu przez Gdynię w roku 1936 wykazuje wzrost, wyrażający się w odniesieniu do roku 1935 liczbą 31,90%.

W wyżej podanych liczbach zawarte są również tranzytowe ładunki żłomu dla Czechosłowacji i Węgier.

Liczby tranzytu przedstawiają się w poszczególnych latach następująco:

TABELA 27

w roku 1931	—	4 787 ton
1932	—	13 888 „
1933	—	25 997 „
1934	—	24 759 „
1935	—	16 180 „
1936	—	4 408 „

Udział portu gdyńskiego w przywozie żłomu żelaznego dla polskich hut żelaznych podaje następujące zestawienie:

TABELA 28

Rok	Ogólny przywóz żłomu dla polskich hut żelaznych (ton)	Przywóz żłomu przez Gdynię dla polskich hut żelaznych (ton)	stosunek procentowy
1928	527 946	4 231	0,80
1929	470 992	44 445	9,44
1930	353 130	260 907	73,88
1931	355 469	337 114	94,84
1932	110 959	110 019	99,15
1933	304 948	294 812	96,68
1934	290 871	267 952	92,12
1935	354 204	281 329	79,43
1936	438 496	379 275	86,49

W odniesieniu do roku 1935 wzrost w r. 1936-ym przywozu żłomu dla hut polskich przez Gdynię wynosi 97 946 ton czyli 34,80%.

b) Rudy.

Przywóz rud w poszczególnych latach wyniósł:

TABELA 29

Rok 1931	—	21 742 ton
„ 1932	—	30 858 „
„ 1933	—	32 334 „
„ 1934	—	36 548 „
„ 1935	—	115 669 „
„ 1936	—	136 817 „

Poważny wzrost przywozu rudy, jest wynikiem pewnego ożywienia w hutnictwie. Głównym dostawcą rudy jest Szwecja, Norwegia i Afryka.

c) Fosforyty i piryty.

Przywóz tych artykułów ilustrują następujące liczby:

TABELA 30

Rok	Fosforyty	Piryty
	T o n	
1931	13 076	—
1932	17 402	27 529
1933	39 364	43 026
1934	59 473	67 037
1935	62 006	19 166
1936	127 351	14 673

Ożywienie produkcji w krajowych fabrykach superfosfatów znalazło swój wyraz w zwiększonym przywozie fosforytów, wyrażającym się w porównaniu do roku 1935 liczbą więcej niż dwukrotnie większą.

W dziedzinie przywozu pirytów obserwujemy spadek wynoszący, w odniesieniu do roku 1935 — 23,5%.

d) Surowce włókiennicze.

TABELA 31

Rok	Bawełna	Wełna	Juta
	Ton	Ton	Ton
1931	6 063	—	—
1932	26 839	5 083	4 654
1933	77 733	15 370	11 766
1934	81 929	18 335	11 764
1935	84 379	23 452	15 262
1936	93 818	26 039	15 809

Ożywienie w przemyśle włókienniczym wpłynęło na wzrost przywozu surowców włókienniczych oraz wywozu tkanin.

Port gdyński otrzymuje najwięcej bawełny ze Stanów Zjednoczonych, Belgii i Niemiec, przy czym zaznaczyć trzeba, że dwa ostatnie kraje spełniają jedynie rolę pośredników handlowych i komunikacyjnych.

e) Nasiona oleiste.

W roku 1936 przywóz nasion oleistych nieco się obniżył wskutek akcji czynników urzędowych, zmierzającej do ograniczenia importu zagranicznych surowców oleistych i zastąpienia ich nasionami oleistymi własnej produkcji.

Przywóz tych surowców ilustruje poniższe zestawienie:

TABELA 32

Rok 1931	—	2 053 ton
„ 1932	—	19 368 „
„ 1933	—	46 604 „
„ 1934	—	81 799 „
„ 1935	—	46 486 „
„ 1936	—	33 054 „

Z działalnością przemysłu olejarskiego jest związany ściśle wywóz makuchów, który w poszczególnych latach przedstawiał się następująco:

Wywóz makuchów

TABELA 33

Rok 1931	—	1 906 ton
„ 1932	—	5 079 „
„ 1933	—	17 176 „
„ 1934	—	23 809 „
„ 1935	—	23 510 „
„ 1936	—	16 643 „

Spadek wywozu makuchów przez Gdynię, jest wynikiem zmniejszenia się ogólnego wywozu z Polski, zarówno makuchów jak i innych pasz treściwych.

f) Skóry i garbniki.

Przywóz skór przez Gdynię kształtował się w roku 1936 na poziomie roku poprzedniego. Związany z wyrobem skór przywóz garbników wykazuje w tym samym okresie wzrost o 53,3⁰/₀.

TABELA 34

Rok	Skóry	Garbniki
	Ton	Ton
1931	249	244
1932	8 641	2 691
1933	16 638	10 406
1934	30 782	12 136
1935	30 078	12 360
1936	30 596	18 943

g) Kauczuk.

Wzrost przywozu kauczuku w r. 1936 w porównaniu z r. 1935 wskazuje na rozwój i wzmożoną działalność krajowego przemysłu gumowego.

TABELA 35

Rok 1931	—	148 ton
„ 1932	—	2 323 „
„ 1933	—	3 754 „
„ 1934	—	7 977 „
„ 1935	—	4 529 „
„ 1936	—	5 611 „

h) Papier, celuloza, szmaty.

Przywóz i wywóz papieru przedstawiał się w poszczególnych latach następująco:

TABELA 36

Rok	Przywóz	Wywóz
	Ton	Ton
1931	1 314	1 730
1932	6 636	5 903
1933	8 418	10 039
1934	9 385	14 104
1935	18 248	12 888
1936	14 970	7 612

Ściśle związany z przywozem i wywozem papieru jest przywóz i wywóz celulozy oraz szmat.

TABELA 37

Rok	Przywóz		Wywóz
	celuloza	szmaty	celuloza
	T o n		
1931	470	—	105
1932	2434	—	7613
1933	7057	3258	3542
1934	6707	6622	6721
1935	7348	8135	9573
1936	8152	13662	11948

i) Śledzie.

Wzrost przywozu przez Gdynię śledzi należy przypisać rozwojowi handlu i przemysłu rybnego w Gdyni, który w ostatnich trzech latach poczynił widoczne postępy.

TABELA 38

Rok 1931	—	1 503 ton
„ 1932	—	8 289 „
„ 1933	—	20 635 „
„ 1934	—	24 873 „
„ 1935	—	28 109 „
„ 1936	—	41 683 „

Wzrost przywozu śledzi w roku 1936-ym w odniesieniu do r. 1935 — wynosi 13574 ton, czyli 48,30%.

j) Ryż surowy.

Przywóz ryżu surowego wykazuje w roku 1936 dość znaczny spadek, jak to wynika z poniższych liczb:

TABELA 39

Rok 1931	—	75 286 ton
„ 1932	—	44 755 „
„ 1933	—	53 798 „
„ 1934	—	44 965 „
„ 1935	—	53 090 „
„ 1936	—	49 829 „

k) Owoce świeże.

Przywóz owoców świeżych wykazuje nieznaczny spadek, co stoi w związku z propagandą spożywania owoców krajowych, tudzież zorganizowaniem i uporządkowaniem tej dziedziny handlu.

TABELA 40

Rok 1931	—	1 864 ton
„ 1932	—	3 703 „
„ 1933	—	5 366 „
„ 1934	—	6 384 „
„ 1935	—	6 110 „
„ 1936	—	5 888 „

l) Owoce suszone.

Spadek importu owoców suszonych jest wynikiem wzmożonej działalności naszego ogrodnictwa oraz wpływem dążności do standaryzacji i organizacji produkcji.

TABELA 41

Rok 1931	—	238 ton
„ 1932	—	18 901 „
„ 1933	—	25 524 „
„ 1934	—	24 993 „
„ 1935	—	68 890 „
„ 1936	—	39 251 „

m) Żużle Thomasa.

Rozwój krajowych fabryk wyrobów azotowych wypiera przywożone z zagranicy żużle Thomasa, wskutek czego przywóz przez Gdynię tego artykułu zmniejsza się, jak to wynika z poniższego zestawienia:

TABELA 42

Rok	Ton	Wskaźnik
1931	71205	100.0
1932	46416	65.2
1933	44997	63.2
1934	40909	57.5
1935	29951	42.1
1936	38536	54.1

n) Towary kolonialne.

Przywóz towarów kolonialnych w poszczególnych latach daje następujące liczby:

TABELA 43

Rok	Kawa	Kakao	Herbata	Korzenie
	T o n			
1931	47	95	166	—
1932	2492	3583	872	357
1933	8420	6369	1048	941
1934	3627	5585	836	1108
1935	3197	7294	1126	1293
1936	6632	6417	1387	1197

o) Różne.

Poza wymienionymi wyżej towarami widzimy w pozycji przywozu cały szereg wysokowartościowych towarów drobnicowych, których przewozy w poszczególnych latach przedstawiały się następująco:

TABELA 44

Rok	Miedź	Wyr. żel. i stal.	Maszyny i części
	T o n		
1931	763	562	748
1932	1836	1790	1556
1933	6975	2081	1281
1934	9317	3712	2274
1935	10866	3320	3307
1936	12885	5921	6258

TABELA 45

Rok	Żywica	Tłuszcze zwierz.	Tłuszcze roślin.	Jelita
	T o n			
1931	173	419	295	—
1932	487	1384	—	731
1933	4603	12292	1531	476
1934	5005	12479	3340	1030
1935	6164	11442	4041	1072
1936	5729	14000	5282	929

**OBRÓT PORTU GDYŃSKIEGO DROGĄ WODNĄ Z WNĘTRZEM
KRAJU ORAZ OBRÓT W ŻEGLUDZE PRZYBRZEŻNEJ.**

A. Obrót w żegludze śródlądowej.

I. PRZYWÓZ Z WNĘTRZA KRAJU.

TABELA 46

T o w a r y	1 9 3 4	1 9 3 5	1 9 3 6
Cukier	61 619	67 666	36 512
Mąka	2 464	4 293	1 610
Tkaniny	248	258	1 462
Słód	—	150	1 186
Wyroby metalowe	1 000	1 394	1 166
Papier	178	343	723
Soda	5 598	6 334	608
Napoje alkoholowe	434	457	335
Warzywa	238	116	240
Krochmal	—	660	190
Wyroby z drzewa	178	70	163
Przetwory chemiczne	96	107	135
Owoce	100	105	101
Wyroby ceramiczne	55	177	56
Meble	—	62	55
Nasiona	166	68	12
Pasza	—	400	—
Zboże	—	288	—
Cynk	—	59	—
Różne	1 060	892	1 008
Razem	73 434	83 899	45 562

Dane za rok 1936, w porównaniu z latami ubiegłymi, wykazują znaczny spadek przywozu towarów drogą wodną z wnętrza kraju. Spadek w głównej mierze należy przypisać zmniejszonemu wywozowi cukru przez Gdynię, artykuł ten bowiem korzystał przeważnie z taniej drogi wodnej. Również zmniejszony wywóz zboża i artykułów podobnych wpłynął na spadek przywozu tych ładunków z wnętrza kraju do Gdyni.

Wywóz z Gdyni do wnętrza kraju wykazuje w porównaniu z rokiem 1935 wzrost przewozów, jak to wynika z niżej podanego zestawienia:

II. WYWÓZ DO WNĘTRZA KRAJU.

TABELA 47

Towary:	1 9 3 4	1 9 3 5	1 9 3 6
Ryż wyluszczony	9 366	14 399	17 793
Tłuszcze zwierz. sur.	5 822	3 147	3 162
Nasiona oleiste	1 283	1 125	2 744
Wełna	601	3 642	2 720
Skóry	3 236	3 182	2 497
Garbniki	1 961	1 711	2 384
Miedź	2 532	2 416	2 284
Tłuszcze i oleje roślin.	3 357	2 035	2 284
Papier	133	479	1 892
Kakao	1 312	1 650	1 842
Owoce suszone	1 290	1 635	1 742
Przetwory chemiczne	628	785	1 470
Żywica	1 739	2 198	1 412
Wyroby metalowe	289	309	1 080
Kauczuk	1 160	963	951
Tran	450	198	632
Kawa	285	280	456
Owoce świeże	2 650	2 930	376
Śledzie	767	535	373
Siarka	107	264	289
Kamienie	—	88	253
Cyna	44	154	240
Korzenic	526	170	236
Metale	487	173	216
Jelita	—	242	194
Ryby i przetwory	78	134	188
Oleje	434	205	178
Herbata	150	173	165
Maszyny	—	248	134
Farby	210	131	130
Wyroby gumowe	—	58	115
Orzechy i migdały	—	54	111
Wyroby z drzewa	188	81	83
Sizal i inne włókna	95	160	77
Bawełna	340	64	73
Krochmal	125	62	70
Rudy	—	68	57
Mąka	—	106	53
Konserwy owocowe	—	62	39
Artykuły szlifierskie	—	81	35
Sznury	—	82	26
Antracyt	—	250	—
Celuloid	—	97	—
Różne	1 193	827	3 028
Razem	43 938	47 653	54 084

B. Obrót w żegludze przybrzeżnej.

Obrót portu gdyńskiego w żegludze przybrzeżnej łącznie z Wolnym Miastem Gdańskiem przedstawiał się w latach 1934—1936 następująco:

I. OBRÓT OGÓLNY.

TABELA 48

Towary	1934	1935	1936
Przywóz	4 373	10 918	19 894
Wywóz	7 711	18 123	18 626
Obrót ogólny	11 584	29 041	39 520

II. ZESTAWIENIE WAŻNIEJSZYCH TOWARÓW.

a) Przywóz.

TABELA 49

Towary:	1934	1935	1936
Ryby z wł. połowów	3 451	6 063	11 802
Siarczan amonu	—	—	5 761
Mąka past.	—	—	741
Mąka	—	1 160	586
Wyroby z drzewa	133	753	91
Papier	7	40	33
Cukier	—	1 302	—
Wyr. gumowe	1	18	—
Różne	781	1 582	880
Razem	4 373	10 918	19 894

b) Wywóz.

TABELA 50

Towary:	1934	1935	1936
Ryż wyłuszczoney	4 926	7 092	9 751
Garbniki	—	2 141	1 534
Papier	—	82	971
Miedź	—	229	838
Tłuszcze zwierz. sur.	46	1 141	772
Żywica	—	796	741
Skóry	72	954	717
Tłuszcze i oleje rośl.	—	463	538
Śledzie	1 105	284	411
Nasiona oleiste	—	1 457	390
Owoce suszone	68	216	331
Tran	70	112	278
Kakao	15	483	209
Różne	909	2 673	2 145
Razem	7 211	18 123	19 626

ZAMORSKI RUCH PASAŻERSKI PORTU W GDYNI.

Zamorski ruch pasażerski osiągnął w roku 1936 najwyższy poziom i wyrażał się liczbą 41 322 osób. Ruch ten przedstawia się następująco:

TABELA 51

Rok	Przyjechało	Wyjechało	Razem
1928	3 062	20 066	23 128
1929	5 683	17 555	23 238
1930	6 781	17 388	24 169
1931	7 873	7 603	15 476
1932	10 137	7 705	17 842
1933	10 638	9 998	20 636
1934	9 203	9 189	18 392
1935	10 488	14 515	25 003
1936	15 682	25 640	41 322

Ruch pasażerski obejmował następujące państwa i kraje:

TABELA 52

Państwa i kraje	Rok 1935			Rok 1936		
	Przyjechało	Wyjechało	Razem	Przyjechało	Wyjechało	Razem
1. Anglia	820	1 519	2 339	981	3 563	4 544
2. Argentyna	8	1	9	57	1 281	1 338
3. Belgia	710	2	712	233	199	432
4. Brazylia	3	—	3	246	3 771	4 017
5. Dania	1 209	2 439	3 648	3 797	2 087	5 884
6. Egipt	—	—	—	6	—	6
7. Estonia	3	14	17	23	15	38
8. Finlandia	185	292	477	211	19	230
9. Francja	75	3 457	3 532	270	3 774	4 044
10. Hiszpania	1	442	443	17	—	17
11. Holandia	661	6	667	633	7	640
12. Indie Brytyjskie	—	—	—	—	5	5
13. Kanada	—	—	—	155	110	265
14. Litwa	17	5	22	9	—	9
15. Łotwa	179	2	181	—	964	964
16. Niemcy	48	2	50	42	10	52
17. Nigeria	—	—	—	1	1	2
18. Norwegia	486	485	971	87	17	104
19. Rumunia	—	480	480	503	—	503
20. Stany Zjednocz.	3 222	3 816	7 038	4 452	5 243	9 695
21. Szwecja	2 050	1 288	3 338	3 237	3 265	6 502
22. Urugwaj	—	—	—	—	1 073	1 073
23. Włochy	690	—	690	598	—	598
24. Wyspy Kanaryjskie	2	2	4	—	—	—
25. W. M. Gdańsk	119	109	228	119	53	172
26. Z. S. R. R.	—	154	154	5	183	188
Razem:	10 488	14 515	25 003	15 682	25 640	41 322

Ruch pasażerski przez port gdyński wzrósł w r. 1936 o 16 319 osób, czyli o 65,3%. Wzrost ten spowodowała pewna poprawa w dziedzinie emigracji. Znaczne ożywienie ruchu pasażerskiego obserwowane jest w tym czasie również we wszystkich większych portach europejskich i amerykańskich.

Jak wykazuje wyżej podane zestawienie największy wzrost wykazują państwa Ameryki Łacińskiej jak: Argentyna, Brazylia i Urugwaj, z którymi to państwami ruch pasażerski przez Gdynię wyniósł w 1936 r. 6 428 osób wobec 12 osób w roku 1935. Zawdzięczać to należy uruchomieniu polskiej linii regularnej do portów Ameryki Południowej, co pozwoliło ominąć porty obce i przestawić znaczne partie emigrantów na Gdynię.

Znacznie wzrósł również ruch pasażerski ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej, Wielką Brytanią, Szwecją i Danią.

ROZDZIAŁ II

Ruch statków w porcie gdyńskim

§ 1.

RUCH STATKÓW NA WEJŚCIU I WYJŚCIU.

Ruch statków w porcie gdyńskim rozwijał się następująco:

TABELA 53

Rok	W e s z ł o		W y s z ł o		R a z e m	
	Ilość statków	Pojemność N. R. T.	Ilość statków	Pojemność N. R. T.	Ilość statków	Pojemność N. R. T.
1923	3	5 445	3	5 445	6	10 890
1924	29	40 469	29	40 469	58	80 938
1925	85	74 919	79	71 549	164	146 468
1926	314	209 928	316	213 086	630	423 014
1927	542	426 722	532	421 226	1 074	847 948
1928	1 108	984 893	1 093	972 902	2 201	1 957 795
1929	1 567	1 442 492	1 575	1 445 400	3 142	2 887 892
1930	2 238	2 029 822	2 219	2 014 299	4 457	4 044 121
1931	3 144	2 649 268	3 148	2 665 400	6 292	5 314 668
1932	3 610	2 831 604	3 604	2 838 598	7 214	5 670 202
1033	4 355	3 425 660	4 337	3 401 055	8 692	6 826 715
1934	4 592	4 142 142	4 597	4 153 364	9 189	8 295 706
1935	4 778	4 559 140	4 772	4 565 120	9 550	9 124 260
1936	4 911	4 919 765	4 909	4 898 147	9 820	9 817 912
I-VI 1937	2 658	2 602 332	2 658	2 611 301	5 316	5 213 633

Z powyższego zestawienia widzimy z roku na rok ciągły i szybko postępujący wzrost tonażu statków, zawijających do Gdyni.

Charakterystykę tego wzrostu daje niżej podane zestawienie obrazujące zwiększenie ruchu statków w każdym poszczególnym roku w odniesieniu do liczb roku poprzedniego.

TABELA 54

Rok	Tonaż N. R. T. statki na wejściu i wyjściu	Zwiększenie w N. R. T. w odniesieniu do każdego roku poprzedniego	Zwiększenie w procentach
1923	10 890	—	—
1924	80 938	70 048	643,2 %
1925	146 468	65 530	81,0 %
1926	423 014	276 546	188,8 %
1927	847 948	424 934	100,5 %
1928	1 957 795	1 109 847	130,9 %
1929	2 887 892	930 097	47,5 %
1930	4 044 121	1 156 229	40,0 %
1931	5 314 668	1 270 547	31,4 %
1932	5 670 202	355 534	6,7 %
1933	6 826 715	1 156 513	20,4 %
1934	8 295 706	1 468 991	21,5 %
1935	9 124 260	828 554	10,0 %
1936	9 817 912	693 652	7,1 %
I-VI 1937*)	5 213 633	631 003	13,8 %

*) Zwiększenie tonażu obliczono w stosunku do I półrocza 1936.

Wzrost tonażu w r. 1936 wykazuje liczbę 7,1% wobec 10% w r. 1935. Tłumaczy się to mniejszym stosunkowo wzrostem obrotu towarowego, który w roku 1934 wykazywał liczbę 17,8%, w roku 1935 — 3,9%, a w roku 1936 — 3,6%.

Dla porównania podajemy ruch statków w innych portach europejskich, z wyliczeniem wskaźników za poszczególne lata, przyjmując liczby roku 1929, jako wskaźnik — 100.

Ruch statków w ważniejszych portach Europy.
(Liczby przeciętne ruchu statków na wejściu i wyjściu).

Rok 1929 = 100.

TABELA 55

Rok	1000 NRT.	Wskaźnik	1000 NRT.	Wskaźnik	1000 NRT.	Wskaźnik	1000 NRT.	Wskaźnik
	Szczecin		Hamburg		Brema (Bremerhafen)		Antwerpia	
1900	1 549	65,7	7 955	36,1	2 187	24,8	5 688	27,5
1910	1 575	66,9	12 598	57,1	3 480	39,4	10 756	52,2
1911	—	—	—	—	—	—	11 348	54,9
1912	1 828	77,6	13 703	62,1	4 247	48,1	11 698	56,6
1929	2 356	100,0	22 050	100,0	8 822	100,0	20 676	100,0
1930	6 989	298,7	22 097	100,0	8 877	99,4	19 945	96,4
1931	5 251	222,9	20 708	93,9	8 330	94,4	19 030	92,0
1932	4 828	205,0	18 114	82,2	7 326	83,0	16 717	80,9
1933	6 210	263,6	17 782	80,7	7 317	82,9	17 373	84,0
1934	7 485	317,7	18 450	83,8	7 973	90,4	17 450	84,4
1935	7 709	327,2	18 422	83,5	8 271	93,8	18 735	90,6
1936	10 118	429,4	19 167	86,9	8 719	98,8	19 501	94,3
	Kopenhaga		Rotterdam		Marsylia		Liverpool	
1900	3 340	58,9	5 861	27,2	4 985	34,6	9 237	65,2
1910	3 966	69,9	—	—	9 351	64,9	10 521	74,3
1911	—	—	—	—	—	—	—	—
1912	—	—	11 538	53,6	8 521	59,1	10 409	73,5
1929	5 673	100,0	21 545	100,0	14 412	100,0	14 168	100,0
1930	6 184	109,0	20 536	95,3	15 064	104,5	13 725	96,9
1931	6 597	116,3	17 921	83,2	15 168	105,2	12 488	88,1
1932	6 344	111,8	14 160	69,3	14 784	102,6	12 338	87,1
1933	6 732	118,5	14 306	66,4	14 835	102,9	13 724	96,8
1934	7 066	124,6	16 366	75,9	15 321	106,3	14 106	99,9
1935	7 452	131,4	17 871	82,8	15 356	106,5	13 222	93,5
1936	7 848	138,3	20 442	94,9	16 440	114,1	13 642	96,3

Rok	1000 NRT.	Wskaźnik	1000 NRT.	Wskaźnik
	Londyn		Gdynia	
1910	19 737	68,6	—	—
1911	19 590	68,1	—	—
1912	18 838	65,5	—	—
1929	28 774	100,0	1 444	100,0
1930	29 043	100,9	2 022	140,0
1931	28 037	97,4	2 657	184,0
1932	26 952	93,7	2 835	196,3
1933	26 112	90,8	3 413	237,5
1934	26 089	90,8	4 147	286,8
1935	28 896	100,5	4 562	315,9
1936	31 084	108,0	4 908	339,9

Niżej podajemy zestawienie stosunku statków z ładunkiem i bez ładunku w portach Gdyni i Gdańsku:

Stosunek procentowy statków z ładunkiem do ilości statków z ładunkiem i próżnych razem:

TABELA 56

Rok	Statki na wejściu i wyjściu	w tej liczbie statki z ładunkiem	Stos. proc.	Statki na wejściu i wyjściu	w tej liczbie statki z ładunkiem	Stos. proc.
1926	630	308	48,9	11 870	6 989	58,8
1927	1 074	548	51,0	13 892	9 082	65,3
1928	2 201	1 175	53,4	12 381	8 192	66,1
1929	3 142	1 606	51,1	10 828	6 876	67,2
1930	4 457	2 302	51,6	12 165	7 581	62,3
1931	6 292	3 418	54,3	11 931	6 993	58,6
1932	7 214	4 151	57,5	9 292	6 069	64,6
1933	8 692	5 306	61,0	8 544	5 711	66,2
1934	9 189	5 576	60,7	9 759	6 635	67,1
1935	9 550	5 773	60,5	8 935	6 254	69,9
1936	9 820	5 908	60,2	10 802	7 421	68,7

Dokładniejszy obraz wykorzystania tonażu otrzymamy, obliczwszy ile ton ładunku przypada na każdą NRT. dla statków na wejściu i wyjściu osobno i razem przeciętnie, jak to dla kilku portów podajemy poniżej:

TABELA 57

Rok	Ton ładunku na 1 NRT			Ton ładunku na 1 NRT		
	statki na wejściu	statki na wyjściu	Razem przeciętn.	statki na wejściu	statki na wyjściu	Razem przeciętnie
	Gdynia			Gdańsk		
1929	0,229	1,724	0,979	0,459	1,733	1,096
1930	0,248	1,549	0,897	0,263	1,717	0,991
1931	0,211	1,778	0,995	0,185	1,865	1,025
1932	0,153	1,677	0,916	0,156	1,819	0,991
1933	0,254	1,539	0,894	0,178	1,704	0,937
1934	0,239	1,495	0,867	0,207	1,805	1,004
1935	0,244	1,394	0,819	0,274	1,509	0,893
1936	0,271	1,309	0,789	0,289	1,420	0,854

Rok	ton ładunku na 1 NRT			ton ładunku na 1 NRT		
	statki na wejściu	statki na wyjściu	Razem przeciętnie	statki na wejściu	statki na wyjściu	Razem przeciętnie
	Królewiec			Szczecin		
1929	1,558	0,916	1,237	1,444	0,647	1,045
1930	1,311	1,184	1,247	0,609	0,285	0,449
1931	1,374	1,078	1,227	0,436	0,281	0,359
1932	1,579	0,920	1,245	0,466	0,224	0,346
1933	1,600	0,771	1,189	0,498	0,222	0,361
1934	1,675	0,857	1,268	0,527	0,237	0,381
1935	1,850	0,894	1,375	0,502	0,289	0,396
1936	2,089	0,421	1,249	0,415	0,400	0,407

Rok	ton ładunku na 1 NRT			ton ładunku na 1 NRT		
	statki na wejściu	statki na wyjściu	Razem przeciętnie	statki na wejściu	statki na wyjściu	Razem przeciętnie
	Hamburg			Antwerpia		
1929	0,856	0,438	0,647	0,601	0,660	0,633
1930	0,754	0,416	0,585	0,525	0,589	0,558
1931	0,723	0,400	0,562	0,553	0,541	0,549
1932	0,700	0,377	0,541	0,559	0,482	0,522
1933	0,725	0,374	0,550	0,578	0,512	0,545
1934	0,758	0,341	0,550	0,612	0,585	0,599
1935	0,732	0,362	0,547	0,593	0,545	0,569
1936	0,771	0,378	0,575	0,639	0,642	0,640

Zestawienie powyższe wykazuje, że zarówno w Gdyni jak i w Gdańsku, w roku 1936, wzrosło wykorzystanie tonażu na wejściu, podczas gdy na wyjściu obserwujemy jego spadek. Tłumaczy się to znacznym wzrostem przywozu w obydwu portach.

W innych portach można zauważyć znacznie większą równomierność wykorzystania tonażu w przywozie i wywozie, (w Szczecinie i Antwerpii), natomiast w Królewcu znaczną, jeszcze większą aniżeli w Gdyni, dysproporcję pomiędzy przywozem, a wywozem.

Zarówno w Gdyni jak i w Gdańsku tonaż na wejściu jest 7 razy słabiej wykorzystany, aniżeli na wyjściu, podczas gdy w portach niemieckich, wprost przeciwnie, obserwujemy większe wykorzystanie tonażu na wejściu.

Ten stan rzeczy jest przede wszystkim wynikiem struktury naszego handlu zagranicznego, który w wywozie wagowo kilkakrotnie przewyższa liczby przywozu, jak wykazuje poniższe zestawienie.

TABELA 58

R o k	1932	1933	1934	1935	1936
	w t o n a c h				
Ogólny wywóz zaogr. Polski	13 503 533	12 985 770	14 564 991	13 435 840	12 964 026
Ogólny przywóz zaogr. Polski	1 786 801	2 356 485	2 555 329	2 572 827	3 066 253
Stosunek przywozu do wywozu	13,2 ^o / _o	18,1 ^o / _o	19,0 ^o / _o	19 1 ^o / _o	22,9 ^o / _o
Wywóz przez Gdynię	4 761 400	5 235 162	6 200 368	6 362 600	6 407 490
Przywóz przez Gdynię	432 888	870 704	991 545	1 111 844	1 335 456
Stosunek przywozu do wywozu	9,1 ^o / _o	16,6 ^o / _o	15,9 ^o / _o	17,4 ^o / _o	20,8 ^o / _o

Liczby dotyczące Gdyni są wzięte ze statystyki Urzędu Morskiego, natomiast liczby odnoszące się do Polski ze statystyki G. U. S. Pierwsza statystyka jest statystyką brutto, druga — netto. Jeżeli przyjąć w obydwu wypadkach statystykę G. U. S., czyli netto, wówczas otrzymujemy dla Gdyni stan następujący:

TABELA 59

R o k	1932	1933	1934	1935	1936
	w t o n a c h				
Wywóz Gdyni	4 547 169	4 987 508	5 948 000	6 252 588	6 259 338
Przywóz Gdyni	346 690	699 035	766 000	865 841	1 160 599
Stosunek przywozu do wywozu	7,6 ^o / _o	14,0 ^o / _o	12,9 ^o / _o	13,8 ^o / _o	18,4 ^o / _o

Charakterystyczny obraz daje wprowadzenie udziału statków z ładunkiem ogólnym ruchu statków na wejściu i wyjściu, co czynimy poniżej, podając porównawcze liczby dla Gdańska.

Stosunek procentowy statków z ładunkiem do liczby statków w ogólności, na wejściu i wyjściu osobno.

Statki na wejściu:

TABELA 60

Rok	Ogółem	w tej liczbie statki z ładunkiem	%	Ogółem	w tej liczbie statki z ładunkiem	%
G d y n i a				G d a ń s k		
1926	314	17	5,4	5 967	1 905	31,9
1927	542	34	6,3	6 950	3 092	44,4
1928	1 108	204	18,4	6 198	2 927	47,2
1929	1 567	282	18,0	5 396	2 187	40,5
1930	2 238	618	27,6	6 078	2 080	34,2
1931	3 144	836	26,6	5 960	1 589	26,3
1932	3 610	1 195	33,1	4 637	1 697	36,6
1933	4 355	1 892	43,4	4 278	1 675	39,2
1934	4 592	1 894	41,2	4 880	1 967	40,3
1935	4 778	2 020	42,3	4 455	2 128	47,7
1936	4 911	2 185	44,5	5 404	3 015	55,8

Statki na wyjściu:

TABELA 61

Rok	Ogółem	w tej liczbie statki z ładunkiem	%	Ogółem	w tej liczbie statki z ładunkiem	%
	Gdynia			Gdańsk		
1926	316	291	92,1	5 903	5 084	86,1
1927	532	514	96,6	6 942	5 980	86,1
1928	1 093	971	88,8	6 183	5 265	85,1
1929	1 575	1 324	84,1	5 432	4 689	86,3
1930	2 219	1 684	75,9	6 087	5 501	90,3
1931	3 148	3 582	82,0	5 971	5 404	90,5
1932	3 604	2 956	82,0	4 655	4 372	94,0
1933	4 337	3 414	78,7	4 266	4 036	94,6
1934	4 597	3 682	80,1	4 879	4 668	95,7
1935	4 772	3 753	78,7	4 480	4 126	92,0
1936	4 909	3 723	75,8	5 398	4 406	81,7

W Gdańsku mniejszy udział w ogólnym obrocie ładunków masowych i w szczególności wywozu węgla tłumaczy większy udział statków z ładunkiem.

W ogólnym ruchu statków w porcie gdyńskim w latach 1933—1936 największy udział mają następujące państwa:

TABELA 62

	1933 o/o	1934 o/o	1935 o/o	1936 o/o
1. Szwecja	24,90	21,64	21,08	19,63
2. Polska	15,17	11,48	13,44	16,20
3. Dania	10,92	10,30	9,38	9,59
4. Anglia	5,00	8,37	10,49	8,74
5. Niemcy	15,04	12,15	10,15	8,34
6. St. Zjednoczone A. P. . .	5,22	6,03	6,35	7,31
7. Norwegia	7,85	8,09	8,13	6,82

Bandera szwedzka, zajmująca od roku 1926 pierwsze miejsce w ruchu statków portu gdyńskiego, również i w roku 1936 wykazuje najwyższy udział. Jednocześnie stale wzrastał udział bandery polskiej.

Sredni tonaż statków, zawijających do portu w Gdyni.

Niżej podajemy zestawienie liczb średniego tonażu statków, zawijających do portu w Gdyni oraz do niektórych portów europejskich:

Sredni tonaż statków, zawijających do portów:

TABELA 63

Rok	Gdynia	Gdańsk	Szczecin	Królewiec	Antwerpia	Genua
1930	907	496	1 293	458	2 133	2 013
1931	850	681	1 335	457	2 120	2 044
1932	784	594	1 293	385	2 091	1 991
1933	786	643	1 455	452	2 077	1 956
1934	902	650	1 503	421	1 993	2 007
1935	955	638	1 532	469	1 654	2 134
1936	1 002	610	1 512	432	1 706	1 956

W roku 1936 obserwujemy dalszy wzrost średniego tonażu statków, zawijających do Gdyni. Tłumaczy się to skierowaniem naszego eksportu, w szczególności ładunków masowych i węgla, na dalsze rynki zamorskie, a zarazem, po części, wstawieniem większych jednostek na linie regularne, łączące Gdynię z krajami zamorskimi.

Poniżej podajemy szczegółowe zestawienie ruchu statków w porcie gdyńskim w latach 1933—1936:

Ruch statków w porcie gdyńskim w latach 1924—1936.

Statki na wejściu:

TABELA 64

Rok	Ogółem statków	Ilość statków		Pojemność N.R.T.	Ładunek w tonach	Pasażerowie
		z ładunkiem	bez ładunku			
1924	29	—	—	40 469	981	1 190
1925	85	—	—	74 919	1 646	1 065
1926	314	17	281	209 928	310	811
1927	542	34	496	426 722	6 411	1 368
1928	1 108	204	904	984 893	192 712	3 215
1929	1 567	282	1 259	1 442 492	329 644	5 970
1930	2 238	618	1 620	2 029 822	504 117	6 781
1931	3 144	836	2 308	2 649 268	558 348	7 873
1932	3 610	1 195	2 415	2 831 604	432 888	10 137
1933	4 355	1 892	2 463	3 425 660	870 704	10 638
1934	4 592	1 894	2 698	4 142 142	991 545	9 203
1935	4 778	2 020	2 758	4 559 140	1 111 844	10 488
1936	4 911	2 185	2 726	4 919 765	1 335 456	15 682
1935						
I.	393	178	215	341 734	83 933	73
II.	312	141	171	305 748	71 902	132
III.	421	187	234	412 286	138 589	176
IV.	385	167	218	365 984	100 398	728
V.	360	160	200	337 139	83 603	1 118
VI.	388	162	226	364 902	81 402	1 114
VII.	403	154	249	402 002	70 267	2 305
VIII.	411	162	249	419 748	81 104	2 275
IX.	420	167	253	420 262	64 623	1 254
X.	394	152	242	366 778	75 309	494
XI.	463	194	269	425 713	111 435	441
XII.	428	186	232	396 844	149 279	378
Razem :	4 778	2 020	2 758	4 559 140	1 111 844	10 488
1936						
I.	446	181	265	436 290	97 117	70
II.	327	129	198	343 224	67 666	250
III.	373	170	203	389 237	96 101	282
IV.	387	171	216	360 252	97 167	193
V.	398	180	218	384 786	102 537	1 534
VI.	383	162	221	382 013	88 706	1 409
VII.	395	170	225	423 877	109 480	4 705
VIII.	430	186	244	464 864	116 617	5 182
IX.	419	187	232	405 747	115 315	790
X.	425	180	245	417 223	119 105	446
XI.	471	242	229	449 767	160 455	294
XII.	457	227	230	462 485	165 130	527
Razem :	4 911	2 185	2 726	4 919 765	1 335 456	15 682
I—VI 1937	2 658	1 212	1 444	2 602 332	880 971	3 864

Statki na wyjściu:

TABELA 65

Rok	Ogółem statków	Ilość statków		Pojemność N. R. T.	Ładunek w tonach	w tem węgiel w tonach	Pasażerowie
		z ładunk.	bez ładunku				
1924	29	—	—	40 469	9 186	—	6 377
1925	79	—	—	71 549	53 925	37 229	10 632
1926	316	291	12	213 086	404 251	402 246	6 990
1927	532	514	5	421 226	891 683	878 183	8 172
1928	1 093	971	122	972 902	1 765 058	1 741 489	20 007
1929	1 575	1 324	228	1 445 400	2 492 858	2 452 672	17 591
1930	2 219	1 684	535	2 014 299	3 122 631	2 965 414	17 388
1931	3 148	2 582	566	2 665 400	4 741 563	4 372 107	7 603
1932	3 604	2 956	648	2 838 598	4 761 400	4 199 893	7 705
1933	4 337	3 414	923	3 401 055	5 235 162	4 427 274	9 999
1934	4 597	3 682	915	4 153 564	6 200 367	5 160 169	9 189
1935	4 772	3 754	1 028	4 565 120	6 362 600	5 021 051	14 515
1936	4 909	3 723	1 186	4 898 147	6 407 490	4 905 613	25 640
1935							
I.	388	308	80	355 605	512 685	422 082	367
II.	313	262	51	302 922	411 553	338 889	156
III.	402	303	99	393 645	566 095	465 431	297
IV.	381	295	86	359 473	494 173	388 458	980
V.	387	305	82	373 033	477 084	384 250	1 318
VI.	381	293	88	342 705	468 098	371 255	848
VII.	402	320	82	403 773	562 123	432 546	2 605
VIII.	429	338	91	440 872	673 345	515 140	3 227
IX.	407	336	71	409 604	575 214	439 185	1 916
X.	406	329	77	362 498	512 647	406 104	1 001
XI.	443	357	86	429 873	617 849	485 295	1 011
XII.	433	308	125	391 117	491 734	372 416	789
Razem:	4 772	3 754	1 018	4 565 120	6 362 600	5 021 051	14 515
1936							
I.	454	360	94	432 377	651 551	522 707	847
II.	341	271	70	363 769	461 419	354 430	1 390
III.	360	270	90	371 654	487 667	376 963	1 105
IV.	390	298	92	371 251	498 868	380 553	1 443
V.	394	295	99	381 452	494 276	371 307	1 485
VI.	378	267	111	369 053	465 951	344 572	1 046
VII.	403	313	90	427 764	518 480	403 350	5 463
VIII.	419	317	102	457 965	543 147	419 465	4 958
IX.	421	325	96	410 545	539 563	394 521	2 336
X.	442	359	83	432 412	601 982	457 754	2 144
XI.	446	319	127	432 444	563 597	445 564	1 491
XII.	461	329	132	447 461	580 989	434 427	1 932
Razem:	4 909	3 723	1 186	4 898 147	6 407 490	4 905 613	25 640
I—VI 1937	2 658	1 893	765	2 611 301	3 461 905	2 616 953	12 263

Ruch statków w porcie gdyńskim

(zestawiony według

Statki na wejściu:

TABELA 66

Nazwy państw i krajów	1932		1933	
	ilość	N. R. T.	ilość	N. R. T.
1. Szwecja	1 147	801 513	1 245	827 861
2. Polska	447	540 564	472	521 378
3. Dania	484	334 620	593	372 066
4. Anglia	57	100 382	108	170 363
5. Niemcy	632	318 920	849	512 857
6. U. S. A.	40	127 675	56	179 740
7. Norwegia	248	221 959	350	265 824
8. Włochy	6	17 522	8	22 517
9. Finlandia	100	75 503	165	156 326
10. Grecja	21	53 950	42	101 514
11. Holandia	67	35 356	128	48 859
12. Estonia	132	78 961	105	54 643
13. Francja	12	10 335	15	21 945
14. Łotwa	83	84 319	92	93 796
15. Z. S. R. R.	—	—	—	—
16. W. M. Gdańsk	97	7 621	55	10 545
17. Rumunia	1	2 428	2	5 024
18. Jugosławia	—	—	—	—
19. Węgry	1	1 396	1	2 523
20. Islandia	—	—	—	—
21. Litwa	12	5 701	7	3 621
22. Panama	2	2 061	7	17 274
23. Hiszpania	—	—	2	5 097
24. Egipt	—	—	—	—
25. Japonia	—	—	—	—
26. Turcja	—	—	1	2 041
27. Irlandia	—	—	—	—
28. Austria	—	—	—	—
29. Czechosłowacja	16	6 040	46	9 217
30. Kanada	—	—	3	10 112
31. Belgia	—	—	2	7 114
32. Brazylia	1	2 701	1	3 373
33. Boliwia	3	579	—	—
34. Persja	—	—	—	—
35. Argentyna	1	1 268	—	—
Razem:	3 610	2 831 604	4 355	3 425 660

*) Dane za lata przed 1932 r. znajdują się w Roczniku V, na stronach 95 i 96.

w latach 1932—1936 *)

bander narodowych).

Statki na wejściu:

1934		1935		1936	
ilość	N. R. T.	ilość	N. R. T.	ilość	N. R. T.
1 310	894 648	1 329	962 568	1 355	961 912
444	470 610	581	612 058	644	795 606
623	428 788	672	428 875	689	468 505
213	346 617	273	476 251	232	431 826
808	504 529	739	466 264	644	408 675
79	250 177	92	289 840	112	358 537
421	335 302	411	370 198	430	339 299
74	220 434	87	236 713	106	336 335
178	219 563	166	201 841	205	223 047
65	164 178	82	211 406	90	212 938
123	81 506	112	65 064	133	79 441
95	44 389	89	37 994	127	70 674
14	27 380	9	25 233	15	67 231
53	49 483	51	61 836	50	55 777
8	16 800	9	11 726	32	56 988
31	24 408	29	16 247	26	16 731
7	17 004	21	50 195	6	14 527
2	7 646	3	8 121	4	11 495
3	7 558	1	2 737	3	3 445
—	—	2	955	4	1 918
12	6 082	6	3 377	2	1 119
5	9 507	5	735	2	539
—	—	3	7 359	—	—
—	—	2	5 387	—	—
2	7 697	1	4 266	—	—
—	—	1	1 476	—	—
—	—	1	284	—	—
1	134	1	134	—	—
20	4 420	—	—	—	—
1	3 282	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
4 592	4 142 142	4 778	4 559 140	4 911	4 919 765

Ruch statków w porcie gdyńskim
(zestawiony według

Statki na wyjściu:

TABELA 67

Nazwy państw i krajów	1932		1933	
	ilość	NRT	ilość	NRT
1. Szwecja	1 150	802 039	1 230	813 447
2. Polska	450	547 516	466	513 980
3. Dania	482	333 881	593	374 001
4. Anglia	56	99 742	108	171 600
5. Niemcy	624	317 053	856	512 877
6. U. S. A.	41	130 776	55	176 653
7. Norwegia	245	214 925	350	270 600
8. Włochy	6	17 752	9	24 588
9. Finlandia	99	77 317	166	154 098
10. Grecja	22	61 426	39	95 744
11. Holandia	65	30 839	130	48 658
12. Estonia	130	81 255	102	52 955
13. Francja	12	10 335	15	21 947
14. Łotwa	84	84 691	94	96 501
15. Z. S. S. R.	—	—	—	—
16. W M. Gdańsk	101	8 913	54	9 607
17. Jugosławia	—	—	—	—
18. Rumunia	—	—	3	7 512
19. Węgry	1	1 396	1	2 523
20. Islandia	—	—	—	—
21. Litwa	13	6 093	7	3 621
22. Panama	2	2 061	7	17 274
23. Hiszpania	—	—	2	5 098
24. Egipt	—	—	—	—
25. Japonia	—	—	—	—
26. Turcja	—	—	1	2 041
27. Austria	—	—	—	—
28. Czechosłowacja	16	6 040	43	8 323
29. Kanada	—	—	2	6 697
30. Belgia	—	—	2	7 144
31. Brazylia	1	2 701	1	3 373
32. Boliwia	3	579	1	193
33. Argentyna	1	1 268	—	—
34. Persja	—	—	—	—
R a z e m :	3 604	2 838 598	4 337	3 401 055

*) Dane za lata przed 1932 r. znajdują się w Roczniku V na stronach 95 i 96.

w latach 1932—1936 *)
bander narodowych).

Statki na wyjściu:

1934		1935		1936	
ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
1 322	900 087	1 328	960 866	1 360	966 705
452	479 253	584	614 537	643	791 866
614	426 461	666	426 542	696	472 905
212	347 856	276	481 262	231	425 734
805	503 615	731	459 730	646	410 487
79	250 177	93	289 840	112	358 837
424	335 937	414	371 826	424	331 218
74	223 471	88	240 496	102	325 152
176	214 901	165	202 138	204	226 159
66	167 133	83	213 585	89	208 811
125	81 209	111	64 418	129	75 904
91	44 198	88	37 902	128	71 776
14	27 380	9	25 233	15	67 231
53	50 403	50	60 783	52	57 349
7	14 831	10	13 695	31	55 130
33	28 400	28	15 755	25	16 635
2	7 646	2	4 916	5	14 700
5	12 184	23	55 016	6	14 527
3	7 558	1	2 737	3	3 445
—	—	2	955	4	1 918
11	5 691	6	3 377	2	1 119
5	9 507	5	735	2	539
—	—	3	7 359	—	—
—	—	2	5 387	—	—
2	7 697	1	4 266	—	—
—	—	2	1 630	—	—
1	134	1	134	—	—
20	4 420	—	—	—	—
1	3 415	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
4 597	4 153 564	4 772	4 565 120	4 909	4 898 147

Ruch statków według bander w porcie gdynskim w 1935 r.

TABELA 68

Nazwy państw i krajów	Przyszło			Wyszło			suma rubryk 3 i 6	8 % udział tonażu
	1 ogółem statków	2 w tem z ładunk.	3 ogólna pojemność w NRT	4 ogółem statków	5 w tem z ładunk.	6 ogólna pojemność w NRT		
1. Szwecja	1 329	399	962 568	1 328	1 152	960 866	1 923 434	21,08
2. Polska	581	284	612 058	584	502	614 537	1 226 595	13,44
3. Anglia	273	60	476 251	276	218	481 362	957 513	10,49
4. Niemcy	739	409	466 264	731	463	459 730	925 994	10,15
5. Dania	672	338	428 875	666	526	426 542	855 417	9,38
6. Norwegia	411	241	370 198	414	285	371 826	742 024	8,13
7. Stany Zjedn. Am. P.	92	49	289 840	93	54	289 840	579 680	6,35
8. Włochy	87	16	236 713	88	86	240 496	477 209	5,23
9. Grecja	82	1	211 406	83	80	213 585	424 991	4,66
10. Finlandia	166	70	201 841	165	127	202 138	403 979	4,43
11. Holandia	112	84	65 064	111	76	64 418	129 482	1,42
12. Lotwa	51	12	61 836	50	37	60 783	122 619	1,35
13. Rumunia	21	—	50 195	23	23	55 016	105 211	1,15
14. Estonia	89	25	37 994	88	71	37 902	75 896	0,83
15. Francja	9	4	25 233	9	7	25 233	50 466	0,55
16. W. M. Gdańsk	29	14	16 247	28	23	15 755	32 002	0,35
17. Z. S. R. R.	9	9	11 726	10	2	13 695	25 421	0,28
18. Hiszpania	3	2	7 359	3	2	7 359	14 718	0,16
19. Jugosławia	3	—	8 121	2	2	4 916	13 037	0,14
20. Egipt	2	—	5 387	2	2	5 387	10 774	0,12
21. Japonia	1	—	4 266	1	1	4 266	8 532	0,09
22. Litwa	6	1	3 377	6	5	3 377	6 754	0,08
23. Węgry	1	—	2 737	1	1	2 737	5 474	0,06
24. Turcja	1	—	1 476	2	1	1 630	3 106	0,04
25. Panama	5	—	735	5	4	735	1 470	0,02
26. Islandia	2	1	955	2	2	955	1 910	0,02
27. Austria	1	—	134	1	1	134	268	0,00
28. Irlandia	1	1	284	—	—	—	284	0,00
R a z e m:	4 778	2 020	4 559 140	4 772	3 753	4 565 120	9 124 260	100%⁰
Ruch statków według bander w porcie gdynskim w 1936 r.								
1. Szwecja	1 355	456	961 912	1 360	1 123	966 705	1 928 617	19,64
2. Polska	644	327	798 606	643	524	791 866	1 590 472	16,20
3. Dania	689	379	468 505	696	521	472 905	941 410	9,59
4. Anglia	232	53	431 826	231	187	425 734	857 560	8,74
5. Niemcy	644	356	408 675	646	411	410 487	819 162	8,34
6. Stany Zjedn. Am. P.	112	65	358 537	112	62	358 837	717 374	7,31
7. Norwegia	430	253	339 299	424	285	331 218	670 517	6,82
8. Włochy	106	7	336 335	102	101	325 152	661 487	6,74
9. Finlandia	205	75	223 047	204	159	226 159	449 206	4,58
10. Grecja	90	10	212 938	89	87	208 811	421 749	4,30
11. Holandia	133	93	79 441	129	103	75 904	155 345	1,58
12. Estonia	127	49	70 874	128	87	71 776	142 650	1,45
13. Francja	15	6	67 231	15	1	67 231	134 462	1,37
14. Lotwa	50	13	55 777	52	32	57 349	113 126	1,15
15. Z. S. R. R.	32	28	56 988	31	6	55 130	112 118	1,14
16. W. M. Gdańsk	26	8	16 731	25	21	16 635	33 366	0,34
17. Rumunia	6	—	14 527	6	5	14 527	29 054	0,30
18. Jugosławia	4	—	11 495	5	5	14 700	26 195	0,27
19. Węgry	3	1	3 445	3	2	3 445	6 890	0,07
20. Islandia	4	3	1 918	4	1	1 918	3 836	0,04
21. Litwa	2	2	1 119	2	—	1 119	2 238	0,02
22. Panama	2	1	539	2	—	539	1 078	0,01
R a z e m:	4 911	2 185	4 919 765	4 909	3 723	4 898 147	9 817 912	100%⁰

LINIE REGULARNE PORTU W GDYNI.

Wykaz linii regularnych portu gdynskiego na 1. 7. 1937 r. przedstawiał się następująco: *)

Regularna Linia Okrętowa	Połączenie	Makler	Armator
1. Gdynia/Gdańsk — Ryga — Libawa (Liepaja) — Kłajpeda.	co 14 dni	„Żegluga Polska“ S. A.	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
2. Gdynia/Gdańsk — Ryga — Brema.	co 7 dni	August Wolff i Ska	„Neptun“ — Dampfschiffahrts Ges. — Brema
3. Gdynia/Gdańsk — Tallinn — Helsinki	co 7 dni	„Żegluga Polska“ S. A.	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
4. Gdynia/Gdańsk — Finlandia	co 14 dni	H. Lenczat i Ska	E. Russ i H. M. Gehrrens — Hamburg
5. Gdynia — Leningrad (via Le Havre, Southampton, Kopenhaga)	co 14 dni	Polska Agencja Morska	Cie Générale Transatlantique — Le Havre
6. Gdynia/Gdańsk — Kłajpeda — Kalmar — Sztokholm	co 10 dni	„Bergtrans“ S. A.	A. B. Svenska Amerika Linien — Göteborg
7. Gdynia/Gdańsk — Abo — Mäntyluoto — Vasa	co 14 dni	„Żegluga Polska“ S. A.	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
8. Gdynia/Gdańsk — Göteborg — Häisingborg — Malmö	co 7 dni	Behnke & Siegel	Egon Rederi A/B — Limhamn.
9. Gdynia/Gdańsk — Göteborg — Malmö	co 14 dni	„Bergtrans“ S. A.	„Baltic Line“, Bolint, Bensen & Co — Göteborg
10. Gdynia/Gdańsk — Göteborg — Malmö	co 14 dni	Polska Agencja Morska	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
11. Gdynia/Gdańsk — Norrköpping — Sztokholm	co 14 dni	Polska Agencja Morska	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
12. Gdynia/Gdańsk — Stavanger — Bergen — Trondheim	co 14 dni	„Bergtrans“ S. A.	Det Bergenske D. S. — Bergen i Det Stavanger-ske D. S. — Stavanger
13. Gdynia/Gdańsk — Oslo — Moss — Kambo — Drammen	co 7 dni	„Bergtrans“ S. A.	Fred Olsen & Co. — Oslo
14. Gdynia/Gdańsk — Kopenhaga	co 7 dni	F. G. Reinhold	Det Forenede Dampskibsselskab — Kopenhaga
15. Gdynia/Gdańsk — Odense — Aarhus	co 14 dni	F. G. Reinhold	Aarhus Skipping Co. — Aarhus
16. Gdynia/Gdańsk — Hamburg	co 14 dni	„Żegluga Polska“ S. A.	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
17. Gdynia/Gdańsk — Hamburg	co 4 dni	Ferdinand Prowe	Máthies Reederei — Hamburg
18. Gdynia/Gdańsk — Antwerpia	co 7 dni	„Żegluga Polska“ S. A.	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
19. Gdynia/Gdańsk — Rotterdam	co 7 dni	„Żegluga Polska“ S. A.	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
20. Gdynia/Gdańsk — Antwerpia	co 10 dni	Ferdinand Prowe	„Neptun“ — Dampfschiffahrts Ges. — Brema
21. Gdynia/Gdańsk — Rotterdam	co 14 dni	„Żegluga Polska“ S. A.	„Neptun“ Reederei A. G. — Brema Argo Reederei A. G. — Brema
22. Gdynia/Gdańsk — Rotterdam	co 14 dni	H. Lenczat i Ska	Lübeck-Viborger Dampfschiffahrts Ges.—Lübeck
23. Gdynia/Gdańsk — Rotterdam	co 3—5 dni	August Wolff i Ska	„Neptun“ — Dampfschiffahrts Ges. — Brema
24. Gdynia/Gdańsk — Amsterdam	co 7 dni	F. G. Reinhold	Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij — Amsterdam
25. Gdynia/Gdańsk — Londyn	co 14 dni	Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt. S. A.	Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt. S. A. — Gdynia

*) Według danych Urzędu Morskiego w Gdyni.

Regularna Linia Okrętowa	Polaczenie	Makler	Armator
26. Gdynia/Gdańsk — Londyn	co 14 dni	Polska Zjednoczona Korp. Bah.	The United Baltic Corporation — Londyn
27. Gdynia/Gdańsk — Hull	co 7 dni	Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt. S. A.	Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A. — Gdynia
28. Gdynia/Gdańsk — Leith — Grangemouth	co 7 dni	F. G. Reinhold	J. Currie Line — Leith
29. Gdynia/Gdańsk — Manchester — Liverpool via Kopenhaga	co 7 dni	F. G. Reinhold	Det Forenede Dampskibsselskab — Kopenhaga
30. Gdynia/Gdańsk — Le Havre	co 14 dni	Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt. S. A.	Polsko-Bryt. Tow. Okręt. — Gdynia
31. Gdynia/Gdańsk — Porty francuskie (Dunkerque — Le Havre — Bordeaux)	co 14 dni	F. G. Reinhold	Det Forenede D. S. — Kopenhaga
32. Gdynia/Gdańsk — Hiszpania — Portugalia Maroko, (Casablanca — Tanger — Port Lyautay)	co 15 dni	"Bergrtrans"	Odenburg — Portugiesische D. R. — Hamburg
33. Gdynia/Gdańsk — Morze śródziemne — (porty hiszpańskie, francuskie i włoskie)	co 14 dni	"Bergrtrans"	R. M. Sionan Jr. — Hamburg i Rederi A/B Svenska Lloyd — Göteborg
34. Porty Morza Śródziemnego — Gdynia	co 20 dni	"Bergrtrans"	Rederi A/B Svenska Lloyd — Göteborg
35. Gdynia — Sycylia (Catania — Syracuse — Messina — Palermo)	co 20 dni	Polska Agencja Morska	J. Lauritzen — Kopenhaga
36. Gdynia/Gdańsk — Lewant (Aleksandria — Jaffa — Haifa — Piräus — Istanbul)	co 10 dni	Rothert & Kłaczycycki	"Żegluga Polska" S. A. — Gdynia i Svenska Orient Linien — Göteborg
37. Gdynia/Gdańsk — Porty Bałtyckie — Halla	co 14 dni	Domnante Sp. z o. o.	La Costiera S. A. — Genova
38. Gdynia — New York (via Kopenhaga i Halifax)	co 19—14 dni	Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe	"Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe" S. A. — Gdynia
39. Gdynia — New York (via Kopenhaga i Philadelphia)	co 7 dni	American Scantic Line w Polsce	American Scantic Line — New York
40. Gdynia — Galveston — Houston — New Orleans — Savannah i t. d.	co 10 dni	"Bergrtrans"	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo i Svenska Amerika-Merkeo Linien
41. Gdynia/Gdańsk — Zatoka Meksykańska (New Orleans — Houston — Galveston)	co 30 dni	Polska Agencja Morska	"Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe" S. A. Gdynia
42. Gdynia/Gdańsk — Ameryka Południowa (Rio de Janeiro — Santos — Victoria — Montevideo — Buenos Aires)	co 14 dni	"Bergrtrans"	Finland Syd Amerika Linien — Helsinki
43. Gdynia — Ameryka Południowa — (Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires)	co 14 dni	Oceaniczna Agencja Okręt.	Rederie A/B Nordsternman — Stockholm
44. Gdynia/Gdańsk — Ameryka Południowa — (Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires)	co 20 dni	Rothert & Kłaczycycki	"Żegluga Polska" S. A. — Gdynia
45. Gdynia — Południowa i Zach. Atryka (Capetown — Durban — East London — Lourenço Marques)	co 30 dni	"Bergrtrans"	Rederie A/B Transatlantic — Göteborg
46. Gdynia — Tutuicorin — Chittagong — Madras — Tamesanura	co 20—40 dni	Rothert & Kłaczycycki	Deutsche Dampfschiffahrts „Hansa" — Bremen
47. Gdynia — Dairekt Wschód — (Shanghai — Kobe — Yokohama — Dairen)	co 20 dni	Polska Agencja Morska	Alfred Holt & Co Liverpool i Ellerman & Bucknall Steamship Co. Ltd. — London

ROZWÓJ LINII REGULARNYCH W LATACH 1931—1936.

Do r. 1936 włącznie obserwujemy stały wzrost ilości linii regularnych w porcie gdyńskim, jak również wzrost ilości portów, z którymi Gdynia posiada regularną komunikację. W pierwszej połowie r. 1937 nastąpiła w rozwoju linii okrętowych pewna stabilizacja.

TABELA 69

Rok	Ilość linii regularnych portu gdyńskiego			Porty posiadające regularne połączenia z Gdynią		
	europejskie	pozaeuro-pejskie	razem	europejskie	pozaeuro-pejskie	razem
1931	18	5	23	48	27	75
1932	21	6	27	64	41	105
1933	29	8	37	66	56	122
1934	37	10	47	75	67	142
1935	38	11	49	70	79	149
1936	35	12	47	84	67	151

W ciągu roku 1936 i w pierwszej połowie r. 1937 unieruchomiono następujące linie:

1. Gdynia/Gdańsk — Kotka — Wiborg, utrzymywaną przez armatora Luebeck Viborger Dampf. Ges.
2. Gdynia/Gdańsk — Tallinn — Antwerpia — Rotterdam, utrzymywana przez armatora Tallinna Laevaühisus, Tallinn.
3. Gdynia/Gdańsk — Porty morza Śródziemnego, utrzymywana przez armatora Det Forenede Dampfskibsselskab, Kopenhaga.
4. Gdynia/Gdańsk — Porty Indii Brytyjskich, utrzymywana przez armatora Wilhelm Wilhelsen, Oslo.
5. Gdynia/Gdańsk — Palestyna, utrzymywana przez armatora „La Générale S. A. Antwerpia.
6. Gdynia/Gdańsk — Bristol, utrzymywana przez armatora Bugsier Reederei — Hamburg.
7. Gdynia/Gdańsk — Hiszpania utrzymywana przez armatora J. Lauritzen — Kopenhaga.
8. Gdynia/Gdańsk — Zatoka Meksykańska, utrzymywana przez Lykes Bros., Ripley Steamship Co., Inc. New Orleans.
9. Gdynia/Gdańsk — Zatoka Meksykańska, utrzymywana przez Hanseatische Reederei — Hamburg.

W tymże samym okresie czasu zarejestrowano nowe linie regularne, które podajemy poniżej:

1. Gdynia/Gdańsk — Rotterdam, utrzymywana przez armatorów „Neptun“ Reederei — A. G. Brema i „Argo“ Reederei A. G. Brema.
2. Gdynia/Gdańsk — Messina — Catania — Palermo, utrzymywana przez armatora J. Lauritzen — Kopenhaga.
3. Gdynia/Gdańsk — Genova — Napoli — Palermo, utrzymywana przez armatora La Costiera S. A. — Genova.
4. Gdynia/Gdańsk — Chittagong — Rangoon, utrzymywana przez armatora Deutsche Dampfschiffarts Ges. „Hansa“.
5. Gdynia/Gdańsk — Hamburg, utrzymywana przez Mathies Reederei — Hamburg.

6. Gdynia/Gdańsk — Zatoka Meksykańska, utrzymywana przez armatora Gdynia—Ameryka L. Ż. — Gdynia.
7. Gdynia/Gdańsk — Abo — Mäntyluoto — Vasa, utrzymywana przez armatora Żegluga Polska S. A.

Stan linii regularnych, których statki zawijają do portu w Gdyni, na dzień 1 lipca 1937 r. wynosił liczbę 47.

Na ogólną ilość 47 linii regularnych polscy armatorzy utrzymują 14 linii, 1 linia obsługiwana jest przez armatorów polskich i zagranicznych, pozostałe 32 linii — utrzymują armatorzy zagraniczni.

Zestawienie linii regularnych reprezentujących poszczególne bandery, podajemy poniżej:

Polska	— 14 linii	Holandia	— 1 linia
Niemcy	— 9 „	Finlandia	— 1 „
Szwecja	— 6 „	Włochy	— 1 „
Dania	— 5 „	Francja	— 1 „
Norwegia	— 2 „	Polska i Szwecja	— 1 „
Anglia	— 3 „	Niemcy i Szwecja	— 1 „
Stany Zjednoczone	— 1 „	Szwecja i Finlandia	— 1 „

Ważnym wydarzeniem w roku 1936 było uruchomienie polskiej linii regularnej do portów Zatoki Meksykańskiej przez Towarzystwo „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. Linia ta narazie jest obsługiwana za pomocą statków wynajętych. Odegra ona ważną rolę przez połączenie Gdyni z centrami produkcji i handlu bawełną.

Pod względem częstotliwości jak i pod względem połączeń regularnych naszych portów, polska bandera ma jeszcze dużo do zrobienia.

Duże znaczenie posiada poza częstotliwością rejsów linii regularnych, również zagadnienie ilości linii na danym szlaku. Konkurowanie między liniami o ładunek, o ile jest prowadzone w granicach lojalnych, powoduje dla portów i ich klientów duże korzyści, gdyż konkurujące linie starają się zdobywać nowych klientów szybkością, punktualnością i akuratanością w obsłudze.

W roku 1936 mamy już w Gdyni po kilka linii do niektórych portów.

I tak posiada Gdynia:

Do Antwerpii	— 2 linie	Do Londynu	— 2 linie
„ Buenos Aires	— 3 „	„ Marsylii	— 2 „
„ Genui	— 3 „	„ Neapolu	— 2 „
„ Hamburg	— 2 „	„ New Yorku	— 2 „
„ Houston	— 2 „	„ Palermo	— 4 „
„ Helsinek	— 3 „	„ Rio de Janeiro	— 3 „
„ Walencji	— 2 „	„ Rotterdamu	— 5 „
„ Kopenhagi	— 3 „	„ Stockholmu	— 3 „
„ Le Havre	— 3 „	„ Tallinna	— 2 „
„ Livorno	— 3 „		

OBROTY FIRM MAKLERSKICH W GDYNI.

Ilość statków i tonażu, klarowanego przez poszczególne firmy maklerskie w Gdyni w latach 1933—1936 przedstawia się następująco:

TABELA 70 Zestawienie udziału poszczególnych firm maklerskich w klarowaniu statków. *)

Nazwa firmy	Rok 1933			Rok 1934			Rok 1935			Rok 1936		
	Il. stat.	N. R. T.	%	Il. stat.	N. R. T.	%	Il. stat.	N. R. T.	%	I. stat.	N. R. T.	%
1. Polskarob	858	807 944	23,73	892	942 418	22,80	779	956 031	21,0	864	989 411	20,6
2. Polska Ag. Morska	1 087	879 426	25,83	887	856 027	20,67	858	929 804	20,9	882	878 711	18,3
3. Bergenske (Bergins)	649	650 460	16,17	767	700 106	16,95	744	813 128	18,0	703	704 128	14,7
4. Americ. Scantic Line	53	170 774	5,02	74	233 669	5,65	81	250 761	5,6	97	304 246	6,3
5. F. G. Reinhold	294	192 072	5,65	301	204 749	5,00	411	263 214	5,9	365	250 934	5,2
6. Gdynia — Ameryka	—	—	—	34	105 304	2,54	29	141 854	3,0	39	248 930	5,2
7. Belinke & Sieg	183	141 439	4,15	275	255 380	6,18	277	236 537	5,0	313	246 189	5,1
8. Morski Eksp. Węgla	—	—	—	—	—	—	—	—	—	230	235 435	4,9
9. Zjedn. Korp. Bałt.	28	67 502	1,98	31	68 278	1,65	50	111 097	2,4	161	141 402	2,9
10. Polbryt	96	101 527	2,98	94	81 062	1,96	24	17 100	0,3	287	129 653	2,7
11. Rother & Kilaczycki	8	4 293	0,13	229	70 615	1,71	284	142 216	3,0	228	121 045	2,5
12. Rurmel & Burton	158	93 200	2,74	182	177 108	4,28	236	126 100	2,8	38	59 766	1,2
13. Żegluga Polska	—	—	—	4	8 878	0,21	12	14 485	0,3	155	54 843	1,1
14. Pantarei	51	18 802	0,34	86	21 455	0,52	161	42 002	0,9	127	51 916	1,1
15. Aug. Wolff i Ska	259	98 025	2,88	271	103 575	2,65	176	75 247	1,6	81	49 651	1,0
16. Ferdynand Prowe	36	54 257	1,59	61	78 408	1,90	123	92 025	2,5	24	21 628	0,5
17. Lenczat & Co	148	113 538	3,34	186	150 239	3,63	188	148 341	3,3	29	17 292	0,4
18. Speed	24	12 731	0,37	22	23 740	0,57	18	24 435	0,3	5	11 490	0,2
19. Lloyd Bałycki	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	1 170	—
20. Oceaniczna Ag. Okr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	797	—
21. Gugółka	32	26 912	0,79	30	16 770	0,41	5	5 406	0,1	—	—	—
22. Atlantic	28	20 705	0,61	13	14 413	0,35	33	33 026	0,7	—	—	—
23. Progress	—	—	—	7	11 633	0,28	—	—	—	—	—	—
24. Paged	—	—	—	3	2 072	0,05	—	—	—	—	—	—
25. Ascher	—	—	—	1	69	—	—	—	—	—	—	—
26. Gdynskie Makl. Okr.	6	870	0,03	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27. Export—Import	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28. Karlsberg & Spiro	224	48 851	1,43	1	1 754	0,04	—	—	—	—	—	—
29. Warta	8	699	0,02	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30. Morze Północne	2	249	0,01	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Polski Lloyd	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem	4 232	3 404 276	100,00	4 451	4 132 522	100,00	4 636	4 447 665	100,00	4 826	4 804 862	100,00

*) Między liczbami podanymi w powyższej tabeli, a liczbami podanymi w tabelach ogólnego ruchu statków w porcie gdynskim, istnieją pewne dyferencje, co się tłumaczy tym, że pewien niewielki odsetek statków, szczególnie małych żaglowców, jest klarowany przez kapitana statku bez pośrednictwa maklera okrętowego, wobec czego statki te w zestawieniu nie są uwzględnione.

Zestawienie to wykazuje, że w porcie gdyńskim pierwsze miejsce zajmują nadal dwie polskie firmy maklerskie.

Udział firm maklerskich w obsłudze linii regularnych (stałych).

TABELA 71

Firma	Armatorzy lub ich oddziały linii		Maklerzy linii		Razem linii	
	1935	1936	1935	1936	1935	1936
„Bergtrans“ (Bergenske)	—	—	12	10	12	10
Polska Agencja Morska .	—	—	8	6	8	6
F. G. Reinhold	—	—	7	6	7	6
„Żegluga Polska“ S. A. .	5	6	—	—	5	6
Polsko-Bryt. Tow. Okrętowe S. A.	3	3	—	—	3	3
Rothert & Kiłaczycki .	—	—	3	3 ^{*)}	3	3
H. Lenczat i Ska	—	—	3	2	3	2
Aug. Wolff i Ska	—	—	2	2	2	2
Rummel & Burton . . .	—	—	1	—	1	—
Ferdynand Prowe	—	—	1	3 ^{**)}	1	3
„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A.	1	1	—	—	1	1
Oceaniczna Ag. Okręt. .	—	—	—	1	—	1
American Scantic Line .	1	1	—	—	1	1
Polska Zjedn. Korp. Bałt.	1	1	—	—	1	1
Behnke & Sieg	—	—	1	1	1	1
Dominante Sp. z o. o. .	—	—	—	1	—	1
Razem	11	12	38	35	49	47

Z zestawienia powyższego wynika, że z 35 linii obsługiwanych przez maklerów pracujących w wolnej konkurencji, 20 linii jest w rękach firm polskich, 14 linii utrzymują firmy niemiecko-gdańskie, posiadające w Gdyni swe oddziały i 1 firma włoska.

Dla ścisłości należy nadmienić, że wśród 20 polskich firm wymieniliśmy także jedno przedsiębiorstwo o kapitale polsko-skandynawsko-angielskim (z większością polską) obsługujące 10 linii.

*) W tym 1 linia wspólna z firmą Bergtrans i druga linia z firmą Gdynia—Ameryka L. Z.
 **) W tym 2 linie wspólne z firmą Aug. Wolff i Ska.

ROZDZIAŁ III

Stan i warunki pracy polskiej floty handlowej morskiej

§ 1.

STAN OGÓLNY.

Poniższe zestawienie obrazuje stan polskiego taboru pływającego w poszczególnych latach. Uwzględniono tu wyłącznie statki powyżej 100 B R T.

TABELA 72

Rok	R a z e m		W tej liczb. parowców		W tej liczb. motor. i żagl.	
	Ilość	BRT	Ilość	BRT	Ilość	BRT
1. I. 1927	6	11 242				
1. I. 1928	10	14 722				
1. I. 1929	18	23 364				
1. I. 1930	25	41 334	23	38 480	2	2 854
1. I. 1931	31	65 050	30	63 489	1	1 561
1. I. 1932	33	67 834	32	66 273	1	1 561
1. I. 1933	40	65 903	35	63 905	5	1 998
1. I. 1934	55	64 358	35	60 697	20	3 661
1. I. 1935	63	65 309	43	61 648	20	3 661
1. I. 1936	72	81 351	49	61 397	23	19 954
1. I. 1937	68	96 288	36	58 804	32	37 484
W tym statki o pojemności BRT						
1. I. 1935 r.						
od 101 — 500	37	5 652	18	3 552	19	2 100
od 501 — 1000	5	3 410	5	3 410	—	—
od 1001 — 2000	10	16 586	9	15 025	1	1 561
od 2001 — 3000	6	12 646	6	12 646	—	—
od 3001 — 5000	2	6 648	2	6 648	—	—
od 5001 — 8000	3	20 367	3	20 367	—	—
1. I. 1936 r.						
od 100 — 500	42	6 479	23	4 379	19	2 100
od 501 — 1000	6	3 938	5	3 410	1	528
od 1001 — 2000	13	20 189	11	17 157	2	3 032
od 2001 — 3000	6	12 646	6	12 646	—	—
od 3001 — 5000	1	3 108	1	3 108	—	—
od 5001 — 8000	3	20 697	3	20 697	—	—
Powyżej 8000	1	14 294	—	—	1	14 294
1. I. 1937 r.						
od 101 — 500	37	5 859	11	2 458	26	3 401
od 501 — 1000	5	3 266	4	2 738	1	528
od 1001 — 2000	14	22 131	11	17 157	3	4 974
od 2001 — 3000	6	12 646	6	12 646	—	—
od 3001 — 5000	1	3 108	1	3 108	—	—
od 5001 — 8000	3	20 697	3	20 697	—	—
Powyżej 8000	2	28 581	—	—	2	28 581

Poniżej podajemy zestawienie wszystkich statków polskich o pojemności powyżej 100 ton, zarejestrowanych w polskich urzędach.

Wykaz morskich statków handlowych ponad 100 BRT., zarejestrowanych w Sądzie Grodzkim w Gdyni według stanu na dzień 1. I. 1937 r.

TABELA 73

N. p.	Nazwa statku nr. rej.	sygnał poz.	Rodzaj statku materiał i przeznaczenie	Nośność DWT		Długość szerokość głębokość	Armator
				Pojemn. BRT	" NRT		
1	Atlas 128	SOBI	holownik stal	—	—	24,33	Żegluga Polska S. A.
				110	—	5,79	
2	Basia 69	SOBR	lichtuga towarowa stal	267	—	2,82	Janusz Minta Gdynia
				166	—	30,43	
				158	—	7,54	
3	Batory 132	SPEE	mot. stal pasażerki	4 488	—	152,03	Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A.
				14 287	—	21,57	
				8 102	—	9,89	
4	Buba 70	SOBS	lichtuga stal towarowy	349	—	26,04	J. Minta
				163	—	7,68	
				155	—	2,58	
5	Chorzów 64	SOBA	par. 1-śrub. stal towarowy	1 350	—	64,91	Żegluga Polska S. A.
				845	—	9,57	
				489	—	4,02	
6	Cieszyn 76	SPAL	par. 1-śrub. stal pasaż. tow.	1 515	—	70,87	" "
				1 402	—	10,92	
				758	—	5,46	
7	Czajka 85	SOAH	par. 2-śrub. stal pasaż. tow.	—	—	42,24	M. Kurecki
				179	—	5,96	
				87	—	2,44	
8	Dar Pomorza	SPCB	żagl.-motor. stal szkolny	—	—	72,60	Ministerstwo Przemysłu i Handlu
				1 561	—	12,57	
				525	—	6,34	
9	„Elemka“ 120	SPLM	żagl.-motor. drewniany towarowy	—	—	74,01	Liga Morską i Kolonialną
				1 471	—	13,54	
				1178	—	8,60	
10	„Elibor I“	SODT	krypa stal bunkrowa	—	—	38,16	Elibor
				153	—	5,03	
				133	—	2,28	
11	„Elibor II“	SODN	"	—	—	38,15	Elibor
				155	—	5,03	
				138	—	2,32	
12	Ewa 117	SOBW	"	309	—	25,90	Polskarob S. A.
				122	—	6,04	
				116	—	2,41	
13	Gdańsk 39	SPAG	par. 1-śrub. stal pasażerski	—	—	50,24	Żegluga Polska S. A.
				547	—	9,26	
				234	—	3,57	
14	Gdynia 40	SPAЕ	par. 1-śrub. stal pasażerski	—	—	50,24	Żegluga Polska S. A.
				586	—	9,26	
				281	—	3,57	
15	Hel 121	SPAО	par. 1-śrub. stal tow. pasaż.	1 545	—	71,05	Żegluga Polska S. A.
				1 066	—	11,09	
				504	—	4,01	

N. P.	Nazwa statku nr. rej	sygn. pozn.	Rodzaj statku materiał i przeznaczenie	Nośność DWT Pojemn. BRT " NRT	Długość szerokość głębokość	Armator
16	Ira 42	SOBP	lichtuga stal towarowy	200 164 152	28,00 6,96 2,83	Polskarob S. A.
17	Jola 71	SOBT	lichtuga stal towarowy	304 155 137	24,54 6,96 2,75	Polskarob S. A.
18	Jadwiga 46	SOBC	par. 1-śrub. stal pasażerski	— 270 107	39,75 7,42 3,26	Żegluga Polska S. A.
19	Katowice 34	SPAC	par. 1-śrub. stal towarowy	2 850 1 995 1 107	83,82 12,16 5,41	Żegluga Polska S. A.
20	Kościuszko 58	SPFA	par. 2-śrub. stal pasaż. tow.	5 300 6 852 4 207	134,45 16,32 9,01	Gdynia— Ameryka
21	Kraków 32	SPAЕ	par. 1-śrub. stal towarowy	2 850 2 018 1 121	83,80 12,12 5,43	Żegluga Polska S. A.
22	Kryisia 118	SOBV	krypa stal bunkrowa	425 199 189	33,93 7,47 2,84	Polskarob S. A.
23	Lech 96	SPLE	par. 1-śrub. stal tow. pasaż.	2 110 1 568 790	85,77 12,22 4,93	Polsko — Bryt. Tow. Okrętowe S. A.
24	Lewant 135	SPAR	mot. 1-śrub. stal towarowy	3 070 1 942 970	88,19 13 12 5,06	Żegluga Polska S. A.
25	Lloyd Byd. motor II 134	SORI	mot. towarowy	— 133 75	28,00 6,32 2,20	Lloyd Bydgoski S. A.
26	Lublin 77	SPBN	par. 1-śrub. stal tow. pasaż.	1 974 1 409 687	80 64 12,02 4,64	"
27	Lwów 78	SPBT	"	1 974 1 409 687	80,61 12,02 4,64	"
28	Mewa I — Gdy. 7 98	SOCL	mot. 1-śrub. stal rybacki	— 115 80	25 41 6,90 2,85	Mewa S. A.
29	Mewa II — Gdy. 8 99	SOCM	"	— 107 68	25,47 6,58 2 84	"

N. P.	Nazwa statku nr. rej.	sygn. pozn.	Rodzaj statku materiał i przeznaczenie	Nośność DWT		Długość szerokość głębokość	Armator
				Pojemn. BRT	" NRT		
30	Mewa III — Gdy. 32 100	SOCN	mot. 1-śrub. stal rybacki	—	—	25,37	Mewa S. A.
				110	72	6,72	
				72	—	2,75	
31	Mewa IV — Gdy. 48 101	SOCO	"	—	—	24,50	"
				108	71	6,56	
32	Mewa V — Gdy. 49 102	SOCP	"	—	—	25,69	"
				111	74	6,71	
33	Mewa VI — Gdy. 51 103	SOCQ	"	—	—	24,35	"
				106	65	6,73	
34	Mewa VII — Gdy. 99 104	SOCR	"	—	—	24,39	"
				106	69	6,60	
35	Mewa VIII — Gdy. 130 105	SOCS	"	—	—	25,20	"
				112	72	6,72	
36	Mewa IX — Gdy. 131 106	SOCT	"	—	—	25,34	"
				112	74	6,72	
37	Mewa X — Gdy. 132 107	SOCU	"	—	—	25,30	"
				113	76	6,72	
38	Mewa XI — Gdy. 189 108	SOCV	"	—	—	25,44	"
				112	71	6,67	
39	Mewa XII — Gdy. 233 109	SOCW	"	—	—	25,23	"
				113	74	6,72	
40	Mewa XIII — Gdy. 262 110	SOCX	"	—	—	25,18	"
				115	73	6,71	
41	Mewa XIV — Gdy. 268 111	SOCY	"	—	—	25,32	"
				118	80	6,62	
42	Mewa XV — Gdy. 379 112	SOCZ	"	—	—	24,86	"
				105	62	6,59	
43	Nowa Draga 14	SOAQ	stal draga ssąca	—	—	37,50	Urząd Morski
				367	95	10,50	
44	Piłsudski 125	SPED	mot. stal pasażerski	5 100	—	152,03	Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A.
				4 294	18 102	21,57	
45	Pionier I. 126	SOEP	mot. 2-śrub. stal towarowy	550	—	55,42	Tow. Okrętowe „Pionier“ T. z o. o.
				528	259	8,56	
46	Polonia 59	SPEC	par. 2-śrub. stal pasaż. tow.	7 200	—	136,92	Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A.
				7 500	4 519	17,20	
				4 519	—	9,54	

N. P.	Nazwa statku nr rej.	sygn. pozn.	Rodzaj statku materiał i przeznaczenie	Nośność DWT Pojemn. BRT " NRT	Długość szerokość głębokość	Armator
47	Pomian 82	SOAC	par. 2-śrub. stal	— 186	35,99 6,32	W. Górnicki
48	Poznań 31	SPAB	pasaż. tow. par. 1-śrub. stal	116 2 850 2 017	2 52 83,63 12,11	Żegluga Polska S. A.
49	Puck 119	SPAN	towarowy par. 1-śrub. stal	1 121 1 545 1 066	5,45 71,05 11,09	" "
50	Pułaski 61	SPEB	tow. pasaż. par. 2-śrub. stal	503 6 150 6 345	4 01 129,93 16,23	Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A.
51	Robur III 48	SPBA	tow. pasaż. par. 1-śrub. stal	3 820 2 850 1 894	8,95 80,47 11,89	Polskarob S. A.
52	Robur IV 60	SPBB	towarowy	1 138 3 000 1 971	5,98 78,43 12,55	"
53	Robur V 62	SPBC	"	1 067 3 000 1 975	5,75 78,54 12,55	"
54	Robur VI 55	SPBD	"	1 073 3 300 2 088	5,68 83,97 12,25	"
55	San 113	SOAD	par. 1-śrub.	1 252 — 107 48	6,13 36,36 4,74 1,91	E. Leszczyński J. Holecki
56	Śląsk 75	SPAM	par. 1-śrub. stal	1 515 1 402	70,87 10,92	Żegluga Polska S. A.
57	Stefa 115	SOEB	tow. pasaż. krypa	758 — 170 158	5,46 27,09 7,36 3,00	P. Ostrowski
58	Tczew 41	SOBB	par. 1-śrub stal	1 020 760	55,32 8,59	Żegluga Polska S. A.
59	Toruń 38	SPAA	towarowy "	344 2 850 2 018	5,35 83,70 12,14	"
60	„Triczi” 53	SOBQ	par. 1-śrub. stal	1 122 390 158	5,42 31,15 6,20	Polskarob S. A.
61	Tytan 131	SPAP	towarowy holownik stal	145 — 274 106	2,91 31,89 8,22 4,14	Żegluga Polska S. A.
62	Ursus 15	SOBE	par. 1-śrub. żelazny holownik	— 167 54	30 16 6,76 3,15	Żegluga Polska S. A.
63	Wanda — 47	SOBD	par. 2-śrub. stal pasażerski	— 270 107	39,75 7,42 3,26	"

N. p.	Nazwa statku nr. rej	sygn. pozn.	Rodzaj statku materiał i przeznaczenie	Nośność DWT Pojemn. BRT " NRT	Długość szerokość głębokość	Armator
64	Warszawa 50	SPBS	par. 1-śrub.	3 440	87,38	Polsko-Bryt. Tow. Okrętowe S. A.
			stal	2 487	12,39	
			pasaż.-tow.	1 534	8,70	
65	Wilno 33	SPAD	par. 1-śrub	2 850	83,79	Żegluga Polska S. A.
			stal	2 018	12,12	
			towarowy	1 121	5,44	
66	Wisła 56	SPAJ	par. 1-śrub.	5 146	99,06	"
			stal	3 108	14,63	
			towarowy	1 844	6,77	

Razem więc w Sądzie Grodzkim w Gdyni zarejestrowano 66 statków o pojemności powyżej 100 BRT,
o ogólnej pojemności 95 760 BRT,
54 580 NRT.

Wzrost tonażu zarejestrowanego w Gdyni wynosi w roku 1936 — 15 609 BRT., 8 702 NRT.

W Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku według stanu na dzień 1. I. 1937 r. wykazano następujące zarejestrowane statki powyżej 100 B R T:

TABELA 74

L. p.	Nazwa statku	Rodzaj statku	Pojemn. BRT " NRT	Armator
1	Gedania	prom. kolejow.	291 74	Ministerstwo Komunikacji Warszawa
2	Carmen	parow. pasaż	237 87	J. Holecki i E. Leszczyński

Razem zarejestrowano w Gdańsku 2 statki powyżej 100 BRT,
o pojemności łącznej 528 BRT,
161 NRT.

Stan zarejestrowanych w Gdańsku jednostek zmniejszył się w 1936 r. wskutek wykreślenia z rejestru parowca „Ville de Toulon“. W ten sposób obniżył się tonaż polski zarejestrowany w Gdańsku z 1 200 BRT, 501 NRT na 528 BRT, 161 NRT.

Rejestr w obydwu portach polskich, według stanu na dzień 1. I. 1937, zawiera 68 statków powyżej 100 BRT.
o ogólnej pojemności 96 288 BRT,
54 741 NRT.

W obydwu portach polskich rok 1936 wykazuje wobec r. 1935 zmniejszenie się ilości zarejestrowanych statków z 72 na 68 jednostek, natomiast zwiększenie tonażu z 81,351 BRT, 46,379 NRT na 96,288 BRT, 54,741 NRT. Fakt ten tłumaczy się przejściem małych statków fy „Mopol“ pod obcą banderę. W Gdańsku natomiast został wykreślony z rejestru s/s „Ville de Toulon“.

Ogólny wzrost pojemności statków, wyrażony w BRT wynosił:

TABELA 75

w roku 1934	— 1,5%
„ 1935	— 24,6%
„ 1936	— 18,3%

Znaczny wzrost w latach 1935 i 1936 tłumaczy się nabyciem dużych transoceanicznych statków dla linii Gdynia—Ameryka.

W zestawieniach powyższych uwzględnione są wszystkie jednostki pomocnicze, których pojemność przekracza 100 BRT, jak holowniki, krypy, poza tym statki żeglugi przybrzeżnej i kutry rybackie. Zestawienie statków polskiej floty handlowej, obejmujące statki morskie z wyłączeniem statków żeglugi przybrzeżnej, taboru pomocniczego i t. p., przedstawiało się następująco:

TABELA 76

Przedsiębiorstwo	Ilość statków	Nośność D W T	Pojemność BRT	Pojemność NRT
1. I. 1935 r.				
Żegluga Polska S. A.	10	25 294	17 583	9 785
„Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Tow. Transp. S. A.	4	12 150	7 928	4 531
Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A.	5	11 990	10 204	5 965
„Gdynia—Ameryka“ Linie Żeglugowe S. A.	3	18 650	20 367	12 279
Razem	22	68 084	56 082	32 560
1. I. 1936 r.				
Żegluga Polska S. A.	12	27 886	19 715	10 792
„Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Tow. Transp. S. A.	4	12 150	7 928	4 531
Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A.	4	9 498	6 873	3 698
„Gdynia—Ameryka“ Linie Żeglugowe S. A.	4	23 750	34 991	20 648
Towarzystwo Okrętowe „Pionier“ Sp. z o. o.	1	550	528	260
Razem	25	73 834	70 035	39 929
1. I. 1937 r.				
„Żegluga Polska“ S. A.	13	30 956	21 657	11 762
„Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Tow. Transp. S. A.	4	12 150	7 928	4 531
Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A.	4	9 498	6 873	3 698
„Gdynia—Ameryka“ Linie Żeglugowe S. A.	5	28 238	49 278	28 750
Towarzystwo Okrętowe „Pionier“ Sp. z o. o.	1	550	528	260
Razem	27	81 392	86 264	49 001

Porównawcze zestawienie tego tonażu za 6 lat daje obraz następujący:

TABELA 77

Rok	Ilość statków	Nośność D W T	Pojemność B R T	Pojemność N R T
1. I. 1931	22	74 674	60 281	35 553
1. I. 1932	26	81 436	65 701	38 537
1. I. 1933	24	73 699	60 143	35 216
1. I. 1934	22	68 449	56 793	33 146
1. I. 1935	22	68 084	56 082	32 560
1. I. 1936	25	73 834	70 035	39 929
1. I. 1937	27	81 392	86 264	49 001

Dla porównania pracy poszczególnych towarzystw okrętowych podajemy poniżej zestawienie rozporządzalnego tonażu statków morskich, przeznaczonych dla służby w podróżach po Bałtyku i w podróżach dalekomorskich, z wyłączeniem statków pomocniczych i statków obsługujących żeglugę przybrzeżną. Zestawienie to obliczone w netto tonach rejestrowanych (NRT), daje liczby następujące: *)

TABELA 78

Rok	Żegluga Polska	„Polska- rob“	„Polbryt“	Gdynia- Ameryka L. Ż.	„Polryż“	„Pionier“	Razem
1927	7 025	252	—	—	—	—	7 277
1928	9 822	1 463	—	—	—	—	11 285
1929	11 322	2 083	4 741	—	—	—	18 146
1930	11 700	3 462	6 560	9 251	257	—	31 230
1931	11 811	4 531	6 560	12 279	373	—	35 553
1932	12 742	4 531	7 205	12 279	373	—	37 129
1933	11 046	4 531	6 551	12 279	123	—	34 529
1934	9 785	4 531	6 021	12 279	—	—	32 615
1935	11 755	4 531	5 579	14 940	—	71	36 876
1936	14 796**)	4 531	3 698	26 404	—	259	49 688

Zmiany w tonażu polskich towarzystw okrętowych w r. 1936 przedstawiały się jak poniżej:

Żegluga Polska S. A.

W roku 1936 Żegluga Polska S. A. zakupiła motorowiec „Lewant“, wybudowany w roku 1930 w stoczni Eriksberg Mek. Verkstads A/B.

Poza tym „Żegluga Polska“ utrzymała stan swego posiadania z roku ubiegłego.

„Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A.

Stan posiadania Towarzystwa w roku 1936 utrzymał się na poziomie lat ubiegłych.

*) Pod pojęciem „tonażu rozporządzalnego“ należy rozumieć faktyczną ilość NRT statków, które stały do dyspozycji danego towarzystwa okrętowego w danym roku bieżącym. O ile więc naprzykład towarzystwo okrętowe w roku 1932 rozporządzało statkiem o poj. 1000 NRT przez pół roku, wówczas tonaż rozporządzalny tego statku w roku 1932 wynosił 500 NRT i t. p.

**) Do tonażu rozporządzalnego „Żeglugi Polskiej“ zaliczono oprócz tonażu własnego też tonaż rozporządzalny statków frachtowanych.

Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A.

W roku 1936 w tonażu Towarzystwa nie nastąpiły żadne zmiany.

„Gdynia—Ameryka“ Linie Żeglugowe S. A.

Tabor przedsiębiorstwa w roku 1936 zwiększył się na skutek uruchomienia nowowynbudowanego motorowca „Batory“ o pojemności 8.102 NRT, który kursuje na linii Gdynia—Halifax—New York.

Towarzystwo okrętowe „Pionier“ T. z o. o.

Towarzystwo eksploatuje, zakupiony w sierpniu 1935 roku, motorowiec „Pionier“, o pojemności 259 NRT.

Morska flota handlowa dalekich podróży, należąca do polskich towarzystw okrętowych, wykazuje w roku 1936 wzrost pod względem ilości statków z 25 na 27, a pod względem tonażu z 70 035 BRT w 1935 roku na 86,264 BRT, o 16 229 BRT, czyli 23,2%.

Uruchomienie w roku 1936 dwóch nowych jednostek przyczyniło się do dalszego spadku przeciętnego wieku statków polskiej marynarki handlowej, jak to wykazano niżej:

TABELA 79

w 1931 roku —	8,6
w 1932 roku —	9,0
w 1933 roku —	9,6
w 1934 roku —	9,4
w 1935 roku —	9,3
w 1936 roku —	8,9

Z powyższego wynika, że polski tonaż morski, począwszy od 1934 roku mimo, że starszym jednostkom lat przybywa, odmładza się.

Liczby porównawcze przewozów wykonanych przez poszczególne towarzystwa za pomocą ich tonażu rozporządzalnego, przedstawiają się następująco:

TABELA 80

Przedsiębiorstwo	1 9 3 5		1 9 3 6	
	tonaż rozporządz.	przewozy ton	tonaż rozporządz.	przewozy ton
Żegluga Polska	11 754	614.228	14.796	762.471
Polskarob	4.531	457.567	4.531	471.582
Polbryt	5.579	91.269	3.698	108.110
Gdynia—Ameryka L. Ż.	14.940	33.126	26.404	73.422
Pionier	71	3.785	259	12.150
razem	36.875	1.199.975	49.688	1.427.735

Zestawienie wykazuje że wykorzystanie tonażu polskiej floty handlowej dla przewozu towarów w roku 1936, zostawało mniej więcej na poziomie lat poprzednich, co unaoacza też zestawienie ilości ton przewozów przypadających na jedną NRT rozporządzalnego tonażu:

TABELA 81

Rok	ton przewozu na 1 NRT tonażu rozporządzalnego
1933	25,9
1934	29,5
1935	32,5
1936	28,7

Poza towarami przewozi się na naszych statkach pasażerów oraz pocztę.

W celu porównania wyników pracy statków frachtowych towarowych ze statkami towarowo-pasażerskimi, przyjmiemy dla wyrównania fikcyjny równoważny „tonaż towarowy“ obliczając, że przewóz jednego pasażera, w dalekich podróżach na statkach towarowo - pasażerskich, daje mniej więcej ten sam wynik finansowy co przewóz 2,5 ton towarów, a przewóz jednego worka poczty równa się przewozowi 0,5 tony towarów.

Wychodząc z tego założenia przewozy na polskich statkach w latach 1933—1936 przedstawiały się następująco:

Obroty polskich towarzystw okrętowych.

Rok 1933.

TABELA 82

Przedsiębiorstwo	Tonaż rozporządz.	Przewieziono			Tonaż towarowy	na 1 NRT tonażu rozporz.
		ładunków ton	pasażerów	worków poczty		
„Żegluga Polska“	11 046	290 839	1 080	—	293 539	26.6
„Polskarob“	4 531	462 458	—	—	462 458	102.1
„Polbryt“	6 551	95 930	2 498	—	102 175	15.6
„Gdynia—Ameryka“	12 279	12 113	16 647	9 230	58 346	4.8
„Polryż“	123	—	—	—	—	—
Razem	34 530	861 340	20 225	9 230	916 518	26.5

Rok 1934.

„Żegluga Polska“	9 785	381 908	1 048	—	384 528	39.3
„Polskarob“	4 539	471 816	—	—	471 816	104.1
„Polbryt“	6 021	88 912	1 397	—	92 405	15.3
„Gdynia—Ameryka“	12 271	20 113	33 135	5 315	105 608	8.6
Razem	32 616	962 749	35 580	5 315	1 054 357	32.3

Rok 1935.

Przedsiębiorstwo	Tonaż rozporząd.	P r z e w i e z i o n o			Tonaż towarowy	na NRT tonażu rozporz.
		ładunków ton	pasażerów	worków poczty		
„Żegluga Polska“	11 754	614 228	910	—	616 503	54,3
„Polskarob“	4 531	457 567	—	—	457 567	101,0
„Polbryt“	5 579	91 269	4 692	—	102 999	18,5
„Gdynia-Ameryka“	14 940	33 126	41 697	9 579	142 158	9,5
„Pionier“	71	3 785	—	—	3 785	53,3
Razem	36 875	1 199 975	47 299	9 579	1 323 012	35,9

Rok 1936.

„Żegluga Polska“	14 796	762 471	685	—	764 184	51,6
„Polskarob“	4 531	471 582	—	—	471 582	104,1
„Polbryt“	3 698	108 110	5 159	—	121 008	32,1
„Gdynia-Ameryka“	26 404	73 422	48 939	13 448	202 494	7,7
„Pionier“	259	12 150	—	—	12 150	46,9
Razem	49 688	1 427 735	54 783	13 448	1 571 418	31,6

Powyższe zestawienia wykazują, że wzrost przewozu towarów, pasażerów i poczty na polskich statkach a w szczególności w przedsiębiorstwach „Żegluga Polska“ i „Polsko-Bryt. Tow. Okręt.“ postępuje naprzód. Ogółem na tonę rozporządzalnego tonażu statków przewieziono ton „tonażu towarowego“:

TABELA 83

w roku 1933 — 26,5
w roku 1934 — 32,3
w roku 1935 — 35,9
w roku 1936 — 31,6

Spadek w roku 1936 w odniesieniu do roku 1935 tłumaczy się uruchomieniem dwóch wielkich motorowców pasażerskich, „Piłsudski“ i „Batory“.

**WYKAZ STATKÓW SŁUŻBY MORSKIEJ, NALEŻĄCYCH
DO POSZCZEGÓLNYCH POLSKICH TOWARZYSTW OKRĘTOWYCH
NA DZIEŃ 1. I. 1937 R.**

A. „Żegluga Polska“ S. A. w Gdyni.

TABELA 84

Nazwa statku	Nr. rejestr, sygn. zawezw, i sygnał radiowy	Rodzaj statku materiał przeznaczenie	Nośność DWT* Pojemn. BRT Pojemn. NRT	Stocznia rok budowy	Siła maszyny J H P
„Katowice“	34 SPAC	par. 1-śrub, stal towarowy	2 850 1 995 1 107	Chantiers Navals Caën 1925	1 trójpr. 1 200
„Poznań“	31 SPAB	par. 1-śrub. stal towarowy	2 850 2 017 1 121	Chantiers Navals Caën 1926	1 trójpr. 1 200
„Kraków“	32 SPAЕ	par. 1-śrub, stal towarowy	2 850 2 018 1 121	Chantiers Navals Caën 1926	1 trójpr. 1 200
„Toruń“	38 SPAA	par. 1-śrub. stal towarowy	2 850 2 018 1 122	Chantiers Navals Caën 1925	1 trójpr. 1 200
„Wilno“	33 SPAD	par. 1-śrub. stal towarowy	2 850 2 018 1 121	Chantiers Navals Caën 1926	1 trójpr. 1 200
„Wisła“	56 SPAJ	par. 1-śrub. stal towarowy	5 146 3 108 1 844	Craig & Taylor Sunderland, Anglia 1928	1 trójpr. 1 666
„Tczew“	41 SOBB	par. 1-śrub. stal towarowy	1 020 760 344	H. Bodewes Mi- lingen - Holandia 1924	1 trójpr. 600
„Chorzów“	64 SOBA	par. 1-śrub stal towarowy	1 350 845 489	N. V. Werft Zeeland Holandia 1921	1 trójpr. 500
„Śląsk“	75 SPAM	par. 1-śrub. stal towarowy	1 515 1 402 758	Stocznia Nakskov, Dania 1931	2 Lenz'a dwupr. 1200
„Cieszyn“	76 SPAL	par. 1-śrub. stal towarowy	1 515 1 402 758	Stocznia Nakskov, Dania 1931	2 Lenz'a dwupr. 1200
„Puck“	SPAN	par. 1-śrub. stal towarowy	1 545 1 066 503	Svan Hunter & Co 1935	2 cylindrowe mo- torowe z turbina Bauerbach o sile 980 M P.
„Hel“	SPAO	par. 1-śrub. stal towarowy	1 545 1 066 504	„ „	„ „
„Lewant“	SPAR	mot. 1-śrub, stal towarowy	3 070 1 942 970	Eriksberg Mek. Verkstads A/B Göteborg 1930	4-taktowy Diesel 2105 K. M.

Razem — 30 956 DWT
21 657 BRT
11 763 NRT

Rozporządzalny tonaż — 11 032 NRT

*) DWT Dead Weight Tons — pojemność statków w tonach ładunkowych (w tonach metrycznych);
NRT Netto Register Tons — w tonach rejestrowych netto.
BRT Brutto Register Tons — w tonach rejestrowych brutto;

**B. „Polskarob — Polsko - Skandynawskie
Tow. Transportowe“ S. A. w Gdyni.**

TABELA 85

Nazwa statku	Nr. rejestr. sygn. zawezw. i sygn. radiowy	Rodzaj statku materiał przeznaczenie	Nośność DWT Pojemn. BRT Pojemn. NRT	Stocznia rok budowy	Siła maszyny J H P
„Robur III	48 S P B A	par. 1-śrub. stal	2 850 1 894	R. Tompson and Sons Sunderland 1923	1 trójpr 1 300
„Robur IV”	60 S P B B	węgl. samotr. par. 1-śrub. stal	1 138 3 000 1 971	Lindholmen — Motala Göteborg 1930	1 Lenz'a 900
„Robur V”	62 S P B C	węgl. samotr. par. 1-śrub. stal	1 067 3 000 1 975	Lindholmen — Motala Göteborg 1930	1 Lenz'a 900
„Robur VI”	55 S P B D	węgl. samotr. par. 1-śrub. stal	1 073 3 300 2 088	Jonker & Stans, Henrik Ido, Ambacht, Holandia 1922	1 trójpr. 1 250
Razem — 12 150 DWT			Rozporządzalny tonaż 4 531 NRT		
7 928 BRT					
4 531 NRT					

C. „Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe“ S. A. w Gdyni.

TABELA 86

„Warszawa”	50 S P B S	par. 1-śrub. stal	3 440 2 487	William & Son Sunderland Anglia 1916	1 trójpr. 1 500
„Lwów”	78 S P B T	pasaż. towar. parowiec stal	1 974 1 409	Helsingör Shipbuilding Co Dania 1932	Lenz'a 1 375 H P 4 cyl.
„Lublin”	77 S P B N	tow. -pasaż. parowiec stal	687 1 974 1 409	”	”
„Lech”	96 S P L E	tow. -pasaż. parowiec stal	687 2 110 1 568	Svan, Hunter & Co Wigham Richardson Ltd. Anglia 1934	1 600 J H P
Razem — 9 498 DWT			Rozporządzalny tonaż — 3 698 NRT		
6 873 BRT					
3 698 NRT					

D. „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. w Gdyni.

TABELA 87

„Kościuszko”	58 S P E A	par. 2-śrub. stal	5 300 6 852	Barclay Curle and Co. Glasgow Anglia 1915	2 trójpr. 5 600
„Polonia”	59 S P E B	pasaż. tow. par. 2-śrub. stal	4 207 7 200 7 500	Barclay Curle and Co. Glasgow Anglia 1910	2 trójpr. 6 000
„Pułaski”	61 S P E C	pasaż. tow. par. 2-śrub. stal	4 519 6 150 6 345	Barclay Curle and Co. Glasgow Anglia 1912	2 trójpr. 5 600
„Piłsudski”	S P E D	pasaż. tow. motor. stal	5 100 14 294	Cantieri Riuniti dell Adriatico Montfalcone Włochy 1935	
„Batory”	S P E E	pasażerski motor. stal	8 102 4 488 14 287	” 1936	2 trójpr. 5 600
Razem — 28 238 DWT			Rozporządzalny tonaż — 26 404 NRT		
49 278 BRT					
28 750 NRT					

Nazwa statku	Nr rejestru sygn. zawezw. i sygn. radjowy	Rodzaj statku materiał przeznaczenia	Nośność DWT Pojemn. BRT Pojemn. NRT	Stocznia rok budowy	Siła maszyny J H P
„Pionier“	S O E P	motor. 2-śrub. stal towarowy	550 528 259	Sandvikens skepsdocka Finlandia 1919	Bolinder 320 KM
Razem — 550 DWT Rozporządzalny tonaż 259 NRT 528 BRT 259 NRT					

§ 3.

OBROTY POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

A. Obroty ogólne.

Obroty ogólne wynosiły w poszczególnych latach:

I. OBROTY TOWAROWE.

TABELA 89

Rok	Przywóz w tonach	Wywóz w tonach	Przewóz między port. obcymi w tonach	R a z e m
1927	42 374	321 189	51 585	315 148
1928	132 745	367 940	25 955	526 640
1929	195 170	422 572	42 652	660 394
1930	153 023	636 752	89 099	878 874
1931	135 074	884 388	72 331	1 091 793
1932	90 521	914 995	89 319	1 094 835
1933	116 071	700 638	44 631	861 340
1934	167 959	712 394	82 396	962 749
1935	255 141	904 784	40 050	1 199 975
1936	353 353	1 019 572	54 810	1 427 735
Razem:	1 641 431	6 785 224	592 828	9 019 483

Obroty te dzielą się między trampy i linie regularne następująco:

a) Trampy (w tonach)

Rok	Przywóz	Wywóz	Przewóz między portami obcymi	Razem	proc. ogólnej ilości przewoz.
1927	42 374	221 189	51 585	315 148	100,00
1928	132 745	367 940	25 955	526 640	100,00
1929	184 221	386 375	42 652	613 248	92,86
1930	132 160	566 004	89 099	787 263	89,58
1931	110 716	785 917	69 082	965 715	88,45
1932	42 553	796 143	77 563	916 259	83,69
1933	23 300	563 412	29 480	616 192	71,54
1934	38 056	561 198	64 899	664 153	68,98
1935	123 542	708 723	21 675	853 940	71,16
1936	185 091	718 868	28 163	932 122	65,29
Razem	1 014 758	5 675 769	500 153	7 190 680	79,73

b) Linie regularne (w tonach)

Rok	Przywóz	Wywóz	Przewóz między portami obcymi	Razem	proc. ogólnej ilości przewoz.
1929	10 949	36 197	—	47 146	7,14
1930	20 863	70 748	—	91 611	10,42
1931	24 358	98 471	3 249	126 078	11,55
1932	47 968	118 852	11 756	178 576	16,31
1933	92 771	137 226	15 151	245 148	28,46
1934	129 903	151 196	17 497	298 596	31,01
1935	131 599	196 061	18 375	346 035	28,84
1936	168 262	300 704	26 647	495 613	34,71
Razem:	626 673	1 109 455	92 675	1 828 803	20,27

Obroty polskiej floty handlowej wykazują w roku 1936 rekordowy, dotychczas nienotowany poziom przewozów. W odniesieniu do roku 1935 wzrost obrotów wynosi 227 760 ton czyli 18,90%.

Znaczny wzrost obrotów obserwujemy w roku 1936 na liniach regularnych. Wynosił on 43,20%, podczas gdy w r. 1935 tylko 15,90%. Udział linii regularnych w obrocie polskiej floty handlowej wynosił w r. 1936 — 34,70% wobec 28,80% w roku 1935.

Poniżej podajemy zestawienie obrotów, za ostatnie 3 lata, z uwzględnieniem różnicy między wywozem, a przywozem na liniach regularnych i trampach osobno.

Stosunek przywozu do wywozu w obrotach żeglugi.

TABELA 90

	na liniach regularnych			w żegludze trampowej		
	1934	1935	1936	1934	1935	1936
Wywóz	151 196	196 061	300 704	561 198	708 723	718 868
Przywóz	129 903	131 599	168 262	38 056	123 542	185 091
Proc. stosunek przywozu do wywozu	85,90%	67,10%	56,00%	6,80%	17,40%	25,70%

Powyższa tabela wykazuje zwiększenie się dysproporcji między przywozem a wywozem na liniach regularnych. Procentowy stosunek przywozu w odniesieniu do wywozu zmniejsza się na liniach regularnych od 85,90% w roku 1934 do 56,00% w roku 1936, w przeciwieństwie do trampów, gdzie stosunek ten zwiększył się od 6,80% w roku 1934 do 25,70% w roku 1936.

II. PRZEWÓZ PASAŻERÓW.

Statki polskie przewiozły w poszczególnych latach następujące ilości pasażerów:

TABELA 91

Rok	do Gdyni i Gdańska	z Gdyni i Gdańska	między port zagr.	wycieczki morskie	R a z e m
1932	7 833	4 845	61	2 895	15 634
1933	4 574	5 243	4 604	5 804	20 225
1934	4 016	5 557	21 117	4 890	35 580
1935	4 355	8 864	27 947	6 133	47 299
1936	8 152	18 819	20 392	7 420	54 783
Razem	28 930	43 328	74 121	27 142	173 521

Przewozy pasażerów na statkach polskich wykazują w roku 1936 poważny wzrost, mimo częściowego wstrzymania emigracji do Palestyny (co znalazło swój wyraz w spadku przewozu pasażerów między portami zagranicznymi). Wzrost ten spowodowany został zwiększeniem przewozu emigrantów na linii północno i południowo-amerykańskiej.

B. Obroty „Żegluga Polskiej“ S. A. w Gdyni.

I. STATKI, OBSŁUGUJĄCE RUCH TRAMPOWY.

TABELA 92

Rok	Przewieziono ładunków			Razem ton
	w przywozie ton	w wywozie ton	w przew. między portami zagr. ton	
1927	40 409	211 653	51 585	303 647
1928	130 239	275 075	25 955	431 269
1929	181 525	287 314	25 463	494 302
1930	132 160	320 267	83 380	535 807
1931	110 716	389 330	63 561	563 607
1932	42 553	343 415	72 113	458 081
1933	23 300	115 343	15 091	153 734
1934	38 056	115 193	39 088	192 337
1935	123 108	260 947	8 533	392 588
1936	181 076	249 023	18 291	448 390
Razem :	1 003 142	2 567 560	403 060	3 973 762

TABELA 93

	1 9 3 4 ton	1 9 3 5 ton	1 9 3 6 ton
A. PRZYWÓZ			
przez Gdynię	21 605	24 473	68 176
przez Gdańsk	16 451	98 635	112 900
Razem	38 056	123 108	181 076
B. WYWÓZ			
przez Gdynię	80 766	194 755	152 657
przez Gdańsk	34 427	66 192	96 366
Razem	115 193	260 947	249 023
C. OBRÓT			
przez Gdynię	102 371	219 228	220 833
przez Gdańsk	50 878	164 827	209 266
Razem	153 249	384 055	430 099

Wykaz towarów, przewiezionych przez statki żeglugi nieregularnej przedsiębiorstwa „Żegluga Polska“ S. A. w Gdyni.

1 9 3 4

TABELA 94

Rodzaj towaru	Przywóz w tonach	Wywóz w tonach	Przewóz między portami zagr. w tonach	Razem w tonach
Węgiel	2 236	100 748	14 833	117 817
Rudy	17 120	—	21 750	38 870
Tomasyna	18 700	—	—	18 700
Cukier	—	7 880	—	7 880
Koks	—	1 237	2 505	3 742
Drzewo	—	3 540	—	3 540
Zboże	—	1 500	—	1 500
Drobnica	—	288	—	288
Ogółem	38 056	115 193	39 088	192 337
1 9 3 5				
Węgiel	—	221 495	8 027	229 522
Rudy	98 635	—	—	98 635
Sól potasowa	—	14 712	—	14 712
Tomasyna	11 900	—	—	11 900
Zboże	—	7 950	—	7 950
Złom	7 337	—	—	7 337
Siarczan amonu	—	5 110	—	5 110
Drzewo	—	4 213	—	4 213
Koks	—	2 820	—	2 820
Pomarańcze	2 187	—	506	2 693
Orzechy palmowe	1 755	—	—	1 755
Tytoń	1 294	—	—	1 294
Cement	—	1 000	—	1 000
Sól	—	600	—	600
Drobnica	—	3 047	—	3 047
Ogółem	123 108	260 947	8 533	392 588
1 9 3 6				
Węgiel	—	150 012	2 686	152 698
Rudy	112 085	—	2 702	114 787
Koks	—	55 901	4 433	60 334
Tomasyna	38 036	—	—	38 036
Zboże	—	22 480	—	22 480
Kostka granit	13 759	—	—	13 759
Kukurydza	240	—	6 720	6 960
Złom	6 686	—	—	6 686
Kainit	—	5 512	—	5 512
Garbniki	4 439	—	—	4 439
Drzewo	—	4 064	—	4 064
Pomarańcze	1 749	—	1 236	2 985
Żelazo	—	2 799	—	2 799
Siarczan amonu	—	2 584	—	2 584
Kawa	1 355	—	—	1 355
Bawełna	1 040	—	—	1 040
Cukier	—	1 000	—	1 000
Orzechy palmowe	507	—	—	507
Drobnica	1 180	4 671	514	6 365
Ogółem	181 076	249 023	18 291	448 390

Powyższe przewozy Towarzystwo uskutečniło tak za pomocą własnych statków obsługujących ruch trampowy w roku 1936, a mianowicie: s/s Wisła, s/s Toruń, s/s Kraków, s/s Poznań, s/s Katowice i s/s Wilno, jak też za pomocą statków zafrachtowanych.

II. STATKI, OBSŁUGUJĄCE LINIE REGULARNE.

a) Obrót towarowy.

TABELA 95

Rok	Przywóz w tonach	Wywóz w tonach	Przewóz między portami zagranic. w tonach	Razem w tonach	
1930	3 965	18 143	—	22 108	} na linii Gdynia/Gdańsk—Tallinn—Helsinki
1931	9 138	12 964	3 249	24 351	
1932	44 846	22 073	11 756	78 675	} na linii Antwerpia—Rotterdam—Gdynia/Gdańsk—Tallinn—Helsinki
1933	61 892	61 844	13 369	137 105	
1934	95 538	83 126	10 907	189 571	} na liniach: Antwerpia—Rotterdam—Gdynia/Gdańsk—Tallinn Helsinki; Gdynia/Gdańsk—Hamburg; Gdynia/Gdańsk—Norrköping—Stockholm
1935	93 347	123 541	4 752	221 640	
1936	111 507	187 148	15 426	314 081	
Razem	419 233	508 839	59 459	987 531	

TABELA 96

	1 9 3 4 ton	1 9 3 5 ton	1 9 3 6 ton
A. PRZYWÓZ			
przez Gdynię	77.194	80.300	98.967
przez Gdańsk	18.344	13.047	12.540
Razem	95.538	93.347	111.507
B. WYWÓZ			
przez Gdynię	26.478	64.835	82.869
przez Gdańsk	56.648	58.706	104.279
Razem	83.126	123.541	187.148
C. OBRÓT			
przez Gdynię	103.672	145.135	181.836
przez Gdańsk	74.992	71.753	116.819
Razem	178.664	216.888	298.655

Do roku 1932 „Żegluga Polska“ utrzymywała tylko jedną linię, t. zw. Linię Bałtycką, kursującą między portami Gdynia/Gdańsk — Tallinn — Helsinki.

W 1932 roku (w styczniu) uruchomiona została Linia Antwerpijsko-Rotterdamka, stanowiąca w połączeniu z linią Bałtycką wielką linię tranzytową w przewozie towarów z portów bałtyckich.

W 1933 roku uruchomiona została trzecia linia „Żegluga Polskiej“, mianowicie Linia Gdynia—Hamburg, należąca do pool'u, w skład którego wchodzi oprócz „Żegluga Polskiej“ cztery inne towarzystwa okrętowe.

W roku 1934 (w grudniu) powstaje linia do portów szwedzkich Norrköping i Stockholm.

W pierwszych dniach stycznia 1936 r. „Żegluga Polska“ uruchomiła linię Gdynia—Göteborg—Malmö.

W roku 1936 „Żegluga Polska“ S. A. wspólnie z linią „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. uruchomiła regularną linię okrętową do wschodnich portów Ameryki Południowej.

b) Ruch pasażerski.

Statki „Żeglugi Polskiej“ S. A., obsługujące linie regularne, przewiozły w poszczególnych latach następujące ilości pasażerów:

TABELA 97

Rok	do Gdyni i Gdańska	z Gdyni i Gdańska	między portami obcymi	Razem
1932	419	436	61	916
1933	429	347	304	1 080
1934	381	278	389	1 048
1935	530	342	38	910
1936	198	487	—	685
Razem:	1 957	1 890	792	4 639

Należy zaznaczyć, że przewozy powyższe zostały dokonane statkami towarowo-pasażerskimi, które, kursując między Gdynią a portami zachodnio-europejskimi oraz bałtyckimi, nastawione są głównie na przewóz drobnicy, a jako uzupełnienie posiadają pomieszczenia dla przewozu około 12 pasażerów.

C. Obroty „Polskarob“ — Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego S. A. w Gdyni.

TABELA 98

Rok	Ilość podróży	Przejechano mil	P r z e w i e z i o n o			Razem ton
			w przywozie ton	w wywozie ton	w przewozie między portami zagran. ton	
1927	5	3 375	1 965	9 536	—	11 501
1928	51	41 510	2 505,5	92 866	—	95 371,5
1929	57	39 671	2 695,5	99 061	17 190	118 946 5
1930	87	80 156	—	245 737	5 719	251 456
1931	140	118 773	—	396 588	5 520	402 108
1932	159	130 864	—	452 728	5 450	458 178
1933	162	147 865	—	448 069	14 389	462 458
1934	168	141 160	—	466 133	25 811	491 944
1935	164	137 515	—	446 005	10 623	456 628
1936	168	144 680	—	446 944	5 449	452 393
Razem	1 161	985 569	7 166	3 103 667	90 151	3 200 984

Pomiędzy Gdynią a Gdańskiem rozdzielały się przewozy następująco:

TABELA 99

Rok	Gdynia	Gdańsk
	T o n	
1927	3 807	5 729
1928	46 155,5	46 710
1929	92 667,5	6 393,5
1930	229 458	16 279
1931	384 199	12 388
1932	452 728	—
1933	448 069,5	—
1934	446 005,5	—
1935	446 944	—
1936	463 333	2 800
Razem	3 013 367	90 299,5

Powyższe przewozy firma „Polskarob“ uskuteczniła za pomocą swoich 4 statków, a mianowicie: s. s. „Robur III“ (1138 NRT); s. s. „Robur IV“ (1067 NRT); s. s. „Robur V“ (1073 NRT); oraz s. s. „Robur VI“ (1252 NRT), które zawiązywały w latach 1931—1935 do niżej wyszczególnionych portów:

Wykaz ilości podróży statków przedsiębiorstwa „Polskarob“ do poszczególnych portów zagranicznych.

TABELA 100

Nazwa portu	Ilość podróży w roku						Razem
	1931	1932	1933	1034	1935	1936	
Göteborg	20	18	15	30	26	40	149
Oslo	35	25	26	—	14	10	110
Gävle	—	13	8	13	28	20	82
Malmö	23	13	6	10	5	3	60
Slemmestadt	10	9	11	9	8	12	59
Sztokholm	3	12	8	9	13	13	58
Oxelösund	2	11	7	5	11	11	47
Norrköping	8	10	10	13	3	2	46
Limhamn	5	9	9	6	9	4	42
Kopenhaga	—	5	5	7	4	—	21
Slite	—	—	—	7	7	6	20
Amsterdam	10	2	3	1	2	1	19
Bergen	2	3	1	3	9	1	19
Rotterdam	—	2	7	4	1	4	18
Västeras	—	2	6	5	2	—	15
Stavanger	2	1	—	3	4	4	14
Haugesund	1	3	4	1	2	2	13
Helsingborg	1	—	1	4	4	3	13
Tofte	—	—	2	4	3	4	13
Methil	—	—	1	6	4	1	12
Drammen	4	1	4	—	—	3	12
Antwerpia	—	—	4	6	—	1	11
Sarpsborg	2	3	3	1	—	2	11
Landskrona	1	—	3	3	—	2	9
Różne	11	19	23	29	9	21	112
Razem	140	161	167	179	168	170	985

Kraj:	Ilość podróży w roku						Razem
	1931	1932	1933	1934	1935	1936	
Szwecja	70	95	82	114	115	110	586
Norwegia	56	50	58	23	41	43	271
Holandia	10	4	11	5	3	5	38
Dania	4	10	6	10	4	3	37
Belgia	—	1	4	17	1	7	30
Anglia	—	—	5	9	4	2	20
Irlandia	—	—	1	1	—	—	2
Francja	—	1	—	—	—	—	1
Razem	140	161	167	179	168	170	985

D. Obroty „Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“ S. A. w Gdyni.

Towarzystwo utrzymuje linie regularne między portami Gdynią i Gdańskiem a Londynem i Hullem i linię do Havru.

I. LINIE DO ANGLII.

Na linii Gdynia/Gdańsk—Londyn kursował w r. 1935 s. s. „Lech“ o pojemności 790 NRT w odstępach 2 tygodniowych, zaś na linii Gdańsk, Gdynia—Hull kursowały s. s. „Lwów“ oraz s. s. „Lublin“, każdy o pojemności 687 NRT w odstępach tygodniowych. Stan ten nie zmienił się w r. 1936.

Statki towarzystwa są wyposażone w komory - chłodnie dla towarów łatwo-psujących się oraz zabierają pasażerów.

a) Obrót towarowy.

TABELA 101

Rok	Przywieziono ton			Wywieziono ton		
	z Londynu	z Hull	Razem	do Londynu	do Hull	Razem
1929	2 153	8 796	10 949	20 662	15 535	36 197
1930	3 861	8 800	12 661	26 597	23 949	50 546
1931	5 497	7 552	13 049	36 860	47 843	84 703
1932	7 762	13 023	20 785	29 805	42 326	72 131
1933	9 632	17 747	27 379	28 655	39 896	68 551
1934	11 109	16 837	27 946	27 189	33 777	60 966
1935	12 296	15 829	28 125	30 475	31 266	61 741
1936	15 295	20 944	36 239	35 062	35 612	70 674
Razem:	67 605	109 528	177 133	235 305	270 204	505 509

TABELA 102

	1 9 3 4	1 9 3 5	1 9 3 6
	t o n		
A. PRZYWÓZ z ANGLII			
przez Gdynię	15 570	22 324	32 136
przez Gdańsk	12 376	5 801	4 103
Razem	27 946	28 125	36 239
B. WYWÓZ do ANGLII			
przez Gdynię	37 173	41 759	49 110
przez Gdańsk	23 793	19 982	21 564
Razem	60 966	61 741	70 674
C. OBRÓT z ANGLIĄ			
przez Gdynię	52 743	64 083	81 246
przez Gdańsk	36 169	25 783	25 667
Razem	88 912	89 866	106 913

Obroty Towarzystwa w roku 1936 wykazują w odniesieniu do roku 1935 znaczną poprawę, wyrażającą się zwiększeniem przewozów o 17 047 ton czyli 19⁰/₀.

Silniejszy wzrost wykazuje przywóz, gdyż zwiększenie przywozu w odniesieniu do przywozu z roku 1935 wynosi — 28,8⁰/₀; wywóz natomiast wzrósł o 14,5⁰/₀.

b) Przewóz pasażerów i emigrantów.

W dziedzinie przewozu pasażerów i emigrantów Towarzystwo osiągnęło wyniki zbliżone do wyniku 1935 roku. Linie bowiem angielskie, obsługiwane przez Towarzystwo odgrywają obecnie w ruchu pasażerskim znaczenie jedynie lokalne w przeciwieństwie do lat 1929-1930, kiedy znaczne ilości polskich emigrantów były kierowane do krajów zamorskich za pośrednictwem Londynu i Hullu.

Szczegółowe zestawienie ruchu pasażerów i emigrantów w poszczególnych latach podajemy poniżej:

TABELA 103

Rok	Pasażerowie z Anglii i do Anglii				Emigranci przez port angielski		Razem
	z Londynu	z Hull	do Londynu	do Hull	przez Londyn	przez Hull	
1929	1 465	237	165	63	7 829	3 943	12 702
1930	1 251	273	255	90	7 297	2 047	12 213
1931	599	632	111	53	448	261	2 104
1932	734	91	174	57	709	—	1 765
1933	745	126	302	123	1 202	—	2 498
1934	307	174	260	160	482	14	1 397
1935	179	185	202	225	21	9	821
1936	184	208	188	200	22	—	802
Razem	5 464	1 926	1 657	971	18 010	6 274	34 302

II. LINIA GDYNIA — LE HAVRE.

Jak wykazują niżej podane liczby linia ta nastawiona jest głównie na przewóz emigrantów i pasażerów.

a) Obrót towarowy.

TABELA 104

Rok	Przywóz	Wywóz	Ogółem
	w t o n a c h		
1935	1 342	61	1 403
1936	884	313	1 197
Razem	2 226	374	2 600

b) Przewóz emigrantów.

TABELA 105

Rok	z G d y n i					d o G d y n i			Razem
	do Cherbourga	do Le Havre	do Dover	do Londynu	do Antwerpii	z Le Havre	z Londynu	z Antwerpii	
1935	937	1 383	1 404	—	—	6	—	—	3 730
1936	—	1 375	398	2 081	285	17	2	2	4 160
Razem	937	2 758	1 802	2 081	285	23	2	2	7 890

c) Przewóz pasażerów.

TABELA 106

Rok	z G d y n i			do G d y n i	Razem
	do Le Havre	do Dover	do Londynu	z Le Havre	
1935	71	1	—	69	141
1936	39	—	71	87	197
Razem	110	1	71	156	338

E. Obroty firmy „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A.

Działalność Towarzystwa „Gdynia—Ameryka“ Linie Żeglugowe S. A. przejawia się w czterech zasadniczych kierunkach pracy, a mianowicie:

- 1) W przewozie pasażerów, towarów i poczty na linii Gdynia—Kopenhaga — New York—Halifax,
- 2) w przewozie pasażerów i towarów na linii polsko-palestyńskiej,
- 3) w przewozie pasażerów i towarów na linii południowo-amerykańskiej,
- 4) w organizowaniu wycieczek morskich.

TABELA 107

Rok	Ilość podróży	Przewieziono ładunków		Razem
		z Ameryki	do Ameryki	
1930	18	4 237	2 059	6 296
1931	18	3 171	804	3 975
1932	15	5 110	1 875	6 985
1933	14	3 500	6 830	10 330
1934	14	6 419	7 104	13 523
1935	14	8 785	10 718	19 503
1936	19	9 435	32 229	41 664
Razem	112	40 757	61 619	102 376

TABELA 108

Rok	Przewieziono pasażerów		Razem	Przewieziono worków poczty		Razem
	z Ameryki	do Ameryki		z Ameryki	do Ameryki	
1930	3 918	6 865	10 783	16 841	7 404	24 245
1931	5 541	2 707	8 248	15 327	7 394	22 721
1932	6 589	3 469	10 058	10 894	6 267	17 161
1933	3 274	3 269	6 543	1 960	7 270	9 230
1934	3 154	4 363	7 517	1 641	3 674	5 315
1935	3 386	4 269	7 655	2 566	4 041	6 607
1936	7 101	7 752	14 853	4 790	5 535	10 325
Razem	32 963	32 694	65 657	54 019	41 585	95 604

W roku 1936 kursowały na linii tej m/s „Piłsudski“ (8.102 NRT) i m/s „Batory“ (8.102 NRT).

Przewozy towarów w roku 1936, w porównaniu z rokiem 1935, wykazują na tej linii wzrost więcej niż dwukrotny i jak widzimy z zestawienia wzrost ten odbył się głównie w dziedzinie wywozu. Jest to z jednej strony spowodowane zwiększonym zbytem polskich towarów w Stanach Zjednoczonych, jak np. niektórych przetworów mięsnych, a z drugiej strony szybko i nowoczesne motorowce były w stanie skutecznie konkurować z obcymi jednostkami.

Również w dziedzinie przewozu pasażerów i poczty obserwujemy w roku 1936 wzrost prawie dwukrotny w porównaniu z rokiem 1935.

Skutki uruchomienia na tej linii nowoczesnych i szybkich motorowców są widoczne.

II. LINIA POLSKO-PALESTYŃSKA.

Przewozy na tej linii, dokonane przez s. s. „Polonia“ o pojemności 4 519 NRT, przedstawiają się następująco:

TABELA 109

Rok	Podróży okrężnych	Przewieziono ładunków		Razem
		do Palestyny	do Constanty	
1933	-	1 676	107	1 783
1934	24	4 853	1 737	6 590
1935	29	10 813	2 810	13 623
1936	30	9 201	2 020	11 221
Razem	83	26 543	6 674	33 217

TABELA 110

Rok	Przewieziono pasażerów		Razem
	do Palestyny	do Constanty	
1933	3 754	546	4 300
1934	15 359	5 369	20 728
1935	22 632	5 277	27 909
1936	14 509	5 883	20 392
Razem	56 254	17 075	73 329

TABELA 111

Rok	Przywieziono worków poczty		Razem
	do Palestyny	do Constanty	
1935	652	2 320	2 972
1936	790	2 333	3 123
Razem	1 442	4 653	6 095

Przewozy towarowe na tej linii wykazują w roku 1936 spadek, wyrażający się w odniesieniu do roku 1935 — liczbą 2 402 tony, czyli 17,6%.

Jeszcze większy spadek obserwujemy w dziedzinie przewozów pasażerów. W roku 1936 przewieziono o 7 517 osób czyli 26,9% mniej, aniżeli w roku poprzednim.

Thumaczy się to sytuacją polityczną w Palestynie, z powodu której władze angielskie utrudniały, a nawet częściowo wstrzymały emigrację żydów do Palestyny.

Z tych też względów wzrósł nieco ruch powrotny z Palestyny do Polski.

III. LINIA GDYNIA/GDAŃSK — POŁUDNIOWA AMERYKA.

Na szczególną uwagę zasługują wyniki linii do Południowej Ameryki, uruchomionej w lutym 1936 r.

Obroty linii do Południowej Ameryki.

TABELA 112

Rok	Ilość podróży	Przewieziono ładunków ton			Przewieziono pasażerów		
		z Ameryki	do Ameryki	Razem	z Ameryki	do Ameryki	Razem
1936	6	10 197	10 340	20 537	353	5 921	6 274

Wyniki tej linii, po 10 miesiącach eksploatacji, wykazują poważne obroty zarówno w dziedzinie przewozu emigrantów jak i towarów.

Do chwili uruchomienia z Gdyni pierwszej polskiej linii regularnej do Ameryki Łacińskiej, kursowały na tej trasie 2 obce linie regularne, które jednakże, ze względu na rzadkie odjazdy statków, okazały się niedostateczne, gdyż nie odpowiadały istniejącym potrzebom. Z tych względów znaczne partie emigrantów oraz poważne ilości towarów kierowały się do i z Polski drogą lądową do obcych portów, posiadających częste odjazdy statków do Ameryki Południowej, względnie przechodziły przez porty polskie i stąd były dowożone do portów obcych, gdzie były przeładowywane na statki linii południowo-amerykańskich.

Uruchomiona polska linia regularna przyczyni się bezwątpienia do łatwiejszej wymiany z wielkimi rynkami zbytu Ameryki Południowej.

IV. WYCIECZKI MORSKIE.

Organizacja wycieczek morskich przez towarzystwo „Gdynia—Ameryka“ dała w poszczególnych latach następujące wyniki:

TABELA 113

Rok	Ilość wycieczek	Ilość przewiezionych turystów	Przeciętna ilość turystów na 1 wycieczkę
1931	2	1 020	510
1932	5	2 895	579
1933	12	5 804	484
1934	20	4 890	245
1935	11	6 133	558
1936	14	7 420	530
razem:	64	28 162	440

W roku 1936 zorganizowano następujące wycieczki:

M/S „Batory“ odbył wycieczki:

1. Dubrownik — Barcelona — Casablanca — Funchal — Lizbona — Londyn,
2. Kopenhaga — Ryga — Tallinn — Helsinki,
3. Stockholm — Oslo — Kopenhaga.

M/S „Piłsudski“ odbył wycieczki:

1. Kopenhaga — Eidfjord — Bergen — Aandsnes — Merok — Olden — Laerdal — Balholm — Kopenhaga,
2. Ryga — Tallinn — Helsinki — Stockholm.

S/S „Kościuszko“ odbył wycieczki:

1. Istanbul — Pireus — Malta — Algier — Tanger — Santander — Antwerpia,
2. Londyn — Amsterdam,
3. Sandvig (w. Bornholm),
4. Stockholm,
5. Kopenhaga,
6. Visby,
7. Visby,
8. Stockholm,
9. Kopenhaga.

Ogółem „Towarzystwo Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. zorganizowało w 1936 r. 14 wycieczek, w których wzięło udział 7 420 turystów.

F. Obroty „Towarzystwa Okrętowego Pionier“ Sp. z o. o.

Towarzystwo okrętowe „Pionier“ powstało 15. 8. 1935 r., posiadając jeden motorowiec „Pionier“ o pojemności 260 NRT.

Obroty Towarzystwa w roku 1935 i 1936 były następujące:

TABELA 114

Rok	Ilość podróży	Przywóz	Wywóz	Przewóz między port. zagr.	Razem
		w t o n a c h			
1935	9	434	832	2 519	3 785
1936	45	4 015	3 712	4 423	12 150
Razem	54	4 449	4 544	6 942	15 935

W przewozach tych udział Gdyni i Gdańska przedstawiał się następująco:

TABELA 115

Rok	Gdynia	Gdańsk	Razem
	w t o n a c h		
1935	434	832	1 266
1936	5 200	2 522	7 722
Razem	5 639	3 354	8 993

W r. 1936, jak z powyższych liczb wynika, 43,5% ładunków uzyskało Towarzystwo w przewozie między obcymi portami, zabierając przeważnie całookrętowe ładunki, składające się z niżej podanych towarów:

TABELA 116

Rodzaj towaru	Przywóz	Wywóz	Przewóz między port. zagr.	Razem
	w t o n a c h			
Złom	2 863	—	—	2 863
Zboże	—	500	1 436	1 936
Makuchy	—	843	156	999
Żelazo konstr.	—	965	—	965
Tomasyna	—	—	500	500
Kamienie	—	—	500	500
Cegła	—	—	500	500
Sulfaty	—	—	500	500
Kukurydza	—	—	492	492
Różne	1 152	1 404	339	2 895
Razem	4 015	3 712	4 423	12 150

G. Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdyni i Gdańska.

Porównanie liczb przywozu i wywozu przy pomocy własnej floty z ogólnym przywozem i wywozem Gdańska i Gdyni daje następujący stosunek procentowy:

I. UDZIAŁ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W OBROTACH OBYDWU PORTÓW.

Przywóz (w tonach)

TABELA 117

Rok	Przywóz ogólny Gdyni i Gdańska	Przywóz statkami polskimi przez Gdynię i Gdańsk	Stosunek proc. do przywozu ogólnego
1927	1 523 605	42 374	2,8
1928	2 025 120	132 745	6,5
1929	2 122 595	195 170	9,2
1930	1 594 748	153 023	9,6
1931	1 312 848	135 074	10,3
1932	861 950	90 521	10,5
1933	1 363 871	115 071	8,5
1934	1 647 526	167 959	10,2
1935	1 890 311	255 141	13,5
1936	2 288 610	353 353	15,5

W y w ó z (w tonach)

Rok	Wywóz ogólny Gdyni Gdańska	Wywóz statkami polskimi przez Gdynię i Gdańsk	Stosunek proc. do wywozu ogólnego
1927	7 272 103	221 189	3,0
1928	8 548 331	367 940	4,3
1929	9 259 558	422 572	4,6
1930	10 244 091	636 752	6,2
1931	12 317 769	884 388	7,2
1932	9 809 349	914 995	9,3
1933	9 894 889	700 638	7,1
1934	11 913 549	712 394	6,0
1935	10 677 147	904 784	8,5
1936	11 082 491	1 019 572	9,2

Przywóz i wywóz razem (w tonach)

Rok	Obrót ogólny Gdyni i Gdańska	Obrót ogólny statkami polskimi przez Gdynię i Gdańsk	Stosunek proc. do ogólnego obrotu
1927	8 795 708	263 563	3,0
1928	10 573 451	500 685	4,7
1929	11 382 153	617 742	5,4
1930	11 838 839	789 775	6,7
1931	13 630 617	1 019 462	7,5
1932	10 671 299	1 005 516	9,4
1933	11 258 760	816 709	7,2
1934	13 561 075	880 353	6,5
1935	12 567 458	1 159 925	9,2
1936	13 371 101	1 372 925	10,3

Jak widzimy, udział polskiej floty handlowej w obrotach towarowych Gdyni i Gdańska stale wzrasta.

Udział polskiej floty handlowej w obsłudze każdego z portów polskiego obszaru celnego daje liczby następujące:

II. UDZIAŁ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W OBROTACH GDYNI (W TONACH)

TABELA 118

Razem	Przywóz do Gdyni			Wywóz z Gdyni			Obrót ogólny przez Gdynię	Obrót statkami polsk. przez Gdynię	0/0
	ogólny	statkami polskimi	0/0	ogólny	statkami polskimi	0/0			
1932	431 888	68 090	15,7	4 761 400	733 603	15,4	5 194 288	801 693	15,4
1933	870 704	79 591	9,1	5 235 162	600 165	11,5	6 105 866	679 756	11,1
1934	991 545	120 788	12,2	6 200 368	597 526	9,6	7 191 913	718 314	10,0
1935	1 111 844	137 658	12,4	6 362 600	759 072	11,9	7 474 444	896 730	12,0
1936	1 335 456	223 298	16,7	6 407 490	792 553	12,4	7 741 946	1 015 851	13,7

III. UDZIAŁ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W OBROTACH GDAŃSKA: (W TONACH)

TABELA 119

Razem	Przywóz do Gdańska			Wywóz z Gdańska			Obrót ogólny przez Gdynię	Obrót statkami polsk. przez Gdynię	0/0
	ogólny	statkami polskimi	0/0	ogólny	statkami polskimi	0/0			
1932	429 062	22 431	5,2	5 047 949	181 392	3,5	5 477 011	203 823	3,7
1933	493 167	36 480	7,4	4 659 727	100 472	2,2	5 152 894	136 952	2,7
1934	655 981	47 171	7,2	5 713 181	114 868	2,0	6 369 162	162 039	2,5
1935	778 467	117 483	15,1	4 314 547	145 712	3,4	5 093 014	263 195	5,2
1936	953 154	130 055	13,6	4 675 001	227 019	4,9	5 628 155	357 074	6,4

Z zestawień tych wynika, że udział polskiej floty handlowej jest przeszło dwu krotnie większy w obsłudze Gdyni, niż Gdańska.

Ścisłejszy obraz pracy polskiej floty handlowej daje podział statków na trampy i linie regularne, z uwzględnieniem osobno Gdyni i osobno Gdańska.

IV. UDZIAŁ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W OBROTACH GDYNI I GDAŃSKA,

podzielony na trampy i linie regularne (w tonach)

TABELA 120

Rok:	G d y n i a					
	1934	0/0	1935	0/0	1936	0/0
Przywóz trampami . .	21 605	56,8	24 907	20,2	71 679	38,7
Wywóz trampami . .	526 771	93,8	641 699	90,5	617 692	85,9
Razem	548 376	91,7	666 606	81,1	689,371	76,3
Przywóz liniami regularnymi	99 183	76,3	112 571	85,7	151 619	90,2
Wywóz liniami regularnymi	70 755	46,7	117 373	59,9	174 861	58,1
Razem	169 938	60,4	230 124	70,2	326,480	69,6
	G d a Ń s k					
Przywóz trampami . .	16 451	43,2	98 635	79,8	113 412	61,3
Wywóz trampami . .	34 427	6,2	67 024	9,5	101 176	14,1
Razem	50 878	8,3	165 659	19,9	214 588	23,7
Przywóz liniami regularnymi	30 720	23,7	18 848	14,3	16 643	9,8
Wywóz liniami regularnymi	80 441	53,3	78 688	40,1	125 843	41,9
Razem	111 161	39,6	97 536	29,8	142 486	30,4

W trzech ostatnich latach obsługa portów polskich przez polskie tram-py wykazuje w procentowym stosunku — spadek w Gdyni przy równo-czesnym wzroście odnośnych liczb dla Gdańska. W roku 1934 udział Gdyni wynosił 91,7%, w roku 1935 — 80,1%, a w roku 1936 — 76,3%; udział Gdań-ska natomiast w 1934 roku wynosił — 8,3%, w 1935 — 19,9%, a w 1936 roku — 23,7%.

W dziedzinie obsługi liniami regularnymi udział Gdyni i Gdańska kształtował się, w 1936 roku, na poziomie roku poprzedniego.

ROZDZIAŁ IV.

Eksploatacja urządzeń portowych w porcie gdyńskim.

§ 1.

UŻYTKOWA POWIERZCHNIA SKŁADOWA KRYTA W PORCIE.

Wzrost krytej powierzchni składowej użytkowej w porcie wykazuje
następująca tabela:

A. Kryta powierzchnia składowa w porcie. *)

TABELA 121

L. P.	Nazwa	Nabrzeże	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
1.	Magazyn Urzędu Morsk. nr. 1 . . .	Pilotowe	3 911	3 911	3 911	3 911	3 911	3 911	3 911
2.	Magazyn fy „Cukroport“ nr. 2 i 3 . . .	Polskie	1 250	5 000					
3.	Magazyn fy „Cukroport“ nr. 2 i 3 . . .	„	1 500	1 500	13 051	13 051	13 051	13 051	13 051
4.	Magazyn fy Józef Fetter S. A. . . .	„	450	450	1 990	1 990	1 990	1 990	1 990
5.	Magazyn Urzędu Morsk. nr. 4 odd. do użytku fy Am. Sc. Line . . .	„	2 644	2 644	2 644	2 644	2 644	2 644	2 644
6.	Magazyn fy „Pantarei“ nr 1 . . .	„	4 834	4 834	4 834	4 834	8 794	8 794	8 794
7.	„ fy „Emteha“ . . .	Rotterdamskie	402	402	402	852	852	852	1 427
8.	„ fy Łuszczarnie Ryżu . . .	Indyjskie	8 400	8 400	8 400	8 400	8 400	8 400	8 400
9.	Magazyn fy „Cukroport“ nr. 1 . . .	Polskie	4 959	4 959	4 959	4 959	4 959	4 959	4 959
10.	Magazyn Urzędu Morsk. nr. 2. . .	Rotterdamskie	7 500	7 500	12 931	12 931	12 931	12 931	12 931
11.	Magazyn Urzędu Morsk. nr. 3 . . .	Polskie	5 664	5 664	5 664	5 664	5 664	5 664	5 664
12.	Magazyn fy „Export - Import“ . . .	Rotterdamskie	485	485	485	485	485	485	485
13.	Magazyn fy „Union“ S. A. . .	Indyjskie	1 000	1 000	4 026	5 685	5 685	5 685	5 685
14.	„ Urzędu Morsk. nr. 5 (druga linia nabrzeża) . . .	Polskie	—	6 045	6 045	6 045	15 663	15 663	15 663
15.	Magazyn Państw. Monopolu Tyt. . . (druga linia nabrzeża)	„	—	5 609	5 609	5 609	5 609	5 609	5 609
16.	Hala i Chłodnia Rybna . . .	Angielskie	—	2 437	2 437	2 437	2 437	2 437	2 437
17.	Chłodnia i Składy Portowe (pow. chłodzona) . . .	Polskie	—	10 000	10 000	15 695	15 695	15 695	17 185
18.	Magazyn Urzędu Morsk. nr. 6 . . .	Stanów Zjed. (wolna strefa)	—	—	11 692	11 692	11 692	11 692	11 692
19.	Magazyn Śledziowy Urzędu Morsk. . .	Angielskie	—	—	2 070	3 295	3 295	3 295	3 295
20.	Magazyn fy „Vistula“ . . .	Wilsonowskie	—	—	150	303	303	303	303

*) Tabelaiczne zestawienie powierzchni składowej w latach przed 1930 znajduje się w Rocznikach poprzednich.

L. P.	Nazwa	Nabrzeże	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
21.	Magazyn fy „Żegluga Polska“	Wilsonowskie	—	—	960	960	960	960	960
22.	Magazyn fy „Mopol“ nr. 1	Kaszubskie	—	—	520	520	520	520	520
23.	Magazyn fy „Pantarei“ nr 2 (druga linia nabrzeża)	Polskie	—	—	—	4 552	4 552	4 552	4 552
24.	Magazyn Urzędu Morskiego (przy Dworcu Morskim)	Francuskie	—	—	—	7 890	7 890	7 890	7 890
25.	Magazyn fy „Warta“ i fy „Aukcje Owocowe“	„	—	—	—	7 814	7 814	7 814	7 814
26.	Magazyn fy „Cukroport“ nr. 5	Stanów Zjedn.	—	—	—	9 354	9 354	9 354	9 354
27.	Magazyn Urzędu Morskiego nr. 7 (druga linia nab.)	Stanów Zjedn.	—	—	—	8 139	8 139	8 139	8 171
28.	Magazyn fy „Mopol“ nr. 2	Kaszubskie	—	—	—	1 276	1 276	1 276	1 276
29.	Magazyn fy Budzisz	ul. św. Piotra	—	—	—	168	168	168	168
30.	Magazyn fy Konkel	„	—	—	—	297	297	297	297
31.	Magazyn fy Nordia Hawe	Rybne	—	—	—	178	178	178	178
32.	Magazyn fy „Mewa“ (druga linia nabrzeża)	Angielskie	—	—	—	650	1 456	2 413	2 413
33.	Magazyn Urz. Morsk. nr. 8	Stanów Zjedn.	—	—	—	—	14 900	14 900	14 646
34.	Magazyn fy Anglo-Scot	Rybne	—	—	—	—	175	175	275
35.	Magazyn fy Przemysł. Zakł. Rybackie	„	—	—	—	—	184	184	255
36.	Magazyn fy „Pantarei“ S.A.	Śląskie	—	—	—	—	—	250	250
37.	Magazyn śledziowy Morsk. Inst. Ryb.	Angielskie	—	—	—	—	—	1 060	1 845
38.	Magazyn Urz. Morsk. nr. 9 (druga linia nabrzeża)	Stanów Zjedn.	—	—	—	—	—	2 376	4 880
39.	Magazyn fy Barcikowski	ul. Celna	—	—	—	—	—	1 960	1 960
40.	Magazyn fy „Społem“ (druga linia nabrzeża)	Polskie	—	—	—	—	—	1 570	1 570
41.	Magazyn fy Targi i Wystawy	ul. Derdowskiego	—	—	—	—	—	1 480	1 480
42.	Magazyn fy „Balta“ (druga linia nabrzeża)	Stanów Zjedn.	—	—	—	—	—	—	70
43.	Magazyn fy Sp. Ekspl. Elewator Zboż. w Polsce	Indyjskie	—	—	—	—	—	—	9 880
44.	Magazyn fy Schenker i Ska (druga linia nabrzeża)	Rotterdamskie	—	—	—	—	—	—	820
45.	Magazyn do badania jaj (druga linia nabrzeża)	„	—	—	—	—	—	—	448
46.	Magazyn Chłodnia Śledziowa	Angielskie	—	—	—	—	—	—	3 586
47.	Magazyn fy „Syrena“	ul. św. Piotra	—	—	—	—	—	—	120
48.	Magazyn fy „Temporyb“ (druga linia nabrzeża)	„	—	—	—	—	—	—	110
49.	Magazyn fy Hartwig	ul. Węglowa	—	—	—	—	—	—	1 420
R a z e m			42 999	70 840	102 780	152 280	181 923	191 576	213 333

W porównaniu z każdym poprzednim rokiem wzrost ilości użytkowej powierzchni składowej krytej przedstawia poniższe zestawienie:

Wzrost użytkowej powierzchni magazynów portowych.

TABELA 122

z roku	na rok	m ²	w %/o
1927	1928	1 250	31,96
1928	1929	18 230	352,23
1929	1930	19 608	83,82
1930	1931	27 841	64,75
1931	1932	31 940	45,09
1932	1933	49 500	48,16
1933	1934	29 589	19,47
1934	1935	9 653	5,31
1935	1936	21 757	11,35

Wzrost powierzchni składowej w porcie wynosi w 1936 r. — 21 757 m², lecz należy mieć na uwadze, że wzrost ten odbył się głównie kosztem rozbudowy powierzchni składowej specjalnej, jak np.: elewator zbożowy o powierzchni składowej 9 880 m², a pojemności 10 000 ton, chłodnia śledziowa o powierzchni 3 586 m². W dziedzinie rozbudowy powierzchni składowej, dla towarów zbiorowych lub zwykle składowanych w magazynach długoterminowych, ograniczono się jedynie do ukończenia zaczętych w latach poprzednich obiektów. Znaczny wzrost udziału drobnicy w obrotach Gdyni w 1936 roku zwiększył już od dawna odczuwane trudności, wynikające z braku dostatecznej powierzchni składowej w porcie.

Zestawiając krytą powierzchnię składową z obrotami towarów mogących korzystać i normalnie korzystających z magazynów portowych, z wyłączeniem towarów masowych, jak: węgiel, koks, rudy, złom, deski, słupy telegraficzne, szyny, kamienie brukowe, fosforyty i piryty — otrzymamy następujące zestawienie:

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

TABELA 123

Rok	Obrót w tonach	Powierzchnia składów	Na 1 m ² składowej powierzchni przypada ton obrotu
1928	172 922	5 161	33,5
1929	280 501	23 391	12,0
1930	316 753	42 999	7,4
1931	526 231	70 840	7,4
1932	506 057	102 780	4,9
1933	915 682	152 280	6,0
1934	902 774	181 923	5,0
1935	1 128 589	191 576	5,9
1936	1 158 822	218 333	5,4

Zestawienie wykazywało by, że obciążenie powierzchni składowej w 1936 r. było mniejsze niż w roku 1935. Nie odpowiada to faktycznemu

stanowi, gdyż największy zbudowany magazyn - elewator zbożowy w roku 1936 żadnego udziału w przeładunku portowym nie brał. Natomiast zaznaczyć należy, że, nie bacząc na włączenie do rachunku powierzchni, elewatora, przecież obciążenie powierzchni składowej w roku 1936 było wyższe, aniżeli w latach 1932 i 1934.

Doświadczenie pracy portowej w roku 1936 przy stale zwiększającym się przeładunku drobnicy, wykazało, że niedostateczność powierzchni składowej w Gdyni stwarza dość poważne trudności dla rozwoju obrotów portowych.

B. Podział powierzchni składowej według jej przeznaczenia.

I. MAGAZYNY PIERWSZEJ I DRUGIEJ LINII NABRZEŻA.

Z ogólnej ilości powierzchni magazynów w porcie przypada na drugą linię nabrzeża.

TABELA 124

	Rok		
	1934	1935	1936
Magazyn Urzędu Morskiego Nr. 5.	15 663	15 663	15 663
„ Państw. Monopolu Tyton.	5 609	5 609	5 609
„ firmy „Pantarel“ S. A. . . .	4 552	4 552	4 552
„ Urzędu Morskiego Nr. 7.	8 139	8 139	8 171
„ Urzędu Morskiego Nr. 9.	—	2 376	4 880
„ firmy „Społem“	—	1 570	1 570
„ firmy Targi i Wystawy . . .	—	1 480	1 480
„ firmy Schenker i Ska	—	—	820
„ firmy Hartwig	—	—	1 420
„ firmy „Balta“	—	—	70
„ do badania jaj	—	—	448
„ firmy „Syrena“	—	—	120
„ firmy „Temporyb“	—	—	110
Razem	33 963	39 389	44 913
Reszta czyli	147 960	152 187	168 420

stanowi magazyny pierwszej linii nabrzeża. Zasadniczo magazyny pierwszej linii nabrzeża stanowią magazyny przeładunkowo — manipulacyjne, zaś drugiej linii, składy długoterminowe.

II. POWIERZCHNIA SKŁADOWA WOLNEJ STREFY CELNEJ.

Wzrost użytkowej powierzchni składowej w wolnej strefie celnej przedstawiają następujące liczby:

TABELA 125

	Rok			
	1933	1934	1935	1936
Magazyn Urzędu Morskiego Nr. 6.	11 692	11 692	11 692	11 692
„ Urzędu Morskiego Nr. 7.	8 139	8 139	8 139	8 171
„ „Cukroportu“ Nr. 5.	9 354	9 354	9 354	9 354
„ Urzędu Morskiego Nr. 8.	—	14 900	14 900	14 646
„ Urzędu Morskiego Nr. 9.	—	—	2 376	4 880
„ firmy „Balta“	—	—	—	70
Razem	29 185	44 085	46 461	48 813

Z powyższych liczb na magazyny drugiej linii nabrzeża przypada:

TABELA 126

	Rok			
	1933	1934	1935	1936
Magazyn Urzędu Morskiego Nr. 7.	8 139	8 139	8 139	8 171
„ Urzędu Morskiego Nr. 9.	—	—	2 376	4 880
„ firmy „Balta“	—	—	—	70
Razem	8 139	8 139	10 515	13 121

W roku 1936 rozbudowano magazyn Urzędu Morskiego Nr. 9, oraz firma „Balta“ wybudowała wytwórnię soków, jam'ów i t. p. przetworów, owoców i jagód. Ogólna liczba powierzchni użytkowej składów drugiej linii nabrzeża, wynosząca 13 121 m², jest nadzwyczaj skromna.

III. POWIERZCHNIA CHŁODZONA.

Powierzchnia chłodzona znajduje się tylko w porcie celnym i wykazuje liczby:

TABELA 127

	Rok			
	1933	1934	1935	1936
Chłodnia i Składy Portowe	15 695	15 695	15 695	17 185
Chłodnia i Hala Rybna	700	700	700	700
Chłodnia śledziowa	—	—	—	3 586
Razem	16 395	16 395	16 395	21 471

W r. 1936 oddano do eksploatacji chłodnię śledziową o powierzchni użytkowej 3 586 m², wybudowaną przez Morski Instytut Rybacki w Gdyni.

W ten sposób użytkowa powierzchnia chłodzona dla ryb powiększyła się do 6 023 m².

Staraniem Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, uruchomiono 19. III. 1936 r., w pomieszczeniach Chłodni i Hali Rybnej, zamrażalnię ryb morskich. Zamrażalnia od daty uruchomienia pracuje na trzy zmiany przez całą dobę i już okazała się za małą. Wydajność zamrażalni na dobę wynosi 13 000 kg. W latach ubiegłych wskutek braku w Gdyni zamrażalni, połowy morskie musiały być częściowo przerywane, gdyż Chłodnia nie mogła podać wszystkim zamówieniom.

IV. POWIERZCHNIA PUBLICZNYCH DOMÓW SKŁADOWYCH.

Powierzchnia składów publicznego użytku przedstawia się, w trzech ostatnich latach, następująco:

TABELA 128

	Rok		
	1934	1935	1936
a) Port celny:			
1. Chłodnia i Składy Portowe	15 695	15 695	17 185
2. „Pantarei“ S. A.	9 386	9 386	9 386
Razem	25 081	25 081	26 571

	Rok		
	1934	1935	1936
b) Wolna strefa: Skład B. G. K. w magazynie Urzędu Morsk. nr. 7 . . .	8 000	8 000	8 000
Ogólna powierzchnia publicz- nych domów składowych .	33 081	33 081	34 571

§ 2.

MECHANICZNE URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE W PORCIE.

Rozbudowa dźwigów portowych przedstawia się następująco:

A. Dźwigi dla przeładunków zbiorowych.

TABELA 129

Ilość	Rodzaj dźwigu	Właściciel	Nabrzeże	Nośność w tonach	Maksym. zdolność przeład. w t/godz.	Razem zdolność przeład. w t/godz.
2	bramowe	Stan do r. 1928 włącznie Urząd Morski	Pilotowe	5	90	180
Przybyło w roku 1929						
2	bramowe	Urząd Morski	Pilotowe	1,5	45	90
4	"	"	Polskie	1,5	45	180
1	"	"	"	2,5	90	90
1	"	"	Rotterdamskie	2,5	90	90
Przybyło w roku 1930.						
2	bramowe	Urząd Morski	Rotterdamskie	1,5	45	90
2	"	"	Polskie	1,5	45	90
2	"	"	"	3	90	180
1	silos	Union	Indyjskie	—	45	45
Przybyło w roku 1931.						
2	bramowe	Urząd Morski	Rotterdamskie	1,5	45	90
4	"	"	Polskie	1,5	45	180
2	"	"	"	3	90	180
1	"	Chłodnia Portowa	"	1,5	45	45
Przybyło w roku 1932.						
2	półbramowe	Urząd Morski	Francuskie	3	60	120
6	"	"	Stanów Zjedn.	3	60	360
Przybyło w roku 1934.						
4	półbramowe	Urząd Morski	Stanów Zjedn.	3	60	240
2	"	"	Francuskie	3	60	120
W roku 1935 nowych dźwigów nie oddano do użytku						
Przybyło w roku 1936.						
2	bramowe	Urząd Morski	Polskie	1,5	45	90
4	półbramowe	"	Stanów Zjedn.	3	90	360
Razem 46 dźwigów o wydajności w t/godz.						2 820

B. Dźwigi dla przeładunku węgla i innych towarów masowych.

TABELA 130

Ilość	Rodzaj	Właściciel	Nabrzeże	Nośność w tonach	Maksym. zdolność przeład. w t/godz.	Razem zdolność przeład. w t/godz.
2	mostowe*) bramowe	Stan do r. 1928 włącznie				
2		Urząd Morski Polskarob	Szwedzkie " "	5,2 7	50 100	100 200
		Przybyło w roku 1929.				
1	wyrotnica wa- gonowa dźwig pływaj. **)	Polskarob	Szwedzkie	42	400	400
2		Poldag	Basen Pótn.	7	100	100
		Przybyło w roku 1930.				
2	bramowe	Progress	Śląskie	7	100	200
1	" "	Elibor	" "	7,5	100	100
1	mostowy	Urząd Morski	Szwedzkie	11	100	100
		Przybyło w roku 1931.				
1	mostowy	Urząd Morski	Szwedzkie	11	100	100
1	urządzenie taśmowe	" "	Duńskie	—	600	600
2	bramowe	Polskarob	Szwedzkie	7	100	200
1	" "	Giesche	śląskie	7	100	100
1	urządzenie taśmowe	Skarbopol	Duńskie	—	600	600
		Przybyło w roku 1932.				
2	bramowe	Urząd Morski	Holenderskie	7	100	200
		W roku 1934 przybyło.				
4	bramowe	Urząd Morski	Holenderskie	3 tony z przekł. na 5 ton	60	240
		W roku 1936 przybyło:				
4	bramowe	Urząd Morski	Holenderskie	3 tony z przekł. na 5 ton	60	240
1	bramowy	Progress	Szwedzkie	7,5	100	100
Razem 28 dźwigów o wydajności t/godz.						3 580
Ubytek w roku 1930 1 dźwigu mostowego o zdolności 50 t/godz.						
" " 1933 1 " pływającego o zdolności 100 t/godz.						
Razem 26 dźwigów o wydajności t/godz.						3 380

Poza tym w porcie gdyńskim są dwa dźwigi pływające, jeden o nośności 25 ton i drugi, Stoczni Gdyńskiej, o nośności 50 ton. W wypadkach przeładunku sztuk przekraczających nośność dźwigów portowych lub wind okrętowych, dźwigi te bywają używane do przeładunku.

C. Zestawienie porównawcze wykorzystania dźwigów.

I. PRACA DŹWIGÓW W PORCIE GDYŃSKIM.

Zestawienie pracy dźwigów węglowych i dźwigów dla przeładunku ładunków zbiorowych wykazuje dużą różnicę co do wykorzystania ich zdolności przeładunkowej.

*) Dźwig mostowy, należący do Urzędu Morskiego został w r. 1930 usunięty z portu.
 **) Dźwig pływający f-my „Poldag” został w r. 1933 usunięty z portu.

Stosunek ilości dźwigów do ogólnego przeładunku przedstawia się następująco:

Zestawienie ogólnych obrotów towarowych z ilością mechanicznych urządzeń przeładunkowych.

TABELA 131

Rok	Ilość mech. urządzeń przeładunkowych	Ogólny przeładunek w tonach	Na jedno mech. urządzenie przeładunk. przypada ton	
			rocznie	miesięcznie
1928	6	1 957 769	326 295	27 191
1929	16	2 822 502	176 406	14 701
1930	27	3 625 748	134 287	11 191
1931	41	5 300 114	129 271	10 773
1932	51	5 194 288	101 849	8 487
1933	50	6 105 866	122 117	10 176
1934	60	7 191 913	119 865	9 989
1935	60	7 474 444	124 574	10 381
1936	71	7 742 946	109 056	9 088

Zestawienie pracy urządzeń mechanicznych dla przeładunku ładunków masowych.

TABELA 132

Rok	Ilość mech. urządzeń przeładunkowych	Roczny przeł. węgla, koksu, rudy, pirytów, fosforytów i złomu	Na jedno mech. urządzenie przypada ton	
			rocznie	miesięcznie
1928	4	1 764 158	441 040	36 753
1929	6	2 488 675	414 779	34 565
1930	10	3 020 419	302 042	25 170
1931	15	4 407 913	293 861	24 488
1932	17	4 442 882	261 346	21 778
1933	16	4 723 064	295 191	24 599
1934	20	5 531 919	276 596	23 050
1935	20	5 922 453	296 123	24 677
1936	25	6 269 096	250 764	20 897

Zestawienie pracy dźwigów przeznaczonych dla przeładunku ładunków innych poza masowymi.

TABELA 133

Rok	Ilość mech. urządzeń przeładunkowych	Roczny przeładunek ładunków zbiorowych	Na jedno mech. urządzenie przypada ton	
			rocznie	miesięcznie
1928	2	193 611	96 806	8 672
1929	10	333 827	33 383	2 782
1930	17	605 329	35 607	2 967
1931	26	892 201	34 315	2 859
1932	34	751 406	29 100	1 842
1933	34	1 382 802	40 671	3 389
1934	40	1 659 994	41 500	3 458
1935	40	1 551 991	38 800	3 233
1936	46	1 473 850	32 040	2 503

II. PORÓWNANIE Z PORTAMI OBCYMI.

Ilość przeładowanych ton towarów przypadająca na 1 urządzenie przeładunkowe w Gdyni oraz niektórych portach europejskich ilustrują poniższe zestawienia:

Zestawienie ogólnych obrotów towarowych z ilością mechanicznych urządzeń przeładunkowych, w roku 1935.

TABELA 134

Port	Ilość mech. urządzeń przeładunk.	Obrót w 1000 ton	Na jedno mech. urządzenie przypada ton	
			rocznie	miesięcznie
Hamburg	1 273*	19 963	15 682	1 307
Antwerpia	653	21 332	32 667	2 722
Rotterdam	403	26 801	66 504	5 542
Szczecin	119	6 071	51 017	4 251
Królewiec	51	2 914	57 135	4 761
Gdynia	60	7 474	124 574	10 381

W roku 1936.

TABELA 135

Hamburg	2 021**	22 027	10 899	908
Brema	222	6 778	30 531	2 544
Antwerpia	653	23 200	35 528	2 960
Szczecin	132	8 248	62 485	5 207
Rotterdam	414	31 500	76 087	6 341
Królewiec	57	4 586	80 456	6 705
Gdynia	71**	7 743	109 056	6 088

Jeżeli chodzi o przeciętne roczne obciążenie dźwigu, to w r. 1936 obserwujemy na terenie Gdyni nieco lepszy obraz pracy dźwigów, niż w r. 1935. Mimo to wystarczy jednak nieco znaczniejsze ożywienie przeładunku portowego w pewnym okresie, aby problem niedostatecznego wyposażenia Gdyni w urządzenia przeładunkowe wysunął się na czołowe miejsce wśród zagadnień portowych. Taka sytuacja miała miejsce w ostatnim kwartale 1936 roku, kiedy to, z powodu zwiększonych obrotów, uzyskanie dostatecznej ilości dźwigów dla przeładunku towarów napotykało na trudności.

Jeżeli nawet przyjmujemy, że Gdynia, jako port o przewadze ładunków masowych, winna mieć, podobnie jak analogiczne masowe porty zagraniczne: Królewiec, Rotterdam i Szczecin, ten sam co i one stosunek obrotu towarowego do ilości dźwigów, to stan dźwigów przy obecnej wysokości obrotów towarowych winien być zwiększony o ca 50%. Silniejszy wzrost obrotów towarowych będzie oczywiście wymagał dalszego wzrostu mechanicznych urządzeń przeładunkowych w Gdyni.

W liczbach powyższych nie uwzględniono okoliczności, że, większość dźwigów ma już poza sobą kilkuletnią pracę w porcie, przy obciążeniu pracą, niespotykanym w żadnym innym porcie nowoczesnym. Wyłania się więc konieczność zastąpienia ich już w najbliższych latach nowymi jednostkami.

*) Urządzenia przeładunkowe publiczne bez prywatnych.

***) Urządzenia przeładunkowe publiczne łącznie z urządzeniami prywatnymi.

TORY KOLEJOWE W PORCIE.

Liczby charakteryzujące rozwój sieci torów kolejowych na stacji portowej w Gdyni, przedstawiają się według danych Dyrekcji P. K. P. w Toruniu — następująco:

A. Okres przed rozpoczęciem właściwej budowy portu.

TABELA 136

Rok	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Klm.	1,5	1,6	2,7	6,4	8,1	8,3

B. Okres po rozpoczęciu budowy portu.

TABELA 137

Rok	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Tory całego węzła gdyńskiego w klm	9,9	27,6	32,6	60,0	75,0	107,0	122,0	135,0	141,0	160,0	181,0	200,0
Tory w porcie w klm	4,5	19,8	23,9	49,1	57,6	78,5	93,8	106,7	113,0	131,5	154,0	172,0

Zestawienie obrotów towarowych portu w Gdyni z długością torów kolejowych w porcie.

TABELA 138

Rok	Obrót ton	Klm.	Ilość ton na 1 klm.
1926	404 561	19,8	20 432
1927	898 094	23,9	37 577
1928	1 957 769	49,1	39 873
1929	2 822 502	57,6	49 001
1930	3 625 748	78,5	46 188
1931	5 300 114	93,8	56 504
1932	5 194 287	106,7	48 681
1933	6 105 866	113,0	54 034
1934	7 191 913	131,5	54 691
1935	7 474 444	154,0	48 535
1936	7 742 946	172,0	45 017

*) Liczby na 1 stycznia każdego roku.

NABRZEŻA PORTOWE.

Wzrost oddawanych do użytku nabrzeży portowych przedstawia się następująco (w metrach):

TBELAA 139

Nabrzeże	Awanport	Basen Węglowy	Basen Marszałka Piłsudskiego	Basen Min. Kwiatkowskiego	Kanał Portowy	Basen Południowy	Basen Prezydenta	Basen Drzewny (Wewnętrzny)	Basen Żeglugowy	Razem	Od początku
Portowe	34										
Pilotowe	199										
Szwedzkie		415									
Duńskie		390									
Indyjskie			15								
Polskie			244								
Ostroga Stoczni						130				1 427	1 427
8. VIII. 1928											
Śląskie						186				186	1 613
29. V. 1929											
Szwedzkie		370									
Portowe	45										
Rotterdamskie			345								
Polskie			877								
Indyjskie			127							1 764	3 377
21. XII. 1929											
Indyjskie			882							882	4 259
28. IV. 1930											
Śląskie						573				573	4 832
16. VII. 1930											
Angielskie						505					
Kaszubskie						152				657	5 489
10. XII. 1930											
Rybne						170					
Helskie						70					
Reperacyjne						180					
Ostroga Rybacka						210					
Pirs Bunkrowy		222									
Pirs Skarbofermu		224								1 076	6 565
18. XII. 1930											
Holenderskie		399									
Belgijskie	119	12									
Francuskie	400									930	7 495
28. II. 1931											
Wilsonowskie							642				
Prezydenta							55			697	8 192
23. III. 1931											
Norweskie						151				151	8 343
1. IV. 1932											
Norweskie						112					
Stanów Zjednocz.				400						512	8 855

Nabrzeże	Nabrzeże										Razem	Od początku
	Awanport	Basen Węglowy	Basen Marszałka Piłsudskiego	Basen Min. Kwiatkowskiego	Kanał Portowy	Basen Południowy	Basen Prezydenta	Basen Drzewny (Wewnętrzny)	Basen żeglowny			
30. XI. 1932 Stanów Zjednocz. Czechosłowackie				419 36							455	9 310
31. X. 1933 Prezydenta							110				110	9 420
30. VII. 1934 Czechosłowackie				210							210	9 630
13. VIII. 1934 Rumuńskie				404							404	10 034
24. IX. 1934 Rumuńskie				462							462	10 490
1. XII. 1934 Jugosłowiańskie				268							268	10 764
14. XII. 1934 Pomosty drewniane fy „Paged“								360			360	11 124
15. I. 1935 Oksywskie								221			221	11 345
18. X. 1935 Prezydenta							98				98	11 443
16. XII. 1935 Pomorskie							622				622	12 065
20. IV. 1936 Północne Zachodnie									300 136	436		12 501
Razem	797	2032	2490	2199	263	2176	1527	581	436	12501	12 501	

Liczby porównawcze wykorzystania nabrzeży w porcie gdyńskim ilustruje poniższa tabela:

TABELA 140

Rok	Nabrzeża w eksploatacji w m.	Statki na wejściu i wyjściu w NRT	Na 1 km nabrzeży w eksploatacji przypada 1000 NRT statków
1928	1 490	1 957 795	1 314,0
1929	2 647	2 887 892	1 091,0
1930	4 997	4 044 121	809,3
1931	7 916	5 314 668	671,4
1932	8 491	5 670 202	667,8
1933	9 142	6 826 715	746,7
1934	10 055	8 295 706	825,0
1935	11 340	9 124 260	804,6
1936	12 065	9 817 912	813,7

Liczby dla niektórych obcych portów przedstawiają się następująco:

TABELA 141

Port	Rok	Na 1 km nabrzeży w eksploatacji przypada 1000 NRT statku
Gdynia	1936	813,7
Gdańsk	1936	212,4
Gdańsk	1929/1930	267,0 lata największego ruchu.
Kopenhaga	1934	196,0
Genua	1930	277,0
Hamburg	1926	270,0 nabrzeże morskie 201,0 nabrzeże rzeczne

Dane dotyczące obcych portów zostały obliczone za różne lata ze względu na brak materiału za lata 1934—1936.

Inne również charakterystyczne zestawienie, obrazujące brak nabrzeży w porcie gdyńskim, podajemy poniżej:

TABELA 142

Rok	Towarowy obróć zamorski w tonach	Nabrzeża w eksploatacji w metrach	Na 1 km nabrzeży w eksploatacji przypada 1000 ton ładunku
1928	1 957 769	1 490	1 314,0
1929	2 822 502	2 647	1 066,3
1930	3 625 748	4 997	725,6
1931	5 300 114	7 916	669,5
1932	5 194 288	8 491	611,7
1933	6 105 866	9 142	667,9
1934	7 191 913	10 055	715,3
1935	7 474 444	11 340	659,1
1936	7 742 946	12 065	641,7

Zestawienie uwzględnia jedynie zamorski obrót towarowy, faktycznie więc, łącznie z obrotem z wnętrzem kraju i obrotem w żegludze przybrzeżnej, odnośne liczby będą jeszcze wyższe.

W porównaniu z obcymi portami analogiczne liczby przedstawiają się następująco:

TABELA 143

Port	Rok	Na 1 km nabrzeży w eksploatacji przypada 1000 ton ładunku
Gdynia	1936	641,7
Gdańsk	1936	181,5
Gdańsk	1929/1930	276,0
Kopenhaga	1934	161,0
Hamburg	1926	330,0 morskie nabrzeże 242,0 rzeczne nabrzeże

ROZDZIAŁ V.

Udział portu gdyńskiego w polskim handlu zagranicznym.

§ 1.

OBROTY POLSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO.

TABELA 144

Rok	waga w tys. ton	wartość w milionach zł
1929	26 125	5 924
1930	22 493	4 679
1931	21 664	3 347
1932	15 290	1 946
1933	15 342	1 787
1934	17 120	1 774
1935	16 009	1 786
1936	16 030	2 029

W roku 1936 obserwujemy korzystny zwrot w obrotach handlu zagranicznego Polski, wyrażający się wzrostem wartości zarówno przywozu jak i wywozu przy niewielkim wzroście wagowym obrotów ogólnych. W odniesieniu do roku 1935 wartość ogólnych obrotów zagranicznych wzrosła o 243 milionów zł, czyli o 13,7⁰%, w tym wartość wywozu o 101 milionów złotych czyli o 10,9⁰% oraz wartość przywozu o 142 milionów złotych czyli o 16,5⁰%.

Obroty handlu zagranicznego Polski z poszczególnymi państwami, z uwzględnieniem obrotów przez Gdynię i Gdańsk, przedstawiały się w roku 1936 następująco:

Obroty polskiego handlu zagranicznego

TABELA 145

Kraje:	Ogólne obroty Polski			
	przywóz		wywóz	
	tony	1000 zł	tony	1000 zł
Ogółem	3 066 253	1 003 432	12 964 026	1 026 246
<i>Europa</i>	2 540 329	650 950	11 549 896	868 938
Państwa „morskie“	474 470	187 429	4 785 791	323 791
Anglia	122 594	141 625	1 157 866	221 601
Finlandia	6 210	1 623	344 195	17 289
Irlandia	99	13	10 694	1 531
Islandia	922	363	17 351	531
Norwegia	81 986	14 738	545 530	21 451
Szwecja	262 659	29 067	2 637 167	59 556
Gibraltar i Malta	—	—	72 988	1 832
Państwa „lądowo-morskie“	449 372	144 417	3 330 798	211 447
Belgia	189 554	43 448	1 050 137	84 347
Dania	34 582	8 245	455 909	26 276
Francja	86 130	43 473	1 291 007	43 670
Hiszpania	33 758	8 797	16 661	7 224
Holandia	93 381	37 267	488 320	45 989
Portugalia	11 967	3 187	28 764	3 941
Państwa „Śródziemno-morskie“	61 167	34 706	1 109 901	38 768
Albania	—	—	65	42
Grecja	30 514	5 546	122 931	6 562
Jugosławia	10 478	8 847	26 678	7 972
Turcja	3 798	3 635	2 123	2 144
Włochy	16 377	16 678	968 104	22 048
Państwa „Bałtyckie“	10 424	3 102	99 939	6 902
Estonia	6 639	1 847	17 449	2 281
Litwa	1 327	137	266	274
Łotwa	2 458	1 118	82 224	4 347
Rzesza Niemiecka	1 228 477	142 886	791 010	145 333
Z. S. S. R.	116 175	16 200	30 643	9 010
Państwa „Czarnomorskie“	32 516	13 871	33 870	8 935
Bułgaria	2 586	9 012	13 519	5 478
Rumunia	29 930	4 859	20 351	3 457
Państwa bez własnego dostępu do morza	167 728	108 339	1 367 944	124 752
Austria	17 665	44 867	927 450	58 840
Czechosłowacja	137 213	35 615	266 507	49 184
Szwajcaria	2 689	22 750	150 458	10 913
Węgry	10 161	5 107	23 529	5 815
Państwa <i>Pozaeuropejskie</i>	525 907	352 472	762 533	145 951
Państwa „śródziemno-morskie“				
Północnej Afryki i Bl. Wschodu	152 820	34 392	162 996	18 939
Afryka półn. franc.	82 883	3 709	49 502	2 856
Egipt	8 042	17 403	62 043	6 030
Marokko	34 571	895	1 072	250
Mezopotamia	11	31	664	590
Palestyna	10 425	6 086	31 475	6 802
Syria	3 180	1 778	17 228	1 797
Kraje oddz. niewym.	13 708	4 490	1 013	614
Afryka Centr i Poł.	51 227	22 393	31 721	9 227
Abisynia	50	73	3	13
Belgijskie Kongo	2 708	4 549	7	20
Nigeria	13 384	4 242	412	277
Zw. Poł. Afrykański	7 335	9 276	10 347	6 568
Kraje oddz. niewym.	27 750	4 253	29 052	2 349

z poszczególnymi państwami w roku 1936.

Obroty przez Gdańsk				Obroty przez Gdynię			
przywóz		wywóz		przywóz		wywóz	
tony	1000 zł	tony	1000 zł	tony	1000 zł	tony	1000 zł
525 915	70 939	4 423 262	306 330	1 160 599	578 056	6 259 338	369 928
392 826	45 498	4 008 131	278 273	778 497	257 542	5 274 833	251 105
213 250	25 232	1 720 769	126 574	256 869	150 692	3 008 662	185 665
36 848	15 358	788 753	85 650	83 755	118 068	331 998	128 809
2 207	645	85 919	8 843	3 863	919	257 571	8 042
—	—	7 777	910	99	11	2 820	516
421	141	10 278	403	501	222	7 073	128
20 759	3 668	128 429	10 799	61 112	10 005	403 884	9 328
153 015	5 420	694 391	19 661	107 539	21 467	1 937 565	37 376
—	—	5 222	308	—	—	67 751	1 466
26 076	9 043	2 076 055	134 561	411 652	89 134	1 134 464	39 367
4 704	1 767	542 881	60 560	179 843	30 673	485 752	14 884
2 114	1 073	288 610	20 240	32 361	6 720	156 895	4 263
6 992	1 108	1 008 330	23 506	75 136	18 028	257 112	5 620
494	278	9 633	2 631	33 058	8 154	5 753	3 100
6 419	3 611	208 245	25 144	84 690	23 592	218 661	10 133
5 353	1 206	18 356	2 480	6 564	1 967	10 291	1 367
27 970	2 279	123 421	5 152	12 634	7 408	969 019	21 664
—	—	7	3	—	—	49	27
25 968	1 019	19 289	968	3 099	2 034	92 588	3 029
20	13	15	6	104	96	16 581	1 802
609	1 028	444	405	2 897	2 127	1 388	1 093
1 373	219	103 666	3 770	6 534	3 151	858 413	15 713
29	13	20 087	2 128	9 412	2 417	60 518	1 259
—	1	11 783	1 453	6 079	1 470	5 543	619
11	2	245	195	1 249	104	13	4
18	10	8 059	480	2 084	843	54 962	636
118 529	8 357	38 723	7 286	3 936	2 366	6 495	538
6 782	321	725	1 124	83 564	4 900	2 251	619
46	131	93	59	47	95	9 539	685
40	130	89	58	42	90	3 168	592
6	1	4	1	5	5	6 371	93
144	122	28 258	1 389	383	530	83 885	1 308
56	54	4 104	494	252	357	33	18
59	27	304	148	56	58	1	1
6	30	23 850	747	74	114	83 850	1 287
23	11	—	—	1	1	1	2
133 078	25 439	149 816	23 566	382 096	320 506	598 227	111 962
71 910	3 061	47 075	6 826	80 071	30 826	113 919	10 754
43 639	1 742	2 779	730	38 693	1 820	45 644	1 952
25	28	20 362	1 843	8 016	17 372	41 601	4 068
26 663	705	256	68	7 908	190	675	156
—	—	116	85	11	20	545	492
73	52	22 298	3 613	10 321	5 834	8 382	2 495
27	18	795	359	3 152	1 759	16 378	1 365
1 483	516	469	128	11 970	3 831	694	226
21 232	2 196	9 578	2 039	24 079	20 151	20 948	7 232
—	—	—	—	50	73	2	10
84	96	—	—	2 615	4 445	6	19
1 411	438	133	52	11 926	3 786	279	223
—	—	3 494	1 069	7 293	9 265	6 021	5 356
19 737	1 662	5 951	918	2 195	2 582	14 640	1 624

Obroty polskiego handlu zagranicznego

TABELA 146

Kraje:	Ogólne obroty Polski			
	przywóz		wywóz	
	tony	1000 zł	tony	1000 zł
Azja Poł. Centr. i Daleki Wschód	123 106	65 177	63 459	22 427
Cejlon	1 130	3 108	32	28
Chiny	4 983	3 560	11 575	4 980
Indie Brytyjskie	96 388	36 438	14 993	6 730
Indie Holenderskie	12 838	13 339	6 060	1 448
Japonia	966	2 406	24 886	5 928
Malaje Brytyjskie	4 627	4 509	2 301	492
Persja	325	993	1 319	2 226
Syjam	1 008	281	234	119
Kraje oddzielnie niewymienone	841	545	2 059	476
Stany Zjednoczone Am. Półn.	119 459	119 298	110 910	67 272
Kanada i kraje oddz. niewym.	2 115	2 250	5 670	1 419
Ameryka Środkowa	6 224	4 314	10 408	3 014
Kuba	31	60	7 614	1 010
Meksyk	2 983	1 259	1 770	938
Kraje oddz. niewymienione	3 210	2 995	1 024	1 066
Ameryka Południowo Wschodnia	51 413	51 443	375 671	22 756
Argentyna	29 756	27 705	318 523	14 847
Brazylia	10 991	14 232	41 448	5 125
Kolumbia	3 092	6 325	2 772	1 109
Paragwaj	1 291	547	11	16
Urugwaj	3 515	1 998	6 987	1 107
Wenezuela	2 768	636	5 912	523
Kraje oddzielnie niewymienone	—	—	18	29
Ameryka Południowo Zachodnia	4 824	5 480	1 088	405
Boliwia	29	58	338	140
Chile	2 191	2 382	262	84
Equador	1 413	708	134	32
Peru	1 191	2 332	354	149
Oceania	14 719	47 725	610	492
Australia	10 829	38 186	554	362
Nowa Zelandia	3 875	9 461	55	128
Kraje oddz. niewymienione	15	78	1	2
Zaopatrywanie statków morskich	—	—	648 512	9 375
Transporty dyspozycyjne *	—	—	3 085	1 982
Z nieokreślonego kierunku	17	10	—	—

*) Stosowany przez G. U. S. termin „Transporty dyspozycyjne” stanowi pozycję wywozową bez podania kraju przeznaczenia. Termin ten odpowiada pozycji przywózowej z nieokreślonego kierunku.

z poszczególnymi państwami w roku 1936.

Obroty przez Gdańsk				Obroty przez Gdynię			
przywóz		wywóz		przywóz		wywóz	
tony	1000 zł	tony	1000 zł	tony	1000 zł	tony	1000 zł
19 148	8 845	8 650	2 420	101 963	53 493	51 141	18 481
273	802	15	8	823	2 274	16	19
278	468	1 624	309	4 624	2 828	9 921	4 633
15 107	3 237	2 550	1 277	80 060	32 737	11 220	5 013
2 800	3 450	4 165	585	9 767	8 972	1 708	822
147	227	1	5	770	1 658	24 453	5 799
516	607	30	33	4 058	3 885	2 197	428
23	47	77	129	29	329	950	1 479
—	—	85	29	1 006	276	146	87
4	7	103	45	826	534	530	201
2 320	1 626	22 745	6 183	115 925	115 233	83 387	54 239
27	44	5 432	973	1 963	2 089	223	379
837	817	8 564	1 384	5 328	3 402	1 778	1 567
10	16	7 354	888	21	37	243	100
249	369	1 027	312	2 676	808	718	606
578	432	183	184	2 631	2 557	817	861
16 932	8 426	47 043	3 399	34 452	42 936	326 453	18 908
13 476	5 457	45 909	2 963	16 274	22 229	270 567	11 543
2 285	2 441	563	247	8 690	11 734	40 791	4 802
53	37	60	27	3 032	6 285	2 710	1 061
1 040	416	3	9	251	130	2	6
—	—	502	147	3 514	1 997	6 459	954
78	75	2	1	2 690	561	5 910	518
—	—	4	5	—	—	14	24
589	260	280	113	3 683	4 967	221	155
—	—	35	12	29	58	67	69
41	51	36	13	2 032	2 198	57	36
548	209	20	5	431	380	11	6
—	—	189	83	1 191	2 331	86	44
83	164	449	229	14 632	47 429	157	247
72	128	421	210	10 754	37 944	130	143
1	2	28	19	3 874	9 457	26	102
10	34	—	—	4	28	1	2
—	—	262 715	3 929	—	—	385 797	5 446
—	—	2 600	562	—	—	481	1 415
11	2	—	—	6	8	—	—

OBROTY POLSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO DROGĄ MORSKĄ.

Udział drogi morskiej w obrotach polskiego handlu zagranicznego przedstawia się następująco:

Udział portów Gdyni i Gdańska (razem) w obrocie polskiego handlu zagranicznego.

Obrót ogólny

TABELA 147

Rok	w tysiącach ton	w milionach zł	średnia wartość 1 tony	Stosunek procentowy do ogólnego handlu zagranicznego	
				wagowy	wartościowy
1929	11 045	1 626	147,26	42,28	27,45
1930	11 529	1 393	120,86	51,25	29,78
1931	13 181	1 125	85,37	60,93	33,62
1932	10 361	821	79,26	67,76	42,20
1933	10 640	944	88,78	69,94	52,87
1934	12 358	1 076	87,10	72,18	60,67
1935	11 742	1 117	95,13	73,35	62,54
1936	12 369	1 325	107,12	77,16	65,30

Przywóz

1929	1 778	857	481,85	34,94	27,54
1930	1 122	595	350,75	31,41	26,51
1931	955	369	386,64	32,58	25,14
1932	692	312	450,71	38,72	36,17
1933	1 061	421	396,83	45,04	50,62
1934	1 153	479	415,67	45,11	59,99
1935	1 263	528	418,38	49,05	61,32
1936	1 687	649	384,71	55,02	64,71

Wywóz

1929	9 267	770	83,07	44,05	27,36
1930	10 407	798	76,68	55,00	32,80
1931	12 227	756	61,84	65,37	40,25
1932	9 669	509	52,68	71,60	47,00
1933	9 579	523	54,65	83,76	54,55
1934	11 205	597	53,30	76,93	61,24
1935	10 479	589	56,21	77,99	63,67
1936	10 682	676	63,29	82,39	65,89

W roku 1936 obserwujemy dalszy wzrost udziału drogi morskiej w obrocie handlu zagranicznego Polski. W odniesieniu do roku 1935 udział wagowy wzrósł z 73,35% na 77,16%, a udział wartościowy z 62,54 na 65,30%.

UDZIAŁ PORTU W GDYNI W OBROTACH HANDLU ZAGRANICZNEGO POLSKI.

Udział portu w Gdyni w handlu zagranicznym Polski charakteryzują poniżej zestawione liczby. Z liczb tych wynika, że obroty portu w Gdyni wzrastają w ciągu ostatnich lat, zarówno pod względem wagi, jak i wartości i stanowią coraz większy odsetek ogólnego handlu zagranicznego Polski.

A. Obrót ogólny.

Udział portu w Gdyni w ogólnym obrocie Polski.

TABELA 148

Rok	Ogólny obrót handlu zagranicznego Polski	Obrót przez Gdynię	Procent udziału Gdyni w ogólnym obrocie handlu zagranicznego Polski
	waga w tysiącach ton	waga w tysiącach ton	
1929	26 125	2 620	10,03
1930	22 493	3 275	14,56
1931	21 664	5 080	23,48
1932	15 290	4 894	32,00
1933	15 342	5 686	37,06
1934	17 120	6 724	39,27
1935	16 009	7 119	44,47
1936	16 030	7 420	46,29

Rok	Wartość w milionach złotych	Średnia wartość 1 tony	Wartość w milionach złotych	Średnia wartość 1 tony	
1929	5 924	226,77	134	51,11	2,26
1930	4 679	208,02	231	70,45	4,92
1931	3 347	154,70	390	76,73	11,65
1932	1 946	127,25	350	71,58	18,00
1933	1 787	116,45	536	94,29	30,01
1934	1 774	103,62	655	97,37	36,90
1935	1 786	111,56	762	107,04	42,66
1936	2 029	126,57	948	127,76	46,72

Absolutny i stosunkowy wzrost obrotów przez port w Gdyni odbył się w 1936 roku na tle niewielkiej zwyżki ilościowych obrotów handlu zagranicznego Polski, gdyż w odniesieniu do roku 1935, obroty handlu zagranicznego Polski wzrosły o 21 000 ton czyli o 0,13%, podczas gdy obroty Gdyni wzrosły o 269 000 ton czyli o 3,6%.

Wzrost obrotów towarowych portu gdyńskiego posiada dla handlu zagranicznego znaczenie bardzo istotne, gdyż jest przejawem przesuwania się tego handlu z dróg lądowych resp. portów obcych na handel zamorski przez porty polskie, jako czynniki uniezależniające go od obcego pośrednictwa.

Stałe przesuwanie się handlu zagranicznego Polski z drogi lądowej na morską charakteryzuje następujące zestawienie:

Procentowy udział obrotów drogą lądową i drogą morską w ogólnym handlu zagranicznym Polski.

TABELA 149

Rok	Obrót drogą lądową	O b r ó t d r o g ą m o r s k ą		
		przez porty polsk. obszaru celnego	przez Gdańsk	przez Gdynię
Udział wagowy.				
1929	57,72	42,28	32,25	10,03
1930	48,75	51,25	36,69	14,56
1931	39,07	60,93	37,45	23,48
1932	32,24	67,76	35,76	32,00
1933	30,06	69,94	32,88	37,06
1934	27,82	72,18	32,91	39,27
1935	26,65	73,35	28,88	44,47
1936	22,84	77,16	30,87	46,29
Udział wartościowy.				
1929	72,55	27,45	25,19	2,26
1930	70,22	29,78	24,86	4,92
1931	66,38	33,62	21,97	11,65
1932	57,80	42,20	24,20	18,00
1933	47,13	52,87	22,86	30,01
1934	39,33	60,67	23,77	36,90
1935	37,46	62,54	19,88	42,66
1936	34,70	65,30	18,58	46,72

Z powyższych zestawień wynika, że przesuwanie się handlu zagranicznego Polski z drogi lądowej na morską odbywa się głównie przez port w Gdyni i, że do procentowego zwiększenia się zamorskiego handlu Polski przyczynia się w głównej mierze port gdyński, którego obroty wagowe wzrosły z 10,03% w 1929 roku na 46,29% w roku 1936, a wartościowe w tym samym okresie czasu z 2,26% na 46,72% ogólnego handlu zagranicznego Polski.

Na uwagę zasługuje spostrzeżenie, że port gdański w zmianie kierunku polskiego handlu zagranicznego większego udziału nie bierze. Jego obrót wagowy waha się stale w granicach 30%, a wartościowy 20%.

Jak to już w ubiegłych latach podkreślaliśmy, powyższa tabela stanowi wymowne zaprzeczenie wszelkich tez o rzekomym rozwoju Gdyni kosztem Gdańska, wykazując, że Gdynia zdobywa swe ładunki nie kosztem drugiego portu polskiego obszaru celnego, lecz ściąganiem towarów z drogi lądowej na morską. Nie zaprzecza temu również fakt obniżenia się udziału Gdańska w roku 1935 w obrotach polskiego handlu zagranicznego. Załamanie się obrotu Gdańska w r. 1935, tłumaczy się głównie deprecjacją guldena gdańskiego w połowie 1935 roku. Poza trudnościami walutowymi, jako

dalszą przyczynę spadku udziału Gdańska w r. 1935 w handlu zagranicznym Polski, należy wymienić wprowadzenie sankcji przeciw włoskich. Gdańsk, bowiem dotychczas, miał dobrze rozwinięte stosunki handlowe z Włochami i szczególnie w dziedzinie eksportu węgla uzyskiwał znaczne transporty. Wprowadzenie więc sankcji wpłynęło w większym stopniu na spadek obrotów Gdańska, aniżeli to miało miejsce w Gdyni. Słuszność powyższych wywodów uzasadniają nam wyniki roku 1936, które wykazują, że udział ilościowy Gdańska poprawił się o 2^o%, zbliżając się w ten sposób do swego normalnego poziomu z lat ubiegłych, zaś wzrost udziału Gdyni odpowiada dość ściśle spadkowi udziału drogi lądowej.

Skutki kryzysu walutowego w Gdańsku wpływały w roku 1936 w dalszym ciągu na zmniejszenie się jego udziału w obrocie wartościowym. Natomiast Gdynia rozwijała nadal swój udział w polskim handlu zagranicznym kosztem drogi lądowej.

Absolutne i stosunkowe liczby udziału portu w Gdyni, w polskim przywozie i wywozie, przedstawione są poniżej:

B. P r z y w ó z .

Udział portu w Gdyni w ogólnym przywozie Polski.

TABELA 150

Rok	Ogólny przywóz handlu zagranicznego Polski	Przywóz przez Gdynię	Procent udziału przywozu Gdyni w ogólnym przywozie Polski
	Waga w tysiącach ton	Waga w tysiącach ton	
1929	5 088	518	4,28
1930	3 571	343	9,61
1931	2 931	507	17,30
1932	1 787	347	19,40
1933	2 356	699	29,66
1934	2 555	776	30,37
1935	2 573	866	33,66
1936	3 066	1161	37,87

Rok	Ogólny przywóz handlu zagranicznego Polski		Przywóz przez Gdynię		Procent udziału w ogólnym przywozie Polski
	Wartość w milion. złotych	Średnia wartość 1 tony	Wartość w milion. złotych	Średnia wartość 1 tony złotych	
1929	3 111	611,44	63	290,35	2,03
1930	2 246	628,95	84	244,40	3,73
1931	1 468	501,01	106	209,76	7,24
1932	862	482,41	133	384,88	15,48
1933	827	350,94	297	425,09	35,93
1934	799	312,59	385	496,26	48,22
1935	861	334,63	451	520,79	52,38
1936	1 003	327,14	578	497,85	57,63

Procentowy udział przywozu drogą lądową i drogą morską w handlu zagranicznym Polski.

TABELA 151

Rok	Przywóz drogą lądową	Przywóz drogą morską		
		przez porty polsk. obszaru celnego	przez Gdańsk	przez Gdynię
Udział wagowy.				
1929	65,06	34,94	30,66	4,28
1930	68,59	31,41	21,80	9,61
1931	67,42	32,58	15,28	17,30
1932	61,28	38,72	19,32	19,40
1933	54,96	45,04	15,38	29,66
1934	54,89	45,11	14,74	30,37
1935	50,95	49,05	15,39	33,66
1936	44,98	55,02	17,15	37,87
Udział wartościowy.				
1929	72,46	27,54	25,51	2,03
1930	73,49	26,51	22,78	3,73
1931	74,86	25,14	17,90	7,24
1932	63,83	36,17	20,69	15,48
1933	49,08	50,92	14,99	35,93
1934	40,01	59,99	11,77	48,22
1935	38,68	61,32	8,94	52,38
1936	35,29	64,71	7,08	57,63

C. Wywóz.

Udział portu w Gdyni w ogólnym wywozie Polski.

TABELA 152

Rok	Ogólny wywóz handlu zagranicznego Polski	Wywóz przez Gdynię	Procent udziału wywozu Gdyni w ogólnym wywozie Polski
	Waga w tysiącach ton		
1929	21 037	2 402	11,42
1930	18 922	2 932	15,49
1931	18 703	4 573	24,45
1932	13 504	4 547	33,67
1933	12 986	4 987	38,41
1934	14 565	5 948	40,84
1935	13 436	6 253	46,54
1936	12 964	6 259	48,28

Rok	Ogólny wywóz handlu zagranicznego Polski		Wywóz przez Gdynię		Procent udziału wywozu Gdyni w ogólnym wywozie Polski
	Wartość w milj. złotych	Średnia wartość 1 tony zł	Wartość w milj. złotych	Średnia wartość 1 tony zł	
1929	2 813	133,73	71	29,40	2,51
1930	2 433	128,59	147	50,11	6,04
1931	1 879	100,44	283	61,98	15,09
1932	1 084	80,26	217	47,59	20,01
1933	960	73,90	239	47,93	24,91
1934	975	66,96	270	45,32	27,64
1935	925	68,84	311	49,74	33,62
1936	1 026	79,14	370	59,12	36,06

Procentowy udział wywozu drogą lądową i drogą morską w handlu zagranicznym Polski.

TABELA 153

Rok	Wywóz drogą lądową	Wywóz drogą morską		
		przez porty polsk. obszaru celnego	przez Gdańsk	przez Gdynię
Udział wagowy.				
1929	55,95	44,05	32,63	11,42
1930	45,00	55,00	39,51	15,49
1931	34,63	65,37	40,92	24,45
1932	28,40	71,60	37,93	33,67
1933	26,24	73,76	35,35	38,41
1934	23,07	76,93	36,09	40,84
1935	22,01	77,99	31,45	46,54
1936	17,61	82,39	34,11	48,28
Udział wartościowy				
1929	72,64	27,36	24,85	2,51
1930	67,20	32,80	26,76	6,04
1931	59,75	40,25	25,16	15,09
1932	53,00	47,00	26,99	20,01
1933	45,45	54,55	29,64	24,91
1934	38,76	61,24	33,60	27,64
1935	36,33	63,67	30,05	33,62
1936	34,11	65,89	29,83	36,06

§ 4.

WARTOŚĆ OBROTÓW TOWAROWYCH PORTU W GDYNI W PORÓWNANIU Z WARTOŚCIĄ HANDLU ZAGRANICZNEGO RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

Srednia wartość jednej tony w obrotach ogólnych polskiego handlu zagranicznego, oraz w obrotach przez Gdynię kształtowała się w poszczególnych latach następująco:

Srednia wartość jednej tony w obrotach

TABELA 154

Rok	ogóln. handlu zagr.	przez port w Gdyni
	Polski zł	zł
1929	226,77	51,11
1930	208,02	70,45
1931	154,70	76,73
1932	127,25	71,58
1933	116,45	94,29
1934	103,62	97,37
1935	111,56	107,04
1936	126,57	127,76

Średnia wartość jednej tony handlu zagranicznego Polski obniża się ze zł 226,77, w roku 1929 do zł 126,57, w roku 1936 z powodu obniżenia się światowego poziomu cen, obroty zaś portu gdyńskiego wykazują w średniej wartości jednej tony stały wzrost od zł 51,11, w roku 1929 do zł 127,76 w roku 1936 na tle coraz większego zróżniczkowania obrotów portu.

Poniższe zestawienie wykazuje stale zmniejszający się procent udziału węgla i złomu w obrotach Gdyni na tle wspomnianego wyżej stale postępującego zróżniczkowania obrotów.

Zestawienie ogólnego obrotu z obrotem węgla i złomu portu w Gdyni (w tysiącach ton).

TABELA 155

Rok	Ogólny obrót przez Gdynię	Obrót węgla i złomu przez Gdynię	Proc. udział węgla i złomu w obrotach Gdyni
1929	2 620	2 405	91,79
1930	3 275	3 041	92,82
1931	5 080	4 609	90,73
1932	4 894	4 352	88,93
1933	5 686	4 758	83,68
1934	6 724	5 534	82,30
1935	7 119	5 625	79,02
1936	7 420	5 635	75,94

Zmniejszającemu się procentowo udziałowi węgla i złomu w obrotach portu gdyńskiego odpowiada stale zwiększający się obrót towarów innych.

Obrót portu w Gdyni z wyłączeniem węgla kamiennego i złomu.

TABELA 156

Rok	w tysiącach ton	w milionach złotych	średnia wartość w obrotach Gdyni
1929	214	70	328,40
1930	234	131	559,46
1931	471	263	558,23
1932	542	268	494,98
1933	928	443	477,97
1934	1 190	558	468,91
1935	1 494	671	449,13
1936	1 785	839	470,03

Niżej podano porównanie średniej wartości jednej tony w przywozie ogólnopolskim i przywozie przez port gdyński.

Średnia wartość jednej tony w przywozie

TABELA 157

Rok	ogólnopolskim zł	przez Gdynię zł
1929	611,44	290,35
1930	628,95	244,40
1931	501,01	209,76
1932	482,41	384,88
1933	350,94	425,09
1934	312,59	496,26
1935	334,63	520,79
1936	327,14	497,85

Stopniowe różniczkowanie i uszlachetnianie przywozu tak ilościowo jak i wartościowo oraz wzrost średniej wartości 1 tony wykazuje nam niżej umieszczona tabela przywozu przez Gdynię z wyłączeniem złomu.

Przywóz przez Gdynię z wyłączeniem złomu.

TABELA 158

Rok	w tysiącach ton	w milionach złotych	średnia wartość 1 tony w zł
1929	179	57	318,12
1930	119	56	467,78
1931	172	75	434,45
1932	233	126	542,57
1933	403	277	688,08
1934	491	364	741,34
1935	581	431	741,83
1936	767	546	711,87

Średnia wartość jednej tony w wywozie przez Gdynię oraz w wywozie ogólnopolskim przedstawia się jak niżej:

TABELA 159

Rok	Gdynia waga w tonach			Gdynia wartość w tys. zł			Gdynia Średnia wartość 1 tony			Średnia wartość 1 tony w wy- wozie ogólnopolskim
	Wywóz ogólny	Wywóz węgla	Inne	Wywóz ogólny	Wywóz węgla	Inne	w wy- wozie węgla	w wy- wozie innych	w wy- wozie ogóln.	
1929	2 402 051	2 367 264	34 787	70 620	57 350	13 270	24,23	381,47	29,40	133,74
1930	2 932 208	2 816 169	116 039	146 919	71 757	75 162	24,48	647,73	50,11	128,56
1931	4 573 114	4 273 803	299 311	283 445	95 051	188 394	22,24	629,43	61,98	100,49
1932	4 547 169	4 238 284	308 885	216 866	75 064	141 802	17,71	459,08	47,69	80,23
1933	4 987 508	4 517 138	470 370	239 030	74 189	164 841	16,42	350,45	47,93	73,90
1934	5 947 683	5 249 358	698 325	269 538	75 690	193 848	14,42	277,59	45,39	66,91
1935	6 252 588	5 339 429	913 159	310 843	70 962	239 881	13,29	262,69	49,74	68,80
1936	6 259 338	5 240 039	1 019 299	369 928	76 071	293 857	14,52	288,29	59,12	79,14

W roku 1936 obserwujemy wzrost wartości wywozu i to zarówno ogólnopolskiego jak i wywozu przez Gdynię.

Na szczególną uwagę zasługuje wzrost wartości węgla, wywożonego przez Gdynię. W roku 1936 ilościowo wywóz ten nieco się zmniejszył, jednakże pod względem wartości obserwujemy nawet zwwyżkę o blisko 6 milionów złotych. Wskutek tego średnia wartość jednej tony węgla wzrosła z 13,29 zł w roku 1935 na 14,52 zł w roku 1936.

ZMIANA KIERUNKU POLSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO Z PAŃSTW EUROPY NA PAŃSTWA POZAEUROPEJSKIE I UDZIAŁ W GDYNI W TYM ZJAWISKU.

Handel zagraniczny Polski, podzielony na handel z państwami Europy i z państwami pozaeuropejskimi, wykazuje w poszczególnych latach następujące liczby:

Podział polskiego handlu zagranicznego na handel z państwami europejskim i i państwami pozaeuropejskimi.

Obrót ogólny.*)

TABELA 160

Rok	Ogólny handel zagr. Polski	Ogólny handel zagr. Polski z państw. Europy		Ogólny handel zagr. Polski z państwami pozaeuropejskimi	
	waga w tys. ton		Udział wagowy	waga w tys. ton	Udział wagowy
1929	26 125	24 734	94,7	943	3,6
1930	22 493	21 353	94,9	666	2,9
1931	21 664	20 503	94,8	536	2,5
1932	15 290	14 497	94,8	433	2,8
1933	15 342	14 337	93,4	692	4,5
1934	17 120	15 386	89,9	1 226	7,2
1935	16 009	14 224	88,9	1 211	7,6
1936	16 030	14 090	87,9	1 289	8,0

Rok	wartość w milionach zł	Udział wartościowy	wartość w milionach zł	Udział wartościowy
1929	5 924	85,7	821	13,8
1930	4 679	86,6	603	12,8
1931	3 347	86,3	427	12,7
1932	1 946	84,5	287	14,8
1933	1 787	81,5	320	17,9
1934	1 774	76,6	396	22,3
1935	1 786	75,5	423	23,7
1936	2 029	74,9	498	24,5

*) Drobna różnicę rachunkową między liczbami ogólnego obrotu Polski a sumą obrotów europejskich i pozaeuropejskich należy tłumaczyć tym, że statystyka Głównego Urzędu Statystycznego w Rocznikach Handlu Zagranicznego dzieli handel zagraniczny według kontynentów i państw, a poza tym wykazuje rubryki:

zaopatrywanie statków morskich,
transporty z nieokreślonego kierunku,
transporty dyspozycyjne,
połowy morskie.

Liczb dotyczących tych czterech rubryk w rozumowaniach nie uwzględniano z uwagi na niemożność ustalenia ich dokładnej przynależności do grupy państw europejskich względnie pozaeuropejskich.

Przywóz:

TABELA 161

Rok	Ogólny przywóz Polski	Ogólny przywóz Polski z państw Europy		Ogólny przywóz Polski z państw. pozaeuropejsk.	
	waga w tys. ton		udział wagowy	waga w tys. ton	udział wagowy
1929	5 088	4 377	86,0	710	14,0
1930	3 571	3 088	86,5	483	13,5
1931	2 931	2 596	88,6	334	11,4
1932	1 787	1 533	85,8	252	14,1
1933	2 356	2 006	85,1	350	14,9
1934	2 555	2 046	80,2	510	20,0
1935	2 573	2 112	82,1	461	17,9
1936	3 066	2 540	82,8	526	17,2

Rok	Wartość w milj. zł.		Udział wartościowy	Wartość w milj. złotych	Udział wartościowy
1929	3 111	2 402	77,2	709	22,8
1930	2 246	1 740	77,5	506	22,5
1931	1 468	1 119	75,3	348	23,4
1932	862	627	72,7	235	27,3
1933	827	570	68,9	257	31,1
1934	799	511	64,0	288	36,0
1935	861	565	65,6	296	34,4
1936	1 003	651	64,9	352	35,1

Wywóz:

TABELA 162

Rok	Ogólny wywóz Polski	Ogólny wywóz Polski do państw Europy		Ogólny wywóz Polski do państw. pozaeuropejsk.	
	waga w tys. ton		udział wagowy	waga w tys. ton	udział wagowy
1929	21 037	20 357	96,8	233	1,1
1930	18 922	18 265	96,3	183	1,0
1931	18 703	17 907	95,7	202	1,1
1932	13 504	12 964	96,0	181	1,3
1933	12 986	12 331	95,0	342	2,6
1934	14 565	13 341	91,6	716	4,9
1935	13 436	12 112	90,1	750	5,6
1936	12 964	11 550	89,1	763	5,9

Rok	Wartość w milj. zł.		Udział wartościowy	Wartość w milj. złotych	Udział wartościowy
1929	2 813	2 680	95,3	112	4,0
1930	2 433	2 310	94,9	97	4,0
1931	1 879	1 768	94,1	79	4,2
1932	1 084	1 018	93,9	52	4,8
1933	960	885	92,2	63	6,6
1934	975	848	86,9	108	11,1
1935	925	783	84,6	127	13,7
1936	1 026	869	84,7	146	14,2

Obroty zagraniczne z państwami pozaeuropejskimi są, jak widzimy z powyższej tabeli, procentowo bardzo małe, natomiast średnia wartość jednej tony przewyższa w obrocie pozaeuropejskim, wartość tony obrotu europejskiego prawie czterokrotnie, jak to wykazuje następujące zestawienie:

Średnia wartość 1 tony w ogólnym obrocie Polski z państwami:

TABELA 163

Rok	europejskimi	pozaeuropejskimi
	z ł o t y c h	
1929	205,47	871,11
1930	189,69	904,65
1931	140,86	796,57
1932	113,45	662,73
1933	101,51	461,49
1934	88,30	322,93
1935	94,77	349,30
1936	107,87	386,34

Tak znaczna różnica w wartości 1 tony w obrocie z państwami europejskimi a pozaeuropejskimi tłumaczy się faktem, że przy dalszych odległościach kalkuluje się jedynie transport wysoko-wartościowych towarów, przy czym nie bez znaczenia jest tu ingerencja obcego pośrednictwa handlowego i komunikacyjnego, która podraża koszt towaru, a która specjalnie silnie występuje w obrocie z państwami pozaeuropejskimi.

Procentowy udział państw europejskich w ogólnej wartości handlu zagranicznego Polski.

TABELA 164

Rok	Ogólny obrót z państw pozaeuropejskimi	przez porty obce	przez Gdańsk	przez Gdynię
1929	13,8	8,6	4,7	0,5
1930	12,8	8,0	3,8	1,0
1931	12,7	8,4	2,5	1,8
1932	14,8	6,5	3,2	5,1
1933	17,9	2,6	3,2	12,1
1934	22,3	1,0	4,4	16,9
1935	23,7	1,1	3,5	19,1
1936	24,5	0,8	2,4	21,3

Przesunięcia kierunkowe w obrocie z państwami pozaeuropejskimi przedstawiają się w wywozie i przywozie następująco:

Procentowy udział państw pozaeuropejskich w ogólnej wartości przywozu do Polski.

TABELA 165

Rok	Ogólny przywóz z państwami pozaeuropejskimi	przez porty obce	przez Gdańsk	przez Gdynię
1929	22,8	13,7	9,1	0,8
1930	11,5	13,5	7,1	1,9
1931	23,7	15,0	4,8	3,9
1932	27,3	10,7	6,2	10,4
1933	31,0	2,4	4,4	24,2
1934	36,1	0,8	4,2	31,2
1935	34,4	0,9	2,9	30,6
1936	35,1	0,6	2,5	32,0

**Procentowy udział państw pozaeuropejskich w ogólnej wartości
wywozu z Polski.**

TABELA 166

Rok	Ogólny wywóz do państw pozaeurop.	przez porty obce	przez Gdańsk	przez Gdynię
1929	4.0	2.9	0.9	0.03
1930	3.9	3.0	0.8	0.1
1931	4.3	3.3	0.8	0.2
1932	4.8	3.2	0.8	0.8
1933	6.5	2.7	2.1	1.7
1934	11.0	1.1	4.7	5.2
1935	13.7	1.2	4.0	8.5
1936	14.2	1.0	2.3	10.9

Zestawienia wykazują systematyczne zwiększanie się procentowego udziału obrotów pozaeuropejskich w polskim handlu zagranicznym. Zestawienie, obrazujące rozwój obrotów Polski z państwami pozaeuropejskimi, w liczbach absolutnych i stosunkowych, z uwzględnieniem Gdyni i Gdańska oraz portów obcych za lata 1929—1936, podajemy poniżej:

Obroty handlu zagranicznego Polski z państwami pozaeuropejskimi.

Waga w tysiącach ton.

TABELA 167

Rok	Ogólne obroty z państwami pozaeuropejskimi		przez porty obce		przez porty polskiego obszaru celnego		przez Gdynię	
1929	943		233		710		77	
1930	666		206		460		96	
1931	536		157		379		138	
1932	433		94		339		220	
1933	692		50		642		440	
1934	1 226		21		1 205		751	
1935	2 211		25		1 186		826	
1936	1 289		26		2 263		980	

Rok	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
1929	710	233	171	62	539	171	56	21
1930	483	183	150	56	333	127	78	18
1931	334	202	120	37	214	165	102	36
1932	252	181	66	28	186	153	116	104
1933	350	342	18	32	332	310	259	181
1934	510	716	7	14	503	702	399	352
1935	461	750	6	19	455	731	364	462
1936	526	763	11	15	515	748	382	598

Wartość w milionach złotych.

TABELA 168-

Rok	Ogólne obroty z państwami pozaeuropejskimi	przez porty obce	przez porty polskiego obszaru celnego	przez Gdynię
1929	821	510	311	26
1930	603	377	226	46
1931	427	282	145	60
1932	287	126	161	99
1933	320	45	275	217
1934	396	17	378	300
1935	423	19	404	342
1936	498	16	482	433

Rok	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
1929	709	112	426	84	283	28	25	0,8
1930	506	97	304	73	202	24	43	3
1931	348	79	220	62	128	17	57	3
1932	235	52	92	34	143	18	90	9
1933	257	63	20	25	237	38	200	17
1934	288	108	6	11	282	96	249	51
1935	296	127	8	11	288	116	263	79
1936	352	146	6	10	346	136	321	112

Procentowy udział poszczególnych dróg w obrotach polskiego handlu zagranicznego z państwami pozaeuropejskimi.

Udział wagowy.

TABELA 169

Rok	Przez porty obce	Przez porty polskiego obszaru celnego	Przez Gdańsk	Przez Gdynię
1929	24,59	75,41	67,21	8,20
1930	30,85	69,15	54,73	14,42
1931	29,28	70,72	45,07	25,65
1932	21,84	78,16	27,44	50,72
1933	7,20	92,80	29,30	63,50
1934	1,69	98,31	37,02	61,29
1935	2,06	97,94	29,73	68,21
1936	2,02	97,98	21,95	76,03

Rok	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
1929	24,03	26,74	75,97	73,26	68,00	64,40	7,97	8,86
1930	30,95	30,60	69,05	69,40	52,98	59,35	16,07	10,05
1931	35,93	18,29	64,07	81,71	33,68	63,88	30,39	17,82
1932	26,41	15,47	73,59	84,53	27,63	27,19	45,96	57,34
1933	5,00	9,40	95,00	90,60	21,20	37,50	73,80	53,10
1934	1,35	1,94	98,65	98,06	20,29	48,92	78,36	49,14
1935	1,30	2,53	98,70	97,47	19,74	35,87	78,96	61,60
1936	2,09	1,96	97,91	98,04	25,29	19,66	72,62	78,38

Udział wartościowy.

TABELA 170

Rok	Przez porty obce	Przez porty polskiego obszaru celnego	Przez Gdańsk	Przez Gdynię
1929	62.09	37.91	34.77	3.14
1930	62.48	37.52	29.86	7.66
1931	66.09	33.91	19.97	13.94
1932	43.82	56.18	21.66	34.52
1933	14.10	85.90	17.80	68.10
1934	4.40	95.60	19.76	75.84
1935	4.49	95.51	14.66	80.85
1936	3.21	96.79	9.84	86.95

Rok	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
1929	60.09	74.68	39.91	25.32	36.38	24.59	3.53	0.73
1930	60.13	74.73	39.87	25.27	31.31	22.31	8.56	2.96
1931	63.31	78.39	36.69	21.61	20.43	17.95	16.26	3.66
1932	39.17	64.56	60.83	35.44	22.34	18.60	38.49	16.84
1933	7.07	40.20	92.30	59.80	14.20	32.30	78.10	27.50
1934	2.12	10.49	97.88	89.51	11.23	42.56	86.65	46.95
1935	2.70	8.66	97.30	91.34	8.45	29.14	88.85	62.20
1936	1.70	6.85	98.30	93.15	7.11	16.44	91.19	76.71

Średnia wartość 1 tony w handlu zagranicznym Polski z państwami pozaeuropejskimi.

TABELA 171

Rok	W obrocie ogólnym	Przez porty obce	Przez porty polskiego obszaru celnego	Przez Gdynię
1929	871.11	2 190.32	438.55	334.18
1930	904.65	1 832.10	490.89	480.47
1931	796.59	1 798.10	381.94	432.91
1932	662.73	1 329.61	476.38	451.16
1933	461.49	904.55	427.12	494.70
1934	322.93	841.11	314.02	399.59
1935	349.30	760.00	340.64	414.04
1936	386.34	615.38	381.63	441.84

Rok	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
1929	998.15	483.56	2 496.60	1 350.77	524.36	167.09	441.43	39.81
1930	1 046.96	529.31	2 034.30	1 292.75	604.51	192.74	557.40	155.84
1931	1 042.91	389.84	1 837.41	1 670.63	597.30	103.10	558.17	80.07
1932	929.74	290.41	1 379.17	1 211.65	768.46	121.78	778.48	85.31
1933	732.03	184.13	1 124.19	784.64	711.29	121.60	774.76	95.53
1934	565.14	150.52	891.81	816.01	560.69	137.39	624.96	143.79
1935	642.09	169.33	1 333.33	578.95	632.97	158.69	722.54	171.00
1936	669.20	191.35	545.45	666.67	671.84	181.82	840.31	187.29

W roku 1929 udział portu gdyńskiego wynosił wagowo 8,2% a wartościowo 3,14%. W roku 1936 udział ten wzrósł do 76,03%, a wartościowo do 86,95% ogólnego obrotu Polski z państwami pozaeuropejskimi. Począwszy od r. 1931 udział obcych portów w handlu pozaeuropejskim Polski spadał wagowo z 29,28% na 2,02% a wartościowo z 66,09% na 3,2%. Ten znaczny spadek udziału portów obcych w handlu pozaeuropejskim należy przypisać w dużej mierze zaakwirowaniu przez Gdynię ładunków bawełny, wełny i skór surowych, a częściowo i towarów kolonialnych. Nie tak znaczny rozwój, aczkolwiek również poważny, wykazuje udział portu w Gdyni w wywozie do państw pozaeuropejskich. Wagowo wynosi on w roku 1929 — 8,86%, a w roku 1936 — 78,38%, wartościowo w roku 1929 — 0,73%, a w roku 1936 — wzrósł do 76,71%, jednakowoż utrzymuje się obrót portów obcych w tej dziedzinie jeszcze na wysokości 6,85% wartości.

Wzrost udziału Gdyni i odnośny ubytek udziału obcych portów odbywają się przy malejących do roku 1932 obrotach towarowych Polski z państwami pozaeuropejskimi. Od roku 1933 wartość obrotów z roku na rok wzrasta, osiągając w roku 1934 sumę 396 milionów złotych, w roku 1935 — 423, a w roku 1936 — 498 milionów złotych. Najbardziej znamiennej cechą w obrotach pozaeuropejskich jest wielka dyferencja w średniej wartości jednej tony przechodzącej przez porty obce, a jednej tony przechodzącej przez porty polskie. Tona pozaeuropejska przewieziona przez porty obce wynosiła w roku 1929 2 190,32 zł, podczas gdy odnośna wartość tony przewiezionej przez porty polskie tylko 438,55 zł. W roku 1936 różnica ta jest znacznie mniejsza, gdyż średnia wartość 1 tony przewiezionej przez porty obce wynosi tylko 615,38 zł a przez porty polskie 381,63 zł. Różnica na korzyść portów obcych resp. drogi lądowej jest jednak jeszcze dość znaczna i winna ulegać w następnych latach dalszej niwelacji.

ROZDZIAŁ VI.

Zagadnienia portu w Gdyni w 1936 roku

§ 1.

ZAGADNIENIE PRACY W PORCIE.

A. Ustawodawstwo i organizacja pracy w porcie.

W porcie gdyńskim, na odcinku ustawodawstwa robotniczego, od 1934 roku panuje nienormalna sytuacja. Istnieje tu system, nigdzie w Polsce nie stosowany — system kolejnego przysyłania robotników do pracy. Nic się w tej sprawie od 1934 r. nie zmieniło, mimo częstych obietnic, dawanych z różnych stron.

Pod wpływem wadliwej ustawy obniża się w dalszym ciągu wydajność pracy. Gdy w r. 1935 r. na przeładunek 7 474 444 ton zużyto 5 610 207 godzin roboczych, czyli na 1 godzinę przypadało 1 332 tony przeładunku, to w 1936 r. na przeładunek 7 742 964 ton musiano zużyć 6 061 033 godzin roboczych, czyli na jedną godzinę przypadało już tylko 1 277 ton przeładunku — o 7,9% mniej aniżeli w r. 1935 i to nie bacząc na zwiększenie się całego przeładunku o 3,6%.

Różnica ta, ca 8%, stanowi dalsze obniżenie się wydajności pracy, mimo, że, po ogromnym obniżeniu się wydajności w 1934 i 1935 roku, zdawało-by się nie należało już oczekiwać dalszego zmniejszenia wydajności.

W odniesieniu do liczb 1932 roku (p. liczby tabl. 178), wydajność pracy przeładunkowej, obliczona na godzinę pracy w tonach przeładowanych, spadła z 2,54 ton do 1,28, czyli o 49,6%. Okoliczność ta wskazuje jak dalece niebezpiecznym jest dla portu dalsze zwlekanie z załatwieniem ważnej sprawy uregulowania odnośnych przepisów ustawy.

Niestety, nie można ująć w cyfry i statystykę faktu rozluźnienia dyscypliny, ale przykłady, które znane są zainteresowanym, dokładnie stan ten ilustrują. Komisja Kwalifikacyjna dla robotników portowych pozbawiona jest możliwości ingerowania, gdyż ustawy nie dały jej władzy usuwania nieodpowiednich robotników.

Twierdzenie, jakoby „kolejność pracy“ była potrzebna dla sprawiedliwego podziału pracy między poszczególnych robotników, obala w zupełności fakt, że w latach 1935 i 1936, w poszczególnych miesiącach, Biuro Pośrednictwa Pracy wyznaczyło do pracy w porcie następujące ilości robotników dorywczych, nie należących do kontyngentu robotników portowych,

TABELA 172

Miesiące	1935	1936
I.	600	1 550
II.	—	600
III.	347	400
IV.	1 891	2 300
V.	1 002	700
VI.	697	1 400
VII.	776	1 200
VIII.	3 061	1 200
IX.	525	1 700
X.	273	1 500
XI.	1 932	3 150
XII.	3 534	7 150
Razem robotników	14 638	22 859

a za tym robotnicy w „kolejności“, czy też bez niej, pracę otrzymują, skoro w każdym miesiącu trzeba sięgać do zatrudniania bezrobotnych niekwalifikowanych.

Należy tu zwrócić szczególną uwagę na okoliczności, że w 1935 r. 5,6%, w roku 1936 — 6,8% całej ilości robotników portowych pracowało mniej aniżeli 10 dniówek w miesiącu. Nazwiska robotników grupy tej, liczącej razem około 150—170 robotników, powtarzają się w listach płacy przedsiębiorstw prawie bez zmian w każdym miesiącu. Zarobki tych robotników wahają się w granicach 9,60 zł do 86,40 miesięcznie, co oczywiście, w warunkach portowych, nie może być uznane za zarobek wystarczający na utrzymanie.

Otóż robotnicy grupy tej składają się z dwu kategorii — jedna, to ludzie względnie zamożniejsi, dla których praca w porcie nie jest koniecznością życiową, posiadają bowiem inne źródła utrzymania (rola i t. p.), druga kategoria — to robotnicy nie mający dostatecznych kwalifikacji fachowych, moralnych lub fizycznych. Obecnie tylko przepis o „kolejności“ zatrudnienia robotników stoi na przeszkodzie do całkiem usprawiedliwionego i koniecznego wyeliminowania tych ludzi z pracy w porcie.

Biuro Pośrednictwa Pracy w 1936 r. kładło silny nacisk na zatrudnienie właśnie tych robotników, którzy w poprzedzającym tygodniu lub miesiącu wykazywali mniejsze zarobki. W tych wypadkach zdarzało się często, że Biuro posyłało do pracy takich robotników, którzy ze względu na swoje kwalifikacje nie powinni byli pracować, gdyż oczywiście nie powinno się zatrudniać w porcie robotników bez legitymacji tak długo, dopóki ostatni robotnik, posiadający legitymację, nie uzyskał pracy. Mimo to — **podkreślamy ten fakt ze specjalnym naciskiem**, w 1936 roku liczba robotników, pracujących w miesiącu poniżej 10 dniówek, zwiększyła się w stosunku do roku 1935. Objaw ten nie można czym innym tłumaczyć, jak tym, że ta grupa 150—170 robotników poprostu nie ma potrzeby lub nie jest w stanie w porcie pracować. Jeżeli za tym ustawodawca dążył do wprowadzenia idealnej równości zatrudnienia, to życie wykazało, że rezultatu pożądanego w ten sposób przynajmniej nie osiągnięto.

Około 17% robotników w 1935 roku i 22% w 1936 roku zarabiało od 96 do 144 zł miesięcznie, t. j. tyle, ile wynosi przeciętny zarobek robotnika w przemyśle budowlanym i więcej, niż przeciętny zarobek w przemyśle przetwórczym, który według danych „Małego Rocznika Statystycznego“ wynosił w sierpniu w 1935 r. 109,60 zł. Około 78% robotników w 1935 roku i 71% w 1936 roku zarabiało ponad 150 zł miesięcznie, z tego przeszło połowa, ponad 200 zł. Liczby te wymownie świadczą o wysokim poziomie zarobków robotnika portowego.

Przy Urzędzie Morskim istnieje „Komisja Kwalifikacyjna dla robotników portowych“. Komisja ta działa na zasadzie rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 31. III. 1934 r. i niestety nie posiada dostatecznych uprawnień do dyskwalifikowania robotników, gdyż stosownie do art. 37 rozp. Prez. R. P. z dnia 27. 10. 1933 r. kary swoje może udzielać jedynie w trybie postępowania **karno-administracyjnego**. Wyroki Komisji są zaskarżalne w sądzie, gdzie sprawa przy apelowaniu do wyższych instancji trwać może lata, a w międzyczasie robotnik, co do którego nie ma wątpliwości, że działa wyraźnie na szkodę przedsiębiorstwa lub portu, pracować może nadal. W ten sposób stwarza się monopol zatrudnienia w porcie.

Robotnik, ukarany za przestępstwo, — po odbyciu kary, wymierzonej mu przez sąd, powraca do pracy w przedsiębiorstwie, w którym przestępstwo to popełnił.

Rozwiązaniem tej kwestii winno być wprowadzenie kary skreślenia robotnika portowego z rejestru — jako kary dyscyplinarnej. Orzekanie o takiej karze należałoby do kompetencji władzy dyscyplinarnej, którą skutecznie może być Komisja Kwalifikacyjna, jako organ, powołany do zaliczania i skreślania robotników portowych, a w którym interesy tak pracobiorców jak i pracodawców są w równej mierze reprezentowane.

Zarobki robotników w porcie gdyńskim ilustrują liczby podane w tabelach 175, 176 i 177. Widzimy tu stały wzrost zarobków, które podniosły się ze 125,16 zł w r. 1932 do 200,56 zł w r. 1935 i doszły do 207,74 zł w r. 1936, osiągając najwyższy poziom zarobków robotniczych w Polsce. (patrz zestawienie na str. 121).

Systematyczna akcja pracodawców, idąca w kierunku zagwarantowania robotnikowi portowemu dobrego zarobku, daje wyraźne rezultaty. Najbardziej charakterystycznymi są zarobki z drugiej połowy 1936 r., które wykazują dalszy znaczny wzrost, dochodzący w październiku do kwoty 228,84 zł.

Ilość dniówek przeprowadzanych w porcie gdyńskim przez robotników, posiadających legitymacje
w 1936 roku*)

TABELA 173

Miesiąc	Ilość robotników którzy pracowali w poszczególnych miesiącach dni:																														** Suma dniówek w miesiącu		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		31	
I.	18	16	14	9	4	12	7	11	12	22	25	30	42	66	98	204	232	218	198	255	209	187	191	262	101	61	42	24	18	21	8	2617	
II.	21	30	15	12	28	29	33	49	64	61	96	141	142	192	240	263	236	197	152	142	89	82	70	71	87	31	40	18	13	1	4	2660	
III.	16	12	13	11	17	15	33	35	60	100	81	113	153	158	204	244	273	227	154	142	132	143	83	99	88	66	35	20	13	7	3	2750	
IV.	13	14	11	13	9	11	18	25	49	67	81	67	102	121	173	303	300	192	181	192	171	151	82	114	58	48	25	26	9	3	3	2632	
V.	18	8	13	7	11	11	19	28	29	53	69	81	111	123	161	211	222	201	214	221	240	152	68	71	72	23	17	16	4	1	2	2475	
VI.	21	11	17	12	16	20	27	36	46	65	63	72	81	98	137	157	169	163	218	359	220	124	108	68	84	35	24	14	4	4	5	2478	
VII.	11	9	18	16	7	21	21	21	23	39	34	58	59	58	110	144	159	153	131	226	166	170	156	128	145	46	30	20	6	5	6	2328	
VIII.	21	12	10	12	17	19	24	19	19	30	50	50	71	103	159	207	191	202	184	172	150	171	132	138	120	45	40	21	8	7	2	2406	
IX.	15	17	18	11	14	14	15	21	29	34	39	47	81	118	160	185	174	152	149	197	168	162	169	137	158	48	34	17	13	14	3	2413	
X.	21	12	12	11	14	21	18	21	17	31	53	56	85	85	119	175	179	161	160	164	208	190	181	152	148	157	50	32	20	9	3	3	2483
XI.	13	13	13	6	14	18	19	13	21	30	41	65	64	92	186	204	237	221	174	193	174	195	166	163	170	42	30	16	7	2	1	2603	
XII.	17	8	15	15	10	14	27	16	22	35	37	59	86	101	192	243	228	237	237	274	201	170	150	107	82	49	32	19	6	5	4	2691	
Razem	203	162	169	135	161	205	255	297	407	562	693	840	1076	1401	2029	2559	2576	2323	2156	2581	2110	1888	1527	1506	1322	544	380	231	110	84	44	30536	
przeciętnie miesięcznie	17	14	14	11	14	17	21	25	34	47	58	70	90	117	169	213	215	194	180	215	176	157	127	126	110	45	32	19	9	7	4	2547	
Udział procentowy w całej ilości robotników	0,7	0,6	0,6	0,4	0,6	0,7	0,8	1,0	1,4	1,8	2,3	2,8	3,6	4,7	6,8	8,5	8,6	7,8	7,2	8,6	7,2	6,3	5,1	5,1	4,4	1,8	1,3	0,8	0,4	0,3	0,2	100 %	

*) Ze statystyki wyeliminowani zostali robotnicy, pracujący w porcie bez legitymacji portowej.
**) Do podanej ilości dniówek liczona jest praca niedzielną, którą liczy się z dodatkiem 50% oraz nadgodziny. Liczone z dodatkiem 25% np. za miast i szychty — 1/2, względnie zamiaśc i godziny — 1 godz. 15 minut, sąd wyniku fakt przeprowadzania przez niektórych robotników do 31 dniówek w poszczególnych miesiącach.

TABELA 174

Rok	Ilość robotników, którzy mieli przeciętnie w miesiącu dniówek				Razem dniówek
	1—9	10—19	20—25	26—31	
1935	134	1 235	898	131	2 398
1936	167	1 353	911	116	3 547
	Procentowy udział w całej ilości robotników				Razem
1935	5,6	51,6	37,3	5,5	100,0%
1936	6,8	54,1	36,7	4,8	100,0%

Przeciętny zarobek w r. 1936 robotników, posiadających legitymacje portowe, zestawiony według ilości przepracowanych dniówek w miesiącu.

TABELA 175

Ilość dniówek w miesiącu*)	Przeciętna miesięczna ilość robotników, którzy pracowali tę ilość dniówek	Miesięczny zarobek robotnika**)	Przeciętny miesięczny zarobek	Procentowy udział w całej ilości robotników
1	17	9,60		0,7
2	14	19,20		0,6
3	14	28,80		0,6
4	11	38,40		0,4
5	14	48 00		0,6
6	17	57,60		0,7
7	21	67,20		0,8
8	25	76,80		1,0
9	34	86,40		1,4
Razem 1-9	167		48,00	6,8
10	47	96,00		1,8
11	58	105,60		2,3
12	70	115,20		2,8
13	90	124,80		3,6
14	117	134,40		4,7
15	169	144,00		6,8
16	213	153,60		8,5
17	215	163,20		8,6
18	194	172,80		7,8
19	180	182,40		7,2
Razem 10-19	1 353		139,20	54,1
20	215	192,00		8,6
21	176	201,60		7,2
22	157	211,20		6,3
23	127	220,80		5,1
24	126	230,40		5,1
25	110	240,00		4,4
Razem 20-25	911		216,00	36,7
26	45	249,60		1,8
27	32	259,20		1,3
28	19	268,80		0,8
29	9	278,40		0,4
30	7	288,00		0,3
31	4	297,60		0,2
Razem 26-31	116		273,60	4,8
Razem	2 547		153,60	100

*) Dniówka wynosi 8 przepracowanych godzin à 1,20 zł czyli 9,60 zł.

**) Z powyższej statystyki wyeliminowani zostali robotnicy, pracujący w porcie bez legitymacji portowej.

**Godziny przepracowane przy przeładunku portowym
przez robotników, posiadających legitymacje portowe*)**

TABELA 176

Rok	Przeprac. godzin	Dziennie prac. robotników przeciętnie	Ilość godzin na robotnika	Płaca za 1 godz. zł	Zarobek roczny zł	Przeciętny zarobek robotnika wynosi miesięcznie zł	Przeciętnie na dzień kalendarzowy godzin pracy na robotnika
1932	2 045 286	1 675	1 221,1	1,23	1 501,92	125,16	3,34
1933	3 351 998	1 825	1 836,7	1,20	2 204,04	183,67	5,03
1934	4 089 773	2 104	1 943,8	1,20	2 332,56	194,38	5,33
1935	4 809 376	2 398	2 005,6	1,20	2 406,72	200,56	5,49
1936	5 291 282	2 547	2 077,4	1,20	2 492,88	207,74	5,67
1936							
I	480 103	2 617	183,4	1,20		220,08	5,91
II	398 062	2 660	149,6	"		179,52	5,15
III	343 866	2 750	125,0	"		150,00	4,03
IV	413 677	2 632	157,1	"		188,52	5,23
V	449 663	2 475	181,6	"		217,92	5,87
VI	406 434	2 478	164,1	"		196,92	5,47
VII	441 335	2 328	189,5	"		227,40	6,11
VIII	455 198	2 406	189,2	"		227 04	6,10
IX	440 304	2 413	182,5	"		218,88	6,08
X	473 650	2 483	190,7	"		228 84	6,34
XI	478 360	2 603	183,7	"		220,44	6,12
XII	510 630	2 691	189,7	"		227,64	6,11

Godziny przepracowane przez robotników, posiadających legitymacje portowe przy przeładunku węgla*).

TABELA 177

Rok	Przepracowano godzin	Dziennie prac. robotników przeciętnie	Ilość godzin na robotnika	Płaca za 1 godz. zł	Zarobek roczny zł	Przeciętny zarobek robotnika wynosi miesięcznie zł	Przeciętnie na dzień kalendarzowy godzin pracy robotnika
1932	884 670	423	2 091,5	1,23	2 572,42	214 36	5,71
1933	935 982	411	2 277,3	1,20	2 732,76	227,73	6,23
1934	1 405 021	625	2 248,0	1,20	2 697 60	224 80	6,15
1935	1 433 506	633	2 264 6	1,20	2 717,52	226,46	6,20
1936	1 440 212	640	2 250,3	1,20	2 700,36	225,03	6,14
1936							
I	126 535	640	197,7	1,20		197,70	6,37
II	107 139	"	167,4	"		167,40	5,77
III	95 396	"	149,0	"		149,00	4,80
IV	109 607	"	171,2	"		171,20	5,70
V	115 953	"	181,1	"		181,10	5,84
VI	119 451	"	186,6	"		186,60	6,22
VII	136 242	"	212,8	"		212,80	6,86
VIII	128 172	"	200,2	"		200 20	6,45
IX	113 677	"	177,6	"		177,60	5,92
X	127 025	"	198,3	"		198,70	6,40
XI	129 830	"	202,8	"		202 80	6,76
XII	131 185	"	204,9	"		204,90	6,60

*) Wylimitowani zostali robotnicy, pracujący w porcie bez legitymacyj portowych.

Żestawienie przedładunku towarów w porcie oraz ilości przepracowanych godzin w porcie przez robotników, tak posiadających legitymacje portowe, jak też robotników dorywczych, nie posiadających legitymacji,

TABELA 178

Rok	Ogólny przedładunek					Przedładunek węgla wraz z bunkrem i koksem							
	Obrót ogólny w tonach	Prze- ciętnie miesięcz- nie ton	Wskaz- nik przeł. 1933-100	Roczna ilość przeprac. godzin	Miesięcz- nie godzin	Wskaz- nik przepr. 1933-100	Ton miesięcz- nie	Ton rocznie	Wskaz- nik przeład. 1933-100	Roczna ilość przepr. godzin przy węglu	Miesięcz- nie godzin	Wskaz- nik 1933- 00	Na godzinę pracy ton przeładunku
1932	5 194 288	432 857	85,1	2 045 286	170 441	61,1	4 352 159	2,54	94,4	884 670	73 723	94,5	4,92
1933	6 105 866	508 822	100,0	3 351 998	279 333	100,0	4 608 141	1,82	100,0	935 982	77 998	100,0	4,93
1934	7 191 913	599 326	117,8	4 089 773	340 814	121,8	5 562 978	1,76	120,7	1 045 021	117 085	150,7	3,96
1935	7 474 444	622 870	122,4	5 610 207	467 517	167,4	5 575 680	1,33	121,0	1 592 785	132 732	170,1	3,50
1936	7 742 946	645 246	126,8	6 061 033	505 086	180,8	5 543 369	1,28	120,3	1 538 688	128 224	164,4	3,60
I.		748 668	147,1		549 946	196,9		1,35	148,1		135 187	173,3	4,21
II.		529 085	104,0		455 970	163,2		1,16	103,6		114 465	146,8	3,47
III.		583 768	114,7		393 890	141,0		1,48	111,9		101 919	130,7	4,21
IV.		596 035	117,1		473 857	169,6		1,26	110,8		117 101	150,1	3,63
V.		596 813	117,2		515 078	184,4		1,15	109,6		123 881	158,8	3,40
VI.		554 717	119,0		465 560	166,7		1,19	103,6		127 619	163,6	3,12
VII.		627 960	123,4		505 538	181,0		1,24	115,7		145 558	186,6	3,05
VIII.		659 764	129,6		521 418	186,7		1,26	123,9		136 936	175,6	3,47
IX.		654 878	128,7		504 358	180,5		1,29	118,2		121 450	155,7	3,74
X.		721 087	141,7		542 554	194,3		1,32	137,2		135 710	174,0	3,88
XI.		724 052	142,3		547 950	196,2		1,32	130,6		138 707	177,8	3,62
XII.		746 119	146,7		584 914	209,3		1,27	130,3		140 155	179,8	3,57

Porównanie procentowego udziału poszczególnych towarów w przeładunku (wagowy) i w godzinach pracy zużytych na przeładunek.

TABELA 179

Rok	Udział w przeładunku (wagowy) :			udział w godz. zużytej na przeładunek pracy:		
	węgiel	drzewo	inne towary:	węgiel	drzewo	inne towary:
1932	83,8	1,7	14,5	43,3	7,3	49,4
1933	75,5	4,2	20,3	27,9	17,6	54,5
1934	77,3	2,8	19,9	33,7	11,6	54,8
1935	74,1	2,6	23,3	28,6	10,4	61,0
1936	71,6	3,4	25,0	25,4	13,5	61,1
I. 1936	75,9	4,0	20,1	24,6	15,2	60,2
II.	75,2	2,9	21,9	25,1	16,2	58,7
III.	73,6	2,8	23,6	25,9	12,1	60,0
IV.	71,4	3,1	25,5	24,7	11,3	64,0
V.	70,5	3,5	26,0	24,0	14,5	61,5
VI.	71,7	4,1	24,2	27,4	15,7	56,9
VII.	70,7	4,7	24,6	28,8	13,8	57,4
VIII.	72,1	3,8	24,1	26,5	18,6	54,9
IX.	69,3	4,3	26,4	24,1	16,3	59,6
X.	73,1	3,9	23,0	25,0	12,0	63,0
XI.	69,3	1,4	29,3	25,3	7,5	67,2
XII.	67,8	2,7	29,5	24,0	8,9	67,1

Niżej podajemy porównanie płac za godzinę oraz miesięcznych zarobków robotnika portowego z płacami i zarobkami innych robotników:

	przeciętna płaca na godzinę	przeciętny zarobek na miesiąc
Robotnicy portowi	1,20	208,02
„ w kopalni węgla	1,00	184,67*
„ w przem. przetwór. (ogółem)	0,64**	

Chcąc uwzględnić realną, a nie nominalną wartość zarobków należałoby je zestawić z wskaźnikami kosztów utrzymania. Niestety nie mamy dat dla Gdyni. Podajemy więc według „Małego Rocznika Statystycznego“ (1936 r. str. 162) — wskaźniki kosztów utrzymania dla rodzin robotniczych w Warszawie;

TABELA 180

Rok	Wskaźnik kosztów utrzymania	Wskaźnik stawki godz. zapłaty pracy robotnik. portu w Gdyni	Wskaźnik miesięcznych zarobków robotnika portowego w Gdyni (1932 = 100)
1928	100	100	
1929	102	105	
1930	94	105	
1931	86	105	
1932	78	105	100
1933	71	100	147
1934	67	100	155
1935	64	100	160
1936	61	100	166

a więc widzimy, że w czasie, gdy od roku 1932 do r. 1936 koszta utrzymania spadły o 22%, przeciętny zarobek robotnika portowego w Gdyni wzrósł o 66%.

* Wiadomości Statystyczne zeszyt 7 z 5. III. 1937 r. str. 142.
 ** Sierpień 1935, Mały Rocznik Statystyczny 1937 str. 251.

B. Bezpieczeństwo pracy

Statystyka nieszczęśliwych wypadków w porcie.

TABELA 181

Rok	Przy jakiej pracy nieszczęśliwy wypadek nastąpił											Z tego wypadków			
	Ładowanie towarów	Silniki	Dźwigi	Przewody elektryczne	Narzędzia ręczne	Upadek z rusztowania	Upadek z drabiny	Wypadki samochobowe	Wypadki kolejowe	Wypadki na wodzie	Inne	Razem	Śmiertelnych	Utrata zdolności pow. 4 tyg.	Pozostałych
1932	48	—	5	2	1	6	2	4	9	7	4	89	6	26	57
1933	139	—	4	4	3	9	5	6	5	11	9	194	1	57	136
1934	168	1	7	1	3	3	2	4	6	5	25	215	5	44	166
1935	138	—	75*	—	2	6	16	13	8	2	29	289	2	115	172
1936												263	2	63	198

Jeśli chodzi o stosunek nieszczęśliwych wypadków do ilości przepracowanych godzin, to odnośne liczby daje następujące porównanie:

Porównanie ilości przepracowanych godzin w całym porcie z ilością nieszczęśliwych wypadków.

TABELA 182

Rok	Nieszczęśliwe wypadki								
	Przepracowanych godzin	Śmiertelnych		Z utratą zdolności do pracy powyżej 4 tygodni		Wypadki pozostałe		Ogółem wypadków	
		Ilość wyp.	Ilość nieszczęśliw. wyp. na 100 tys. przepracowanych godzin	Ilość wyp.	Ilość nieszczęśliw. wyp. na 100 tys. przepracowanych godzin	Ilość wyp.	Ilość nieszczęśliw. wyp. na 100 tys. przepracowanych godzin	Ilość wyp.	Ilość nieszczęśliw. wyp. na 100 tys. przepracowanych godzin
1932	2,045,286	6	0,30	26	1,30	57	2,85	89	4,45
1933	3,351,998	1	0,03	57	1,69	136	3,99	194	5,71
1934	4,089,773	5	0,12	44	1,07	166	4,05	215	5,24
1935	5,610,207	2	0,04	115	2,05	172	3,57	289	5,16
1936	6,061,032	2	0,04	63	1,04	198	3,26	263	4,34

Stosunek ilości nieszczęśliwych wypadków do 100 000 przepracowanych godzin wykazuje w roku 1936 liczbę 4,34. Obserwujemy więc na tym odcinku widoczną poprawę w porównaniu z poprzednimi latami. Liczba wypadków z utratą zdolności jest, poza śmiertelnymi wypadkami, najbardziej miarodajna, gdyż inne nieszczęśliwe wypadki to są drobne skaleczenia i t. p., mało wpływające na możliwości zarobkowe robotnika.

* Wysoka liczba wypadków przy pracy dźwigów, w roku 1935, jest wynikiem odmiennej klasyfikacji i rejestracji ogółu zaszytych nieszczęśliwych wypadków w porcie, aniżeli w latach poprzednich.

RYNEK PRACY W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Wzrost koniunktury frachtowej w r. 1936 oraz powiększenie się rynku pracy skutkiem przybycia i wejścia na linię nowych jednostek, jak np. m/s „Batory“ oraz m/s „Lewant“ odbiły się dość silnym echem na rynku pracy w polskiej marynarce handlowej, wysuwając postulat rewizji warunków pracy i płacy załóg okrętowych. Nie bez wpływu w kształtowaniu się tej sytuacji były również wyniki konferencji międzynarodowej, zorganizowanej w październiku 1936, przez Międzynarodową Organizację Pracy w Genewie, w czasie której zostały rozpatrzone i przyjęte projekty konwencji międzynarodowych, z których jako najważniejsze wymienić należy konwencję o czasie pracy i o ilości załóg na statkach, oraz konwencję o urloпах dla marynarzy. Niezwłocznie po zakończeniu konferencji genewskiej dały się odczuć zarówno w innych krajach morskich, jak i w Polsce tendencje ze strony związków zawodowych zmierzające do rewizji, bądź to stanu prawnego, bądź to stanu umownego (umów zbiorowych) w kierunku poprawy warunków pracy na morzu.

W wyniku tej sytuacji wystąpiły związki zawodowe, działające wśród członków załóg polskich statków handlowych z postulatem zmiany obowiązującej umowy zbiorowej z dnia 14 grudnia 1932 r. Przez szereg miesięcy trwały odnośne rozmowy, jak również badania poszczególnych zagadnień celem stworzenia norm umownych, mających na celu zrealizować z jednej strony postulaty pracobiorców i skoordynować je z drugiej strony z wymogami eksploatacyjnymi polskich przedsiębiorstw żeglugowych. Przeprowadzone studia wykazały, że warunki pracy i płacy w Polsce, w odniesieniu od marynarki handlowej, stoją na 5-y miejscu w skali wszechświatowej oraz na pierwszym miejscu w skali porównawczej państw morskich zgrupowanych dokoła basenu Morza Bałtyckiego. Zarówno Związek Armatorów Polskich, grupujący pracodawców w tej dziedzinie, jakoteż i związki zawodowe, reprezentujące członków załóg, musiały sobie zdawać sprawę, że normalizacja warunków pracy, jakoteż i znaczna poprawa płac mogą mieć duży wpływ na dalszy rozwój polskiej bandery w ogólności, oraz jej siły konkurencyjnej w szczególności. Tym też się tłumaczy, że rokowania nad zawarciem nowej umowy zbiorowej trwały stosunkowo dość długo i że 3 kwestie, których nie można było uzgodnić w drodze bezpośrednich rozmów, zostały przekazane do orzeczenia Komisji Rozjemczej, przewidzianej jako stały organ rozjemczy w obowiązującej umowie zbiorowej. Komisja ta zebrała się pod przewodnictwem super-arbitra p. Mariana Klotta, Głównego Inspektora Pracy i Dyrektora Departamentu w Min. Opieki Społecznej w Warszawie, wydając w dniu 6 lipca 1937 orzeczenie regulujące sporne kwestie. Na podstawie tego orzeczenia potoczyły się już gładko prace nad zredagowaniem tekstów 3-ech umów zbiorowych, które Związek Armatorów Polskich zawarł z następującymi Związkami:

- 1) Związkiem Pracowników Przemysłu Transportowego Zjednoczenia Zawodowego Polskiego, (Z. Z. P.).
- 2) Związkiem Zawodowym Marynarzy i Pracowników Okrętowych (Z. Z. Z.),
- 3) Związkiem Zawodowym Transportowców R. P. (Z. Z. T.).

Poniżej podajemy tekst umowy, zawartej z pierwszym Związkiem tj. ze Związkiem Pracowników Przemysłu Transportowego Zjednoczenia Zaw. Polskiego z uwagi na to, że identyczną umowę zawarto również z drugim Związkiem, tj. Związkiem Zawodowym Marynarzy i Pracowników Okrętowych (Z. Z. Z.), oraz z uwagi na fakt, że umowa zawarta z trzecim związkiem, a mianowicie ze Związkiem Zaw. Transportowców R. P. zawiera jedynie postanowienia dotyczące załogi maszynowej, pokładowej, oraz załogi gospodarczej na statkach towarowych, a natomiast nie zawiera postanowień dotyczących załogi gospodarczej i hotelowej na statkach pasażerskich.

UMOWA ZBIOROWA

warunków pracy w Polskiej Marynarce Handlowej, zawarta między Związkiem Armatorów Polskich z jednej strony a Związkiem Pracowników Przemysłu Transportowego Zjednoczenia Zawodowego Polskiego (Oddział Pracowników zatrudnionych w żegludze morskiej w Gdyni) — z drugiej strony.

POSTANOWIENIA OGÓLNE.

Art. 1.

Niniejsze warunki obowiązują na wszystkich statkach morskich, pasażerskich i towarowych o pojemności powyżej 100 ton rej. br. z wyjątkiem holowników i statków żeglugi przybrzeżnej.

Postanowienia i taryfa płac odnoszące się do załogi hotelowej mają zastosowanie jedynie na statkach pasażerskich, t. j. mających pomieszczenia pasażerskie dla więcej niż 12 pasażerów.

Art. 2.

Taryfa płac obowiązuje wszystkie osoby na statku, które zaangażowane zostały na rachunek armatora dla spełnienia prac związanych z eksploatacją statków.

Specjaliści jak muzykanci, fryzjerzy, aktorzy i artyści oraz inne osoby spełniające czasowo czynności nie związane z obsługą nawigacyjną i maszynową statku, mogą być zaangażowani na warunkach odrębnych niż przewiduje niniejsza umowa.

Postanowienia niniejszej umowy nie odnoszą się również do osób znajdujących się na statkach w celach naukowych, wyszkolenia lub dokształcenia, o ile do tych stosowane są przepisy szkół morskich względnie o ile wykażą się one zaświadczeniami Urzędu Morskiego, stwierdzającymi, że zaciągają się dla celów naukowych, wyszkoleniowych lub dokształcenia, przy czym nie mogą zajmować miejsc etatowych na statkach w stosunku wyższym niż 1:4.

TARYFA PŁAC.

Art. 3.

§ 1. Płaca miesięczna załogi pokładowej i maszynowej na wszystkich statkach wynosi jak następuje:

Pokładowa:	
Bosman	260 zł
Cieśla	255 „
Kwatermistrz lub magazynier	220 „
st. marynarz	220 „
stróż	220 „
mł. marynarz	140 „
starszy chłopiec	85 „
młodszy chłopiec	60 „
Maszynowa:	
Donkeyman lub starszy palacz	265 zł
Smarownik	250 „

I. palacz na statkach „Gdynia—Ameryka“	265 „
Linie Żeglugowe S. A.	235 „
palacz	205 „
węglarz (trymer)	85 „
starszy chłopiec	60 „
młodszy chłopiec	60 „

Załoga kuchenna i gospodarza na statkach towarowych:

Kucharz okrętowy	265 zł
Kucharz załogowy	210 „
pomocnik kucharza	110 „
kucharka	135 „
chłopiec w kuchni	60 „
steward	195 „
pomocnik stewarda	130 „
stewardessa	80 „
młodszy steward	85 „
mess-boy	60 „

Załoga hotelowa na statkach pasażerskich:

Steward pokładowy lub st. steward	160 zł
steward muzyczny	220 „
steward lub steward kąpielowy lub szpitalny	130 „
młodszy steward	85 „
bielizniarka	165 „
stewardessa	85 „
szef kuchni	570 „
I. kucharz	430 „
II. kucharz	330 „
kuchmistrz	315 „
pomocnik kuchmistrza	210 „
kucharz załogowy	330 „
mł. kucharz	150 „
kredensowy	330 „
pomocnik kredensowego	145 „
chłopiec	60 „
barman	150 „
pomocnik prowiantowego	160 „
rzeźnik	300 „
pomocnik rzeźnika	135 „
piekarz cukiernik	320 „
piekarz	285 „
krajacz chleba	130 „
kąpielowy	130 „
pomywacz	70 „
stolarz	180 „
drukarz	210 „
pomocnik drukarza	130 „
prac	280 „
pomocnik pracza	185 „
pracza	130 „

§ 2. Marynarzom zatrudnionym w jednym przedsiębiorstwie przyznaje się dodatek za wysługę lat na tym samym stanowisku, obliczany od zasadniczej płacy dla danego stanowiska jak następuje:

- powyżej 3 lat łącznej pracy na tym samym stanowisku — 5% dodatku
- powyżej 6 lat łącznej pracy na tym samym stanowisku — 9% dodatku
- powyżej 9 lat łącznej pracy na tym samym stanowisku — 12% dodatku

W razie przejścia na wyższe stanowisko wynagrodzenie nie może być niższe od ostatnio pobieranego.

§ 3. Za wszystkie prace wykonane przez załogę w czasie przewyższającym normy ustalone w niniejszej umowie, należy się dodatkowe wynagrodzenie za tzw. nadgodziny.

Za pracę przy ratowaniu statku i ładunku oraz w chwilach niebezpieczeństwa grożącego życiu ludzkiemu nie wypłaca się dodatkowego wynagrodzenia nadgodzinowego.

Dla obliczania nadgodzin ustanawia się 3 kategorie pracowników:

- 1 kategorię stanowią — bosmani, cieśle, st. marynarze, węglarze, smarownicy, palacze i kucharze. Wynagrodzenie za każdą nadgodzinę pracy wynosi dla nich 1,25 zł.
- 2 kategorię stanowią — mł. marynarze i stewardzi. Wynagrodzenie za każdą nadgodzinę pracy wynosi dla nich 0,80 zł.
- 3 kategorię stanowią — chłopcy. Wynagrodzenie za każdą nadgodzinę pracy wynosi dla nich 0,60 zł.

Wynagrodzenie marynarza za godziny nadliczbowe może być w razie pisemnego stwierdzenia z jego strony i zgody kapitana zastąpione przez zwolnienie od pracy w czasie postoju statku w porcie, przy czym 6 nadgodzin równa się 1-mu dniu robocznemu.

Usuwanie popiołu w myśl § 36 Ustawy o służbie marynarza jako praca normalna i związana z wachtą, nie może być opłacana jako nadgodzinowa.

§ 4. Dodatkowe wynagrodzenie wynoszące dziennie nie mniej niż 5,—, a zmieniające się dla palaczy na statkach transatlantyckich na ryczałt wynoszący 60 zł miesięcznie, ustala się za czyszczenie:

1) wewnętrzne kotłów przez włazy, oraz

2) tanków maszynowych i części ogniowej kotła (rur płomiennych tylnych komór ogniowych, kanałów kominowych i t. p.), o ile czynności te przekraczają normalną bieżącą obsługę urządzeń kotłowych lub są wykonywane łącznie z czynnościami wymienionymi w punkcie 1.

Czyszczenie kotłów i komór zwrotnych bezpośrednio po wygaszeniu ognia i przy pozostawieniu pary może być wykonywane tylko w wypadkach niebezpieczeństwa statku. Do prac tego rodzaju winny być dawane ogniotrwałe ubrania ochronne.

3) zenz, o ile odbywa się równocześnie z ich cementowaniem.

§ 5. Wypłata zarobku załogi skutecznia się za każdy miesiąc pracy nie później niż 5-go dnia każdego miesiąca za miesiąc ubiegły.

Wszystkie dodatki do płacy zasadniczej, w szczególności godziny nadliczbowe, oblicza się miesięcznie, i wypłaca się je nie później, niż 10-go dnia każdego miesiąca za ubiegły miesiąc. W wypadkach, gdy w tych terminach statek znajduje się na morzu, wypłata płacy i dodatków następuje po przybyciu do portu.

Art. 4.

Najkrótszy czas pływania na morskich statkach handlowych do osiągnięcia poszczególnych stopni służbowych w Polskiej Marynarce Handlowej ustala się następująco:

- 1) dla starszego chłopca — przynajmniej 12 miesięcy w charakterze młodszego chłopca,
- 2) dla młodszego marynarza — przynajmniej 12 miesięcy w charakterze st. chłopca,
- 3) dla starszego marynarza — przynajmniej 12 miesięcy w charakterze młodszego marynarza,
- 4) dla pomocnika kucharza — przynajmniej 12 miesięcy w charakterze chłopca kuchennego,
- 5) dla kucharza — przynajmniej 12 miesięcy w charakterze pomocnika kucharza. Kucharze zawodowi ze świadectwami mogą otrzymać stopień kucharza okrętowego bez pływania,
- 6) cieślą okrętowym może zostać tylko cieśla zawodowy (rzemieślnik),
- 7) dla uzyskania stopnia bosmana — przynajmniej 4 lata, w tym 12 miesięcy w charakterze st. marynarza,
- 8) dla palacza — przynajmniej 12 miesięcy w charakterze węglarza (trymera); dla pracowników, którzy mają praktykę zawodową jako palacze, czasokres ten może być skrócony do 6 miesięcy pływania jako węglarz,
- 9) dla donkeymana lub smarownika — przynajmniej 24 miesiące w charakterze palacza. Dla rzemieślników mających kwalifikacje zawodowe jako ślusarze,

kowale lub metalowcy, czasokres ten może być skrócony do 12 miesięcy pływania jako palacz,

10) kelner zawodowy ze świadectwem wyzwolenia, może czasowo osiągnąć stanowisko stewarda bez pływania, o ile szczególny interes armatora tego bezwarunkowo wymaga, powinien jednakże być zwolniony natychmiast kiedy przyczyny wymagające jego zatrudnienie zostały usunięte.
Stopnie służbowe nabyte przed ogłoszeniem niniejszych warunków nie mogą być obniżone z powodu nie zadość uczynienia wyżej wymienionym warunkom.

Członkowie załogi, którzy mają conajmniej 12 miesięcy pływania na odpowiednich stanowiskach na okrętach polskiej marynarki wojennej mogą być zwolnieni od powyższych wymogów.

CZAS PRACY W PORCIE I NA REDZIE.

Art. 5.

Dla załogi pokładowej i maszynowej czas pracy wynosi 8 godzin. Czas pracy należy rozumieć w ten sposób, że w zasadzie praca powinna odbywać się bez przerwy w godzinach dziennych, t. j. od 6 rano do 10 wieczór, z przerwą tylko jedną, nie trwającą dłużej niż godzinę. W razie nagłej potrzeby mogą być odstępstwa od tej zasady i wówczas należy się zapłata za nadgodziny.

W razie niebezpieczeństwa grożącego statkowi lub ludziom, nadgodziny nie są płatne.

Art. 6.

Tak na pokładzie jak również i w maszynie 8-godzinne wachty nocne równe są 8-godzinnemu dniu roboczemu. W nocy wachtowy poza normalnymi obowiązkami dozoru nie wykonuje z reguły innej pracy.

Art. 7.

W niedzielę i święta wszelkie roboty, nie wyłączając służby wachtowej, są wykonywane jedynie w razie konieczności, t. j. o ile są nieodzowne albo nie dające się przesunąć, lub też są związane z ruchem pasażerskim.

Art. 8.

Wszyscy wolni od pracy członkowie załogi mają prawo w porcie do wyjścia na ląd, o ile na to pozwala służba i bezpieczeństwo statku.

Jeżeli w okresie czasu, w którym marynarz ma prawo do wyjścia na ląd, przebywa on na statku na skutek zarządzenia kapitana, w oczekiwaniu zapowiedzianej pracy, czas w tych warunkach przebyty na statku uważa się za godziny nadliczbowe, nawet wówczas, gdyby żadna praca nie była wykonana przez marynarza.

Przepis ostatniego ustępu nie ma zastosowania, gdy praca nie została wykonana z przyczyn, których usunięcie jest niezależne od decyzji kapitana.

CZAS PRACY W MORZU.

Art. 9.

Załoga pokładowa i maszynowa pełni służbę na statkach na 3 wachty, które jednak mogą być ograniczone do 2 wacht w następujących wypadkach:
dla załogi pokładowej:

gdy statek nie przekracza 2600 ton rej. br. i nie wypływa na zachód poza południk portu Brest'a, a na północ poza równoleżnik portu Trondheim.

W razie powstania nowych linii przepis ten będzie miał analogiczne zastosowanie o ile chodzi o odległość pomiędzy portami krańcowymi;

dla załogi maszynowej:

gdy statek nie przekracza 1000 ton rej. br. w czasie jazdy do portów Morza Północnego i Morza Bałtyckiego.

Art. 10.

Do czasu pracy w morzu zalicza się przejazdy przez kanały i zatrzymania się przy przejeździe śluz, oraz czasowe przybijanie do lądu w celu schronienia się.

Rozłożenie t. zw. prac fizycznych w morzu winno następować w ten sposób, żeby prace te wykonywano w godzinach od 7 do 17. Odstępstwa od tej zasady dopuszczalne są tylko w razie konieczności.

Art. 11.

Wolny czas w zamian za niedzielę spędzone w morzu winien być udzielany marynarzowi: półtora dnia wolnego lub trzy półdni wolnych w miesiącu.

Art. 12.

W dniu przybycia lub odejścia statku obowiązuje załogę pokładową i maszynową 8 godzinny dzień pracy. W razie konieczności jedna godzina dodatkowa może być żądaną w dniu wejścia statku do portu i w dniu wyjścia statku z portu jedynie dla prac ściśle związanych z wejściem lub wyjściem statku.

ŚWIADCZENIA.

Art. 13.

Oddanie w dzierżawę obowiązków wyżywienia załogi osobom postronnym za umówionym czynszem od głowy i dnia jest niedopuszczalne. Armator zakupuje prowiant, który winien być wydawany przez osoby do tego uprawnione, dla spożycia wyłącznie na statku.

Art. 14.

Armator winien jest zabezpieczyć załodze statku wyżywienie bez różnicy na wiek i na stopień służbowy w następujących racjach żywnościowych:

a) Racja dzienna:

Chleb — 500 gr. lub 375 gr. mąki.

Mięso — 400 gr. wołowego lub 325 gr. wieprzowego lub 300 gr. konserw mięsnych. Mięso może być zastąpione raz w tygodniu przez ryby w ilości 750 gr. świeżej lub 375 gr. ryby suszonej. Mięso winno być wydawane przy oddzielnych posiłkach w różnym gatunku w miarę możliwości.

Obkłady — 15 dk. wędliny w dobrym gatunku, wędlina 2 razy w tygodniu może być zastąpiona serem w ilości tej samej lub 3 jajami.

Cukier — 10 dekagramów.

Cytryny — 1/2 cytryny lub sok cytrynowy.

Masło — 10 dekagramów lub 10 dk. smalcu wieprzowego.

Herbata — w dostatecznej ilości.

Woda — w dostatecznej ilości.

b) Racja tygodniowa:

Jarzyny strączkowe — 400 gr. fasoli, grochu, lub t. p.

Warzywa — 3 kg. świeżych warzyw lub 300 gr. suszonych względnie 1 kg. solonych warzyw.

Kartofle — 8 kg.

Kawa — 50 gr. kawy ziarnistej lub 150 gr. kawy żytniej.

Owoce suszone — 250 gr.

Mleko — 1 i 3/4 litra świeżego lub 375 gramów kondensowanego.

Przyprawa — musztarda, pieprz, ocet i sól według potrzeby.

c) Przygotowanie potraw w kuchni na tydzień:

Tłuszcz — 100 gr. masła, smalcu lub margaryny, 100 gr. słoniny wędzonej, względnie 270 gr. smalcu lub margaryny.

Cukier — 100 gr.

Zboża różne — 700 gr. ryżu lub kaszy.

Mleko — świeżego 1 litr lub kondensowanego 200 gramów.

Przyprawy według potrzeby.

Na statkach, które przekraczają zwrotnik Raka załoga dodatkowo winna otrzymywać do picia kawę lub herbatę w dowolnej ilości.

Armatorzy wydadzą stosowne zarządzenia celem zabezpieczenia wachtowym nocnym tak w morzu jak i w porcie, otrzymania gorącej kawy lub herbaty, a dla wachtowego nocnego w porcie również zimnego posiłku.

Na statkach, które są w morzu dłużej niż 14 dni armator winien zastosować odpowiednie środki w celu ochrony prowiantu od zepsucia, jak chłodnie, lód i t. p.

Art. 15.

Dla kontroli i nad należytych zużyciem i przygotowaniem prowiantu na statku ustanawia się delegata żywnościowego. Obowiązki delegata żywnościowego pełni na statku kolejno każdy z marynarzy w ciągu 30 dni. Delegat żywnościowy względnie jego zastępca bierze udział przy ilościowym i jakościowym przyjmowaniu prowiantu na statek.

Na statkach pasażerskich podlega kontroli delegata żywnościowego prowiant i przygotowanie potraw przeznaczonych dla załogi.

Art. 16.

Wszelkie niedomagania w zaprowiantowaniu statku oraz ewentl. zażalenia na nienależyte przygotowania pokarmów badane są przez delegata żywnościowego i następnie przedkładane kapitanowi statku.

W razie nieuwzględnienia wniosku delegata przez kapitana statku, przysługuje delegatowi prawo dalszego odwołania się do Dyrekcji przedsiębiorstwa, co nie pozbawia marynarza prawa odwołania się do Urzędu Morskiego w Gdyni lub Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku.

Art. 17.

Członkom załogi, którzy schodzą ze statku podczas płatnego urlopu i nie korzystają z wyżywienia na statku, wypłaca się strawne w wysokości zł 4,— dziennie. Tyleż wynosi strawne w czasie służbowego odkomenderowania ze statku, o ile armator nie zabezpiecza mieszkania i wyżywienia w naturze.

Art. 18.

- a) Wachtowemu na pokładzie daje się płaszcz nieprzemakalny oraz t. zw. südwestę, a w czasie trwania mrozów — kożuch.
- b) Przy robotach takich jak opukiwanie rdzy, czyszczenie wewnętrzne kotłów, tanków i t. p., otrzymują marynarze ochronne okulary, które zwracają po skończonej pracy kapitanowi statku.
- c) Jeżeli załoga liczy więcej niż 15 marynarzy pokładowych i maszynowych łącznie — przydziela się dla sprzątanía pomieszczeń załogi jednego specjalnego chłopca okrętowego.
- d) Jeżeli załoga pokładowa i maszynowa wynosi mniej niż 16 marynarzy łącznie — wyznacza dla sprzątanía pomieszczeń załogi kapitan statku czas w godzinach służbowych, a to każdego dnia po śniadaniu i kolacji pół godziny oraz po obiedzie godzinę. W środy i soboty czas poobiedni do sprzątanía zostaje rozszerzony na 3 godziny.
- e) Armatorzy wyposażają statek w materiały, potrzebne do sprzątanía jak: mydło, soda, ścierki, szczotki i t. p.
- f) Armatorzy winni zabezpieczyć każdemu pracownikowi na statku nocleg na osobnym łóżku i zaopatrzyć łóżko w siennik.
- g) Każdy członek załogi otrzymuje w stosunku tygodniowym 25 deka mydła dla utrzymania osobistej higieny.
- h) Wszelkie rzeczy wydane do użytku załogi należą do inwentarza statku i stanowią własność armatora. Wynoszenie tych rzeczy na ląd jest zabronione i stanowi przewinienie służbowe.

URLOPY.

Art. 19.

Marynarze mają prawo korzystać z 8 dni płatnego urlopu po roku pracy w tym samym przedsiębiorstwie i z 15 dni po 3 latach takiejże pracy. Przerwy w pracy nie spowodowane zwolnieniem marynarza na zasadzie § 70 punkt 1 — 5 ustawy żeglarskiej nie stanowią o utracie nabytych praw do urlopu czyli, że czas spędzony w tym samym przedsiębiorstwie przed przerwą w pracy zostaje zaliczony do czasu pracy nadającego mu uprawnienie do urlopu. O ile marynarz ma prawo do urlopu w chwili wypowiedzenia należy mu go udzielić jeszcze po wypowiedzeniu. Pretensje w tym kierunku winien zgłosić u armatora najpóźniej w 7 dni po zwolnieniu.

Art. 20.

Urlop winien być udzielany w zasadzie możliwie niepodzielnie, a w każdym razie nie może być krótszy niż 3 następujące po sobie dni robocze. O terminie udzielenia urlopu decyduje armator.

Art. 21.

Na wypadek niemożności wykorzystania urlopu przez marynarza na skutek przeszkód natury służbowej, należy mu się za ten czas ekwiwalent w gotówce włącznie ze strawnym.

Marynarz winien zgłosić u kapitana wniosek o udzielenie mu urlopu. Brak tego zgłoszenia ze strony marynarza do końca roku kalendarzowego stanowi o utracie prawa do urlopu. Za cały czas urlopu należy się marynarzowi strawne wypłacane z góry.

Art. 22.

O ile statek wyrusza w morze, to na czas urlopu marynarza armator przyjmuje zastępcę, który zostaje zwolniony po powrocie urlopowanego na swoje stanowisko na statku.

Art. 23.

Wypowiedzenie pracy nie może nastąpić w czasie korzystania z urlopu przez pracownika.

UBEZPIECZENIA.

Art. 24.

Członkowie załogi opłacają przypadające na nich części składek do instytucji ubezpieczeń społecznych, zgodnie z obowiązującymi odnośnymi ustawami.

Art. 25.

Armatorzy zobowiązują się do ubezpieczenia mienia osobistego wszystkich marynarzy w wysokości zł 1.400 od osoby.

POSTANOWIENIA ODNOSZĄCE SIĘ DO ZAŁOGI HOTELOWEJ NA STATKACH PASAŻERSKICH.

Art. 26.

Za załogę hotelową uważa się obsługę gospodarczą: kuchni, mes, pomieszczeń pasażerskich i oficerskich.

Pogotowie do pracy załogi hotelowej nie powinno przekraczać czasu potrzebnego do przygotowania i wydania posiłku, jak również wykonania konieczności posług.

W porcie na wypadek przeznaczenia załogi hotelowej poza godzinami służbowymi do obsługi gości względnie osób, nie należących do grona pasażerów, zarówno w dni powszednie jak i w niedzielę i święta, należy się wynagrodzenie osobne (nadgodziny).

Załoga hotelowa może być użyta do transportu ciężkiego bagażu tylko wtedy, gdy tego wymaga przygotowanie statku do odjazdu według rozkładu jazdy, a personel przeznaczony do przenoszenia ciężkiego bagażu jest w danej chwili niewystarczający.

Art. 27.

Załogę hotelową obowiązuje 14 godzinne pogotowie do pracy na morzu, w porcie natomiast i na redzie 12 godzinne pogotowie, od czego odchodzą 3 godziny na przerwy posiłkowe i odpoczynek. Pogotowie do pracy kucharzy wynosi w morzu 12½ godzin, a w porcie i na redzie 11 godzin, od czego odchodzą 3 godziny na przerwy posiłkowe i odpoczynek. Pogotowie to uważa się za płacone przez pensję miesięczną przewidzianą w umowie o pracę. Za wykonaną pracę poza powyższym pogotowiem należy się załodze hotelowej wynagrodzenie za nadgodziny.

Załoga hotelowa nie zajęta przy obsłudze pasażerów pracuje wachtowo — dotyczy to szczególnie t. zw. drużyny roboczej.

Art. 28.

Czas rozpoczęcia i ukończenia pogotowia pracy oraz przerw odpoczynkowych w porcie, na redzie i w morzu normują regulaminy okrętowe.

Jeżeli z powodów nagłych odpoczynki przewidziane w regulaminie nie mogą być udzielone w całości lub części należy niewykorzystaną część odpoczynku wynagrodzić jako nadgodziny.

Pracę załogi hotelowej podzielić należy w ten sposób, aby między rzeczywistym ukończeniem pogotowia pracy łącznie z godzinami nadliczbowymi a rozpoczęciem pogotowia w dniu następnym rano, pozostał okres 7 nieprzerwanych godzin na sen. Jeżeli ten okres nie może być dotrzymany w dniu jednym z nagłych powodów, należy go wynagrodzić przez odpowiedni przydział wolnego czasu w dobie następczej.

Służba nocna załogi hotelowej winna być wykonywaną przez dyżurnych od godz. 22 do 6 rano.

POSTANOWIENIA KOŃCOWE.

Art. 29.

Członkom załogi przyjętym na czas nieokreślony umowa o pracę może być wypowiedziana z terminem 48 godzinnym jedynie w porcie macierzystym.

Zawieranie umowy o najem na jedną tylko podróż jest dozwolone. Armator może odmówić ponownego przyjęcia marynarzy prawnie przez niego zwolnionych.

Art. 30.

Pracodawców lub przełożonych obowiązuje grzeczne i bezstronne traktowanie pracowników i ściśle przestrzeganie warunków umowy, w szczególności przełożeni nie powinni się zwracać do załogi w drugiej osobie. Pracowników obowiązuje grzeczność wobec pracodawców oraz przełożonych, ściśle przestrzeganie zawartej umowy, pilne i sumienne wykonywanie obowiązków.

Art. 31.

Pracownicy poszczególnych kategorii nie mogą być (z wyjątkiem wypadków, kiedy grozi niebezpieczeństwo statkowi, pasażerom lub ładunkowi) bez ich zgody powołani do pełnienia czynności lub robót nie należących do zakresu ich bezpośrednich obowiązków.

Art. 32.

Władze Związku mają prawo interwencji ustnych i pisemnych u zarządu przedsiębiorstw i w Związku Armatorów Polskich we wszystkich sprawach dotyczących ogółu członków. Delegaci Związku wykonujący czynności organizacyjne, nie mogą być gorzej traktowani jak inni pracownicy. Delegatom przysługuje prawo zgodnie z poleceniem zarządu Związku inkasować składki i wykonywać wszystkie czynności organizacyjne.

Art. 33.

Pełnienie przez pracownika funkcji przedstawiciela Związku zarówno podczas pertraktacji jak i przy wykonywaniu uprawnień i obowiązków wynikających z niniejszej umowy, nie może stać się powodem do zastosowania jakichkolwiek z tego powodu represji wobec tych pracowników.

Pracownicy wykonujący mandaty Związku, pod jednym na każde przedsiębiorstwo, korzystają z płatnych urlopów na czas rocznego zjazdu delegatów podczas postoju statków w porcie ojczystym, za uprzednią zgodą armatora.

Art. 34.

Dawniejsze umowy indywidualne tracą swą moc obowiązującą z chwilą wejścia w życie niniejszej umowy.

Art. 35.

Każdy pracownik otrzymuje książeczkę obrachunkową, zawierającą wypłacone wynagrodzenie, oraz świadczenia.

Art. 36.

Spory na tle interpretacji niniejszej umowy zbiorowej rozstrzygać będzie p. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni a instancją odwoławczą będzie Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Art. 37.

Umowa niniejsza wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1937 r. i obowiązuje do dnia 31 grudnia 1938 r. Na 30 dni przed tym terminem każda ze stron może ją wypowiedzieć w całości lub części. O ile w tym terminie lub też w następnym półrocznych terminach wypowiedzenie nie nastąpi, cała umowa, bądź niewymówiona część umowy automatycznie przedłuża się na dalsze pół roku.

W razie wypowiedzenia, o ile strony nie dojdą bezpośrednio do porozumienia, nastąpi w ciągu miesiąca, nie później jednak niż w 6 tygodni od daty wygaśnięcia umowy — rozstrzygnięcie przez Komisję Arbitrażową (Rozjemczą), do której strony delegują arbitrów w równej liczbie. Superarbitrem, w razie braku zgodnego wyznaczenia go przez arbitrów, będzie p. Marian Klott, Gł. Inspektor Pracy, Dyrektor Departamentu.

W razie zasadniczych zmian w kosztach utrzymania termin ważności za zgodą stron lub na podstawie orzeczenia Komisji Arbitrażowej może być skrócony. Gdynia, dnia 6 lipca 1937 r.

Za Związek Armatorów Polskich:

- (—) Feliks Kollat m. p.
- (—) K. Jacynicz m. p.

Za Związek Pracowników Przemysłu Transportowego Zjednoczenia Zawodowego Polskiego

(Oddział Pracowników zatrudnionych w żegludze morskiej w Gdyni):

- (—) Podhorodecki m. p.
- (—) Skup m. p.
- (—) Doliński, sekr. m. p.

Kształtowanie się rynku pracy w polskiej marynarce handlowej wykazało w r. 1936 jakoteż i w r. 1937 dalszą ewolucję, tj. wybitne zwiększenie się zatrudnienia oraz stopniowo zanikającą liczbę zarejestrowanych bezrobotnych marynarzy. Należy przypuszczać, że przy wzroście tonażu, który ma nastąpić w r. 1938, wykaże rynek pracy całkowitą normalizację, tj. wchłonięcie całkowite marynarzy bezrobotnych, mających odpowiednie kwalifikacje. Poniżej podajemy tabelę obrazującą rozwój rynku pracy w polskiej marynarce handlowej od początku jej powstania aż po dzień 1 stycznia 1937:

TABELA 188

Rok	Liczba Książeczek Żegl. wydanych przez			Liczba zarejestrowanych w Biurze Pośred. Pracy w Gdyni [Oddz Żeglar. utw rzonow r.1931]				Liczba zatrudnionych w przedsiębiorstwach zrzeszonych w Związku Armatorów Polskich				
	Ogółem	Urząd Morski w Gdyni	Urząd Maryn. Handlowej w Gdansk	Ogółem	Oficerów pokład. i maszyn.	Zalogi pokład. i maszyn. nowiej	Zalogi hotelowej	Ogółem	Oficerów pokład. i maszyn.	Zalogi pokład. i maszyn.	Zalogi hotelowej	Pracowników admistracyjnych
1927	449	203	246	—	—	—	—	183	48	118	17	—
1928	424	241	183	—	—	—	—	265	72	167	26	—
1929	456	210	246	—	—	—	—	523	132	287	104	—
1930	892	373	519	—	—	—	—	900	170	427	287	16
1931	491	428	63	1812	77	875	860	878	158	405	299	16
1932	363	325	38	1500	64	771	665	927	187	440	284	16
1933	221	208	13	1177	91	638	548	976	154	414	383	25
1934	189	187	2	878	43	450	385	898	141	358	369	30
1935	253	238	14	349	9	240	100	1393	209	501	634	49
1936	761	750	11	299	14	161	124	1937	260	687	930	60

Podajemy również tabelę porównawczą płac załóg w Polsce i innych krajach ustaloną na dzień 1 stycznia 1937:

Tabela porównawcza płac załóg w Polsce i innych krajach z dnia 1 stycznia 1937 r.

TABELA 134

Stanowisko	Polska zł.	N I E M C Y			S Z W E C J A			D A N I A		
		płaca w RM.	prze- liczenie na zł. 212,36	stos. %/o do płac pol.	płaca w kor.	prze- liczenie na zł. 133,65	stos. %/o do płac pol.	płaca w kor.	prze- liczenie na zł. 115,75	stos. %/o do płac pol.
Bosman Starszy	248	124	263,32	106,2	154	205,82	83,0	188	217,60	87,7
Marynarz	211	103	218,73	103,7	142	189,78	89,0	168	194,46	92,2
Mł. Marynarz	107	50	106,18	99,2	114	152,36	142,4	84	97,23	90,9
Chłopiec	75	35	74,33	99,1	53	70,83	94,5	38	43,99	58,7
Palacz	224	113	240,00	107,1	144	192,46	85,9	172	199,09	88,9
Węglarz	195	96	203,87	104,5	90	120,29	61,7	113	130,80	67,1
Kucharz	254	124	263,33	103,7	164	219,19	86,3	195	225,71	88,9
Średnia sto- sunku %/o-go do płacy polskiej				103,3			92,0			82,1
		ŁOTWA - Żegl. Państw.			ŁOTWA - Żegl. Pryw.			A N G L I A		
		Łat.	102,75		Łat.	102,75		Ł.	25,92	
Bosman Starszy	248	129	132,55	53,5	75	77,06	31,1	9. 5.6	240,41	96,9
Marynarz	211	103	105,83	50,2	60	61,65	29,2	8.15.6	227,45	107,8
Mł. Marynarz	107	65	66,79	62,4	38	39,05	36,5	5.14.6	148,39	138,7
Chłopiec	75	51	52,40	69,9	30	30,83	41,1	4. 7.9	113,72	151,6
Palacz	224	117	120,22	53,7	68	69,87	31,2	9. 5.6	240,41	107,3
Węglarz	195	91	93,50	47,9	53	54,46	27,9	8.15.6	227,45	116,6
Kucharz	254	—	—	—	—	—	—	8. 5.6	214,49	84,4
Średnia sto- sunku %/o-go do płacy polskiej				56,3			32,8			114,8
		I T A L I A			H I S Z P A N I A			J U G O S Ł A W I A		
		w lir.	27,80		pes.	38,98		Ł.	25,92	
Bosman Starszy	248	559	155,40	62,7	250	97,45	39,3	4.—.—	103,68	41,8
Marynarz	211	450	125,10	59,3	225	87,71	41,7	3.—.—	77,76	36,9
Mł. Marynarz	107	270	75,06	70,2	200	77,96	72,9	—	—	—
Chłopiec	75	248	68,94	91,9	—	—	—	2.—.—	51,84	69,2
Palacz	224	477	132,61	59,2	230	89,65	40,0	4.—.—	103,68	46,3
Węglarz	195	437	121,49	62,3	—	—	—	3.—.—	77,76	39,9
Kucharz	254	464	128,99	50,8	250	97,45	38,4	4.—.—	103,68	40,8
Średnia sto- sunku %/o-go do płacy polskiej				65,2			46,4			45,8

Stanowisko	Polska zł.	NORWEGIA			FINLANDIA			ESTONIA		
		płaca w kor.	prze- liczenie na zł 130,20	stos. 0/0 do płac prł.	płaca w Mk.	prze- liczenie na zł. 11,45	stos. 0/0 do płac pol.	płaca w kor.	prze- liczenie na zł 145,00	stos. 0/0 do płac pol.
Bosman	248	163	212,23	85,6	1170	133,97	54,0	85	123,25	49,7
St. Marynarz	211	149	194,00	91,9	965	110,49	52,4	60	87,00	41,2
Mł. Marynarz	107	83	108,07	101,0	756	86,56	80,9	50	72,50	67,8
Chłopiec	75	36	46,87	62,5	400	45,80	61,1	30	43,50	58,0
Palacz	224	154	200,51	89,5	990	113,36	50,6	65	94,25	42,1
Węglarz	195	87	113,27	58,1	700	80,15	41,1	50	72,50	37,2
Kucharz	254	165	214,83	84,6	—	—	—	65	94,25	37,1
Średnia sto- sunku 0/0-go do płacy polskiej				81,9			56,7			47,6
		BELGIA			FRANCJA			HOLANDIA		
		Fr b.	17,78		Fr. fr.	24,65		Gld.	288,95	
Bosman	248	1170	208,03	83,9	745	183,64	74,1	92	265,83	107,2
St. Marynarz	211	894	158,95	75,3	655	161,46	76,5	84	242,72	115,0
Mł. Marynarz	107	435	77,34	72,3	350	83,81	78,3	80	231,16	216,0
Chłopiec	75	354	62,94	83,9	255	62,86	83,8	40	115,58	154,1
Palacz	224	999	177,62	79,3	710	175,02	78,1	68	196,49	87,7
Węglarz	195	855	152,02	78,0	655	161,46	82,8	60	173,37	88,9
Kucharz	255	867	154,15	60,7	900	221,85	87,3	—	—	—
Średnia sto- sunku 0/0-go do płacy polskiej				76,2			80,1			128,2
		RUMUNIA								
		Lei *	3 90							
Bosman	248	3.15-	222,00	89,5						
St. Marynarz	211	3.200	102,00	48,4						
Mł. Marynarz	107	2 5—	—	—						
Chłopiec	75	1.10-	56,43	75,2						
Palacz	224	450	121,44	54,2						
Węglarz	195	3—	102,00	52,3						
Kucharz	254	1.120	128,72	50,7						
Średnia sto- sunku 0/0-go do płacy polskiej		2,5—		61,7						
		1.800								

UWAGA: *) W Rumunii wypłaca się dodatki na wodach obcych w funtach angielskich. Płace podane są w funtach (np. 3.15.—) i lejach (np. 3.200).

ZAGADNIENIE CELNE PORTU W GDYNI.

A. Uwagi ogólne o stanie służby celnej w porcie.

Niżej podajemy liczby, charakteryzujące stan personalny i pracę Urzędu Celnego w Gdyni.

Urząd Celny w Gdyni

TABELA 185

Rok	Personel Urzędu Celnego w Gdyni	Wpływy Urzędu Celnego w Gdyni (w złotych)	Na 1 pracownika przypada wpływów celnych (w tys. złotych)	Ogólny obrót towarowy portu w Gdyni ton	Na 1 pracownika celnego przypada przeladunku ton
1925	4	65 009	16,3	55 571	13 893
1926	7	33 085	4,7	404 561	57 794
1927	10	113 820	11,4	898 094	89 809
1928	16	1 608 534	100,5	1 957 769	122 361
1929	42	1 586 819	37,8	2 822 502	67 202
1930	57	4 291 172	75,3	3 625 748	63 610
1931	112	3 057 904	27,3	5 300 114	47 323
1932	143	11 945 684	83,5	5 149 288	36 009
1933	198	24 378 612	123,1	6 105 866	30 838
1934	265	30 316 255	114,4	7 191 913	27 139
1935	305	51 905 802	170,2	7 474 444	24 506
1936	381	52 229 509	137,1	7 742 946	20 323

Dalej podajemy podział personelu na urzędników celnych i dozorców, ze wskazaniem ilości deklaracji celnych, przypadających do opracowania na jednego pracownika.

TABELA 186

Rok	Roczna ilość deklaracji celnych	Ilość urzędników celnych w miesiącu	Ilość deklar. na 1 urzęd. celnego	Ilość funkcjonariuszy niższych	Razem	Ilość deklaracji na 1 pracownika celnego
1932	5 320	lipiec 67	77	75	142	35
1933	14 332	lipiec 70	169	94	164	78
1934	19 899	lutych 101	181	115	216	83
1935	23 728	styczeń 120	190	145	265	83
1936	34 658	grudzień 130	239	175	305	101

W 1932 roku złożono w Urzędzie Celnym w Gdyni 5 320 deklaracji celnych, t. j. przeciętnie miesięcznie 443.

W 1933 roku złożono natomiast 14 332 deklaracji celnych czyli przeciętnie miesięcznie 1 194.

W 1934 roku złożono 19 899 deklaracji czyli przeciętnie 1 658 miesięcznie.

W 1935 roku złożono 23 728 deklaracji czyli 1 977 miesięcznie.

W 1936 roku złożono 34 658 deklaracji czyli 2 888 miesięcznie.

Liczby wykazują, że mimo wzrostu ilości pracowników celnych, praca, przypadająca na poszczególnego pracownika, nie zmniejszyła się, lecz zwiększyła. Tłumaczy się to znacznym wzrostem w roku 1936 przeładunku drobnicy w Gdyni, przy której personel Urzędu Celnego jest zatrudniony w znacznie większym stopniu, niż przy ładunkach masowych.

B. Ustawodawstwo celne.

W dniu 6 kwietnia 1936 r., jak wiadomo, weszła w życie Instrukcja morsko - celna (Monitor Polski Nr. 81 z r. 1936), wydana przez Ministerstwo Skarbu, w wykonaniu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933 r., o prawie celnym (Dz. U. R. P. Nr. 84 poz. 610).

Duże kłopoty dla właścicieli magazynów stwarza, w art. 67 obowiązującej ustawy celnej, jeden szczegół, a mianowicie: w punkcie b) artykuł ten przewiduje obowiązek ubezpieczenia złożonych towarów od pożaru i kradzieży, chyba, że osoba składająca zrzeknie się tego na piśmie.

Konieczność zliberalizowania tego przepisu w sensie zwolnienia składowcy od obowiązku wspomnianego ubezpieczenia, wymaga samo życie.

W tej sprawie są zgodne wszystkie zainteresowane czynniki, tak urzędowe jak i gospodarcze. Przepis ten utrudnia rozwój magazynów tranzytowych, gdyż stwarza dla właściciela magazynu sztucznie wysokie ryzyko, które przecież musi znaleźć swój odpowiednik w kalkulacji.

Interwencja nasza oraz Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni dała ten skutek, że otrzymaliśmy od Ministerstwa Przemysłu i Handlu zapewnienie, że Ministerstwo Skarbu, przy nowelizacji ustawy, jest gotowe dokonać zmiany przepisu art. 67 pkt. b.

§ 4.

ZAGADNIENIE KOLEJOWE PORTU W GDYNI.

W sprawach bieżących eksploatacji kolejowej, dotyczących zagadnień ruchowych i taryfowych, wiele trudności możnaby usunąć, gdyby była możliwość bezpośredniego porozumiewania się tu na miejscu, w Gdyni, z władzami kolejowymi, mającymi potrzebne kompetencje. Najlepsze chęci i dobra wola Dyrekcji PKP w Toruniu nie może zastąpić stałej obecności na miejscu kierowników i referentów odnośnych działów, którzy, przez stałe stykanie się z bieżącymi potrzebami portu, mogliby mieć możliwość powzięcia natychmiastowych decyzji w każdej sprawie, z którą ruch portowy jest związany.

Należy więc jeszcze raz stwierdzić, że stworzenie w Gdyni zarządu kolei o pełnych kompetencjach Dyrekcji Okręgowej jest, naszym zdaniem, konieczne.

A. Inwestycje kolejowe.

Do trudności, które powstały na odcinku kolejowym w porcie na początku roku 1937, przyczyniła się po części okoliczność, że do tej pory nie zostały w oznaczonym czasie wykonane inwestycje, określone przez komisję Ministerstwa Komunikacji w grudniu 1935 r. — jako bardzo pilne i konieczne do wykonania w 1936 roku.

Na kilku posiedzeniach Rady Portowej stwierdzono konieczność ustalenia dalszego programu rozbudowy inwestycyjnej na następny okres. Nim to

się jednak stanie, należy przede wszystkim wykonać to, co miało być wykonane w 1936 roku. Do tych nie wykonanych inwestycji należy:

1. Dobudowanie trzech torów w obecnych granicach parku, Wykop na grupie torów t. zw. staro-wolnoćlowych oraz wydłużenie tychże torów w kierunku wiaduktu nr. 2,
2. Wybudowanie wagi pomostowej w parku dla importu.
3. W okolicy zbliżenia się tego toru do projektowanego toru, prowadzącego do portu Rybackiego, winno być ułożone połączenie, umożliwiające krótszy przejazd z nabrzeża Angielskiego na nabrzeże Śląskie i Szwedzkie i odwrotnie. Dla umożliwienia wyciągania z nabrzeża Szwedzkiego wagonów próżnych, jak też wyciągania z pod zasobnika i kranów rządowych wagonów ładownych, należy ułożyć dodatkowo, na t. zw. linii „W“, dwa tory o pojemności 75 wagonów każdy.
4. Wydłużenie w parku złomowym krótszego toru, położonego równoległe do toru, prowadzącego na wagę nr. IV aż do ulicy Zwrotnicowej przy posterunku PS. II. Obydwa tory, t. j. wagowy i nowy wydłużony, należy połączyć ze sobą tuż przed i za wagą w ten sposób, że od strony posterunku PS. II. złączenie prowadzić winno z nowego wydłużonego toru na tor wagowy, zaś od strony posterunku PS. IV z toru wagowego na tor wydłużony.
5. Wzdłuż torów wagi nr. IV należało zaprowadzić podciągarkę linową (kabestan). O ile urządzenie takie okaże się praktyczne i ekonomiczne, należałoby w przyszłości zainstalować podobne urządzenie w Wykopie, w parku dla importu.
6. Zwiększenie parku torów złomowych o trzy tory, tak długie, jak pozwoli na to teren (po 50 do 60 wagonów).
7. Ułożenie na wolnym terenie pomiędzy ulicą Polską a torami dojazdowymi do strefy I. i II. nabrzeża Polskiego 10 torów żeberkowych o pojemności około 20 wagonów każdy, z oddzielnym wyciągiem, prowadzącym w kierunku wiaduktu, czyli nasypu ulicy, łączącej Wolną Strefę.
8. Zwiększenie parku węglowego nabrzeża Szwedzkiego i Śląskiego do pojemności 2500 wagonów, tj. o 600 wagonów więcej, z czego o 200 wagonów winien być zwiększony park kierunkowy, a o 400 wagonów park odstawczy.

B. Sprawy taryfowe.

W roku 1936 i 1937 zostały załatwione wszystkie dezyderaty sfer gospodarczych, jeśli chodzi o opłaty kolejowe miejscowe. Załatwiona została teoretycznie również sprawa zwrotu opłat za postój wagonów w wypadkach, gdy statek opóźni swoje przybycie z powodu przeszkód atmosferycznych, lub gdy postój wagonów nie jest spowodowany winą interesantów. Odnośny przepis brzmi: „kolej jest uprawniona do zwrotu“ wzgl. „postojowe może być zwrócone“. W praktyce kolej nigdy nie zwraca postojowego, twierdząc, że nawet zamarznięcie portu nie jest siłą wyższą, bo „już przed tym miało miejsce i może być przewidziane“.

C. Sprawy ruchowe kolei.

W ciągu 1936 roku wprowadzono, narazie drogą prób, przepisy, normujące sposób podstawiania i zabierania wagonów na tory nabrzeży portowych i przy magazynach i składach portowych. Polegają one na tym,

że linie żeglugowe wzgl. właściciele magazynów stwierdzają na zamówieniach, że wagony mogą być podstawione i dopiero wówczas kolej wykonuje zlecenie. Również na żądanie linii żeglugowych wzgl. właściciele danego magazynu zabierane są wagony naładowane, lecz jeszcze nie nadane.

Wprowadzenie tych przepisów wywarło wpływ dodatni na sprawność pracy przeładunkowej na torach, nabrzeżach i przy magazynach.

D. Sprawy uszkodzeń wagonów kolejowych.

Przeładunek portowy obciążony jest dużymi kwotami, pobieranymi przez kolej za uszkodzenie wagonów.

Poszczególne towary przeładowywane są w porcie w odrębny sposób i za pomocą różnych urządzeń przeładunkowych. I tak np. węgiel przeładowuje się albo za pomocą t. zw. wywrotnic albo taśmowych urządzeń lub też dźwigami z uchwytami. Żłom ładuje się dźwigami z t. zw. tobami lub za pomocą „polipów”. Rudę, fosforyty i t. p. towary masowe sypkie ładuje się dźwigami z uchwytami; inne towary jak np. jaja i t. d. za pomocą platform i t. p.

Praca za pomocą portowych urządzeń przeładunkowych, a zwłaszcza ciężkich dźwigów z uchwytami lub polipami wymaga szczególnej ostrożności, gdyż stosunkowo lekkie uderzenie, spowodowane nieuwagą kranisty lub robotnika, wyrządzić może duże szkody.

Niestety wagony, przybywające do naszego portu, nie zawsze odpowiadają wymogom pracy portowej. Konstrukcja tych wagonów, dobra przy ręcznej pracy załadowczej, w warunkach portowych jest nieodpowiednia.

Pozwolimy sobie przytoczyć przykłady konstrukcji wagonów, przy załadowaniu których, przy najbardziej ostrożnej pracy, trudno uniknąć uszkodzeń:

- a. Wagony, przeznaczone dla przewozu bydła o lekkiej konstrukcji ścian. Ściany te z łatwością za lekkim uderzeniem dźwigu zostają rozbite.
- b. Wagony, mające w środku ściągacze łańcuchowe lub sztabowe. Zwłaszcza te ostatnie, jako na stałe połączone z bocznymi ścianami wagonu, ulegają bardzo często złamaniu przez opadające dźwigi.
- c. Wagony, mające budkę hamulcową wsuniętą do wagonu. Budki te, przy wyładowaniu węgla, a zwłaszcza przy ładowaniu żłomu, ulegają często uszkodzeniu.
- d. Wagony, mające żelazne podpórki dla ławek. Podpórki te, przesypane węglem, są niewidoczne i mogą być uszkodzane przez chwytaki.
- e. Osobną grupę stanowią wagony o zmurszałych lub nadgniłych materiałach drzewnych, przysyłane do portu po prowizorycznej naprawie. Wagony te mają najczęściej przyśrubowaną łatę drewnianą do bocznych ścian, a co gorsza do podłogi. Jeśli chwytak uchwyci przy wyładunku węgla taką łatę, odrywa często wraz z nią kawał przyśrubowanej podłogi, wyrządzając znaczną szkodę. Wypadki przysyłania węgla w takich wagonach zdarzały się często.

W posiadaniu Rady Interesantów Portu znajdują się fotografie, ilustrujące różne typy wagonów, nie nadających się do przeładunku urządzeniami mechanicznymi w portach oraz wagonów, których sposób naprawy musi powodować dalsze uszkodzenia przy rozładowaniu.

Problem ten komplikuje się przez sam system stwierdzania uszkodzenia.

Kontrolerzy P. K. P., stwierdzając uszkodzenia, nie mogą udowodnić momentu dokonania tego uszkodzenia. Istnieje zatem możliwość, że to samo uszkodzenie bywa zaliczane zarówno na stacji załadowania, jak i po wyładunku towaru. Stwierdzenie uszkodzenia nie dowodzi bynajmniej, iż zostało ono spowodowane przez firmę, w której posiadaniu znajdowały się wagony ostatnio.

Te nienormalne a wymagające zbadania i poprawy warunki pracy na tym odcinku zbiegają się z kwestią odpowiedzialności za uszkodzenie wagonów. Jak wiadomo, ekspedytorzy portowi przeważnie używają dźwigów, należących do Urzędu Morskiego, wyjątek stanowi kilku przeładowców węgla, którzy mają własne urządzenia przeładunkowe. Dźwigami Urzędu Morskiego kierują kranieści, angażowani i opłacani przez Urząd Morski i przed nim odpowiedzialni za uszkodzenie dźwigu, natomiast nie są oni odpowiedzialni za uszkodzenie wagonów, mimo, że uszkodzenia te powstają prawie wyłącznie skutkiem szybkiej i nieostrożnej jazdy lub też skutkiem pęknięcia liny dźwigowej, złego funkcjonowania hamulców i t. p.

Wytworzona została w tych warunkach niezwykła sytuacja prawna, że kto inny jest sprawcą szkody, a inny za to odpowiedzialny materialnie.

Koniecznym jest:

1. unikanie wysyłania do portu wagonów, które nie nadają się do przeładunku urządzeniami portowymi,
2. zmiana sposobu stwierdzania uszkodzeń,
3. poddanie rewizji cennika za uszkodzenie taboru kolejowego,
4. ustalenie odpowiedzialności za uszkodzenia, spowodowane przez działanie dźwigów lub innych urządzeń przeładunkowych, należących do Urzędu Morskiego.

W czasie druku Rocznika zrealizowano szereg niezbędnych i ważnych inwestycji kolejowych, wymienionych w tymże paragrafie. Dokonane inwestycje, stanowiące znaczne polepszenie sytuacji w porcie na odcinku kolejowym, przedstawione będą w Roczniku za r. 1937.

§ 5.

SPRAWY PODATKOWE.

I. Ustawodawstwo podatkowe.

I. REFORMA USTAWODAWSTWA O ULGACH PODATKOWYCH DLA GDYNI.

Dziennik Ustaw R. P. Nr. 27/37 przyniósł reformę ustawodawstwa o ulgach podatkowych dla Gdyni. Jest to trzecia reforma wprowadzonego w roku 1927 rozporządzenia Prezydenta R. P., o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni, znowelizowanego pierwszy raz w 1930 i następnie w 1935 roku. Nowelizacja ostatnia okazała się konieczną z uwagi na to, że przepisy dotychczasowe nie odpowiadały już wymogom życia. Ustawodawca, przystępując do nowelizacji, wyszedł z założenia, że w historii gospodarczego rozwoju Gdyni następuje nowy etap. Pierwsze 10-lecie działania ustawy, pokrywające się ze stworzeniem i wzrostem portu gdyńskiego w dziedzinie techniczno-organizacyjnej, przeobraża się powoli w nowy etap, mianowicie etap powstawania prywatno-gospodarczych warsztatów dyspozycji handlowej i wytwórczości, które zwiążą już istniejące ładunki portowe na trwałe z portem gdyńskim i stworzą ważne czyn-

niki normalnej pracy portu — warsztaty handlu zagranicznego i przemysłu, opierającego się na surowcu zagranicznym wzgl. produkującego na eksport albo w obrocie uszlachetniającym.

Z całej konstrukcji, jaką projektodawca nadał noweli, powyższe wskazania, jakimi się kierował, uwypuklają się jasno.

Jeżeli chodzi o sfery gospodarcze, to oczekiwały one od nowelizacji w pierwszej linii rozszerzenia działania ulg na szereg warsztatów, w praktyce nimi dotychczas nie objętych oraz wprowadzenia procedury elastycznej i szybkiej przy stosowaniu ulg w ogóle.

Jeżeli projektodawca przeprowadził u władz ustawodawczych nowelizację według swoich przesłanek, mianowicie tworzenia w Gdyni przy pomocy ulg podatkowych warsztatów wymiany i wytwórczości, których Gdynia odczuwa brak, to intencje i dążności zainteresowanych sfer gospodarczych zostały w noweli tej zrealizowane tylko w części.

Dotychczas istniała możliwość zwolnienia od podatku przemysłowego każdego przedsiębiorstwa, którego „działalność przyczynić się może do rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni“. Obecnie wyliczone są przedsiębiorstwa, zwolnione od podatku obrotowego z mocy samej ustawy. Natomiast inne przedsiębiorstwa muszą uzyskiwać zwolnienia na podstawie indywidualnych wniosków, które Minister Skarbu może uwzględnić w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu.

Cały szereg przedsiębiorstw, a w szczególności ekspedycja i maklerstwo okrętowe nie zostały objęte zwolnieniami z mocy prawa i muszą się ubiegać o zwolnienia indywidualne.

Ustawodawca najwidoczniej zupełnie świadomie objął automatyzmem jedynie te dziedziny gospodarcze, których integralnym składnikiem są inwestycje. Tym się tłumaczy wprowadzenie zwolnienia de jure przedsiębiorstw armatorskich i magazynowych, oraz przemysłu, posiadającego zainwestowane warsztaty wytwórcze, tym też należy tłumaczyć nieobjęcie automatyzmem maklerstwa okrętowego i ekspedycji.

Jeżeli ustawodawca zastosował to kryterium przy nowelizacji, gdyż uważa, że każde przedsiębiorstwo, które inwestuje, jest godne zwolnienia z mocy prawa, natomiast spośród przedsiębiorstw, normalnie nieinwestujących, tylko te, które wykazują się innym dorobkiem twórczym zastępującym inwestycje, to w takim razie istnieje konieczność wprowadzenia tak elastycznej i szybkiej procedury przy załatwianiu wniosków o indywidualne zezwolenia, by przedsiębiorstwa, które Rząd uzna za gospodarczo produktywnie, mogły uzyskiwać zwolnienia w szybkim tempie. Dlatego też słuszną jest koncepcja, lansowana przez czynniki samorządu gospodarczego, jak i lokalne czynniki urzędowe, aby skoncentrować opiniowanie wniosków w jednej specjalnej komórce, która odbywałaby częste periodyczne sesje na terenie Gdyni i aby na podstawie jej opinii wydawały obydwaj zainteresowane resorty ministerialne swe decyzje. W skład takiej komisji, *) która winna obradować w Gdyni pod przewodnictwem prezesa Izby Skarbowej lub osoby, przez niego delegowanej, winien wchodzić:

1. reprezentant Komisariatu Rządu w Gdyni
2. „ Urzędu Morskiego w Gdyni
3. „ Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
4. „ Rady Interestantów Portu w Gdyni
5. „ Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni.

*) W czasie druku rocznika została taka Komisja powołana do życia.

Tylko drogą tak elastycznej procedury można w stosunku do niekorzystających z automatyzmu przedsiębiorstw zachować zasadę, w imię której w ogóle stosuje się ulgi i mianowicie, że ulgi podatkowe dla powstających i istniejących przedsiębiorstw w Gdyni są narzędziem dla umożliwienia im rozwoju i ułatwienia walki konkurencyjnej z przedsiębiorstwami w portach konkurencyjnych.

O ile chodzi o ulgi w podatku dochodowym, to zmiany wprowadzone przez nowelę są istotne. Dotychczas mogły zakłady komunikacyjne i przemysłowe oraz „spichrze i chłodnie“ być zwalniane całkowicie z podatku dochodowego przez Radę Ministrów, z czego jednak w praktyce Rząd prawie nie korzystał. Wyjęte spod możliwości ubiegania się o zwolnienie od podatku dochodowego były wszystkie inne przedsiębiorstwa, a w szczególności te, które najbardziej winny były z tego korzystać, t. j. przedsiębiorstwa magazynowe.

Obecnie przepis ten został zniesiony całkowicie. Rząd nie może według przepisu noweli udzielać zwolnień od podatku dochodowego — że tak powiemy — generalnie zakładom przemysłowym czy przedsiębiorstwom armatorskim, któreby powstawały w Gdyni. Natomiast zostało wprowadzone zwolnienie z mocy prawa równowartości sumy zainwestowanej.

Wprowadzenie zwolnienia z mocy prawa od podatku dochodowego równowartości sumy zainwestowanej w przedsiębiorstwie portowym, w magazynie i w urządzeniach wytwórczych i t. p. stanowi wypełnienie poważnej luki, gdyż w dotychczasowym stanie rzeczy przedsiębiorstwo, które budowało magazyn w porcie, na terenie dzierzawionym, który przechodził po pewnym okresie na własność Skarbu Państwa, musiało płacić podatek dochodowy od sumy zainwestowanej, a kilkaset metrów w sąsiedztwie stojący dom czynszowy czy willa, zbudowana dla własnego użytku mieszkającego, były zwolnione od podatku dochodowego w wysokości zainwestowanej sumy.

Tutaj po części tkwiło źródło abstynencji prywatnego kapitału do inwestowania w magazynach portowych, skoro dobrze dochodzące domy czynszowe można budować, oszczędzając na podatku dochodowym.

Oczywiście, że mówimy o tym, jako o czynniku głównym, który obok innych, jak n. p. brak prawa zabudowy i t. p., składa się na stworzenie warunków nie sprzyjających powstawaniu prywatnych magazynów w porcie.

Inne inowacje, jakie przynosi ustawa, dotyczą przesunięcia terminów działania ulg o kilka lat.

Na podstawie wywodów powyższych, należy stwierdzić, że nowela do ustawy w 1937 r. daje dla przedsiębiorstw, zwolnionych z mocy prawa, podstawę do ich rozwoju i niewątpliwie może być zachętą dla inicjatywy prywatnej w dziedzinach, które będą korzystały ze zwolnienia od podatku dochodowego na mocy samej ustawy.

Jeżeli jednak nowela w całej pełni ma sprostać zadaniom, które miał na myśli ustawodawca i których wypełnienia oczekuje od niej życie gospodarcze, wydaje się potrzebnym, aby praktyka Ministerstwa Skarbu w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu zrealizowała jak najprędzej zasadę, że należy udzielać szerokich zwolnień od podatku obrotowego przedsiębiorstwom istotnie pionierskim w dziedzinach, nie obję-

tych zwolnieniem na mocy samej ustawy, przy czym winny indywidualne wnioski i decyzje być załatwiane za pomocą procedury szybkiej, trwającej kilka tygodni.

II. ZWOLNIENIE OD OPŁAT STEMPLOWYCH NIEKTÓRYCH TRANZAKCYJ, ZAWIERANYCH PRZEZ BANKI, OSIADŁE W GDYNI.

Od kilku lat staramy się o zwolnienie od opłat stempłowych tych transakcyj, które w Gdańsku nie podlegają opłacie stempłowej.

Szczegółowe uzasadnienie tego zagadnienia podaliśmy w naszym Roczniku nr. V., w którym są również konkretnie sformułowane nasze wnioski. Nie będziemy go na tym miejscu powtarzali. Należy jednak przy tej okazji szczególnie podkreślić znaczenie polityki podatkowej jako instrumentu utrzymania konkurencyjności portu w Gdyni. Jeżeli Rząd prowadzi obecnie politykę zrównania usług w porcie gdyńskim i gdańskim, to nieodzownym zjawiskiem tego procesu musi być równoległe obniżenie współczynników kalkulacyjnych i obciążeń publicznych w Gdyni do poziomu analogicznych obciążeń w Gdańsku.

W zakresie szczegółów odsyłamy czytelników do naszego Rocznika nr. V. str. 213—216. Przypominamy na tym miejscu jedynie, że wnioski nasze dotyczą zwolnienia od opłat stempłowych następujących transakcyj bankowych w Gdyni:

1. pierwszego indosu na warrancie,
2. promesy na kredyt otwarty,
3. promesy na kredyt zastawowy,
4. pokwitowań bankowych i potwierdzenia wpływów,
5. deklaracji zastawniczej i potwierdzenia wpływów,
6. trat à vista, przysyłanych przez zagranicznych eksporterów wzgl. banki przy dokumentach przewozowych.

III. ZWOLNIENIE OD OPŁAT STEMPLOWYCH PASAŻERSKICH BILETÓW OKRĘTOWYCH W RUCHU ZAMORSKIM.

Zagadnieniem, które również nie doznało dotychczas swego uregulowania, mimo że od kilku lat o to u władz zabiegamy, jest sprawa opłat stempłowych od pasażerskich biletów okrętowych w ruchu zamorskim.

Według art. 92 ustawy o opłatach stempłowych (dz. U. R. P. nr. 64/35 poz. 404) pasażerskie bilety okrętowe w ruchu zamorskim podlegają opłacie stempłowej w wysokości 20/0. Opłacie podlegają bilety lub inne dokumenty uprawniające do jazdy statkiem morskim, wystawiane przez przedsiębiorcę okrętowego, mającego siedzibę w Polsce lub tutaj działającego.

Opłata ta dostała się do polskiego ustawodawstwa skarbowego jako stara opłata, pobierana w początkach polskiej państwowości, gdy brak własnej morskiej floty handlowej zmuszał w okresie powojennej emigracji do przewozu polskich emigrantów liniami obcymi i przez porty obce. Wtenczas pobierały polskie władze emigracyjne pogłówne za każdego emigranta od zagranicznych linii okrętowych, posiadających koncesje na przewóz polskich emigrantów. Opłata ta była uzasadniona, gdyż stanowi-

ła opodatkowanie na rzecz Polskiego Skarbu Państwa obcych linii zagranicznych, ciągnących zyski z przewozu polskich emigrantów.

Zalegalizowanie tej opłaty przez wprowadzenie jej do polskiej ustawy o opłatach stemplowych miało jeszcze swoje uzasadnienie do czasu, w którym obce linie przewoziły polskich emigrantów. Obecnie, gdzie ruch emigrancki ograniczył się do minimum i odbywa się jedynie z portów polskiego obszaru celnego i w większości wypadków pod banderą polską, podatek ten stracił rację bytu i winien być zniesiony. Za zniesieniem tego podatku przemawia jeszcze fakt, że dzisiaj posiada Polska własną żeglugę pasażerską, tak europejską, jak i transatlantycką, która prowadzi walkę o swój byt i rozwój z marynarkami państw sąsiednich, które bądź wogóle nie są obciążone tak wysoką opłatą stemplową, bądź też obciążenia ich stanowią minimalny odsetek obciążeń, jakim podlega polski bilet okrętowy.

I tak nie pobierają opłat stemplowych od biletów pasażerskich wogóle państwa następujące: Anglia, Holandia, Łotwa, Niemcy, i Szwecja. Opłaty, wahające się w granicach 1/2 pro mille, a więc 4-krotnie mniejsze aniżeli w Polsce, pobiera Belgia i Francja.

B. Aktualne zagadnienia podatkowe, wynikające z odrębności zagadnień morskich.

Odrębne warunki pracy żeglugi i portu w porównaniu z gospodarstwem — że tak powiemy lądowym powodują, że niektóre zasady i praktyczne szablony stosowane słusznie wobec życia gospodarczego wewnątrz kraju nie dadzą się stosować bez ujemnych dla tychże skutków wobec przedsiębiorstw żeglugowo-portowych. W związku z tym wymaga życie odrębnego uregulowania tego zagadnienia dla przedsiębiorstw transportu morskiego, osiadłego w Gdyni. Podajemy je krótko poniżej:

I. STAWKA AMORTYZACYJNA OD BUDOWLI, WZNOSZONYCH W PORCIE.

W stosunku do budowli, wnoszonych w porcie gdyńskim, stosuje się stawkę amortyzacyjną sum, nie podlegających opodatkowaniu w wysokości analogicznej, jaką stosuje się wobec normalnych budynków, których wiek i użyteczność przekraczają względnie dorównywiają ich okresowi amortyzacyjnemu. Jednakowoż budynki te w porcie są budowane przez ich posiadaczy na terenie dzierżawionym i przechodzą po okresie 25—35 lat na własność Skarbu Państwa, natomiast stawka amortyzacyjna, jaką ustawa przewiduje, pozwala zamortyzować budynek dopiero w okresie jeszcze raz tak długim.

Wydawałoby się rzeczą słuszną, że jeżeli własność wzgl. posiadanie budynku ogranicza się do pewnej sumy lat, to stawka roczna amortyzacyjna powinna odpowiadać temu czasokresowi, jeżeli więc posiadacz magazynu portowego w Gdyni oddaje go bezpłatnie po 35 latach, winna średnia roczna stawka amortyzacyjna wynosić 1/35 sumy czyli 2,8%, a przy okresie posiadania 25 lat — 4%.

II. SPRAWA ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH FIRM, MAGAZYNUJĄCYCH TOWAR W PORCIE.

Według przepisów ustawy o podatku przemysłowym firmy, magazynujące towary w porcie, są obowiązane wykupić świadectwo przemysłowe.

we I. kategorii dla przedsiębiorstw handlowych. Ten wymóg, słuszny wobec przedsiębiorstw w kraju, nie da się utrzymać w interesie rozwoju portu w Gdyni, który w tej dziedzinie musi mieć zupełnie inne warunki. Dlatego też istnieje konieczność uregulowania tego zagadnienia w tym sensie, aby uznano magazynowanie towarów w porcie gdyńskim za normalną funkcję ekspedycji portowej i zwalniano wszystkie przedsiębiorstwa, które trudnią się magazynowaniem towaru od obowiązku wykupywania świadectwa przemysłowego I kategorii. *)

Normalna funkcja przeładunku portowego ładunków drobnicowych sprowadza się do przeprowadzenia ich przez magazyn. Magazynu manipulacyjnego potrzebuje więc armator wzgl. jego makler, również potrzebuje magazynu manipulacyjnego ekspedytor, który chce trwale związać swe ładunki z danym portem. Są ekspedytorzy, których nie stać na posiadanie własnego magazynu, który w tym celu nawet dla niektórych partii, jakie wypada dłużej magazynować, wydzierżawiają sobie w magazynach osób trzecich, a szczególnie Urzędu Morskiego, część magazynu na okres przejściowy, aby móc sprostać zadaniu, jakie nałożył na nich klient.

Obkładanie manipulacji magazynowych wysokimi opłatami za świadectwa przemysłowe uniemożliwia takie transakcje, gdyż różnica między pierwszą a drugą kategorią w podatku przekracza znacznie korzyść jaka wynika dla ekspedytora czy maklera z tego rodzaju transakcji dzierżawnej.

Dlatego też, idąc po linii kalkulacji kosztów własnych, kierują niektórzy ekspedytorzy towary, które wymagają magazynowania, do Gdańska, gdzie magazyny nie posiadają analogicznych obciążeń portowych.

§ 6.

SPRAWY DEWIZOWE.

Wprowadzone w kwietniu r. 1936 ograniczenia obrotu dewizami z zagranicą postawiły port gdyński i wszystkie związane z nim przedsiębiorstwa w zupełnie nowych warunkach bytu. Należy tu przyjąć pod uwagę, że przez Gdynię przechodzi 46,29% wagi i 46,72% wartości całego polskiego handlu zagranicznego.

Nowa sytuacja wymagała ze strony czynników portowych szybkiej i zdecydowanej akcji wobec władz, w celu dostosowania odnośnych zarządzeń zarówno do specyficznych warunków pracy portu, jak i wszystkich firm z nim związanych. W tym celu wystąpiła nasza organizacja do Komisji Dewizowej z projektem, opartym na doświadczeniu niemieckich portów i żeglugi. Projekt ten uregulował gospodarkę firm żeglugo-portowych dewizami, oraz objął sprawę ich przelewu zagranicę.

Praca nasza w tym kierunku spotkała się ze strony polskich władz dewizowych z przychylnym i rzeczowym ustosunkowaniem się i zagadnienie dewizowe w naszym porcie zostało w sposób szybki i należyty rozwiązane. Należy tu zaznaczyć w pierwszym rzędzie, że Panu Dyrektorowi Oddziału Banku Polskiego w Gdyni, udzielono tymczasowego uprawnienia do regulowania wszelkich spraw dewizowych, co wskutek możliwości bezpośred-

*) W czasie druku Rocznika zostały wszystkie trzy zagadnienia, poruszone w tym dziale, poddane analizie przez centralne władze skarbowe, które na jej podstawie wydały zarządzenie, zmierzające ku uregulowaniu potrzeb życia w myśl wyłuszczanych przez nas w niniejszym dziale postulatów.

niego i osobistego wyjaśnienia różnych nieraz skomplikowanych spraw w handlu morskim, na miejscu znakomicie usprawniło w pierwszym przejściowym okresie czasu kwestię obrotu dewizami zagranicznymi.

Już w dniu 18. V. 1936 r. wydane zostały przez Komisję Dewizową generalne zezwolenia dla wszystkich prawie firm żeglugowo-portowych. Udzielenie generalnego zezwolenia daje możliwość przedsiębiorstwu zużywania dewiz z własnych zapasów, na specjalnie wyznaczone cele obsługi powierzonego sobie transportu morskiego, oraz nabywania i przekazywania dewiz w tymże samym celu bez każdorazowego osobnego zezwolenia Komisji Dewizowej.

Rozporządzenie generalne wprowadzało system kontroli przeprowadzonej przez Bank Polski w Gdyni co 10 i 30 dni, na podstawie raportów składanych przez firmy, korzystające z zezwolenia generalnego. W miarę jak aparat udoskonalał się, okazała się potrzeba niektórych zmian technicznych w stosowaniu przepisów. W związku z tym Komisja Dewizowa, po uprzednim wysłuchaniu opinii naszej organizacji, wydała nowe rozporządzenie w dniu 18 grudnia 1936 r., które obowiązuje do dnia dzisiejszego.

Treść powyższego rozporządzenia podajemy w załączniku Nr. VI. w dosłownym brzmieniu.

Trzeba przyznać, że zagadnienie dewizowe zostało uregulowane dla portu całkiem korzystnie i po rocznym okresie pracy w nowych warunkach, nie wyłoniło się ani jedno zagadnienie, któreby godziło w żywotne interesy portu lub pracujących w nim firm. Szczegółowe sprawy, mające na celu usprawnienie kontroli dewizowej, zostały uzgodnione na konferencjach między Komisją Dewizową a delegatami Rady Interestantów Portu.

Poza kilkoma konferencjami odbytymi w Warszawie, zwołano również w tym celu szereg konferencji w Gdyni. Wzięli w nich udział delegaci Komisji Dewizowej, dyrektor Banku Polskiego w Gdyni oraz delegaci Rady Interestantów Portu.

Dla ułatwienia opracowania zagadnień dewizowych, wyłonił Zarząd Rady specjalną Komisję dla Spraw Dewizowych, której zadaniem jest opracowywanie wniosków dla zarządu w sprawach dewizowych, odnośnie potrzeb portu.

§ 7.

ZAGADNIENIE ADMINISTRACJI PORTU.

Każdy port, skazany na walkę konkurencyjną, chcąc wywiązać się dobrze ze swego zadania, musi posiadać ustrój, który mu pozwoli opierać swą gospodarkę na następujących zasadach:

- 1) własny samodzielny budżet i możliwość swobodnego nim dysponowania;
- 2) samodzielna polityka personalna, oparta na autonomii budżetowej;
- 3) samodzielna eksploatacja portu, a szczególnie swoboda w ustalaniu opłat portowych przez sam Zarząd portu;
- 4) samodzielna polityka inwestycyjna zarządu portu.

Obecna administracja portu gdyńskiego w formie urzędu państwowego, następcza z natury rzeczy trudności, zwłaszcza na wypadek konieczności powzięcia szybkiej decyzji w szeregu spraw związanych z eksploatacją, której powzięć na miejscu nie można ze względu na to, że urząd państwowy, jako forma administracji, podlega instancyjnemu trybowi działania.

Dlatego też już od dawna istnieją projekty reformy administracji portem.

Krótką historią poruszonego zagadnienia przedstawia się następująco:

W 1931 roku Ministerstwo Przemysłu i Handlu przedłożyło sferom gospodarczym, za pośrednictwem Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, projekt reformy administracji portu w Gdyni. Po szczegółowym jego przepracowaniu sfery gospodarcze wystąpiły z innym projektem, który w końcu 1931 roku przedłożyły Rządowi. W okresie 1935/1936 Min. Przem. i Handlu wystąpiło z nowym projektem, przedkładając go Radzie Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni. Równocześnie Rada Interesantów Portu w Gdyni opracowała własny projekt administracji portu w Gdyni i w grudniu 1935 roku przedłożyła go czynnikom kompetentnym w formie konkretnie zredagowanego projektu ustawy. Projekt ten przyjął za podstawę Związek Izb Przemysłowo-Handlowych i na terenie swego organu Komitetu Portowego Rady Handlu Zagranicznego, uzgodnił i opracował nowy projekt, który z kolei przyjął Związek Izb Przemysłowo-Handlowych oraz Rada Interesantów Portu, reprezentująca bezpośrednio zainteresowane sfery gospodarcze portu. W międzyczasie odbyły się konferencje z Radą Portową przy Urzędzie Morskim w celu przepracowania i zbliżenia w treści projektu urzędowego z projektem sfer gospodarczych Polski. Ostatecznie w końcu 1936 roku na posiedzeniu Komitetu Opiniodawczego dla Spraw Ekonomicznych przy Departamencie Morskim, które się odbyło w Gdyni, przyjęto za podstawę do dyskusji projekt sfer gospodarczych. W wyniku tych obrad wyłoniono i zarazem ustalono projekt, który można określić jako wspólny projekt czynników urzędowych i sfer gospodarczych.

Projekt w ostatecznym brzmieniu zawiera załącznik Nr. IX.

§ 8.

OPLĄTY PORTOWE.

Zagadnienie opłat portowych w Gdyni, było kolejno regulowane przez następujące ustawy i rozporządzenia:

1) Ustawa o morskich opłatach portowych z dnia 25 lipca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 79, poz. 764), na podstawie której wydano następujące rozporządzenia:

I. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu z dnia 27 marca 1925 r., (Dz. U. R. P. 33/1925).

II. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 1 marca 1929 roku, wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu w sprawie ustalenia wysokości i pobierania opłat portowych za złożenie przesyłek i ładunków w państwowych hangarach portowych w Gdyni (Dz. U. R. P. Nr. 15, poz. 128).

2) Ustawa z dnia 15 marca 1934 roku o morskich opłatach portowych (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 286), zniosła wyżej wymienione przepisy prawne i na jej podstawie wydano rozporządzenia:

I. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 8 maja 1934 r. o opłatach portowych w państwowych morskich portach handlowych (Monitor Polski Nr. 113 z dn. 18. V. 1934 r.).

II. Dnia 23 kwietnia 1936 r. zostało wydane rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu w sprawie wykonania ustawy z dnia 15 marca 1934 r. o morskich opłatach portowych (Dz. U. R. P. Nr. 39, poz. 295,) kasujące wszystkie wyżej podane rozporządzenia i ustalające nowe normy.

III. Dnia 15 maja 1936 r. ukazało się obwieszczenie Min. Przemysłu i Handlu (Monitor Polski Nr. 122 z dnia 26. V. 36) o taryfie niektórych opłat portowych. Obwieszczenie ustala taryfy za wejście i wyjście statku, za postój statku, za przystanie i nabrzeża, za wylądowanie lub przyjęcie pasażera, za wylądowanie lub naładowanie towaru i za służbę pilotową.

IV. Dnia 17 lutego 1937 r. ukazało się obwieszczenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu (Monitor Polski Nr. 42 z dn. 22 lutego 1937 r.) o zmianie niektórych opłat portowych. Obwieszczenie to zmienia opłaty za wejście i wyjście statku oraz opłaty ładunku.

V. Dnia 31 marca 1937 r. ukazało się obwieszczenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu (Monitor Polski Nr. 78 z dn. 6 kwietnia 1937 r.) o zmianie w taryfie opłat portowych. Wprowadza ono klauzulę, że linie regularne, utrzymujące komunikację z portami Morza Śródziemnego, oraz z portami Zatoki Botnickiej (zachodnia Finlandia), na trasie od Abo (Turku) do Uleaborg, mogą wyznaczyć najwyżej 3 porty jako końcowe, natomiast linie regularne pozaeuropejskie, z wyjątkiem śródziemnomorskich, mogą podać więcej portów końcowych.

VI. Dnia 15 maja 1937 r. ukazało się obwieszczenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu (Monitor Polski Nr. 122 z dn. 6 maja 1937 r.) o taryfie niektórych opłat portowych. Podwyższa ono stawki opłaty za wejście i wyjście statku, wprowadzając zarazem zniżki dla linii regularnych oraz niektóre zniżki dla opłat towarowych.

VII. W tym samym Monitorze opublikowane zostało również obwieszczenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dn. 15 maja 1937 r., o taryfie opłat za korzystanie z magazynów portowych w Gdyni. Obejmuje ono zmiany taryf w magazynach krótkoterminowych, długoterminowych, oraz na otwartych placach składowych.

Obwieszczenie jak również taryfy opłat za korzystanie z miejsc składowych podajemy w załączniku Nr. V.

W załączniku Nr. V podajemy również taryfę za holowanie statków, stosowaną przez „Żeglugę Polską“ S. A., jako przedsiębiorstwo utrzymujące służbę holowniczą w porcie oraz taryfę za cumowanie pobieraną przez firmy zrzeszone w „Związku Firm Cumowniczych“.

§ 9.

BUDŻET URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI.

Liczby budżetu administracyjnego Urzędu Morskiego w Gdyni przedstawiały się w latach 1929—1937 następująco:

Wykonane budżety Urzędu Morskiego w Gdyni.

TABELA 187

Rok budżetowy	Dochody w złotych	Wydatki w złotych	Stosunek wydatków do dochodów
1929/1930	2 300 037	2 715 135	1.18
1930/1931	2 753 489	3 247 459	1.17
1931/1932	3 428 844	3 477 492	1.07
1932/1933	4 199 602	2 759 690	0.66
1933/1934	4 841 300	2 801 608	0.58
1934/1935	5 217 000	2 866 920	0.52
1935/1936	7 215 800	3 918 810	0.54
1936/1937	7 963 272	4 229 194	0.53
1937/1938*)	8 160 500	4 601 900	0.56

Zestawienie wykazuje znaczny wzrost, w ciągu ostatnich 8 lat dochodów i wydatków Urzędu Morskiego w Gdyni.

Stosunek wydatków do dochodów eksploatacyjnych wykazuje w roku budżetowym 1934/1935 liczbę — 0,52, w roku 1935/1936 — 0,54, w roku 1936/1937 — 0,53 i w roku 1937/38 — 0,56, co oznacza, że zaledwie połowa sum uzyskanych z eksploatacji portu idzie na wydatki eksploatacyjne. Reszta ze względu na włączenie budżetu Urzędu Morskiego do budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu, stanowi dochód Skarbu Państwa.

§ 10.

RADA PORTOWA PRZY URZĘDZIE MORSKIM W GDYNI

Dnia 3. II. 1936 r. zostało wydane Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu (Monitor Polski Nr. 41 z dn. 19. II. 1936 r.) o utworzeniu Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni. Jednocześnie przestało obowiązywać rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 18. II. 1929 r. o utworzeniu Tymczasowej Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni (Monitor Polski Nr. 52, poz. 101).

Według nowego Zarządzenia, Rada Interesantów Portu w Gdyni, otrzymała 3 mandaty, zamiast dotychczasowych 2.

Zarządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 6 marca 1937 r., wprowadzony został do Rady Portowej dodatkowo 1 przedstawiciel Związku Izb i Organizacji Rolniczych R. P. (Monitor Polski Nr. 59 poz. 86 z 1937 r.).

Reprezentacja sfer gospodarczych w Radzie Portowej została zwiększona przez wprowadzenie do jej grona delegata Związku Izb Przemysłowo-

*) Liczby preliminowane za rok 1937/1938.

wo-Handlowych w Warszawie, oprócz 2 delegatów Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oraz delegata Związku Izb i Organizacyj Rolniczych R. P.

Poniżej podajemy spis członków Rady Portowej:

Przewodniczący:

I. Dyrektor Urzędu Morskiego lub delegowany przez niego zastępca;

1. Inż. Stanisław Łęgowski, Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

Członkowie:

II. Kapitan Portu Gdyńskiego lub delegowany przez niego zastępca;

2. Kmdr. Gustaw Kański, Kapitan Portu w Gdyni.

III. Komisarz Rządu w Gdyni lub delegowany przez niego zastępca;

3. Mgr. Franciszek Sokół, Komisarz Rządu w Gdyni.

IV. Przedstawiciel Wojewody Pomorskiego;

4. Kazimierz Barciszewski, Nacz. Wydz. Przemysłowo-Handlowego w Urzędzie Wojewódzkim.

V. 2 przedstawicieli Ministerstwa Skarbu;

5. Józef Szkandera, Naczelnik Wydziału w Ministerstwie Skarbu.

6. Wiktor Fałatowicz, Nacz. Głównego Urzędu Celnego w Gdyni.

VI. 2 przedstawicieli Zarządu Polskich Kolei Państwowych;

7. Inż. Bogusław Dobrzycki, Prezes D. O. K. P. Toruń.

8. Włodzimierz Dośla, Nacz. Biura Portowego P. K. P. w Gdyni.

VII. Przedstawiciel Związku Izb Przemysłowo-Handlowych;

9. Marian Drozdowski, Dyr. Izby Przemysłowo-Handlowej w Katowicach.

VIII. 2 przedstawicieli terytorialnie właściwej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni;

10. Stanisław Tor, Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni,

11. Julian Rummel, Prezes Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

IX. 1 przedstawiciel Związku Izb i Organizacyj Rolniczych;

12. Jan Donimirski, Prezes Pomorskiej Izby Rolniczej w Toruniu.

X. 3 przedstawicieli Rady Interestantów Portu w Gdyni;

13. Feliks Kollat, Prezes Związku Armatorów Polskich.

14. Andrzej Cienciąła, Prezes Polskiego Związku Maklerów Okr.

15. Władysław Gieysztor, Czł. Zarządu Zrzeszenia Przedsiębiorstw Transportowych.

XI. 3 przedstawicieli kupców eksportujących i importujących przez port gdyński;

16. Władysław Grabowski, Dyrektor oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni,

17. Inż. Napoleon Korzón, Prezes Rady Interestantów Portu w Gdyni,

18. Tadeusz Karszo-Siedlewski, Prezes Centrali Zakupu Żłomu Polskich Hut Żelaznych w Warszawie.

Udział w posiedzeniach w charakterze zaproszonych rzeczoznawców biorą pp.:

1) dr Bolesław Kasproicz, Dyrektor Rady Interestantów Portu w Gdyni;

- 2) Jerzy Michalewski, dyrektor Zrzeszenia Przedsiębiorstw Transportowych w Gdyni;
- 3) dr Tadeusz Bierowski, syndyk Związku Armatorów Polskich
- 4) dr Józef Kulikowski, dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni;
- 5) Stanisław Ołtarzewski, referent komunikacyjny Związku Izb Przemysłowo-Handlowych.

§ 11.

KONSULATY PAŃSTW OBCYCH W GDYNI.

W roku 1936 sieć konsulatów państw obcych w Gdyni powiększyła się znowu o trzy placówki konsularne, a mianowicie generalny konsulat Grecji, konsulaty Węgier i Argentyny. Obecnie w Gdyni istnieje już 11 konsulatów, które obejmują zasięgiem swej działalności Województwo Pomorskie. Są to konsulaty: argentyński, brytyjski, estoński, finlandzki, francuski, hiszpański, japoński, portugalski, rumuński, szwedzki, węgierski. Z konsulatów pomorskich w Toruniu urzęduje tylko konsulat niemiecki i francuska agencja konsularna na miasto Toruń.

Pomimo znacznego powiększenia w ostatnich latach placówek konsularnych daje się odczuwać jeszcze brak konsulatów niektórych państw. Nawiązanie bezpośredniej komunikacji z portami państw południowo-amerykańskich, utrzymywanej przez polskie statki, przyczyniło się znacznie do ożywienia stosunków handlowych. Z uwagi na to, że państwa południowo-amerykańskie uzależniają komunikację z ich portami od szeregu formalności, związanych z odjazdem statku i uzależniających od ich załatwienia możliwości zawinięcia statku do portu, brak konsulatu takiego państwa jak na przykład Brazylii stwarza duże trudności przy odprawie statków udających się do tego kraju. Szczególnie utrudnienie powoduje fakt, że konsulat danego państwa mieści się w Gdańsku, a więc poza granicą walutową. W uznaniu tego stanu rzeczy otworzyła Argentyna w 1936 r. konsulat etatowy w Gdyni, co znacznie usprawniło ruch statków między Argentyną i Polską.

**Spis placówek konsularnych w Gdyni w dniu 1. VII 1937 r.
przedstawiał się następująco:**

Państwo	Nazwisko i charakter kierownika placówki i data otwarcia konsulatu	Adres i telefon	Okręg działania
1. Anglia	Cecil H. Jeffrey wicekonsul (2 VII 1931)	ul. Waszyngtona 15 tel. 29-91	wojew. Pomorskie
2. Argentyna	Marcos A. Savon konsul (17 VIII 1936)	ul. 3 Maja 22/24 tel. 35-90	„ „
3. Belgia*)	François Giacomini konsul (10 XII 1935)	ul. Bernarda Chrza- nowskiego 9. tel. 26-70	miasto Gdynia
4. Costa-Rica	Aleksander Wiatrak wicekonsul (20 II 1936)	ul. 10 Lutego 24 tel. 33-32	„ „
5. Dania i Islandia	Lucjan Byczkowski konsul (5 II 1932)	ul. Świętojańska 9 tel. 29-46	miasto Gdynia i powiat morski
6. Estonia	Andrzej Cienciała konsul (17 III 1930)	ul. Świętojańska 10 tel. 30-51	wojew. Pomorskie
7. Finlandia	Dr Stanisław Darski konsul (1 IV 1934)	ul. Waszyngtona 15 tel. 29-91	„ „
8. Francja**)	Xavier Gautier konsul (19 V 1936)	ul. Sienkiewicza 34 tel. 30-18	„ „
9. Grecja	Mgr Henryk Krupski konsul generalny (1 VII 1936)	ul. Mściwoja 3 tel. 37-04	miasto Gdynia
10. Hiszpania	Czesław Raczewski wicekonsul (1 VI 1934)	Kamienna Góra ul. Korzeniowskiego 8/10 tel. 29-71	wojew. Pomorskie
11. Holandia	Jean Maurice Vaes wicekonsul (16 XII 1932)	ul. Bernarda Chrza- nowskiego 9. tel. 26-70	miasto Gdynia i powiat morski
12. Italia	Arturo Stella kierownik agencji konsularnej (1 XI 1934)	ul. Świętojańska 1 tel. 19-00	miasto Gdynia
13. Japonia	Feliks Kollat konsul (1 V 1936)	ul. Waszyngtona 15 tel. 29-91	wojew. Pomorskie

*) Od 20 VI. 1931 r. istniała w Gdyni Agencja Konsularna aż do chwili otwarcia konsulatu.

**) Od 21 VI. 1924 r. istniała w Gdyni Agencja Konsularna aż do chwili otwarcia konsulatu.

Państwo	Nazwisko i ranga konsula, data otwarcia konsulatu	Adres i telefon	Okręg działania
14. Jugosławia	Jan Dereziński konsul (31 V 1937)	ul. Abrahama 26 tel. 20-84	miasto Gdynia
15. Łotwa	Inż. Mirosław Laurecki wicekonsul (1 II 1933)	port — Nab. Duńskie tel. 19-08	miasto Gdynia i powiat morski
16. Niemcy	Werner Hoffmann konsul (8 VI 1936)	ul. 10 Lutego 24 tel. 37-44	miasto Gdynia, powiat morski i kartuski
17. Norwegia	Lars Usterud Svendsen konsul (23 III 1929)	ul. Portowa 13 tel. 39-21	miasto Gdynia powiat morski
18. Portugalia	Jan Mack wicekonsul (1 VI 1933)	ul. Świętojańska 120 tel. 35-60	wojew. Pomorskie
19. Rumunia	Dr Bolesław Kasprowicz konsul (15 XII 1934)	ul. Świętojańska 44 tel. 24-08	„ „
20. Szwecja	Inż. Napoleon Korzón konsul generalny (3 II 1928)	Kamienna Góra ul. Korzeniowskiego 8/10 tel. 29-71 oddział dla spraw morskich port — Molo Węglowe (Polskarob) tel. 29-81	„ „
21. Węgry	Władysław Gieysztor konsul (5 VII 1936)	port — Nab. Francuskie magazyny i biura fy. „Warta” tel. 19-31	„ „

ROZDZIAŁ VII.

Stan organizacyjny Rady Interesantów Portu w Gdyni.

Stan członków Rady Interesantów Portu w Gdyni przedstawia się następująco:

a) Organizacje zrzeszone.

1. Związek Armatorów Polskich, St. wp. w Gdyni,
2. Polski Związek Maklerów Okrętowych, St. wp. w Gdyni,
3. Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, St. wp. w Gdyni,
4. Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni, St. wp.,
w Gdyni,
5. Związek Przedsiębiorstw Przemysłu Portowego i Magazynów
Portowych w Gdyni,
6. Zrzeszenie Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych
w Gdyni,
7. Zrzeszenie Przedsiębiorstw Transportowych w Gdyni*).

b) Przedsiębiorstwa nie zrzeszone.

1. Centrala Zakupu Żłomu Polskich Hut Żelaznych Sp. z o. o.,
w Warszawie,
2. „Paged“ — Polska Agencja Eksportu Drewna, Sp. z o. o.,
w Gdyni,
3. „Powszechny Bank Związkowy“, S. A. Oddział w Gdyni,
4. „Bank Zachodni“, S. A., Oddział w Gdyni,
5. „Gdynika — Maklerzy Ubezpieczeń Morskich“, Sp. z o. o. w Gdyni.

c) Członkowie honorowi.

Członkiem honorowym Rady jest: p. Julian Rummel, prezes honorowy Związku Armatorów Polskich, prezes Polskiego Związku Maklerów Okrętowych, członek Rady Portowej w Gdyni, radca i prezes Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

ZARZĄD RADY INTERESANTÓW.

Na rok 1937 Walne Zgromadzenie z dnia 17. III. 1937 r., powołało władze Rady, w następującym składzie:

Prezes Zarządu:

1. Inż. komunikacji Napoleon Korzón, król. szwedzki konsul generalny, radca i honorowy prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, prezes Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni, członek Rady Portowej w Gdyni, członek Państwowej Rady Komunikacyjnej, dyrektor fy „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A. w Gdyni.

*) Zostało przyjęte w poczet członków przez Walne Zgromadzenie w dniu 17. III. 1937 r.

Wiceprezesa Zarządu:

2. Feliks Kollat, cesarski konsul japoński, wiceprezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, prezes Związku Armatorów Polskich, członek Rady Portowej w Gdyni, członek Państwowej Rady Komunikacyjnej, dyrektor przedsiębiorstw: Żegluga Polska, S. A. oraz „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe“ S. A. w Gdyni.
3. Lucjan Byczkowski, król. konsul duński, radca Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, prezes Zrzeszenia Przedsiębiorstw Transportowych w Gdyni, sędzia handlowy, dyrektor „Warszawskiego Towarzystwa Transportowego“ Sp. z o. o. w Gdyni.

Członkowie Zarządu:

4. Andrzej Cienciała, konsul estoński, radca Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, wiceprezes Polskiego Związku Maklerów Okrętowych, sędzia handlowy, członek Rady Portowej w Gdyni, dyrektor firmy „Polska Agencja Morska“ Sp. z o. o. w Gdyni.
5. Dr Stanisław Darski, konsul finlandzki, sędzia handlowy, członek zarządu Związku Armatorów Polskich, wicedyrektor firmy „Żegluga Polska“ S. A. w Gdyni.
6. Teodor Dembiński, prezes Zrzeszenia Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych w Gdyni, dyrektor oddziału Banku Cukrownictwa w Gdyni, dyrektor firmy „Cukroport“ Sp. z o. o. w Gdyni.
7. Władysław Gieysztor, król. konsul węgierski, wiceprezes Zrzeszenia Przedsiębiorstw Transportowych w Gdyni, sędzia handlowy, członek Rady Portowej w Gdyni, dyrektor firmy „Warta“ Towarzystwo Ekspedycyjne, Sp. z o. o. w Gdyni.
8. Jerzy Hildt, radca Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, dyrektor oddziału Powszechnego Banku Związkowego S. A. w Gdyni.
9. Stefan Jakubowicz, prezes Związku Przemysłowców Portowych w Gdyni, wicedyrektor firmy „Union“ — Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego S. A. w Gdyni.
10. Witold Jasiński, radca Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, członek zarządu Polskiego Związku Maklerów Okrętowych, dyrektor firmy „American Scantic Line w Polsce“, Sp. z o. o. w Gdyni.
11. Michał Królikowski, dyrektor oddziału „Banku Zachodniego“ S. A. w Gdyni.
12. Inż. Mirosław Laurecki, wicekonsul łotewski, radca Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, wiceprezes Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni, dyrektor firmy „Skarbo-pol“ Sp. z o. o. w Gdyni.
13. Franciszek Marszał, radca Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, wicepr. Związku Gdynskich Ekspedytorów Portowych, dyrektor firmy „Bergtrans“ Towarzystwo Żeglugowe Sp. z o. o. w Gdyni.
14. Hugon Pistel, sędzia handlowy, dyrektor firmy „Gdynika“ — Maklerzy Ubezpieczeń Morskich, Sp. z o. o. w Gdyni.
15. Bolesław Romański, dyrektor oddziału firmy „Schenker i Ska“ S. A. w Gdyni.

16. Inż. Stanisław Rostkowski, sędzia handlowy, dyrektor firmy „Chłódnia i Składy Portowe“ Sp. z o. o. w Gdyni.
17. Ludwik Rotstat, wiceprezes zarządu Zrzeszenia Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych w Gdyni, wicedyrektor firmy „Pantarei“ S. A. — Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe w Gdyni.
18. Stanisław Tor, prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, członek Rady Portowej w Gdyni, dyrektor firmy „Paged“ — Polska Agencja Eksportu Drewna, Sp. z o. o. w Gdyni.
19. Stanisław Zieliński, dyrektor Centrali Zakupu Żelaza Polskich Hut Żelaznych, Sp. z o. o. w Warszawie.

Poza tym przez Walne Zgromadzenie został delegowany do Zarządu Rady Julian Rummel, członek honorowy Rady Interessantów Portu w Gdyni.

Zastępcy członków Zarządu:

1. Marcjan Bielecki, dyrektor firmy „C. Hartwig“ S. A., Oddział w Gdyni.
2. Zygmunt Cedro, kierownik działu linii regularnych firmy „Żegluga Polska“ S. A. w Gdyni.
3. Bronisław Garbowicz, dyrektor firmy „Elibor“ S. A. Przemysłowo-Handlowa w Gdyni.
4. Konstanty Jacynicz, członek Zarządu Związku Armatorów Polskich, szef Biura Portowego firmy „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A.
5. Alfred Jaeger, dyrektor firmy „Joh. Ick“ Sp. z o. o., Oddz. w Gdyni.
6. Lars Usterud-Svendsen, król. wicekonsul norweski, członek zarządu Polskiego Związku Maklerów Okrętowych, dyrektor firmy „Bergtrans“ — Towarzystwo Żeglugowe Sp. z ogr. odp. w Gdyni.
7. Teofil Wawrzyńczak, prokurent firmy „Chłódnia i Składy Portowe“, Sp. z o. o. w Gdyni.

Komisja rewizyjna:

a) członkowie:

1. Wacław Fedorowicz, dyrektor firmy „Gdynika“ Maklerzy Ubezpieczeń Morskich Sp. z o. o. w Gdyni.
2. Jan Kubica, prokurent firmy „Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A. w Gdyni.

b) zastępca:

3. Włodzimierz Tokarski, sędzia handlowy, prokurent firmy „Żegluga Polska“ S. A. w Gdyni.

Dyrektor:

Dr Bolesław Kasprowicz, król. konsul rumuński, radny miasta Gdyni, sędzia handlowy, zastępca członka Państwowej Rady Komunikacyjnej.

Tekst obecnie obowiązującego statutu Rady Interessantów podajemy poniżej:

STATUT

RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI.

1. Nazwa, charakter prawny, cel, siedziba.

§ 1.

Zrzeszenie nosi nazwę Rada Interesantów Portu w Gdyni i jest stowarzyszeniem zarejestrowanym z siedzibą w Gdyni. Terenem działalności Rady jest Rzeczypospolita Polska.

§ 2.

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

Cel ten Rada osiąga za pomocą:

1. przedkładania memoriałów i referatów do władz i instytucyj;
2. brania udziałów w konferencjach dotyczących portu w Gdyni;
3. informowania prasy; oraz
4. wogóle przyczyniania się wszelkimi prawnie dozwolonymi środkami do osiągnięcia wyżej wyszczególnionych celów.

§ 3

Rada ma prawo nabywania, sprzedawania i obciążania hipotecznego nieruchomości. Decyzje w tych sprawach może powziąć jedynie Walne Zgromadzenie.

2. Członkowie.

§ 4.

Członkami Rady mogą być osoby prawne, mające swą siedzibę w Gdyni i pracujące w porcie względnie w związku z portem oraz należące do jednej z grup, która będzie przez Walne Zgromadzenie Rady uznana za grupę interesantów portu.

Członkami Rady mogą być również osoby prawne, mające swoją siedzibę poza Gdynią o ile Walne Zgromadzenie uzna, że są interesantami portu w Gdyni. W grupach zrzeszonych przedsiębiorstwa wchodzi do Rady przez swoje związki, w grupach niezrzeszonych — pojedynczo.

Poza tym mogą być obrane członkami honorowymi Rady osoby, zasłużone około rozwoju portu gdyńskiego.

§ 5.

Nie mogą być w żadnym razie członkami Rady:

- 1) Związki stanowiące secesję jednego ze związków zjednoczonych lub powstające w jakimkolwiek inny sposób w grupach już zorganizowanych i reprezentowanych w Radzie;
- 2) przedsiębiorstwa nie zrzeszone — 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 $\frac{4}{5}$ głosów.

Głosowanie jest tajne.

§ 7.

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

3. Fundusze.

§ 8.

Na fundusz Rady składają się:

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

§ 9.

Wysokość wpisowego jakoteż składek członkowskich ustala Walne Zgromadzenie, które określa także terminy i sposoby ściągania składek.

§ 10.

Rokiem obrachunkowym jest rok kalendarzowy.

4. Władze.

§ 11.

Organami Rady są:

- a) Walne Zgromadzenie Członków,
- b) Zarząd,
- c) Dyrekcja,
- d) Komisja rewizyjna.

A. Walne Zgromadzenie.

§ 12.

Walne Zgromadzenie stanowią delegaci członków po trzech od każdego związku i po jednym od każdej osoby prawnej z grup nie zrzeszonych z tym, że podczas głosowania każda grupa członków nie zrzeszonych ma tylko jeden głos wspólny niezależnie od swej liczebności.

Oddanie głosu wspólnego jest uwarunkowane uprzednim porozumieniem się pomiędzy członkami danej grupy niezrzeszonej.

Zastępstwo głosów jest dopuszczalne z tym jednak, że jedna osoba nie może reprezentować więcej niż jeden związek lub jedną grupę nie zrzeszoną.

§ 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) udzielenie absolutorium ustępującemu Zarządowi,
- c) ustalenie świadczeń na rzecz Rady, oraz nabywanie i obciążanie nieruchomości,
- d) przyjęcie nowych i wykluczenie dawnych członków,
- e) zmiana statutu,
- f) zlikwidowanie Rady.

§ 15.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie może być zwołane:

- a) z inicjatywy Zarządu w miarę potrzeby,
- b) zaś musi być zwołane na żądanie przynajmniej 3 członków, reprezentujących przynajmniej 9 głosów, i na żądanie Komisji Rewizyjnej.

§ 16.

Do ważności Walnego Zgromadzenia jest potrzebna obecność delegatów reprezentujących co najmniej $\frac{3}{n}$ 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 delegatów.

§ 17.

Uchwały Walnego Zgromadzenia zapadają zwykłą większością głosów z wyjątkiem wypadków, wymienionych w § 6, jako też w sprawach zmian statutu i likwidacji Rady, w których to wypadkach potrzebna jest większość $\frac{2}{n}$ głosów. Przy równości oddanych głosów uważa się wniosek za upadły na danym Walnym Zgromadzeniu.

§ 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.

B. Zarząd.

§ 21.

Zarząd Rady Interesantów Portu składa się z osób, wybieranych przez Walne Zgromadzenie na przeciąg roku obrachunkowego. Ilość członków Zarządu ustala na każdy następny rok obrachunkowy Walne Zgromadzenie, wychodząc z założenia, że związki zrzeszone mają być reprezentowane w Zarządzie przez dwóch członków i jednego zastępcę każdy, zaś grupy przedsiębiorstw niezrzeszonych, będące członkami R. I. P. po jednym każda. Z pośród wybranych członków zarządu prezesa i dwóch wiceprezesów zarządu wybiera Walne Zgromadzenie.

Poza członkami Zarządu z wyboru może Walne Zgromadzenie delegować do Zarządu z głosem doradczym członków honorowych Rady.

Zarząd ma prawo kooptować do swego grona na okres swego urzędowania dwóch członków dodatkowych.

Do ważności uchwał posiedzeń Zarządu konieczne jest uprzednie zawiadomienie wszystkich członków i obecność na posiedzeniu przynajmniej 4 członków Zarządu.

§ 22.

Do kompetencji Zarządu należy:

- 1) reprezentowanie Rady nazewnątrz;
- 2) załatwianie sporów między członkami w obrębie Rady, dotyczących wewnętrznych spraw organizacyjnych;
- 3) zwoływanie Walnych Zgromadzeń i wykonywanie ich uchwał;
- 4) składanie sprawozdań rocznych, układanie budżetów i regulaminów;
- 5) wszystkie inne sprawy nie zastrzeżone Walnemu Zgromadzeniu.

Pisma i zobowiązania Rady winny być podpisywane przez prezesa lub jego zastępcę oraz jednego członka Zarządu lub dyrektora biura.

C. 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.

Porządek prowadzenia obrad i głosowania w Zarządzie ustala osobny regulamin, uchwalony przez Zarząd.

D. Komisja Rewizyjna.

§ 24.

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

Komisja Rewizyjna składa Walnemu Zgromadzeniu sprawozdanie ze swoich czynności z odpowiednimi wnioskami.

Biuro Rady Interesantów Portu mieści się w domu nr. 9 przy ul. Świętojańskiej, telefon biura: 12-09.

ROZDZIAŁ VIII.

Organizacje i Przedsiębiorstwa należące do Rady Interestantów Portu w Gdyni.

Związek Armatorów Polskich.

Związek został założony dnia 24 V 1929 r. Wpisanie do rejestru sądowego nastąpiło dnia 13 VI 1930 r.

S T A T U T

ZWIĄZKU ARMATORÓW POLSKICH.

Stowarzyszenie zarejestrowane w Gdyni.

Art. 1.

Nazwa Stowarzyszenia brzmi: Związek Armatorów Polskich — Stowarzyszenie zarejestrowane. Terenem jego działalności jest Rzeczpospolita Polska, a siedzibą miasto Gdynia.

Art. 2.

Celem Związku jest popieranie i zastępstwo wspólnych interesów zawodowych polskich przedsiębiorstw żeglugowych. Środkami działania są: zebrania członków, współpraca z innymi zrzeszeniami gospodarczymi na terenie miasta i portu Gdyni, kontakt z pokrewnymi organizacjami w kraju i zagranicą, publikacje dotyczące spraw wspólnych, odczyty i zebrania informacyjne.

Art. 3.

Członkiem Związku może być każde przedsiębiorstwo żeglugowe (osoba prawna) czyli armator, eksploatujące statki morskie pod polską banderą.

Art. 4.

Podania o przyjęcie na członka z załączeniem spisu posiadanego tonażu brutto należy kierować do Zarządu Związku. Zarząd przedłoży wniosek Walnemu Zgromadzeniu, celem powzięcia uchwały o przyjęciu.

Art. 5.

Członek Związku ma prawo do udziału w władzach Związku przez desygnowane przez siebie osoby, prawo do obrony i popierania przez władze Związku jego interesów, mających charakter wspólny lub ogólny, oraz prawo do korzystania z wszystkich urządzeń Związku jako też lokalu, biblioteki, oraz pomocy prawnej. Obowiązkiem członka jest uiszczanie składki członkowskiej, ustalonej corocznie przez Walne Zgromadzenie stosownie do posiadanego w dniu 1 stycznia tego roku tonażu brutto, jak również współpraca dla dobra i rozwoju polskiej marynarki handlowej.

Art. 6.

Członkami Związku przestają być:

- a) przedsiębiorstwa, które zgłoszą swe wystąpienie ze Związku najpóźniej na 3 miesiące przed końcem roku kalendarzowego — po uregulowaniu należnych składek członkowskich do końca roku, w którym zgłosiły swe wystąpienie,

- b) przedsiębiorstwa z chwilą ukończenia likwidacji, względnie z chwilą otwarcia postępowania upadłościowego, po uregulowaniu składek do końca miesiąca, w którym nastąpiło ukończenie likwidacji, wzgl. otwarcia konkursu.
- c) przedsiębiorstwa, wykluczone uchwałą Walnego Zgromadzenia.

Art. 7.

Władze Związku stanowią:

- a) Walne Zgromadzenie,
- b) Zarząd.

Art. 8.

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

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

Art. 9.

Do zakresu działania Walnego Zgromadzenia należy:

- a) wybór członków Zarządu i ich zastępców oraz członków Komisji Rewizyjnej,
- b) udzielenie absolutorium ustępującemu Zarządowi za ubiegły rok gospodarczy,
- c) ustalenie rocznych składek członkowskich 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 jednego członka.

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 3000 t, posiada tyle głosów, ile razy przedstawia 3000 ton.

Art. 13.

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 $\frac{3}{4}$ obecnych głosów.

Art. 14.

Zarząd Związku składa się z prezesa, wiceprezesa, oraz conajmniej dwóch członków Zarządu, wybranych przez Walne Zgromadzenie na przeciąg jednego roku. Walne Zgromadzenie wybiera również zastępców członków Zarządu, którym przysługują pełne prawa członka Zarządu w chwili, kiedy zastępuje swego mocodawcę. Uchwały Zarządu zapadają jednomyślnie. Wstrzymanie się od głosowania nie liczy się na głos przeciwny lub za naruszenie jednomyślności.

Art. 15.

Zarząd decyduje we wszystkich sprawach, nie zastrzeżonych wyraźnie Walnemu Zgromadzeniu. Reprezentuje on Związek nazewnątrz. Do ważności pism Związku są potrzebne podpisy 2 członków Zarządu, względnie jednego członka Zarządu i syndyka, pod pieczęcią Związku. Zobowiązania majątkowe zaciąga Związek na podstawie uchwały Zarządu lub uchwały Walnego Zgromadzenia.

Art. 16.

Komisja Rewizyjna składa się z dwóch członków, wybieranych przez Walne Zgromadzenie. Sprawdza ona rachunkowość Związku i przedstawia Walnemu Zgromadzeniu do załatwienia odpowiednie wnioski.

Art. 17.

Spory, wynikające w obrębie Związku zostaną poddane sądowi polubownemu, do którego oboje strony zamianują po jednym arbitrze. Jeżeli w kwestii spornej nie mogli arbitrzy dojść do porozumienia, wybiorą superarbitra. W razie niezgodnienia przez arbitrów osoby superarbitra, zwróci się Zarząd o desygnowanie go do prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Art. 18.

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

Art. 19.

W razie likwidacji lub rozwiązania Związku przechodzi jego majątek (ruchomości, biblioteka itp.) na „Dom Marynarza“ w Gdyni.

Członkami Związku są następujące przedsiębiorstwa:

1. „Żegluga Polska“ S. A. w Gdyni,
2. „Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A. w Gdyni,
3. „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe“ S. A. w Gdyni,
4. „Gdynia—Ameryka“ — Linie Żeglugowe, S. A. w Warszawie (dawniej „Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe S. A. w Gdyni).

Roczne Walne Zgromadzenie z dnia 27. III. 1936 r. powołało Zarząd Związku na rok 1936 w następującym składzie:

Prezes Zarządu:

1. Feliks Kollat, wiceprezes Zarządu Rady Interesantów Portu w Gdyni, dyrektor S. A. „Żegluga Polska“ w Gdyni, dyrektor „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“ S. A. w Gdyni.

Wiceprezes Zarządu:

2. Aleksander Leszczyński, radca Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, naczelny dyrektor firmy „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“, S. A. w Warszawie.

Członkowie Zarządu:

3. Karol Czajewski, prokurent, szef wydziału żeglugi w firmie „Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A. w Gdyni.
4. Dr Stanisław Darski, członek Zarządu Rady Interesantów Portu w Gdyni, wicedyrektor „Żeglugi Polskiej“ S. A. w Gdyni.
5. Konstanty Jacynicz, szef Biura Portowego firmy Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe S. A.
6. Czesław Raczewski, wicekonsul Hiszpanii, sędzia handlowy, wicedyrektor firmy „Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A. w Gdyni.

Zastępcy członków Zarządu:

7. Jerzy Fink-Finowicki, prokurent firmy „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe“ S. A. w Gdyni.
8. Włodzimierz Tokarski, sędzia handlowy, prokurent S. A. „Żegluga Polska“ w Gdyni.

S y n d y k: Dr Tadeusz Bierowski.

Biuro mieści się w gmachu „Żegluga Polskiej“ S. A. przy ulicy Waszyngtona 15. Telefon 25-98.

2. Polski Związek Maklerów Okrętowych.

Związek został założony dnia 28. XI. 1928 r. Wpisanie do rejestru sądowego nastąpiło dnia 21. I. 1931 r. zatwierdzone przez Wojewodę Pomorskiego.

Roczne Walne Zgromadzenie z dnia 17. III. 1937 roku uchwaliło zmianę statutu Związku, w celu dostosowania go do przepisów ustawy o stowarzyszeniach.

Statut Związku w obecnie obowiązującej redakcji podajemy poniżej:

S T A T U T

POLSKIEGO ZWIĄZKU MAKLERÓW OKRĘTOWYCH W GDYNI

(Stowarzyszenie wpisane).

1. Nazwa, charakter prawny, cel i siedziba.

§ 1.

Zrzeszenie nosi nazwę „Polski Związek Maklerów Okrętowych“ i jest stowarzyszeniem zarejestrowanym z siedzibą w Gdyni. Terenem działalności Zrzeszenia jest Rzeczpospolita Polska.

§ 2.

Zadaniem Zrzeszenia jest prowadzenie wspólnych interesów zawodowych, przedstawicielstwo tychże na zewnątrz i obrona interesów poszczególnych członków Zrzeszenia.

Cel ten Zrzeszenie osiąga za pomocą:

1. przedkładania memoriałów i referatów do władz i instytucyj,
2. brania udziału w konferencjach dot. portu w Gdyni,
3. informowanie prasy oraz
4. wogóle przyczynianie się wszelkimi prawnie dozwolonymi środkami do osiągnięcia wyżej wyszczególnionych celów.

§ 3.

Zrzeszenie ma prawo nabywania, sprzedawania i obciążania hipotecznego nieruchomości. Decyzje w tych sprawach może powziąć jedynie Walne Zgromadzenie.

2. Członkowie.

§ 4.

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

§ 5.

Podanie o przyjęcie na członka Zrzeszenia należy skierować do Zarządu Zrzeszenia, który je przedkłada na Walnym Zgromadzeniu. Walne Zgromadzenie rozstrzyga o przyjęciu zwykłą większością głosów.

§ 6.

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

3. Fundusze.

§ 7.

Na fundusz Zrzeszenia składają się:

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

§ 8.

Wysokość składek członkowskich jakoteż wpisowego ustala Walne Zgromadzenie, które określa także terminy i sposoby ściągania składek.

Ilość głosów, przysługujących poszczególnym członkom Związku na Walnym Zgromadzeniu, ustala na każdy rok Roczne Walne Zgromadzenie według klucza następującego:

- a) każdy członek posiada jeden głos,
- b) członkowie, którzy odprawili conajmniej 7,5% tonażu w roku ubiegłym otrzymują jeden głos dodatkowy,
- c) członkowie, którzy odprawili conajmniej 15% tonażu w roku ubiegłym otrzymują dwa głosy dodatkowe.

Celem ustalenia klucza głosów przesyłają członkowie na ręce syndyka, nie później jak w terminie do dnia 1 lutego następnego roku, ilość oraz tonaż statków NRT, klarowanych w roku ubiegłym przez siebie. Na tej podstawie oblicza Zarząd klucz głosów, który przedstawia Roczemu Walnemu Zgromadzeniu do zatwierdzenia.

Dla członków, którzy w wyżej podanym terminie nie podali cyfr swego zatrudnienia, ustala Zarząd ilość głosów na podstawie własnych obliczeń.

Stosownie do ilości głosów opłacają poszczególni członkowie wysokość składek, których klucz ustala każdorazowo Roczne Walne Zgromadzenie.

§ 9.

Rokiem obrachunkowym jest rok kalendarzowy.

4. Władze.

§ 10.

Organami Zrzeszenia są:

- a) Walne Zgromadzenie członków,
- b) Zarząd,
- c) Komisja Rewizyjna.

A. Walne Zgromadzenie.

Walne Zgromadzenie stanowią delegaci Zrzeszenia.

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

§ 11.

Do zakresu działania Walnego Zgromadzenia należy:

- a) Wybór prezesa i wiceprezesa,
- b) wybór 2 członków Zarządu,
- c) wybór 2 zastępców członków Zarządu,
- d) wybór 2 członków Komisji Rewizyjnej,
- e) udzielenie absolutorium ustępującemu Zarządowi,
- f) ustalenie świadczeń na rzecz Zrzeszenia oraz nabywania i obciążania nieruchomości,
- g) przyjęcie nowych i wykluczenie dawnych członków,
- h) zmiana statutu,
- i) likwidacja Zrzeszenia.

§ 12.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie może być zwołane:

- a) z inicjatywy Zarządu w miarę potrzeby,
- b) musi być zwołane na żądanie conajmniej 3 członków Zrzeszenia.

§ 13.

Do ważności Walnego Zgromadzenia jest potrzebna obecność przynajmniej połowy głosów.

Gdyby żądane quorum nie było reprezentowane, odbędzie się w późniejszym terminie, nie wcześniej jak za 10 dni następne Walne Zgromadzenie z tym samym porządkiem dziennym. Uchwały tego Zgromadzenia będą prawomocne bez względu na ilość obecnych delegatów.

§ 14.

Zarząd zawiadamia poszczególnych członków Zrzeszenia o zwołaniu Walnego Zgromadzenia przynajmniej 10 dni przed datą Walnego Zgromadzenia listownie z podaniem porządku obrad.

§ 15.

Z posiedzenia Walnego Zgromadzenia spisuje się protokół, który podpisuje przewodniczący.

§ 16.

Uchwała o zmianie statutu Zrzeszenia wzgl. o rozwiązaniu Zrzeszenia może być powzięta na corocznym lub Nadzwyczajnym, w tym celu zwołanym Walnym Zgromadzeniu i to tylko kwalifikowaną większością głosów 3/4 wszystkich obecnych na Zgromadzeniu członków Zrzeszenia, przy czym w pisemnych zaproszeniach na Zgromadzenie członkowie Zrzeszenia winni być uprzedzeni o tym, że zmiana statutu lub sprawa rozwiązania Zrzeszenia będzie omawiana na Zgromadzeniu.

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

Uchwały dotyczące wykluczenia członków muszą być podejmowane większością 3/4 obecnych głosów.

B. Zarząd.

§ 17.

Zarząd składa się z czterech członków, mianowicie prezesa, zastępcy tegoż, dwóch członków i dwóch zastępców.

Prezes razem z jednym z członków Zarządu mogą występować na zewnątrz w imieniu Zrzeszenia przed sądem i poza sądem.

W razie ustąpienia jednego z członków Zarządu wstępuje w jego miejsce zastępca w porządku, ustalonym przez Walne Zgromadzenie.

Podział funkcji pomiędzy członków Zarządu określa sam Zarząd.

Zarząd może kooptować na czas swego urzędowania do swego grona nie więcej jak dwie osoby z pośród członków Zrzeszenia.

Do ważności uchwał posiedzeń Zarządu konieczne jest uprzednie zawiadomienie wszystkich członków i obecność na posiedzeniu przynajmniej 3 członków Zarządu.

§ 18.

Do kompetencji Zarządu należy:

- a) reprezentowanie Zrzeszenia na zewnątrz,
- b) załatwianie sporów między członkami, dot. wewnętrznych spraw organizacyjnych,
- c) zwoływanie Walnych Zgromadzeń i wykonywanie ich uchwał,
- d) składanie sprawozdań rocznych, układanie budżetu,
- e) wszystkie inne sprawy, niezastrzeżone Walnemu Zgromadzeniu.

§ 19.

Gdyby w wypadkach przewidzianych w § 18 punkt b. Zarząd nie zdołał doprowadzić do zgody stron, wówczas skieruje się spór do rozstrzygnięcia Walnemu Zgromadzeniu.

C. Komisja Rewizyjna.

§ 20.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie wybiera 2 członków Komisji Rewizyjnej na przeciąg roku obrachunkowego.

Komisja Rewizyjna składa Walnemu Zgromadzeniu sprawozdanie ze swoich czynności z odpowiednimi wnioskami.

Stan członków wykazuje następujące zestawienie:

	Należy do Związku od	Wystąpił ze Związku
„C. Hartwig“ S. A. Międzynarodowi Ekspedytorzy w Gdyni	19. XII. 1927.	31. XII. 1930.
1. „Polska Agencja Morska“ Sp. z o. o. w Gdyni	19. XII. 1927.	} założyciele
2. „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A. w Gdyni	19. XII. 1927.	
„Polski Lloyd“ S. A., Oddział w Gdyni	19. XII. 1927.	
3. „Żegluga Polska“ S. A. w Gdyni*)	19. XII. 1927.	
4. „Bergenske Baltic Transports Ltd“ Sp. z o. o. w Gdyni (obecnie Bergtrans)	21. VIII. 1929.	
„Warta“ Towarzystwo Ekspedycyjne Sp. z o. o. w Gdyni	21. VIII. 1926.	31. XII. 1932.
5. „Behnke i Sieg“ Sp. z o. o. w Gdyni	20. XI. 1929.	
6. „American Scantic Line w Polsce“ Sp. z o. o. w Gdyni**)	17. X. 1930.	
7. „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe“ S. A. w Gdyni*)	17. X. 1930.	
„Speed — Towarzystwo Transportowe Morskie“ T. z o. o. w Gdyni	17. X. 1930.	31. XII. 1931.
8. „Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka“ Sp. z o. o. w Gdyni**)	19. III. 1931.	
„Atlantic“ Towarzystwo Transportowe z o. p. w Gdyni	1. I. 1932.	31. XII. 1935.
„Lloyd Bałtycki“ T. z o. p. w Gdyni	1. I. 1932.	31. XII. 1933.
9. „Lenczat i Ska“ Ltd. w Gdyni	1. III. 1936.	
10. „M. E. W. — Morski Eksport Węgla“, Sp. z o. o. w Gdyni	1. III. 1936.	
11. „Ferdynand Prowe“ Sp. z o. o. w Gdyni	1. III. 1936.	
12. „F. G. Reinhold“ Sp. z o. o. w Gdyni	1. III. 1936.	
13. „Rothert & Kijańczycki“ Sp. z o. o. w Gdyni	1. III. 1936.	
14. „Aug. Wolff i Ska“ Sp. z o. o. w Gdyni	1. III. 1936.	
15. „Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe“ S.A. w Warszawie	1. IV. 1936.	
16. Rummel & Burton, Sp. z o. o. w Gdyni	1. VI. 1936.	
17. „Polska — Lewant“ Sp. z o. o. w Gdyni	1. III. 1936.	

Roczne Walne Zgromadzenie z dnia 17 III 1937 r. powołało Zarząd na rok 1937 w składzie następującym:

Prezes Zarządu:

1. Julian Rummel, członek honorowy Rady Interesantów Portu, dyrektor firmy Rummel & Burton w Gdyni.

*) Przedsiębiorstwo żeglugowe klarujące tylko własne statki.

***) Agencja linii zagranicznej.

Wiceprezes Zarządu:

2. Andrzej Cienciąła, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, dyrektor firmy „Polska Agencja Morska“ Sp. z o. o. w Gdyni.

Członkowie Zarządu:

3. Czesław Raczewski, członek Zarz. Zw. Armatorów Polskich, wicedyrektor firmy „Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A. w Gdyni.
4. Lars Usterud - Svendsen, zastępca członka Zarządu Rady Interesantów Portu, dyrektor firmy „Bergtrans“, Towarzystwo Żeglugowe Sp. z o. o. w Gdyni.
5. Dr Stanisław Darski, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, wicedyrektor „Żegluga Polskiej“ S. A. w Gdyni.
6. Witold Jasiński, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, dyrektor firmy „American Scantic Line w Polsce“ Sp. z o. o. w Gdyni.

Syndyk:

Dr Bolesław Kasprowicz, dyrektor Rady Interesantów Portu.
Biuro Związku mieści się przy ul. Świętojańskiej nr 9 razem z biurem Rady Interesantów Portu w Gdyni, telefon 12-09.

3. Związek Gdynskich Ekspedytorów Portowych

Rejestracja sądowa Związku nastąpiła w dniu 9 I 1931 r. Statut uchwalony przez Walne Zgromadzenie w dniu 8 II 1935 r. został przez Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie z dnia 21 II 1936 r. nieznacznie zmieniony.

Statut w obecnie obowiązującej redakcji otrzymał brzmienie następujące:

S T A T U T

ZWIĄZKU GDYŃSKICH EKSPEDYTORÓW PORTOWYCH W GDYNI.

I. Nazwa, charakter prawny i cel Związku.

§ 1.

Związek Gdynskich Ekspedytorów Portowych jest stowarzyszeniem zarejestrowanym, z siedzibą w Gdyni. Terenem działalności jest cała Polska oraz państwa zagraniczne.

§ 2.

Zadaniem Związku jest prowadzenie wspólnych interesów swych członków, oraz reprezentacja tych interesów na zewnątrz.

§ 3.

Związek jest osobą prawną, zdolną do prowadzenia interesów ma prawo nabywania, sprzedawania i obciążania hipotecznego nieruchomości oraz korzysta ze wszystkich innych praw przysługujących tego rodzaju zrzeszeniom.

II. Członkowie:

§ 4.

Członkiem Związku może być każda nieskazitelna firma handlowa, która prowadzi na terenie Gdyni samodzielne przedsiębiorstwo, trudniąc się celną ekspedycją morską i portową. Morskie przedsiębiorstwo ekspedycyjne musi odpowiadać następującym warunkom:

- a) posiadać siedzibę prawną i faktyczną w Gdyni,
- b) posiadać koncesję celną,
- c) musi udowodnić, że praca przedsiębiorstwa istotnie związana jest z ekspedycją morską.

Walne Zgromadzenie może w wyjątkowych i szczególnie usprawiedliwionych wypadkach zwolnić od zadośćuczynienia wymogom punktu b.

§ 5.

Kandydat na członka zgłasza odpowiedni pisemny wniosek do Zarządu Związku, przedkładając równocześnie dowody na to, że odpowiada warunkom § 4. O przyjęciu członka rozstrzyga zwykłą większością głosów najbliższe Walne Zgromadzenie członków, przy czym w tym głosowaniu każdy członek Związku ma 1 głos.

§ 6.

Wystąpienie członków może mieć miejsce dwa razy do roku, a mianowicie na 1 lipca i 1 stycznia i musi być zgłoszone Zarządowi listem poleconym trzy miesiące przed tym.

§ 7.

Naczelnym obowiązkiem członka Związku jest stosowanie się do wszelkich postanowień statutu, taryf związkowych oraz zaprotokółowanych uchwał Walnego Zgromadzenia.

Członkowie, wykraczający przeciwko statutowi, taryfom i uchwałom Związku oraz przeciw dobremu obyczajom kupieckim, a także członkowie, którzy postępowaniem swoim szkodzą Związkowi i interesom branży ekspedycyjnej, podlegają karom pieniężnym, na podstawie wyroku Sądu Związkowego. W wypadkach poważniejszych przekroczeń a zwłaszcza wykroczeń przeciwko interesom portu i w ogóle polskim interesom morskim członkowie Związku, na podstawie orzeczenia Sądu Związkowego, mogą być wykluczeni ze Związku przez uchwałę Walnego Zgromadzenia członków Związku, powziętą zwykłą większością głosów, przy czym każdy członek Związku w tym głosowaniu ma 1 głos. Poza wyżej wymienionymi wypadkami Walne Zgromadzenie członków może w normalnym głosowaniu wykluczyć członka Związku, w stosunku do którego zostanie ogłoszona upadłość wzgl. który przestał odpowiadać jednemu z warunków, wymienionych w § 4.

III Władze Związku.

§ 8.

Organami Związku są:

- 1) Walne Zgromadzenie członków,
- 2) Zarząd,
- 3) Dyrekcja,
- 4) Komisja Rewizyjna,
- 5) Sąd Związkowy.

§ 9.

Walne Zgromadzenie członków stanowi zebranie wszystkich firm, zrzeszonych w Związku. Zastępstwo głosu jest dopuszczalne.

§ 10.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie członków odbywać się winno co rok w pierwszych trzech miesiącach po zamknięciu roku obrachunkowego.

§ 11.

Do zakresu działania Walnego Zgromadzenia należy:

- a) wybór członków Zarządu, Komisji Rewizyjnej i Sądu Związkowego,
- b) udzielanie absolutorium ustępującemu Zarządowi,
- c) ustalenie świadczeń na rzecz Związku,
- d) przyjęcie nowych i wykluczenie dawnych członków,
- e) zmiana statutu,
- f) likwidacja Związku.

§ 12.

Poza zwyczajnymi Walnymi Zgromadzeniami mogą odbywać się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenia, które są zwoływane:

- a) na żądanie Zarządu,
- b) na żądanie conajmniej $\frac{1}{3}$ członków Związku, którzy wniosek w tej mierze złożą na piśmie, proponując równocześnie porządek dzienny obrad.

§ 13.

Przy głosowaniu na Walnych Zgromadzeniach poszczególnym członkom przysługuje różna ilość głosów, na podstawie następującego klucza, o ile poszczególne paragrafy nie stanowią inaczej:

- a) każdy członek rozporządza w każdym razie jednym głosem,
- b) za każdym rozpoczętym następnym, po pierwszych 20 stałych, pracowników biurowych, zatrudnianych przez danego członka Związku, członek ten otrzymuje dodatkowo 1 głos,
- c) przy obliczaniu ilości pracowników biurowych nie są brani w rachubę pracownicy fizyczni, jak woźni, gońce i t. d., ani też przodownicy. Do obliczania przyjmuje się jednak zarówno pracowników biura głównego, jak też pracowników biur portowych, ekspedientów, magazynierów i tp. Przyjmuje się jednak przy tym wyłącznie pracowników zatrudnianych w pracy ekspedycyjnej,
- d) klucz głosowania ustala się raz na rok, mianowicie na 1 stycznia każdego roku. Dane do klucza zbiera dyrektor Związku, a zatwierdza Zarząd Związku,
- e) niezależnie od wymienionego wyżej klucza, każdy członek Zarządu, jak długo pełni te funkcje, posiada jeden dodatkowy głos, o ile z tytułu punktów a) i b) nie nabył już prawa do maksymalnej ilości głosów trzech.

§ 14.

Przy zastosowaniu wymienionego klucza uchwały Walnego Zgromadzenia zapadają zwyczajną większością głosów. Jedynie dla uchwały o likwidacji Związku potrzebna jest większość $\frac{2}{3}$ głosów.

§ 15.

Do ważności uchwał Walnych Zgromadzeń potrzebna jest obecność przynajmniej $\frac{3}{5}$ członków.

Gdyby żądane quorum nie było reprezentowane, odbędzie się w następnym terminie następne Walne Zgromadzenie z tym samym porządkiem obrad. Uchwały tego Walnego Zgromadzenia będą prawomocne, bez względu na ilość obecnych.

§ 16.

Walne Zgromadzenie Zwyczajne wzgl. Nadzwyczajne zwołuje Zarząd listami poleconymi, wzgl. za doręczeniem, z podaniem przedmiotu obrad na 7 dni przed terminem Walnego Zgromadzenia.

§ 17.

Przewodniczącym Walnego Zgromadzenia wzgl. Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia jest z urzędu prezes Związku, zaś w czasie wyborów Zarządu — osoba, wybrana przez obecnych w zwyczajnym głosowaniu.

§ 18.

Z posiedzeń Walnych Zgromadzeń spisuje się protokół, który podpisuje przewodniczący oraz dyrektor.

2. Zarząd Związku.

§ 19.

Zarząd wybierany jest przez Walne Zgromadzenie członków na przeciąg jednego roku. Zarząd składa się z 5 członków i 2 zastępców, z pośród których wybiera prezesa i wiceprezesa Zarząd. Zarządowi przysługuje prawo kooptowania do swego grona na okres swego czasu urzędowania nie więcej jak 3 członków.

§ 20.

Zarząd Związku zastępuje Związek na zewnątrz. Korespondencję i czeki podpisuje dyrektor wraz z prezesem lub jednym z członków Zarządu. Umowy i zobowiązania wymagają podpisów dyrektora i 2 członków Zarządu.

§ 21.

Wybór członka Zarządu ma charakter delegacji osobistej. Członek Zarządu nie może być zastąpiony przez inną osobę.

§ 22.

W razie ustąpienia władz Związku i nie wybrania na tym samym zebraniu nowych władz, ustępujące władze pełnią swoje funkcje w dalszym ciągu, z tym jednak, że ustępujący Zarząd zobowiązany jest zwołać najpóźniej w ciągu 2 tygodni Walne Zgromadzenie, celem wybrania nowych władz.

3. Biuro Związku.

§ 23.

Zarząd mianuje dyrektora Związku, który stoi na czele biura i działa na podstawie upoważnienia Zarządu.

4. Komisja Rewizyjna.

§ 24.

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

5. Sąd Związkowy.

§ 25.

Zadaniem Sądu Związkowego jest orzekanie w wypadkach naruszenia przez członków Związku postanowień § 7, a poza tym rozstrzyganie sporów pomiędzy członkami Związku, oraz członkami a osobami trzecimi.

Organizację Sądu Związkowego, procedurę postępowania, szczegółowe kompetencje i zadania ustali specjalny regulamin, który uchwali Walne Zgromadzenie członków.

Sąd Związkowy urzęduje w składzie trzech sędziów. Dwóch członków Sądu oraz dwóch sędziów — zastępców wybiera Walne Zgromadzenie członków równocześnie z wyborem Zarządu, zaś trzeciego członka Sądu i trzeciego sędziego — zastępcę wybiera Zarząd ze swego grona. Przewodniczącym Sądu jest delegat Zarządu, sekretarzem Sądu jest z urzędu dyrektor Związku.

IV. Fundusze Związku.

§ 26.

Na fundusz składają się:

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

§ 27.

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

§ 28.

Świadczenia poszczególnych członków na rzecz Związku, a mianowicie składki członkowskie, ustala Walne Zgromadzenie na podstawie klucza głosowania, przyjętego zgodnie z postanowieniami § 13 pp. a — e.

Wpisowe jest równe dla wszystkich członków.

§ 29.

Rok obrachunkowy ustala Walne Zgromadzenie członków.

V. Likwidacja Związku.

§ 30.

Likwidacja Związku może nastąpić na podstawie uchwały Walnego Zgromadzenia członków, powziętego większością 2/3 głosów przy obecności członków, reprezentujących 3/4 głosów. To samo Walne Zgromadzenie w ten sam sposób rozstrzyga o zużycowaniu majątku Związku.

Spis członków podano niżej:

	Należy do Związku od	Wystąpił ze Związku
1. „Atlantic“ Towarzystwo Transportowe z o. p. w Gdyni	1. I. 1929.	
„Boismine“ Sp. z o. o. Oddział w Gdyni	1. I. 1929.	31. I. 1932
2. „C. Hartwig“ Międzynarodowi Ekspedycytorzy, Sp. Transp. z o. o. w Gdyni	1. I. 1929.	
„Polskarob — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A. w Gdyni	1. I. 1929.	30. VI. 1934.
„Polski Lloyd“ S. A. Oddział w Gdyni	1. I. 1929.	30. VI. 1937.
Warszawskie Towarzystwo Transportowe Ekspedycja morska, ekspedycja lądowa, Sp. z o. o. w Gdyni	1. I. 1929.	30. VI. 1937.
„Warta Towarzystwo Ekspedycyjne“, Sp. z o. o. w Gdyni	1. I. 1929.	30. VI. 1937.
„Elibor“ S. A. Przemysłowo-Handlowa w Gdyni reprezentująca koncern węglowy „Fulmen“ w Katowicach	1. I. 1929.	31. XII. 1932.
„Pantarei“ S. A. Powszechnie Zakłady Magazynowe i Transportowe w Gdyni	1. II. 1930.	30. VI. 1937.
„Schenker i Ska“ S. A. dla Międzynarodowego Transportu, Oddział w Gdyni	1. XI. 1930.	30. VI. 1937.
„Progress T. z o. o., Oddział w Gdyni. reprezentujący koncern węglowy „Progress“ T. z o. o. w Katowicach	1. VI. 1931.	31. XII. 1932.
„Johannes Ick“, Spedycja, Sp. z o. o. w Gdyni	1. VII. 1931.	30. VI. 1937.
„C. W. Bestmann“ Międzynarodowe Transporty, Sp. z o. o. w Gdyni	1. I. 1932.	30. VI. 1937.
3. „Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne“ S. A. w Gdyni	1. II. 1932.	
4. „Expedblok“ Dom Spedycyjno-Transportowy w Gdyni	1. IV. 1932.	

	Należy do Związku od	Wystąpił ze Związku
5. „Jul. Hermann i Ska“ Dom Handlowo- Ekspedycyjny, Sp. z o. o. w Gdyni	1. IV. 1932.	
6. „Tadeusz Minkiewicz“ Dom Handlowo - Ekspedycyjny w Gdyni	1. V. 1932.	
7. „Spedopol“ Biuro Ekspedycyjno-Trans- portowe w Gdyni	1. XI. 1932.	
„J. H. Bachman“ Towarzystwo Spedycyjne, Sp. z o. o. w Gdyni	1. III. 1933.	30. VI. 1937.
„Ferdynand Prowe“ Towarzystwo Ekspedycyjne, Agentura Morska w Gdyni, Sp. z o. o.	1. III. 1933.	30. VI. 1937.
8. „Bergenske Balitc Transports Ltd.“, Sp. z o. o. w Gdyni (Bergtrans)	1. V. 1933	
9. „Przewóz“ Biuro Spedycyjne, Sp. z o. o. w Gdyni	1. IX. 1933.	
10. „Izaak Szejn“ Dom Handlowo-Ekspedy- cyjny, Oddział w Gdyni	1. I. 1934.	
„B. Henner i E. Hermann“ Jawna Spółka Hand- lowa w Gdyni	1. II. 1934.	30. VI. 1934.
„Cemka“ W. Kowalewski, Przeładunki w por- cie	1. IV. 1934.	5. VI. 1934.
11. „Maurycy Galster“ Dom Ekspedycyjny, Sp. z o. o. w Gdyni	1. IV. 1934.	
„Ludwik Modelski“ Międzynarodowe Transporty w Gdyni	1. IV. 1934.	30. VI. 1937.
12. „Extrans“ Dom Ekspedycyjno-Transpor- towy w Gdyni	1. IV. 1934.	
13. Józef Wisławski, Dom Eksped w Gdyni	15. XII. 1934.	
14. „Balto-Lewant“ Sp. z o. o. w Gdyni	1. XI. 1935.	
15. Lorber i Bieberstein, Dom Ekspedycyjno- Transportowy w Gdyni	1. XII. 1935.	
„Aug. Wolff i Ska“, Sp. z o. o. w Gdyni	1. I. 1936.	30. VI. 1937.
16. „Warrant“ Sp. z o. o. w Gdyni	1. IV. 1936.	
17. „Ankerlager“, Dom Transportowo-Ekspedy- cyjny Sp. z o. o. w Gdyni	1. IV. 1936.	
18. „Rapid“ Sp. z o. o., Tow. Transportowe w Gdyni	1. VII. 1936.	
Adam Zadrożny, Dom Ekspedycyjno-Handlowy, Oddział w Gdyni	1. VIII. 1936.	30. VI. 1937.
19. „K. R. Kowalski“ — Międzynarodowe Transporty Morskie w Gdyni	1. XI. 1936.	
Dom Spedycyjny „Rawa“, Oddział w Gdyni	1. XI. 1936.	30. VI. 1937.
20. Towarzystwo Ekspedycyjno - Kontrolne Bawełny w Gdyni	1. XI. 1936.	
21. „A. Goraj & Co.“ Morskie Towarzystwo Transportowe w Gdyni.	1. XI. 1936.	

Roczne Walne Zgromadzenie z dnia 27. I. 1937 r. wybrało Zarząd na rok 1937 w składzie następującym:

Prezes Zarządu:

1. Zdzisław Żegiestowski, sędzia handlowy, dyrektor fy „Atlantic“ Towarzystwo Transportowe z o. p. w Gdyni.

Wiceprezes:

2. Franciszek Marszał, członek Zarządu Rady Interestantów Portu, dyrektor firmy „Bergtrans“, Towarzystwo Żeglugowe, sp. z o. o. w Gdyni.
3. Władysław Henschel, dyrektor fy „Jul. Herman i Ska“, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Sp. z o. o. w Gdyni.
4. Mieczysław Lipiński, dyrektor fy „Extrans“, Dom Ekspedycyjno-Transportowy w Gdyni.
5. Waclaw Wierzbicki, dyrektor oddziału fy „Warrant“ Sp. z o. o. w Gdyni.

Zastępca członka Zarządu:

6. Leon Holzer, dyrektor fy „Balto-Lewant“ Sp. z o. o. w Gdyni.

Dyrektor: Konrad Ruszczyc.

Biurowie mieści się na ul. Portowej Nr. 13/15. Telefon 26-32.

4. Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni

Związek został założony w dniu 25. X. 1930 r. Wpisanie do rejestru sądowego nastąpiło dnia 26. IX. 1931 r.

STATUT

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 dalszym 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 Grodzkiego 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 przeładunek 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 3/5 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.

§ 5.

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.

1. 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 3 miesiącach każdego roku kalendarzowego.

Na tym Zwyczajnym Walnym Zgromadzeniu Zarząd Związku i Komisja Rewizyjna winny złożyć sprawozdanie za rok ubiegły.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie udziela absolutorium 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 3/5 członków.

Gdyby żądane quorum nie było reprezentowane, następne Walne Zgromadzenie odbędzie się w późniejszym terminie, nie wcześniej niż po 10-ciu 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 3/5 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.

2. 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 równocześnie sekretarzem i skarbnika.

§ 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 poza tym trzech kandydatów na członków Zarządu. W razie nieobecności jednego z członków, wstępuje w jego miejsce kandydat.

3. Komisja Rewizyjna.

§ 14.

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

Członkami Związku są następujące firmy:

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

Na rok 1937 powołało Roczne Walne Zgromadzenie z dnia 8. III. 1937 r. Zarząd w składzie następującym:

Prezes Zarządu:

1. Inż. komunikacji Napoleon Korzón, prezes Zarządu Rady Interessantów Portu, dyrektor firmy „Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A. w Gdyni.

Wiceprezes Zarządu:

2. Inż. Mirosław Laurecki, członek Zarządu Rady Interessantów Portu dyrektor firmy „Skarbopol“ Sp. z o. o. w Gdyni.

Członek Zarządu:

3. Bronisław Garbowicz, dyrektor firmy „Elibor S. A. Przemysłowo-Handlowa w Gdyni.

Zastępcy członków Zarządu:

4. Mieczysław Frankowski, dyrektor Oddziału w Gdyni firmy „Giesche“ S. A. w Katowicach,
5. Karol Piasecki, dyrektor Oddziału w Gdyni firmy „Progress“ Sp. z o. o. w Katowicach.

Syndyk: Jerzy Michalewski.

Biuro mieści się przy ul. Świętojańskiej Nr. 9, Telefon 33-76.

5. Związek Dostawców Węgla Bunkrowego w Gdyni

Związek Dostawców Węgla Bunkrowego w Gdyni nie jest członkiem Rady Interesantów Portu w Gdyni. Ponieważ jednak współdziała on z naszą organizacją, stanowiąc do pewnego stopnia emanację Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych, podajemy dane o nim poniżej.

Związek powstał w dniu 22. XI. 1932 r.

STATUT ZWIĄZKU DOSTAWCÓW WĘGLA BUNKROWEGO W GDYNI. (Stowarzyszenie zarejestrowane).

§ 1.

Przedstawiciele koncernów węglowych w Gdyni, wyznaczeni przez nich ich zastępcy (agenci) oraz firmy, uprawiające w Gdyni handel górnośląskim węglem bunkrowym, zjednoczyli się pod nazwą

„Związek Dostawców Węgla Bunkrowego w Gdyni“, celem utrzymania handlu węglem bunkrowym na zdrowych zasadach handlowych oraz dla ochrony i popierania w ten sposób zrzeszonych członków.

Rokiem gospodarczym jest rok kalendarzowy.

Siedzibą Związku jest Gdynia.

Członkiem może być każde przedsiębiorstwo handlowe, mianowane przez jeden z koncernów węglowych uprawiające handel węglem bunkrowym górnośląskim. Przyjęcie do Związku decyduje uchwałą Zebrania członków.

§ 2.

Podstawę handlu węglem bunkrowym dla członków Związku stanowi umowa, zawarta w dniu 15. XII. 1928 r. z górnośląskimi koncernami węglowymi, zgodnie z którą koncerny względnie ich przedstawiciele dostarczać będą węgiel bunkrowy tylko firmom do Związku należącym. Koncernom przysługuje prawo mianowania swych dalszych zastępców, którzy za zgłoszeniem się u Zarządu Związku automatycznie stają się członkami Związku.

§ 3.

Zarząd Związku składa się z przewodniczącego, jego zastępcy i sekretarza. Sekretarz zarządza jednocześnie kasą.

§ 4.

Zarząd Związku wybiera się na przeciąg jednego roku na Walnym Zgromadzeniu, które odbyć się winno w miesiącu styczniu na skutek pisemnego zaproszenia. Zarząd wykonuje swe obowiązki aż do ponownego wyboru. Ponowny wybór jest dopuszczalny. Wybór dokonuje się zwykłą większością głosów.

§ 5.

Przewodniczący względnie w razie przeszkody, jego zastępca jest przedstawicielem Związku i zastępuje go na zewnątrz, zwołuje zgromadzenia i przewodniczy im.

§ 6.

Zgromadzenie zwołane w przepisowy sposób, władne jest powziąć uchwały do omówienia. Zwołanie członków skutecznia się przez przewodniczącego lub jego zastępcę pisemnie z podaniem porządku dziennego zebrania.

Zgromadzenia mają być zwoływane na wniosek conajmniej 2 członków.

§ 7.

Zgromadzenie zwołane w przepisowy sposób, władne jest powziąć uchwały przy obecności conajmniej 4 członków (z wyjątkiem wypadków przewidzianych w § 16).

Każdy członek ma prawo do jednego głosu.
Dla ważności uchwał potrzebna jest większość głosów w ilości $\frac{2}{3}$.

§ 8.

Sekretarz spisuje z przebiegu posiedzenia i o powziętych uchwałach protokół który ma być przed zamknięciem zebrania odczytany.

O ile sprzeciw nie nastąpił, protokół uznany zostaje za przyjęty. Powzięte uchwały obowiązują wszystkich członków. Odpis protokołu wraz ze sprawozdaniem z odnośnego posiedzenia winien być dostarczony każdemu członkowi.

§ 9.

Ceny oraz warunki sprzedaży ustalane będą na posiedzeniach przez członków Związku na zasadzie porozumienia z górnośląskimi koncernami węglowymi w Katowicach. Wszyscy członkowie zobowiązani są trudnić się sprzedażą wyłącznie górnośląskiego węgla bunkrowego, oferować go i sprzedawać po cenach i warunkach ustalonych przez Związek, stosując się ściśle do powziętych uchwał.

§ 10.

W razie wykroczenia któregośkolwiek z członków przeciw obowiązującym warunkom sprzedaży, tak odnośnie cen jak innym, winien on zapłacić karę konwencjonalną w wysokości sh 3/- od każdej tony dostarczonego względnie oferowanego węgla przy niezastosowaniu się do obowiązujących przepisów. O ile nie została oferowana pewna określona ilość węgla, to za podstawę do wymiaru kary konwencjonalnej służyć będzie średnia w wysokości:

co najmniej 50 ton przy statkach o ładowności do 1000 ton, co najmniej 100 ton przy statkach o ładowności 1000 ton, do 3000 ton, zaś co najmniej 200 ton przy statkach większych.

O ileby oferta była tak ogólnikowa, że zastosowanie powyższej zasady dla ustalenia pewnej przeciętnej ilości byłoby niemożliwe, wówczas kara wymierzona być winna zależnie od rozmiarów danego wypadku w wysokości od 150—1000 sh.

O wykroczeniu stanowić będzie Sąd Rozjemczy, z wyłączeniem drogi prawnej.

§ 11.

O składzie, wyborze i zakresie działalności Sądu Rozjemczego wydane są osobne postanowienia, które obowiązują jako przyjęte w ramach statutu.

§ 12.

W razie zapadłej uchwały, mocą której członek Związku skazany został na zapłatę kary konwencjonalnej, winna ona być wpłacona do kasy Związku Dostawców Węgla Bunkrowego w Gdyni w ciągu 8 dni od daty doręczenia odnośnej uchwały. O ileby kara ta nie została w terminie wpłacona, Zarząd Związku winien przedsięwziąć wszelkie do uzyskania tej należności środki, zawiadamiając równocześnie Polską Konwencję Węglową o tym, celem wstrzymania dostaw węgla dla odnośnej firmy.

§ 13.

Zarząd rozporządza wpływami pieniężnymi z tytułu nałożonych kar. O ileby składki członkowskie nie wystarczyły, z sum tych zatrzymuje się pewien fundusz na pokrycie wydatków Związku.

Z końcem urzędowania Przewodniczący ma przedłożyć Zgromadzeniu rozliczenie z wszelkich wpływów pieniężnych.

§ 14.

W razie, gdyby którakolwiek z firm rozwiązała swą umowę z koncernami węglowymi, traci ona równocześnie automatycznie prawa członkowskie w Związku.

§ 15.

Składka członkowska na rzecz Związku wynosi zł 15,— kwartalnie prenumerando.

Czas trwania Związku jest nieograniczony. Może on być rozwiązany uchwałą zebrania, z podaniem tego punktu porządku dziennego na 14 dni przed terminem Zebrania, na którym musi być obecnych przynajmniej $\frac{2}{3}$ członków. O ileby Zgromadzenie nie było zdolne do powzięcia uchwał, winno być zwołane ponownie zebranie, z zawiadomieniem o nim w terminie przynajmniej 8-dniowym, którego uchwały bez względu na ilość obecnych członków będą obowiązywały.

Członkami Związku są następujące firmy:

1. „Bergenske“ Towarzystwo Żeglugowe, Sp. z ogr. odp. w Gdyni,
2. „Elibor“ Towarzystwo Przemysłowo - Handlowe S. A., Oddział w Gdyni,
3. „Giesche“ S. A., Oddział w Gdyni,
4. „Polskarob — Polsko - Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A. w Gdyni,
5. „Progress“ Sp. z o. o., Oddział w Gdyni,
6. „Skarbopol“ Sp. z o. o. w Gdyni,
7. „Speed“ Sp. z o. o. w Gdyni,
8. „August Wolff i Ska“ Sp. z o. o. w Gdyni,
9. „M. E. W.“ — Morski Eksport Węgla Sp. z o. o. w Gdyni.

Zarząd Związku stanowią P. P.:

Prezes Zarządu:

1. Czesław Raczewski, członek Zarządu Zw. Armatorów Polskich, wicedyrektor firmy „Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A. w Gdyni.

Wiceprezes Zarządu:

2. Inż. Mirosław Laurecki, członek Zarządu Rady Interestów Portu, dyrektor firmy „Skarbopol“ T. z o. o. w Gdyni.

Członek Zarządu:

3. Walery Nagler, kierownik firmy „M. E. W.“ — Morski Eksport Węgla Sp. z o. o. w Gdyni.

Zarząd mieści się na Kamiennej Górze w gmachu „Polskarob“. Telefon 29-71.

6. Związek Przedsiębiorstw Przemysłu Portowego i Magazynów Portowych w Gdyni

Związek istniał od roku 1931 pod nazwą „Związek Przemysłowców Portowych“. Od 12 IV 1935 istnieje pod nazwą podaną w nagłówku.

S T A T U T ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW PRZEMYSŁU PORTOWEGO I MAGAZYNÓW PORTOWYCH W GDYNI.

§ 1.

Nazwa zrzeszenia brzmi:

Związek Przedsiębiorstw Przemysłu Portowego i Magazynów Portowych w Gdyni.

Siedzibą zrzeszenia jest Gdynia.

§ 2.

Członkiem zrzeszenia może być każde przedsiębiorstwo przemysłowe osiadłe na terenie portu handlowego w Gdyni, oraz każde przedsiębiorstwo utrzymujące magazyny własne na terenie portu handlowego w Gdyni.

Członkostwo ogranicza się jednak do tych przedsiębiorstw, które są ściśle związane z obrotem zamorskim portu, a więc przedsiębiorstw przemysłowych, przetwarzających surowiec zamorski lub wywożących swe wyroby drogą morską oraz tych przedsiębiorstw magazynowych, które obsługują zamorski obrót towarowy portu. Nie mogą być członkami Związku firmy, które zajmują się magazynowaniem towarów tylko jako funkcją ekspedycji towarowej, która jest ich główną czynnością.

§ 3.

Celem zrzeszenia jest wspólne załatwianie wszelkich spraw swych członków, które wynikają z faktu ich umiejscowienia na terenie portu, a więc regulowanie stosunku do Urzędu Morskiego jako administratora portu, do lokalnych władz kolejowych działających na terenie portu, do Kapitanatu Portu, do Urzędu Celnego w Gdyni itp. Poza tym zadaniem zrzeszenia jest regulowanie stosunku do innych grup gospodarczych pracujących w porcie, a więc do przedsiębiorstw zrzeszonych w Związku Ekspedytorów Portowych, Polskim Związku Maklerów Okrętowych, do organizacji i przedsiębiorstw sztauerskich, cumowniczych itp.

W tym celu występuje zrzeszenie we formie ustnych i pisemnych wniosków do wyżej wymienionych urzędów, przedkładając wspólne postulaty swych członków, oraz utrzymując kontakt z innymi grupami gospodarczymi pracującymi w porcie. Związek nie jest związkiem pracodawców.

§ 4.

Każdy członek ma prawo wystąpić do Zarządu z żądaniem obrony jego interesów wobec wyżej wymienionych władz, oraz w stosunku do czynników trzecich. W szczególności ma członek prawo występować z inicjatywą wspólnego zwracania się do innych grup gospodarczych, pracujących w porcie, jak ekspedytorów portowych, maklerów okrętowych, sztauerów, przedsiębiorstw cumowniczych itp.

§ 5.

Każdy członek jest zobowiązany stosować się do uchwał powziętych przez Walne Zgromadzenie, oraz do punktualnego płacenia składek ustalonych przez Walne Zgromadzenie.

§ 6.

Członków przyjmuje Walne Zgromadzenie większością $\frac{3}{4}$ głosów.

Walne Zgromadzenie może odmówić przyjęcia członka bez podania motywów.

Wystąpienie członka jest dopuszczalne za 6-miesięcznym wypowiedzeniem na pierwszego każdego miesiąca.

Członek może być wykluczony o ile postępuje niełojalnie wobec zrzeszenia i nie wykonuje uchwał Walnego Zgromadzenia. Wykluczenie członka musi być dokonane większością $\frac{3}{4}$ głosów wszystkich zrzeszonych członków.

§ 7.

Opłatę na rzecz Związku ustala Roczne Walne Zgromadzenie na każdy rok następny.

§ 8.

Władzami Związku są:

1. Walne Zgromadzenie,
2. Zarząd,
3. Komisja Rewizyjna.

§ 9.

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

§ 10.

Do zakresu działania Walnego Zgromadzenia należy:

1. wybór członków Zarządu,
2. udzielenie absolutorium ustępującemu Zarządowi,
3. ustalenie świadczeń na rzecz Związku, ustalenie budżetu, oraz nabywanie i obciążanie nieruchomości,
4. przyjęcie nowych i wykluczenie dawnych członków,
5. zmiana statutu,
6. zlikwidowanie Związku.

§ 11.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie może być zwołane:

1. z inicjatywy Zarządu w miarę potrzeby,
2. musi być zwołane na żądanie przynajmniej $\frac{1}{4}$ zrzeszonych członków.

§ 12.

Do ważności Walnego Zgromadzenia jest potrzebna obecność członków reprezentujących przynajmniej $\frac{3}{5}$ 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 członków.

§ 13.

Uchwały Walnego Zgromadzenia zapadają zwykłą większością głosów z wyjątkiem wypadków wymienionych w § 6, jako też w sprawach zmian statutu i likwidacji Związku, w których to wypadkach potrzebna jest większość $\frac{4}{5}$ głosów. Przy równości oddanych głosów uważa się wniosek za upadły na danym Walnym Zgromadzeniu.

§ 14.

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

§ 15.

Zarząd składa się z prezesa i 2 członków Zarządu.

§ 16.

Do kompetencji Zarządu należy:

1. reprezentowanie Związku nazewnątrz,
2. załatwianie sporów między członkami Związku, dotyczących wewnętrznych spraw organizacyjnych,
3. zwoływanie Walnych Zgromadzeń i wykonywanie ich uchwał,
4. składanie sprawozdań rocznych, układanie budżetu i regulaminów,
5. wszystkie inne sprawy niezastrzeżone Walnemu Zgromadzeniu.

Pisma i zobowiązania Związku winne być podpisywane przez prezesa lub jego zastępcę oraz jednego członka Zarządu, lub przez Zarząd przyjętego sekretarza.

§ 17.

Komisja Rewizyjna składa się z 2 członków, wybranych przez Walne Zgromadzenie. Komisja Rewizyjna bada rachunki i majątek Związku i przedkłada sprawozdanie Walnemu Zgromadzeniu z odpowiednimi wnioskami.

§ 18.

Rozwiązanie Związku może nastąpić na podstawie jednogłośniejszej uchwały członków. Majątkiem Związku dysponuje ostatecznie Walne Zgromadzenie członków.

Członkami Związku są następujące firmy:

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

2. Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union“, S. A. w Gdyni,
3. „Chłodnia i Składy Portowe“, Sp. z o. o. w Gdyni,
4. Józef Fetter, S. A. w Gdyni,
5. Chłodnia i Hala Rybna w Gdyni.

Skład Zarządu Związku przedstawia się następująco:

Prezes Zarządu:

1. Stefan Jakubowicz, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, wicedyrektor firmy Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union“ S. A. w Gdyni.

Członkowie Zarządu:

2. Inż. Stanisław Rostkowski, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, dyrektor firmy „Chłodnia i Składy Portowe“ Sp. z o. o. w Gdyni.
3. Teofil Wawrzyńczak, zastępca członka Zarządu Rady Interesantów Portu, prokurent firmy „Chłodnia i Składy Portowe“ Sp. z o. o. w Gdyni.

7. Zrzeszenie Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych w Gdyni

Zrzeszenie zostało założone w dniu 23 X 1935 r. i wpisane do rejestru zrzeszeń przemysłowych w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w dniu 8 I 1937 r.

S T A T U T

ZRZESZENIA WŁAŚCICIELI I DZIERŻAWCÓW MAGAZYNÓW PORTOWYCH W GDYNI.

§ 1.

Nazwa zrzeszenia brzmi: „Zrzeszenie Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych w Gdyni“.

Siedzibą zrzeszenia jest Gdynia. Terenem działalności jest Rzeczpospolita Polska oraz zagranica.

§ 2.

Członkiem Zrzeszenia może być każde przedsiębiorstwo, które bądź administruje lub eksploatuje własne magazyny na terenie portu handlowego w Gdyni, bądź też dzierżawi magazyny lub ich części od właściciela. W wyjątkowych wypadkach jest dopuszczalne członkostwo osobiste kierownika przedsiębiorstwa magazynowego.

Członkostwo ogranicza się jednak do przedsiębiorstw, które eksploatują magazyny portowe zawodowo, a nie dla towarów, sprowadzonych przez przedsiębiorstwa na własny rachunek.

§ 3.

Celem Zrzeszenia jest wspólne załatwianie spraw zawodowych, a więc reprezentowanie interesów członków wobec władz państwowych oraz wszelkich instytucji publicznych i prywatnych.

W tym celu występuje Zrzeszenie w formie ustnych i pisemnych wniosków do władz i urzędów, utrzymuje kontakt z innymi grupami gospodarczymi, pracującymi w porcie oraz pokrewnymi organizacjami w kraju i zagranicą, informuje prasę, bierze udział w konferencjach, odczytach i t. p.

§ 4.

Każdy członek ma prawo zwrócić się do Zarządu o obronę jego interesów, o ile stanowią ogólnie - zawodowe zagadnienie, występować z inicjatywą o działanie Zrzeszenia i korzystać z wszystkich urządzeń Zrzeszenia.

Członek jest zobowiązany stosować się do uchwał, powziętych przez Walne Zgromadzenie, do przepisów statutu oraz jest zobowiązany do punktualnego regulowania składek, ustalonych przez Walne Zgromadzenie. — Składki należy wpłacać na ręce skarbnika względnie na wskazane konto instytucji bankowej. Zarząd może uchwalić również inny sposób ściągania składek.

§ 5.

Członków przyjmuje Walne Zgromadzenie większością $\frac{3}{4}$ głosów obecnych na posiedzeniu. Walne Zgromadzenie może odmówić przyjęcia członka bez podania motywów. Wystąpienie członka jest dopuszczalne za 3-miesięcznym wypowiedzeniem na pierwsze tego kwartału.

Członek może być wykluczony, o ile postępuje nielojalnie wobec Zrzeszenia i nie wykonuje uchwał Walnego Zgromadzenia. Wykluczenie członka musi być dokonane większością $\frac{2}{3}$ głosów obecnych na Walnym Zgromadzeniu.

§ 6.

Opłatę na rzecz Zrzeszenia ustala Roczne Walne Zgromadzenie na każdy rok następny.

§ 7.

Władzami Zrzeszenia są:

1. Walne Zgromadzenie,
2. Zarząd,
3. Komisja Rewizyjna.

§ 8.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie odbywać się będzie co roku w pierwszych trzech miesiącach po zamknięciu roku obrachunkowego. Rokiem obrachunkowym jest rok kalendarzowy.

§ 9.

Do zakresu Walnego Zgromadzenia należy:

1. wybór Zarządu i Komisji Rewizyjnej,
2. udzielenie absolutorium ustępującemu Zarządowi,
3. ustalenie świadczeń na rzecz Zrzeszenia, ustalenie budżetu oraz nabywanie i obciążanie nieruchomości,
4. przyjęcie nowych i wykluczenie dawnych członków,
5. zmiana statutu,
6. załatwienie sporów między członkami, dotyczących wewnętrznych spraw organizacyjnych,
7. zlikwidowanie Zrzeszenia.

§ 10.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie może być zwołane:

1. z inicjatywy Zarządu w miarę potrzeby,
2. musi być zwołane na żądanie przynajmniej $\frac{1}{3}$ zrzeszonych członków.
3. na żądanie Komisji Rewizyjnej.

§ 11.

Do ważności Walnego Zgromadzenia jest potrzebna obecność osób reprezentujących przynajmniej $\frac{3}{5}$ członków.

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 członków.

§ 12.

Uchwały Walnego Zgromadzenia zapadają zwykłą większością głosów z wyjątkiem w sprawach zmian statutu, likwidacji Zrzeszenia, wykluczenia członka, w których to wypadkach potrzebna jest większość $\frac{2}{3}$ głosów obecnych na Zgromadzeniu, oraz spraw przyjęcia członków, przy których potrzebna jest większość $\frac{3}{4}$ głosów.

Przy równości oddanych głosów uważa się wniosek za upadły na danym Walnym Zgromadzeniu.

§ 13.

Walne Zgromadzenie zwołuje Zarząd listami poleconymi lub przez posłańca za pokwitowaniem odbioru, z podaniem przedmiotu obrad na 7 dni przed terminem Walnego Zgromadzenia.

§ 14.

Zarząd składa się z prezesa i jego zastępcy i trzech członków Zarządu. Walne Zgromadzenie może wybrać zastępców członków Zarządu w liczbie nie więcej jak dwóch. Walne Zgromadzenie wybiera prezesa i czterech członków Zarządu. Z pośród 4 członków Zarządu wybiera Zarząd wiceprezesa ze swego grona. Zarząd jest wybierany na jeden rok.

§ 15.

Do kompetencji Zarządu należy:

1. reprezentowanie Zrzeszenia na zewnątrz,
2. zwoływanie Walnych Zgromadzeń i wykonywanie ich uchwał,
3. składanie sprawozdań rocznych, układanie budżetu i regulaminów,
4. wszystkie inne sprawy, nie zastrzeżone Walnemu Zgromadzeniu.

Zarząd może zlecić prowadzenie spraw Zrzeszenia osobie z poza swego grona (syndykowi).

Pisma i zobowiązania Zrzeszenia winny być podpisywane przez prezesa lub jego zastępcę, łącznie z członkiem Zarządu lub syndykiem.

§ 16.

Spory, wynikłe między członkami i dotyczące wewnętrznych spraw organizacyjnych, załatwia Walne Zgromadzenie bądź we własnym zakresie, bądź przez powołany specjalnie dla danego wypadku przez siebie organ jak np. komisję rozjemczą, sąd polubowny lub arbitrów. Regulamin sądu polubownego ustala Walne Zgromadzenie.

§ 17.

Komisja Rewizyjna składa się z przewodniczącego i 2 członków, wybranych przez Walne Zgromadzenie na jeden rok. Komisja Rewizyjna bada rachunki i majątek Zrzeszenia i przedkłada sprawozdanie Walnemu Zgromadzeniu z odpowiednimi wnioskami.

§ 18.

Rozwiązanie Zrzeszenia może nastąpić na podstawie jednogłośnej uchwały członków. Majątkiem Zrzeszenia dysponuje ostatnie Walne Zgromadzenie członków. Likwidację przygotowuje Komisja Likwidacyjna, wybrana przez Walne Zgromadzenie, które uchwaliło likwidację.

§ 19.

W razie przymusowej likwidacji Komisję Likwidacyjną stanowi ostatni Zarząd, który decyduje również o przeznaczeniu pozostałego majątku. Majątek ten jednak nie może być podzielony wśród członków.

Członkami Zrzeszenia są następujące firmy:

1. „American Scantic Line w Polsce“ Sp. z o. o. w Gdyni,
2. „Bergtrans“ Towarzystwo Żeglugowe Sp. z o. o. w Gdyni,
3. „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. w Warszawie,
4. „Pantarei“ S. A. Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe w Gdyni,
5. „Polska Agencja Morska“ Sp. z o. o. w Gdyni,
6. „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe“ S. A. w Gdyni,
7. „Żegluga Polska“ S. A. w Gdyni,
8. „Warta“ Towarzystwo Ekspedycyjne Sp. z o. o. w Gdyni,
9. Bank Cukrownictwa S. A. oddział w Gdyni,
10. „Józef Fetter“ S. A. w Gdyni.

Roczne Walne Zgromadzenie z dnia 12 III 1937 r. wybrało Zarząd na rok 1937 w składzie następującym:

Członek Zarządu:

1. Teodor Dembiński, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, dyrektor Oddziału Banku Cukrownictwa w Gdyni, dyrektor firmy „Cukroport“ w Gdyni,

Wiceprezes Zarządu:

2. Ludwik Rotstat, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, wicedyrektor firmy „Pantarei S. A. — Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe“ w Gdyni.

Członkowie Zarządu:

3. Dr Stanisław Darski, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, wicedyrektor firmy „Żegluga Polska“ S. A. w Gdyni.
4. Władysław Gieysztor, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, dyrektor firmy „Warta“ — Towarzystwo Ekspedycyjne w Gdyni.
5. Witold Jasiński, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, dyrektor firmy „American Scantic Line w Polsce“ Sp. z o. o. w Gdyni.
6. Franciszek Marszał, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, dyrektor firmy „Bergtrans“ Towarzystwo Żeglugowe Sp. z ogr. odp. w Gdyni.

8. Zrzeszenie Przedsiębiorstw Transportowych w Gdyni.

(Stowarzyszenie zarejestrowane)

W końcu roku 1936 powstało w Gdyni Zrzeszenie Przedsiębiorstw Transportowych.

Konstytucyjne Walne Zgromadzenie Zrzeszenia w dniu 19. XII. 1936 uchwaliło statut treści następującej:

S T A T U T

Stowarzyszenia zarejestrowanego pod nazwą „Zrzeszenie Przedsiębiorstw Transportowych w Gdyni“ Stow. Zarejestrowane.

§ 1.

Zrzeszenie nosi nazwę: „Zrzeszenie Przedsiębiorstw Transportowych w Gdyni“.

§ 2.

Teren działalności, siedziba.

Terenem działalności Zrzeszenia oraz siedzibą jest miasto Gdynia.

§ 3.

Cel Zrzeszenia.

Celem Zrzeszenia jest zastępstwo i obrona wspólnych interesów przedsiębiorstw zatrudnionych w ekspedycji portowej, w przeładunku portowym i w transporcie lądowym.

§ 4.

Środki działania.

Zrzeszenie w ramach swych zadań i z zachowaniem obowiązujących przepisów prawnych poza nadawaniem jednolitego kierunku pracom ekspedycyjnym, transportowym i przeładunkowym:

- a. reprezentuje interesy wspólne członków przed władzami państwowymi oraz organizacjami samorządu gospodarczego, terytorialnego i t. p.
- b. zawiera umowy zbiorowe w imieniu swych członków z uprawnionymi przedstawicielstwami,
- c. w wykonywaniu swych celów Zrzeszenie ma prawo tworzyć sekcje, działające na podstawie odrębnych regulaminów, uchwalonych przez Walne Zgromadzenie.

§ 5.

Członkiem Zrzeszenia może być każde przedsiębiorstwo ekspedycyjne lub transportowe, które:

- a. wykonywało przynajmniej przez 3 lata odnośny przemysł w portach polskiego obszaru celnego,
- b. może się wykazać realnym dorobkiem w pracy nad rozwojem portu, posiada własne magazyny lub odpowiedni aparat przeładunkowy i wogóle położyło zaślugi nad rozwojem ekspedycji morskiej,
- c. posiada koncesję na dokonywanie odpraw celnych (o ile chodzi o członków zajmujących się ekspedycją),
- d. złoży pisemny wniosek o przyjęcie do Zarządu Zrzeszenia i na wniosek Zarządu zostanie przyjęty przez Walne Zgromadzenie.

W razie nieprzyjęcia kandydata na członka przez Zarząd, przysługuje nieprzyjętemu prawo odwołania się do najbliższego Walnego Zgromadzenia.

Członków wyklucza Walne Zgromadzenie.

Uchwały Walnego Zgromadzenia w sprawie przyjęcia nowego członka lub wykluczenia członka zapadają większością 2/3 głosów obecnych.

Głosowanie jest jawne, a na żądanie choćby jednego członka zarządza prezydium Walnego Zgromadzenia głosowanie tajne.

Członkowie mogą wystąpić z Zrzeszenia przez pisemne zgłoszenie do Zarządu swego wystąpienia conajmniej na trzy miesiące przed datą wystąpienia.

§ 6.

Przynależność członków do sekcji.

Celem usprawnienia prac zawodowych zostają utworzone w Zrzeszeniu sekcje branżowe jak:

1. sekcja ekspedytorów drobnicowych,
2. „ „ węglowych,
3. „ „ towarów masowych,
4. „ „ bawełnianych.

Dalsze sekcje mogą być tworzone na mocy postanowień niniejszego statutu i uchwały Walnego Zgromadzenia. Członkowie Zrzeszenia według własnego uznania obowiązani są zgłosić swe przystąpienie do jednej lub kilku z wyżej wymienionych sekcji.

Każda sekcja rządzi się samodzielnie w zakresie spraw dotyczących wyłącznie danego działu pracy portowej. Odnosi się to przede wszystkim do taryf i warunków ekspedycyjnych. Jeżeli przy tym członek Zrzeszenia nie należy do danej sekcji, a mimo to wykonuje pracę portową z zakresu czynności tej sekcji, obowiązują go przy wykonywaniu tej pracy postanowienia, obowiązujące członków odnośnej sekcji.

Członkowie, należący do danej sekcji, wybierają ze swego grona przewodniczącego i jego zastępcę, którzy kierują działalnością sekcji. Na zebraniach sekcji wszystkim jej członkom przysługuje równe prawo głosu, zaś uchwały zapadają zwykłą większością głosów obecnych; przy równości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego.

§ 7.

Prawa i obowiązki członka.

Każdy członek ma prawo korzystania z instytucji urzędów Zrzeszenia oraz posiada czynne i bierne prawo wyboru do władz Zrzeszenia.

Każdy członek ma obowiązek uiszczania składek oraz przestrzegania postanowień statutu i uchwał Walnych Zgromadzeń.

Wpisowe, składki i wszelkie opłaty wpłacać bezpośrednio do biura Zrzeszenia lub na wskazane przez Zarząd konto w instytucji bankowej.

§ 8.

Składki członkowskie oraz wpisowe ustanawia Walne Zgromadzenie.

§ 9.

Władzami Zrzeszenia są:

- a. Walne Zgromadzenie,
- b. Zarząd,
- c. Komisja Rewizyjna,
- d. Sąd polubowny.

§ 10.

Walne Zgromadzenie.

Walne Zgromadzenia są zwyczajne i nadzwyczajne i stanowią najwyższą władzę Zrzeszenia, uprawnioną do decydowania o tych wszystkich sprawach, należących do zakresu działania Zrzeszenia, do których załatwienia statut nie upoważnił innych organów. Walne Zgromadzenie dokonuje wyborów członków Zarządu, Komisji Rewizyjnej i Sądu Polubownego, jak również ich zastępców oraz wyborów uzupełniających do władz Zrzeszenia. Poza tym należy do zadań Walnego Zgromadzenia:

- a. przyjmowanie i wykluczenie członków na wniosek Zarządu,
- b. tworzenie i likwidacja sekcji branżowych,
- c. zatwierdzanie regulaminu postępowania przed Sądem Polubownym,
- d. ustalanie wysokości składek i wpisowego,
- e. decyzja o sposobie zużycia nadwyżek lub pokrycia braków budżetowych,
- f. zatwierdzanie bilansu i preliminarza budżetowego,
- g. zmiana statutu,
- h. likwidacja Zrzeszenia i sposób przeprowadzenia jej.

Walne Zgromadzenie stanowią delegaci sekcji branżowych. Każda sekcja posyła na Walne Zgromadzenie delegatów, którzy łącznie rozporządzają trzema głosami, przy czym jednak dany członek Zrzeszenia może być delegatem z jednej tylko sekcji.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie zwołuje Zarząd raz do roku po zamknięciu bilansu, nie później jak do dnia 30 kwietnia każdego roku.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie zwołuje Zarząd:

- a. na podstawie uchwały Zarządu,
- b. na skutek odnośnej uchwały członków przynajmniej jednej sekcji branżowej,
- c. na wniosek Komisji Rewizyjnej.

Zawiadomienia o Walnych Zgromadzeniach rozsyła Zarząd conajmniej na 5 dni przed terminem Zgromadzenia listem poleconym wzgl. za pokwitowaniem odbioru, podając porządek dzienny.

Uchwały Zgromadzeń są prawomocne przy obecności conajmniej połowy uprawnionych do głosowania delegatów sekcji Zrzeszenia. Uchwały dotyczyć mogą jedynie spraw, zawartych w porządku dziennym.

Walne Zgromadzenie wybiera przewodniczącego, który powołuje z pośród członków Zgromadzenia 2 ławników i sekretarza.

Walne Zgromadzenie może zdecydować, czy nagły wolny wniosek może być przedmiotem uchwały na danym Walnym Zgromadzeniu. W każdym razie przedmiotem wolnych wniosków nie może być wybór ani uzupełnienie władz Zrzeszenia, ustalanie składek, zmiana statutu, ani rozwiązanie Zrzeszenia.

Uchwały zapadają zwykłą większością głosów obecnych, chyba, że postanowienia niniejszego statutu wymagają innej większości głosów, przy czym w razie równości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego Zgromadzenia.

Z przebiegu Walnych Zgromadzeń spisuje się protokół, który podpisuje przewodniczący i sekretarz.

§ 11.

Zarząd.

Zarząd składa się z 9 członków. Zarząd jest wybierany na Walnym Zgromadzeniu na okres dwuletni. Członkowie Zarządu mogą być wybierani z pośród wszystkich członków Zrzeszenia, przy czym każda sekcja powinna posiadać przedstawicielstwo w Zarządzie. Zarząd konstituuje się samoistnie, wybierając ze swego grona prezesa i 2 wiceprezesów, którzy wspólnie stanowią prezydium Zarządu Zrzeszenia.

Do ważności uchwał Zarządu wymagana jest obecność nie mniej niż 5-ciu członków Zarządu. Uchwały zapadają zwykłą większością głosów, przy równości głosów rozstrzyga głos prezesa lub jego zastępcy.

Zarząd wzgl. prezydium Zrzeszenia zastępuje Zrzeszenie na zewnątrz tak wobec władz jakoteż osób trzecich. Zarząd reprezentuje i podpisuje Zrzeszenie w ten sposób, że pod wyciśniętą pieczęcią z nazwą Zrzeszenia podpisują się prezes lub jego zastępca oraz dyrektor Zrzeszenia.

§ 12.

Dyrektor i Biuro.

Kierownikiem Biura Zrzeszenia jest dyrektor, mianowany przez Zarząd i działający według wskazówek prezydium Zarządu. Dyrektor Zrzeszenia jest odpowiedzialny za personel i działalność biura Zrzeszenia.

§ 13.

Komisja Rewizyjna.

Komisja Rewizyjna składa się z 3-ch członków i dwóch zastępców. Do zakresu działania Komisji Rewizyjnej należy Kontrola nad rachunkowością Zrzeszenia oraz stawianie wniosków w tej dziedzinie Zarządowi oraz Walnemu Zgromadzeniu.

§ 14.

Sąd Polubowny.

Walne Zgromadzenie wybiera do Sądu Polubownego 7 członków Zrzeszenia, z której to liczby prezydium Zrzeszenia wyznacza do załatwienia danej sprawy komplet, składający się z 3-ch członków. Komplet ten wybiera z pośród siebie przewodniczącego. Sąd Polubowny rozpatruje i rozstrzyga wszelkie spory, powstałe pomiędzy członkami Zrzeszenia w związku ze sprawami zawodowymi. Sąd Polubowny może również rozpatrywać i rozstrzygać spory, powstałe między członkami Zrzeszenia i osobami nie należącymi do Zrzeszenia, o ile obie strony zgodziły się na to i przedstawiły Zarządowi Zrzeszenia odpowiedni pisemny wniosek. Sąd Polubowny działa na podstawie regulaminu, zatwierdzonego przez Walne Zgromadzenie oraz odnośnych postanowień ustawowych o Sądach Polubownych.

§ 15.

Zaciąganie zobowiązań majątkowych.

Zaciąganie zobowiązań majątkowych następuje na zasadzie uchwał Zarządu, o ile zobowiązania te nie przekraczają sumy 2000 złotych. W razie zaciągnięcia zobowiązań na sumę wyższą od 2000 zł, potrzebna jest uchwała Walnego Zgromadzenia.

§ 16.

Zmiany statutu.

Zmianę statutu uchwała Walne Zgromadzenie. Wniosek o zmianę może być poddany pod uchwałę Walnego Zgromadzenia, o ile w zawiadomieniu o Walnym Zgromadzeniu umieszczono wniosek o zmianę statutu w porządku dziennym i wymieniono te postanowienia, które mają ulec zmianie. Do zmiany statutu jest wymagana uchwała Walnego Zgromadzenia, powzięta większością 2/3 głosów obecnych.

§ 17.

Rozwiązanie Zrzeszenia.

Rozwiązanie Zrzeszenia następuje:

- a. na mocy zarządzenia władzy nadzorczej,
- b. na mocy uchwały Walnego Zgromadzenia, powziętej większością 3/4 obecnych,
- c. z powodu otwarcia upadłości do majątku Zrzeszenia.

We wszystkich wypadkach rozwiązania Zrzeszenia następuje likwidacja Zrzeszenia. Walne Zgromadzenie wybiera 3 likwidatorów z pośród członków Zrzeszenia. Likwidatorowie będą reprezentować i podpisywać Zrzeszenie kolektywnie pod pieczęcią Zrzeszenia z dodaniem wyrazów „w likwidacji“.

W razie rozwiązania Zrzeszenia zadecyduje o przeznaczeniu jego majątku Walne Zgromadzenie, przy czym majątek Zrzeszenia nie może być rozdzielony między członków.

W razie rozwiązania Zrzeszenia przez władze nadzorcze, pozostały majątek Zrzeszenia przechodzi na cele ogólnospołeczne według uznania władzy nadzorczej w porozumieniu z ostatnim Zarządem.

Rok obrachunkowy.

Rokiem obrachunkowym Zrzeszenia jest rok kalendarzowy. Sprawozdania obrachunkowe oraz preliminarz budżetowy na rok następny Zarząd przedkłada Komisji Rewizyjnej nie później jak do końca lutego każdego roku.

Prawo interpretacji poszczególnych postanowień statutu przysługuje Zarządowi Zrzeszenia.

§ 20.

Statut niniejszy wchodzi w życie z dniem zatwierdzenia go przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu.

Członkami Zrzeszenia są następujące firmy:

1. „Elibor“ S. A. Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, reprezentująca koncern węglowy „Fulmen“ w Katowicach,
2. „Giesche“ S. A., Oddział w Gdyni, reprezentująca koncern węglowy „Giesche“ S. A. w Katowicach,
3. „C. Hartwig“ Międzynarodowi Ekspedytorzy, Sp. Transp. z o. o. w Gdyni,
4. „Ick Johannes“, Spedycja, Sp. z o. o. w Gdyni,
5. „Modelski Ludwik“ Międzynarodowa Spedycja, Oddział w Gdyni,
6. „Pantarei“ S. A. Powszechnie Zakłady Magazynowe i Transportowe w Gdyni,
7. „Polskarob — Polsko - Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A., reprezentująca koncern węglowy „Robur“ w Katowicach,
8. „Polski Lloyd“ S. A., Oddział w Gdyni,
9. „Progress“ T. z o. o. w Gdyni, reprezentujące koncern węglowy „Porgress“ T. z o. o. w Katowicach,
10. „Prowe Ferdynand“ Towarzystwo Ekspedycyjne, Agentura Morska w Gdyni, Sp. z o. o.,
11. „Rawa“ Dom Spedycyjny w Gdyni,
12. „Schenker i Ska“ S. A. dla Międzynarodowego Transportu, Oddział w Gdyni,
13. „Skarbopol“ T. z o. o. w Gdyni, reprezentujące koncern węglowy „Skarboferm“ w Królewskiej Hucie,
14. „Warszawskie Towarzystwo Transportowe“ Ekspedycja morska, ekspedycja lądowa, Sp. z o. o. w Gdyni,
15. „Warta“ Towarzystwo Ekspedycyjne, Sp. z o. o. w Gdyni,
16. „Wolf Aug. i Ska“ Sp. z o. o. w Gdyni,
17. „Zadrozny Adam“, Dom Ekspedycyjno-Handlowy w Gdyni.

Na rok 1937 wybrano Zarząd w składzie następującym:

Prezes Zarządu:

1. Lucjan Byczkowski, wiceprezes Zarządu Rady Interesantów Portu, dyrektor firmy „Warszawskie Towarzystwo Transportowe“, Sp. z o. o. w Gdyni,

Wiceprezes Zarządu:

2. Władysław Gieysztor, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, dyrektor firmy „Warta“ Towarzystwo Transportowe Sp. z o. o. w Gdyni.

Członkowie Zarządu:

3. Bronisław Garbowicz, zastępca członka Zarządu Rady Interesantów Portu, dyrektor firmy „Elibor“ S. A. Przemysłowo-Handlowa w Gdyni,
4. Alfred Jaeger, dyrektor firmy Joh. Ick. Sp. z o. o. w Gdyni,
5. Czesław Raczewski, wicedyrektor firmy „Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A. w Gdyni,
6. Bolesław Romański, dyrektor firmy Schenker i Ska oddział w Gdyni,
7. Ludwik Rotstat, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, wicedyrektor firmy „Pantarei“ S. A. — Powszechny Zakłady Magazynowe i Transportowe w Gdyni.

Dyrektor:

Jerzy Michalewski, radny miasta Gdyni, zast. członka Państwowej Rady Komunikacyjnej, Dyrektor Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych.

Biuro mieści się przy ul. Świętojańskiej nr 9. Telefon dyrektora: 33-76.

9. Centrala Zakupu Żelaza Polskich Hut Żelaznych.

Sp. z o. o. w Warszawie

Od 1 I 1932 r. wchodzi w skład Rady Interesantów Portu w Gdyni „Centrala Zakupu Żelaza Polskich Hut Żelaznych“ Sp. z o. o. w Warszawie.

Członkami Spółki są:

1. Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura S. A. Górniczo-Hutnicza w Katowicach.
2. Katowicka Spółka Akcyjna dla Górnictwa i Hutnictwa w Katowicach.
3. „Huta Pokój“ Śląskie Zakłady Górniczo-Hutnicze S. A. w Katowicach.
4. Towarzystwo Zakładów Hutniczych „Huta Bankowa“ S. A. w Dąbrowie Górniczej.
5. Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza S. A. w Warszawie.
6. „Modrzejów — Handtke“ Zjednoczone Zakłady Górniczo-Hutnicze w Sosnowcu.
7. „Spółka Akcyjna Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich“ w Warszawie.
8. „Towarzystwo Starachowieckich Zakładów Górniczych“ S. A. w Warszawie.
9. Huta żelazna „Kraków“ S. A. w Krakowie.

Stan władz na dzień 1 I 1936 przedstawiał się następująco:

Komitet doradczy:

Prezes, senator R. P. Tadeusz Karszo-Siedlewski,
dyrektor Marceli Mignaval,
dyrektor Jerzy Płochocki.

Zarząd:

dyrektor Stanisław Zieliński.

10. „Paged“ Polska Agencja Eksportu Drewna Sp. z o. o. w Gdyni.

Przedsiębiorstwo to przystąpiło do Rady Interestantów Portu w dniu 1 XII 1933 r.

Dzień powstania spółki: 9 XII 1931 r.

Wspólnicy:

- a) Skarb Państwa (Dyrekcja Naczelna Lasów Państwowych),
- b) Polska Agencja Morska Sp. z o. o. w Gdyni.

Członkowie Rady Nadzorczej:

Michał Daszkiewicz-Czajkowski,
Inż. Aleksander Panek,
Radca Franciszek Szkiłłądź,
Teofil Lorkiewicz,
Aleksander Klimkiewicz,
Konsul Dr Stanisław Darski,
Inż. Stanisław Kozerski,
Jan Wieszczycki.

Zarząd Spółki:

Dyrektor Stanisław Tor, Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, członek Zarządu Rady Interestantów Portu w Gdyni.

11. Banki zrzeszone w Radzie Interestantów Portu w Gdyni.

W skład Rady Interestantów Portu w Gdyni weszły następujące instytucje bankowe:

„Powszechny Bank Związkowy“ S. A. Oddział w Gdyni (w dniu 1. IV. 1934 r.), dyrektorem oddziału jest p. Jerzy Hildt, członek zarządu Rady Interestantów Portu w Gdyni.

„Bank Zachodni“ S. A. Oddział w Gdyni (w dniu 1 VI 1934 r.), dyrektorem oddziału jest p. Michał Królikowski, członek zarządu Rady Interestantów Portu w Gdyni.

12. „Gdynika - Maklerzy Ubezpieczeń Morskich Sp. z o. o. w Gdyni.

Jako reprezentant maklerstwa ubezpieczeniowego w Gdyni, wchodzi w skład Rady Interestantów Portu firma „Gdynika — Maklerzy Ubezpieczeń Morskich“ Sp. z o. o. w Gdyni. Przedsiębiorstwo należy do Rady od 1 IV 1934 r.

Dyrektorami są pp.: Hugon Pistel, sędzia handlowy, członek zarządu Rady Interestantów Portu oraz p. Waclaw Fedorowicz.

Sytuacja na rynku frachtów morskich w roku 1936.

1. Rok 1936-ty w jego drugiej połowie zaznaczył się dość znacznym podniesieniem się poziomu prawie wszystkich frachtów morskich, a w szczególności w żegludze trampowej transatlantyckiej, w której to żegludze indeksy frachtów w czwartym kwartale roku ubiegłego osiągnęły stan roku 1929-go.

Niżej umieszczony jest wykaz indeksów frachtów morskich.

W wykazie indeksów podano naprzód indeksy, obliczone na podstawie 1913 = 100, dalej indeksy przeliczone na podstawie 1929 = 100.

W zestawieniu podano indeksy następujące:

- I. Indeks ogólnonieemiecki obliczany przez „Statistisches Reichsamt“ i publikowany w „Wirtschaft und Statistik“. Indeks oblicza się na podstawie wszystkich ważniejszych notowań frachtów dla towarów przybywających i wychodzących do Niemiec przez porty niemieckie i krajów sąsiednich.

Indeks ogólny jest wypośredkowany na podstawie osobno obliczanych indeksów:

- a) dla żeglugi przybrzeżnej,
- b) dla eksportu niemieckiego z przeznaczeniem do innych portów europejskich (eksportu europejskiego),
- c) dla importu niemieckiego przybywającego z innych portów europejskich (import europejski),
- d) dla eksportu niemieckiego do portów pozaeuropejskich,
- e) dla importu niemieckiego, przybywającego z portów pozaeuropejskich.

Indeks ten, (jak też indeksy 2—4) jest obliczony na podstawie: 1913 = 100. Wszystkie niemieckie indeksy obliczone są z uwzględnieniem ważności poszczególnych kierunków ruchu zamorskiego i ważności towarów biorących w tym ruchu udział.

- II. Indeks niemiecki europejski dla eksportu jest indeksem wspomnianym wyżej w p. I. b.
- III. Indeks ogólny szwedzki obliczany jest przez „Svenska Handelsbanken“ i przedstawia średnio-arytmetyczną frachtów płaconych za importowane węgiel i zboże i eksportowane drzewo i wyroby drzewne.
- IV. Indeks szwedzki węglowy obliczany jest jak wyżej ad III. — dla frachtów płaconych za węgiel importowany do Szwecji.
- V. Dalsze indeksy są obliczane na podstawie 1929 = 100. W rubryce V-tej podany jest indeks ogólnonieemiecki podany w rubryce I-ej, lecz przeliczony na nowej podstawie: 1929 = 100.
- VI. Indeks angielski obliczany przez „The Economist“ obejmuje 28 główniejszych kierunków ruchu morskiego, podzielonych na sześć grup: a) Europa, b) Ameryka Północna, c) Ameryka Południowa, d) Indie, e) Wschód i Pacyfik, f) Australia. (Oryginalny indeks obliczany jest na podstawie 1898—1913 = 100). Indeksy wypośredkowane są jako średnie - arytmetyczne frachtów wzgl. grup frachtów.
- VII. Indeks „The Statist“ obejmuje frachty dla 21 głównego kierunku w przybyciu i odejściu z Anglii. Indeks obliczany jest jako średnie - geometryczne w procentowym stosunku dla każdego kierunku (oryginalny indeks — na podstawie 1920 = 100).
- VIII. Indeks trampowy jest obliczany przez the Chamber of Shipping of the United Kingdom dla trampów, obsługujących ruch transoceaniczny. Indeks ten jest brany pod uwagę przez British Chamber of Shipping przy obliczaniu subwencji dla trampów angielskich.

Indeksy frachtów morskich.

TABELA 188

Okres czasu	Ogólny niemiecki	Niemiecki europejski (eksport)	Ogólny szwedzki (import)	Węglowy szwedzki (import)	Ogólny niemiecki	„Economi- st”	„Statist”	Trampowy, Chamber of Shipping
	1913 = 100				1929 = 100			
	1	2	3	4	5	6	7	8
1927	106,2	95,5	120	—	97,5	113,4	106,1	111,7
1928	102,0	91,4	112	100	93,7	102,1	104,4	103,7
1929	108,9	101,1	115	106	100,0	100,0	100,0	100,0
1930	92,3	85,8	81	80	84,8	81,5	84,3	76,7
1931	83,8	78,4	89	78	77,0	82,1	72,1	79,9
1932	68,6	64,3	89	80	63,0	77,8	69,7	75,5
1933	63,1	59,6	84	76	57,0	74,9	68,8	72,9
1934	59,4	54,3	86	76	54,5	76,2	71,4	75,83
1935	60,5	59,4	89	81	55,6	76,7	73,6	76,28
1936	67,3	61,9	—	—	61,8	87,2	77,3	90,79
Miesiące 1935								
I	58,0	52,9	83	77	53,3	74,2	72,7	74,7
II	56,7	50,7	79	78	52,1	72,2	72,5	69,1
III	56,2	49,9	84	78	51,6	72,8	72,7	71,1
IV	57,9	57,1	86	75	53,2	73,9	73,1	73,1
V	58,6	58,0	87	75	53,8	74,1	74,0	71,9
VI	58,8	58,6	88	75	54,0	74,4	72,7	71,5
VII	58,7	58,5	85	74	53,9	73,5	73,4	74,7
VIII	59,3	59,2	87	75	54,5	72,8	73,1	73,5
IX	61,0	61,1	88	78	56,0	76,7	74,0	75,1
X	66,8	71,2	98	89	61,3	86,1	74,7	88,4
XI	67,1	69,8	102	99	61,6	84,7	75,1	84,3
XII	66,3	65,5	102	98	60,9	84,8	75,3	90,4
1936								
I	65,6	63,6	94	87	60,2	83,4	75,3	85,3
II	63,9	59,8	89	78	58,7	80,3	75,3	79,0
III	63,3	57,9	89	78	58,1	79,6	75,1	83,9
IV	63,2	57,5	89	77	58,0	79,7	74,5	80,7
V	63,3	57,5	91	78	58,1	78,7	74,0	83,2
VI	65,2	61,5	95	85	59,9	80,3	73,4	82,7
VII	65,7	60,6	96	85	60,3	81,9	75,5	83,19
VIII	67,7	61,2	103	85	62,1	86,4	77,1	88,30
IX	70,6	63,0	109	89	64,8	88,9	78,4	97,63
X	70,8	63,1	118	96	65,0	93,8	79,5	104,18
XI	72,0	64,6	124	110	66,1	99,6	81,9	104,82
XII	76,0	70,8	148	116	69,8	113,8	85,8	127,50
1937								
I	76,3	68,5	154	118	70,1	120,1	86,2	131,24
II	78,4	68,2	139	118	72,0	119,0	88,4	130,92
III	79,7	68,7	143	119	73,2	122,1	93,0	132,29
IV	81,7	69,3	162	119	75,0	—	90,8	138,36
V	85,5	73,2	167	133	78,5	137,5	91,9	144,95
VI	90,4	81,0	177	154	83,0	139,4	90,8	136,51
VII	90,7	80,7	172	153	83,3	137,2	—	137,76
VIII	91,3	77,5	—	—	83,8	143,6	—	153,56
IX	94,5	78,1	—	—	86,8	149,8	—	172,22

2. Przy badaniu liczb indeksów szczególną uwagę zwraca szybki wzrost w ostatnich miesiącach r. 1936 indeksu trampów oceanicznych. Już indeks „Statist“, zawierający frachty tak trampowe jak i liniowe, wykazuje znacznie spokojniejszy przebieg i mniejszy wzrost w roku 1936-ym. Porównanie liczb indeksów szwedzkich: ogólnego i węglowego — wykazuje z jak dużym opóźnieniem i w jak stosunkowo nieznacznym stopniu odbija się ogólna zwyczajka frachtów na przebiegu frachtów węglowych.

Wszystkie indeksy po osiągnięciu w pierwszym kwartale roku 1935-go najniższego kryzysowego poziomu, wykazują koniunkturalną zwyczajkę około października 1935 roku, związaną z wpływem wojny włosko-abisyńskiej. W pierwszym i drugim kwartale 1936 roku następuje zniżka frachtów, a od początku drugiego półrocza stale zwyczajka, aż do końca roku. Jeżeli nawet przyjąć pod uwagę sezonowe, koniunkturalne wpływy, które dość trudno wyeliminować, należy przecież przyznać, że koniec roku 1936 zaznaczył się wyraźną tendencją zwyczajkową. Tłumaczy się ta tendencja wzrostem obrotów handlu międzynarodowego, powszechnym we wszystkich krajach świata wyścigiem zbrojeń; zwyczajką produkcji i wymiany towarów, tymi zbrojeniami wywołaną, wreszcie na rynku europejskim, po części wpływem wojny hiszpańskiej. Tu można w szczególności wymienić zwyczajkę frachtów na rudę i w ogólności frachtów na Morzu Śródziemnym. Ponieważ w tych przewozach zajęta jest poczęści flota bałtycka, więc miało to wpływ i na nasz rynek. W bliższych komunikacjach na Bałtyku odczuwaliśmy poza tym zwiększony popyt na tonaż w związku z przewozami morskimi niemieckimi, organizowanymi specjalnie celem omińnięcia korzystania z tranzytowych linii kolejowych polskich.

Nie należy wszakże oczekiwać, by przedsiębiorstwa żeglugowe a zwłaszcza trampowe, wykazać mogły w roku ubiegłym proporcjonalne do zwyczajki frachtów, zwiększone wpływy. Po pierwsze, zwyczajka ta przysłała tylko w ostatnich miesiącach roku sprawozdawczego, po drugie, trampy są zwykle związane długoterminowymi charterami, a notowania frachtowe dotyczą tylko nowo zawartych kontraktów. Z drugiej strony — przy liniach regularnych umowy konwencyjne, które w czasie spadku frachtów opóźniają obniżenie wpływów, odwrotnie — przy zwyczajce frachtów — opóźniają wyrównanie strat.

Ciekawą ilustrację w tym kierunku daje porównawcze zestawienie wyników eksploatacyjnych dwudziestu główniejszych angielskich liniowych przedsiębiorstw żeglugowych za lata 1932/33 i 1935/36. Zestawienie to obejmuje tonaż 4,6 milionów BRT, (26⁰/₀ całej floty angielskiej), czyli tonaż, który jest większym od tonażu całej floty handlowej każdego innego kraju na kuli ziemskiej, z wyjątkiem Stanów Zjednoczonych.

Rezultaty obliczeń obejmują wyniki do 1. IX. 1936 r.

Zestawienie takie podaje w Nr 6 z 6. II. 1937 „Hansa“ p. Oskar Lindner z Hamburga. Z obliczeń jego wynika, że zysk eksploatacyjny (Betriebsgewinn) na tonę BRT wynosił:

w roku 1935/36	17/—5
w roku 1932/33	12/—7
w roku 1935/36 więcej o	5/—3

P. Lindner oblicza dalej, że po odpisaniu na amortyzację 6% bilansowej wartości floty (48,5 milionów Ł.), pozostaje na wydatki administracyjne, procenta i czysty zysk razem mniej aniżeli 5% kapitału akcyjnego (kapitał 48,4 mil. Ł.).

Przyjąć tu należy pod uwagę, że jest to wynik sumaryczny. Niektóre linie, jak na przykład linie transatlantyckie (Cunard White Star) wykazały w roku 1935 znaczne straty, a są to linie mocno popierane i subwencjonowane przez Rząd (subsytia pocztowe).

3. Należy tu pamiętać, że indeksy frachtów angielskich i szwedzkich są obliczane w walucie zdevaluowanej w szylingach i koronach, tym też tłumaczy się niewspółmiernie szybszy wzrost tych indeksów w odniesieniu do indeksów niemieckich. Dla floty handlowej polskiej wobec stałej wartości złotego angielski indeks obliczany na podstawie 1929 = 100, należy oceniać w następnych latach znacznie niżej, a mianowicie w przybliżeniu:

1929—1930	—	100
1931	—	94
1932	—	72
1933	—	68
1934	—	62
1935	—	60
1936	—	61

dlatego też warunki pracy floty polskiej w roku 1936 chociaż poprawiły się dość znacznie, ale w każdym razie nie w takim stopniu, jak w innych krajach, posiadających walutę zdeprecjonowaną.

Ze wszystkich indeksów frachtowych najwięcej jaskrawe polepszenie sytuacji wykazuje indeks trampowy angielski (Chamber of Shipping). Otóż, jeżeli przyjmiemy pod uwagę spadek kursu funta angielskiego i przeliczymy indeks ten, wprowadzając odpowiednie poprawki, to indeks ten dla złotego polskiego wypadnie, jak niżej:

TABELA 189

Rok	Indeks trampowy Chamber of Shipping:	Stosunek kursu funta angielskiego obiegowego do złotego:	Indeks obliczony dla złotego polskiego:
1929	100.0	100 0	100.0
1930	76.7	100.0	76.7
1931	79.9	94.0	75.1
1932	75.5	72.4	54.7
1933	72.9	68.5	49.9
1934	75.8	61.8	46.8
1935	76.3	59.97	45.8
1936	90.8	60.70	55.1

A więc, gdy frachty obliczone w funtach angielskich w r. 1936 tylko o 10% były niższe, aniżeli w roku 1929, to te same frachty przeliczone na złote polskie stanowiły tylko 55% frachtów z roku 1929.

Polepszenie sytuacji na rynku trampów oceanicznych, obliczone na podstawie waluty polskiej, wynosiło w ostatnim roku—20%. Frachty morskie dla ładunków masowych w szczególności, naprzykład frachty węglowe w naszych zwykłych relacjach do krajów skandynawskich — wykazały w tymże czasie polepszenie tylko o 7% do 12,5%.

Niestety wydatki żeglugi naszej uskuteczniane w złotych nie doznały zmniejszenia. W szczególności koszty utrzymania załogi w Polsce nadal pozostają znacznie wyższe, aniżeli w krajach konkurencyjnych.

Średni stosunek płac załóg pokładowych i maszynowych w krajach bałtyckich i skandynawskich w odniesieniu do płac polskich wynosił:

	na 1. I. 1935	na 1. I. 1937
w Niemczech	103,4%	103,3%
„ Szwecji	84,4%	92,0%
„ Norwegii	81,9%	81,9%
„ Danii	79,5%	82,1%
„ Estonii	73,4%	47,6%
„ Łotwie w żegludze państwowej .	65,4%	56,3%
„ „ „ „ prywatnej	38,5%	32,8%
„ Finlandii	50,6%	56,7%

Jedynie więc w Niemczech płace załogi są nieco wyższe, niż u nas. We wszystkich innych krajach płace są niższe, a w Łotwie, Estonii i Finlandii nawet dwa razy niższe.

4. Dla oceny stanu frachtów na rynku węglowym może służyć niżej podane zestawienie, opracowane przez nas na podstawie notowań, ogłaszanych w „Hansa“ frachtów z Gdańska do Danii, południowych portów Szwecji, do Rouen i Bordeaux.

Notowania są podane w szylingach i frankach francuskich. Przy notowaniach w szylingach należy więc przyjąć pod uwagę spadek funta angielskiego.

W zestawieniu podane są: pierwsza liczba — notowania wyższe, druga — niższe. Notowania roczne — są przeciętnie średnie. Notowania miesięczne — są zarejestrowane w pierwszych dniach każdego miesiąca.

*) Obliczone przy wysokim kursie przeliczenia RM. = 2,12 zł.

Okres czasu	Frachty z Gdańska do:								
	Danii		Południowej Szwecji		Rouen		Bordeaux		
	sh.		sh.		sh.		sh.		
1929	6/9	6/2	6/9	6/2	7/9	7/2	9/6	9/—	
1930	5/1	4/8	5 ¹ / ₂	4/7 ¹ / ₂	5/7	5/3	7/4	6/9 ¹ / ₂	
1931	5/—	4/7	5/1	4/7	5/7	5/3	6/9 ¹ / ₂	6/4 ¹ / ₂	
1932	5/2	4/9	5/—	4/7	6/3	5/10	7/5	6/11	
1933	4/8	4/4	4/10	4/6	I. ptr.	6/3	5/10	7/4	6/10 ¹ / ₂
						fr. fr.		fr. fr.	
1934	4/7	4/3	4/9	4/6	II. ptr.	27	26	34	32 ¹ / ₃
						26	25	30 ¹ / ₂	29
1935	4/5 ¹ / ₂	4/2	5/1	4/8		26	25	30	29
1936	4/10 ¹ / ₂	4/5	5/5	5/—	I-VIII	26	25	30	29
					IX-XII	7/10 ¹ / ₂	7/4 ¹ / ₂	8/9	8/4
Mie- siące									
I	4/9	4/3	5/3	5/—	—	—	30	29	
II	4/9	4/3	5/3	4/9	25	24	30	29	
III	4/6	4/—	5/—	4/6	25	24	29	28	
IV	4/6	4/—	5/—	4/3	25	24	29	28	
V	4/6	4/—	5/—	4/6	25	24	28	27	
VI	4/9	4/3	5/3	5/—	26	25	30	29	
VII	4/9	4/6	5/3	5/—	27	26	31	30	
VIII	4/9	4/6	5/3	5/—	28	26	31	30	
IX	4/9	4/6	5/6	5/—	7/6	7/—	8/3	7/9	
X	5/—	4/6	5/6	5/—	7/9	7/3	8/6	8/—	
XI	5/6	5/—	6/6	6/—	8/—	7/6	9/—	8/6	
XII	6/—	5/6	6/9	6/—	8/3	7/9	9/3	9/—	
1937									
I	5/6	5/—	6/6	6/—	8/3	7/9	9/—	8/9	
II	6/—	5/6	7/—	6/6	8/—	7/6	9/3	8/9	
III	6/—	5/6	6/9	6/3	8/3	7/9	9/6	9/—	
IV	6/—	5/6	6/6	6/—	8/3	7/9	9/6	9/—	
V	6/—	5/6	7/6	7/—	9/3	8/6	11/3	10/6	
VI	7/—	6/3	8/—	7/—	11/—	10/—	15/—	14/—	
VII	8/—	7/3	9/—	8/3	12/6	11/6	15/6	14/6	
VIII	7/6	7/—	8/—	7/3	11/6	11/—	15/3	14/6	
IX	7/6	7/—	8/—	7/3	12/—	11/6	15/6	14/9	
X	7/6	7/—	8/—	7/3	12/6	11/9	15/3	14/6	
XI	7/—	6/6	7/6	6/9	11/—	10/—	14/6	14/—	

5. Notowania dla statków węglowych w Gdyni przeprowadzane przez firmę „Polskarob“ przedstawiały się jak następuje:

a. do Stockholmu:

TABELA 191

Mies.	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
I	4/6 4/9	4/6 5/—	4/1 ¹ / ₂	4/—	4/—	4/3 4/—	5/—
II	4/6 4/9	4/3 4/6	4/— 4/1 ¹ / ₂	3/10 ¹ / ₂	3/10 ¹ / ₂	4/— 3/9	5/3
III	4/6 4/7 ¹ / ₂	4/3 4/4 ¹ / ₂	3/10 ¹ / ₂ 4/—	3/9	3/10 ¹ / ₂	3/10 ¹ / ₂ 3/9	5/—
IV	4/4 ¹ / ₂ 4/6	4/1 ¹ / ₂ 4/3	3/9 3/10 ¹ / ₂	3/9	3/10 ¹ / ₂	4/— 3/10 ¹ / ₂	5/3
V	4/6 4/7 ¹ / ₂	4/— 4/1 ¹ / ₂	3/3 3/10 ¹ / ₂	4/—	3/10 ¹ / ₂	4/— 3/10 ¹ / ₂	5/6
VI	4/6 4/7 ¹ / ₂	4/— 4/1 ¹ / ₂	4/—	4/3	4/—	4/1 ¹ / ₂ 4/—	6/6
VII	4/6 4/7 ¹ / ₂	4/1 ¹ / ₂ 4/3	4/—	4/— 4/3	4/1 ¹ / ₂	4/6 4/3	7/6
VIII	4/6 4/7 ¹ / ₂	4/1 ¹ / ₂ 4/3	4/—	4/—	4/1 ¹ / ₂	4/6 4/3	6/6
IX	4/6 4/7 ¹ / ₂	4/3 4/4 ¹ / ₂	4/—	4/—	4/3	4/6 4/4 ¹ / ₂	7/6
X	4/10 ¹ / ₂ 5/—	4/3 4/4 ¹ / ₂	4/—	4/—	4/6 5/—	4/6 4/3	
XI	5/— 5/1 ¹ / ₂	4/3 4/4 ¹ / ₂	4/—	4/— 4/1 ¹ / ₂	4/9 5/—	4/9 4/6	
XII	5/— 5/1 ¹ / ₂	4/3 4/4 ¹ / ₂	4/—	4/— 4/3	4/6 4/9	5/— 4/6	

b. do Göteborga:

Mies.	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
I	4/3 4/6	4/3 4/4 ¹ / ₂	4/1 ¹ / ₂	4/—	4/—	4/3 4/—	5/—
II	4/3 4/4 ¹ / ₂	4/1 ¹ / ₂ 4/3	4/—	3/9	3/10 ¹ / ₂	4/— 3/9	5/—
III	4/1 ¹ / ₂ 4/3	4/— 4/1 ¹ / ₂	3/10 ¹ / ₂ 4/—	3/9	3/10 ¹ / ₂	3/10 ¹ / ₂ 3/9	5/—
IV	4/1 ¹ / ₂ 4/3	4/— 4/1 ¹ / ₂	3/10 ¹ / ₂	3/9	3/10 ¹ / ₂	4/— 3/10 ¹ / ₂	5/3
V	4/1 ¹ / ₂ 4/4 ¹ / ₂	4/— 4/1 ¹ / ₂	4/—	3/10 ¹ / ₂ 4/—	3/10 ¹ / ₂	4/— 3/10 ¹ / ₂	5/6
VI	4/3 4/4 ¹ / ₂	4/— 4/1 ¹ / ₂	4/—	4/— 4/3	4/—	4/1 ¹ / ₂ 4/—	6/6
VII	4/3 4/6	4/— 4/1 ¹ / ₂	4/—	4/—	4/1 ¹ / ₂	4/6 4/3	7/6
VIII	4/3 4/6	4/— 4/3	4/—	4/—	4/1 ¹ / ₂	4/6 4/3	7/—
IX	4/3 4/6	4/1 ¹ / ₂ 4/3	4/—	3/10 ¹ / ₂ 4/—	4/3	4/6 4/3	7/9
X	4/9 5/—	4/1 ¹ / ₂ 4/3	4/1 ¹ / ₂	4/—	4/6	4/6 4/3	
XI	4/9 5/—	4/1 ¹ / ₂ 4/3	4/1 ¹ / ₂	4/—	4/9 5/—	4/9 4/6	
XII	4/9 5/—	4/1 ¹ / ₂ 4/3	4/1 ¹ / ₂	4/— 4/3	4/6 4/9	5/— 4/6	

c. do Kopenhagi:

Mies.	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
I	4/3 4/6	4/3 4/6	3/10 ¹ / ₂ 4/—	3/9	3/9 4/—	4/3 4/—	5/—
II	4/3 4/6	4/— 4/3	3/9 3/10 ¹ / ₂	3/6 3/9	3/9	3/9	5/3
III	4/1 ¹ / ₂ 4/4 ¹ / ₂	3/10 ¹ / ₂ 4/1 ¹ / ₂	3/9	3/6	3/9	3/9	5/—
IV	4/— 4/3	3/9 4/—	3/9	3/6	3/9	3/9	5/6
V	4/1 ¹ / ₂ 4/4 ¹ / ₂	3/9 4/—	3/9	3/9	3/9	3/9	5/6
VI	4/3 4/6	4/— 4/3	3/10 ¹ / ₂ 4/—	4/—	3/9 4/—	4/1 ¹ / ₂ 3/10 ¹ / ₂	6/6
VII	4/3 4/6	4/— 4/3	4/—	4/—	3/9 4/—	4/3	7/—
VIII	4/3 4/6	4/— 4/3	3/10 ¹ / ₂	4/—	3/9	4/3 4/—	6/6
IX	4/3 4/6	4/1 ¹ / ₂ 4/4 ¹ / ₂	4/—	3/9	4/—	4/3	7/—
X	4/9 5/—	4/3 4/4 ¹ / ₂	4/1 ¹ / ₂	3/9	4/3	4/6 4/3	
XI	4/9 5/—	4/3 4/6	4/1 ¹ / ₂ 4/3	3/10 ¹ / ₂	4/3 4/4 ¹ / ₂	4/6	
XII	4/9 5/—	4/— 4/3	4/—	4/— 4/—	4/3	5/6 5/—	

d. do innych portów.

Mies.	Antwerpia			Rouen				
	st. ca. 4000 t.			st. ca. 3000 t.				
	1935	1936		1937	1935	1936		1937
I	3/6	3/9	3/7 ^{1/2}	5/3	6/3	6/3	6/—	8/—
II	3/6	3/7 ^{1/2}		5/9	6/1 ^{1/2}	6/—	5/9	8/—
III	3/6	3/6	3/4 ^{1/2}	5/6	5/10 ^{1/2}	5/6	—	8/—
IV	3/4 ^{1/2}	3/6	3/4 ^{1/2}	5/3	5/7 ^{1/2}	5/6	—	7/9
V	3/6	3/4 ^{1/2}	3/3	5/6	5/7 ^{1/2}	5/6	—	8/9
VI	3/7 ^{1/2}	3/9	4/—	3/6	7/—	6/1 ^{1/2}	6/3	6/—
VII	3/9	4/—	3/7 ^{1/2}	7/—	6/4 ^{1/2}	7/3	6/3	11/6
VIII	3/7 ^{1/2}	4/—	—	6/10 ^{1/2}	6/1 ^{1/2}	7/3	6/9	11/6
IX	3/9	4/—	4/—	3/9	6/9	6/6	7/—	6/9
X	4/—	4/3	4/—	—	7/—	7/—	7/—	6/9
XI	4/—	4/9	4/—	—	7/—	7/6	7/6	7/—
XII	3/9	4/—	5/6	5/—	6/6	8/3	7/9	—

6. Polepszenie sytuacji na rynku frachtów morskich jest konsekwencją zwiększenia się rozmiarów handlu światowego międzynarodowego. Na skutek polepszenia się sytuacji kryzysowej zmniejszyła się ilość poprzednio unieruchomionego tonażu floty handlowej światowej, tonaż aktywny się zwiększył i to tak, że podaż tonażu aktywnego w odniesieniu do rozmiarów handlu międzynarodowego w roku 1936 była nie niższa, lecz nawet nieco wyższa aniżeli w roku 1935, jak wykazuje niżej podane zestawienie, w którym podano: indeks objętości handlu międzynarodowego światowego; rozporządzalny i aktywny tonaż floty handlowej i obliczono indeks stosunku handlu światowego do tonażu floty handlowej światowej: *)

TABELA 192

Rok	Objętość handlu światowego	Tonaż rozporządzalny floty świat. na 30. VI.		Tonaż unieruchomiony	Tonaż aktywny		Stosunek ilości handlu światowego do tonażu	
		milj. BRT.	%		milj. BRT.	%	rozporządzanego	aktywnego
1929	100	68 074	100.0	3 427	64 647	100.0	100.0	100.0
1930	93	60 607	102.3	5 565	64 042	99.0	90.9	93.9
1931	86	70 131	103.0	10 755	59 376	91.8	83.5	93.1
1932	75	69 734	102.4	14 233	55 501	85.9	73.2	87.3
1933	76	67 920	99.8	11 748	56 172	86.9	76.2	87.5
1934	79	65 577	96.3	7 700	57 877	89.5	82.0	88.3
1935	82	64 886	95.3	5 536	59 350	91.5	86.0	89.6
1936	84	65 064	95.6	4 200	60 684	94.1	87.9	89.3

Widzimy więc, że gdy objętość ilościowa handlu międzynarodowego od roku 1929 spadła o 16^{0/0} (a wartościowa, jak zobaczymy niżej, nawet o 64^{0/0}), to rozporządzalny tonaż floty handlowej spadł o 4,4^{0/0}, a aktywny tonaż o 5,1^{0/0}. Nie należy zapominać, że te liczby bynajmniej nie dają należytego obrazu stosunków, gdyż przez bardzo szybko postępującą moderni-

*) UWAGA: Ostatnie liczby objętości handlu międzynarodowego z „Bulletin Mensuel de Statistique“ Société des Nations, Genève, 1936 Nr 12 str. 546. Tonaż floty — „Bulletin“, 1936 Nr 10 str. 458. Tonaż unieruchomiony w lipcu 1936 wyśrodkowano na podstawie liczb podanych w czasopiśmie fachowych.

zając floty handlowej, wydajność przewozowa każdej jednostki żeglujowej w międzyczasie bardzo znacznie się zwiększyła (wedle autorytatywnych fachowych opinii w odniesieniu do czasów przedwojennych conajmniej o 70%).

Jeżeli nawet uwzględnimy tylko wyżej podane absolutne liczby, to przecież widzimy, że stosunek wykorzystania tonażu aktywnego floty światowej dla przewozów w handlu zamorskim w dalszym ciągu nie polepsza się, lecz nawet pogarsza.

Wyniki dość bliskie do otrzymanych w wyżej podanym przez nas opracowanym zestawieniu dają (przeliczone przez nas na podstawie 1929 = 100) obliczenia podane w wydawnictwie Ligi Narodów: „La production mondiale et les prix 1935/1936“, str. 160, a mianowicie:

TABELA 193

Rok	Indeks handlu światowego	Indeks tonażu aktywnego floty handlowej światowej (na 30. VI)	Indeks ruchu statków. Tonaż na wyjściu statków z portu	Indeks a/b	Indeks a/c
	a.	b.	c.		
1929	100.0	100.0	100.0	100,0	100,0
1930	93.2	99,1	100,0	93,2	94,0
1931	85,5	92,0	91,5	93,4	92,9
1932	74,5	86,3	84,3	88,4	86,3
1933	75,5	87,3	87,9	85,9	86,5
1934	78,6	90,1	91,9	85,5	87,2
1935	81,8	92,5	95,1	86,0	88,4

Nieco odmienne *) rezultaty, jeszcze więcej, aniżeli wyżej podane, podkreślające zmiany współczynnika wykorzystania tonażu floty światowej do przewozu ładunków, otrzymuje się przy użyciu liczb niemieckich, gdy korzystając z podanych w „Statistisches Jahrbuch“ 1936, str. 120 liczb: a) przewozu morskigo ładunków masowych i b) ruchu statków (dla 13 krajów, ca. 80% floty światowej), obliczymy stosunek: a/b — tonażu ładunków do tonażu statków:

TABELA 194

Rok	Przewóz morski ładunków masowych		Ruch statków		a/b	a/b 1929=100
	mil ton	a Indeks: 1927/29 = 100	b Indeks: 1927/29 = 100			
1927	234,0	97,1	94,6		102,6	107,4
1928	235,8	97,9	95,5		102,5	107,3
1929	252,8	105,0	109,9		95,5	100,0
1930	232,9	96,7	409,1		88,6	92,8
1931	200,7	83,3	101,9		81,7	85,5
1932	176,3	73,2	93,8		78,0	81,7
1933	178,1	73,9	98,1		75,3	78,9
1934	187,9	78,0	102,7		75,9	79,5
1935	—	—	106,1		—	—

*) Zresztą objętość handlu światowego Niemcy podają też nieco odmiennie od liczb Ligi Narodów, mianowicie: wedle „Statistisches Handbuch des Deutschen und Internationalen Aussehenshandels“ 1936, str. 7: 1929=100, 1930 — 92,8, 1931 — 85,3, 1932 — 73,9, 1933 — 74,9, 1934 — 77,2, 1935 — 79,0.

7. Wyżej podawaliśmy liczby objętości handlu, miarodajnie dla wykorzystania pojemności przewozowej statków; dla oceny zaś możliwości finansowych żeglugi bardziej odpowiednim byłoby uwzględnienie spadku wartości handlu międzynarodowego.

Niżej podajemy liczby, obliczane przez biuro studiów ekonomicznych Ligi Narodów. *)

Handel światowy międzynarodowy: (1929 = 100).

TABELA 195

Rok	Indeks wartości w złocie	Indeks ceny w złocie:	Indeks objętości (ilość)
1929	100,0	100,0	100,0
1930	81,0	87,0	93,0
1931	57,9	67,5	85,5
1932	39,1	52,5	74,5
1933	35,2	46,5	75,5
1934	33,9	43,0	78,0
1935	34,7	42,0	82,0
1936	37,3	43,5	85,5

8. W roku 1936 bardzo znacznie wzrósł tonaż nowych statków, znajdujących się w budowie.

Tonaż ten wedle danych Lloyd's Register stanowił (w tysiącach BRT. na koniec każdego roku):

TABELA 196

Rok	Anglja (bez dominjów)	Stany Zjednoczone	Niemcy	Francja	Szwecja	Dania	Norwegia	Wszystkie kraje razem
1928	1 243	48	382	162	99	83	28	2 618
1929	1 560	158	253	167	98	105	43	3 111
1930	909	232	218	174	146	108	21	2 326
1931	401	208	104	164	95	52	16	1 403
1932	226	60	80	102	59	21	10	766
1933	332	12	23	91	65	25	8	757
1934	597	20	140	121	60	79	16	1 252
1935	743	33	254	56	95	61	17	1 543
1936	964	110	408	67	124	76	20	2 257
1937 ^{vi}	1 200	199	417	67	139	96	32	2 883

„Lloyd Register“ — w tych zestawieniach swoich wykazuje tylko takie statki, których budowa jest już rzeczywiście rozpoczęta, dlatego też zestawienia te nie dają obrazu tego znacznego wzrostu zamówień na stoczniach, który miał miejsce w ostatnich miesiącach roku ubiegłego.

Wedle niektórych prywatnych obliczeń niemieckich (Deutsche Bergwerks Zeitung z 13. I. 1937) w roku ubiegłym oddano stoczniom w całym świecie zamówień razem ca. 4 miliony BRT., gdy w roku 1935 zamówiono budowę 2,9 milionów BRT.

*) „Revue de la situation Economique Mondiale, 1936/1937, str. 132.

O tym, że tonaż zamówień już w roku 1935 przewyższał tonaż statków znajdujących się w budowie, świadczą liczby tonażu statków spuszczonego ze stapi. Ilość i tonaż tych statków wynosiły w poszczególnych latach:

TABELA 197

Rok	Ilość statków	BRT.
1928	869	2 699 239
1929	1012	2 793 210
1930	1084	2 889 472
1931	596	1 617 115
1932	307	726 591
1933	330	489 016
1934	536	967 419
1935	649	1 302 080
1936	889	2 063 907

Rok więc 1936 wykazuje znaczny wzrost tonażu rozporządzalnego, a to tym bardziej, że ilość i tonaż statków sprzedanych na złom zmniejszyły się, a tonaż dotychczas częściowo unieruchomiony został prawie całkowicie przywrócony do służby.

Na złom sprzedano:

w roku 1933	510 statków,	1 849 000 BRT.
„ „ 1934	429 „	1 533 523 „
„ „ 1935	462 „	1 194 386 „
„ „ 1936	425 „	932 736 „

(w tych ilościach nie są wliczone statki amerykańskie).

Ogólny ruch żeglugi w krajach skandynawskich (z wyjątkiem Danii, dla której brakuje liczb), bałtyckich i Niemczech na ogół pozostawał bez dużych zmian, jak wykazuje zestawienie ruchu statków na wejściu i wyjściu w poszczególnych krajach, obliczone w liczbach przeciętnych wyrażonych w tysiącach BRT. *)

TABELA 198

Rok kwartał	Polska	Niemcy	Szwecja	Norwegia	Finlandia	Łotwa	Litwa	Esto- nia	Razem
1925	12	3 571	1 767	593	448	241	54	95	6 781
1926	34	4 066	1 824	535	466	235	58	86	7 304
1927	70	4 240	2 101	597	556	294	72	90	8 020
1928	163	4 638	2 096	658	573	336	78	97	8 639
1929	241	4 678	2 386	701	557	311	84	86	9 044
1930	337	4 691	2 343	693	528	327	84	94	9 097
1931	443	4 221	2 197	624	460	244	74	105	8 368
1932	473	3 776	2 011	662	454	205	86	89	7 756
1933	568	3 838	2 173	679	548	246	100	97	8 249
1934	691	2 933	2 378	716	613	242	104	109	7 786
1935	761	3 025	2 577	708	649	238	115	113	8 186
1936	818	3 349	2 859	733	740	198	132	115	8 944

*) Ostatnie liczby z „Bulletin muensuel de Statistique“, 1937, Nr 9, 408—409. Dla Niemiec, Szwecji, Norwegii, Finlandii i Estonii — liczby obejmują wyłącznie statki z ładunkiem; dla Polski, Łotwy i Litwy tak z ładunkiem jak i próżne.

Zwraca tu uwagę stały wzrost ruchu żeglugi polskiej .

10. Wyżej widzieliśmy, że indeks frachtów trampowych oceanicznych wykazał w roku 1936 szczególnie duży wzrost. Wzrost ten żegluga trampowa zawdzięcza w dużym stopniu dalszemu rozwojowi konwencji zawieranych pod egidą Tramp Shipping Administrative Committee i ustalających minimalne stawki frachtowe dla dalszych nowych relacji, objętych porozumieniami międzynarodowymi.

Z drugiej strony w końcu roku 1936 rozpoczęła się przejawiać reakcja przeciw stawkom minimalnym, a to w związku z bardzo wydajnym subwencjonowaniem żeglugi trampowej angielskiej. Norwescy armatorowie słusznie zwracają uwagę, że udział w podobnych porozumieniach jednocześnie żeglugi subwencjonowanej *) i nie otrzymującej subwencji jest nonsensem i stwarza sytuację całkiem nienormalną. Norwescy armatorowie uważają więc porozumienie o minimalnych stawkach w danej chwili za bezcelowe, a nawet szkodliwe. **)

Parlament angielski w dniu 28. III. 1936 preliminował na rok 1937 2 000 000 £. na subwencje dla żeglugi trampowej. W odnośnej ustawie przewidzianem jest, że o ile indeks frachtowy trampowy (1929=100) w przecięciu rocznym będzie większym od 92, to za każdy procent powyżej 92 subwencja zmniejsza się o 250 000 £., z tym, że gdy indeks osiągnie poziom roku 1929 (100%) subwencja całkiem ustaje.

W roku 1936 indeks trampowy wynosił 90,79, lecz ponieważ ostatnie miesiące dały wynik:

X	—	104,18
XI	—	104,82
XII	—	127,50

Rząd angielski zdecydował zawiesić wypłatę subwencji.

Tramp Shipping Committee twierdził, że jedynie dzięki zwwyżce w ostatnich miesiącach frachtów udało się przeprowadzić odpisanie na amortyzację, lecz że zostało jeszcze więcej 10 milionów £ pozostałych nieodpisanych amortyzacji, które muszą być pokryte z najbliższych zysków, jeżeli chce się utrzymać brytyjską żeglugę trampową w obecnych rozmiarach. ***)

Poza subwencją trampową wypłaciła Anglia w roku 1936 923 000 £ subwencji pocztowych. ****)

W innych krajach, tak jak w latach poprzednich, żegluga handlowa nadal jest mocno subwencjonowana.

W preliminarzu francuskiego ministerstwa komunikacji na rok 1937 przewidziano wydatek wyżej 630 milionów franków na subwencje żeglugowe, a w sumie na cele żeglugowe na 1937 rok ca. 1 miliard franków.

W Japonii na subwencje żeglugowe przydzielono: *****)

w roku 1936	—	640 000 £
na rok 1937	—	950 000 £

*) W roku 1935 Rząd Angielski wypłacił 379 przedsiębiorstwom żeglugi trampowej razem 1 990 000 £.

**) „Frankfurter Zeitung“, 19. I. 1937.

***) „Frankfurter Zeitung“, 4. II. 1937.

****) „Germanie“, 5. II. 1937.

*****) „The Times“, 29. I. 1937.

Na rozwój żeglugi przyznano:

w planie na 5 lat 150 000 000 yen (8 750 000 £)
z czego w 1937/38 r. wydane będzie 40 000 000 yen (2 500 000 £)

Holandia zasadniczo zawsze była przeciwna polityce subwencji, lecz po spadku funta angielskiego konkurencja z krajami z dewaluowaną walutą, stosującymi subwencjonowanie żeglugi, wywołało konieczność przyjęcia z pomocą przedsiębiorstwom żeglugowym holenderskim, których straty w ostatnich latach kryzysowych ocenia się na ca. 100 milionów florenów. Pomoc uskuteczniano w formie bezprocentowych pożyczek armatorom, którym udzielono razem ca 20 milionów florenów, z tego:

w roku 1935	7 000 000 florenów
„ „ 1936	6 500 000 „

poza tym przydzielono subwencje na obniżenie taryf pilotowych i kredytów na udzielanie hipotek na statki.

Ponieważ dla modernizacji i rozbudowy floty koniecznym jest powiększanie kapitału akcyjnego, a to ostatnie nie jest możliwe, jak długo otrzymując pożyczki od Rządu, towarzystwa nie mogły wypłacać dywidendy, Rząd wszedł na drogę zamiany pożyczek na subwencje. Tak na korzyść Towarzystwa Holand-Amerika-Lyn, Rząd zrezygnował ze zwrotu pożyczki 900 000 florenów, a niewątpliwie jest, że i w innych wypadkach Rząd zrezygnuje z żądania zwrotu pożyczek.

We Włoszech półpaństwowy Instytut dla odbudowy przemysłu (IRI) w dniach 7—16 stycznia roku bieżącego miał wyłożyć do podpisu obligacje dłużne Towarzystwa Holdingowego „Societa Finanziaria Maritima“ (Finmare) na sumę 900 milionów lir. Pożyczka, przeznaczona na rozbudowę floty handlowej, była już przed wyłożeniem przejęta na 400 milionów lir przez banki i towarzystwa asekuracyjne.

Te kilka przykładów ilustruje sytuację. System subwencjonowania żeglugi w dalszym ciągu w całym świecie rozwija się w tempie bynajmniej nie złagodzonem.

11. Zwyżka frachtów morskich i ogromne zwiększenie zamówień na budowę nowych statków wywołały w trzecim kwartale ubiegłego roku raptowny i bardzo znaczny wzrost cen sprzedaży i budowy statków. W tym kwartale ceny sprzedaży statków wzrosły o ca. 10—15⁰/₀, a ceny budowy statków o ca. 25⁰/₀ *). W ostatnim kwartale ceny wzrastały w dalszym ciągu, tak że wzrost cen sprzedażnych za drugie półrocze 1936-go można ocenić na 25—30⁰/₀ **).

Dla charakterystyki wzrostu cen nowej budowy ciekawe zestawienie daje „Fairplay“ (Nr 2801 z 14. I. 1937 roku str. 91), biorąc za podstawę obliczenia koszty budowy statku jednopokładowego, zwykłej konstrukcji, z jednym mostkiem, z nadbudówkami na dziobie i rufie o pojemności 7500 ton DW.

*) „Hansa“, 1936, str. 1973.

***) „Hansa“, 1937, str. 213.

Dla statku tego typu cena za tonę deadweight wedle „Fairplay“ zmieniła się następująco (ceny na koniec miesiąca):

czas	£ sh d
grudzień 1914	7. 5. 0
„ 1915	14.15. 0
„ 1916	23. 0. 0
„ 1920	30. 0. 0
„ 1921	13. 0. 0
„ 1922	9. 0. 0
„ 1923	9.12. 6
„ 1924	9. 1. 4
„ 1925	8. 0. 0
„ 1926	8.12. 0
czerwiec 1927	8.16. 0
„ 1928	8.14. 8
„ 1929	8.19. 4
grudzień 1929	9. 0. 8
czerwiec 1930	9. 0. 8
grudzień 1930	9. 0. 8
czerwiec 1931	8.18. 6
grudzień 1931	8. 9. 4
czerwiec 1932	8. 8. 3
grudzień 1932	8. 6. 3
czerwiec 1933	8. 6. 3
grudzień 1933	8. 8. 3
czerwiec 1934	8.10. 3
grudzień 1934	8.12. 0
czerwiec 1935	8.14.11
grudzień 1935	9.10.11
czerwiec 1936	9.12. 0
grudzień 1936	10. 8. 0

ZAŁĄCZNIK II.

Ruch statków i towarowy obrót zamorski portu gdańskiego.

W celu porównania z liczbami Gdyni podajemy poniżej liczby dotyczące portu w Gdańsku:

Ruch statków w porcie gdańskim według bander narodowych 1936 r.

TABELA 199

Nazwy państw i krajów	Statki na wejściu		o/o	Statki na wyjściu		o/o
	ilość	N R T		Ilość	N R T	
Niemcy	1 809	780 830	23,7	1 815	789 570	24,0
Dania	972	551 412	16,7	973	551 272	16,7
Szwecja	945	546 186	16,6	940	546 467	16,6
Norwegia	372	282 061	8,6	368	285 812	8,9
Polska	324	239 064	7,3	324	239 052	7,3
Anglia	198	235 519	7,2	197	225 631	6,9
Finlandia	154	205 101	6,2	153	206 507	6,3
Grecja	39	82 458	2,5	38	80 358	2,4
Holandia	233	77 073	2,3	234	77 008	2,3
Estonia	132	68 970	2,1	131	68 564	2,1
Francja	43	58 111	1,8	42	56 451	1,7
Łotwa	54	53 770	1,6	54	53 770	1,6
Włochy	16	49 982	1,5	15	47 503	1,4
W. M. Gdańsk	59	25 196	0,8	60	25 254	0,8
Rosja	3	9 913	0,3	3	9 913	0,3
Hiszpania	2	5 961	0,2	2	5 961	0,1
Litwa	11	5 861	0,2	11	5 861	0,2
Rumunia	2	4 887	0,1	2	4 887	0,1
Panama	19	4 298	0,1	19	4 298	0,1
Meksyk	2	2 592	0,1	2	2 592	0,1
Islandia	4	2 004	0,1	4	2 004	0,1
Portugalia	1	1 038	0,0	1	1 038	0,0
Austria	7	936	0,0	7	936	0,0
Jugosławia	1	788	0,0	1	788	0,0
Węgry	1	346	0,0	1	346	0,0
Turcja	1	154	0,0	1	154	0,0
	5 404	3 294 611	100,0	5 398	3 292 097	100,0

Porównanie udziału poszczególnych bander daje następujące liczby:

TABELA 200

	1935			1936		
	ilość stat.	N R T	o/o	ilość stat.	N R T	o/o
Niemcy	1 613	694 953	24,1	1 809	780 830	23,7
Dania	757	489 611	17,2	972	551 412	16,7
Szwecja	762	436 150	15,3	945	546 186	16,6
Norwegia	318	249 560	8,8	372	282 061	8,6
Polska	284	219 453	7,7	324	239 064	7,3
Anglia	178	194 265	6,8	198	235 519	7,2

Poważny wzrost ruchu statków w porcie gdańskim w 1936 r. jest przyczyną że udział bandery polskiej wyniósł tylko 7,3% wobec 7,7% w roku poprzednim — mimo wzrostu tonażu w liczbach absolutnych z 219 453 NRT w 1935 r. — na 239 064 NRT w 1936 r. Znaczny wzrost wykazuje bandera szwedzka, której udział w 1936 r. wyniósł 16,6% wobec 15,3% w 1935 r. Wzrósł również udział bandery angielskiej z 6,8% w 1935 r. — na 7,2% w r. 1936. Bandery niemiecka, duńska i norweska wykazują niewielki spadek udziału w ogólnym ruchu statków, mimo wzrostu tonażu w liczbach absolutnych.

Ruch statków przedstawiał się w latach 1932—1936 następująco:

TABELA 201

Rok	na wejściu		na wyjściu	
	statków	NRT.	statków	NRT.
1932	4 637	2 750 411	4 655	2 774 570
1933	4 278	2 762 616	4 266	2 734 104
1934	4 880	3 174 892	4 879	3 164 827
1935	4 455	2 843 757	4 480	2 858 714
1936	5 404	3 294 611	5 398	3 292 097

Ogólny tonaż statków na wejściu i wyjściu razem wynosi w latach:

TABELA 202

1932	— 5 524 981 NRT.
1933	— 5 496 720 NRT.
1934	— 6 339 719 NRT.
1935	— 5 702 471 NRT.
1936	— 6 586 708 NRT.

Obrót towarowy przedstawiał się w poszczególnych latach następująco:

Obrót towarowy portu gdańskiego w latach 1920—1936.

TABELA 203

Rok	Przywóz ton	Wywóz ton	Obrót ogólny ton
1912	1 141 455	1 311 757	2 453 212
1920	1 700 000	138 246	1 838 246
1921	1 026 420	378 952	1 405 372
1922	466 287	504 411	970 698
1923	654 930	1 062 863	1 717 793
1924	738 073	1 636 480	2 374 553
1925	692 780	2 031 980	2 724 760
1926	640 695	5 659 605	6 300 300
1927	1 517 195	6 380 422	7 897 617
1928	1 832 408	6 783 276	8 615 685
1929	1 729 930	6 766 699	8 559 649
1930	1 090 631	7 122 463	8 213 094
1931	754 298	7 576 205	8 330 503
1932	428 106	5 047 949	5 476 055
1933	493 168	4 659 727	5 152 895
1934	655 981	5 713 181	6 369 162
1935	778 468	4 314 546	5 093 014
1936	953 154	4 675 001	5 628 155

Opis linii regularnych obsługujących Gdynię.

Szczegółowe dane o okrętowych liniach regularnych zawiera niżej podany opis.

1. Linia Gdynia/Gdańsk — Ryga — Libawa (Liepaja) — Kłajpeda.

Linia powyższa istniała już od roku 1931. Wskutek jednakże małego obrotu towarów, została w roku 1933 skasowana.

W r. 1934 „Żegluga Polska“ S. A. linię tę przywróciła, rozszerzając ją na Libawę i Kłajpedę.

Obecnie kursuje na niej statek „Anna Greta“ o pojemności 292 BRT, 191 NRT w odstępach 2 tygodniowych.

2. Linia Gdynia/Gdańsk — Ryga — Brema.

Wymienioną linię utrzymuje firma „Neptun“ Dampfschiffahrts-Gesellschaft w Bremie. Zależnie od zapotrzebowania, stawia linia okrętowa większe lub mniejsze statki (600—2 300 BRT), które kursują co 7 dni (co poniedziałek lub wtorek z Gdyni). Większość tych statków wyposażona jest w kabiny dla pasażerów.

Podczas gdy do Rygi linia ta ogranicza się do eksportu, to w komunikacji z Bremą służy zarówno dla importu jak i eksportu. Przeważnie wchodzi tu w grę import wszelkich towarów z krajów zamorskich.

3. Linia Gdynia/Gdańsk — Tallinn — Helsinki.

Linia jest utrzymywana przez „Żeglugę Polską“ S. A., która posyła swój statek „Cieszyn“ (1 402 BRT, 758 NRT) i zafrachtowany s/s „Capella“ (1 103 BRT, 607 NRT) tak, że, faktycznie, połączenia między portami są co 7 dni.

Należy zaznaczyć, że linia ta posiada duże znaczenie dla tranzytu z krajów bałtyckich na południe i vice versa, przy czym w razie dostatecznej ilości ładunków towarzystwo posyła statki również do Kotki i Wyborga (Viipuri).

4. Linia Gdynia/Gdańsk — Finlandia.

Armatorzy E. Russ i H. M. Gehrrens w Hamburgu utrzymują na tej linii regularne połączenie z Finlandią co dwa tygodnie. Główne ładunki o charakterze masowym składają się z żelaza, wyrobów żelaznych, nawozów potasowych.

Na linii tej kursuje s/s „Martha Russ“ (997 BRT, 574 NRT).

5. Linia Gdynia/Gdańsk — Leningrad — Le Havre via Kopenhaga i Southampton.

Armatorem jest francuskie Towarzystwo „Compagnie Générale Transatlantique“ w Le Havre. Na linii tej kursują statki luksusowe s/s „Colombibe“ (13 391 BRT, 7 554 NRT) i s/s „Bretagne“ (10 171 BRT, 5 938 NRT). Jest to linia sezonowa dla obsługi ruchu turystycznego.

6. Linia Gdynia/Gdańsk — Kłajpeda — Kalmar — Stockholm.

Linia ta jest utrzymywana przez A. B. Svenska Amerika Linien w Göteborgu i obsługiwana przez nowowypbudowane statki s/s „Marieholm“ (1 162 BRT, 563 NRT) oraz s/s „Kastelholm“ (891 BRT, 462 NRT). Jest to linia specjalnie pasażerska i statki na niej kursujące posiadają po ca 150 miejsc dla pasażerów. Poza tym zabierane są również ładunki. Odjazdy odbywają się co 10 dni.

Svenska Amerika Linien utrzymywała już od kilku lat komunikację między Gdynią a Karlskroną i Kalmarem mniejszym statkiem s/s „Borgholm“.

7. Linia Gdynia/Gdańsk — Abo — Mäntyluoto — Vasa.

Linia powyższa powstała 1 maja 1937 roku i utrzymywana jest przez „Żeglugę Polską“ S. A. przy pomocy statków charterowanych: s/s „Bro“ (909 BRT, 408 NRT) i w razie potrzeby s/s „Sado“ (925 BRT, 535 NRT). Statki kursują na tej linii co 14 dni.

8. Gdynia/Gdańsk — Göteborg — Hälsingborg — Malmö.

Towarzystwo A/B Egon Rederi w Limhamn utrzymuje co tydzień na linii Gdynia/Gdańsk — Göteborg — Hälsingborg — Malmö komunikację pasażersko-towarową statkiem „Egon“ (531 BRT, 291 NRT), i statkiem „Libau“ (333 BRT, 173 NRT). Linia ta dysponuje również bezpośrednimi frachtami do portów południowo i wschodnio-szwedzkich (Sölvesborg, Karlshamn i Kalmar) z przeładunkiem w Malmö.

9. Linia Gdynia/Gdańsk — Göteborg — Malmö.

Dalsze połączenia ze Szwecją stanowi linia Gdynia/Gdańsk — Göteborg — Malmö, utrzymywana przez towarzystwo Bolint Bersen & Co z siedzibą w Göteborgu. Rejsy co dwa tygodnie odbywa statek s/s „Iwan“ (289 BRT, 142 NRT) a w razie potrzeby statek „Anna Greta“ (292 BRT, 191 NRT). Statki te przewożą znaczne ilości towarów.

10. Linia Gdynia/Gdańsk — Göteborg — Malmö.

Linia ta została uruchomiona przez Żeglugę Polską S. A., w styczniu 1936 r. Obok linii Gdynia/Gdańsk — Norrköping — Stockholm jest to druga polska linia regularna do Szwecji. Linię tę obsługują s/s „Blenda“ o pojemności (368 BRT, 178 NRT), należący do Bergenske Baltic Transports Ltd. — Bergen. Towarzystwo to obsługuje wspólnie z Ż. P. wspomnianą linię, dając tygodniowe odjazdy z Gdyni i Gdańska.

11. Linia Gdynia/Gdańsk — Norrköping — Stockholm.

W końcu 1933 roku Żegluga Polska S. A., uruchomiła linię do portów Szwecji Wschodniej, Norrköping i Stockholm. Linia ta była od grudnia

1934 r. obsługiwana przez statki zacharterowane. Obecnie kursuje na tej linii s/s „Urd“ (727 BRT, 385 NRT). W najbliższych miesiącach Żegluga Polska S. A., uruchomi 2 nowe motorowce o pojemn. 1 000 DWT., budujące się obecnie w stoczni w Abo. Linia ma na celu obsługę transportu drobnicowego między Polską i Szwecją. W ostatnich czasach porozumiała się ona co do wspólnego rozkładu jazdy ze szwedzkim towarzystwem Svenska Amerika Linien i dzięki temu komunikacja ze Stockholmem odbywa się co 14 dni.

12. Linia Gdynia/Gdańsk — Stavanger — Bergen — Trondheim.

Bezpośrednią komunikację między Gdynią i Gdańskiem a Norwegią objęły norweskie towarzystwa, Det Bergenske D. S. — Bergen i Det Stavangerske D. S. — Stavanger. Towarzystwo to obsługuje porty Stavanger, Bergen, Trondheim i inne porty sąsiednie.

Statki tej linii zawijają do Gdyni co 14 dni, przy czym pierwsza posługuje się statkiem „Sollund“ (941 BRT, 557 NRT) i s/s „Jaederen“ (902 BRT, 493 NRT), względnie substytutami.

Linia przewozi głównie towary drobnicowe, będące artykułami handlu wymiennego polsko-norweskiego, a więc w przywozie śledzie, wszelkie ryby i t. p. a w wywozie rury, artykuły kanalizacyjne i t. p.

Przyjmuje ona również za konosamentem bezpośrednim towary, przeznaczone do Petsamo (Finlandia), Islandii i wysp Faröer.

13. Gdynia/Gdańsk — Oslo — Moss — Kambo — Drammen.

Statki na tej linii m/s „Batavia“ (962 BRT, 497 NRT) i „Balsac“ (963 BRT, 498 NRT), kursujące co 7 dni, należą do tow. żeglugowego Fred Olsen & Co — Oslo.

14. Linia Gdynia/Gdańsk — Kopenhaga.

Linia utrzymywana jest przez duńskiego armatora Det Forenede Dampskibs Selskab — Kopenhaga za pomocą s/s Sleipner, (1 066 BRT, 567 NRT), odbywającego regularnie rejsy co tydzień między powyższymi portami. Jest to linia dowozowa dzięki bezpośrednim frachtom do prowincjonalnych portów duńskich, Islandii i wysp Faröer.

15. Linia Gdynia/Gdańsk — Odense — Aarhus.

Na tej linii kursuje co dwa tygodnie żaglowo - motorowy statek „Helen“ (158 BRT, 78 NRT), należący do towarzystwa — Aarhus Shipping Co. w Aarhus.

16. Linia Gdynia/Gdańsk — Hamburg.

17. Linia Gdynia/Gdańsk — Hamburg.

Liniję pierwszą utrzymuje „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia; drugą — Mathies Reederei A. G. — Hamburg. Żegluga Polska utrzymuje komunikację okrętową z Hamburgiem dwa razy w miesiącu, Mathies Reederei — co 4 dni.

Linia pierwsza (16) utrzymywana od r. 1932, jest obsługiwana przez s/s Tczew (760 BRT, 344 NRT). Na linii drugiej (17) kursują statki s/s Albert (788 BRT, 461 NRT), s/s Olga (585 BRT, 331 NRT), s/s Käte (448 BRT, 267 NRT).

18. Linia Gdynia/Gdańsk — Antwerpia.

Utrzymywana jest przez „Żeglugę Polską“ S. A. od 1 stycznia 1934 roku. Na linii tej kursują obecnie statki towarowo-pasażerskie „Żegluga Polskiej“, a mianowicie s/s Hel (1 066 BRT, 504 NRT) i s/s Śląsk (1 042 BRT, 758 NRT) w odstępach 7 dniowych.

19. Linia Gdynia/Gdańsk — Rotterdam.

Do roku 1935 linia ta była utrzymywana przez „Żeglugę Polską“ S. A. jako linia okrężna między Gdynią/Gdańskiem — Antwerpią — Rotterdamem — Gdynią/Gdańskiem — Tallinem — Helsinkami; obecnie została rozbita na poszczególne odcinki.

Na linii Gdynia/Gdańsk — Rotterdam kursują s/s „Puck“ (1 066 BRT, 503 NRT) i s/s „Chorzów“ (845 BRT, 489 NRT).

Ożywiony ruch między Gdynią a Rotterdamem jest przyczyną, że obecnie istnieją 4 linie regularne między Gdynią a Rotterdamem, na których kursuje około 10 statków w odstępach 2 — 3 dni.

20. Linia Gdynia/Gdańsk — Antwerpia.

Linia jest utrzymywana przez towarzystwo okrętowe: „Argo“ Reederei A. G. — Brema. Statki towarzystwa s/s Butt (736 BRT, 408 NRT) i s/s Busard (986 BRT, 568 NRT) kursują między portami Gdynią i Gdańskiem a Antwerpią co 10 dni.

21. Linia Gdynia/Gdańsk — Rotterdam.

Linia jest utrzymywana przez towarzystwa: „Neptun“ Reederei — Brema i „Argo“ Reederi Brema przy pomocy statków s/s Butt (736 BRT, 408 NRT) i Leda (594 BRT, 347 NRT) co 14 dni.

22. Linia Gdynia/Gdańsk — Rotterdam.

Ożywiony ruch na tej linii był zachętą dla armatora „Lübeck Viborger Dampfschiffahrts Ges. — Lübeck do stworzenia nowej linii, która jest trzecią linią, łączącą Gdynię z Rotterdamem.

Co dwa tygodnie kursuje na tej linii s/s Wiborg (578 BRT, 350 NRT) i s/s Wiborg II (556 BRT, 357 NRT), przewożąc głównie: śledzie, kakao i t. d.

23. Linia Gdynia/Gdańsk — Rotterdam.

Armatorem tej linii jest „Neptun“ Dampfsch. Ges. w Bremie. Statek s/s Leda (594 BRT, 347 NRT) lub substytut kursują co 3—5 dni.

24. Linia Gdynia/Gdańsk — Amsterdam.

Linia ta należy do holenderskiego Towarzystwa Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschapij w Amsterdamie i jest, zwłaszcza w ko-

munikacji z Amsterdamem, pośredniczącą linią dowozową, dzięki bezpośrednim frachtom do wszystkich portów nad Renem i Menem, oraz do wszystkich portów zamorskich. Na linii tej kursują statki co 7 dni. Są to: s/s Hebe (1 140 BRT, 638 NRT), s/s Bervenice (1 177 BRT, 665 NRT) i s/s Merope (1 158 BRT, 640 NRT).

25. Linia Gdynia/Gdańsk — Londyn.

Linia utrzymywana jest przez Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A. w Gdyni. Działalność tej linii omówiona została obszernie w Rozdziale III. Na tym miejscu zaznaczamy tylko ogólnie, iż obsługuje ona nasz wywóz przetworów mięsnych i mleczarskich i jest linią dowozową do Londynu, jednego z największych portów rozdzielczych. Na linii tej kursuje s/s Lech (1 568 BRT, 790 NRT).

26. Linia Gdynia/Gdańsk — Londyn.

Od roku 1933 kursują na trasie Gdynia/Gdańsk — Londyn statki Towarzystwa The United Baltic Corporation Ltd. — Londyn, posiadającego w Gdyni swoją reprezentację pod nazwą „Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka“. W przewozie towarów do Anglii współdziałała ona z Polsko-Brytyjskim Towarzystwem Okrętowym S. A. w Gdyni, z którym uzgodniono rejsy w ten sposób, że co tydzień kursują na przemian statki obydwu linii na trasie Gdynia — Gdańsk — Londyn.

Obroty tej linii przedstawiają się następująco:

Rok	Przywóz
1931	27 646
1932	39 661
1933	38 895
1934	42 526
1935	52 824
1936	56 593

Na uwagę zasługują bezpośrednie frachty via Londyn do Afryki Południowej.

Statek linii tej, s/s Baltrover (4 916 BRT, 3 014 NRT), ma pomieszczenie dla 200 pasażerów i komory chłodnicze dla towarów łatwo psujących się. Towarzystwo rozwija również dużą działalność w zakresie turystyki morskiej a specjalnie pracuje nad rozwojem angielskiego ruchu turystycznego do Polski i państw bałtyckich. W latach 1931 — 1934 zwiedziło na statkach Towarzystwa kilkuset turystów z Anglii Gdynię i Gdańsk, a mianowicie: 1931 — 154 turystów; 1932 — 760; 1933 — 653; 1934 — 997; 1935 — 930 osób i 1936 — 720 osób.

27. Linia Gdynia/Gdańsk — Hull.

Wymienioną linię utrzymuje Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A. w Gdyni przy pomocy s/s Lublin (1 409 BRT, 687 NRT) i s/s Lwów (1 409 BRT, 687 NRT).

28. Linia Gdynia/Gdańsk — Leith — Grangemouth.

Ożywiony handel zagraniczny Polski z Anglią stał się pobudką do uruchomienia przez angielskie towarzystwo J. Currie & Co. w Leith tygodniowej komunikacji między Gdynią i Gdańskiem, a angielskimi portami Leith i Grangemouth. Na uwagę zasługują bezpośrednie frachty na linie, wychodzące z Leith do Szkocji, Anglii Północnej i Irlandii.

Na linii tej kursują statki s/s „Hagne“ (975 BRT, 574 NRT), „Minorca“ (1 123 BRT, 594 NRT) i „Majorca“ (1 126 BRT, 589 NRT).

29. Linia Gdynia/Gdańsk — Manchester — Liverpool (via Kopenhaga).

Linia ta utrzymana jest przez armatora Det Forenede Dampskibsselskab. A. S. — Kopenhaga. Statki kursują co 7 dni i, w razie otrzymania ładunku ponad 100 ton, zawijają do każdego portu Anglii Zachodniej. Linie obsługują: s/s „Egholm“ (1 317 BRT, 754 NRT), s/s „Taarnholm“ (1 420 BRT, 828 NRT) i s/s „Uffe“ (1 889 BRT, 1 165 NRT).

30. Linia Gdynia/Gdańsk — Le Havre.

Linia ta została uruchomiona w kwietniu 1935 roku. Obsługiwana jest przez statek pasażersko-towarowy s/s „Warszawa“ (2 487 BRT, 1 534 NRT) kursujący co 14 dni i jest nastawiona przede wszystkim na przewóz emigrantów. W razie dostatecznej ilości emigrantów, statek zawija również do Dunkierki, Cherbourga i Dover, jako portów wyjściowych dla pasażerskich linii transoceanicznych.

31. Linia Gdynia/Gdańsk — Porty francuskie (Dunkerque, Le Havre, Bordeaux).

Linie tę utrzymuje Det Forenede D. S. w Kopenhadze. Statki kursują co 14 dni, są to: s/s „Skjöld“ (1 345 BRT, 792 NRT), „Halfdan“ (1 448 BRT, 828 NRT), s/s „Magnus“ (1 340 BRT, 782 NRT) i inne.

32. Linia Gdynia/Gdańsk — Hiszpania — Portugalia — Marokko.

Linia ta, należąca do towarzystwa Oldenburg-Portugiesische D. R., — Hamburg, utrzymuje co 15 dni komunikację z portami Pasajes, Bilbao, Santander, Musel, (Gijon), La Coruna, Vigo, Oporto, Lizbona, Huelva, Sevilla, Cadiz, Gibraltair, Tanger, Larache, Port Lyautey, Rabat, Fedhala, Casablanca, Mazagan, Saffi, Mogador, Agadir, Melilla, Villa, Alhucemas, Ceuta, Tetuan, a przy dostatecznej ilości ładunków również z innymi hiszpańskimi, portugalskimi i północno-afrykańskimi portami. Statki na tej linii kursujące, a mianowicie: s/s „Ostland“ (2 152 BRT, 1 291 NRT), „Lisboa“ (1 799 BRT, 1 091 NRT), s/s „Melilla“ (2 653 BRT, 1 642 NRT) i inne, posiadają również pomieszczenia pasażerskie.

33. Linia Gdynia/Gdańsk — porty Morza Śródziemnego.

Utrzymywana przez Towarzystwo Robert M. Sloman jr. — Hamburg, i Rederieaktiebolaget Svenska Lloyd — Göteborg, jest zasadniczo linią wychodzącą z Gdyni co 14 dni do portów hiszpańskich, portugalskich, włoskich i francuskich. Armatorzy stawiają na tę linię rozmaite statki, zależnie od potrzeby. Przeciętną pojemność można podać na ca 2 000 BRT. Zabierane ładunki składają się z drobnicy. Statki zabierają również i pasażerów.

34. Linia Porty Morza Śródziemnego — Gdynia.

Ożywiony przywóz owoców południowych do Gdyni jest ułatwiony dzięki bezpośredniej komunikacji z portami Morza Śródziemnego, utrzymywanej przez towarzystwo okrętowe, Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd — Göteborg. Towarzystwo to wysyła swe statki co 20 dni. Zasadniczymi portami, do których statki tych linii zachodzą, są Messina, Catania, Palermo, a w sezonie eksportu owoców również Valencia. Ubocz-

nymi portami, do których statki te nie zawsze zachodzą, są Napoli (Neapol), Livorno, Genua, Casablanca, Tanger, Oran, Ceuta, Melilla, Tunis, Alicante, Cartagena, Malaga, Marsylia.

Towarzystwo wybudowało w ostatnich czasach szereg dobrze wyposażonych statków motorowych. — Statki tych linii zabierają również pasażerów.

35. Linia Gdynia — Sycylia.

Regularne odejścia następują w sezonie importu owoców. Na linii kursują co 20 dni statki o pojemności 1 200—1 500 BRT, jak np. s/s „Randi“ (1 132 BRT, 678 NRT), należące do firmy J. Lauritzen — Kopenhaga. Armator ten od wielu lat przewozi owoce z portów Morza Śródziemnego jak: Catania, Syracuse, Messina, Palermo. W razie potrzeby armator stawia dodatkowe statki.

36. Linia Gdynia/Gdańsk — Bliski Wschód.

Liniję utrzymuje armator Svenska Orient Linien w Göteborgu pospołu z Żegluga Polska. Statki na tej linii zawijają do Gdyni co 10 dni. Maklerem dla statków m. s. „Lechistan“ (1 937 BRT, 967 NRT) i m. s. „Lewant“ (1 942 BRT, 970 NRT) jest firma Rothert & Kłaczycycki, dla statków Svenska Orient Linien — firma „Bergtrans“.

37. Linia Gdynia/Gdańsk — Porty Bałtyckie — Italia.

Linia ta, utrzymywana przez włoskie towarzystwo „La Costiera“ S. A. w Genui, łączy bezpośrednio Gdynię i porty bałtyckie z portami Włoch. Na linii tej kursują statki co 14 dni, przewożąc głównie drobnicę. Są to: s/s „Sniafioco“ (2 316 BRT, 1 368 NRT) i s/s „Lanital“ (2 323 BRT, 1 394 NRT).

38. Linia Gdynia— New York (via Kopenhaga i Halifax).

Linia jest utrzymywana przez towarzystwo „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. w Gdyni i została omówiona w Rozdziale III. Zaznaczamy więc krótko, że jest to linia pasażersko - towarowa, obsługująca ruch na linii Gdynia — Nowy York — Halifax nowoczesnymi motorowcami „Piłsudski“ o pojemności (14 294 BRT, 8 402 NRT) i „Batory“ (14 287 BRT, 8 102 NRT).

39. Linia Gdynia — New York (via Kopenhaga, Philadelphia)

American Scantic Line utrzymuje co 7 dni stałą komunikację między portami Stanów Zjednoczonych (New York, Filadelfia) i portami Bałtyku. — W Gdyni reprezentowana jest przez American Scantic Line w Polsce i posiada magazyny tranzytowo-celne na nabrzeżu Polskim.

Linia ta utrzymuje komunikację z Gdynią za pomocą 11 statków towarowych o średniej pojemności (5 150 BRT, 3 150 NRT) i około 8 500 DWT jak np. „Scanyork“ (5 163 BRT, 3 162 NRT), s/s „Scanstates“ (5 164 BRT, 3 164 NRT), s/s „Minnequa“ (4 941 BRT, 3 082 NRT), s/s „Scanpenn“ (5 153 BRT, 3 155 NRT) i s/s „City of Fairbury“ (4 942 BRT, 3 077 NRT). Każdy statek posiada również kilkanaście kabin pasażerskich. W roku 1932 uruchomiła linia 4 statki towarowo-pasażerskie z kabinami 1 klasy na 100 osób oraz urządzeniami chłodniczymi dla przewozu towarów łatwo psujących się.

Statki kursują od roku 1929 i przewożą następujące towary:

Do Polski: miedź, bawełnę, tytoń, oleje, świeże i suszone owoce, maszyny i ich części, samochody, skóry i t. p.

Z Polski: drzewo, sól, mąkę, nasiona, cement, ferromangan, naftalinę, cynk, meble gięte, konserwy, wyroby wiklinowe, wyroby alabastrowe, naczynia emaliowane, skórki i t. p.

American Scantic Line utrzymuje komunikację łamaną, wystawiając konosamenty bezpośrednio do portów Indii Zachodnich, Ameryki Środkowej, Meksyku, Kuby, Ameryki Południowej oraz do portów Ameryki Północnej i Południowej, położonych nad Oceanem Spokojnym.

American Scantic Line w Polsce, posiadając przedstawicielstwo Pensylwańskich Kolei, wystawia konosamenty bezpośrednio z Gdyni do miejscowości, położonych w głębi Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

40. Linia Gdynia/Gdańsk — Porty Zatoki Meksykańskiej.

Z Ameryką Środkową istnieje tylko jedno połączenie w postaci linii regularnej, utrzymywanej przez armatora Wilhelm Wilhelmsen — Oslo. Głównymi portami na tej linii są: Tampa, Tampico, New Orleans, Galveston, Houston i Savannah.

Nowocześnie urządzone statki motorowe m/s „Toledo“ (4 563 BRT, 2 790 NRT), m/s „Trolleholm“ (5 047 BRT, 3 124 NRT), m/s „Vasaholm“ (4 217 BRT, 2 475 NRT), m/s „Tatra“ (4 766 BRT, 2 804 NRT) zawijają do Gdyni co 10 dni, przywożąc bawełnę, tytoń, drzewo egzotyczne, żywicę, złom żelazny, fosforyty i t. p.

Statki wyposażone są również w kabiny pasażerskie.

41. Linia Gdynia/Gdańsk — Zatoka Meksykańska.

Linie utrzymuje G. A. L. w Gdyni. Statki kursują co 30 dni do portów: New Orleans, Houston, Galveston i t. p. Są to charterowane motorowce „Vigilant“ (4 766 BRT, 2 833 NRT) i „Endicott“ (6 320 BRT, 4 720 NRT) i inne.

42 i 43. Linia Gdynia/Gdańsk — porty Południowej Ameryki.

Bezpośrednie połączenia z Ameryką Południową tworzą dwie linie. (42 i 43). Linia 43 utrzymywana jest przez Rederieaktiebolaget Nordstjernan w Stockholmie (Johnson Line), obejmuje porty Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Montevideo i Victoria w rejsach co 14 dni; statki drugiej linii (42), uruchomionej przez Finland Syd - Amerika Linien w Helsinkach, zawijają do tych samych portów dwa razy w miesiącu.

W przywozie do Gdyni linie te transportują kawę, wełnę, skóry, ekstrakty garbarskie, w wywozie zaś z Gdyni — papier, drzewo, rury i artykuły chemiczne. Na linii utrzymywanej przez Rederieaktiebolaget Nordstjernan (Nr 43) kursują nowocześnie urządzone motorowce: m/s Suecia (3 729 BRT, 2 220 NRT), m/s San Francisco (3 704 BRT, 2 214 NRT), m/s Pedro Christophersen (3 725 BRT, 2 232 NRT), m/s Santos (3 840 BRT, 2 311 NRT) i inne.

Linie Nr 42, utrzymywaną przez Finland Syd - Amerika Linien, obsługują następujące jednostki: s/s Navigtar (5 656 BRT, 3 212 NRT), s/s Mercator (4 260 BRT, 2 569 NRT), s/s Bore VIII (4 157 BRT, 2 708 NRT), Bore IX (4 512 BRT, 2 651 NRT).

44. Linia Gdynia/Gdańsk — Ameryka Południowa.

Połączenie Gdyni z portami Ameryki Południowej tworzyły dotychczas 2 obce linie regularne, których statki wychodziły z Gdyni co 2 tygodnie.

Znaczna część ładunków, jednakże musiała być kierowana liniami dowozowymi z Gdyni do portów zachodnio-europejskich, które posiadają częste połączenia z Ameryką Południową. Z tych względów uruchomienie polskiej linii do części świata, odgrywającej w handlu światowym znaczną rolę — było koniecznością.

Linie powyższą uruchomiły towarzystwa „Żegluga Polska“ S. A., oraz „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A.

Odjazdy z Gdyni następują co 20 dni.

Na linii tej kursują co 20 dni statek pasażerski „Pułaski“ (6 345 BRT, 3 820 NRT), „Kościuszko“ (6 852 BRT, 4 207 NRT) i statek towarowy „Wiśła“ (3 106 BRT, 1 844 NRT).

W ten sposób zarówno większe partie towarów, jak i pasażerów (emigrantów) mogą być bezpośrednio kierowane do portów Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro i Montevideo.

45. Linia Gdynia/Gdańsk — Południowa i Zachodnia Afryka.

Statki tej linii, należące do Towarzystwa Rederi A/B Transatlantic w Göteborgu, kursują regularnie co miesiąc między portami południowej Afryki, zawijając do portów: Cape Town, East London, Durban, Lourenço Marquez, Mossel Bay. Zasadniczymi ładunkami na tej linii są w przywozie ziarna palmowe, kakaowe, kopro, orzechy ziemne, wełna: w wywozie deski do skrzyń. Linie obsługują motorowce „Kaaparen“ (3 386 BRT, 1 879 NRT), „Klipparen“ (3 585 BRT, 2 032 NRT) i inne.

46. Gdynia — Tuticorin — Chittagong — Madras — Tantasaturai.

Linie te utrzymuje Deutsche Dampfsch. „Hansa“, za pomocą statków kursujących co 20—40 dni, specjalnie dostosowanych do przewozu ciężkich ładunków. Są to s/s „Trifels“ (6 198 BRT, 3 771 NRT), s/s „Birkenfels“ (6 322 BRT, 3 851 NRT), s/s Bäreufels (7 569 BRT, 4 679 NRT) i inne.

47. Linia Gdynia — Daleki Wschód (Far East Line).

Najdłuższą linią w komunikacji z Gdynią jest Linia Gdynia — Daleki Wschód, na której kursują co 3 tygodnie statki Towarzystwa Alfred Holt & Co, Liverpool i Ellerman & Bucknall Steamship Co. Ltd., Londyn.

Statki na tej linii odchodzą bezpośrednio z Gdyni do portów: Port Sudan, Port Swettenham, Singapore, Hongkong, Shanghai, Taku Bar (Tientsin), Dairen, Moji, Kobe, Osaka, Yokohama.

W razie dostatecznej ilości ładunków statki zawijają również do Takao i Hankow.

Zasięg komunikacyjny tej linii powiększony jest przez przyjmowanie za bezpośrednim konosamentem towarów, przeznaczonych do Brytyjskiego Północnego Borneo, Syjamu, Indochin, Wysp Filipińskich, portów Chin, Japonii i Syberii. Towarzystwa posiadają ogółem około 150 statków transoceanicznych o pojemności (4 000 — 15 000 BRT).

Statki Far East Line ładują w portach Dalekiego Wschodu również bezpośrednio do Gdyni.

ZAŁĄCZNIK IV.

Porty, z którymi Gdynia posiada regularną komunikację.

Poniżej podajemy spis portów, z którymi Gdynia posiada regularną komunikację:

Regularne połączenia portu w Gdyni z innymi portami:*)

I. Porty Europy:

	Połączenie	czas podróży (dni)	Armator
Anglia			
Grangemouth	7 dni	3	J. Currie & Co — Leith
Hull	7 "	3	Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt. — Gdynia
Leith	7 "	4	J. Currie & Co — Leith
Liverpool ***)	7 "	5	Det Forenede Dampskib — Kopenhaga
London	14 "	3	Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt. — Gdynia
London	14 "	3	United Baltic Corporation — Gdynia
Manchester ***)	7 "	5	Det Forenede Dampskib — Kopenhaga
Southampton	14 "	4	Cie Générale Transatlantique — Le Havre
Belgia			
Anvers	7 dni	5	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Anvers	10 "	5	Argo Reederei A. G. — Brema
Bułgaria			
Burgas	10 dni	27	„Żegluga Polska“ S. A. i Svenska Orient Linien — Göteborg
Varna	10 "	28	„Żegluga Polska“ S. A. i Svenska Orient Linien — Göteborg
Dania			
Aarhus	14 dni	2	Aarhus Shipping Co — Aarhus
Koebenhavn	7 "	1	Det Forenede Dampskib — Kopenhaga
Koebenhavn	10-14 "	1	„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. — Gdynia
Koebenhavn	7 "	1	American Scantic Line — New York
Koebenhavn	14 "	1	Det Forenede Dampskib — Kopenhaga
Koebenhavn	14 "	1	Cie Générale Transatlantique — Le Havre
Odense	14 "	2	Aarhus Shipping Co — Aarhus
Estonia			
Tallinn	7 dni	3	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Tallinn	14 "	3	Det Forenede Dampskib — Kopenhaga
Tallinn	14 "	3	La Costiera — Genova
Finlandia			
Abo **)	14 "	3	La Costiera S. A. Genova
Abo ****)	14 "	3	E. Russ i H. M. Gehrrens — Hamburg
Abo	14 "	3	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Helsinki	14 "	3	E. Russ i H. M. Gehrrens — Hamburg
Helsinki	7 "	3	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Helsinki	7 "	3	La Costiera — Genova
Kotka	7 "	3	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Kotka	7 "	3	E. Russ i H. M. Gehrrens — Hamburg
Kotka **)	14 "	3	La Costiera — Genova
Oulu (Uleaborg)	14 "	6	E. Russ — H. M. Gehrrens — Hamburg
Mäntyluoto	14 "	5	E. Russ — H. M. Gehrrens — Hamburg
Raumo	14 "	6	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Raumo **)	14 "	6	E. Russ — H. M. Gehrrens — Hamburg

*) Nazwy portów podane są w brzmieniu (oryginalnym) kraju, do którego należą.

**) Porty, do których statki zawijają w razie dostatecznej ilości ładunku.

***) W wypadku otrzymania ładunku ponad 100 ton, statki Det Forenede Dampskib — Kopenhaga zawijają do każdego z portów zachodniej Anglii.

****) W wypadku otrzymania ładunku ponad 50 ton, statki E. Russ i H. M. Gehrrens — Hamburg zawijają do każdego z fińskich portów.

	Połączenie co	czas podróży (dni)	Armatör
Raumo *)	14 dni	4	La Costiera — Genova
Vasa	14 "	5	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Viipuri	14 "	4	La Costiera — Genova
Viipuri	14 "	4	E. Russ — H. M. Gehrrens — Hamburg
Viipuri	7 "	4	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Yxpila *)	14 "	5	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Francja			
Bordeaux	14 dni	7	Det Forenede Dampskib. — Kopenhaga
Dunquerque	14 "	4	Det Forenede Dampskib. — Kopenhaga
Le Havre	14 "	4	Cie Générale Transatlantique — Le Havre
Le Havre	14 "	4	Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt. — Gdynia
Le Havre	14 "	4	Rob. M. Sloman Jr. — Hamburg
			Rederieaktiebolaget „Svenska Lloyd“
			— Göteborg
La Pallice	14 "	6	Det Forenede Dampskib — Kopenhaga
La Rochelle	14 "	6	Det Forenede Dampskib — Kopenhaga
Marseille	14 "	10	R. M. Sloman Jr. — Hamburg
Marseille	20 "	10	Rederieaktiebolaget „Svenska Lloyd“
			— Göteborg
Grecja			
Dedeagach *) (Alexandroupolis)	10 dni	17	Svenska Orient Linien — Göteborg i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Patras *)	10 "	13	Svenska Orient Linien — Göteborg i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Piraeus	10 "	15	Svenska Orient Linien i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Thessaloniki	10 "	15	Svenska Orient Linien i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Hiszpania			
Algeciras	15 dni	14	Oldenburg Portugiesische D. R. Hamburg
Alicante	14 "	12	R. M. Sloman jr. — Hamburg i Svenska Lloyd — Göteborg
Barcelona	14 "	17	R. M. Sloman jr. — Hamburg i Svenska Lloyd — Göteborg
Bilbao	15 "	11	Oldenburg Portugiesische D. R. — Hamburg
Bilbao	14 "	11	R. M. Sloman Jr. — Hamburg i Svenska Lloyd — Göteborg
Cadiz	15 "	14	Oldenburg Portugiesische D. R. — Hamburg
Huelva	15 "	14	Oldenburg Portugiesische D. R. — Hamburg
La Coruna	14 "	12	Oldenburg Portugiesische D. R. — Hamburg
Malaga	14 "	14	J. Lauritzen — Kopenhaga
Pasajes	15 "	10	Oldenburg Portugiesische D. R. — Hamburg
San Sebastian	14 "	10	Oldenburg Portugiesische D. R. — Hamburg
Sevilla	14 "	14	Oldenburg Portugiesische D. R. — Hamburg
Tarragona	14 "	13	R. M. Sloman Jr. — Hamburg i Svenska Lloyd — Göteborg
Valencia	14 "	16	R. M. Sloman jr. — Hamburg i Svenska Lloyd — Göteborg
Vigo	14 "	13	Oldenburg Portugiesische D. R. — Hamburg
Ferrol *)	14 "	12	Oldenburg Portugiesische D. R. — Hamburg
Villa Garcia *)	14 "	12	Oldenburg Portugiesische D. R. — Hamburg

*) Porty, do których statki zawijają w razie dostatecznej ilości ładunku.

	Połączenie	czas podróży (dni)	Armator
Holandia			
Amsterdam	7 dni	5	Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij — Amsterdam
Rotterdam	3—5 „	4	„Neptun“ — Dampfschiff. Ges. — Brema
Rotterdam	7 „	4	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Rotterdam	14 „	4	Lübeck Viborger Dampfschiff. Ges.-Lubeka
Rotterdam	14 „	4	La Costiera — Genova
Rotterdam	14 „	4	„Argo“ Reederei — A. G. Brema i „Neptun“ Rederei A. G. Brema
Litwa			
Klajpeda	10 dni	1	Svenska Amerika Linien — Göteborg
Klajpeda	14 dni	1	„Żegluga Polska“ S. A.
Klajpeda	14 „	1	La Costiera — Genova
Klajpeda	14 „	1	Det Forenede Dampskib — Kopenhaga
Lotwa			
Liepaja	14 dni	3	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Liepaja	14 „	3	La Costiera — Genova
Riga	7 „	3	„Neptun“ — Dampfschiff Ges. — Brema
Riga	14 „	3	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Riga	14 „	3	La Costiera — Genova
Niemcy			
Bremen	7 dni	2	„Neptun“ — Dampfschiff. Ges. — Brema
Hamburg	4 „	2	Mathies Reederei Sartori & Berger Johannes Ick, E. Russ — Hamburg
Hamburg	14 „	2	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Norwegia			
Alesund	14 dni	5	Det Bergenske — Bergen; Det Stavangerske — Stavanger
Bergen	14 „	4	Det Bergenske — Bergen; Det Stavangerske — Stavanger
Bodo *)	14 „	5	Det Bergenske, Det Stavangerske
Christiansund	14 „	4	Det Bergenske, Det Stavangerske
Drammen	7 „	3	Fred Olsen & Co — Oslo
Ekersund *)	14 „	4	Det Bergenske, Det Stavangerske
Haugesund *)	14 „	4	Det Bergenske, Det Stavangerske
Kambo	7 „	3	Fred Olsen & Co — Oslo
Molde *)	14 „	5	Det Bergenske, Det Stavangerske
Moss	7 „	4	Fred Olsen & Co — Oslo
Oslo	7 „	3	Fred Olsen & Co — Oslo
Sarpsborg *)	7 „	3	Fred Olsen & Co — Oslo
Skien *)	7 „	3	Fred Olsen & Co — Oslo
Stavanger	14 „	4	Det Bergenske — Bergen; Det Stavangerske
Tousberg *)	14 „	4	Det Bergenske — Bergen; Det Stavangerske
Trondheim	7 „	3	Fred Olsen & Co — Oslo
Porsgrund	7 „	3	Fred Olsen & Co — Oslo
Portugalia			
Lisboa	15 dni	13	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Oporto	15 „	12	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Rosja Sowiecka			
Leningrad	14 „	4	Cie Générale Transatlantique — Le Havre
Leningrad	7 „	4	American Scantic Line — New York
Szwecja			
Stockholm	7 „	2	American Scantic Line — New York

*) Porty, do których statki zawijają w razie dostatecznej ilości ładunku.

	Połączenie co	czas podróży (dni)	Armatör
Stockholm	14 dni	2	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Gäyle *)	10 „	2	Svenska—America Linien — Göteborg
Göteborg	7 „	2	Rederi A/B Egon Line — Limhamn
Göteborg	14 „	2	„Baltic Line“ — Bolint Bersen & Co — Göteborg
Göteborg	14 „	2	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Stockholm	10 „	2	Svenska Amerika Linien — Göteborg
Hälsinborg *)	14 „	2	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Hälsinborg	14 „	3	Rederie A/B Egon Line — Limhamn
Hälsinborg	7 „	3	„Baltic Line“ — Bolint Bersen & Co — Göteborg
Malmö	14 „	1	Rederie A/B Egon Line — Limhamn
Malmö	10 „	1	Svenska—America Linien — Göteborg
Malmö	14 „	1	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Norrköping *)	10 „	2	Svenska—America Linien — New York
Norrköping	14 „	2	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Oskarshamn *)	10 „	2	Svenska—America Linien — Göteborg
Kalmar	10 „	1	Svenska—America Linien — Göteborg
Västerwick *)	10 „	2	Svenska—America Linien — Göteborg
Uppsala *)	10 „	2	Svenska—America Linien — Göteborg
Włochy			
Bari	14 „	18	La Costiera A. G. — Genova
Napoli	14 „	15	La Costiera S. A. — Genova
Catania	14 „	15	La Costiera S. A. — Genova
Catania	20 „	15	J. Lauritzen — Kopenhaga
Genova	20 „	15	„Svenska Lloyd“ — Göteborg
Genova	20 „	15	J. Lauritzen — Kopenhaga
Genova	14 „	15	La Costiera S. A. — Genova
Genova	14 „	22	R. M. Sloman jr. — Hamburg i Svenska Lloyd — Göteborg
Livorno	20 „	15	„Svenska Lloyd“ — Göteborg
Livorno	20 „	15	J. Lauritzen — Kopenhaga
Messina	14 „	16	„La Costiera“ S. A. — Genua
Palermo	14 „	18	„La Costiera“ S. A. — Genua
Palermo	20 „	17	J. Lauritzen — Kopenhaga
Palermo	20 „	17	„Svenska Lloyd“ — Göteborg
Napoli	20 „	15	J. Lauritzen — Kopenhaga
Siracusa	14 „	17	„La Costiera“ S. A. — Genua
Messina	20 „	16	J. Lauritzen — Kopenhaga
Siracusa	20 „	17	J. Lauritzen — Kopenhaga
Fiume	14 „	21	„La Costiera“ S. A. — Genua
Posiadłości Brytyjskie na m. Śródz.			
Gibraltar	15 „	14	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Malta	10 „	13	„Żegluga Polska“ S. A. i Svenska Orient Linien
Turecja (europ.)			
Istanbul	10 „	26	Svenska Orient Linien i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia

II. Porty Afryki:

Agadir	15 dni	13	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Beira	30 „	42	Rederieaktiebolaget „Transatlantic“ — Göteborg
Alexandria	10 „	25	„Żegluga Polska“ i Svenska Orient Linien

*) Porty, do których statki zawijają w razie dostatecznej ilości ładunku.

	Połączenie	czas podróży (dni)	Armatör
Capetown	30 "	35	Rederieaktiebolaget „Transatlantic“ — Göteborg
Casablanca	15 "	18	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Ceuta - Tetuan	15 "	15	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Dakar	30 "	10	„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A.
Djibouti	40 "	21	Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft „Hansa“
Durban	30 "	38	Rederieaktiebolaget „Transatlantic“ — Göteborg
Fedhala	15 "	28	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Laurenço Marquez	30 "	40	Rederieaktiebolaget „Transatlantic“
Las Palmas	15 "	20	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Larache	15 "	17	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Melilla	15 "	16	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Mazagan	15 "	18	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Mogador	15 "	19	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Port Lyautey	15 "	18	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Port Said	30 "	18	Far East Line — Londyn
Port Sudan	30 "	19	Far East Line — Londyn
Port Sudan	40 "	19	Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft „Hansa“
Rabat	15 "	18	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Saffi	15 "	19	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Santa Cruz de Tenerife	15 "	21	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Santa Cruz de Las Palmas	15 "	21	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
Tanger	15 "	15	Oldenburg Portugiesiesche D. R. — Hamburg
East London	30 "	36	Rederieaktiebolaget „Transatlantic“ — Göteborg
Port Elisabeth	30 "	36	Rederieaktiebolaget „Transatlantic“ — Göteborg
Mossel Bay	30 "	35	Rederieaktiebolaget „Transatlantic“ — Göteborg

III. Porty Ameryki Północnej:

Albany *)	7 dni	13	American Scantic Line — New York
Baltimore	7 "	13	American Scantic Line — New York
Boston	7 "	13	American Scantic Line — New York
Galveston	10 "	23	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo
Galveston	30 "	23	„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A.
Halifax	10-14 "	8	„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A.
Havana	10 "	14	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo
Houston	10 "	14	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo
Houston	30 "	14	„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A.

*) Porty, do których statki zawijają w razie dostatecznej ilości ładunku.

	Połączenie co	czas trwania (dni)	Armator
New York	7 dni	12	American Scantic Line — New York
New York	10-14 "	8	„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. — Gdynia
New Orleans	10 "	19	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo
New Orleans	30 "	19	„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. — Gdynia
Philadelphia	7 "	13	American Scantic Line — New York
Savannah	10 "	19	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo
Tampico	10 "	23	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo
Vera Cruz	10 "	25	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo
Portland	7 "	13	American Scantic Line — New York
Tampa	10 "	19	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo
Wilmington	7 "	13	American Scantic Line — New York

IV. Porty Ameryki Południowej

Bahia	20 dni		„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A.
Buenos Aires	14 "	35	Finland Syd Amerika Linien — Helsinki
Buenos Aires	14 "	35	Rederieaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line) — Stockholm
Buenos Aires	20 "	25	„Gdynia—Ameryka“ i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Montevideo	14 "	35	Rederieaktiebolaget, Nordstjernan (Johnson Line) — Stockholm
Montevideo	20 "	24	„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Rio de Janeiro	20 "	20	„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Rio de Janeiro	15 "	28	Finland Syd Amerika Linien — Helsinki
Rio de Janeiro	15 "	28	Rederieaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line) — Stockholm
Santos	14 "	30	Rederieaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line) — Stockholm
Santos	14 "	30	Finland Syd Amerika Linien — Helsinki
Santos	20 "	21	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia i G. A. L.
Victoria	14 "	33	Rederieaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line) — Stockholm
Victoria	14 "	33	Finland Syd Amerika Linien — Helsinki
Victoria	30 "	20	„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A.
Pernambuco	30 "	16	„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A.
Rio Grande do Sul	20 "	23	„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A.

V. Porty Azji:

Bliski Wschód

Alexandrette	10 dni	22	Svenska Orient Linien — Göteborg i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Haifa	10 "	20	Svenska Orient Linien — Göteborg i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Jaffa	10 "	20	Svenska Orient Linien — Göteborg i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Izmir	10 "	24	Svenska Orient Linien — Göteborg i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia

Indie i Daleki Wschód

Aden	20-40 "	22	Deutsche Dampfschiffarts Ges. „Hansa“ — Brema
Chittagong	20-40 "	47	Deutsche Dampfschiffarts Ges. „Hansa“ — Brema
Dairen	20 "	55	A. Holt & Co — Liverpool i Ellerman & Bucknall St. Co. Ltd. — London

	Połączenie co	czas trwania (dni)	Armator
Hongkong	20 ..	45	A. Holt & Co — Liverpool i Ellerman & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Kobe	20 ..	50	A. Holt & Co — Liverpool i Ellerman & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Moji	30 ..	49	A. Holt & Co — Liverpool i Ellerman & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Osaka	20 ..	65	A. Holt & Co — Liverpool i Ellerman & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Penang	20 ..	63	A. Holt & Co — Liverpool i Ellerman & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Port Swettenham	20 ..	56	A. Holt & Co — Liverpool i Ellerman & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Rangoon	20-40 ..	45	Deutsche Dampfschiffarts Ges. „Hansa“
Shanghai	20 ..	59	A. Holt & Co — Liverpool i Ellerman & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Singapore	20 ..	45	A. Holt & Co — Liverpool i Ellerman & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Yokohama	20 ..	57	A. Holt & Co — Liverpool i Ellerman & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Taku Bar (Tientsin)	20 ..	55	A. Holt & Co — Liverpool i Ellerman & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Tuticorin	20 ..	40	Deutsche Dampfschiffarts Ges. „Hansa“
Djeddach	20-40 ..	18	Deutsche Dampfschiffarts Ges. „Hansa“

ZALĄCZNIK V.

Oplaty portowe i inne pobierane w Gdyni.

A. Taryfa opłat portowych.

(Monitor Polski Nr. 122 z 26. V. 1936 r. oraz Nr. 42 z 22. II. 1937 r.)

I. Oplaty za wejście i wyjście (tonażowe).

- „1. Od statków przychodzących do portu lub wychodzących z portu pobiera się za każdy metr sześcienny pojemności netto:
- od statków próżnych, z balastem, wyładowujących lub naładowujących do 25% pojemności netto oraz statków pasażerskich przy wejściu i wyjściu po zł 0,10
 - od statków wyładowujących lub naładowujących powyżej 25% pojemności netto po zł 0,20
2. Dla statków kursujących na liniach żeglugi regularnej taryfa wymieniona w ustawie 1 zmniejsza się:
- w komunikacji z portami europejskimi, morza Śródziemnego i Czarnego, oraz z portami atlantyckimi Afryki Północnej do 25-go równoleżnika szer. półn. o 40%
 - w komunikacji z innymi portami o 50%

U w a g a: Za linię żeglugi regularnej uważa się komunikację okrętową między Gdynią a zgłoszonymi portami, która jest utrzymywana przez przedsiębiorcę okrętowego lub grupę przedsiębiorców okrętowych ze stałym przedstawicielem w Gdyni i która odbywa się w/g planu i rozkładu jazdy z góry ułożonego przynajmniej na okres czterech miesięcy i zgłoszonego Urzędowi Morskiemu, przy czym statki są zobowiązane do przyjmowania ładunków drobnicowych z Gdyni do wszystkich portów wymienionych w rozkładzie i odwrotnie oraz do zawijania do portu końcowego. Odnowienie rozkładu jazdy na dalszy okres 4 miesięcy powinno być zgłoszone przynajmniej na 8 dni przed upływem bieżącego rozkładu jazdy.

Linie regularne utrzymujące komunikację z portami Morza Śródziemnego mogą wyznaczyć najwyżej trzy porty jako końcowe. Linie pozaeuropejskie, z wyjątkiem śródziemnomorskich, mogą podać więcej portów końcowych.

Jako drobnicę uważa się towary opakowane w skrzyniach, workach, beczkach, belach, wiążkach, koszach itp. lub też nie opakowane, liczone na sztuki, np. maszyny, samochody, rury, części konstrukcyjne, zwierzęta i tp.

Jeżeli statek linii regularnej w ciągu pewnej podróży posiada czy to na wejściu, czy to na wyjściu jedynie ładunki towarów masowych, jak np. rudy, fosforyty, nawozy sztuczne, sole potasowe, węgiel, koks, drzewo w jednolitych ładunkach i tp., lub też jego ładunek towarów drobnicowych jest mniejszy, niż 10% ogólnego przewożonego ładunku, nie przysługuje mu przy tym wejściu lub wyjściu ulga przewidziana w ust. 2. Ulga nie przysługuje i w tych wypadkach, jeżeli statek nie zawinie do końcowego portu ustalonej linii regularnej.

Używanie statków zastępczych jest dopuszczalne pod warunkiem każdorazowego uprzedniego zgłoszenia.

Uzupełnienie linii żeglugi regularnej statkami dodatkowymi może nastąpić po uprzednim zgłoszeniu statku dodatkowego na 5 dni przed jego zawinięciem do portu; taki sam czasokres obowiązuje również dla wprowadzenia zmian do zatwierdzonych rozkładów jazdy.

- | | |
|---|-----|
| 3. Statki zatrzymujące się na redzie i tu skuteczniające odprawę pasażerów lub przeładunek uiszczają opłatę ustaloną w ust. 1 i 2 zmniejszoną o | 50% |
| 4. Statki linii żeglugi regularnej, zachodzące stale do Gdyni i Gdańska, uiszczają w Gdyni opłatę ustaloną w ust. 2 zmniejszoną o | 50% |
| 5. Statki pozaeuropejskich linii regularnych, zgłoszone jako stale do Gdyni, gdy zawijają sporadycznie do Gdańska lub odwrotnie, uiszczają w Gdyni opłatę ustaloną w ust. 2 zmniejszoną o | 50% |
| 6. Od statków linii żeglugi regularnej, odwiedzających port dwukrotnie w czasie tej samej pełnej podróży, pobiera się opłatę tylko przy pierwszym zawinięciu do portu. | |

U w a g a: Jeżeli wymiar opłaty przy pierwszym zawinięciu statku do portu okaże się niższy od wymiaru, jaki by przypadał przy drugim zawinięciu, statek przy drugim zawinięciu do portu winien uiścić dodatkowo różnicę tych opłat.

- | | |
|--|-----|
| 7. Dla statków kursujących nieregularnie taryfa wymierzona w ust. 1 zmniejsza się: | |
| a) poczynając od 6 wejścia do portu w ciągu jednego roku kalend. o | 10% |
| b) poczynając od 11 wejścia do portu w ciągu jednego roku kalend. o | 20% |
| 8. Statki kursujące nieregularnie, zachodzące w tej samej podróży bezpośrednio do Gdyni i Gdańska, uiszczają przy podróży z Gdańska lub do Gdańska opłaty, wymienione w ust. 1 wzgl. 7 zmniejszone o | 15% |

II. Opłaty za postój statku (postojowe).

- Od statków przebywających w porcie dłużej niż jeden miesiąc pobiera się za każdy rozpoczęty miesiąc ponad jeden:
 - od statków podlegających pomiarom morskim (rozp. Prez. Rzpl.

z dnia 17 maja 1927 r. o pomiarze morskich statków handlowych Dz. U. R. P. Nr. 47, poz. 422) za każdy metr ³ pojemności netto . . .	zł	0,04
b) od statków nie podlegających pomiarom morskim za każdą tonę ładowności :	zł	0,20
2. Dla statków, przebywających w swych portach macierzystych taryfa wymieniona w ust. 1 p. „a“ zmniejsza się o		50%

III. Opłaty za przystanie i nabrzeża (przystaniowe).

1. Za korzystanie z przystani pobiera się od statków bezpośrednio leżą- cych u przystani za każdy metr długości przystani zajętej przez statek i za każdą rozpoczętą dobę	zł	0,08
2. Od statków stojących obok wyżej wymienionych pobiera się za każdy metr długości statku, za każdą rozpoczętą dobę	zł	0,03

IV. Opłaty za wyładowanie lub przyjęcie pasażera (pasażerskie).

W żegludze przybrzeżnej między punktami wybrzeża polskiego i gdańskiego pobiera się za wyładowanie lub przyjęcie na pokład pasażerów każdorazowo od osoby zł

V. Opłaty za wyładowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe).

1. Od naładowanego lub wyładowanego towaru pobiera się opłatę w zależności od zaszeregowania go do jednej z niżej wymienionych grup mianowicie:

Grupa A. — węgiel kamienny, brykiety, koks, za każde 100 kg. . . . zł 0,02

Grupa B. — apatyty, blacha żelazna i stalowa, cegła, celuloza, cement, dachówka, drut żelazny, fosforyty, glinki fajansowe i farbiarskie, kamienie brukowe (kostka tłuczeń), kaolina, koncentraty, nawozy azotowe (salletry i tp.) i potasowe (z wyjątkiem siarczanu potasu), odpadki papierowe i skór wapienionych, makulatura, piryty i wypalki pirytowe, piasek, rudy i pokrewne surowce hutnicze, siarczan amonu, sól kuchenna, słoma, szlaka wszelka, szpat polny w kawałkach lub mielony, szyny żelazne lub stalowe, torf, trociny, walcowiny (zendra i tp.), wapno, wazywa i okopowizny, ziemia, ziemniaki, żelazo i stal sztabowe, fasonowe i profilowe, żwir, prócz gatunków specjalnych, żuźle Thomasa (tomasy), za każde 100 kg. . . . zł 0,025

Grupa C. — Asfalt, blacha cynkowa, cynk, dekstryna, drewno, cukier, kości, krochmal, mąka kostna, ziemniaczana i rybna, melasa, płatki kartoflane, pył cynkowy, rury żelazne i żelbetowe, siano, sól, tłuczeń szkła, wyłoki buraczane, żelazo surowe (bloki), jak ferochromowe, wolframowe, wanadiowe i tp., złom żelazny, za każde 100 kg. . . . zł 0,035

Grupa D. — Beczki żelazne i drewniane, bisulfat sodu, biel cynkowa, cegła szamotowa i magnezytowa, cyna, chlorek wapnia, gips, juta, kalafonia, kamienie blokowe do budowy, kredy, krzemień mielony, magnezyt, makuchy, mąka makuchowa, mąka ryżowa i wszelka zbożowa oraz pastewna, marmur nieszlifowany, materiał na skrzynki gotowy w wiązkach, nafta, naftalina, oleje ziemne, gazowe, opałowe, wrzecionowe, ołów, otręby, pak smolowy, papier gazetowy, półfabrykaty drzewne, jak bednarskie, ciesielskie, kołodziejskie, stolarskie, nadto gonty, klepki bednarskie, posadzki i tp., ropa naftowa, rury żelazne, izolowane, siarczan potasu, soda, smoła, spirytus eksportowy, śrut soi, szmaty,

talk mielony, tektura, trawa morska, węgiel drzewny i wywarowy, węglokrzem, zboże, ziarna strączkowe, ziemia okrzemkowa (folarska), żywica, za każde 100 kg.	zł	0,05
Grupa E. — Chlorek potasu, dykty, forniery, gorczyce, karbid, kasza jęczmienna i krupy, kory, owoce i rośliny garbarskie, nasiona buraczane, nasiona i surowce oleiste, rzepak, rzepik, soja, kopra, orzechy ziemne, ziarna palmowe, sezamowe i tp., odpadki gumowe i opony samochodowe zużyte, papier do pakowania, płatki owsiane, ryż surowy, siarka, tyczki sosnowe i inne w wiązkach (dla winorośli i tp.) za każde 100 kg.	zł	0,075
Grupa F. — Drzewo nieobrobione (prócz drzewa egzotycznego) nawpół obrobione, o ile nie zostanie zaliczone do grupy „D“:		
a) sosnowe, świerkowe, jodłowe, topolowe, wierzbowe za każdy metr ³	zł	0,25
b) dębowe, bukowe, grabowe, akacjowe, jaworowe, jesionowe, modrzewiowe, lipowe, orzechowe, brzoźowe, olszowe, osikowe, tarcica drzewa twardego oraz inne niewymienione pod „a“ za każdy metr ³		
Grupa G. — Śledzie solone w beczkach — za 1/1 beczkę	zł	0,16
Grupa H. — Towary niewymienione w jednej z grup poprzednich, o ile ze względu na swoją naturę nie podlegają zaszeregowaniu do jednej z tych grup — za każde 100 kg.	zł	0,10

U w a g a: Za każde niepełne 100 kg ładunku pobiera się opłatę, jak za pełne.

2. Od towaru przeładowywanego bezpośrednio:
 - a) ze statku morskiego żeglugi pozaprzybrzeżnej na takiż statek pobiera się za wyładowanie i naładowanie łącznie, tylko od statku wyładowującego opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%
 - b) ze statku morskiego żeglugi pozaprzybrzeżnej na statek żeglugi przybrzeżnej i wiślanej lub odwrotnie pobiera się za wyładowanie i naładowanie łącznie tylko od statku morskiego żeglugi pozaprzybrzeżnej opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%
3. Od towaru przeładowywanego ze statku morskiego na takiż statek oraz ze statku na nabrzeże lub odwrotnie w obu wypadkach przy użyciu portowych statków pomocniczych (holowniki, barki i tp.) pobiera się łącznie tylko jedną opłatę w wysokości ustalonej w ust. 1.
4. Od towaru przewożonego w żegludze przybrzeżnej między portami i punktami wybrzeża polskiego i gdańskiego taryfa wymieniona w ust. 1 zmniejsza się o : 50%
6. Od towaru tranzytowego, przywiezionego drogą morską, następnie wywożonego drogą lądową, lub też od towaru tranzytowego, przywiezionego drogą lądową, następnie wywożonego drogą morską, z wyjątkiem towarów wymienionych wyżej w grupie A, oraz fosforytów i fosfatów, soli potasowych, piryków i wpałków pirykowych, rud i pokrewnych surowców hutniczych, pobiera się opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%

VI. Opłaty za służbę pilotową (pilotowe).

1. Od statków ponad 100 ton pojemności netto pobiera się przy wejściu i wyjściu łącznie:
 - a) od statków o pojemności do 1000 m³ netto zł 30,—
 - b) od statków o pojemności od 1000 m³ do 2000 m³ netto zł 60,—
 - c) od statków o pojemności ponad 2000 m³ netto:
 - aa) za pierwsze 2000 m³ zł 60,—
 - bb) za każde rozpoczęte 500 m³ zł 15,—
2. Za każde przeprowadzenie statku wewnątrz portu z jednego miejsca na drugie, wykonane na żądanie kapitana statku, pobiera się opłatę

tylko przy pierwszej zmianie miejsca — w wysokości 40% opłat ustalonych w ust. 1.

3. Od statków:
- a) linii żeglugi regularnej,
 - b) zachodzących do portu w celach remontu i rozbiorczy, uzupełnienia zapasów paliwa, żywności i innych niezbędnych materiałów wykupowania, o ile pobyt w porcie ograniczają do czasu niezbędnego dla wykonania tych czynności i o ile nie wykonują poza tym żadnych innych czynności handlowych,
 - c) prowadzonych przez kapitanów, którzy złożyli w miejscowym kapitanacie portu egzamin pilotowy, taryfa opłat ustalonych w ust. 1 lub 2 zmniejsza się o 50%
4. Za niewykorzystanie pilota w czasie zamówionym za każde rozpoczęte pół godziny opóźnienia zł 20,—

VII. Opłaty ryczałtowe.

1. R o c z n e.

1. Od statków stale używanych w obrębie portu, oraz od statków polskich i gdańskich używanych w żegludze przybrzeżnej do miejscowości położonych na wybrzeżu polskim i gdańskim, jak również od polskich i gdańskich holowników i statków rybackich, mogą być uiszczane rocznie ryczałtem opłaty za wejście i wyjście, pilotowe, postojowe i przystaniowe. Opłatę ryczałtową oblicza się za każdą jednostkę ilości, otrzymanego z pomnożenia największej długości przez największą szerokość (w metrach):

- a) od statków pasażerskich oraz statków bez napędu mechanicznego po zł 2,—
- b) od statków towarowych o napędzie mechanicznym, po zł 2,50
- c) od statków innych o napędzie mechanicznym po zł 5,—
- d) od statków rybackich o napędzie mechanicznym lub bez zł 0,30

2. Polskie i gdańskie statki używane w żegludze przybrzeżnej, kursujące tylko w sezonie letnim, mogą uiszczać ryczałtem rocznie opłatę pasażerską, obliczoną od największej ilości osób, dozwolonej do przewozu — od osoby po : : : zł 6,—

2. J e d n o r a z o w e.

Jednorazowo ryczałtem mogą być uiszczane opłaty za wejście i wyjście pilotowe, postojowe i przystaniowe:

- a) od statków parowych, motorowych i żaglowych długości od 6 do 10 m. po zł 5,—
- b) od statków parowych, motorowych i żaglowych długości od 10—20 m po zł 10,—
- c) od statków parowych, motorowych i żaglowych polskich i gdańskich długości ponad 20 m. używanych w żegludze przybrzeżnej do miejscowości położonych na wybrzeżu polskim i gdańskim do przewożenia pasażerów i towarów oraz do holowania po zł 13,—
- d) od holowników, o ile nie podpadają pod pkt. b) i c) po zł 50,—
- e) od statków rybackich:
 - aa) o pojemności ponad 150 m³ netto po zł 15,—
 - bb) wszelkich innych po zł 1,50
- f) od kryp, barek, pontonów itp. używanych w żegludze przybrzeżnej i wiślanej:
 - aa) bez napędu mechanicznego po zł 10,—
 - bb) z napędem mechanicznym po zł 20,—

VIII. Zwolnienia.

1. Od ustalonych taryfą niniejszą opłat wolne są:

- a) okręty wojenne i statki szkolne,
- b) wszelkie statki będące własnością Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska, o ile nie są użyte do celów zarobkowych,
- c) statki sportowe, o ile nie są użyte do celów zarobkowych,

- d) statki zatrudnione przy budowie i konserwacji portu i jego urządzeń, o ile nie wykonują innych czynności zarobkowych,
- e) wszelkie statki nie dłuższe niż 6 metrów.

2. Od opłat według poz. I wolne są, pod warunkiem uprzedniego zgłoszenia, statki:

- a) przychodzące dla zasięgnięcia informacji lub otrzymania dyspozycji, a wychodzące z portu w przeciągu 48 godzin, nie wykonując żadnych czynności handlowych,
- b) zachodzące do portu w celach remontu, rozbiórki lub uzupełnienia zapasów paliwa lub żywności i niezbędnych materiałów wyekwipowania, ograniczające pobyt do czasu niezbędnego na wykonanie tych czynności i niewykonywujące żadnych innych czynności handlowych,
- c) szukające schronienia przed niepogodą i niewykonywujące żadnych czynności handlowych,
- d) statki turystyczne i wycieczkowe w żegludze zagranicznej, które poza odprawą pasażerów nie wykonują innych czynności handlowych,
- e) statki, wychodzące w celach remontu do Gdańska i wracające z Gdańska po remoncie, jeżeli nie wykonywują przy tej podróży żadnych czynności handlowych.

3. Od opłat według poz. II wolne są statki będące w remoncie.

4. Od opłat według poz. III wolne są statki unieruchomione, przycumowane do nabrzeży nieeksploatowanych.

5. Od opłat według poz. IV wolne są statki wykonywujące wycieczki morskie urządzone staraniem organizacji akademickich, szkolnych, kulturalno-oświatowych, sportowych i dobroczynnych.

6. Od opłat według poz. V wolne są:

- a) ładunki przeznaczone do budowy i remontów portów i wybrzeża.
- b) przedmioty przeznaczone do własnych potrzeb statków, okrętowy bunkier stały i płynny, poczta oraz bagaż pasażerski,
- c) towary przeładowywane pomiędzy nabrzeżami portowymi a statkami przychodzącymi z Wisły lub wychodzącymi na Wisłę,
- d) ładunki jednego statku o łącznej wadze mniejszej niż 1000 kg.,
- e) ryby przywiezione z własnych połowów,
- f) towary przywożone drogą morską i tą samą drogą wywożone (tranzyt morski).

7. Od opłat według poz. VI wolne są:

- a) statki zatrzymujące się na redzie,
- b) statki turystyczne i wycieczkowe, które poza odprawą pasażerów nie wykonują żadnych czynności handlowych.

B. Taryfy składowe.

OBWIESZCZENIE DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO.

z dnia 15 maja 1936 r.

o taryfie opłat za korzystanie z magazynów portowych w Gdyni.

Stosownie do § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 kwietnia 1936 r. w sprawie wykonania ustawy z dnia 15 marca 1934 r. o morskich opłatach portowych (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr. 39, poz. 295), ogłaszam poniższą taryfę opłat za korzystanie z administrowanych przez Urząd Morski magazynów w porcie w Gdyni, obowiązującą od dnia 26 maja 1936 r.

W myśl § 25 ust. 2 powołanego rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 kwietnia 1936 r. taryfa niniejsza zastępuje z dniem 26 maja 1936 r. taryfę ustaloną rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 1 marca 1929 r., wydanym w porozumieniu z Ministrem Skarbu w sprawie ustalenia wysokości i pobierania opłat za złożenie przesyłek i ładunków w państwowych hangarach portowych w Gdyni (Dz. U. R. P. Nr. 15, poz. 128), zmieniona rozporządzeniem z dnia 2 kwietnia 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 37, poz. 330).

Dyrektor Urzędu Morskiego:

(—) S. Łęgowski.

TARYFA OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z MAGAZYNÓW PORTOWYCH W GDYNI.

I. W magazynach krótkoterminowych.

Magazynami krótkoterminowymi w rozumieniu taryfy niniejszej są magazyny położone zasadniczo w pierwszej linii nabrzeży, przeznaczone przez Urząd Morski do przejściowego składowania towarów.

1) Podstawa obliczeń opłat.

Z wyjątkiem przypadków wymienionych w taryfie C. za podstawę obliczenia opłaty przyjmuje się każde rozpoczęte 100 kg wagi brutto towaru i każdy rozpoczęty okres taryfowy podany w poszczególnych pozycjach.

Najniższa opłata wynosi 1 zł.

2) Okres wolnego złożenia.

Nie pobiera się żadnej opłaty za korzystanie z magazynów krótkoterminowych:

- przy przywozie — przez okres pierwszych 5 dni,
- przy przewozie tranzytowym, owoców świeżych, jagód i pomidorów — przez okres 5 dni, innych towarów — przez okres pierwszych 30 dni,
- przy wywozie — przez okres od chwili złożenia towaru do dnia odejścia najbliższego statku linii regularnej w kierunku przeznaczenia towaru.

O ile w poszczególnych pozycjach taryfy nie powiedziano inaczej, termin złożenia liczy się od dnia rozpoczęcia wyładunku towaru do magazynu z tym, że termin ten przesuwa się o jeden dzień, o ile wyładunek był rozpoczęty po godzinie 15-tej.

Jeżeli 5-dniowy okres wolnego złożenia obejmuje niedzielę lub święto, okres ten przedłuża się dodatkowo o jeden dzień.

3) Taryfa A.

Po upływie okresu wolnego złożenia pobiera się następujące opłaty za każdy rozpoczęty okres taryfowy:

za okres pierwszych	10 dni — groszy 12
„ „ następnych	15 dni — groszy 18
„ „ dalszych	15 dni — groszy 20
„ „ dalszych	15 dni — groszy 25
„ „ każdych	
dalszych	15 dni — groszy 35

4) Taryfa B.

Za złożenie niżej wymienionych towarów pobiera się opłaty według taryfy A., zwiększonej w procentowym stosunku, mianowicie:

- od towarów: alkohol metylowy, anyż, balsamy, bambüs, cebula, cerata, chmiel w belach prasowanych maszynowo, cykorja, drut miedziany, drzewo korkowe, elektryczne materiały instalacyjne, emaliowane wyroby, fajansowe wyroby, farby, fornieri, fosfor, figi, gumy żywiczne, jelita, kable, kakao, kamionkowe wyroby, kapusta świeża, karbolowy kwas, kawa, kora wszelkiego rodzaju, kwas benzoesowy, kwas salicylowy, lakiery, lane wyroby, leżaki, lignina, meble rozkładane w skrzyniach, mosiężne wyroby, mydło do prania, narzędzia, nasiona traw, odpadki drzewa korkowego, odpadki gumy, oleje jadalne, oliiban, oliwa, orzechy, pałeczki do zapalek, papier pergaminowy, pasy napędne, pergamin, piwo, pokosty, porcelanowe wyroby, porter, przędza bawełniana, wełniana, jutowa, pierze w belach prasowanych, radiatory, rury lane, sadze, sago, sanitarne wyroby metalowe, ser, słonina, smalec, szczecina, szelak, szkło lustrzane, szmaty, szynki, śliwki suszone, świece, tapioka, trzcina, tygłe ogniotrwałe, wata, węgiel aktywowany, włosie — 20%
- od towarów: alabastrowe wyroby, aluminiowe wyroby, artykuły, farmaceutyczne, balony szklane, beczki próżne, cebulki kwiatowe, chmiel w belach prasowanych zwyczajnie, cukiernicze wyroby, części maszyn, cynamon, części samochodowe, daktyle, drogeryjne wyroby, fiszbin, goździki, grzyby suszone, gumowe wyroby, guzild, herbata, imbir, jagody susz., jedwab, kassia, konserwy, koper, kwas siarczany w bal. szkl., kwas solny w bal. szkl., kwiat muskat, goździkowy i lipowy, lekarstwa, liście bobkowe, makulatura w belach nieprasowanych, manufaktura, maszyny, meble oprócz rozkładanych w

skrzyniach, miedziane wyroby, migdały, miód w beczkach, mleko kondensowane, mydło toaletowe, nasiona buraczane, nasiona koniczyny, nasiona seradeli, tymotki i omtotowe, nasiona warzyw i ogrodowe, nożownicze wyroby, olejki eteryczne, owoce suszone, prócz śliwek, papryka, pasmanteria, pieprz, przędza jedwabna i ze sztucznego jedwabiu, radiowe części, rodzyнки i korzyntki, rteć, samochodowe części, sardynki, skóry surowe, zajęcze i królicze, skóry surowe suche, skóry wyprawione, soki owocowe, szczotki, szklane wyroby, spirytualia, tekstylne wyroby, wanilia, wino, wódka — o 40%

c) od towarów: celuloidowe wyroby i odpadki, cygara, dętki, futra, galanteria, kosmetyka, obrzęce drewniane, opony, papierosy, pierze w belach nieprasowane, rośliny żyjące, rzeczy przesiedlenia i domowego użytku, skórki futrzane — o 100%

5) Taryfa C.

a) Za złożenie samochodów nieopakowanych i opakowanych oraz podwozi pobiera się następujące opłaty od każdej sztuki i rozpoczętego okresu taryfowego:

za okres pierwszych	10 dni . . .	zł 10
za okres następnych	15 dni . . .	zł 20
za okres każdego dalszego	15 dni . . .	zł 30

Za samochody i podwozia dłuższe niż 4 m. za każdy dalszy rozpoczęty metr długości dolicza się 20%.

b) Za złożenie bawełny pobiera się następujące opłaty od każdej beli i rozpoczętego okresu taryfowego:

	przy belach o wadze	do 130 kg	ponad 130 kg
za okres pierwszych	10 dni	groszy 1	groszy 2
za okres następnych	5 dni	groszy 2	groszy 4
za każdy dalszy dzień		groszy 4	groszy 8

Okres wolnego złożenia liczy się od ostatniego dnia wyładowania statku, a jeśli wyładowanie nastąpiło po godz. 15-ej — od dnia następnego.

c) Za złożenie śledzi w beczkach pobiera się następujące opłaty od każdej beczki i rozpoczętego dnia:

od 1 beczki wagi około 160 kg groszy 1
 od 1/2 beczki wagi około 80 kg groszy 1/2.
 Rozpoczęcie okresu wolnego złożenia oblicza się jak dla bawełny.
 Powyższe stawki nie obejmują kosztów chłodzenia śledzi.

d) Za złożenie świeżych owoców, jagód i pomidorów pobiera się następujące opłaty za każdy rozpoczęty okres taryfowy:

za okres pierwszy 10 dni groszy 40
 za każdy dalszy okres 15 dni groszy 60.

Za winogrona w klatkach dolicza się do powyższych stawek 25%.

W magazynach, które przy złożeniu owoców świeżych dostarczają ogrzewania lub odpowiedniej wentylacji, dolicza się dodatkową opłatę w wysokości 10 groszy za każde zaczęte 100 kg i rozpoczęty 7-dniowy okres złożenia. Opłatę tę pobiera się również w okresie wolnego złożenia.

II. W magazynach długoterminowych.

Magazynami długoterminowymi w rozumieniu taryfy niniejszej są magazyny położone zasadniczo w drugiej i dalszych liniach nabrzeży portowych i przeznaczone przez Urząd Morski do składania towarów na okresy dłuższe.

1) Podstawa obliczenia.

Z wyjątkiem przypadków wymienionych w taryfie C. za podstawę obliczenia opłat w magazynach długoterminowych przyjmuje się każde zaczęte 100 kg wagi brutto towaru i każdy choćby rozpoczęty miesiąc złożenia (okres taryfowy).

Najniższa opłata wynosi 1,— zł.

2) Taryfa A.

Za każdy rozpoczęty okres taryfowy pobiera się groszy 25.

3) Taryfa B.

Za złożenie niżej wymienionych towarów pobiera się opłaty według taryfy A. zmniejszonej lub zwiększonej w procentowym stosunku, mianowicie:

a) od towarów: zboże luzem — zmniejszonej o	85%
b) od towarów: nawozy sztuczne, rudy manganowe, siarczan amonu, sole potasowe, żużle Thomasa — zmniejszonej o	80%
c) od towarów: cement, miedź, sól kamienna, żelazo — zmniejszonej o	70%
d) od towarów: cynk, mąka zbożowa, otręby, przetwory ziemniaczane, ryż surowy — zmniejszonej o	60%
e) od towarów: asfalt, biel cynkowa, blacha cynkowa w beczkach, celuloza, drzewo eksportowe, ekstrakt garbarski, fasola, makuchy, nasiona oleiste, parafina, siód, soda — zmniejszonej o	40%
f) od towarów: juta, klepki, koński ząb, len, naftalina, pakuły, siarka luzem, skóry solone, soja, wytloki — zmniejszonej o	20%
g) od towarów: śliwki suszone — zwiększonej o	20%
h) od towarów: skóry suche — zwiększonej o	60%
i) od towarów: opony samochodowe, owoce suszone (z wyłączeniem śliwek) — zwiększonej o	100%
j) od towarów: owoce świeże — zwiększonej o	200%

4) Taryfa C.

a) Za złożenie bawełny pobiera się opłaty od każdej beli i rozpoczętego 15-dniowego okresu złożenia:

przy belach o wadze do 130 kg	groszy 0,8
przy belach o wadze ponad 130 kg	groszy 1,2

b) Za wynajęcie przestrzeni magazynu w celu przeprowadzenia specjalnych manipulacji towarowych, jak workowanie, przepakowanie, odsalanie itd., pobiera się opłaty od każdego zajętego metra kwadratowego powierzchni i rozpoczętego dnia groszy 6,—

III. Na otwartych placach składowych.

1) Podstawa obliczenia.

Za podstawę obliczenia opłat na otwartych placach składowych przyjmuje się 1 m² powierzchni i każdy rozpoczęty dzień złożenia (okres taryfowy). Najniższa opłata wynosi 1,— zł.

2) Taryfa A.

Za każdy rozpoczęty okres taryfowy pobiera się groszy 2.

3) Taryfa B.

Za złożenie towarów: fosforyty, piryty, rudy, szyny, węgiel, złom, żelazo, pobiera się za każdy rozpoczęty okres taryfowy groszy 1.

C. Opłaty za użycie dźwigów.

W dniu 7. XII. 1933 r. został ogłoszony Regulamin eksploatacji państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie Gdyni (Monitor Polski nr. 288). Regulamin ten, obejmujący również taryfę za użycie dźwigów portowych, stanowi znaczny krok naprzód w uregulowaniu zagadnienia eksploatacji dźwigów Urzędu Morskiego w porcie.

Poniżej podajemy regulamin w dosłownym brzmieniu:

REGULAMIN eksploatacji państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie Gdyni.

§ 1.

Przydział urządzenia przeładunkowego następuje po uprzednim złożeniu przez firmę zamawiającą do Urzędu Morskiego pisemnego zgłoszenia na formularzu według ustalonego przez Urząd Morski wzoru.

Zgłoszenie winno być podpisane przez firmę lub jej upoważnionego przedstawiciela.

§ 2.

Urządzenia przeładunkowe w zasadzie są przydzielane według kolejności zgłoszeń. W razie wpłynięcia paru zgłoszeń na ten sam termin, przydział uskutecznia się w następującej kolejności:

A. w zależności od rodzaju statku:

- 1) statkom linii regularnych w żegludze pozaprzybrzeżnej:
 - a) pasażersko-towarowym,
 - b) towarowym.
- 2) innym statkom morskim w żegludze pozaprzybrzeżnej,
- 3) statkom żeglugi przybrzeżnej,
- 4) lichtugom i berlinkom;

B. w zależności od rodzaju towaru statkom, których ładunek stanowią:

- 1) materiały wybuchowe i łatwopalne,
- 2) towary łatwo psujące się i bydło,
- 3) towary drobnicowe,
- 4) masowe, przy czym rudy mają pierwszeństwo przed węglem.

§ 3.

Jeżeli przeładunek statku przeprowadzony jest przy pomocy kilku dźwigów, Urząd Morski uprawniony jest w razie koniecznej potrzeby przydzielić dźwigi dla innego przeładunku z pozostawieniem przynajmniej jednego dźwigu dotychczasowemu użytkownikowi. Cofnięcie przydziału dźwigu nie może nastąpić przed ukończeniem pierwszej połowy zmiany.

Cofnięcie przydziału, spowodowane koniecznością rozpoczęcia nowego przeładunku, Urząd Morski uskutecznia po uprzednim uprzedzeniu firmy lub jej przedstawiciela na miejscu przeładunku przynajmniej na godzinę przed odebraniem dźwigu.

§ 4.

Urządzenia przeładunkowe przydziela Urząd Morski wraz z personelem technicznym obsługującym mechanizmy. Innych pracowników potrzebnych do pracy przeładunkowej wraz z odpowiedzialnym za pracę przeładunkową kierownikiem, wyznacza firma.

§ 5.

Firma ładująca, korzystająca z urządzeń przeładunkowych, winna się stosować do przepisów dla personelu technicznego Urzędu Morskiego. Wyciąg z tych przepisów umieszczony będzie na formularzu wniosku o przydział urządzeń przeładunkowych.

§ 6.

Używanie dźwigów państwowych do innych celów, niż wykonywanie przeładunku (np. przetaczanie wagonów) oraz podnoszenie ciężarów, przekraczających ustaloną dla każdego z dźwigów maksymalną normę, jest wzbronione.

Urząd Morski uprawniony jest w każdej chwili kontrolować wagę podnoszonych ciężarów; czas kontroli zostaje wliczony do opłacanego przez firmę czasu korzystania z dźwigu.

W razie stwierdzenia uchybień przepisom niniejszego paragrafu, Urząd Morski może wykluczyć firmę winną uchybienia od korzystania z danego dźwigu, zaś przy powtórzeniu się uchybień ma prawo odmówić jej przydziału dźwigów na czas określony.

§ 7.

W wypadku niezastosowania się firmy ładującej do postanowień niniejszych przepisów, odpowiada ona wobec skarbu za wszelkie straty i szkody, powstałe z tego powodu (uszkodzenia dźwigów, wagonów, statków),

Obowiązki dowodu, iż przepisy regulaminu były przestrzegane, ciąży na firmie ładującej.

Za nieszczęśliwe wypadki, wydarzające się przy ładowaniu z personelem, zatrudnionym przez firmę ładującą, odpowiada wyłącznie ta ostatnia.

§ 8.

Zamawianie urządzeń przeładunkowych na pracę w niedziele i dniе święteczne winno następować w dniu poprzedzającym do godz. 13-ej.

§ 9.

Za czas pracy urządzenia przeładunkowego przyjmuje się czas od chwili ustawienia tego urządzenia na wskazanym w zgłoszeniu miejscu, lub, w razie zamówienia na określony termin, od tego terminu do chwili zwrotu przez firmę w Urzędzie Morskim zgłoszenia z adnotacją dźwigowego z odliczeniem czasu, potrzebnego na odniesienie zgłoszenia, który nie może przekraczać:

dla nabrzeża Szwedzkiego 30 minut,
dla innych nabrzeży 20 minut.

W wypadkach, przewidzianych w §§ 3 i 6 niniejszych przepisów, zakończenie pracy liczy się od chwili odebrania firmie urządzenia przeładunkowego.

§ 10.

Przy obliczaniu należności odlicza się czas, w którym urządzenie przeładunkowe było nieczynne z przyczyn uniemożliwiających jego pracę (warunki atmosferyczne, powodujące niebezpieczeństwo pracy, jak burza, mgła, zamieć śnieżna i t. p., oraz przyczyny natury technicznej). Urząd Morski winien bezzwłocznie powiadomić firmę o przerwach w pracy, spowodowanych wyższymi przyczynami.

Odlicza się również czas przerw, zarządzonych na wniosek firmy na skutek warunków atmosferycznych, uniemożliwiających przeładunek towaru ze względu na jego właściwości.

Na wypadek, jeśli warunki atmosferyczne, uniemożliwiają przeładunek towaru firmy zamawiającej, pozwalają jednak na przeładunek innego towaru innej firmy, to Urząd Morski może przydzielić tej ostatniej urządzenie przeładunkowe z tym, że po zaistnieniu warunków umożliwiających przeładunek pierwszej firmy, przeładunek drugiej po ukończeniu połowy zmiany winien być przerwany.

§ 11.

Jako podstawa do obliczenia czasu pracy urządzenia przeładunkowego służy Urzędowi Morskiemu zwrócone przez firmę zgłoszenie, posiadające adnotację z pieczęciami zegarowymi oraz na odwrocie — raport dźwigowego.

Przy pracy przeładunkowej, obliczanej od tony, firma obowiązana jest na żądanie Urzędu Morskiego przedłożyć dodatkowo odpisy konosamentów i listów przewozowych, zaświadczenia Urzędu Celnego lub świadectwo przysięgłego rzeczoznawcy.

§ 12.

W razie opóźnienia lub przerw w korzystaniu z urządzenia przeładunkowego przez firmę zamawiającą, wynikłych z opóźnienia podstawienia przez kolej wagonów lub niezawinione go przez firmę niedostarczenia towaru do przeładunku, zamówione urządzenie przeładunkowe będzie trzymane w pogotowiu do dyspozycji firmy aż do czasu odwołania zamówienia. Trzymanie w pogotowiu nie może jednak trwać dłużej, niż 4 godziny.

Za czas trzymania urządzenia przeładunkowego w pogotowiu będzie pobierana zniżkowa opłata według taryfy zamieszczonej niżej w § 15.

§ 13.

Każdą rozpoczętą godzinę pracy urządzenia przeładunkowego zaokrągla się przy obliczaniu należności do pełnej godziny, odliczając czas przerw natury technicznej, z przyczyn siły wyższej i t. d.

§ 14.

Należność za pracę urządzeń przeładunkowych winna być przez firmę wpłacona do Kasy Urzędu Morskiego w terminie dwudniowym, licząc od daty otrzymania zawiadomienia rachunkowego.

§ 15.

Opłaty za korzystanie z państwowych portowych urządzeń przeładunkowych wynoszą:

A. dla towarów drobnicowych:

- 2) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej 3—5 t., z przekładnią 3 t. — zł 8,50
- 2) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej 3/5 t., z przekładnią 3 t. — zł 8,50 za godz., — z przekładnią 5 t. — zł 10,50 za godzinę,
- 3) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej 7 t. — zł 16,— za godzinę.

B. dla towarów masowych z wyjątkiem wymienionych w p. C.:

- 1) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej do 3 t. włącznie — zł 6,25 za godz.,
- 2) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej 3—5 t., z przekładnią 3 t. — zł 6,25 za godzinę, z przekładnią 5 t. — zł 8,25 za godzinę,
- 3) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej 7 t. — zł 12,50 za godzinę.

C. dla towarów masowych: złomu żelaznego, szyn kolejowych, żelaza walcowanego w sztabach, wiązkach i kręgach, rur żelaznych ciągniętych i lanych:

- 1) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej do 3 t. włącznie — zł 5,65 za godz.,
- 2) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej 3—5 t. z przekładnią 3 t. — zł 5,65 za godzinę, z przekładnią 5 t. zł 7,50 za godzinę, z przekładnią na 5 t. z polipem zł 12,50 za godzinę,
- 3) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej 7 t. praca zwykła zł 10,— za godz., praca z polipem zł 13,50 za godzinę, praca tobami zł 7,00 za godzinę.

D. dla towarów masowych przy pracy chwytnością po zł 0,50 od tony, nie mniej jednak za godzinę pracy, jak:

- 1) dźwigi bramowe o sile nośnej 7 t. — zł 16,00 za godzinę,
- 2) dźwigi mostowe o sile nośnej 2,6 t. — zł 14,00 za godzinę,
- 3) dźwigi mostowe o sile 7,5 t. — zł 18,00 za godzinę.

E. za urządzenia taśmowe do przeładunku węgla.

po zł 0,25 od tony, nie mniej jednak za godzinę pracy, jak zł 40,00.

Uwaga do pkt. E.: przerwa w pracy, spowodowana niepodstawieniem przez kolej zamówionych wagonów, uważana jest za przerwę w pracy z przyczyn natury technicznej w rozumieniu § 10.

F. za korzystanie z wagi zasobnika —

zł 0,10 od tony.

G. za zatrzymanie w pogotowiu zamówionych urządzeń przeładunkowych (§ 12)

za każde rozpoczęte $\frac{1}{2}$ godziny:

- 1) dźwigów bramowych i mostowych po zł 2,—
- 2) urządzenia taśmowego zł 6,—
- 3) wagi zasobnika zł 3,—

H. za godziny świąteczne do opłat normalnych dolicza się za każdą godzinę

- 1) dźwigów bramowych i mostowych zł 2,50
- 2) urządzenia taśmowego zł 3,—
- 3) wagi zasobnika zł 4,—

U w a g a : Dla urządzenia taśmowego i wagi zasobnika godziny świąteczne oblicza się minimalnie za 4 godziny.

§ 16.

Do towarów masowych lub takich, które ze względu na charakter masowego przeładunku opłacają stawkę według § 15 litera B i D, zalicza się:

bawełna, bekony, cegła, dachówka, drewno, celuloza, cement, gips, kreda, cukier, drzewo eksportowe nieobrobione i półobrobione (kłocce, deski, podkłady, slipry, drzewo opałowe i papierówka), kainit i sole potasowe, kamienie brukowe, kości i mąka kostna, makuchy, wytloki i otręby, mąka, nawozy sztuczne, piasek, piryty, ruda żelazna, siarka luzem, sól kamienna, wapno, węgiel, koks i brykiety węglowe, zboże, ziemniaki okopowe, żeliwo (surówka).

Dalsze zaszeregowanie towarów do wyższej wymienionej kategorii skutecznia Dyrektor Urzędu Morskiego, w drodze zarządzeń, ogłaszanych w Dzienniku Wojewódzkim.

§ 17.

Niniejszy regulamin wchodzi w życie 7-go dnia po ogłoszeniu. Jednocześnie przestaje obowiązywać regulamin eksploatacji dźwigów państwowych w porcie Gdynia („Monitor Polski“ z 1927 r. Nr. 23 poz. 53) ze zmianami wprowadzonymi postanowieniami Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 9 lipca 1929 r. („Monitor Polski“ Nr. 160 poz. 402) i z dnia 17 listopada 1928 r. („Monitor Polski“ Nr. 271, poz. 669).

Warszawa, dnia 7 grudnia 1933 r.

MINISTER PRZEMYSŁU I HANDLU

(—) *Dr F. Zarzycki*

D. Opłaty za holowanie.

Taryfa opłat za holowanie została ustalona wspólnie przez firmy maklerskie zrzeszone w Polskim Związku Maklerów Okrętowych i przez przedsiębiorstwo trudniące się holowaniem statków morskich w Gdyni — Wydział Holowniczo-Ratowniczy „Żegluga Polskiej“ S. A. w Gdyni.

Taryfa obowiązuje od dnia 29. I. 1934 r.

Według ustalonej taryfy, opłaty za holowanie statków pobiera się od pojemności statku wyrażonej w BRT. i w zależności od wielkości statku ustalono następujące stawki:

Przy pojemności statku w BRT	Za pracę i holownik zł
do 500	30
od 501—1 000	40
„ 1 001—1 500	60
„ 1 501—2 000	70
„ 2 001—2 500	90
„ 2 501—3 000	110
„ 3 001—3 500	130
„ 3 501—4 000	150
„ 4 001—5 000	180
ponad 5 000	200

Praca w niedziele i dni świąteczne plus 50%.

Podczas lodów dolicza się plus 50%.

Podczas lodów dużych dolicza się plus 100%.

Uwaga 1. Czas trwania lodów i lodów dużych określa certyfikat Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Uwaga 2. Za 1 godzinę pracy holownika do innych celów niż holowanie statków, opłata wynosi 60 zł za każdą rozpoczętą godzinę.

E. Opłaty za cumowanie.

Na podstawie porozumienia między Polskim Związkiem Maklerów Okrętowych oraz Związkiem Przedsiębiorstw Cumowniczych w Gdyni, obowiązuje następująca taryfa cumownicza, począwszy od 1. IX. 1937 r. W przeciwieństwie do dotychczasowej, nowa taryfa nie zawiera dodatkowych opłat za pracę nocną, lecz tylko za niedziele i święta, oraz za okres lodowy; w związku z tym, stawki uległy zmianie.

Pojemność statku NRT	Przycumowanie	Odcumowanie
	z ł o t y c h	
do 300	10	10
od 301 — 600	15	10
od 601 — 1000	20	15
od 1001 — 1500	25	20
od 1501 — 2000	30	20
od 2001 — 2500	40	30
od 2501 — 3000	50	30
od 3001 wzwyż	60	30

W niedziele i święta oraz w okresie lodowym dodatek 50%.

ZALĄCZNIK VI.

Stawki Polskiego Związku Maklerów Okrętowych

Stawki maklerskie, które zostały w dniu 1. X. 1931 roku z waluty angielskiej przewaloryzowane na walutę polską, pozostały nadal w tej samej wysokości. Warunki taryfy jednak nieco zmieniono (zresztą zupełnie nieznacznie), mianowicie sprecyzowano ściślej warunki klarowania lichtug. Nieznaczna też zmiana, odnosząca się do klarowania statków ponad 5000 cbm netto, zaszła w roku 1934.

Taryfa maklerska, obowiązująca od dnia 1. IV. 1934 r. przedstawia się następująco:

Taryfa za czynności maklerskie obowiązująca od 1. IV. 1934 r.

Niżej podane stawki zaliczają maklerzy okrętowi w Gdyni za czynności maklerskie statkom parowym, motorowym, żaglowym i lichtugom morskim.

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

do 1500 cbm. nett	20 gr. za cbm.
dla statków o pojemności ponad pierwszych 1500 cbm.—3000 cbm. nett	15 gr. za cbm.
ponad 3000 cbm. — 5000 cbm. nett	10 gr. za cbm.
ponad 5000 cbm nett	5 gr. za cbm.

Oplaty oblicza się każdorazowo za wejście i wyjście osobno

Statki z mieszanym ładunkiem płać dodatkowo 25%.

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

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

Statki wchodzące w celach bunkrowych płać $\frac{1}{5}$ stawek.

Statki przychodzące z ładunkiem rudy lub wychodzące z ładunkiem węgla lub koksu płać $\frac{2}{5}$, całkowitej stawki za wejście i wyjście.

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

Lichtugi, żaglowce z pomocniczym motorem otrzymują zniżkę 20%.

Holowniki ciągnące lichtery płać najmniej zł 50,— za wejście i wyjście osobno.

Minimalna stawka za klarowanie statku z ładunkiem wynosi 50 zł, za klarowanie statku próżnego 25 zł.

Prowizja za inkaso frachtu wynosi $\frac{1}{4}$ % przy ładunkach masowych, $\frac{1}{2}$ % przy ładunkach mieszanych.

Prowizja za wykłady wynosi 2% za każdy rozpoczęty 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.

Gdynia, dnia 1 kwietnia 1934 r.

Polski Związek Maklerów Okrętowych.

Tłumaczenie na język angielski.

TARIF OF THE POLISH SHIPBROKERS' ASSOCIATION

In force from 1 st April 1934

The undermentioned fees will be charged to steamers, sailing-vessels, motor-vessels and seagoing lighters by the Shipbrokers at Gdynia.

Agency fee for vessels arriving to or leaving from Gdynia.

Up to 1500 cbm nett	20 gr. per cbm
For that part of vessel's capacity exceeding 1500 cbm nett but not 3000 cbm nett	15 gr. per cbm
do-do-do 3000 cbm nett but not 5000 cbm nett	10 gr. per cbm
do-do-do 5000 cbm nett	5 gr. per cbm

The fees are charged each way, both inwards and outwards.

Vessels with compound cargoes are charged with an additional fee of 25%.

Vessels arriving resp. leaving in ballast or empty are only charged with half fees for inward resp. outward clearance.

Vessels with partcargoes not above half of the deadweight capacity resp. Cubic or Standard capacity only pay half fees.

Vessels calling for bunkers pay $\frac{1}{5}$ th of the fees.

Vessels arriving with cargoes of ore and (or leave with coal and) or coke cargoes are only charged with $\frac{2}{3}$ rds of the total inward and outward fees together.

These reductions also come in force for inward and outward clearance if a vessel arrives in ballast for loading coal or arrives with ore cargo and leaves in ballast.

Lighters (barges) as well as sailing-vessels and aux. motorvessels pay 20% less.

The minimum agency fee for vessels with cargoes is charged with 50 zł vessels in ballast with 25 zł each way.

Tugboats with lighters in tow pay minimum zł 50,— for inward and same for outward clearance.

Commission for collecting freight: $\frac{1}{4}$ % for bulk cargoes. $\frac{1}{2}$ % for compound cargoes.

Outlay commission is charged with 2% for each month commenced after date of disbursements account, but only in case the amount of outlays has not been remitted within one month after the date of the disbursements account.

The above named charges do not refer to vessels in regular service on Gdynia.

Special fees for despatch of custom - formalities are not charged.

GDYNIA, 1 st April 1934.

Polski Związek Maklerów Okrętowych

The Polish Shipbrokers' Association.

ZAŁĄCZNIK VII.

Taryfa sztauerska (Current rate)

DLA PORTU GDYNIA.

Ważna od 1. VII. 1934 r.

Wszystko za 1 tonę — 1000 kg

załadunek: wyładunek:

	zł	zł
Drobnica zwykła	2,15	2,00
Drobnica przestrzenna, trująca, brudna	3,25	2,90
Celuloza w prasowanych belach	2,30	2,00
Bawełna w prasowanych belach	2,25	2,25
Quebracho Ekstrakt w belach	2,20	2,20
Cynk w płytach	2,10	1,80

Ładunki całokrętowe:

Trymowanie węgla — statki samotrymujące się	0,45
statki łatwotrymujące się	0,55
statki ciężkotrymujące się	0,70

za każdy międzypokład dodatku 0,10 zł z tym, że podwyższona stawka płatna jest za całą ładownię z międzypokładami.

Stevedoring tariff

Current rates

IN THE PORT OF GDYNIA

Valid since July 1 1st 1934	For 1 ton — 1000 kilograms	
	Loading	Unloading
	zł	zł
General cargo	2,15	2,00
" " spacious, poisonous, dirty	3,25	2,90
Cellulose in pressed bales	2,30	2,00
Cotton in pressed bales	2,25	2,25
Quebracho extract in bales	2,20	2,20
Zinc in plates	2,10	1,80
Full steamer cargoes.		
Coal trimming — self-trimmer	0,45	
easy-trimmer	0,55	
heavy-trimmer	0,70	
For each tweendeck additional charge		
zł 0,10 is required whereby the additional rate refers to the entire loading capacity — tweendecks included.		
Coke like coal plus 50% additional charge		
Scrap iron		2,50
Raw-iron	2,10	1,80
Tubes up to 8 inches diameter	1,80	
" 8—12 inches diameter	2,20	
" over 12 inches, according to agreement.		
Plate (sheets), wire and iron bars, angles etc.	2,00	
Rails:		
a) for steamers of the A-type: holds not less than 10 m. long without tweendecks & supports and with a flat hold bottom	1,80	
b) for steamers of the B-type: holds shorter than 10 m. resp. one or two tweendecks or holds with bottoms inconvenient for loading	2,00	
c) for steamers of the C-type: one or more tweendecks and supports	2,30	
Cement in barrels an bags*)	1,45	1,45
Thomas slag in bags*)	1,50	1,40
Phosphates, ammoniac and salpêtre in bags*)	1,50	1,40
Nitrous compounds in bags*)	1,50	1,40
Ore, phosphorites and pyrites smal dranular loose, discharging with ship's derricks	1,45 ²⁾	1,45 ²⁾
" " and pyrites big granular loose discharging with ship's derricks	1,55 ²⁾	1,55 ²⁾
" " and pyrites smal granular loose, discharging with cranes	1,75 ²⁾	1,75 ²⁾
" " big granular loose discharging with cranes	1,85 ²⁾	1,85 ²⁾
Sugar in bags*	1,45	1,45
Vetch products in bags*)	1,60	1,70
" " by bags or barrows	—	1,60

*) If in bags in parceis over 1000 tons, 10% rebate.
The same applies to all goods in bags with exception of rice.

2) Valid from 1 VIII 1934.

3) " " 1 VI 1935.

4) " " 10 II 1936.

5) " " 16 IV 1936.

6) " " 1 VIII 1936.

Oil seeds in bags*)	2,00	2,00
" " by bags or barrows	—	1,85
Potatoes in bags	2,20	2,10
" loose	2,20	1,80
Onions in bags*)	2,50	—
Sugar bett pulp in bags	2,90	2,90
Herrings in barrels 1/1	0,30	0,16
" " " 1/2	0,23	0,14
Rice	1,80	1,80
Paving stones		1,45
Salt losse	0,55	
" in bags	1,45	
" in barrels	1,85	
Potash salt smal granular		1,70 ³⁾
Potash rock salt		3,25 ³⁾
Apatites by cranes with grabes		1,75
Apatites by tubes		1,90 ⁴⁾
Goudron pack — self-trimmer		0,45 + 50% ⁵⁾
— easy-trimmer		0,55 + 50% ⁵⁾
— heavy-trimmer		0,70 + 50% ⁵⁾
For each tweendeck additional charge zł 0,10 is required whereby the additio nal rate refers to the entire loading ca pacity — tweendecks included.		
Sulphur loose		2,00 ⁶⁾
In case of using shore cranes 1/2 crantage to be borne by ship.		

ZAŁĄCZNIK VIII.

UCHWAŁA GENERALNA KOMISJI DEWIZOWEJ

Z DNIA 18 GRUDNIA 1936 R.

Na podstawie § 2 ust. 3 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 24 lipca 1936 r. o obrocie pieniężnym z zagranicą oraz o obrocie zagranicznymi i krajowymi środkami płatniczymi (Dz. U. nr 57/36 poz. 419) Komisja Dewizowa udziela — aż do odwołania — niżej wymienionym przedsiębiorstwom, zarejestrowanym w Gdyni, generalnego zezwolenia na dokonywanie przewidzianych w niniejszej uchwale czynności w zakresie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznymi i krajowymi środkami płatniczymi:

a) Przedsiębiorstwa żeglugowe (armatorzy).

1. Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe, S. A. w Gdyni
2. „Polskarob“ Polsko-Skandynawskie T-wo Transportowe, S. A. w Gdyni
3. Żegluga Polska, S. A. w Gdyni
4. Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe, S. A. w Gdyni
5. „Mewa“ T-wo Okrętowe Połowów Dalekomorskich, S. A. w Gdyni;

b) Maklerzy i agenci okrętowi.

6. American Scantic Line w Polsce, Sp. z o. o. w Gdyni
7. Behnke & Sieg, Sp. z o. o. w Gdyni
8. Bergenske Baltic Transports Ltd., Sp. z o. o. w Gdyni
9. M. E. W. Morski Eksport Węgla, Sp. z o. o. w Gdyni
10. Polska Agencja Morska, Sp. z o. o. w Gdyni
11. Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka, Sp. z o. o. w Gdyni
12. T-wo Ekspedycyjne i Agentura Morska Ferdynand Prove, Sp. z o. o. w Gdyni
13. Rothert & Kiłaczycki, Sp. z o. o. w Gdyni
14. Rummel i Burton, Sp. z o. o. w Gdyni;

c) Spedytorzy.

15. T-wo Spedycyjne J. H. Bachman, Sp. z o. o. w Gdyni
16. „Extrans“ Przedsiębiorstwo Ekspedyc.-Przewozowe, Sp. z o. o. w Gdyni

6) Valid from 1. VIII. 1936.

17. C. Hartwig, S. A. Poznań, Oddział w Gdyni
18. Johannes Ick, Sp. z o. o. w Gdyni
19. Juliusz Herman & Co, Dom Handl.-Eksped. Sp. z o. o. Oddział w Gdyni
20. „Pantarei“ Powsz. Zakł. Magaz. i Transp., S. A. w Gdyni
21. „Polski Lloyd“, S. A. w Warszawie, Oddział w Gdyni
22. Północne T-wo Transp. a Eksped. S. A. w Warszawie, Oddział w Gdyni
23. Sp. Akc. dla Międzynar. Transp. Schenker i Ska w Warszawie, Oddz. w Gdyni
24. Warszawskie T-wo Transportowe, Sp. z o. o. w Gdyni
25. „Warta“ Towarzystwo Ekspedycyjne, Sp. z o. o. w Gdyni

d) Przedstawiciele Koncernów Węglowych.

26. „Elibor“ S. A. Handlowo-Przemysłowa, Ł. J. Borkowski, Oddział w Gdyni
27. „Giesche“ S. A., Oddział w Gdyni
28. „Progress“ Zjednoczone Kopalnie Górnośl. S. z o. o., Oddział w Gdyni
29. „Skarbpól“ Morski Eksport Węgla i Koksu z Polskich Kopalń Skarbowych na G. Śląsku, Sp. z o. o. w Gdyni;

e) Inne firmy, których działalność związana jest z obrotami portowymi i transportem morskim.

30. Zakłady Przemysłu Tłuszcz. i Olejarskiego „Union“ S. A. w Gdyni
31. „Gdynika“ Maklerzy Ubezpieczeń Morskich, Sp. z o. o. w Gdyni.

§ 2.

Dyspozycje pieniężne z zagranicą.

Wyżej wymienionym przedsiębiorstwom zezwala się na użytkowanie posiadanych za granicą zagranicznych środków płatniczych oraz na wydawanie zagranicznym kontrahentom poleceń wypłaty w ciężar rachunku na pokrycie następujących, za granicą płatnych, wydatków, związanych z transportem morskim oraz obrotem portowym, jeżeli wynikają one bezpośrednio z normalnych interesów danego przedsiębiorstwa, dokonanych lub takich, które mają być dokonane w najbliższym czasie, — i to w rozmiarach normalnie stosowanych:

- a) koszty związane z przewozem towarów (frachty kolejowe, rzeczne i morskie); koszty składowania i przeładunku; opłaty postojowe i portowe (towarowe); prowizje i koszty zagranicznych spedytorów; koszty uszkodzenia statków, wagonów i towarów;
- b) ogólne wydatki związane z żeglugą; koszty przeładunku towarów (płatone przez statki), opłaty przystaniowe, portowe (statkowe), pilotowe, kanałowe, za holowanie, za frachtowanie statków cudzoziemskich, kurtaże frachtowe i maklerskie, ekspertyzy okrętowe;
- c) ogólne wydatki przedsiębiorstw żeglugowych; koszty napraw statków w portach zagranicznych, zasilanie kas okrętowych na czas podróży statku, wypłaty kapitanom i członkom załóg na niezbędne ich wydatki w czasie pobytu w obcych portach — do wysokości 50% ich miesięcznych poborów, o ile podróz rozpoczyna się w porcie polskim;
- d) ogólne wydatki statków pasażerskich: opłaty wiz zagranicznych oraz inne opłaty publiczno prawne za pasażerów i emigrantów, o ile opłaty te objęte są ceną za przejazd, w przeciwnym razie uiszczenie tych opłat dozwolone jest tak samo, jak deponowanie kaucyj i składanie gwarancji za pasażerów i emigrantów w takiej wysokości, na jaką opiewa oddzielne zezwolenie indywidualne lub generalne Komisji Dewizowej;
- e) składki i premie ubezpieczeniowe i reasekuracyjne (transportowe), ogniowe, od ryzyka spedycyjnego, od casca i odpowiedzialności cywilnej oraz za ubezpieczenie kredytów eksportowych w walutach obcych; koszty bankowe;
- f) niezbędne koszty technicznego zaopatrywania statków, koszty aprowizacji, bunkru (węgiel, ropa, woda), koszty gratyfikacji bunkrowych i innych;
- g) pensje i płace zatrudnionych za granicą pracowników i załóg statkowych;
- h) wydatki zagranicznych filii i towarzystw siostrzanych;
- i) prowizje i wydatki zagranicznych maklerów, przedstawicieli i pośredników oraz koszty akwizycji i reklamy; prenumeraty pism i zagranicznych wydawnictw fachowych;
- j) koszty ściągania i windykowania należności; koszty adwokackie, procesowe i arbitrażowe: deponowanie kaucyj i gwarancji w sprawach spornych;

- k) opusty cen i bonifikaty;
- l) koszty podróży handlowych;
- m) opłaty celne, konsularne i inne opłaty publiczno-prawne;
- n) koszty związane z rozliczeniem hawaryj i hawaryj wspólnych;

§ 3.

Rachunki walutowe „specjalne“.

Przedsiębiorstwa wymienione w § 1 uprawnione są do posiadania w bankach dewizowych w Gdyni specjalnych rachunków walutowych, których salda pozostają do wolnego rozporządzenia właściciela konta dla swobodnego wywozu lub wysłania za granicę zagranicznych środków płatniczych (t. zw. **rachunek walutowy specjalny za zezwoleniem Komisji Dewizowej**). Polskie przedsiębiorstwa żeglugowe uprawnione są ponadto do posiadania powyższych rachunków w bankach dewizowych w innych miejscowościach kraju.

Na rachunki te mogą być przyjmowane przez banki dewizowe następujące wpłaty:

- 1) wpływy zagranicznych środków płatniczych z zagranicy;
- 2) wpłaty zagranicznych środków płatniczych w kraju, dokonane przez kontrahentów z posiadanych zapasów lub na podstawie zezwoleń dewizowych oraz wpłaty własne zagranicznych środków płatniczych, dokonane przez właściciela konta;
- 3) zagraniczne środki płatnicze nabyte przez właściciela konta w ramach indywidualnych zezwoleń Komisji Dewizowej w myśl § 12.

W ramach pokrycia, znajdującego się na rachunku specjalnym, przedsiębiorstwa mogą polecać bankowi, prowadzącemu ten rachunek, dokonywanie przekazów zagranicznych (w walucie, w jakiej rachunek jest prowadzony lub w innej) lub przelewów na zagraniczne rachunki wolne (złote i walutowe); ponadto właściciel konta może otrzymać od banku czeki opatrzone adnotacją, uprawniającą do bezpośredniego wywozu lub wysłania czeku za granicę, lub też inne zagraniczne środki z pozwoleniem Banku Polskiego na ich wywóz.

Uskutecznianie przekazów i przydział zagranicznych środków płatniczych z rachunku specjalnego może nastąpić tylko na pokrycie zobowiązań wobec zagranicy z tytułów podanych w § 2, w których płatność już zapadła (lub koniecznych zaliczek), oraz pod warunkiem podania przez właściciela rachunku specjalnego w pisemnym zleceniu do banku nazwiska i adresu odbiorcy oraz tytułu zobowiązania, na którego pokrycie służyć ma przekaz lub wydane zagraniczne środki płatnicze.

Natomiast specjalnego zezwolenia wymagają przekazy zagraniczne na spłatę innych zobowiązań wobec zagranicy, jak np. z tytułu spłaty otrzymanych od cudzoziemców kredytów, pożyczek alimentacyjnych, dywidend, odsetek i innych zobowiązań finansowych, jak wreszcie z tytułu inkasa należności towarowych.

Jeżeli przedsiębiorstwo posiada na swoim rachunku walutowym w banku własną rozporządzalną pozostałość, wystarczającą na pokrycie koniecznego z jakiegokolwiek tytułu przekazu, nie może ono składać wniosku o przydział na ten cel dewiz przez bank dewizowy.

Upoważnia się przedsiębiorstwa — w przypadku otrzymania z zagranicy pewnej kwoty do rozrachunku w czeku złotowym wolnym na wysłanie za granicę pozostałości również w tej samej postaci.

Przekazy do krajów, z którymi obrót płatniczy został uregulowany specjalnymi przepisami, mogą być jedynie wykonane w sposób przewidziany tymi przepisami.

§ 4.

Przedsiębiorstwa wymienione w § 1 mogą odbierać zapłatę od kontrahentów swoich, zamieszkałych w kraju, z tytułu pokrytych przez nie w dewizach wydatków i należności, wymienionych w § 2, w zagranicznych środkach płatniczych, nie mają jednak prawa żądania zapłaty w tej postaci; prawo takie przysługuje jedynie w przypadku inkasa towarowego.

Pokwitowania lub rachunki zagranicznego kontrahenta, dotyczące wymienionych w § 2 wydatków, o ile zostały pokryte w dewizach przez upoważnione przedsiębiorstwa za krajowego odbiorcę towaru, mogą mu być wydane tylko po wpisaniu na nich przez przedsiębiorstwo w sposób trwały wzmianki o pokryciu wspomnianych wydatków.

§ 5.

Wyżej wymienione przedsiębiorstwa mogą inkasować na rzecz swych zagranicznych zleceniodawców:

a) przypadające im należności z tytułu wymienionych w § 2;

b) należności, za przysłane do nich na inkaso towary.

Zainkasowane należności ad a) mogą być przez upoważnione przedsiębiorstwa przekazywane zagranicznym wierzycielom w drodze wskazanej w § 3 ust. 3.

Natomiast zainkasowane na rzecz zagranicznych zleceniodawców należności za towary mogą być przekazane powyższą drogą tylko po uzyskaniu specjalnego zezwolenia na przekaz bądź przez upoważnione przedsiębiorstwo, bądź przez odbiorcę towaru.

§ 6.

Dokonywanie wypłat z polecenia cudzoziemców.

Zezwala się przedsiębiorstwom wymienionym w § 1 na skutecznicanie wypłat w kraju z polecenia zagranicznych kontrahentów na cele przewidziane w § 2 w złotych, a o ile odbiorca jest cudzoziemcem — również w zagranicznych środkach płatniczych. Wykonanie zlecenia jest dopuszczalne także wówczas, gdy zleceniodawca nie posiada na swym rachunku potrzebnego pokrycia, pod warunkiem, że udzielony w ten sposób kredyt nie przekracza normalnych ram, stosowanych w międzynarodowych stosunkach handlowych i zostanie w najbliższym terminie rozliczeniowym pokryty (patrz niżej § 9).

§ 7.

Prowadzenie rachunków cudzoziemców.

Zezwala się na prowadzenie rachunków cudzoziemców na zasadach kontokorentu, z tym jednak ograniczeniem, że należności przedsiębiorstw, pochodzące z bieżących interesów, t. j. z tytułów wyliczonych w § 2, nie mogą być kompensowane z należnościami z inkasa towarowego (patrz § 3 ustęp 5).

§ 8.

Wszelkie przeliczenia walut obcych tak w rozliczeniach z cudzoziemcami, jak i osobami, zamieszkałymi w kraju, przeprowadzone być winny z zachowaniem przepisów art. 13 dekretu Prezydenta R. P. z dnia 26. IV. 1936 r. (Dz. U. 32).

§ 9.

Utrzymywanie rachunków w bankach zagranicznych dopuszczalne jest jedynie za specjalnym zezwoleniem Komisji Dewizowej.

Należności od cudzoziemców z tytułu świadczeń na ich rzecz winny być ściągane w terminach rozliczeniowych, przyjętych według zwyczajów branżowych; okresy te jednak bez osobnego zezwolenia Komisji Dewizowej nie mogą być dłuższe niż kwartałne.

Pozostawianie na rachunkach u zagranicznych korespondentów pozostałości dopuszczalne jest tylko wyjątkowo i w granicach potrzebnych na pokrycie przewidywanych własnych dyspozycji w najbliższym czasie.

§ 10.

Pokrycie przypadającym przedsiębiorstwom od cudzoziemców należności, wynikających z bieżących świadczeń lub z rozliczenia, nastąpić może tylko w zagranicznych środkach płatniczych lub złotymi z rachunku zagranicznego wolnego, bądź wreszcie międzynarodowym przekazem pocztowym lub za zaliczeniem kolejowym. Nie jest natomiast dopuszczalne przyjmowanie pokrycia banknotami złotowymi, nie pochodzącymi z rachunku zagranicznego wolnego lub przekazem pocztowym, nadanym w Polskim Urzędzie Pocztowym Gdańsk I.

Złotymi z rachunków gdańskich („Daki“) pokrywane być mogą jedynie należności za towary, dostarczane na własne spożycie w Gdańsku, o ile towary te nie pochodzą z Polski za zaświadczeniem walutowym.

W umowach i fakturach, wystawionym zagranicznym kontrahentom, należy umieścić zastrzeżenie o obowiązku pokrycia należności bądź w zagranicznych środkach płatniczych, bądź czekiem z rachunku zagranicznego wolnego oraz wzmiankę o nieważności zapłaty w innej postaci.

§ 11.

Przekazywanie za granicę lub wpłata na rachunek zagraniczny wolny należności za towary, sprowadzone z zagranicy, bez względu na to, czy sprowadzono je do obszaru celnego, czy na skład wolno-cłowy na własny użytek, czy też na reeksport —

może mieć miejsce tylko na zasadzie indywidualnych zezwoleń, udzielonych przez Komisję Dewizową lub banki dewizowe w ramach normalnej kompetencji z zachowaniem ogólnie obowiązujących przepisów, w szczególności okólnika nr. 14.

§ 12.

Przedsiębiorstwa winny składać najpóźniej do dnia 10-go każdego miesiąca Oddziałowi Banku Polskiego w Gdyni sprawozdanie z obrotów z zagranicznymi środkami płatniczymi w ubiegłym miesiącu wg. wzoru podanego przez Bank Polski w Gdyni.

Nadwyżkę wpływów nad rozchodami w zagranicznych środkach płatniczych winny przedsiębiorstwa do tego samego terminu zaofiarować do skupu Bankowi Polskiemu lub bankowi dewizowemu. Jeżeli firma, korzystająca z generalnego zezwolenia, nie zaofiaruje pozostałej z miesiąca sprawozdawczego nadwyżki do skupu, lecz zgłosi zamiar zatrzymania jej w całości lub części na przewidywane w najbliższym miesiącu własne potrzeby, nie znajdujące pokrycia w przewidywanych wcześniejszych wpływach, wówczas należy załączyć do sprawozdania ogólnie ujęty wykaz przewidywanych przez firmę wpływów i wydatków w walutach zagranicznych w okresie bieżącego miesiąca. Na podstawie tych sprawozdań i wykazów Komisja Dewizowa może zarządzić odsprzedanie nadwyżek Bankowi Polskiemu lub bankowi dewizowemu.

W przypadku, gdy przedsiębiorstwo przewiduje niedobór posiadanej nadwyżki oraz spodziewanych wpływów zagranicznych środków płatniczych na pokrycie przewidywanych wydatków w najbliższym miesiącu, może ono wnieść za pośrednictwem Banku Polskiego lub banku dewizowego do Komisji Dewizowej wniosek o zezwolenie na zakup w banku określonej sumy zagranicznych środków płatniczych na pokrycie przewidywanych wydatków. Do wniosku winien być załączony wykaz posiadanych zagranicznych środków płatniczych, jak również przewidywanych wpływów i wydatków w walutach zagranicznych w okresie najbliższego miesiąca.

Opierając się na tych danych Komisja Dewizowa określi według swego uznania kwotę zagranicznych środków płatniczych, które mogą być przez przedsiębiorstwo nabyte w danym banku w ciągu miesiąca na pokrycie zobowiązań z tytułu podanych w § 2.

Niewyżyskane w ciągu danego miesiąca zezwolenia Komisji Dewizowej mogą być wykorzystane również w następnym miesiącu; pozostałą z ubiegłego miesiąca niewykorzystaną sumę zezwolenia należy w wykazie przewidywanych wpływów osobno wymienić.

§ 13.

Oddziałowi Banku Polskiego w Gdyni przysługuje prawo zrewidowania ksiąg uprawnionych przedsiębiorstw.

§ 14.

Generalne zezwolenie, udzielone wyżej w § 1 wymienionym przedsiębiorstwom przez Komisję Dewizową uchwałą z dnia 13 maja 1922 r., traci z dniem 31 grudnia 1936 r. swoją ważność.

ZAŁĄCZNIK IX.

PROJEKT USTAWY

o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego „Port w Gdyni“.

Art. 1.

Zarząd, eksploatację i rozbudowę portu handlowego w Gdyni wydziela się z administracji państwowej i powierza utworzonemu dla tych zadań przedsiębiorstwu państwowemu pod nazwą „Port w Gdyni“, z siedzibą w Gdyni, wpisanemu do rejestru handlowego i będącemu instytucją użyteczności publicznej.

Port w Gdyni działać będzie na podstawie niniejszej ustawy oraz statutu. Statut zatwierdza i zmienia, na wniosek Ministra Przemysłu i Handlu, Rada Ministrów.

Art. 2.

Działalność p. p. „Port w Gdyni“ rozciąga się na obszar reddy i portu gdyńskiego.

Granice tego obszaru określi, na wniosek Ministra Przemysłu i Handlu, Rada Ministrów.

Art. 3.

Port w Gdyni ma prawo we własnym imieniu nabywać i, w granicach uprawnień ustawowych, zbywać majątek ruchomy i nieruchomy oraz rozciągać zobowią-

zania wszelkiego rodzaju, jak również pobierać wszelkie dochody z eksploatacji portu, o ile niniejsza ustawa nie przewiduje ograniczeń. W szczególności Portowi w Gdyni przysługuje prawo emitowania obligacji oraz rozciągania innych pożyczek długoterminowych, gwarantowanych całym majątkiem Portu, oraz wpływami ze wszystkich lub niektórych opłat.

Art. 4.

Majątek nieruchomy Skarbu Państwa, znajdujący się w granicach Portu oraz wszystkie państwowe urządzenia portowe, przechodzą na własność Portu w Gdyni z wyjątkiem:

- a) terenu i gmachu Urzędu Morskiego przy ul. Waszyngtona, mieszczącego obecnie Wydział Techniczny,
- b) terenu i gmachu Urzędu Rybackiego,
- c) gmachów Urzędu Celnego,
- d) nieruchomości będących w zarządzie innych przedsiębiorstw oraz monopoli państwowych.

Powyżej wyłączone nieruchomości oraz inne nieruchomości, jakie w przyszłości nabędzie Skarb Państwa, a które znajdują się w granicach portu, mogą być przekazane na własność Portu na podstawie uchwały Rady Ministrów.

Sposób i termin przekazania przedsiębiorstwu państwowemu „Port w Gdyni” majątku Skarbu Państwa, określi, na wniosek Ministra Przemysłu i Handlu, Rada Ministrów.

Art. 5.

Upoważnia się Ministra Skarbu do udzielania imieniem Skarbu Państwa gwarancji do wysokości 100 milionów zł dla pożyczek długoterminowych Portu w Gdyni.

Art. 6.

Zwierzchni nadzór nad działalnością Portu w Gdyni sprawuje Minister Przemysłu i Handlu.

Organami Portu są: Rada Portu jako ciało opiniotwórcze oraz Komitet Administracyjny, Dyrektor Portu i Komisja Rewizyjna, jako jego władze.

Art. 7.

Rada Portu składa się z 34 członków, a mianowicie:

- 1) Dyrektora Urzędu Morskiego,
- 2) Dyrektora Morskiego Urzędu Rybackiego,
- 3) Delegata Ministra Komunikacji,
- 4) „ „ Skarbu,
- 5) „ „ Spraw Wojskowych,
- 6) „ „ Opieki Społecznej,
- 7) „ „ Poczty i Telegrafów,
- 8) Komisarza Rządu, względnie Prezydenta miasta Gdyni,
- 9) 6 delegatów Związku Izb Przemysłowo-Handlowych,
- 10) 2 delegatów Związku Izb i Organizacji Rolniczych,
- 11) 6 delegatów Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni,
- 12) 6 delegatów Rady Interesantów Portu w Gdyni,
- 13) 6 członków, mianowanych przez Ministra Przemysłu i Handlu z pośród przedstawicieli sfer gospodarczych, związanych z pracą portu gdyńskiego.

Członkami Rady Portu nie mogą być osoby bezpośrednio uczestniczące w dostawach i robotach dla Portu, oraz płatni funkcjonariusze Portu.

Czynności członka Rady Portu nie są wynagradzane, poza zwrotem kosztów przejazdu.

Kadencja trwa trzy lata.

Radę Portu zwołuje przewodniczący jej przynajmniej 4 razy do roku, względnie każdorazowo na wniosek Komitetu Administracyjnego lub na podpisany wniosek co najmniej 9-ciu członków Rady Portu.

Art. 8.

Prezesa Rady Portu mianuje Minister Przemysłu i Handlu z pośród członków tej Rady, reprezentujących koła gospodarcze.

Dwóch wiceprezesów ze swego grona wybiera Rada Portu.

Art. 9.

Do zakresu działania Rady Portu należy:

- a) uchwalanie regulaminów Rady i jej komisji,
- b) opiniowanie w sprawie zasad administracji i eksploatacji Portu,
- c) opiniowanie w sprawie planu rozbudowy Portu,
- d) opiniowanie w sprawie preliminarzy budżetowych, zamknięć rachunkowych oraz planów finansowo - gospodarczych,
- e) opiniowanie w sprawie zaciągnięcia pożyczek, emisji obligacji, kupna i brania w dzierżawę długoterminową, sprzedaży, zamiany i obciążenia nieruchomości,
- f) opiniowanie polityki Portu w zakresie opłat portowych oraz opłat za korzystanie z urządzeń i świadczeń portowych,
- g) opiniowanie w sprawie wynagrodzenia członków zarządu, delegowanych do specjalnych zadań,
- h) opiniowanie projektów ustaw, rozporządzeń i zarządzeń, mogących mieć wpływ na rozwój portu oraz wypracowywanie i przedstawianie Ministrowi Przemysłu i Handlu własnych tego rodzaju projektów,
- i) przedstawienie Ministrowi Przemysłu i Handlu wniosków, dotyczących zmiany statutu Portu w Gdyni,
- j) opiniowanie we wszystkich sprawach, skierowanych do Rady Portu przez Komitet Administracyjny lub Dyrektora Portu.

Zasięganie opinii Rady Portu w sprawach, wymienionych wyżej w pp. b, c, d, oraz e jest dla Dyrektora i Komitetu Administracyjnego Portu obowiązujące.

W tym celu władze portu obowiązane są przedkładać Radzie Portu do opinii swoje wnioski w powyższych sprawach najpóźniej w przeciągu 7 dni po uchwaleniu. O ile w przeciągu 14 dni od otrzymania tych wniosków Rada Portu nie zgłosi sprzeciwu przeciw tym wnioskom, ma miejsce bieg dalszy sprawy, przewidziany w art. 22. W razie sprzeczności opinii Rady Portu ze stanowiskiem władz Portu — Dyrektor Portu przedkłada obie opinie Ministrowi Przemysłu i Handlu, który sprawę rozstrzyga ostatecznie.

Art. 10.

Komitet Administracyjny składa się z 8 członków, a mianowicie:

- 1) Prezesa, którym jest Prezes Rady Portu,
- 2) Dyrektora Portu, jako delegata Ministra Przemysłu i Handlu,
- 3) Dyrektora Urzędu Morskiego,
- 4) Delegata Ministra Komunikacji,
- 5) Komisarza Rządu, względnie Prezydenta m. Gdyni,
- 6) Trzech członków, reprezentujących koła gospodarcze, a mianowanych przez Ministra Przemysłu i Handlu z listy przedstawionej przez Radę Portu.

Kadencja Komitetu Administracyjnego, z wyjątkiem członków wymienionych w pp. 2, 3 i 5, pełniących swe funkcje z urzędu, trwa trzy lata.

Wszyscy członkowie Komitetu Administracyjnego muszą stale mieszkać w Gdyni z wyjątkiem jednego z pośród członków, wymienionych w p. 6, który może mieć miejsce zamieszkania poza Gdynią.

Funkcje Prezesa i członków Komitetu Administracyjnego mogą być płatne, o ile Minister Przemysłu i Handlu zleci danej osobie wykonywanie zadań specjalnych. Wynagrodzenie członków Komitetu Administracyjnego delegowanych do specjalnych zadań wyznaczy Minister P. i H. po wysłuchaniu opinii Rady Portu.

Komitet Administracyjny zbiera się co najmniej 2 razy w miesiącu.

Art. 11.

Do zakresu działania Komitetu Administracyjnego należy:

- a) ogólny nadzór i sprawozdanie kontroli nad działalnością Portu,
- b) ustalanie zasad administracji i eksploatacji Portu oraz poszczególnych jego urządzeń, jak również wydawanie regulaminów w tym zakresie,
- c) ustalanie planu rozbudowy Portu i inwestycji portowych,
- d) ustalanie preliminarzy budżetowych, zamknięć rachunkowych, oraz planów finansowo - gospodarczych,
- e) zaciąganie pożyczek i emisja obligacji,
- f) kupno i branie lub oddawanie w dzierżawę długoterminową nieruchomości,

- g) sprzedaż, zamiana i obciążenie nieruchomości,
- h) uchwalanie taryf opłat portowych, taryf opłat za korzystanie z urządzeń i świadczeń portowych, oraz zatwierdzanie bieżących zmian tych opłat dokonanych przez Dyrektora Portu,
- i) lokata funduszy,
- j) zatwierdzanie umów, przekraczających sumę zł 50.000,—,
- k) uchwalanie i zmiana etatów personalnych,
- l) przyjmowanie i zwalnianie na wniosek Dyrektora funkcjonariuszy Portu na stanowiska, uznane w wykazie etatów za kierownicze,
- m) przyjmowanie zapisów i darowizn,
- n) przyjmowanie sprawozdań Dyrektora Portu oraz decydowanie o wnioskach przez tego złożonych,
- o) opiniowanie projektów ustaw, rozporządzeń i zarządzeń, mogących mieć wpływ na rozwój Portu, oraz opracowywanie i przedstawianie Ministrowi Przemysłu i Handlu własnych tego rodzaju projektów,
- p) przedstawianie Ministrowi Przemysłu i Handlu wniosków, dotyczących zmiany statutu Portu w Gdyni.

Art. 12.

Uchwały Komitetu Administracyjnego w sprawach, wymienionych w pp.: b), h), i), j), k), l), m) — są obowiązujące, o ile Prezes Komitetu lub Dyrektor Portu, zaś w odniesieniu do spraw, wymienionych pod p. b) — także Rada Portu nie zgłoszą sprzeciwu do Ministra Przemysłu i Handlu, który w takim wypadku decyduje ostatecznie. Dla zgłoszenia sprzeciwu przez Prezesa Komitetu lub Dyrektora Portu obowiązuje termin 7 dni od dnia powzięcia uchwały przez Komitet Administracyjny.

O ile sprzeciw nie zostanie rozstrzygnięty przez Ministra Przemysłu i Handlu w ciągu 14 dni od daty doręczenia sprzeciwu, zakwestionowana uchwała Komitetu Administracyjnego staje się obowiązująca.

Uchwały Komitetu Administracyjnego w sprawach, wymienionych pod pp.: c), d), f), wymagają po wysłuchaniu opinii Rady Portu zatwierdzenia przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Uchwały Komitetu Administracyjnego w sprawach, wymienionych pod p. e) oraz g), wymagają, po wysłuchaniu opinii Rady Portu, zatwierdzenia przez Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Art. 13.

Dyrektora Portu mianuje Minister Przemysłu i Handlu. Minister Przemysłu i Handlu ustali również zasadnicze wynagrodzenie Dyrektora Portu oraz zwalnia go ze stanowiska.

Stosunek służbowy Dyrektora Portu ustali każdorazowo specjalna umowa, zatwierdzana przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Art. 14.

Do zakresu działania Dyrektora, jako władzy Portu, należy prowadzenie wszelkich spraw przedsiębiorstwa państwowego „Port w Gdyni“, dotyczących eksploatacji i utrzymania samego Portu, jego urządzeń i taboru, w szczególności:

- a) zastępowanie przedsiębiorstwa państwowego „Port w Gdyni“, wobec osób trzecich oraz władz sądowych, administracyjnych i samorządowych,
- b) utrzymanie i zarząd terenu, oraz innego majątku Portu,
- c) sporządzanie planów rozbudowy Portu i jego urządzeń, oraz wykonywanie zatwierdzonych planów,
- d) przyjmowanie i zwalnianie pracowników Portu, z wyjątkiem wymienionych w art. 11 p. 1) niniejszej ustawy,
- e) sporządzanie preliminarzy budżetowych i zamknięć rachunkowych, oraz planów finansowo - gospodarczych,
- f) prowadzenie statystyki obrotu portowego,
- g) przygotowywanie wniosków i sprawozdań dla Rady Portu, Komitetu Administracyjnego oraz Ministra Przemysłu i Handlu.

Art. 15.

Do kompetencji Dyrektora Portu, jako organu Rządu, należy:

- a) wydawanie rozporządzeń, dotyczących portu gdyńskiego w myśl art. 6 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 27 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (Dz. U. R. P., Nr 38, poz. 366),
- b) sprawowanie czynności kapitana Portu, ustalonych w art. powyższego rozporządzenia Prezydenta R. P.,
- c) orzecznictwo karno - administracyjne na terenie Portu w myśl art. 12 i 13 tegoż rozporządzenia,
- d) wykonywanie na terenie Portu uprawień władzy przemysłowej i budowlanej,
- e) decyzję w zakresie pozwoleń na zakładanie przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych na terenie wolnej strefy.

Art. 16.

Port w Gdyni prowadzi gospodarkę na podstawie rocznych budżetów.

Komitetowi Administracyjnemu przysługuje prawo virement budżetowych. Przy wykonywaniu budżetu zwyczajnego w razie konieczności lub w celu osiągnięcia lepszych wyników gospodarczych Komitetowi Administracyjnemu przysługuje prawo przekraczania poszczególnych kredytów, o ile to przekroczenie nie zmienia preliminowanych wyników finansowych. Każde takie virement lub przekroczenie będzie musiało być uzasadnione w rocznym sprawozdaniu rachunkowym.

Port w Gdyni będzie posiadać fundusze: inwestycyjny, na który przelewane będą nadwyżki budżetowe, renowacyjny, oraz inne fundusze specjalne, które ustali statut; statut określi również sposób tworzenia i przeznaczenia tych funduszy.

Za zgodą Ministra Przemysłu i Handlu Port w Gdyni ma prawo zociągania krótkoterminowych pożyczek na czas nie przekraczający jednego roku, na potrzeby eksploatacyjne. Pożyczki te nie mogą przekraczać 20% ogólnego dochodu eksploatacyjnego za poprzedni rok budżetowy.

Rok budżetowy określi statut.

Art. 17.

Na wpływy Portu w Gdyni składają się:

- a) wpływy z opłat portowych i eksploatacji Portu,
- b) wpływy z dzierżaw, najmu i sprzedaży majątku ruchomego i nieruchomego,
- c) wpływy z pożyczek długoterminowych,
- d) dotacje Skarbu Państwa,
- e) wszelkie inne wpływy.

Art. 18.

Port w Gdyni wolny jest od wszelkich podatków, opłat i danin publicznych.

Art. 19.

Minister Przemysłu i Handlu powołuje Komisję Rewizyjną dla kontroli działalności finansowej Portu.

Skład Komisji, okres jej urzędowania, zakres i tryb kontroli ustali statut.

Niezależnie od kontroli, przewidzianej w ustępie poprzednim, kontrola Portu może być dokonana na wniosek Ministra Przemysłu i Handlu przez organa Najwyższej Izby Kontroli. Zakres i terminy tej kontroli ustali Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Prezesem N. I. K.

Art. 20.

Obligacje, emitowane przez Port, podpisuje Prezes Komitetu Administracyjnego wraz z Dyrektorem Portu, umieszczając swoje podpisy pod pieczęcią „Port w Gdyni“. Podpisy te mogą być wykonane sposobem mechanicznym.

Inne zobowiązania, zaciągnięte przez Port, a których wartość przekracza 100.000 zł, podpisuje Dyrektor Portu wraz z jednym z członków Komitetu Administracyjnego, upoważnionym przez ten Komitet do powyższej czynności, umieszczając swoje podpisy pod pieczęcią „Port w Gdyni“. Zobowiązania, które nie prze-

kraczącą 100.000 zł, podpisuje Dyrektor Portu z jednym z urzędników, upoważnionym do tej czynności przez Komitet Administracyjny.

Wszelkie inne pisma imieniem Portu podpisuje Dyrektor Portu lub z upoważnieniem Dyrektora inni funkcjonariusze Portu, zgłoszeni w tym celu specjalnie do rejestracji handlowego.

Art. 21.

„Port w Gdyni“ zawrze specjalną umowę z Polskimi Kolejami Państwowymi, ustalając warunki wzajemnej współpracy.

Art. 22.

Minister Przemysłu i Handlu będzie informować Dyrektora Portu o wszystkich projektach rozporządzeń i zarządzeń, mogących wpłynąć na bieg i na wyniki pracy Portu i to w takim terminie, aby umożliwić władzom Portu wypowiedzenie się.

Poza tym właściwe władze celne i kolejowe będą uzgadniać swoją działalność na terenie Portu bezpośrednio z Dyrektorem Portu. W razie nieosiągnięcia porozumienia Dyrektor Portu przedkłada sprawę Ministrowi Przemysłu i Handlu dla uzgodnienia z właściwymi Ministrami.

Art. 23.

Stosunek służbowy funkcjonariuszów portowych ustala się na podstawie kontraktu o pracę. Do funkcjonariuszów tych stosują się wszystkie przepisy, dotyczące świadczeń socjalnych, ochrony pracy i ubezpieczeń społecznych, z wyjątkiem ubezpieczeń chorobowego i emerytalnego, które mogą być zorganizowane we własnym zakresie.

Na wniosek Komitetu Administracyjnego stanowiska w Porcie mogą być obsadzone przez urzędników państwowych, podlegających ustawie o państwowej służbie cywilnej. W tych wypadkach Port opłaca pobory i ponosi wszystkie świadczenia, przysługujące tym urzędnikom, jako urzędnikom państwowym, a czas służby w Porcie liczy się jako służba państwowa. Władzą dyscyplinarną tych urzędników jest władza delegująca.

Art. 24.

Decyzje Dyrektora i Komitetu Administracyjnego w stosunku do osób trzecich ulegają bezpośredniemu zaskarżeniu w zwykłej drodze sądowej z wyjątkiem decyzji, wymienionych w art. 15 niniejszej ustawy, od których służy odwołanie w toku instancji w myśl przepisu o postępowaniu administracyjnym (rozporządzenie Prezydenta R. P. z dnia 22 marca 1928 r. Dz. U. R. P., Nr 36, poz. 341).

Art. 25.

Taryfy opłat portowych, z wyjątkiem opłat za korzystanie z urządzeń, stanowiących własność prywatną, lub z urządzeń nieeksploatowanych bezpośrednio przez Port, będą ogłaszane. Osobny regulamin, ogłoszony w trybie powyższym ustali sposób obliczania i uiszczania opłat.

Art. 26.

Budowa Portu w Gdyni lub poszczególnych jego urządzeń, prowadzona przez Skarb Państwa na podstawie ustawy z dnia 23 września 1922 r. o budowie Portu w Gdyni, będzie prowadzona nadal i wykończona przez Skarb Państwa w granicach umów, zawartych przezeń do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Wymienione budowle i urządzenia będą przekazywane Portowi w Gdyni w miarę ich wykańczania. Za zgodą kontrahentów Minister Przemysłu i Handlu może przekazać wykonywanie powyższych umów całkowicie lub częściowo Portowi w Gdyni.

Art. 27.

Zmiana osobowości prawnej Portu w Gdyni nie narusza w niczym istniejących dotychczas praw kontrahentów do poszczególnych części nieruchomości majątku Portu oraz praw i obowiązków, wynikających z zawartych już umów, a dotyczących tego majątku.

Art. 28.

Likwidacja przedsiębiorstwa państwowego „Port w Gdyni“ może nastąpić wyłącznie w drodze ustawy. Z chwilą ukończenia likwidacji majątek Portu wraca do bezpośredniej administracji państwowej wraz z wszelkimi prawami i zobowiązaniami.

Art. 29.

„Port w Gdyni“ rozpoczyna swą działalność jako samoistna osoba prawna w terminie, który oznaczy Minister Przemysłu i Handlu, i ogłosi w Monitorze Polskim, nie później jednak, niż w jeden rok po ogłoszeniu rozporządzenia Rady Ministrów o zatwierdzeniu statutu Portu.

Art. 30.

Z chwilą rozpoczęcia działalności przedsiębiorstwa państwowego „Port w Gdyni“ w myśl postanowienia art. 30 niniejszej ustawy przestają mieć zastosowanie w odniesieniu do Portu Gdynińskiego sprzeczne z niniejszą ustawą przepisy, dotyczące administracji Portu. Taryfy opłat portowych, ustalone na podstawie ustawy z dnia 25 lipca 1924 r. o morskich opłatach portowych (Dz. U. R. P., Nr. 79, poz. 764) tracą moc obowiązującą w odniesieniu do Portu Gdynińskiego z chwilą ustalenia opłat portowych w myśl art. 12 i 27 niniejszej ustawy.



PORT UYNI

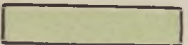
BAŁTYK

Objasnienia
kolorów

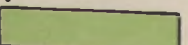
Woda



Strefa portowa



Strefa wolnoct.



Strefa Kolejowa



Miasto



w budowie

