

ROCZNIK

RADY INTERESANTÓW
PORTU W GDYNI

ROK VII

1937


R O C Z N I K
RADY INTERESANTÓW
PORTU W GDYNI
R O K VII. 1937

RO CZNIK

RADY INTERESANTÓW
PORTU W GDYNI

ROK VII

1937



NAKŁADEM RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI

ROZNIK

RADA INTERESANTÓW

PORTU W GDYNI

ROK VII

**Copyright by
Rada Interesantów Portu w Gdyni**



0310

K 112-3/2 cz

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

SPIS RZECZY

ROZDZIAŁ I.

Strona

Wyposażenie techniczne portu w Gdyni	1
§ 1. Nabrzeża portowe	1
§ 2. Mechaniczne urządzenia przeładunkowe w porcie	4
A. Dźwigi dla przeładunków zbiorowych	4
B. Dźwigi dla przeładunku węgla i innych towarów masowych	5
C. Zestawienie porównawcze wykorzystania dźwigów	6
§ 3. Użytkowa powierzchnia składowa kryta w porcie	8
A. Kryta powierzchnia składowa w porcie	8
B. Podział powierzchni składowej według jej przeznaczenia	11
I. Magazyny pierwszej i drugiej linii nabrzeża	11
II. Powierzchnia składowa wolnej strefy celnej	11
III. Powierzchnia chłodzona	12
IV. Powierzchnia „Domów składowych publicznych“	12
§ 4. Tory kolejowe w porcie	13
A. Okres przed rozpoczęciem właściwej budowy portu	13
B. Okres po rozpoczęciu budowy portu	13

ROZDZIAŁ II.

Ruch statków w porcie gdyńskim	14
§ 1. Ruch statków na wejściu i wyjściu	14
§ 2. Linie regularne portu w Gdyni	28
§ 3. Rozwój linii regularnych w latach 1931—1937	30
§ 4. Obroty firm maklerskich w Gdyni	31

ROZDZIAŁ III.

Obrót towarowy i ruch pasażerski portu w Gdyni	33
§ 1. Zamorski obrót towarowy portu gdyńskiego	33
A. Liczby obrotu	33
I. Przywóz w tonach w latach 1933—1937	34
II. Wywóz w tonach w latach 1933—1937	35
III. Przywóz w poszczególnych miesiącach w 1937 roku	36
IV. Wywóz w poszczególnych miesiącach w 1937 roku	38
B. Porównanie z obrotami portów zagranicznych	40
C. Obroty poszczególnymi towarami	43
I. Przywóz	43
a) Żłom	43
b) Rudy	44
c) Fosforyty i piryty	44
d) Surowce włókiennicze	44
e) Nasiona oleiste	45
f) Skóry i garbniki	45
g) Kauczuk	46
h) Papier, celuloza, szmaty	46
i) Śledzie	47
j) Ryż surowy	47
k) Owoce świeże	47
l) Owoce suszone	47
m) Żużle Thomasa	48
n) Towary kolonialne	48
o) Różne	48

II. Wywóz	49
a) Węgiel i koks	49
b) Wyroby przemysłu hutniczego	53
c) Drzewo i wyroby drzewne	54
d) Cukier	54
e) Płody i wytwory rolnicze	55
f) Bekony, wędliny, ptactwo bite	56
g) Jaja i masło	56
h) Tkaniny	57
i) Przetwory chemiczne	57
§ 2. Obrót portu gdyńskiego drogą wodną z wnętrzem kraju oraz obrót w żegludze przybrzeżnej	58
A. Obrót w żegludze śródlądowej	58
I. Przywóz z wnętrza kraju	58
II. Wywóz do wnętrza kraju	59
B. Obrót w żegludze przybrzeżnej	60
I. Obrót ogólny	60
II. Zestawienie ważniejszych towarów	60
a) Przywóz	60
b) Wywóz	60
§ 3. Zamorski ruch pasażerski portu w Gdyni	61

ROZDZIAŁ IV.

Udział portu gdyńskiego w polskim handlu zagranicznym	63
§ 1. Obroty polskiego handlu zagranicznego	63
§ 2. Obrót polskiego handlu zagranicznego drogą morską	70
§ 3. Udział portu w Gdyni w obrotach handlu zagranicznego Polski	71
A. Obrót ogólny	71
B. Przywóz	73
C. Wywóz	74
§ 4. Wartość obrotów towarowych portu w Gdyni w porównaniu z wartością handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej	75
§ 5. Zmiana kierunku polskiego handlu zagranicznego z państw Europy na państwa pozaeuropejskie i udział Gdyni w tym zjawisku	78

ROZDZIAŁ V.

Stan i warunki pracy polskiej floty handlowej morskiej	86
§ 1. Stan ogólny	86
§ 2. Wykaz statków służby morskiej, należących do poszczególnych polskich towarzystw okrętowych na dzień 1. I. 1938 r.	98
A. „Żegluga Polska“ — S. A. w Gdyni	98
B. „Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe — S. A. w Gdyni	99
C. Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A. w Gdyni	99
D. „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ — S. A. w Gdyni	99
§ 3. Obroty polskiej floty handlowej	100
A. Obroty ogólne	100
I. Obroty towarowe	100
a) Trampy	100
b) Linie regularne	101
II. Przewóz pasażerów	101
B. Obroty „Żeglugi Polskiej“ S. A. w Gdyni	102
I. Statki obsługujące ruch trampowy	102
II. Statki obsługujące linie regularne	104
a) Obrót towarowy	104
b) Ruch pasażerski	106
C. Obroty „Polskarob“ — Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego S. A. w Gdyni	106
D. Obroty Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego w Gdyni	108
I. Linie do Anglii	108

	a) Obrót towarowy	108
	b) Przewóz pasażerów i emigrantów	109
II.	Linia Gdynia-Le Havre	110
	a) Obrót towarowy	110
	b) Przewóz emigrantów	110
	c) Przewóz pasażerów	110
E.	Obroty firmy „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A.	110
	I. Linia Gdynia-New York-Halifax	111
	II. Linia Polsko-Palestyńska	111
	III. Linia Gdynia/Gdańsk — Południowa Ameryka	112
	IV. Wycieczki morskie	113
F.	Obroty „Towarzystwa Okrętowego Pionier“ Sp. z o. o.	114
G.	Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdyni i Gdańska	114
	I. Udział polskiej floty handlowej w obrotach obydwu portów	114
	II. Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdyni	115
	III. Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdańska	116
	IV. Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdyni i Gdańska, podzielony na trampy i linie regularne	116

ROZDZIAŁ VI.

	Ważniejsze zagadnienia portu w Gdyni w roku 1937	117
§ 1.	Zagadnienia inwestycyjne portu w Gdyni	117
	A. Uwagi ogólne	117
	B. Faktyczne potrzeby portu, a ustalony plan 4-letni	118
	C. Potrzeby inwestycyjne, nieuwzględnione planem 4-letnim	121
	I. Budowle morskie	121
	II. Magazyny	123
	III. Dźwigi i urządzenia przeładunkowe	125
	IV. Drogi	129
	V. Różne	129
	D. Uwagi końcowe	130
§ 2.	Zagadnienie pracy w porcie	131
	A. Ustawodawstwo i organizacja pracy w porcie	131
	B. Bezpieczeństwo pracy	139
§ 3.	Rynek pracy w Polskiej Marynarce Handlowej	140
§ 4.	Sytuacja na rynku frachtów morskich w roku 1937	151
§ 5.	Zagadnienia celne portu w Gdyni	179
§ 6.	Oplaty portowe	180
§ 7.	Budżet eksploatacyjny Urzędu Morskiego w Gdyni	181
§ 8.	Sprawy podatkowe	182

ROZDZIAŁ VII.

	Stan organizacyjny Rady Interesantów Portu w Gdyni	185
--	---	------------

ROZDZIAŁ VIII.

	Organizacje i przedsiębiorstwa, należące do Rady Interesantów Portu w Gdyni	191
§ 1.	Związek Armatorów Polskich	191
§ 2.	Polski Związek Maklerów Okrętowych	194
§ 3.	Związek Gdynskich Ekspedytorów Portowych	198
§ 4.	Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni	204
§ 5.	Związek Dostawców Węgla Bunkrowego w Gdyni	207
§ 6.	Związek Przedsiębiorstw Przemysłu Portowego i Magazynów Portowych w Gdyni	209
§ 7.	Zrzeszenie Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych w Gdyni	212

§ 8.	Zrzeszenie Przedsiębiorstw Transportowych w Gdyni	215
§ 9.	Centrala Zakupu Żelaza i Żelaznych Hut Żelaznych Sp. z o. o. w Warszawie	221
§ 10.	„Paged“ Polska Agencja Eksportu Drewna, Sp. z o. o. w Gdyni	221
§ 11.	Banki, zrzeszone w Radzie Interesantów Portu w Gdyni	222
§ 12.	„Gdynika - Maklerzy Ubezpieczeń Morskich“ Sp. z o. o. w Gdyni	222
Załącznik I.		
	Ruch statków i towarowy obrót zamorski portu gdańskiego	223
Załącznik II.		
	Opis linii regularnych, obsługujących Gdynię	225
Załącznik III.		
	Porty z którymi Gdynia posiada regularną komunikację	234
	I. Porty Europy	234
	II. Porty Afryki	237
	III. Porty Ameryki Północnej	238
	IV. Porty Ameryki Południowej	239
	V. Porty Azji	239
Załącznik IV.		
	Opłaty portowe i inne, pobierane w Gdyni	240
	A. Taryfa opłat portowych	240
	B. Taryfy składowe	245
	C. Opłaty za użycie dźwigów	248
	D. Opłaty za holowanie	257
	E. Opłaty za cumowanie	258
Załącznik V.		
	Stawki Polskiego Związku Maklerów Okrętowych	258
Załącznik VI.		
	Taryfa stauerska	260
Załącznik VII.		
	Spis placówek konsularnych w Gdyni w dniu 1 grudnia 1938 r.	264
Załącznik VIII.		
	Przemówienie Prezesa Rady Interesantów Portu w Gdyni na rocznym walnym zgromadzeniu członków w dniu 18. III. 1938 r. (skrót)	266
Załącznik IX.		
	Staut oraz spis członków i władz Zrzeszenia Ekspedytorów Portowych w Gdyni	269

SPIS TABEL

ROZDZIAŁ I.

Strona

Tabela		
	1. Wzrost oddawanych do użytku nabrzeży portowych w latach 1926—1937	1
„	2. Zestawienie porównawcze wykorzystania nabrzeży w porcie w Gdyni w latach 1928—1937	3
„	3. Ilość ton ładunku, przypadających na 1 km nabrzeży w eksploatacji w porcie gdyńskim w latach 1928—1937	3
„	4. Zestawienie porównawcze wykorzystania nabrzeży w Gdyni oraz w kilku innych portach europejskich	3
„	5. Ilość ton ładunku, przypadających na 1 km nabrzeży w kilku portach europejskich	4
„	6. Dźwigi dla przeładunków zbiorowych w latach 1928—1937	4
„	7. Dźwigi dla przeładunku węgla i innych towarów masowych w latach 1928—1936	5
„	8. Zestawienie zamorskich obrotów towarowych z ilością mechanicznych urządzeń przeładunkowych w latach 1928—1937	7
„	9. Zestawienie pracy urządzeń mechanicznych dla przeładunku ładunków masowych w latach 1928—1937	7
„	10. Zestawienie pracy urządzeń mechanicznych dla przeładunku ładunków innych poza masowymi w latach 1928—1937	7
„	11. Kryta powierzchnia składowa w porcie w latach 1931—1937	8
„	12. Wzrost użytkowej powierzchni magazynów portowych	9
„	13. Zestawienie obrotu towarów, nadających się do składowania z powierzchnią krytych składów portowych	10
„	14. Zestawienie magazynów drugiej linii nabrzeża w latach 1934—1937	11
„	15. Użytkowa powierzchnia składowa w wolnej strefie celnej w latach 1933—1937	11
„	16. Zestawienie magazynów drugiej linii nabrzeża w wolnej strefie celnej w latach 1933—1937	12
„	17. Powierzchnia chłodzona w porcie gdyńskim w lat. 1933—1937	12
„	18. Powierzchnia „Domów Składowych Publicznych“ w latach 1933—1937	12
„	19. Długość torów kolejowych w okresie przed rozpoczęciem właściwej budowy portu	13
„	20. Długość torów kolej. w okresie po rozpoczęciu bud. portu	13
„	21. Zestawienie zamorskich obrotów towarowych portu w Gdyni z długością torów kolejowych w porcie w latach 1926—1937	13

ROZDZIAŁ II.

Tabela	22. Ruch statków na wejściu i wyjściu w Gdyni w latach 1923—1937	14
„	23. Wzrost tonażu statków, zawijających do Gdyni w latach 1923—1937	14
„	24. Ruch statków w ważniejszych portach Europy w latach 1900—1937	15
„	25. Stosunek procentowy statków z ładunkiem do ilości statków z ładunkiem i próżnych razem w latach 1926—1937	16
„	26. Zestawienie ilości ton ładunku, przypadającego na 1 NRT dla statków na wejściu i wyjściu osobno i razem przeciętnie w Gdyni, Gdańsku, Królewc, Szczecinie, Hamburgu i Antwerpji w latach 1929—1937	16
„	27. Wagowe zestawienie ogólnego przywozu do ogólnego wywozu zagranicznego Polski w latach 1932—1937	17
„	28. Stosunek przywozu do wywozu przez Gdynię w latach 1932—1937 według statystyki Urzędu Morskiego (brutto)	18
„	28a. Stosunek przywozu do wywozu przez Gdynię w latach 1932—1937 według statystyki G. U. S. (netto)	18

Tabela	29.	Stosunek procentowy statków z ładunkiem do liczby statków w ogólności na wejściu w Gdyni i Gdańsku w lat. 1926—1937	19
„	30.	Stosunek procentowy statków z ładunkiem do liczby statków w ogólności na wyjściu z Gdyni i Gdańska w lat. 1926—1937	19
„	31.	Procentowy udział państw w ogólnym ruchu statków w porcie gdyńskim w latach 1934—1937	20
„	32.	Średni tonaż statków, zawijających do portów w Gdyni Gdańsku, Szczecinie, Królewcu, Antwerpii i Genui w latach 1930—1937	20
„	33.	Ruch statków na wejściu i wyjściu w porcie gdyńskim w latach 1924—1937	21
„	34.	Ruch statków na wyjściu w porcie dyńskim w lat. 1924—1937	22
„	35.	Ruch statków według bandery w porcie gdyńskim w latach 1936 i 1937	23
„	36.	Ruch statków na wejściu w porcie gdyńskim, zestawiony według bander narodowych w latach 1933—1937	24
„	37.	Ruch statków na wyjściu w porcie gdyńskim, zestawiony według bander narodowych w latach 1933—1937	26
„	38.	Zestawienie ilości linii regularnych w porcie gdyńskim z podziałem na porty europejskie i pozaeuropejskie w latach 1931—1937	30
„	39.	Zestawienie udziału poszczególnych firm maklerskich w klarowaniu statków w porcie gdyńskim w latach 1934—1937	31
„	40.	Udział firm maklerskich w obsłudze stałych linii regularnych w latach 1936 i 1937	32

ROZDZIAŁ III.

Tabela	41.	Obrót zamorski portu gdyńskiego w latach 1924—1937	33
„	42.	Obroty handlu zagranicznego Polski w latach 1932—1937	33
„	43.	Przywóz poszczególnych towarów do Gdyni w lat. 1933—1937	34
„	44.	Wywóz poszczególnych towarów z Gdyni w latach 1933—1937	35
„	45.	Przywóz w poszczególnych miesiącach 1937 r.	36
„	46.	Wywóz w poszczególnych miesiącach 1937 r.	38
„	47.	Obroty różnych portów Europy w latach 1930—1937	40
„	48.	Obroty towarowe tychże portów bez węgla i rudy	40
„	49.	Wskaźniki obrotów towarowych portów: Hamburga, Bremy, Antwerpii, Rotterdamu, Marsylii, Szczecina, Królewca, Gdyni i Gdańska w latach 1931—1937	41
„	50.	Wskaźniki obrotu towarowego dla Gdyni i Gdańska z wyłączeniem węgla i rudy w latach 1931—1937	42
„	51.	Zestawienie obrotów towarowych największych portów Bałtyku w latach 1932—1937	42
„	52.	Przywóz złomu przez Gdynię w latach 1931—1937	43
„	53.	Tranzyt złomu przez Gdynię w latach 1931—1936	43
„	54.	Udział portu gdyńskiego w przywozie złomu żelaznego dla polskich hut żelaznych w latach 1928—1937	43
„	55.	Przywóz rud przez Gdynię w latach 1931—1937	44
„	56.	Przywóz fosforytów i pirytów przez Gdynię w lat. 1931—1937	44
„	57.	Przywóz surowców włókienniczych przez Gdynię w latach 1931—1937	44
„	58.	Przywóz nasion oleistych przez Gdynię w latach 1931—1937	45
„	59.	Wywóz makuchów przez Gdynię w latach 1931—1937	45
„	60.	Przywóz skór i garbników przez Gdynię w latach 1931—1937	45
„	61.	Przywóz kauczuku przez Gdynię w latach 1931—1937	46
„	62.	Przywóz i wywóz papieru przez Gdynię w latach 1931—1937	46
„	63.	Przywóz i wywóz celulozy i szmat przez Gdynię w latach 1931—1937	46
„	64.	Przywóz śledzi przez Gdynię w latach 1931—1937	47
„	65.	Przywóz ryżu surowego przez Gdynię w latach 1931—1937	47

Tabela	66.	Przywóz owoców świeżych przez Gdynię w latach 1931—1937	47
„	67.	Przywóz owoców suszon. przez Gdynię w latach 1931—1937	47
„	68.	Przywóz żużli Thomasa przez Gdynię w latach 1931—1937	48
„	69.	Przywóz towarów kolonialnych przez Gdynię w latach 1931—1937	48
„	70.	Przywóz miedzi, wyrobów żelaznych i stalowych, maszyn i części przez Gdynię w latach 1931—1937	48
„	71.	Przywóz żywicy, tłuszczów zwierzęcych, tłuszczów roślinnych, jelit przez Gdynię w latach 1931—1937	49
„	72.	Wywóz węgla eksportowego i bunkrowego przez Gdynię w latach 1931—1937	49
„	73.	Polski wywóz węgla przez Gdynię z podziałem na poszczególne kraje przeznaczenia w latach 1931—1937	50
„	74.	Procentowy stosunek bunkru do całości węgla, eksportowanego w latach 1931—1937	52
„	75.	Stosunek procentowy wywozu węgla przez Gdynię w latach 1931—1937 do ogólnego wywozu gdyńskiego i do ogólnego obrotu towarowego w Gdyni	52
„	76.	Udział Gdyni w ogólnym wywozie polskiego węgla drogą morską w latach 1925—1937	52
„	77.	Wywóz koksu przez Gdynię w latach 1931—1937	53
„	78.	Wywóz koksu przez Gdańsk w latach 1931—1937	53
„	79.	Wywóz wyrobów polskiego przemysłu hutniczego przez Gdynię w latach 1931—1937	53
„	80.	Wywóz drzewa i wyrobów drzewnych przez Gdynię w latach 1931—1937	54
„	81.	Wywóz cukru przez Gdynię w latach 1931—1937	54
„	82.	Wywóz cukru przez Gdynię w latach 1935—1937 z podziałem na kraje przeznaczenia	55
„	83.	Wywóz żyta, ziemniaków, mąki i warzyw przez Gdynię w latach 1931—1937	55
„	84.	Wywóz nasion i roślin, mąki pastewnej, krochmalu przez Gdynię w latach 1931—1937	55
„	85.	Wywóz spirytusu i siodu przez Gdynię w latach 1931—1937	56
„	86.	Wywóz bekonów, wędlin i ptactwa białego przez Gdynię w latach 1931—1937	56
„	87.	Wywóz jaj i masła przez Gdynię w latach 1931—1937	56
„	88.	Wywóz tkanin przez Gdynię w latach 1931—1937	57
„	89.	Wywóz siarczanu amonu, soli potasowej, bieli cynkowej, karbidu przez Gdynię w latach 1931—1937	57
„	90.	Wywóz saletry, sody i innych przetworów chemicznych przez Gdynię w latach 1931—1937	57
„	91.	Przywóz z wnętrza kraju drogą wodną w latach 1935—1937	58
„	92.	Wywóz do wnętrza kraju drogą wodną w latach 1935—1937	59
„	93.	Obrót portu gdyńskiego w żegludze przybrzeżnej łącznie z Wolnym Miastem Gdańskim w latach 1934—1937	60
„	94.	Zestawienie przywozu do Gdyni w żegludze przybrzeżnej ważniejszych towarów w latach 1934—1937	60
„	95.	Zestawienie wywozu z Gdyni w żegludze przybrzeżnej ważniejszych towarów w latach 1934—1937	60
„	96.	Zamorski ruch pasażerski portu w Gdyni w lat. 1928—1937	61
„	97.	Ruch pasażerski portu w Gdyni w latach 1936 i 1937 z podziałem na poszczególne kraje	61

ROZDZIAŁ IV.

Tabela	98.	Obroty polskiego handlu zagranicznego w latach 1929—1937	63
„	99.	Obroty polskiego handlu zagranicznego z poszczególnymi państwami w roku 1937	64
„	100.	Obroty polskiego handlu zagranicznego z poszczególnymi państwami w roku 1937	66

Tabela 101.	Obroty polskiego handlu zagranicznego z poszczególnymi państwami w roku 1937	67
„ 102.	Udział portów Gdyni i Gdańska (razem) w obrotach polskiego handlu zagranicznego w latach 1929—1937	70
„ 103.	Udział portu Gdyni w ogólnym obrocie Polski w latach 1929—1937	71
„ 104.	Procentowy udział obrotów drogą lądową i drogą morską w ogólnym handlu zagranicznym Polski w latach 1929—1937	72
„ 105.	Udział portu w Gdyni w ogólnym przywozie Polski w latach 1929—1937	73
„ 106.	Procentowy udział przywozu drogą lądową i drogą morską w handlu zagranicznym Polski w latach 1929—1937	74
„ 107.	Udział portu w Gdyni w ogólnym wywozie Polski w latach 1929—1937	74
„ 108.	Procentowy udział wywozu drogą lądową i drogą morską w handlu zagranicznym Polski w latach 1929—1937	75
„ 109.	Średnia wartość jednej tony w obrotach ogólnych polskiego handlu zagranicznego oraz w obrotach przez Gdynię w latach 1929—1937	75
„ 110.	Zestawienie ogólnego obrotu portu w Gdyni z obrotem węgla i złomu w latach 1929—1937	76
„ 111.	Obrót portu w Gdyni z wyłączeniem węgla kamiennego i złomu w latach 1929—1937	76
„ 112.	Średnia wartość jednej tony w przywozie ogólnopolskim i przez Gdynię w latach 1929—1937	77
„ 113.	Przywóz przez Gdynię z wyłączeniem złomu w lat. 1929—1937	77
„ 114.	Średnia wartość jednej tony w wywozie przez Gdynię oraz w wywozie ogólnopolskim w latach 1929—1937	77
„ 115.	Podział obrotu ogólnego polskiego handlu zagranicznego na handel z państwami europejskimi i państwami pozaeuropejskimi w latach 1929—1937	78
„ 116.	Przywóz do Polski z państw Europy i pozaeuropejskich w latach 1929—1937	79
„ 117.	Wywóz z Polski do państw europejskich i pozaeuropejskich w latach 1929—1937	79
„ 118.	Średnia wartość jednej tony w obrocie Polski z państwami europejskimi i pozaeuropejskimi w latach 1929—1937	80
„ 119.	Procentowy udział państw pozaeuropejskich w ogólnej wartości handlu zagranicznego Polski w latach 1929—1937	80
„ 120.	Procentowy udział państw pozaeuropejskich w ogólnej wartości przywozu do Polski w latach 1929—1937	80
„ 121.	Procentowy udział państw pozaeuropejskich w ogólnej wartości wywozu z Polski w latach 1929—1937	81
„ 122.	Obroty handlu zagranicznego Polski z państwami pozaeuropejskimi pod względem wagi w latach 1929—1937	81
„ 123.	Obroty handlu zagranicznego Polski z państwami pozaeuropejskimi pod względem wartości w latach 1929—1937	82
„ 124.	Procentowy udział poszczególnych dróg w obrotach polskiego handlu zagranicznego z państwami pozaeuropejskimi w latach 1929—1937 (udział wagowy)	82
„ 125.	Procentowy udział poszczególnych dróg w obrotach polskiego handlu zagranicznego z państwami pozaeuropejskimi w latach 1929—1937 (udział wartościowy)	83
„ 126.	Średnia wartość jednej tony w handlu zagranicznym Polski z państwami pozaeuropejskimi w latach 1929—1937	83

ROZDZIAŁ V.

Tabela 127.	Stan polskiego taboru pływającego w latach 1927—1938	86
„ 128.	Wykaz morskich statków handlowych ponad 100 BRT, zarejestrowanych w Sądzie Grodzkim w Gdyni według stanu na dzień 1. I. 1938 r.	87

Tabela 129.	Wykaz zarejestrowanych statków powyżej 100 BRT w Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku według stanu na dzień 1. I. 1938 r.	92
„	130. Wzrost pojemności polskich statków w latach 1934—1937	92
„	131. Zestawienie statków morskich polskiej floty handlowej z wyłączeniem statków żeglugi przybrzeżnej, taboru pomocniczego i t. p.	93
„	132. Porównawcze zestawienie tonażu statków morskich w latach 1931—1938	93
„	133. Zestawienie rozporządzalnego tonażu statków morskich, należącego do poszczególnych towarzystw w latach 1927—1937	94
„	134. Przeciętny wiek statków polskiej marynarki handlowej w latach 1931—1937	95
„	135. Zestawienie przewozów wykonanych przez poszczególne towarzystwa w latach 1936 i 1937	95
„	136. Wykorzystanie tonażu polskiej floty handlowej dla przewozów towarów w latach 1933—1937	95
„	137. Obroty polskich towarzystw okrętowych w latach 1933—1937	96
„	138. Ilość tonażu towarowego przypadającego na rozporządzalny tonaż polskiej marynarki handlowej w latach 1933—1937	97
„	139. Wykaz statków służby morskiej, należących do „Żeglugi Polskiej“ S. A. w Gdyni	98
„	140. Wykaz statków służby morskiej, należących do „Polskarob - Polsko-Skandynawskiego Tow. Transport.“ S. A. w Gdyni	99
„	141. Wykaz statków służby morskiej, należących do „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“ S. A. w Gdyni	99
„	142. Wykaz statków służby morskiej, należących do „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. w Gdyni	99
„	143. Obroty towarowe polskiej floty handlowej w lat. 1927—1937	100
„	144. Udział przypadający na trampy w obrotach towarowych polskiej floty handlowej w latach 1927—1937	100
„	145. Udział przypadający na linie regularne w obrotach towarowych polskiej floty handlowej w latach 1929—1937	101
„	146. Stosunek przywozu do wywozu w obrotach żeglugi w latach 1935—1937	101
„	147. Przewóz pasażerów na statkach polskich w latach 1932—1937	101
„	148. Ilość ładunków, przewiezionych statkami „Żeglugi Polskiej“ S. A. w Gdyni, obsługujących ruch trampowy w latach 1927—1937	102
„	149. Ilość ładunków, przewiezionych statkami „Żeglugi Polskiej“ S. A. w Gdyni, obsługującymi ruch trampowy przez Gdynię i Gdańsk w latach 1935—1937	102
„	150. Wykaz towarów, przewiezionych przez statki żeglugi nieregularnej przedsiębiorstwa „Żegluga Polska“ S. A. w Gdyni, w latach 1935—1937	103
„	151. Ilość ładunków, przewiezionych statkami „Żeglugi Polskiej“ S. A. w Gdyni, obsługującymi linie regularne w latach 1930—1937	104
„	152. Ilość ładunków, przewiezionych statkami „Żeglugi Polskiej“ S. A. w Gdyni, obsługującymi linie regularne, przez Gdynię i Gdańsk w latach 1935—1937	105
„	153. Ilość pasażerów, przewiezionych statkami „Żeglugi Polskiej“ S. A. w Gdyni w latach 1932—1937	106
„	154. Obroty towarowe „Polskarob — Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego“ S. A. w Gdyni w latach 1927—1937	106
„	155. Podział przewozów statków „Polskarob — Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego“ S. A. w Gdyni w latach 1927—1937	107
„	156. Wykaz ilości podróży statków przedsiębiorstwa „Polskarob“ do poszczególnych portów zagran. w latach 1931—1937	107

Tabela 157.	Ilość podróży statków przedsiębiorstwa „Polskarob“ do poszczególnych krajów w latach 1931—1937	108
„ 158.	Obroty towarowe z Anglią „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“ S. A. w Gdyni w latach 1929—1937	108
„ 159.	Podział przewozów statków „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa okrętowego“ S. A. w Gdyni pomiędzy Gdynię i Gdańsk w latach 1935—1937	109
„ 160.	Szczegółowe zestawienie przewozu pasażerów i emigrantów statkami „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“ S. A. w Gdyni w latach 1929—1937 na liniach angielskich	109
„ 161.	Obrót towarowy „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“ S. A. w Gdyni na linii Gdynia—Le Havre w latach 1935—1937	110
„ 162.	Przewóz emigrantów statkami „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“ S. A. w Gdyni na linii Gdynia—Le Havre w latach 1935—1937	110
„ 163.	Przewóz pasażerów statkami „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“ S. A. w Gdyni na linii Gdynia—Le Havre w latach 1935—1937	110
„ 164.	Obrót towarowy fy „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. w Gdyni na linii Gdynia — New York — Halifax w latach 1930—1937	111
„ 165.	Przewóz pasażerów i poczty statkami firmy „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. w Gdyni na linii Gdynia—New York — Halifax w latach 1930—1937	111
„ 166.	Obrót towarowy firmy „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. na linii polsko-palestyńskiej w latach 1933—1937	111
„ 167.	Przewóz pasażerów statkami firmy „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. na linii polsko-palestyńskiej w latach 1933—1937	112
„ 168.	Przewóz poczty statkami firmy „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. na linii palestyńskiej w latach 1935—1937	112
„ 169.	Obrót towarowy i przewóz pasażerów statkami firmy „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. na linii Południowej Ameryki w latach 1936—1937	113
„ 170.	Obroty linii towarowej do Południowej Ameryki firmy „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A.	113
„ 171.	Obrót firmy „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. na linii do portów Zatoki Meksykańskiej	113
„ 172.	Wycieczki morskie firmy „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. w latach 1931—1937	113
„ 173.	Obroty „Towarzystwa Okrętowego Pionier“ Sp. z o. o. w latach 1935 i 1936	114
„ 174.	Udział Gdyni i Gdańska w obrocie „Towarzystwa Okrętowego Pionier“ Sp. z o. o. w latach 1935 i 1936	114
„ 175.	Udział polskiej floty handlowej w przywozie przez Gdynię i Gdańsk w latach 1927—1937	114
„ 176.	Udział polskiej floty handlowej w wywozie przez Gdynię i Gdańsk w latach 1927—1937	115
„ 177.	Udział polskiej floty handlowej w przywozie i wywozie razem przez Gdynię i Gdańsk w latach 1927—1937	115
„ 178.	Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdyni w latach 1932—1937	115
„ 179.	Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdańska w latach 1932—1937	116
„ 180.	Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdyni i Gdańska podzielony na trampy i linie regularne w latach 1935—1937	116

ROZDZIAŁ VI.

Tabela 181.	Zestawienie miesięczne za lata 1935—1937. obrazujące zatrudnienie robotników, nie należących do kontyngentu robotników portowych	132
-------------	--	-----

Tabela 182.	Ilość dniówek, przepracowanych w porcie gdyńskim przez robotników, posiadających legitymacje w roku 1937	134
„ 183.	Podział robotników według ilości przepracowanych dniówek w miesiącu w latach 1935—1937	135
„ 184.	Godziny przepracowane przy przeładunku portowym przez robotników, posiadających legitymacje portowe, w latach 1932—1937	135
„ 185.	Godziny przepracowane przez robotników, posiadających legitymacje portowe, przy przeładunku węgla w lat. 1932—1937	136
„ 186.	Zestawienie przeładunku towarów w porcie oraz ilości przepracowanych godzin w porcie przez robotników, tak posiadających legitymacje portowe jak też robotników dorywczych, nie posiadających legitymacji w latach 1932—1937	137
„ 187.	Porównanie procentowego udziału poszczególnych towarów w przeładunku (wagowy) i w godzinach pracy, zużytych na przeładunek w latach 1932—1937	138
„ 188.	Wskaźniki kosztów utrzymania dla rodzin robotniczych w latach 1928—1937	138
„ 189.	Statystyka nieszczęśliwych wypadków przy przeładunku w porcie gdyńskim w latach 1935—1937	139
„ 190.	Porównanie ilości przepracowanych godzin w porcie z ilością nieszczęśliwych wypadków w latach 1935—1937	139
„ 191.	Rynek pracy polskiej marynarce handlowej w lat. 1927—1937	149
„ 192.	Tabela porównawcza płac żalóg w Polsce i innych krajach, ustalona na dzień 1 stycznia 1938 r.	150
„ 193.	Indeksy frachtów morskich w latach 1927—1937	152
„ 194.	Indeksy frachtów morskich za lata 1929—1938, obliczone według nowego systemu	155
„ 195.	Angielski indeks trampowy za lata 1929—1937	156
„ 196.	Stan frachtów na węgiel z Gdańska do Danii, południowych portów Szwecji, Rouen i Bordeaux w latach 1929—1937	158
„ 197.	Notowania „Daily Freight Register“ dla frachtów węglowych z Gdyni/Gdańska za lata 1934—1937	159
„ 198.	Notowania frachtów dla statków węglowych w Gdyni, przeprowadzone przez firmę „Polskarob“ za lata 1933—1938	160
„ 199.	Indeksy handlu międzynarodowego, obliczone przez biuro studiów ekonomicznych Ligi Narodów za lata 1929—1937	164
„ 200.	Zestawienie, obejmujące lata 1929—1937 indeks objętości handlu międzynarodowego światowego, rozporządzalny i aktywny tonaż floty handlowej, indeks stosunku handlu światowego do tonażu światowej floty handlowej	164
„ 201.	Indeks wykorzystania pojemności statków floty handlowej za lata 1929—1937, obliczony na podstawie indeksu, podanego przez „Economist“	165
„ 202.	Zmiany współczynników wykorzystania tonażu floty handlowej w latach 1928—1937 przy użyciu danych niemieckich	166
„ 203.	Indeks, charakteryzujący stosunek wartości handlu do ruchu statków za lata 1929—1938	166
„ 204.	Stosunek indeksu frachtów morskich „Economist“ dla funta złotego do indeksu stosunku wartości handlu międzynarodowego do ruchu statków za lata 1929—1937	167
„ 205.	Unieruchomiony tonaż w Szwecji w 1937 r. i I. V. 1938 r.	168
„ 206.	Zestawienie unieruchomionego tonażu w poszczególnych krajach w dniu 1 maja 1938 r.	168
„ 207.	Zestawienie procentowego stosunku tonażu unieruchomionego do całego posiadanego w Anglii, Niemczech, Szwecji i w całym świecie za lata 1929—1938	169
„ 208.	Ruch statków na wejściu i wyjściu w latach 1925—1937 w krajach skandynawskich, bałtyckich i Niemczech	172
„ 209.	Tonaż nowych statków, znajdujących się w budowie w latach 1928—1937	173

Tabela 210.	Tonaż nowych statków, znajdujących się w budowie w roku 1937, zestawiony kwartałami	173
„ 211.	Tonaż statków, spuszczonej na wodę w latach 1928—1937	174
„ 212.	Tonaż statków, spuszczonej na wodę w 1937 r., zestawiony kwartałami	174
„ 213.	Zwiększenie uposażenia załóg dnia 1. VII. 1937 r.	177
„ 214.	Średni stosunek uposażenia załóg w krajach bałtyckich i skandynawskich w odniesieniu do uposażeń polskich	177
„ 215.	Zestawienie, podające ceny za jedną tonę deadweight, określone każdorazowo na koniec miesiąca w latach 1914—1937	178
„ 216.	Przeliczenie poprzednich tabel na złote polskie	178
„ 217.	Stan personalny i praca Urzędu Celnego w Gdyni w latach 1925—1937	179
„ 218.	Ilość urzędników celnych i niższych funkcjonariuszy ze wskazaniem ilości deklaracyj celnych na jednego pracownika w latach 1932—1937	180
„ 219.	Wykonane budżety Urzędu Morskiego w Gdyni w latach 1929/1930 — 1938/1939	181

ZAŁĄCZNIKI.

Tabela 220.	Ruch statków w porcie gdyńskim według bander narodowych w 1937 roku	223
„ 221.	Porównanie najpoważniejszych bander z r. 1936	223
„ 222.	Ruch statków w Gdańsku w latach 1932—1937 na wejściu i wyjściu	224
„ 223.	Ogólny tonaż statków na wejściu i wyjściu razem w porcie gdańskim w latach 1932—1937	224
„ 224.	Obrót towarowy portu gdańskiego w latach 1920—1937.	224
„ 225.	Taryfa cumownicza od dnia 1 września 1937 r.	258

ROZDZIAŁ I

Wyposażenie techniczne portu w Gdyni.

§ 1.

NABRZEŻA PORTOWE.

Stopniowy wzrost oddawanych do użytku nabrzeży portowych przedstawiony jest niżej (w metrach bieżących):

TABELA 1

Nabrzeże	Awanport	Basen Węglowy	Basen Marszałka Piłsudskiego	Basen Min. Kwiatkowskiego	Kanał Portowy	Basen Południowy	Basen Prezydenta	Basen Drzewny (Wewnętrzny)	Basen żeglugowy	Razem	Od początku
18. XII. 1926											
Szwedzkie		415									
13. XII. 1927											
Portowe	34										
Pilotowe	199										
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

Nabrzeże	Awanport	Basen Węglowy	Basen Marszałka Piłsudskiego	Basen Min. Kwiatkowskiego	Kanał Portowy	Basen Południowy	Basen Prezydenta	Basen Drzewny (Wewnętrzny)	Basen Żeglugowy	Razem	Od początku
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
30. XI. 1932											
Stanów Zjednocz.				419							
Czechosłowackie				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	10 496
1. XII. 1934											
Jugosłowiańskie				268						286	10 764
14. XII. 1934											
Pomosty drewniane fy „Paged“								360		360	11 124
15. I. 1935											
Oknywskie								221		221	11 345
18. X. 1935											
Prezydenta							98			98	11 443
16. XII. 1935											
Pomorskie							622			622	12 065
20. IV. 1936											
Północne								300			
Zachodnie								136		436	12 501
1. XI. 1937											
Południowe								197			
Wschodnie								169		366	12 867
Razem	797	2032	2490	2199	263	2176	1527	581	802	12867	12 867

Liczby porównawcze wykorzystania nabrzeży w porcie gdyńskim ilustrują poniższe tabele:

TABELA 2

R o k	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
1937	12 065	11 273 561	934,4

TABELA 3

R o k	Towarowy obrót 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
1937	9 006 177	12 065	746,5

Zestawienie uwzględnia jedynie zamorski obrót towarowy. Łącznie z obrotem z wnętrzem kraju i obrotem w żegludze przybrzeżnej, liczby obrotu i obciążenia nabrzeży będą jeszcze wyższe.

Dla orientacji podajemy zestawienie, obrazujące sytuację w tym względzie innych portów w 1937 roku.

TABELA 4

Port	Ruch statków na wejściu w tysiącach NRT	Dla eksploatowanych nabrzeży dla statków morskich		Dla wszystkich nabrzeży łącznie	
		Długość nabrzeży w metrach	1000 NRT	Długość nabrzeży w km	1000 NRT
			km		w metrach
Gdynia . .	5 638	12 065	467,3	12 867	438,2
Gdańsk . .	4 026	11 255	357,7	31 000	129,9
Szczecin . .	3 446	—	—	32 000	107,7
Kopenhaga . .	8 005	23 000	348,0	37 000	216,4
Hamburg . .	19 745	31 490	627,0	54 010	365,6

TABELA 5

Port	Obrót towarowy w 1000 ton	Dla eksploatowanych nabrzeży dla statków morskich		Dla wszystkich nabrzeży łącznie	
		Długość nabrzeży w metrach	1000 ton	Długość nabrzeży w metrach	1000 ton
			km		km
Gdynia . . .	9 006	1 2065	746,5	12 867	700,0
Gdańsk . . .	7 201	1 1255	639,8	31 000	232,3
Szczecin . . .	8 331	—	—	32 000	260,3
Kopenhaga . .	6 826	23 000	296,8	37 000	184,5
Hamburg . . .	25 257	31 490	802,1	54 010*	467,7

§ 2.

MECHANICZNE URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE W PORCIE.

A. Dźwigi dla przeładunków zbiorowych.

TABELA 6

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
2	bramowe	Przybyło w roku 1929 Urząd Morski Pilotowe		1,5	45	90
4	"	"	Polskie	1,5	45	180
1	"	"	"	2,5	90	90
1	"	"	Rotterdamskie	2,5	90	90
2	bramowe	Przybyło w roku 1930 Urząd Morski Rotterdamskie		1,5	45	90
2	"	"	Polskie	1,5	45	90
2	"	"	"	3	90	180
1	silos	Union	Indyjskie	—	45	45
2	bramowe	Przybyło w roku 1931 Urząd Morski Rotterdamskie		1,5	45	90
4	"	"	Polskie	1,5	45	180
2	"	"	"	3	90	180
1	"	Chłodnia Portowa	"	1,5	45	45
2	półbramowe	Przybyło w roku 1932 Urząd Morski Francuskie		3	60	120
4	"	"	Stanów Zjedn.	3	60	240
2	bramowe**)	"	Polskie	3	60	120

*) Cyfry Hamburga: (Deutscher Schifffahrts- und Hafenkalender, 1937, str. 76 — Długość nabrzeży:

dla statków morskich 31 490 m
dla statków rzecznych 22 520 m

54 010 m

**) Przerobione na portalowe i przeniesione dnia 4. II. 38 z nabrzeża Stanów Zjednoczonych

Ilość	Rodzaj dźwigu	Właściciel	Nabrzeże	Nośność w tonach	Maksym. zdolność przeład. w t/godz.	Razem zdolność przeład. w t/godz.
W roku 1933 nowych dźwigów nie oddano do użytku,						
Przybyło w roku 1934						
2	półbramowe	Urząd Morski	Stanów Zjedn.	3	60	120
2	półbram.**)	„	Francuskie	3	60	120
2	„	„	„	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
Przybyło w roku 1937						
3	półbramowe	Urząd Morski	Stanów Zjedn.	3	90	270
2	„	„	Francuskie	3	90	180
Razem 51 dźwigów o wydajności t/godz.						3270

**) przeniesione w 1936 r. z nabrzeża Stanów Zjednoczonych (1-szy 30. V. 36, 2-gi 12. IX. 36).

B. Dźwigi dla przeładunku węgla i innych towarów masowych.

TABELA 7

Ilość	Rodzaj	Właściciel	Nabrzeże	Nośność w tonach	Maksym. zdolność przeład. w t/godz.	Razem zdolność przeład. w t/godz.
Stan do r. 1928 włącznie						
2	mostowe*)	Urząd Morski	Szwedzkie	5,2	50	100
2	bramowe	Polskarob	„	7	100	200
Przybyło w roku 1929						
1	wywrotnica wagonowa	Polskarob	Szwedzkie	42	450	450
1	dźwig pływaj**)	Poldag	Basen Półn.	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	—	650	650
2	bramowe	Polskarob	Szwedzkie	7	100	200
1	„	Giesche	Śląskie	7	100	100
1	urządzenie taśmowe	Skarbopol	Duńskie	—	650	650

*) 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.

Ilość	Rodzaj	Właściciel	Nabrzeże	Nośność w tonach	Maksym. zdolność przeład. w t/godz.	Razem zdolność przeład. w t/godz.
2	bramowe	Przybyło w roku 1932 Urząd Morski Holenderskie		7	100	200
4	bramowe	Przybyło w roku 1934 Urząd Morski Holenderskie		3 tony z przekł. na 5 ton	60	240
4	bramowe	Przybyło w roku 1936 Urząd Morski Holenderskie		3 tony z przekł. na 5 ton	60	240
1	bramowy	Progress	Śląskie	7,5	100	100
Razem 27 dźwigów o wydajności t/godz.						3 730
Ubytek w roku 1930 1 dźwigu mostowego o zdolności 50t/godz. Ubytek w roku 1933 1 dźwigu pływającego o zdolności 100t/godz.						
Razem 25 dźwigów o wydajności t/godz.						3 580

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.

STATEK BUNKROWY „ROBUR VII“

W roku 1937 w dniu 16 grudnia rozpoczął pracę w porcie gdyńskim statek „Robur VII“, *) wyposażony w elewator taśmowy do ładowania węgla bunkrowego na statki. Wydajność elewatora taśmowego przekracza 300 t/godz. Własny napęd statku, posiadającego dwie maszyny parowe o sile 250 IPS każda i zaopatrzenie w dwie śruby, ułatwiający manewrowanie, pozwalają na bunkrowanie statków w dowolnym miejscu w porcie i na redzie. Ma to duże znaczenie dla statków przychodzących do Gdyni po odbiór bunkru, gdyż poza oszczędnością czasu statek nie opłaca kosztów pilotażu, holowania i cumowania. Na Morzu Bałtyckim Gdynia jest pierwszym i jak dotychczas jedynym portem, posiadającym podobne udogodnienie dla zaopatrywania statków w bunkier. Niewątpliwie obecność w porcie tego urzędu przyczyni się do zwiększenia sprzedaży węgla bunkrowego na statki obce.

Statek ten zaliczyć należy do mechanicznych urządzeń dla przeładunku węgla, których łączna wydajność wzrasta w ten sposób do liczby 3880 t/g.

C. Zestawienie porównawcze wykorzystania dźwigów.

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

*) Na początku 1938 roku oddano do użytku w porcie gdyńskim dwa dalsze tego rodzaju urządzenia przeładunkowe, mianowicie statek bunkrowy „Progress“ i statek „Skarboferm“

Stosunek ilości dźwigów do ogólnego przeładunku przedstawia się następująco:

Zestawienie zamorskich obrotów towarowych z ilością mechanicznych urządzeń przeładunkowych.

TABELA 8

Rok	Ilość mech. urządzeń przeładunkowych	Przeładunek w tonach	Na jedno mech. urząd. 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
1937	76	9 006 177	118 502	9 875

Zestawienie pracy urządzeń mechanicznych dla przeładunku ładunków masowych.

TABELA 9

Rok	Ilość mech. urządzeń przeładunkowych	Roczny przeł. węgla koks, 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	20 898
1937	25	7 427 570	297 102	24 758

Zestawienie pracy urządzeń mechanicznych dla przeładunku ładunków innych poza masowymi.

TABELA 10

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	2 670
1937	51	1 578 607	30 953	2 579

UŻYTKOWA POWIERZCHNIA SKŁADOWA KRYTA W PORCIE.

A. Kryta powierzchnia składowa w porcie. *)

TABELA 11

L. P.	Nazwa	Nabrzeże	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
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	6 500	13051	13051	13051	13051	13051	13051
3.	Magazyn fy Józef Fetter S. A. . .	„	450	1 990	1 990	1 990	1 990	1 990	3 950
4.	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
5.	Magaz. fy „Pantarei“ nr. 1	„	4 834	4 834	4 834	8 794	8 794	8 794	8 794
6.	Magazyn fy „Emteha“ . .	Rotterdamskie	402	402	852	852	852	1 427	1 427
7.	Magazyn fy Łuszczarnia Ryżu . .	Indyjskie	8 400	8 400	8 400	8 400	8 400	8 400	8 400
8.	Magazyn fy „Cukroport“ nr. 1 . .	Polskie	4 959	4 959	4 959	4 959	4 959	4 959	4 959
9.	Magazyn Urzędu Morsk. nr. 2 . .	Rotterdamskie	7 500	12931	12931	12931	12931	12931	12931
10.	Magazyn Urzędu Morsk. nr. 3 . .	Polskie	5 664	5 664	5 664	5 664	5 664	5 664	5 664
11.	Magazyn fy „Export - Import“ . .	Rotterdamskie	485	485	485	485	485	485	485
12.	Magazyn fy „Union“ S. A.	Indyjskie	1 000	4 026	5 685	5 685	5 685	5 685	5 685
13.	Magazyn Urzędu Morsk. nr. 5 (druga linia nabrzeża) .	Polskie	6 045	6 045	6 045	15663	15663	15663	15663
14.	Magazyn Państw. Monopoli Tyt. . . (druga linia nabrzeża) .	„	5 609	5 609	5 609	5 609	5 609	5 609	5 609
15.	Hala i Chłodnia Rybna	Angielskie	2 437	2 437	2 437	2 437	2 437	2 437	2 437
16.	Chłodnia i Składy Port. (pow. chłodzona) . . .	Polskie	10000	10000	15695	15695	15695	17185	17185
17.	Magazyn Urzędu Morsk. nr. 6 . .	Stanów Zjedn. (wolna strefa)	—	11692	11692	11692	11692	11692	11692
18.	Magazyn Śledziowy Urzędu Morsk.	Angielskie	—	2 070	3 295	3 295	3 295	3 295	3 295
19.	Magazyn fy „Vistula“ . .	Wilsonowskie	—	150	303	303	303	303	303
20.	Magazyn fy „Żegluga Pol- ska“	Wilsonowskie	—	960	960	960	960	960	960
21.	Magazyn fy „Mopol“ nr. 1	Kaszubskie	—	520	520	520	520	520	520
22.	Magaz. fy „Pantarei“ nr. 2 (druga linia nabrzeża)	Polskie	—	—	4 552	4 552	4 552	4 552	4 552
23.	Magazyn Urzędu Morsk. (przy Dworcu Morskim) .	Francuskie	—	—	7 890	7 890	7 890	7 890	7 890
24.	Magazyn fy „Warta“ i fy „Aukcje Owocowe“ .	„	—	—	7 814	7 814	7 814	7 814	7 814
25.	Magazyn fy „Cukroport“ nr. 5	Stanów Zjedn.	—	—	9 354	9 354	9 354	9 354	9 354
26.	Magazyn Urzędu Morsk. nr. 7 (druga linia nab.) .	Stanów Zjedn.	—	—	8 139	8 139	8 139	8 171	8 171
27.	Magazyn fy „Mopol“ nr. 2	Kaszubskie	—	—	1 276	1 276	1 276	1 276	1 276

*) Tabelaryczne zestawienie powierzchni składowej w latach przed 1931 znajduje się w Rocznikach poprzednich.

L. P.	Nazwa	Nabrzeże	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
28.	Magazyn fy Budzisz . . .	ul. Św. Piotra	—	—	168	168	168	168	168
29.	Magazyn fy Konkel . . .	—	—	297	297	297	297	297	297
30.	Magazyn fy Nordia Hawe	Rybne	—	—	178	178	178	178	178
31.	Magazyn fy „Mewa“ (druga linia nabrzeża) .	Angielskie	—	—	650	1 456	2 413	2 413	2 413
32.	Magazyn Urz. Morsk. nr. 8	Stanów Zjedn.	—	—	—	14900	14900	14646	14646
33.	Magazyn fy Anglo-Scot .	Rybne	—	—	—	175	175	275	275
34.	Magazyn fy Przemysł. Zakłady Rybackie . . .	—	—	—	—	184	184	255	255
35.	Magaz. fy „Pantarei“ S. A.	Śląskie	—	—	—	—	250	250	250
36.	Magazyn śledziowy Morsk. Inst. Ryb.	Angielskie	—	—	—	—	1 060	1 845	1 845
37.	Magazyn Urz. Morsk. nr. 9 (druga linia nabrzeża) .	Stanów Zjedn.	—	—	—	—	2 376	4 880	4 880
38.	Magazyn fy Barcikowski .	ul. Celna	—	—	—	—	1 960	1 960	1 960
39.	Magazyn fy „Społem“ . (druga linia nabrzeża) .	Polskie	—	—	—	—	1 570	1 570	1 570
40.	Magazyn fy Targi i Wystawy . . .	ul. Derdowskiego	—	—	—	—	1 480	1 480	1 480
41.	Magazyn fy „Balta“ (druga linia nabrzeża) .	Stanów Zjedn.	—	—	—	—	—	70	70
42.	Magazyn fy Sp. Ekspl. Elewator. Zboż. w Polsce	Indyjskie	—	—	—	—	—	9 880	9 880
43.	Magaz. fy Schenker i Ska. (druga linia nabrzeża) .	Rotterdamskie	—	—	—	—	—	820	820
44.	Magazyn do badania jaj (druga linia nabrzeża) .	„	—	—	—	—	—	448	448
45.	Magazyn Chłodni Śledziowej	Angielskie	—	—	—	—	—	3 586	3 586
46.	Magazyn fy „Syrena“ . .	ul. Św. Piotra	—	—	—	—	—	120	120
47.	Magazyn fy „Temporyb“ . (druga linia nabrzeża) .	„	—	—	—	—	—	110	110
48.	Magazyn fy Hartwig . . .	ul. Węglowa	—	—	—	—	—	1 420	1 420
49.	Magazyn fy Paged . . .	Brzeg Oksywski	—	—	—	—	—	—	1 232
50.	Magazyn fy Polskarob . .	Szwedzkie	—	—	—	—	—	—	218
Razem			70 840	102 780	152 280	181 923	191 576	213 333	216 743

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

Wzrost użytkowej powierzchni magazynów portowych.

TABELA 12

z roku	na rok	m ²	w ^o / _o
1927	1928	1 250	31,96
1928	1929	18 230	352,23
1929	1930	19 608	83,82
1930	1931	37 841	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
1936	1937	3 410	1,60

Wzrost powierzchni składowej w porcie wynosi w r. 1937 — 3410 m², należy jednak nadmienić, iż w roku 1937 znajdował się w budowie cały szereg magazynów, które jednakże nie zostały w roku ubiegłym oddane do użytku, a mianowicie: magazyn fy „Banasas“ o powierzchni użytkowej 1870 m², magazyn śledziowy fy „Bloomfields“ o pow. uż. 4070 m², magazyn fy „Skarbopol“ o pow. uż. 100 m². Poza tym w r. 1937 prowadzono prace nad powiększaniem magazynu Nr 9, tak, że jego powierzchnia użytkowa wzrosła do 11488 m². Mimo stałego wzrostu powierzchni użytkowej magazynów, w porcie gdyńskim dają się odczuć trudności, wynikające z braku powierzchni krytej dla obsługi zwiększających się z roku na rok obrotów drobnicą.

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 13

Rok	Obrót w tonach	Powierz- chnia składów	Na 1 m ² skła- dowej powier- zchni 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	213 333	5,4
1937	1 232 264	216 743	5,8

Zestawienie powyższe wykazuje, iż obciążenie powierzchni składowej w 1937 r. wzrosło o 7,4% w stosunku do roku poprzedniego. Należy jeszcze podkreślić, iż udział elewatora zbożowego w przeładunku i składowaniu mimo znacznej powierzchni użytkowej był w roku 1937 minimalny, a to ze względu na ograniczenie eksportu zbóż z Polski.

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 14

	Rok			
	1934	1935	1936	1937
Magazyn Urzędu Morskiego Nr. 5	15 663	15 663	15 663	15 663
„ Państw. Monopolu Tyt.	5 609	5 609	5 609	5 609
„ firmy „Pantarei“ S. A.	4 552	4 552	4 552	4 552
„ Urzędu Morskiego Nr. 7	8 139	8 139	8 171	8 171
„ Urzędu Morskiego Nr. 9	—	2 376	4 880	4 880
„ firmy „Społem“	—	1 570	1 570	1 570
„ firmy Targi i Wystawy	—	1 480	1 480	1 480
„ firmy Schenker i Ska . .	—	—	820	820
„ firmy Hartwig	—	—	1 420	1 420
„ firmy „Balta“	—	—	70	70
„ do badania jaj	—	—	448	448
„ firmy „Syrena“	—	—	120	120
„ firmy „Temporyb“	—	—	110	110
Razem	33 963	39 389	44 913	44 913
Reszta czyli	147 960	152 187	168 420	171 830

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

II. POWIERZCHNIA SKŁADOWA WOLNEJ STREFY CELNEJ.

Użytkowa powierzchnia składowa w wolnej strefie celnej w r. 1937-ym pozostała bez zmiany, jak w roku 1936-ym.

TABELA 15

	Rok				
	1933	1934	1935	1936	1937
Magazyn Urzędu Morskiego Nr. 6	11 692	11 692	11 692	11 692	11 692
„ Urzędu Morskiego Nr. 7	8 139	8 139	8 139	8 171	8 171
„ „Cukroportu“ Nr. 5	9 354	9 354	9 354	9 354	9 354
„ Urzędu Morskiego Nr. 8	—	14 900	14 900	14 646	14 646
„ Urzędu Morskiego Nr. 9	—	—	2 376	4 880	4 880
„ firmy „Balta“	—	—	—	70	70
Razem	29 185	44 085	46 461	48 813	48 813

W wolnej strefie na magazyny drugiej linii nabrzeża przypada:

TABELA 16

	Rok				
	1933	1934	1935	1936	1937
Magazyn Urzędu Morskiego Nr. 7	8 139	8 139	8 139	8 171	8 171
„ Urzędu Morskiego Nr. 9	—	—	2 376	4 880	4 880
„ firmy „Balta“	—	—	—	70	70
Razem	8 139	8 139	10 515	13 121	13 121

W roku 1937 prowadzono dalszą rozbudowę magazynu Nr 9, który po ukończeniu będzie posiadał 11.488 m² powierzchni użytkowej. W ten sposób ogólna powierzchnia użytkowa składów drugiej linii nabrzeża wzrosła o 50,4%.

III. POWIERZCHNIA CHŁODZONA.

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

TABELA 17

	Rok				
	1933	1934	1935	1936	1937
Chłodnia i Składy Portowe	15 695	15 695	15 695	17 185	17 185
Chłodnia i Hala Rybna	700	700	2 437	2 437	2 437
Chłodnia śledziowa	—	—	—	3 586	3 586
Razem	16 395	16 395	18 132	23 208	23 208

IV. POWIERZCHNIA „DOMÓW SKŁADOWYCH PUBLICZNYCH“

Powierzchnia „Domów Składowych Publicznych“ nie wykazująca w 1937 r. wzrostu w porównaniu z rokiem 1936, przedstawia się w ciągu ostatnich 4-ch lat następująco:

TABELA 18

	Rok			
	1934	1935	1936	1937
a) Port celny:				
1. Chłodnia i Składy Portowe	15 695	15 695	17 185	17 185
2. „Pantarei“ S. A.	9 386	9 386	9 386	9 386
Razem	25 081	25 081	26 571	26 571
b) Wolna strefa:				
Skład B. G. K. w magazynie Urzędu Morskiego nr. 7	8 000	8 000	8 000	8 000
Ogólna powierzchnia publicznych domów składowych	33 081	33 081	34 571	34 571

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 19

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

B. Okres po rozpoczęciu budowy portu.

TABELA 20

Rok	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
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	204,0
Tory w porcie w klm	4,5	19,8	23,9	49,1	51,6	78,5	93,8	106,7	113,0	131,5	154,0	172,0	184,0

W roku więc 1938 w odniesieniu do roku 1937 długość torów w porcie zwiększyła się o 12 km., czyli o 7,0%.

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

TABELA 21

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	5 194 288	106,7	48 681
1933	6 105 866	113,0	54 034
1934	7 191 913	131,5	54 691
1035	7 474 444	154,0	48 535
1936	7 742 946	172,0	45 017
1937	9 006 177	184,0	48 947

*) Liczby na 1 stycznia każdego roku.

ROZDZIAŁ II

Ruch statków w porcie gdyńskim

§ 1.

RUCH STATKÓW NA WEJŚCIU I WYJŚCIU.

TABELA 22

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	1 445 450	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
1933	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
1937	5 766	5 638 318	5 759	5 635 243	11 525	11 273 561
I-IX 1938	4 751	4 746 611	4 757	4 765 094	9 508	9 511 705

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 23

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 ⁰ / ₀
1925	146 468	65 530	81,0 ⁰ / ₀
1926	423 014	276 546	188,8 ⁰ / ₀
1927	847 948	424 934	100,5 ⁰ / ₀
1928	1 957 795	1 109 847	130,9 ⁰ / ₀
1929	2 887 892	930 097	47,5 ⁰ / ₀
1930	4 044 121	1 156 229	40,0 ⁰ / ₀
1931	5 314 668	1 270 547	31,4 ⁰ / ₀
1932	5 670 202	355 534	6,7 ⁰ / ₀
1933	6 826 715	1 156 513	20,4 ⁰ / ₀
1934	8 295 706	1 468 991	21,5 ⁰ / ₀
1935	9 124 260	828 554	10,0 ⁰ / ₀
1936	9 817 912	693 652	7,1 ⁰ / ₀
1937	11 273 561	1 455 649	14,8 ⁰ / ₀

Wzrost tonażu w r. 1937 wyniósł 14,8% wobec 7,1% w r. 1936. Tłumaczy się to poważnym wzrostem zamorskiego obrotu towarowego, który w roku 1935 wykazał zwiększenie procentowe o 3,9%, w roku 1936 — 3,6%, a w roku 1937 — 16,3%.

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

Ruch statków w ważniejszych portach Europy.
(Liczby przeciętne ruchu statków na wejściu i wyjściu).*
Rok 1929 = 100.

TABELA 24

Rok	1000 NRT	Wskaźnik	1000 NRT	Wskaźnik	1000 NRT	Wskaźnik	1000 NRT	Wskaźnik
	Londyn		Rotterdam		Antwerpia		Hamburg	
1900	—	—	5 861	27,2	5 688	27,5	7 955	36,1
1910	19 737	68,6	—	—	10 756	52,2	12 598	57,1
1911	19 590	68,1	—	—	11 348	54,9	—	—
1912	18 838	65,5	11 538	53,6	11 698	56,6	13 703	62,1
1929	28 774	100,0	21 545	100,0	20 676	100,0	22 050	100,0
1930	29 043	100,9	20 536	95,3	19 945	96,4	22 097	100,0
1931	28 037	97,4	17 921	83,2	19 030	92,0	20 708	93,9
1932	26 952	93,7	14 160	69,3	16 717	80,9	18 114	82,2
1933	26 112	90,8	14 306	66,4	17 373	84,0	17 782	80,7
1934	26 089	90,8	16 366	75,9	17 450	84,4	18 450	83,8
1935	28 896	100,5	17 871	82,8	18 735	90,6	18 422	83,5
1936	31 084	108,0	20 442	94,9	19 501	94,3	19 167	86,9
1937	31 324	108,9	23 419	108,7	21 350	103,3	19 745	89,5
	Liverpool		Marsylia		Brema (Bremerhafen)		Kopenhaga	
1900	9 237	65,2	4 985	34,6	2 187	24,8	3 340	58,9
1910	10 521	74,3	9 351	64,9	3 480	39,4	3 966	69,9
1911	—	—	—	—	—	—	—	—
1912	10 409	73,5	8 521	59,1	4 247	48,1	—	—
1929	14 168	100,0	14 412	100,0	8 822	100,0	5 673	100,0
1930	13 725	96,9	15 064	104,5	8 877	100,5	6 184	109,0
1931	12 488	88,1	15 168	105,2	8 330	94,4	6 597	116,3
1932	12 338	87,1	14 784	102,6	7 326	83,0	6 344	111,8
1933	13 724	96,8	14 835	102,9	7 317	82,9	6 732	118,5
1934	14 106	99,9	15 321	106,3	7 973	90,4	7 066	124,6
1935	13 222	93,5	15 356	106,5	8 271	93,8	7 452	131,4
1936	13 642	96,3	16 440	114,1	8 719	98,8	7 848	138,3
1937	17 687	124,8	16 050	111,4	8 732	98,8	8 007	141,2
	Gdynia		Gdańsk		Szczecin			
1900	—	—	682	17,5	1 549	65,7		
1910	—	—	876	22,4	1 575	66,9		
1911	—	—	973	24,9	—	—		
1912	—	—	982	25,1	1 828	77,6		
1929	1 444	100,0	3 905	100,0	2 356	100,0		
1930	2 022	140,0	4 143	106,1	2 470	104,8		
1931	2 657	184,0	4 063	104,0	1 855	78,8		
1932	2 835	196,3	2 762	70,1	1 706	72,4		
1933	3 413	236,3	2 748	70,1	2 195	93,2		
1934	4 147	287,2	3 170	81,2	2 648	112,3		
1935	4 562	315,9	2 851	73,0	2 724	115,6		
1936	4 908	339,9	3 293	84,3	3 575	151,8		
1937	5 637	390,4	4 030	103,2	2 344	99,5		

*) Liczby przeciętne ruchu statków na wejściu i wyjściu, otrzymano przez podzielenie przez dwa sumy statków na wejściu i wyjściu.

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 25

Rok	Ilość statków na wejściu i wyjściu	w tej liczbie statki z ładunkiem	Stosunek %	Ilość statków na wejściu i wyjściu	w tej liczbie statki z ładunkiem	Stosunek %
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
1937	11 525	6 547	56,8	11 877	8 465	71,3

Dokładniejszy obraz wykorzystania tonażu otrzymamy, obliczywszy 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 26

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 przeciętn.
	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	0,790	0,289	1,420	0,854
1937	0,305	1,293	0,799	0,377	1,409	0,893

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	1,723	0,806	1,264
1931	1,374	1,078	1 227	1,244	0,788	1 016
1932	1,579	0,920	1,245	1,321	0,629	0,975
1933	1,600	0,771	1,189	1,404	0,628	1,016
1934	1,675	0,857	1,268	1,493	0,669	1,081
1935	1,850	0,894	1,375	1,413	0,816	1,115
1936	2,089	0,421	1,249	1,170	1,137	1,154
1937	2,027	0,657	1,365	1,414	1,008	1,211

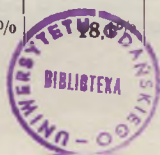
Rok	Ton ładunku na 1 NRT			Ton ładunku na 1 NRT		
	statki na wejściu	statki na wyjściu	Razem przeciętnie	statki na wejściu	statki na wyjściu	Razem przeciętnie
	Hamburg			Antwerpia		
1929	0,856	0,438	0,647	0,601	0,660	0,633
1930	0,754	0,416	0,585	0,525	0,589	0,558
1931	0,723	0,400	0,562	0,553	0,541	0,549
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
1937	0,834	0,427	0,631	0,648	0,669	0,659

Zestawienie powyższe wykazuje, że zarówno w Gdyni jak i w Gdańsku, w roku 1937 wzrosło wykorzystanie tonażu na wejściu, podczas gdy na wyjściu obserwujemy jego spadek.

W innych portach można zauważyć znacznie większą równomierność wykorzystania tonażu w przywozie i wywozie, (w Szczecinie i Antwerpii). Zbliżone do Gdyni, jeśli chodzi o tę dysproporcję, są stosunki w Gdańsku i Królewcem, z tą jednak odmianą, że Gdynia i Gdańsk są portami wywozowymi, a Królewiec — przywozowym.

TABELA 27

R o k	1932	1933	1934	1935	1936	1937
	w tonach					
Ogólny wywóz zagr. Polski	13 503 533	12 985 770	14 564 991	13 435 840	12 964 026	14 996 686
Ogólny przywóz zagr. Polski	1 786 801	2 356 485	2 555 329	2 572 827	3 066 253	3 685 056
Stosunek przywozu do wywozu	13,2%	18,6%	19,6%	19,1%	22,9%	24,6%



Liczby dotyczące handlu zagranicznego całej Polski (Tabela 27) są wzięte ze statystyki Głównego Urzędu Statystycznego i są liczbami netto.

TABELA 28*)

R o k	1932	1933	1934	1935	1936	1937
	w tonach					
Wywóz przez Gdynię	4 761 400	5 235 162	6 200 368	6 362 600	6 407 490	7 288 173
Przywóz przez Gdynię	432 888	870 704	991 545	1 111 844	1 335 456	1 718 004
Stosunek przywozu do wywozu	9,1%	16,6%	15,9%	17,4%	20,8%	23,6%

Powyższe liczby, (tabela 28) zestawione przez Urząd Morski w Gdyni w wadze brutto odnoszą się do obrotu towarowego drogą morską przez port gdyniński.

Obliczając te liczby netto otrzymujemy zestawienie następujące (według G. U. S.):

TABELA 28a*)

R o k	1932	1933	1934	1935	1936	1937
	w tonach					
Wywóz Gdyni	4 547 169	4 987 508	5 948 000	6 252 588	6 259 338	7 150 579
Przywóz Gdyni	346 690	699 035	766 000	865 841	1 160 599	1 475 347
Stosunek przywozu do wywozu	7,6%	14,0%	12,9%	13,8%	18,4%	20,6%

*) Rozbieżność pomiędzy statystykami Handlu Zagranicznego w/g Głównego Urzędu Statystycznego, a Statystyką obrotu towarowego w/g Urzędu Morskiego wynika z skutec następujących przyczyn:

1) Handel Zagraniczny R. P. (G. U. S.) zestawia obrót towarowy **w wadze netto** (waga w/g deklaracji celnych), podczas gdy Urząd Morski **w wadze brutto** (waga w/g manifestów okrętowych). Wynikające stąd różnice (tara) wahają się w granicach od 1 do 10%.

2) Handel Zagraniczny R. P. według G. U. S. obejmuje towary, które nadeszły względnie wyszły z obszaru celnego Polski po dokonaniu czynności, związanych z odprawą celną. Liczby zaś Urzędu Morskiego uwzględniają wszelkie towary wyładowane, względnie załadowane w porcie, a więc i przeznaczone:

- a) po dokonaniu odprawy celnej — dla kraju,
- b) na składy wolnocłowe, oraz
- c) tranzytowe.

3) Zestawienia z obrotu towarowego w porcie gdynińskim (Urząd Morski) obejmują m. in. tranzyt lądowy. Są to towary, nadeszłe przy przywozie drogą morską, a wywiezione drogą kolejową, i przeznaczone dla zaplecza portu (Czechosłowacji, Rumunii, Węgier, Jugosławii) oraz nadeszłe z tych krajów drogą lądową, a wywiezione drogą morską przy wywozie. Przeciętnie tranzyt ten wynosi około 3% ogólnych obrotów zamorskich portu.

4) Zestawienia Urzędu Morskiego obejmują też tranzyt morski, a mianowicie towary przywożone morzem z obcych portów (np. papier finlandzki) i przeładowywane w porcie (bezpośrednio, bądź via magazyn) ze statku na statek celem dalszego wywiezienia ich drogą morską (np. papier finlandzki na Lewant). Tranzyt ten wynosi średnio przeszło 1 pro mil ogólnych obrotów zamorskich portu.

Niżej podajemy liczby charakteryzujące udział statków z ładunkiem w ogólnym ruchu statków na wejściu i wyjściu. Porównawcze liczby podajemy też dla Gdańska.

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

Statki na wejściu:

TABELA 29

Rok	Ogółem	w tej liczbie statki z ładunkiem	%	Ogółem	w tej liczbie statki z ładunkiem	%
Gdynia				Gdańsk		
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	4 552	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
1937	5 766	2 454	42,6	5 935	3 017	50,8

Statki na wyjściu:

TABELA 30

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	2 582	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
1937	5 759	4 093	71,1	5 942	5 448	91,7

Korzystniejszy stosunek przywozu do wywozu w porcie gdańskim zmniejsza, w porównaniu z portem gdyńskim, ilość statków przychodzących i wychodzących pod balastem.

W szczególności przyczyniają się ku temu:

1) stosunek przywozu do wywozu, który w roku 1937 wyraził się w Gdańsku jak 1:3,8 — podczas gdy w Gdyni jak 1:4,2.

2) struktura obrotów portu gdańskiego, a mianowicie stosunkowo większa ilość statków z ładunkami masowymi na przyjeźcie.

W ogólnym ruchu statków w porcie gdyńskim w latach 1934—1937 największy udział mają następujące państwa:

TABELA 31.

	1934 o/o	1935 o/o	1936 o/o	1937 o/o
Szwecja	21,64	21,08	19,63	16,72
Polska	11,48	13,44	16,20	14,51
Niemcy	12,15	10,15	8,34	9,66
Anglia	8,37	10,49	8,74	8,26
Dania	10,30	9,38	9,59	7,91

Bandera szwedzka, zajmująca od roku 1926 pierwsze miejsce w ruchu statków portu gdyńskiego, również i w roku 1937 wykazuje najwyższy udział.

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

Średni tonaż statków, zawijających do portów:

TABELA 32.

Rok	Gdynia	Gdańsk	Szczecin	Królewiec	Antwerpia	Genua
	N R T					
1930	907	496	457	458	2 133	2 013
1931	850	681	472	457	2 120	2 044
1932	784	594	457	385	2 091	1 991
1933	786	643	514	452	2 077	1 956
1934	902	650	531	421	1 993	2 007
1935	955	638	541	469	1 654	2 134
1936	1 002	610	534	432	1 706	1 956
1937	978	678	544	422	2 024	—

W roku 1937 obserwujemy lekki spadek średniego tonażu statków zawijających do Gdyni w porównaniu z rokiem 1936, który jednak nadal utrzymuje się na poziomie wyższym aniżeli w latach do 1935.

Poniżej podajemy zestawienie ruchu statków w porcie gdyńskim w latach 1924—1937, w tym szczegółowe za lata 1936—1937.

Ruch statków w porcie gdyńskim w latach 1924—1937.

Statki na wejściu:

TABELA 33

Rok	Ogółem statków	Ilość statków		Pojemność NRT	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
1937	5 766	2 454	3 312	5 638 318	1 718 004	13 180
I-IX 1938	4 751	1 813	2 938	4 746 611	1 131 824	
1936						
I.	446	181	265	436 290	97 117	70
II.	327	129	198	343 224	67 666	250
III.	373	170	203	339 237	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	88 766	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
1937						
I.	367	171	196	381 687	121 037	262
II.	394	180	214	392 207	109 768	203
III.	450	226	224	436 467	152 589	443
IV.	462	199	263	456 855	161 783	582
V.	476	227	249	437 649	157 855	1 223
VI.	509	211	298	497 467	177 940	1 151
VII.	528	189	339	533 422	135 841	3 018
VIII.	493	190	303	517 545	136 634	3 681
IX.	492	178	314	482 531	116 684	1 504
X.	563	224	339	496 935	115 429	402
XI.	542	248	294	522 729	156 108	297
XII.	490	211	279	482 824	176 337	414
Razem	5 766	2 454	3 312	5 638 318	1 718 004	13 180

Statki na wyjściu:

TABELA 34

Rok	Ogółem statków	Ilość statków		Pojemność N R T	Ładunek w tonach	w tem węgiel w tonach	Pasa- żerowie
		z ładunk.	bez ładunk.				
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
1937	5 759	4 093	1 666	5 635 243	7 288 173	5 560 208	32 087
I—IX							
1938	4 757	3 038	1 719	4 765 094	5 603 746	4 019 287	
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
1937							
I.	376	284	92	405 504	546 205	424 511	1 680
II.	389	294	95	383 594	499 537	355 824	1 510
III.	443	330	113	424 208	589 492	448 889	2 000
IV.	469	328	141	457 208	633 296	492 128	2 339
V.	474	313	161	454 696	558 306	424 734	2 070
VI.	507	344	163	486 091	635 070	470 868	2 664
VII.	537	399	138	535 046	645 669	505 215	4 620
VIII.	487	347	140	514 990	623 038	477 031	4 946
IX.	505	371	134	492 440	631 594	500 200	3 530
X.	556	394	162	495 412	687 137	529 401	2 722
XI.	522	358	164	502 767	619 372	464 883	2 049
XII.	494	331	163	483 287	619 457	466 524	1 957
Razem:	5 759	4 093	1 666	5 635 243	7 288 173	5 560 208	32 087

Ruch statków według bandery w porcie gdynskim w 1936 roku.

TABELA 35

Nazwy państw i krajów	Weszło			Wyszło			suma rubryk 3 i 6	8 % udział tonażu
	1 ogółem stat- ków	2 w tem z ładunk.	3 ogólna pojemność w NRT	4 ogółem stat- ków	5 w tem z ładunk.	6 ogólna pojemność w NRT		
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. A. 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. Łotwa	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
Razem	4 911	2 185	4 919 765	4 909	3 723	4 898 147	9 817 912	100,0%

w 1937 roku.

1. Szwecja	1 399	484	941 272	1 397	1 116	942 083	1 883 355	16,7
2. Polska	668	358	815 490	667	565	816 599	1 632 089	14,5
3. Niemcy	786	381	546 262	783	518	541 670	1 087 932	9,7
4. Anglia	243	58	465 106	243	173	464 017	929 123	8,3
5. Dania	701	430	446 516	698	432	443 679	890 195	7,9
6. Finlandia	341	81	400 888	343	210	402 234	803 122	7,2
7. Norwegia	471	257	380 064	475	315	381 828	761 892	6,8
8. Włochy	116	12	348 536	118	112	351 111	699 647	6,2
9. Stany Zjedn. A. P.	96	64	311 427	95	65	314 522	625 949	5,6
10. Łotwa	209	13	251 565	206	89	247 094	498 659	4,4
11. Grecja	94	11	237 273	93	85	235 441	472 714	4,2
12. Estonia	262	64	169 860	262	205	169 638	339 498	3,0
13. Francja	26	5	113 168	26	10	113 168	226 336	2,0
14. Holandia	229	165	102 916	228	133	102 476	205 392	1,8
15. Z. S. R. R.	17	15	29 924	18	5	31 783	61 707	1,0
16. W. M. Gdańsk	55	37	23 276	55	29	23 276	46 552	0,4
17. Panama	21	5	17 745	21	12	17 700	35 445	0,3
18. Rumunia	7	1	16 126	7	6	16 126	32 252	0,3
19. Jugosławia	9	1	11 938	8	7	11 832	23 770	0,2
20. Litwa	5	4	2 746	5	1	2 746	5 492	0,05
21. Islandia	4	2	2 104	4	2	2 104	4 208	0,04
22. Hiszpania	1	1	1 880	1	—	1 880	3 760	0,03
23. Węgry	5	4	1 730	5	3	1 730	3 460	0,03
24. Belgia	1	1	506	1	—	506	1 012	0,01
Razem	5 766	2 454	5 638 318	5 759	4 093	5 635 243	11 273 561	100,0%

Ruch statków w porcie gdynskim

(zestawiony według

Statki na wejściu:

TABELA 36

Nazwy państw i krajów	1933		1934	
	ilość	N R T	ilość	N R T
1. Szwecja	1 245	827 861	1 310	894 648
2. Polska	472	521 378	444	470 610
3. Niemcy	849	512 857	808	504 529
4. Anglia	108	170 363	213	346 617
5. Dania	593	372 066	623	428 788
6. Finlandia	165	156 326	178	219 563
7. Norwegia	350	265 824	421	335 302
8. Włochy	8	22 517	74	220 434
9. Stany Zjedn. A. P. .	56	179 740	79	250 177
10. Łotwa	92	93 796	53	49 483
11. Grecja	42	101 514	65	164 178
12. Estonia	105	54 643	95	44 389
13. Francja	15	21 945	14	27 380
14. Holandia	128	48 859	123	81 506
15. Z. S. R. R.	—	—	8	16 800
16. W. M. Gdańsk	55	10 545	31	24 408
17. Panama	7	17 274	5	9 507
18. Rumunia	2	5 024	7	17 004
19. Jugosławia	—	—	2	7 646
20. Litwa	7	3 621	12	6 082
21. Islandia	—	—	—	—
22. Hiszpania	2	5 097	—	—
23. Węgry	1	2 523	3	7 558
24. Belgia	2	7 114	—	—
25. Egipt	—	—	—	—
26. Japonia	—	—	2	7 697
27. Turcja	1	2 041	—	—
28. Irlandia	—	—	—	—
29. Austria	—	—	1	134
30. Czechosłowacja . . .	46	9 217	20	4 420
31. Kanada	3	10 112	1	3 282
32. Brazylia	1	3 373	—	—
33. Boliwia	—	—	—	—
34. Persja	—	—	—	—
35. Argentyna	—	—	—	—
Razem	4 355	3 425 660	4 592	4 142 142

*) Dane za lata przed 1933 r. znajdują się w Rocznikach za lata ubiegłe.

w latach 1933—1937*)

bander narodowych).

Statki na wejściu:

1935		1936		1937	
ilość	N R T	ilość	N R T	ilość	N R T
1 329	962 568	1 355	961 912	1 399	941 272
581	612 058	644	798 606	668	815 490
739	466 264	644	408 675	786	546 262
273	476 251	232	431 826	243	465 106
672	428 875	689	468 505	701	446 516
166	201 841	205	223 047	341	400 888
411	370 198	430	339 299	471	380 064
87	236 713	106	336 335	116	348 536
92	289 840	112	358 537	96	311 427
51	61 836	50	55 777	209	251 565
82	211 406	90	212 938	94	237 273
89	37 994	127	70 674	262	169 860
9	25 233	15	67 231	26	113 168
112	65 064	133	79 441	229	102 916
9	11 726	32	56 988	17	29 924
29	16 247	26	16 731	55	23 276
5	735	2	539	21	17 745
21	50 195	6	14 527	7	16 126
3	8 121	4	11 495	9	11 938
6	3 377	2	1 119	5	2 746
2	955	4	1 918	4	2 104
3	7 359	—	—	1	1 880
1	2 737	3	3 445	5	1 730
—	—	—	—	1	506
2	5 387	—	—	—	—
1	4 266	—	—	—	—
1	1 476	—	—	—	—
1	284	—	—	—	—
1	134	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
4 778	4 559 140	4 911	4 919 765	5 766	5 638 318

Ruch statków w porcie gdyńskim
(zestawiony według

Statki na wyjściu:

TABELA 37

Nazwy państw i krajów	1933		1934	
	ilość	N R T	ilość	N R T
1. Szwecja	1 230	813 447	1 322	900 087
2. Polska	466	513 980	452	479 253
3. Niemcy	856	512 877	805	503 615
4. Anglia	108	171 600	212	347 856
5. Dania	593	374 001	614	426 461
6. Finlandia	166	154 098	176	214 901
7. Norwegia	350	270 600	424	335 937
8. Włochy	9	24 588	74	223 471
9. Stany Zjedn. A. P.	55	176 653	79	250 177
10. Łotwa	94	96 501	53	50 403
11. Grecja	39	95 744	66	167 133
12. Estonia	102	52 955	91	44 198
13. Francja	15	21 947	14	27 380
14. Holandia	130	48 658	125	81 209
15. Z. S. R. R.	—	—	7	14 831
16. W. M. Gdańsk	54	9 607	33	28 400
17. Panama	7	17 274	5	9 507
18. Rumunia	3	7 512	5	12 184
19. Jugosławia	—	—	2	7 646
20. Litwa	7	3 621	11	5 691
21. Islandia	—	—	—	—
22. Hiszpania	2	5 098	—	—
23. Węgry	1	2 523	3	7 558
24. Belgia	—	—	—	—
25. Egipt	—	—	—	—
26. Japonia	—	—	2	7 697
27. Turcja	1	2 041	—	—
28. Austria	—	—	1	134
29. Czechosłowacja	43	8 323	20	4 420
30. Kanada	2	6 697	1	3 415
31. Brazylia	1	3 373	—	—
32. Boliwia	1	193	—	—
33. Argentyna	—	—	—	—
34. Persja	—	—	—	—
Razem	4 337	3 401 055	4 597	4 153 564

*) Dane za lata przed 1933 r. znajdują się w Rocznikach za lata ubiegłe.

w latach 1933—1937*)

bander narodowych).

Statki na wyjściu:

1935		1936		1937	
ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
1 328	960 866	1 360	966 705	1 397	942 083
584	614 537	643	791 866	667	816 599
731	459 730	646	410 487	783	541 670
276	481 262	231	425 734	243	464 017
666	426 542	696	472 905	698	443 679
165	202 138	204	226 159	343	402 234
414	371 826	424	331 218	475	381 828
88	240 496	102	325 152	118	351 111
93	289 840	112	358 837	95	314 522
50	60 783	52	57 349	206	247 094
83	213 585	89	208 811	93	235 441
88	37 902	128	71 776	262	169 638
9	25 233	15	67 231	26	113 168
111	64 418	129	75 904	228	102 476
10	13 695	31	55 130	18	31 783
28	15 755	25	16 635	55	23 276
5	735	2	539	21	17 700
23	55 016	6	14 527	7	16 126
2	4 916	5	14 700	8	11 832
6	3 377	2	1 119	5	2 746
2	955	4	1 918	4	2 104
3	7 359	—	—	1	1 880
1	2 737	3	3 445	5	1 730
—	—	—	—	1	506
2	5 387	—	—	—	—
1	4 266	—	—	—	—
2	1 630	—	—	—	—
1	134	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
4 772	4 565 120	4 909	4 898 147	5 759	5 635 243

LINIE REGULARNE PORTU W GDYNI

Wykaz linii regularnych portu gdynskiego na I. IV. 1938 r. przedstawia 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“ — Dampschiffahrts Ges. — Brema
3. Gdynia/Gdańsk — Tallinn — Helsinki	co 7 dni	„Żegluga Polska“ S. A.	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia i Finska Angartys A. B.
4. Gdynia/Gdańsk — Finlandia	co 14 dni	F. G. Reinhold	E. Russ i H. M. Gebrkrens — Hamburg
5. Gdynia — Leningrad (via Le Havre, Southampton, Kopenhaga)	co 14 dni	Polska Agencja Morska	Cie Générale Transatlantique — Le Havre
6. Gdynia/Gdańsk — Kłajpeda — Kałmar — 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 — Hälsingborg — Malmö	co 7 dni	Behnke & Sieg	Egon Rederi A/B — Limhamn
9. Gdynia/Gdańsk — Göteborg — Malmö	co 14 dni	„Bergtrans“ S. A.	„Baltic Line, Bolint, Bersen & 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 — Szwecja Pn.	co 10 dni	„Bergtrans“ S. A.	„Mathies Reederei“ i R. M. Gebrkrens
13. Gdynia/Gdańsk — Stavanger — Bergen — Tromsheim	co 14 dni	„Bergtrans“ S. A.	Det Bergenske D. S. — Bergen i Det Stavanger-ske D. S. — Stavanger
14. Gdynia/Gdańsk — Oslo — Moss — Kambo — Drammen	co 7 dni	„Bergtrans“ S. A.	Fred Olsen & Co. — Oslo
15. Gdynia/Gdańsk — Kopenhaga	co 7 dni	F. G. Reinhold	Det Forenede Dampskibsselskab — Kopenhaga
16. Gdynia/Gdańsk — Odense — Aarhus	co 14 dni	F. G. Reinhold	Aarhus Skipping Co. — Aarhus
17. Gdynia/Gdańsk — Hamburg	co 14 dni	„Żegluga Polska“ S. A.	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
18. Gdynia/Gdańsk — Hamburg	co 4 dni	Ferdynand Prowe	Mathies Reederei — Hamburg, Sartoori i Berger, Johannes Iek, E. Russ
19. Gdynia/Gdańsk — Antwerpia	co 7 dni	„Żegluga Polska“ S. A.	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
20. Gdynia/Gdańsk — Rotterdam	co 7 dni	„Żegluga Polska“ S. A.	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
21. Gdynia/Gdańsk — Antwerpia	co 10 dni	Ferdynand Prowe	„Neptun“ — Dampschiffahrts Ges. — Brema
22. Gdynia/Gdańsk — Rotterdam	co 14 dni	Polska Agencja Morska	Danziger Seetransport
23. Gdynia/Gdańsk — Rotterdam	co 3—5 dni	August Wolff i Ska	„Neptun“ — Dampschiffahrts 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	Połączenie	Makler	Armator
26. Gdynia/Gdańsk — Londyn	co 14 dni	Polska Zjednoczona Korp. Balt.	The United Baltic Corporation — Londyn
27. Gdynia/Gdańsk — Hull	co 7 dni	Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt. S. A.	„Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt.“ 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 10 dni	F. G. Reinhold	Det Forenede Dampskibsselskab — Kopenhaga
30. Gdynia/Gdańsk — Le Havre	co 14 dni	Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt. S. A.	„Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt.“ S. A. — 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 — Marokko, (Casablanca — Tanger — Port Lyvautey)	co 15 dni	„Bergtrans“ S. A.	Oldenburg — Portugiesische D. F. — Hamburg
33. Gdynia/Gdańsk — Morze śródziemne — (porty hiszpańskie, francuskie i włoskie)	co 14 dni	„Bergtrans“ S. A.	R. M. Sloman Jr. — Hamburg i Rederi A/B Svenska Lloyd — Göteborg
34. Porty Morza śródziemnego — Gdynia	co 20 dni	Polska Agencja Morska	J. Lauritzen — Kopenhaga
35. Gdynia — Sycylia — (Catania — Syracuse — Messina — Palermo)	co 20 dni	Rothert & Kiliaczycki i Bergtrans S. A.	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia i Svenska Orient Linien — Göteborg
36. Gdynia/Gdańsk — Lewant (Aleksandria — Jafra — Haifa — Piräus — Istanbul)	co 14 dni	U. M. P. I.	La Costiera S. A. — Genova
37. Gdynia/Gdańsk — Porty Bałtyckie — Italia	co 14 dni	Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe	„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. — Gdynia
38. Gdynia—New York (via Kopenhaga i Halifax)	co 14 dni	American Seantic Line w Polsce	Moore i M. Cormick
39. Gdynia—New York (via Kopenhaga i Philadelphia)	co 7 dni	„Bergtrans“ S. A.	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo i Svenska Amerika-Mexiko Linien
40. Gdynia — Galveston — Houston — New Orleans — Savannah i t. d	co 10 dni	Polska Agencja Morska	„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. — Gdynia
41. Gdynia/Gdańsk — Zatoka Meksykańska (New Orleans — Houston — Galveston)	co 30 dni	„Bergtrans“ S. A.	Finland Syd Amerika Linien — Helsinki
42. Gdynia/Gdańsk — Ameryka Południowa (Rio de Janeiro — Santos — Victoria — Montevideo — Buenos Aires)	co 14 dni	Oceaniczna Agencja Okręt.	Rederie A/B Nordstiernan — Stockholm
43. Gdynia — Ameryka Południowa — (Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires)	co 14 dni	Rothert & Kiliaczycki	„Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. — Gdynia
44. Gdynia/Gdańsk — Ameryka Południowa — (Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires)	co 20 dni	„Bergtrans“ S. A.	Rederie A/B Transatlantic — Göteborg
45. Gdynia — Południowa i Zach. Afryka (Cape Town — Durban — East London — Lourenço Marquês)	co 30 dni	Rothert & Kiliaczycki	Deutsche Dampschiffahrtsges. „Hansa“ — Brema
46. Gdynia — Tutuicorin — Chittagong — Madras — Tantesantura	co 40 dni	Polska Agencja Morska	Alfred Holt & Co Liverpool
47. Gdynia — Daleki Wschód — (Shanghai — Kobe — Yokohama — Dairen)	co 20 dni		

ROZWÓJ LINII REGULARNYCH W LATACH 1931—1937

Do roku 1935 włącznie obserwujemy wzrost linii regularnych w porcie gdyńskim. Wzrosła natomiast ilość portów, z którymi Gdynia posiada regularną komunikację.

TABLICA 38

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
1937	35	12	47	88	67	155

Jak z powyższego zestawienia widzimy, globalna liczba linii regularnych nie uległa zmianie. W czasokresie sprawozdawczym czynione były próby tworzenia nowych połączeń regularnych, które niestety nie zdołały się utrzymać. W pierwszych miesiącach 1938 r. istniała linia regularna Gdynia—Gdańsk—Oslo, utrzymywana przez firmę maklerską Teofil Gogółka, Gdynia, przy pomocy charterowanych statków, oraz linia Gdynia—Wybrzeże Zachodnie Południowej Ameryki, utrzymywana przez Rederi Nordstjernan (Johnson Line) — Stockholm, reprezentowana w Gdyni przez Oceaniczną Agencję Okrętową.

Na ogólną ilość 47 linii regularnych armatorzy polscy utrzymują przy pomocy statków własnych lub charterowanych 14 linii, jedna linia obsługiwana jest przez armatorów polskich i szwedzkich łącznie, pozostałe 32 linie utrzymują armatorzy zagraniczni.

Zestawienie linii regularnych według narodowości i armatorów przedstawia się następująco:

Armatorzy polscy	— 14 linii	Armatorzy amer. (U.S.A.)	— 1 linia
„ niemieccy	— 9 „	„ holenderscy	— 1 „
„ szwedzcy	— 6 „	„ fińscy	— 1 „
„ duńscy	— 5 „	„ włoscy	— 1 „
„ angielscy	— 3 „	„ francuscy	— 1 „
„ norwescy	— 2 „		

Poza tym istniały trzy linie mieszane: polsko-szwedzka, niemiecko-szwedzka, szwedzko-fińska.

W roku 1937 posiadała Gdynia do niektórych portów po kilka linii.

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

OBROTY FIRM MAKLERSKICH W GDYNI

Ilość statków i tonażu, klarowanego przez poszczególne firmy maklerskie w Gdyni w latach 1934—1937 przedstawia się następująco:

TABELA 39 Z e s t a w i e n i e udziału poszczególnych firm maklerskich w klarowaniu statków.*)

Nazwa firmy	Rok 1934			Rok 1935			Rok 1936			Rok 1937		
	Il. stat.	N R T	%	Il. stat.	N R T	%	Il. stat.	N R T	%	Il. stat.	N R T	%
1. Polskarob	892	942 418	22,80	779	956 031	21,0	864	989 411	20,6	1 222	1 489 334	26,81
2. Polska Ag. Morska	887	856 027	20,67	858	929 804	20,9	882	878 711	18,3	808	845 707	15,23
3. Bergtrans	767	700 106	16,95	744	813 128	18,0	703	704 128	14,7	815	757 128	13,63
4. Morski Eksp. Węgla	—	—	—	—	—	—	49	144 849	3,0	360	344 002	6,19
5. Gdynia — Ameryka	34	105 304	2,54	29	141 854	3,0	39	248 930	5,2	45	283 206	5,10
6. F. G. Reinhold	301	204 749	5,00	411	263 214	5,9	365	250 934	5,2	389	280 312	5,05
7. Americ. Seant. Line	74	233 669	5,65	81	250 761	5,6	97	304 246	6,3	80	256 840	4,62
8. Rothenf & Kłaczycy	—	—	—	24	17 100	0,3	287	129 653	2,7	315	235 398	4,25
9. Behnke & Sieg	275	255 380	6,18	277	236 537	5,0	230	235 435	4,9	324	203 603	3,67
10. Polbryt	94	81 062	1,96	147	124 839	2,7	170	141 376	2,9	174	149 505	2,69
11. Zjedn. Karp. Balt.	31	68 278	1,65	50	111 097	2,4	161	141 402	2,9	50	142 914	2,57
12. Żegluga Polska	182	177 108	4,28	236	126 100	2,8	38	59 766	1,2	263	140 085	2,52
13. Rummel & Burton	229	70 615	1,71	284	142 216	3,0	228	121 045	2,5	282	133 028	2,40
14. Ferdinand Prowe	271	109 575	2,65	176	75 247	1,6	81	49 651	1,0	151	61 417	1,10
15. Aug. Wolff i Ska	86	21 455	0,52	161	42 002	0,9	127	51 916	1,1	135	52 809	0,95
16. Ocean. Ag. Okr.	—	—	—	—	—	—	10	1 170	—	24	52 463	0,95
17. Lenczat & Co	61	78 408	1,90	123	92 025	2,5	24	21 628	0,5	70	51 793	0,93
18. Pantarei	4	8 878	0,21	12	14 485	0,3	155	54 843	1,1	21	33 457	0,69
19. U. M. P. I.**)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	17 281	0,31
20. Speed	186	150 239	3,63	188	148 341	3,3	29	17 292	0,4	12	8 007	0,14
21. Guggólka	—	—	—	—	—	—	1	797	—	48	6 267	0,11
22. Lloyd Bałtycki	22	23 740	0,57	18	42 435	0,3	5	11 490	0,2	3	3 173	0,06
23. Paged	7	11 633	0,28	—	—	—	—	—	—	1	1 320	0,02
24. Pomorze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	742	0,01
25. Atlantic	30	16 770	0,41	5	5 406	0,1	—	—	—	—	—	—
26. Progress	13	14 413	0,35	33	33 026	0,7	—	—	—	—	—	—
27. Ascher	3	2 072	0,05	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28. Gdysk. Makl. Okr.	1	69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29. Export—Import	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30. Karlsberg & Spiro	1	1 754	0,04	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Warta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32. Morze Północne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33. Polski Lloyd	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem	4 451	4 132 522	100,00	4 636	4 447 665	100,00	4 826	4 804 862	100,00	5 611	5 553 886	100,00

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

**) Ufficio Marittima Polono-Italia (Polsko-Italskie Biuro Morskie).

Powyższe zestawienie wykazuje, że pierwsze miejsca zajmują nadal polskie firmy maklerskie.

UDZIAŁ FIRM MAKLESKICH W OBSŁUDZE STAŁYCH LINII REGULARNYCH

TABELA 40

Firma	Armatorzy lub ich oddziały		Maklerzy linii		Razem linii	
	1936	1937	1936	1937	1936	1937
Bergtrans	—	—	10	11	10	11
P. A. M.	—	—	6	7	6	7
F. G. Reinhold	—	—	6	7	6	7
Żegluga Polska	6	6	—	—	6	6
Polsko-Bryt. Tow. Okr.	3	3	—	—	3	3
Rothert i Kilańczycki	—	—	3*	3*	3	3
Aug. Wolff i Ska	—	—	2	2	2	2
Ferdynand Prowe	—	—	3**	2**	3	2
„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe“	1	1	—	—	1	1
Oceaniczna Ag. Okr.	—	—	1	1	1	1
American Scantic Linie	1	1	—	—	1	1
Polska Zjedn. Korp. Bał- tycka	1	1	—	—	1	1
Behnke i Sieg	—	—	1	1	1	1
U. M. I. P.	—	—	1	1	1	1
Razem	12	12	33***	35	45	47

Z zestawienia powyższego wynika, że z 35 linii regularnych, obsługiwanych przez maklerów pracujących w wolnej konkurencji, 11 jest w rękach firm polskich, 11 obsługuje przedsiębiorstwo o kapitale mieszanym polsko-skandynawskim, 12 linii obsługują firmy niemiecko-gdańskie, posiadające w Gdyni swe oddziały oraz jedną linię firma włoska. Poza tym 12 linii jest obsługiwanych przez samych armatorów we własnym zakresie względnie przez ich własne agencje w Gdyni.

*) W tym jedna linia wspólna z firmą Bergtrans i druga z firmą G. A. L.

***) W tym jedna linia wspólna z firmą Aug. Wolff i Ska.

****) W roku 1936 nie wykazano dwu linii firmy H. Lenczat i Ska. Uległa ona likwidacji w roku 1937/38, a linie jej przejęły firmy P. A. M. i F. G. Reinhold, co uwzględnione zostało w wykazie za rok 1937.

ROZDZIAŁ III

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 41

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
1937	1 718 004	7 288 173	9 006 177
I-IX 1938	1 151 824	5 603 747	6 735 571

W odniesieniu do roku 1936 obserwujemy w roku 1937 wzrost obrotów towarowych w porcie gdyńskim o 1 263 231 ton, czyli o 16,30%; w tymże czasie handel zagraniczny Polski zwiększył się o 16,50%, jak wykazuje poniższe zestawienie.

OBROTY HANDLU ZAGRANICZNEGO POLSKI **)

TABELA 42

Rok 1932	—	15 290	tys. ton
„ 1933	—	15 342	„ „
„ 1934	—	17 120	„ „
„ 1935	—	16 015	„ „
„ 1936	—	16 030	„ „
„ 1937	—	18 682	„ „

Obroty poszczególnymi towarami w latach 1933—1937 przedstawiały się następująco:

*) Liczby dotyczące obrotów portu gdyńskiego zestawiono według statystyki Urzędu Morskiego, a więc podano brutto wagę.

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

I. PRZYWÓZ W TONACH: (lata)

TABELA 43

T o w a r :	1933	1934	1935	1936	1937	I-IX 1938
Złom	320 809	314 094	338 941	446 886	677 947	344 176
Rudy	32 334	36 548	115 669	136 817	168 490	154 976
Fosforyty	39 564	59 473	62 006	127 351	145 392	99 282
Bawełna i odp. baw.	77 733	81 929	84 379	93 818	95 519	74 425
Żuźle Thomasa	44 997	40 909	29 951	38 536	64 862	66 150
Nasiona oleiste	46 606	81 799	46 486	41 776	50 814	32 641
Kamienie	504	3 551	4 694	21 880	49 406	3 435
Śledzie	20 635	24 873	28 109	41 683	48 970	35 943
Owoce świeże	25 524	24 993	68 890	39 251	47 740	33 727
Ryż surowy	53 798	44 965	53 090	49 829	46 773	45 170
Piryty	43 026	67 037	19 166	14 673	29 305	6 043
Skóry	16 638	30 782	30 078	30 596	27 625	29 753
Papier i odcinki	8 418	9 385	18 248	14 970	20 972	10 637
Wełna i odp. wełny	15 370	18 335	23 452	26 039	20 609	25 111
Miedź	6 975	9 317	10 866	12 885	18 721	20 361
Szmaty	3 258	6 622	8 135	13 662	16 020	12 070
Garbniki	10 406	12 136	12 360	18 943	13 026	9 487
Tłuszcze zw. surowe	12 292	12 479	11 442	14 000	12 923	8 783
Juta	11 766	11 764	15 262	15 809	12 569	9 353
Celuloza	7 057	6 707	7 348	8 152	11 429	5 996
Żelazo surowe	—	—	3 189	4 760	8 831	3 321
Żywica	4 603	5 005	6 164	5 729	7 473	5 564
Kauczuk	3 754	7 977	4 529	5 611	6 834	6 704
Maszyny, aparaty i cz.	1 281	2 274	3 307	6 258	6 195	7 401
Kakao	6 369	5 585	7 294	6 417	5 853	3 944
Tran	1 228	1 489	3 350	3 186	5 705	2 396
Owoce suszone	5 366	6 384	6 110	5 888	5 684	5 701
Siarka	633	1 967	4 543	4 601	5 367	3 378
Samochody i części	615	403	1 042	1 461	5 292	6 822
Kawa	8 420	3 627	3 197	6 632	4 135	3 720
Tłuszcze i oleje roślin.	1 531	3 340	4 041	5 282	3 951	8 783
Tytoń	4 944	5 893	4 648	2 415	3 830	2 538
Wyroby metalowe	2 081	3 712	3 320	5 921	3 144	4 234
Wagony kol. i części	—	—	6 942	4 940	3 035	1 353
Przetwory chemiczne	1 277	3 448	3 459	3 305	2 840	1 827
Oleje i smary	1 284	1 405	1 591	3 013	2 656	3 340
Przędza wełn. i baw.	—	799	1 298	2 678	2 385	1 478
Asfalt	1 845	1 721	3 251	3 728	2 349	1 901
Cyna, cynk, bl. cynk.	—	—	—	—	—	—
ołów	1 332	791	1 492	2 222	3 633	6 215
Wyroby gumowe	548	731	815	1 020	2 177	681
Sadza	1 241	592	1 066	1 595	2 153	1 366
Glinki ceramiczne	309	43	585	2 045	1 707	1 068
Kukurydza	1 101	872	1 380	1 784	1 490	1 882
Herbata	1 048	836	1 126	1 387	1 454	992
Korzenie	941	1 108	1 293	1 197	1 285	901
Materiały elektr.	366	61	1 263	1 048	649	781
Szkło i wyroby	—	797	937	578	367	388
Różne	20 635	20 955	24 911	33 199	38 400	16 618
Razem	870 704	991 545	1 111 844	1 335 456	1 718 004	1 131 824

II. WYWÓZ W TONACH: (lata)

T o w a r:	1933	1934	1935	1936	1937	I-IX 1938
Węgiel	4 427 274	5 160 169	5 021 051	4 905 613	5 560 207	4 019 288
Węgiel bunkrowy	180 867	208 692	365 620	401 574	611 582	733 615
Koks	57 284	194 117	189 009	236 182	234 646	70 296
Drewno tarte	238 801	193 099	192 324	265 628	149 242	166 964
Żelazo handlowe	—	—	55 398	91 197	85 063	70 046
Metale różne *)	49	18 186	3 638	734	1 954	1 350
Słupy tel., kopalniaki	12 400	4 698	10 832	18 958	70 965	111 339
Siarczan amonu	23 804	21 659	27 948	17 008	46 653	12 091
Szyny kolejowe	26 012	47 721	26 543	8 562	45 726	6 976
Cukier	93 871	101 282	103 797	62 160	45 494	56 924
Rury	1 737	7 471	16 346	25 962	34 737	20 832
Wyroby metalowe	1 333	25 833	37 105	19 167	26 252	5 696
Przetwory mięsne	4 490	2 802	4 990	15 874	23 759	22 836
Słód	193	6 748	17 105	27 460	20 756	6 317
Jaja	12 442	16 464	20 565	22 764	20 019	20 374
Bekony	38 265	23 939	21 097	18 720	19 982	14 595
Cynk	10 929	9 393	14 503	13 653	18 217	9 799
Dykty i forniery	3 073	6 597	16 575	15 373	16 963	11 149
Cement	2 404	5 198	8 117	13 330	11 603	33 982
Makuchy	17 176	23 809	23 510	16 643	10 026	15 223
Ziemniaki	1 163	2 434	2 270	14 321	9 084	1 395
Sól potasowa	7 908	5 276	7 656	4 099	8 265	1 903
Wyroby z drzewa	1 169	5 120	3 784	6 725	7 357	10 763
Warzywa	742	1 290	1 052	345	7 196	3 968
Tkaniny	2 419	5 435	6 447	7 646	7 130	3 923
Masło	26	2 720	5 650	11 360	6 549	10 859
Biel cynkowa	7 109	2 078	2 693	4 423	6 035	5 671
Naftalina	—	3 129	5 383	4 273	5 978	2 779
Meble gięte	1 403	2 849	4 072	4 986	5 405	2 795
Papier i odcinki	10 039	14 104	12 888	7 612	5 256	3 524
Szynki i inne pekl.	—	1 787	2 063	1 098	5 198	1 922
Blacha cynkowa	1 355	4 223	5 705	6 277	5 126	2 917
Mąka ryżowa	6 680	1 577	3 733	4 404	4 857	74
Bawełna i odpadki	490	837	1 252	2 710	4 669	2 906
Melasa	12	8 730	14 971	5 410	4 572	11 580
Celuloza	3 542	6 721	9 573	11 948	4 223	1 509
Nasiona i rośliny	956	1 776	2 188	7 103	3 516	2 262
Tłuszcze zw. sur.	240	192	3 962	1 973	2 993	24
Sól kuchenna	3 713	2 477	1 334	1 730	2 974	2 169
Wyłoki buracz.	—	—	2 354	4 827	2 818	6 178
Skóry	— 668	441	718	994	2 369	2 261
Krochmal	246	618	3 108	9 183	2 252	5 418
Węglik wapnia	1 164	1 414	2 575	2 755	1 568	871
Przetwory chemiczne	356	929	1 331	1 285	1 390	1 315
Ptactwo bite	1 149	1 660	1 052	1 864	1 212	286
Ryż wyłuszczoney	2 680	2 261	912	4 119	1 039	1 969
Koszykarskie wyroby	242	363	309	1 047	926	614
Klepki	889	894	1 108	945	774	713
Mąka pastewna	60	4 971	15 210	3 596	507	3 065
Wyroby szklane	236	1 197	993	465	486	505
Mąka	194	940	1 512	550	285	252
Saletra	1 075	1 658	9 773	5 536	110	1 863
Zboże	—	1 111	23 876	543	92	21 114
Spirytus	1 199	6 066	450	97	6	1
Soda	2 994	8 106	9 606	2 142	4	3
Różne	26 640	11 215	10 415	62 537	112 068	74 684
R a z e m	5 235 162	6 200 368	6 362 600	6 407 490	7 288 173	5 603 747

*) Do 1934 r. poz. metali różnych zawierała również i poz. żelaza handlowego.

III. PRZYWÓZ W 1937

TABELA 45

Miesiące:

T o w a r :	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec
Asfalt	51	95	48	514	360	2 11
Bawełna i odpadki baw.	7 602	7 781	7 326	7 366	8 103	5 803
Celuloza	1 556	731	1 173	703	827	1 166
Cyna, cynk	82	509	152	188	248	91
Farby	9	33	40	29	67	116
Fosforyty	10 177	5 250	12 994	22 802	9 677	12 029
Garbniki	656	1 285	1 426	1 601	1 622	1 618
Glinki	78	167	108	6	14	51
Gumowe wyroby	65	128	205	421	351	309
Herbata	115	220	191	109	77	91
Jelita	88	86	152	92	123	42
Juta	1 292	623	1 120	690	1 128	831
Kakao	354	928	555	628	668	195
Kamienie	355	57	5 776	12 226	11 299	11 087
Kawa	401	489	345	290	393	312
Kauczuk	351	631	680	752	856	515
Korzenie	70	104	160	113	59	124
Kukurydza	267	627	302	40	—	—
Magnezyt	100	241	81	430	—	55
Maszyny, aparaty	379	600	728	552	344	447
Materiały elektryczne	18	15	29	80	68	28
Miedź	1 400	861	1 307	1 449	1 705	1 525
Nasiona oleiste	5 725	8 980	3 829	3 277	2 857	5 279
Oleje, smary, smoła	470	206	284	173	174	159
Orzechy i migdały	19	137	141	65	47	72
Owoce świeże	5 212	9 747	7 975	5 960	2 227	2 173
Owoce suszone	216	253	356	430	186	103
Papier i makulatura	1 397	1 834	1 699	1 594	2 149	2 066
Piryty	—	—	5 540	—	3 099	—
Przędza wełn. i baw.	136	187	285	196	226	186
Przetwory chemiczne	124	241	257	359	202	244
Rudy różne i wyp. pir.	15 159	16 869	3 831	11 425	14 321	22 309
Ryż surowy	18	61	5 844	18 176	6 358	7 684
Śledzie świeże i solone	2 257	6 143	2 998	532	58	415
Skóry	2 376	2 560	2 402	1 766	1 754	2 014
Szkło i wyroby	3	26	19	7	41	79
Siarka	45	531	585	762	220	72
Sadza	219	28	164	343	287	108
Szmaty	1 342	1 810	2 433	1 555	1 397	1 387
Samochody i motocykle	434	376	134	484	474	487
Tkaniny	67	173	118	88	70	53
Tran	209	251	449	811	173	240
Tłuszcze roślin. i oleje	212	371	436	316	247	321
Tłuszcze zwierzęce	1 145	1 359	1 440	945	1 142	697
Tytoń	67	25	247	323	68	246
Wełna i odpadki	2 537	3 619	2 058	2 510	2 627	1 405
Wino	36	97	47	59	99	136
Wagony kol. i lokomot.	215	334	518	251	242	229
Wyroby metalowe	240	284	210	215	207	312
Żłom	52 585	28 289	54 912	54 675	75 039	85 606
Żelazo surowe	868	416	713	322	474	621
Żuźle Thomasa	284	12	15 000	—	—	2 800
Żywica	290	502	352	690	519	680
Różne	1 664	2 588	2 419	2 393	2 882	3 111
Razem:	121 037	109 768	152 589	161 783	157 855	177 940
Przywóz w roku						
Razem:	158 182	138 266	128 434	121 971	107 874	119 390

ROKU (w tonach)

lipiec	sierpień	wrzesień	paźdz.	listopad	grudzień	cały rok
10	724	5	223	74	35	2 349
5 054	4 405	6 958	8 898	14 346	11 876	95 519
971	1 234	725	773	1 033	537	11 429
80	142	69	2	419	83	2 223
18	154	69	180	183	79	1 015
3 234	4 221	9 557	16 420	15 835	23 197	145 393
1 092	588	517	1 355	515	751	13 027
21	442	178	61	467	115	1 707
110	80	185	164	117	42	2 177
87	111	86	132	123	113	1 454
63	107	120	71	132	139	1 214
837	1 064	602	1 214	2 413	755	12 569
934	120	331	419	412	309	5 853
5 855	407	796	1 044	387	117	49 406
232	350	311	380	271	363	4 136
358	540	337	504	571	727	6 834
52	86	114	87	188	128	1 285
—	—	—	—	—	254	1 490
58	17	281	68	75	20	1 427
512	498	391	557	548	639	6 195
46	89	17	76	79	106	649
846	1 612	1 622	971	3 099	2 324	18 721
2 976	2 241	3 612	4 963	2 179	4 864	50 814
154	272	126	217	168	251	2 656
44	23	80	109	395	296	1 427
919	851	1 092	1 504	1 875	8 206	47 741
109	596	636	1 280	701	819	15 685
1 979	1 507	2 049	2 374	1 331	995	20 974
11 107	—	7 500	—	—	2 060	29 306
203	183	262	204	183	146	2 385
151	380	141	248	150	343	2 840
18 638	14 111	13 395	11 437	13 050	13 913	168 489
98	7 683	79	24	87	661	46 773
2 393	4 964	4 936	8 472	9 327	6 478	48 971
1 986	2 259	2 639	2 518	2 837	2 514	27 625
25	53	12	70	7	25	365
506	878	801	564	100	303	5 367
184	206	148	95	198	174	2 153
1 003	1 343	868	758	1 362	762	16 020
734	475	507	457	552	179	5 292
32	52	42	50	62	96	901
245	316	1 583	700	395	337	5 705
356	232	373	529	299	260	3 951
1 079	—	1 359	1 164	1 078	603	12 923
300	777	223	598	474	483	3 830
542	698	820	816	1 350	1 627	20 609
29	51	81	122	141	138	1 036
224	253	214	216	115	225	3 035
256	407	179	170	371	293	3 144
53 029	63 279	28 936	36 589	63 369	81 640	677 948
736	520	807	1 262	690	1 403	8 831
11 950	11 200	17 566	—	6 050	—	64 862
735	851	790	582	557	927	7 474
2 649	2 069	1 557	3 738	5 368	2 298	32 798
135 841	136 634	116 684	115 429	156 108	176 337	1 718 004

1938 (w tonach)

135 699 | 116 703 | 105 305

Miesiące:

T o w a r:	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec
Bawełna i odpadki	427	986	364	257	338	185
Bekony	1 354	1 604	1 494	1 943	1 546	1 315
Biel cynkowa	604	482	805	414	575	732
Cement	20	34	219	402	2 199	267
Celuloza	150	301	417	328	629	1 003
Cukier	—	2 826	1 750	4 336	3 762	2 458
Cynk i blacha cynk.	950	2 257	1 548	1 947	2 084	841
Drób i ptactwo bite	77	25	44	76	3	—
Dykty i forniry	1 130	1 802	1 502	1 711	1 367	1 585
Drewno tarte	14 273	7 856	12 823	6 800	8 377	18 520
Garbniki	375	312	57	273	13	81
Jaja	361	82	678	1 625	2 266	1 606
Karbid	353	39	435	152	146	197
Klepki	—	—	60	69	100	92
Kleje	164	84	105	35	—	57
Koks	17 853	20 650	20 437	18 306	20 396	29 175
Krochmal	169	423	360	22	53	258
Makuchy	1 221	1 645	1 743	1 125	1 190	825
Mażka kostna	—	—	452	—	334	116
Mąka pastewna	203	304	—	—	—	—
Mąka ryżowa	390	225	—	—	420	693
Masło	358	166	77	204	35	769
Meble gięte	370	363	338	542	650	521
Melasa	—	—	—	—	—	2
Metalowe wyroby	2 847	2 504	1 017	5 606	4 055	1 964
Naftalina	445	360	618	213	895	136
Nasiona i rośliny	522	308	300	87	114	35
Papa, tektura	165	366	297	207	201	212
Papier	400	457	595	85	508	415
Przetwory chemiczne	70	138	62	87	114	140
Przet. mięsne (wędliny)	1 340	1 761	1 699	3 605	2 972	1 368
Przetwory warzywne	142	304	209	378	103	131
Rury żelazne i żeliwne	1 730	2 855	4 441	2 664	2 291	3 678
Ryż wyłuszczoney	11	22	1	—	73	141
Saletra	16	—	16	5	19	17
Siarczan amonu	5 868	15 014	—	7 646	3 424	594
Słód	2 322	4 557	4 519	1 559	762	2 482
Słupy tel., bale i kopaln.	—	—	71	—	360	4 154
Smoly	5 033	2 285	3 922	3 001	316	—
Sól	—	—	188	—	186	692
Sól potasowa	2 100	450	—	—	—	—
Szynki i in. peklowane	1 078	1 09	1 657	181	248	225
Szyny kolejowe	3	7 767	12 134	9 598	6 189	4 019
Tkaniny	481	730	562	595	666	731
Tłuszcze zwierzęce	540	572	475	173	181	943
Węgiel kamienny	424 511	355 824	448 889	492 128	424 734	470 868
Węgiel bunkrowy	40 003	42 687	40 988	48 189	44 337	63 952
Wyłtoki buraczane	2 328	—	—	—	214	—
Wyroby z drzewa	349	556	549	524	441	535
Wyroby koszykarskie	114	78	107	59	52	56
Ziemniaki	180	—	862	587	15	—
Żelazo handlowe	4 900	7 087	10 105	7 120	11 810	12 004
Żelazo surowe	625	926	732	936	1 379	778
Żelazna blacha i stalowa	2 541	1 991	1 834	2 606	1 660	991
Różne	4 839	7 363	6 935	4 890	3 524	2 511
R a z e m	546 205	499 537	589 492	633 296	558 306	635 070
W y w ó z w r o k u						
R a z e m	643 392	535 992	604 412	638 674	606 536	579 830

ROKU (w tonach)

lipiec	sierpień	wrzesień	październ.	listopad	grudzień	cały rok
449	121	226	76	696	546	4 669
1 903	1 553	1 587	2 152	1 543	1 990	19 983
453	424	228	542	442	334	6 035
579	586	261	871	2 179	3 987	11 603
397	204	185	105	504	—	4 223
9 461	4 844	606	4 502	7 786	3 165	45 494
1 256	2 209	1 790	3 194	2 258	3 013	23 342
2	24	159	245	214	344	1 212
1 502	1 234	1 455	1 453	1 478	743	16 962
15 215	15 771	17 228	13 435	11 431	7 514	149 243
404	198	96	138	6	411	2 363
3 179	2 458	2 578	2 710	1 250	1 227	20 020
14	40	55	6	24	108	1 568
143	76	121	15	77	24	775
28	28	74	24	48	20	667
21 722	23 790	13 802	25 208	12 085	11 223	234 646
184	60	106	312	261	45	2 252
850	—	580	250	150	448	10 026
638	413	150	187	58	195	2 543
—	—	—	—	—	—	507
738	1 226	700	350	90	25	4 857
1 444	612	412	723	955	796	6 549
538	479	448	391	369	396	5 406
4 570	—	—	—	—	—	4 572
1 569	1 894	1 103	490	846	2 379	26 252
200	104	801	495	1 509	202	5 978
67	112	381	506	292	792	3 516
1 81	445	204	259	173	462	3 173
618	198	685	656	422	220	5 256
84	63	234	88	184	125	1 390
1 082	1 335	2 61	2 242	2 550	1 745	23 758
—	389	650	914	544	307	4 072
1 778	2 640	1 756	3 261	4 098	3 548	34 736
170	153	104	41	85	238	1 039
11	15	9	1	1	—	110
—	2 041	—	5 066	—	7 010	46 653
1 512	810	834	—	381	1 020	20 757
6 169	7 303	10 662	11 560	16 480	14 208	70 966
25	26	43	3	3 013	5 948	23 615
—	392	—	960	491	65	2 974
—	155	4 900	—	250	410	8 265
200	385	316	320	283	197	5 198
—	4 040	1 012	965	—	—	45 727
703	658	522	442	648	394	7 130
101	—	6	—	2	1	2 993
505 215	477 031	500 200	529 401	464 883	466 524	5 560 207
50 295	52 137	50 833	56 105	62 703	59 554	611 582
—	276	—	—	—	—	2 818
719	821	478	554	926	908	7 358
74	58	56	17	44	213	926
—	4	15	3 356	2 292	1 773	9 084
4 463	7 967	5 083	4 665	5 070	4 786	85 063
533	255	372	972	254	563	8 325
1 471	1 120	1 018	1 817	882	962	18 893
2 773	3 961	4 409	5 092	6 162	8 349	71 055
645 669	623 038	631 594	687 137	619 372	619 457	7 288 173
1938 (w tonach)						
725 819	616 028	653 064				

B. Porównanie z obrotami portów zagranicznych

Dla porównania podajemy liczby obrotów innych portów morskich, a zwłaszcza konkurujących z Gdynią portów niemieckich.

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

TABELA 47

Rok	Przywóz	Wywóz	Obrót	Przywóz	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
1937	4 872	3 458	8 330	2 759	898	3 657
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
1937	16 669	8 589	25 258	25 108	21 500	46 608*)
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
1937	14 312	14 119	28 431	6 871	2 905	9 776**)
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
1937	3 328	4 754	8 082	1 516	5 685	7 201

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

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

TABELA 48

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
1937	13 000	8 500	21 500	10 400	10 600	21 000

*) Rotterdam łącznie z Dordrecht i Zwijndrecht.

**) Marsylia łącznie z Martignes, Port de Boue i Coronte.

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
1937	11 900	5 500	17 400	2 700	2 900	5 600
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
1937	1 550	1 116	2 666	366	2 144	2 510

Z tych kilku zestawień, obrotów portów europejskich wynika, że w roku 1937 w porównaniu z rokiem 1936 nastąpiło zwiększenie się wymiany międzynarodowej drogą morską w większości portów europejskich.

Niżej podano 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 49

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
1937	111,3	103,9	108,6	103,1	239,3	155,6
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
1937	136,0	169,7	150,9	158,5	192,6	172,6
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
1937	137,7	130,0	135,6	211,3	236,6	221,1

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
1937	301,9	124,9	223,9	200,8	75,0	86,4

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
1937	307,6	153,7	169,9

Z tabeli 49, przedstawiającej wskaźniki obrotów towarowych portów, wynika przede wszystkim, powszechny, za wyjątkiem jednego Królewca, wzrost obrotów w portach kontynentu.

Niżej podajemy wskaźniki obrotu towarowego dla Gdyni i Gdańska z wyłączeniem węgla i rudy:

Rok 1931 = 100

TABELA 50

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	153,8
1935	185,5	265,2	217,9	69,8	160,0	133,3
1936	223,3	298,9	254,0	64,2	191,8	161,2
1937	288,6	303,2	294,5	90,3	171,4	152,6

Jak wynika z wyżej podanych zestawień, obrót innymi towarami, z wyłączeniem węgla i rud, wykazuje w Gdyni w ostatnich sześciu latach stały postęp.

Poniżej podajemy zestawienie w latach 1932—1937 obrotów towarowych największych portów Bałtyku w tonach:

TABELA 51

	1932 r.	1933 r.	1934 r.	1935 r.	1936 r.	1937 r.
Gdynia	5 194 288	6 105 866	7 191 193	7 474 444	7 842 946	9 006 177
Szczecin	3 338 000	4 463 000	5 725 000	6 071 000	8 248 000	8 331 000
Gdańsk	5 476 052	5 152 894	6 369 162	5 093 014	5 647 696	7 200 778
Kopenhaga	5 136 388	5 374 000	4 312 013	5 726 511	6 582 000	6 825 000
Stockholm	3 330 000	2 950 890	3 329 902	3 794 210	3 954 000	4 409 000
Królewiec	1 669 000	2 151 000	2 698 890	2 914 000	4 586 000	3 657 000

*) Liczby obejmują także niemiecki ruch przybrzeżny (kabotaż).

C. Obroty poszczególnymi towarami

I. PRZYWÓZ.

a) Żłom.

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

TABELA 52

Rok 1931	—	341 901	ton
„ 1932	—	123 907	„
„ 1933	—	320 809	„
„ 1934	—	314 094	„
„ 1935	—	338 941	„
„ 1936	—	446 886	„
„ 1937	—	677 947	„

Przywóz żłomu przez Gdynię w roku 1937 wykazuje wzrost, wyrażający się w odniesieniu do roku 1936 liczbą 52%.

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

Liczby tranzytu przedstawiają się w poszczególnych latach następująco:

TABELA 53

w roku 1931	—	4 787	ton
„ „ 1932	—	13 888	„
„ „ 1933	—	25 997	„
„ „ 1934	—	24 759	„
„ „ 1935	—	16 180	„
„ „ 1936	—	4 406	„

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

TABELA 54

Rok	Ogólny przywóz żłomu dla polskich hut żelaznych (ton)	Przywóz żłomu przez Gdynię dla polskich hut żel. (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
1937	588 651	558 373	94,90

W odniesieniu do roku 1936 wzrost w roku 1937-ym przywozu żłomu dla polskich hut przez Gdynię wynosi 179 098 ton, czyli 47,2%.

b) Rudy.

Przywóz rud w poszczególnych latach wyniósł:

TABELA 55

Rok 1931	—	21 742 ton
„ 1932	—	30 858 „
„ 1933	—	32 334 „
„ 1934	—	36 548 „
„ 1935	—	115 669 „
„ 1936	—	136 817 „
„ 1937	—	168 490 „

Poważny wzrost przywozu rudy, bo około 24⁰/₀, jest wynikiem znacznego ożywienia w hutnictwie. Głównymi dostawcami rudy są Szwecja, Norwegia i kolonie afrykańskie.

c) Fosforyty i piryty.

Przywóz tych artykułów ilustrują następujące liczby:

TABELA 56

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
1937	145 392	29 305

Ożywienie produkcji w krajowych fabrykach superfosfatów znalazło swój wyraz w zwiększonym przywozie fosforytów o 14,2⁰/₀ w porównaniu z rokiem 1936. W dziedzinie przywozu pirytów obserwujemy wzrost o 99,7⁰/₀ w odniesieniu do roku 1936.

d) Surowce włókiennicze.

TABELA 57

Rok	Bawełna	Wełna	Juta
	T o n		
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
1937	95 517	20 606	12 568

Ożywienie w przemyśle włókienniczym wpłynęło jedynie na wzrost przywozu bawełny, podczas gdy przywóz wełny i juty wykazuje znaczny spadek. Port gdyński otrzymuje najwięcej bawełny ze Stanów Zjednoczonych, dalej z Egiptu i Brazylii, przy czym dość dużą rolę odgrywają jeszcze Belgia i Niemcy, jako kraje pośredniczące w handlu bawełną, a nawet i w transporcie.

e) Nasiona oleiste.

W roku 1937 przywóz nasion oleistych znacznie wzrósł wskutek dużego zapotrzebowania przemysłu i niemożności pokrycia własnym surowcem.

Przywóz tych surowców ilustruje poniższe zestawienie:

TABELA 58

Rok 1931	—	2 053 ton
„ 1932	—	19 368 „
„ 1933	—	46 604 „
„ 1934	—	81 799 „
„ 1935	—	46 486 „
„ 1936	—	41 776 „
„ 1937	—	50 814 „

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

Wywóz makuchów

TABELA 59

Rok 1931	—	1 906 ton
„ 1932	—	5 079 „
„ 1933	—	17 176 „
„ 1934	—	23 809 „
„ 1935	—	23 510 „
„ 1936	—	16 643 „
„ 1937	—	10 026 „

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 wykazuje w roku 1937 spadek o 9,7% w stosunku do roku poprzedniego. Związany z przemysłem garbarskim przywóz garbników wykazuje w tym samym okresie spadek o 31,2%.

TABELA 60

Rok	Skóry	Garbniki
	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
1937	27 625	13 026

g) Kauczuk.

Wzrost przywozu kauczuku w r. 1937 w porównaniu z r. 1936 wskazuje na rozwój i wzmożoną działalność krajowego przemysłu gumowego.

TABELA 61

Rok 1931	—	148 ton
„ 1932	—	2 323 „
„ 1933	—	3 754 „
„ 1934	—	7 977 „
„ 1935	—	4 529 „
„ 1936	—	5 611 „
„ 1937	—	6 834 „

h) Papier, celuloza, szmaty.

Przywóz i wywóz papieru przedstawiał się w poszczególnych latach następująco:

TABELA 62

Rok	Przywóz	Wywóz
	Ton	
1931	1 314	1 730
1932	6 636	5 903
1933	8 211	8 615
1934	9 385	11 905
1935	16 169	10 603
1936	14 970	7 612
1937	20 974	5 256

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

TABELA 63

Rok	Przywóz		Wywóz
	celuloza	szmaty	celuloza
	T o n		
1931	470	—	105
1932	2 434	—	7 613
1933	7 057	3 258	3 542
1934	6 707	6 622	6 721
1935	7 347	8 135	9 573
1936	8 152	13 662	11 948
1937	11 428	16 019	4 222

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 64

Rok 1931	—	1 503	ton
„ 1932	—	8 289	„
„ 1933	—	20 635	„
„ 1934	—	24 873	„
„ 1935	—	28 108	„
„ 1936	—	41 684	„
„ 1937	—	48 970	„

Wzrost przywozu śledzi w roku 1937-ym w odniesieniu do roku 1936, wynosi 7 286 ton, czyli 17,5%.

j) Ryż surowy.

Przywóz ryżu surowego wykazuje w roku 1937 dość znaczny spadek, jak to wynika z poniższych liczb:

TABELA 65

Rok 1931	—	75 286	ton
„ 1932	—	44 755	„
„ 1933	—	53 798	„
„ 1934	—	44 965	„
„ 1935	—	53 090	„
„ 1936	—	49 829	„
„ 1937	—	46 773	„

k) Owoce świeże.

Przywóz owoców świeżych, a przede wszystkim owoców południowych, wykazuje znaczny wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim, co stoi w związku z żywieniem wymiany towarowej i poprawą sytuacji gospodarczej w kraju.

TABELA 66

Rok 1931	—	238	ton
„ 1932	—	18 901	„
„ 1933	—	25 524	„
„ 1934	—	24 993	„
„ 1935	—	68 890	„
„ 1936	—	39 251	„
„ 1937	—	47 740	„

l) Owoce suszone.

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

TABELA 67

Rok 1931	—	1 864	ton
„ 1932	—	3 703	„
„ 1933	—	5 366	„
„ 1934	—	6 384	„
„ 1935	—	6 110	„
„ 1936	—	5 888	„
„ 1937	—	5 684	„

m) Żuźle Thomasa.

Wybitne polepszenie sytuacji w rolnictwie w roku ubiegłym wpłynęło na zwiększenie zapotrzebowania na nawozy sztuczne, co uwidacznia się w zwiększonym imporcie żuźli Thomasa.

TABELA 68

Rok	Ton	Wskaźnik
1931	71 205	100,0
1932	46 416	65,2
1933	44 997	63,2
1934	40 909	57,5
1935	29 951	42,1
1936	38 536	54,1
1937	64 862	90,9

n) Towary kolonialne.

Przywóz towarów kolonialnych w poszczególnych latach daje następujące liczby:

TABELA 69

Rok	Kawa	Kakao	Herbata	Korzenie
	T o n			
1931	47	95	166	—
1932	2 492	3 583	872	357
1933	8 420	6 369	1 048	941
1934	3 627	5 585	836	1 108
1935	3 197	7 294	1 126	1 293
1936	6 632	6 417	1 387	1 197
1937	4 135	5 853	1 454	1 285

o) Różne.

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

TABELA 70

Rok	Miedź	Wyr. żel. i stalowe	Maszyny i części
	T o n		
1931	763	562	748
1932	1 836	1 790	1 556
1933	6 975	2 081	1 281
1934	9 317	3 712	2 274
1935	10 866	3 320	3 307
1936	12 885	5 921	6 258
1937	18 719	3 143	6 195

TABELA 71

Rok	Żywica	Tłuszcze zwierz.	Tłuszcze roślin.	Jelita
	T o n			
1931	173	419	295	—
1932	487	1 384	635	731
1933	4 603	12 292	1 531	476
1934	5 005	12 479	3 340	1 030
1935	6 164	11 442	4 041	1 072
1936	5 729	14 000	5 282	929
1937	7 473	12 923	3 951	1 214

Zestawienie to wykazuje, iż w roku 1937 Gdynia zajęła znowu pierwsze miejsce na Bałtyku pod względem obrotów towarowych.

II. 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 72

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	4 905 613	401 574	5 307 187	121,4
1937	5 560 207	611 582	6 171 789	141,1
I-IX 1938	4 019 288	733 615	4 752 903	—

Wzrost wywozu węgla eksportowego w roku 1937, w odniesieniu do roku 1936, wyraża się liczbą 654 594 ton czyli 13,30%. Dostawy węgla bunkrowego wzrosły w tym samym okresie o 210 008 ton czyli o 52,30%. Wskutek tych zmian ogólny wywóz węgla w roku 1937 w odniesieniu do 1936 r. wzrósł o 16,30%.

Wśród państw importujących polski węgiel, zajmuje Szwecja, podobnie jak w latach poprzednich tak i w roku 1937, pierwsze miejsce.

Szczegółowe zestawienie wywozu do poszczególnych krajów podajemy w załączonej tablicy:

Polski wywóz węgla przez Gdynię z podziałem

TABELA 73

Państwa	1931		1932		1933	
	ton	o/o	ton	o/o	ton	o/o
1. Szwecja	1 830 842	43,94	1 985 700	47,18	1 688 917	38,15
2. Włochy	27 440	0,66	89 788	2,14	167 626	3,79
3. Belgia	213 580	5,13	109 384	2,61	170 659	3,85
4. Holandia	105 488	2,53	136 581	3,25	175 047	3,95
5. Norwegia	648 100	15,55	615 057	14,65	633 040	14,30
6. Francja	172 230	4,13	101 205	2,41	108 541	2,45
7. Finlandia.	347 900	8,35	285 777	6,81	394 628	8,91
8. Argentyna	—	—	31 727	0,86	6 700	0,15
9. Dania	478 265	11,48	559 888	13,33	361 134	8,16
10. Łotwa	172 003	4,13	76 840	1,83	73 645	1,66
11. Algier	—	—	64 256	1,53	98 590	2,23
12. Senegal Franc.	—	—	—	—	—	—
13. Egipt	—	—	—	—	20 407	0,46
14. Grecja	—	—	5 163	0,12	69 840	1,58
15. Malta	—	—	—	—	—	—
16. Indie Hol. Wsch.	—	—	—	—	—	—
17. Estonia	64 022	1,54	15 831	0,38	11 885	0,27
18. Gibraltar	—	—	—	—	7 805	0,18
19. Portugalia	23 681	0,57	—	—	—	—
20. Niemcy	21 268	0,51	6 985	0,15	7 265	0,16
21. Syria	—	—	—	—	—	—
22. Brazylia	—	—	—	—	—	—
23. Turcja	—	—	—	—	2 310	0,05
24. Islandia	11 096	0,26	21 528	0,52	21 819	0,49
25. Tunis	—	—	—	—	—	—
26. Szwajcaria	—	—	—	—	—	—
27. Jugosławia	—	—	—	—	5 658	0,13
28. Anglia	—	—	—	—	—	—
29. Palestyna	—	—	—	—	—	—
30. Afryka	—	—	—	—	12 360	0,28
31. Rumunia	—	—	—	—	—	—
32. Hiszpania	23 681	0,57	—	—	—	—
33. Wenezuela	—	—	—	—	—	—
34. Irlandia	—	—	—	—	382 628	8,64
35. Indie Bryt.	—	—	—	—	5 200	0,13
36. Malakka	—	—	—	—	990	0,02
37. Marokko Franc.	—	—	—	—	—	—
38. Japonia	—	—	—	—	—	—
39. Australia	—	—	—	—	—	—
40. Kanada	—	—	—	—	580	0,01
41. Litwa	21 368	0,51	8 066	0,19	—	—
42. Marokko Hiszp.	2 150	0,05	—	—	—	—
43. Gdańsk	2 100	0,05	—	—	—	—
44. Hedzas	—	—	—	—	—	—
Razem bez bunkru:	4 167 048	100,0	4 199 893	100,0	4 427 274	100,0
Bunker	206 045	—	152 266	—	180 867	—
Razem:	4 373 095	—	4 352 159	—	4 608 141	—

na poszczególne kraje przeznaczenia.

1934		1935		1936		1937	
ton	o/o	ton	o/o	ton	o/o	ton	o/o
1 688 649	32,34	1 848 091	36,81	1 759 715	35,87	1 725 648	31,04
850 644	16,48	1 108 000	22,07	830 190	16,93	827 093	14,88
451 519	8,75	302 845	6,04	411 112	8,38	669 446	12,04
278 180	5,59	178 197	3,55	310 133	6,32	445 314	8,01
281 249	5,45	385 090	7,67	352 607	7,19	368 249	6,62
119 178	2,31	171 337	3,41	226 473	4,62	339 445	6,10
191 018	3,70	184 991	3,68	229 249	4,67	276 597	4,98
35 952	0,70	103 617	2,06	226 982	4,63	228 450	4,11
221 944	4,30	258 774	5,16	151 164	3,08	160 014	2,88
12 395	0,24	44 165	0,88	51 856	1,06	104 683	1,88
89 639	1,74	23 627	0,47	39 405	0,80	83 434	1,50
—	—	—	—	—	—	83 673	1,49
48 568	0,94	81 658	1,63	32 796	0,67	75 852	1,36
75 302	1,46	79 172	1,58	81 468	1,66	55 915	1,01
—	—	22 220	0,44	32 220	0,66	33 602	0,60
—	—	—	—	—	—	12 607	0,23
9 855	0,19	63 586	1,17	2 910	0,06	12 428	0,22
—	—	17 530	0,35	50 286	1,02	10 800	0,19
2 000	0,04	4 200	0,08	4 190	0,08	9 310	0,17
42 262	0,82	2 030	0,25	4 750	0,10	8 199	0,15
—	—	1 461	0,02	12 730	0,26	8 002	0,14
2 918	0,06	—	—	33 196	0,68	5 820	0,11
—	—	—	—	—	—	4 155	0,08
16 805	0,32	12 370	0,46	6 005	0,12	3 425	0,06
—	—	—	—	—	—	3 200	0,06
—	—	6 005	0,03	10 268	0,21	2 810	0,05
16 000	0,31	70 499	1,40	14 380	0,30	2 520	0,05
4 254	0,09	—	—	3 325	0,06	98	—
20	—	7 231	0,04	20	—	10	—
14 558	0,28	7 600	0,15	13 815	0,28	—	—
16 360	0,32	23 033	0,12	6 366	0,13	—	—
—	—	—	—	4 064	0,08	—	—
—	—	8 580	0,08	2 998	0,06	—	—
678 864	13,15	—	—	830	0,02	—	—
—	—	120	—	210	—	—	—
22 040	0,43	2 135	0,14	—	—	—	—
100	—	2 031	0,04	—	—	—	—
—	—	855	0,04	—	—	—	—
9 625	0,19	1	0,01	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
5 160 169	100,0	5 021 051	100,0	4 905 613	100,0	5 560 207	100,0
208 692	—	365 620	—	401 574	—	611 582	—
5 368 861	—	5 386 671	—	5 307 187	—	6 171 789	—

Liczby zestawienia tego wykazują w ostatnich czterech latach znaczny wzrost znaczenia portu, jako stacji bunkrowej węglowej dla statków kursujących na Bałtyku.

Procentowy stosunek bunkru do całości węgla eksportowanego (za wyłączeniem bunkru), wynosił w poszczególnych latach:

TABELA 74

1931	—	4,94%
1932	—	3,63%
1933	—	4,09%
1934	—	4,04%
1935	—	7,28%
1936	—	8,19%
1937	—	11,00%

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

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

TABELA 75

Rok	Stosunek % wywozu węgla przez Gdynię do ogólnego wywozu	Stosunek % 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
1937	84,68	68,52

Poniższe zestawienie unaocznia udział Gdyni w ogólnym wywozie polskiego węgla drogą morską:

TABELA 76

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	5 030 957	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
1937	6 171 789	63,5	3 540 876	36,5	9 712 665

Wywóz koksu przez Gdynię:

TABELA 77

Rok	1931	—	10 421	ton
„	1932	—	14 934	„
„	1933	—	57 284	„
„	1934	—	194 117	„
„	1935	—	189 009	„
„	1936	—	236 182	„
„	1937	—	234 646	„
I-IX	1938	—	70 296	„

Wywóz koksu przez Gdańsk:

Wywóz koksu przez Gdańsk:

TABELA 78

Rok	1931	—	78 660	ton
„	1932	—	59 261	„
„	1933	—	29 548	„
„	1934	—	80 700	„
„	1935	—	28 959	„
„	1936	—	65 383	„
„	1937	—	193 400	„

Z zestawień odnoszących się do wywozu koksu przez porty polskiego obszaru celnego, uderza wzrost wywozu przez Gdańsk, przy jednoczesnym zahamowaniu w Gdyni.

b) Wyroby przemysłu hutniczego.

Spośród wyrobów polskiego przemysłu hutniczego, kierowanego na eksport przez Gdynię, można wyróżnić najważniejsze artykuły jak żelazo handlowe, wyroby żelazne i stalowe, oraz szyny kolejowe.

TABELA 79

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
1937	85 063	26 252	45 727

Znaczny wzrost wykazuje wywóz szyn kolejowych, kierowanych do Chin, Z. S. S. R., Brazylii i Iranu. Wywóz żelaza handlowego w 1937 r. wykazuje lekki spadek w porównaniu z rokiem 1936, lecz kompensuje to wzmożony wywóz wyrobów żelaznych i stalowych. Zaznaczyć jednocześnie należy, iż artykuły te przeważnie kierowane są do krajów pozaeuropejskich.

c) Drzewo i wyroby drzewne.

TABELA 80

Rok	Drewno tarte	Bale, słupy i kopalniaki	Klepki	Dykty i forn.
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	18 957	945	15 373
1937	149 243	70 966	775	16 962

Rok	Wyr. z drzewa	Meble gięte	Wyr. koszyk.	Ogółem
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
1937	7 358	5 406	926	251 636

Wywóz drzewa w ostatnich pięciu latach odgrywa w obrotach portu gdyńskiego doniosłą rolę. Z powodu trudności związanych z ulokowaniem drzewa polskiego i wyrobów z niego zagranicą, a szczególnie w Anglii, obrót osiągnięty w roku 1937 wykazuje spadek o 19,8% w porównaniu z rokiem 1936.

d) Cukier.

TABELA 81

Rok	ton	Wskaźnik
1931	115 529	100,0
1932	89 309	76,4
1933	93 871	81,2
1934	101 282	87,7
1935	103 792	89,8
1936	62 160	53,8
1937	45 494	39,4

Poważny spadek wykazuje wywóz cukru przez port gdyński w r. 1937. Spadek ten wyraża się liczbą 16 666 ton, co stanowi 26,8% w odniesieniu do roku 1936.

W szczególności większy spadek obrotów cukrem przez Gdynię obserwujemy do Anglii, Danii, Francji i Norwegii, co wykazuje poniższe zestawienie:

TABELA 82

Państwa	1935	1936	1937
1. Anglia	14 602	22 056	18 456
2. Belgia	7 453	19 224	460
3. Dania	24 942	—	—
4. Estonia	1 009	2 131	3 149
5. Francja	4 870	—	—
6. Finlandia	27 604	9 685	18 726
7. Grecja	1 586	5 756	2 038
8. Holandia	3 892	351	1 186
9. Indie Brytyjskie	91	—	—
10. Łotwa	10	1	1
11. Malta	2 219	274	535
12. Marokko Francuskie	1 010	—	—
13. Norwegia	4 483	1 055	196
14. Niemcy	—	403	747
15. Palestyna	3 440	353	—
16. Syria	3 017	252	—
17. Włochy	1 397	2	—
Inne państwa	2 167	617	—
Razem	103 792	62 160	45 494

e) Płody i wytwory rolnicze.

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

TABELA 83

Rok	żyto	Ziemniaki	Mąka	Warzywa
	Ton			
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	2 270	1 512	1 052
1936	—	14 321	550	2 337
1937	20	9 084	285	7 196

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

TABELA 84

Rok	Nasiona i rośliny	Mąka pastew.	Krochmal
	ton		
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	9 133
1937	3 516	507	2 252

TABELA 85

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
1937	6	20 756

f) Bekony, wędliny, ptactwo bite.

Wywóz bekonów, mimo ograniczeń importu do Anglii, wykazuje w ostatnim roku lekką poprawę.

Wywóz wędlin zwiększył się o 49,10% w odniesieniu do liczb r. 1936-go.

TABELA 86

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
1937	19 983	39	23 758	312	1 212	372

g) Jaja i masło.

Dobrze rozwijający się przez Gdynię wywóz jaj, wykazujący z roku na rok znaczną poprawę, w roku ostatnim wykazał spadek o 120%.

TABELA 87

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
1937	20 020	6 549

h) Tkaniny.

Wywóz tkanin przedstawiał się następująco:

TABELA 88

Rok 1931	—	2 889 ton
„ 1932	—	1 404 „
„ 1933	—	2 419 „
„ 1934	—	5 435 „
„ 1935	—	6 447 „
„ 1936	—	7 646 „
„ 1937	—	7 130 „

Głównymi odbiorcami polskich tkanin są Anglia i Stany Zjednoczone, które jednakże są ich reeksporterami do innych krajów.

i) Przetwory chemiczne.

TABELA 89

Rok	Siarczan amonu	Sól potasowa	Biel cynkowa	Karbidek
	t o n			
1931	8 908	32 791	—	—
1932	47 870	7 303	233	508
1933	23 804	7 908	1 109	1 164
1934	21 659	5 276	2 078	1 414
1935	19 419	7 656	2 693	2 575
1936	17 008	4 099	4 423	2 755
1937	46 653	8 265	6 035	1 568

TABELA 90

Rok	Saletra	Soda	Inne przetwory chemiczne
	t o n		
1931	—	—	—
1932	7 887	—	—
1933	1 075	2 994	356
1934	1 658	8 106	929
1935	9 773	9 606	1 331
1936	5 536	2 142	1 285
1937	110	4	1 390

Raptowny spadek eksportu sody tłumaczy się wzrostem zapotrzebowania na rynku wewnętrznym.

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

A. Obrót w żegludze śródlądowej.

I. PRZYWÓZ Z WNĘTRZA KRAJU (w tonach)

TABELA 91

T o w a r y	1 9 3 5	1 9 3 6	1 9 3 7
Cukier	67 666	36 512	40 034
Drewno tarte	—	12	4 391
Siarczan amonu	—	—	3 649
Mąka	4 293	1 610	1 625
Tkaniny	258	1 462	1 471
Amoniak	—	—	1 041
Krochmal	660	190	970
Wyroby metalowe	1 394	1 166	849
Papier	343	723	483
Napoje alkoholowe	457	335	477
Kości	—	—	210
Wyroby z drzewa	70	163	166
Skóry	—	—	139
Sól	150	1 186	125
Przetwory chemiczne	107	135	86
Warzywa	116	240	52
Owoce	105	101	51
Meble	62	55	47
Nasiona	68	12	46
Wyroby ceramiczne	177	56	31
Zboże	288	—	19
Soda	6 334	608	10
Pasza	400	—	—
Cynk	59	—	—
Różne	892	996	1 017
Razem	83 899	45 562	57 155

Dane za rok 1937 w porównaniu z rokiem ubiegłym wykazują znaczny wzrost przywozu towarów drogą wodną z wnętrza kraju. Wzrost w głównej mierze należy przypisać zwiększonemu wywozowi cukru, siarczanu amonu, amoniaku itp. Natomiast znaczny spadek obserwujemy w przywozie wytworów pochodzenia roślinnego, jak sól, warzywa itp.

Wywóz z Gdyni do wnętrza kraju wykazuje w porównaniu z rokiem 1936 wzrost przewozów, jak to wynika z niżej podanego zestawienia.

II. WYWÓZ DO WNĘTRZA KRAJU (w tonach)

TABELA 92

T o w a r y	1 9 3 5	1 9 3 6	1 9 3 7
Ryż wyłuszczoney	14 399	17 793	20 913
Tłuszcze zwierz. surowe	3 147	3 162	3 839
Papier	479	1 892	3 (27
Tłuszcze i oleje roślin.	2 035	2 284	2 894
Nasiona oleiste	1 125	2 744	2 586
Miedź	2 416	2 284	2 258
Skóry	3 182	2 497	2 221
Żywica	2 198	1 412	1 891
Garbniki	1 711	2 384	1 869
Wełna	3 642	2 720	1 770
Kakao	1 650	1 842	1 666
Owoce suszone	1 635	1 742	1 390
Glinki ceramiczne	—	—	1 173
Tran	198	632	1 129
Owoce świeże	2 930	376	1 101
Wyroby metalowe	309	1 080	1 075
Przetwory chemiczne	785	1 470	941
Kauczuk	963	951	783
Kawa	280	456	654
Celuloza	—	—	651
Oleje	205	178	619
Metale	173	216	463
Maszyny	248	134	460
Siarka	264	289	373
Farby	131	130	356
Śledzie	535	373	278
Cyna	154	240	232
Wazelina	—	—	207
Wyroby gumowe	58	115	188
Wyroby z drzewa	81	83	191
Herbata	173	165	172
Korzenie	170	236	145
Ryby i przetwory	134	188	141
Jelita	242	194	152
Sizal i inne włókna	160	77	117
Artykuły szlifierskie	81	35	113
Mąka	106	53	93
Bawełna	64	73	88
Kamienie	88	253	85
Orzechy i migdały	54	111	52
Celuloid	97	—	46
Sznury	82	26	45
Krochmal	62	70	43
Konserwy owocowe	62	39	19
Rudy	68	57	7
Antracyt	250	—	—
Różne	827	3 028	3 188
Razem	47 653	54 084	61 704

B. Obrót w żegludze przybrzeżnej.

Obrót portu gdynskiego w żegludze przybrzeżnej łącznie z Wolnym Miastem Gdańskiem przedstawiał się w latach 1934—1937 następująco:

I. OBRÓT OGÓLNY.

TABELA 93

T o w a r y	1934	1935	1936	1937
Przywóz	4 373	10 918	19 894	7 079
Wywóz	7 211	18 123	18 626	15 158
Obrót ogólny	11 584	29 041	39 520	22 237

II. ZESTAWIENIE WAŻNIEJSZYCH TOWARÓW.

a) Przywóz.

TABELA 94

T o w a r y	1934	1935	1936	1937
Ryby z wł. połowów . . .	3 451	6 063	11 802	3 462
Amoniak	—	—	—	1 438
Siarczany amonu	—	—	5 761	1 279
Wełna	—	—	—	179
Wyroby z drzewa	133	753	91	145
Papier	7	40	33	9
Mąka	—	1 160	586	5
Mąka pastewna	—	—	741	—
Cukier	—	1 302	—	—
Wyroby gumowe	1	18	—	—
Różne	781	1 582	880	562
Razem	4 373	10 918	19 894	7 079

b) Wywóz.

TABELA 95

T o w a r y	1934	1935	1936	1937
Ryż wyłuszczoney	4 926	7 092	9 751	6 460
Garbniki	—	2 141	1 534	1 532
Skóry	72	954	717	656
Papier	—	82	971	636
Tłuszcze zwierz. sur.	46	1 141	772	611
Tłuszcze i oleje roślin.	—	463	538	589
Miedź	—	229	838	443
Nasiona oleiste	—	1 457	390	322
Żywica	—	796	741	296
Śledzie	1 105	284	411	263
Kakao	15	483	209	222
Owoce świeże	—	—	—	220
Tran	70	112	278	175
Owoce suszone	63	216	331	130
Różne	909	2 673	2 145	2 603
Razem	7 211	18 123	19 626	15 158

ZAMORSKI RUCH PASAŻERSKI PORTU W GDYNI.

Zamorski ruch pasażerski osiągnął w roku 1937 najwyższy poziom i wyrażał się liczbą 45 267 osób. Ruch ten przedstawia się następująco:

TABELA 96

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
1937	13 180	32 087	45 267
I-IX 1938	4 702	13 514	18 216

Ruch pasażerski obejmował następujące państwa i kraje:

TABELA 97

Państwa i kraje	Rok 1936			Rok 1937		
	Przyjechało	Wyjechało	Razem	Przyjechało	Wyjechało	Razem
1. Anglia	981	3 563	4 544	826	6 495	7 321
2. Argentyna	57	1 281	1 338	629	4 282	4 911
3. Belgia	233	199	432	287	14	301
4. Brazylia	246	3 771	4 017	141	3 530	3 671
5. Dania	3 797	2 087	5 884	1 064	420	1 484
6. Egipt	6	—	6	—	—	—
7. Estonia	23	15	38	23	43	66
8. Finlandia	211	19	230	126	9	135
9. Francja	270	3 774	4 044	751	5 378	6 129
10. Hiszpania	17	—	17	—	—	—
11. Holandia	633	7	640	76	19	95
12. Indie Brytyjskie	—	5	5	—	—	—
13. Kanada	155	110	265	213	766	979
14. Litwa	9	—	9	8	2	10
15. Lotwa	—	964	964	9	3	12
16. Niemcy	42	10	52	22	14	36
17. Nigeria	1	1	2	—	—	—
18. Norwegia	87	17	104	38	18	56
19. Portugalia	—	—	—	6	—	6
20. Senegal	—	—	—	1	—	1
21. Rumunia	503	—	503	—	—	—
22. Stany Zjednoczone	4 452	5 243	9 695	4 320	6 296	10 616
23. Szwecja	3 237	3 265	6 502	272	90	362
24. Urugwaj	—	1 073	1 073	—	416	416
25. Włochy	598	—	598	—	—	—
26. Wyspy Kanaryjskie	—	—	—	1	—	1
27. W. M. Gdańsk	1 9	53	172	5	5	10
28. Wycieczki G.A.L.*)	—	—	—	4 362	4 287	8 649
29. Z. S. R. R.	5	183	188	—	—	—
Razem	15 682	25 640	41 322	13 180	32 087	45 267

*) Do roku 1936 włącznie wycieczki G. A. L. wliczane były do poszczególnych krajów.

Ruch pasażerski przez port gdyński w roku 1937 wzrósł o 3 945 osób, czyli o 9,5%. Wzrost ten spowodowany został wzmożeniem się emigracji oraz dzięki ogólnej poprawie sytuacji ekonomicznej, powodującej ożywienie ruchu pasażerskiego we wszystkich portach pasażerskich Europy i na wielkich szlakach międzynarodowej żeglugi.

Największy wzrost wykazuje ruch pasażerski do Anglii, Francji, tudzież do państw Ameryki Łacińskiej (Argentyna, Brazylia i Urugwaj). Ruch pasażerski z tymi ostatnimi państwami wzrósł z 6 428 osób w r. 1936 do 8 998 osób w roku 1937, co stoi w związku z posiadaniem własnej linii regularnej, pasażerskiej do Ameryki Południowej

ROZDZIAŁ IV.

Udział portu gdyńskiego w polskim handlu zagranicznym

§ 1.

OBROTYS POLSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO*)

TABELA 98

Rok	waga w tys. ton	wartość w milionach zł
1929	26 125	5 924
1930	22 493	4 679
1931	21 634	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
1937	18 682	2 450

W roku 1937 obserwujemy dalszy korzystny zwrot w obrotach handlu zagranicznego Polski, wyrażający się znacznym wzrostem wartości zarówno przywozu jak i wywozu. W odniesieniu do roku 1936 wartość ogólnych obrotów zagranicznych wzrosła o 421 mil. zł, czyli o 20,7%, w tym wartość wywozu o 170 mil. zł czyli o 16,6%, oraz wartość przywozu o 251 mil. zł czyli o 25%. Tak duży wzrost wartościowy przywozu spowodował, iż saldo handlu zagranicznego w roku 1937 po raz pierwszy od roku 1929 było ujemnym.

Obroty handlu zagranicznego Polski z poszczególnymi państwami, z uwzględnieniem obrotów przez Gdynię i Gdańsk, przedstawiały się w roku 1937 następująco:

*) Cyfry rozdziału IV stanowią cyfry netto i oparte są na danych G. U. S.

K r a j e :	Ogólne obroty Polski			
	przywóz		wywóz	
	tony	1000 zł	tony	1000 zł
Ogółem	3 685 056	1 254 298	14 996 686	1 195 544
<i>Europa</i>	2 858 656	801 964	12 725 560	955 856
Państwa „morskie“	610 157	210 868	4 856 625	341 039
Anglia	176 982	149 205	1 023 878	219 241
Finlandia	22 362	2 794	372 088	20 398
Irlandia	9 089	1 080	12 765	1 812
Islandia	4 005	1 126	23 286	636
Norwegia	83 547	19 328	494 877	22 101
Szwecja	314 053	37 319	2 882 741	75 155
Posiadłości brytyjskie na Morzu Śródziemnym	119	16	46 990	1 696
Państwa „atlantycko-północno morskie“	480 527	180 134	3 544 777	206 224
Belgia	151 350	56 320	940 883	68 990
Dania	75 628	16 917	340 782	15 318
Francja	48 123	40 691	1 634 431	49 213
Hiszpania	28 187	4 822	5 419	6 764
Holandia	166 418	57 683	589 758	61 175
Portugalia	10 821	3 701	33 504	4 764
Państwa „śródziemno - morskie“	138 170	58 938	1 886 066	65 552
Albania	—	—	46	99
Grecja	79 252	10 881	115 044	4 473
Jugosławia	4 513	5 359	18 088	6 112
Turecja	4 938	10 668	2 518	1 715
Włochy	49 467	32 030	1 750 370	54 153
Państwa „bałtyckie“	15 999	4 271	165 366	6 902
Estonia	6 744	2 526	19 195	2 448
Litwa	5 518	780	611	67
Łotwa	3 737	965	145 560	4 387
Niemcy	1 074 417	182 166	744 725	173 019
Rosja (Z. S. S. R.)	252 381	14 500	11 759	4 415
Państwa „czarnomorskie“	57 016	24 083	52 893	18 535
Bułgaria	2 928	15 495	20 848	7 983
Rumunia	54 088	8 588	32 045	10 552
Państwa bez własnego dostępu do morza	229 988	127 004	1 463 349	139 170
Austria	26 720	57 838	902 127	58 677
Czechosłowacja	183 667	43 969	308 337	51 949
Szwajcaria	1 482	17 112	224 193	21 503
Węgry	18 119	8 085	28 692	7 051

z poszczególnymi państwami w roku 1937.

Obroty przez Gdańsk				Obroty przez Gdynię			
przywóz		wywóz		przywóz		wywóz	
tony	1000 zł	tony	1000 zł	tony	1000 zł	tony	1000 zł
799 883	99 966	5 122 936	315 878	1 475 346	721 367	7 150 759	475 852
591 083	64 569	4 345 367	275 309	859 030	309 679	5 667 254	289 539
291 222	34 463	1 894 651	137 097	317 136	164 282	2 926 504	192 008
55 196	21 003	743 774	89 651	121 186	120 696	263 623	122 606
12 106	780	71 929	8 306	10 253	1 906	299 576	11 491
1 234	155	7 688	1 132	7 856	924	4 975	568
1 855	607	19 815	489	2 150	519	3 470	147
27 509	4 331	94 131	9 965	55 825	12 377	399 258	11 714
193 322	7 587	942 863	27 202	119 747	27 844	1 923 080	44 507
—	—	14 451	352	119	16	32 522	975
38 993	12 823	1 948 792	108 376	426 139	112 649	1 463 362	63 109
6 921	3 901	400 621	44 937	139 990	37 795	512 361	19 043
12 686	3 375	170 497	8 943	62 627	12 283	168 658	5 395
12 557	1 401	1 139 803	24 791	31 587	12 979	470 693	11 118
312	121	447	96	27 838	4 657	4 403	5 358
4 466	3 514	211 974	26 097	155 342	40 627	299 227	20 967
2 051	1 381	25 450	3 512	8 755	2 310	8 020	1 228
76 351	3 776	395 035	11 831	25 181	21 537	991 290	23 960
—	—	5	13	—	—	31	59
74 422	2 311	41 601	1 116	2 790	2 305	73 108	2 092
10	13	2 753	32	62	78	2 549	49
937	965	356	217	3 457	6 777	2 130	1 241
982	487	350 320	10 453	18 872	12 377	913 472	20 519
2 998	398	13 783	1 203	10 705	2 858	120 683	3 101
659	76	2 904	617	5 571	2 024	16 094	1 560
2 288	317	603	30	2 164	275	—	—
51	5	10 276	556	2 970	559	104 589	1 541
132 849	10 470	49 349	12 155	2 623	2 059	9 386	3 153
48 419	2 381	1	0	76 959	5 706	49	16
88	136	401	228	6	24	2 939	969
19	113	401	228	3	3	2 884	939
69	23	—	—	3	21	55	30
163	122	43 355	4 419	281	564	153 041	3 223
74	63	5 102	1 030	223	427	42	25
59	16	89	109	54	81	5	21
21	27	38 164	3 280	3	40	152 990	3 173
9	16	—	—	1	16	4	4

Obroty polskiego handlu zagranicznego

TABELA 100

K r a j e :	O g ó l n e o b r o t y P o l s k i			
	przywóz		wywóz	
	t o n y	1000 zł	t o n y	1000 zł
Państwa pozaeuropejskie	826 314	452 304	1 117 387	221 916
Państwa Północnej Afryki i Bliskiego Wschodu	217 383	35 713	294 678	26 279
Alger	80 942	4 752	128 958	2 002
Egipt	15 824	18 091	106 578	9 071
Marokko francuskie	47 499	3 934	2 685	1 619
Marokko hiszpańskie	36 438	1 120	88	98
Mezopotamia (Irak)	74	71	1 231	1 096
Palestyna	13 297	6 318	34 006	9 521
Syria	1 243	245	8 145	2 062
Tunis	22 065	1 181	12 459	692
Kraje oddzielnie niewymienione	1	1	528	118
Afryka Centralna i Południowa	96 614	42 624	234 400	13 208
Kenia i Uganda	1 073	693	77	95
Kongo Belgijskie	4 960	8 620	123 602	2 286
Liberia	77	41	17	24
Mozambik	724	512	7 346	1 009
Nigeria	16 062	6 676	244	359
Senegal	95	25	81 676	1 505
Sierra Leone	55 765	2 362	2	3
Sudan Anglo-Egiptowski	1 610	3 224	1 484	336
Wybrzeże Kości Słoniowej	936	1 133	17	31
Złote Wybrzeże	5 607	5 814	147	212
Związek Południowo-Afrykański	6 748	11 019	12 558	6 519
Kraje oddzielnie niewymienione	2 957	2 505	7 230	829
Azja Poł., Centr. i Dal. Wschód	108 483	84 607	129 459	38 544
Cejlon	1 501	4 388	42	30
Chiny	1 918	3 307	24 082	6 834
Filipiny	48	37	287	233
Indie brytyjskie	80 855	44 507	19 326	9 212
Indie holenderskie	14 643	18 949	12 029	2 761
Japonia	1 528	3 537	45 842	9 478
Malaje brytyjskie	5 216	8 449	4 005	1 228
Mandżuria	2 036	364	3 007	2 527
Persja (Iran)	225	674	19 116	5 519
Posiadłości francuskie	20	30	14	8
Posiadłości portugalskie	1	3	—	—
Posiadłości angielskie	487	256	582	317
Syjam	2	3	265	164
Kraje oddzielnie niewymienione	3	103	862	233

z poszczególnymi państwami w roku 1937.

Obroty przez Gdańsk				Obroty przez Gdynię			
przywóz		wywóz		przywóz		wywóz	
tony	1000 zł	tony	1000 zł	tony	1000 zł	tony	1000 zł
208 710	35 384	207 200	32 235	616 273	411 672	899 978	176 916
106 174	4 536	104 848	13 126	111 153	30 962	188 682	12 234
45 657	1 646	30 946	568	35 283	3 103	97 818	1 391
6 019	249	36 847	5 068	9 775	17 841	69 717	3 955
14 804	1 347	1 523	490	32 695	2 585	1 146	1 116
30 148	903	55	57	6 291	217	27	40
—	—	491	239	74	71	720	848
90	77	24 399	5 457	13 182	6 033	9 106	3 355
—	—	1 401	766	1 243	245	6 705	1 261
9 456	314	9 139	441	12 609	866	3 318	242
—	—	44	40	1	1	124	26
52 255	4 989	9 465	1 641	44 353	37 601	224 001	11 335
508	241	19	18	566	452	57	73
139	183	14	11	4 820	8 436	123 588	2 275
53	28	0	0	24	12	16	21
4	12	114	80	720	500	7 232	929
2 158	867	15	52	13 904	5 809	162	293
1	1	4 820	71	95	24	76 856	1 434
46 749	1 493	1	1	9 016	869	1	2
391	354	49	72	1 215	2 867	1 435	261
158	220	—	—	778	913	18	31
1 119	1 027	33	43	4 488	4 786	102	165
292	69	4 229	1 195	6 456	10 949	7 805	5 206
683	494	171	98	2 271	1 984	6 729	646
17 773	12 305	14 439	3 659	90 485	71 067	113 501	34 424
384	993	7	11	1 116	3 393	34	19
315	667	7 837	1 056	1 593	2 609	16 215	5 766
0	0	105	93	47	37	181	139
11 970	4 178	2 729	1 359	68 878	39 884	16 503	7 824
4 010	4 883	3 395	798	10 610	13 760	8 603	1 955
329	385	19	10	1 182	3 023	45 313	9 232
672	1 061	94	65	4 541	7 365	3 879	1 155
—	—	0	2	2 036	364	3 007	252
16	85	93	182	48	335	19 003	5 331
3	5	1	1	17	24	13	7
—	—	—	—	1	3	—	—
74	30	111	57	412	225	464	256
0	0	16	19	2	2	249	145
0	18	32	6	2	43	37	74

Obroty polskiego handlu zagranicznego

TABELA 101

K r a j e :	Ogólne obroty Polski			
	przywóz		wywóz	
	tony	1000 zł	tony	1000 zł
Ameryka Północna	296 820	155 465	86 021	101 945
Stany Zjednoczone A. P.	292 433	149 145	85 350	100 921
Kanada i kraje oddzielnie niewymienione	4 387	6 320	671	1 024
Ameryka Środkowa	32 991	8 848	5 263	4 142
Meksyk	18 999	3 564	2 884	2 465
Kuba	10 892	1 858	690	224
Kraje oddzielnie niewymienione	3 100	3 426	1 689	1 453
Ameryka Połudn.-Wschodnia	51 853	64 436	359 847	35 856
Argentyna	31 044	34 709	309 831	20 764
Brazylia	15 930	19 059	35 203	8 800
Kolumbia	3 197	7 718	2 203	3 646
Paragwaj	608	596	30	21
Urugwaj	626	1 655	6 261	2 027
Wenezuela	431	696	6 287	548
Kraje oddzielnie niewymienione	17	3	32	50
Ameryka Południowo-Zachod.	9 296	13 684	2 106	1 199
Boliwia	36	92	1 000	712
Chili	5 850	9 651	70	31
Ekwador	2 134	1 222	58	28
Peru	1 276	2 719	978	428
Oceania	12 874	46 927	5 613	743
Australia	10 531	38 083	5 447	491
Nowa Zelandia	2 312	8 773	162	248
Kraje Oceanii oddzielnie niewymienione	31	71	4	4
Zaopatrywanie statków	—	—	1 150 682	15 868
Transporty dyspozycyjne*)	—	—	3 057	1 903
Z nieokreślonego kierunku	86	30	—	—

*) 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 1937.

Obroty przez Gdańsk				Obroty przez Gdynię			
przywóz		wywóz		przywóz		wywóz	
tony	1000 zł	tony	1000 zł	tony	1000 zł	tony	1000 zł
8 728	2 754	13 288	5 291	287 097	149 117	67 235	85 932
8 724	2 726	12 996	5 048	282 715	142 946	66 884	85 217
4	28	292	243	4 382	6 171	351	715
1 030	1 419	1 600	795	31 960	7 425	3 608	3 309
479	635	766	335	18 520	2 928	2 102	5 110
13	37	344	111	10 879	1 821	345	112
538	747	490	349	2 561	2 676	1 161	1 087
21 644	8 098	61 957	7 019	30 200	56 305	297 239	28 541
15 591	5 606	48 151	4 841	15 452	29 097	261 180	15 748
5 456	1 994	12 524	1 574	10 470	17 042	22 589	7 129
115	161	28	102	3 082	7 557	2 160	3 532
318	135	0	1	290	461	30	20
17	92	1 152	431	609	1 563	5 073	1 587
130	107	101	67	297	585	6 176	478
17	3	1	3	—	—	31	47
941	858	1 310	564	8 322	12 810	392	542
—	—	589	266	36	92	161	390
321	546	15	2	5 528	9 101	23	22
620	312	—	—	1 482	899	28	21
—	—	706	296	1 276	2 718	180	109
165	425	293	140	12 703	46 385	5 320	598
155	403	232	102	10 370	37 570	5 216	385
2	4	60	36	2 310	8 764	102	211
8	18	1	2	23	51	82	2
—	—	567 749	7 963	—	—	582 933	7 904
—	—	2 619	371	—	—	414	1 492
40	13	—	—	44	16	—	—

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 102

Rok	w tysiącach ton	w milionach zł	średnia wartość 1 tony	Stosunek ogólnego	
				wagowy	procentowy do handlu zagran. wartościowy
1929	11 045	1 626	147,26	42,28	27,45
1930	11 338	1 320	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
1937	14 549	1 613	110,87	77,88	65,86
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
1937	2 275	821	360,88	61,77	65,48
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
1937	12 274	792	64,53	81,89	66,30

W odniesieniu do roku 1936 udział drogi morskiej w ogólnym obrocie handlu zagranicznego Polski wykazuje znaczny wzrost udziału wagowego z 77,16% w roku 1936 na 78,88% w 1937 roku, oraz wzrost udziału wartościowego z 65,30% w roku 1936 na 65,86% w roku 1937. Zwiększa się również udział przywozu tak pod względem wagi (61,77% w roku 1937 wobec 55,02% w 1936 roku), jak i wartości (65,48% w 1937 r. wobec 64,71% w roku 1936). Udział wywozu zwiększa się jedynie pod względem wartościowym (66,30% w 1937 wobec 65,89% w 1936 roku), wykazując spadek udziału wagowego (81,89% w 1937 r. wobec 82,39% w 1936 r.). Spadek ten tłumaczy się przede wszystkim coraz to większym uszlachetnieniem naszego wywozu zamorskiego.

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 103

Rok	Ogólny obrót handlu zagranicznego Polski	Obrót przez Gdynię	% udziału Gdyni w ogólnym obrocie handlu zagranicznego Polski (wag.)
	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
1937	18 682	8 626	46,20

Rok	Wartość w milionach zł	Średnia wartość 1 tony	Wartość w milionach zł	Średnia wartość 1 tony	% udziału Gdyni w ogólnym obrocie handlu zagr. Polski (wartość)
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
1937	2 450	131,14	1 197	138,77	48,90

Absolutny i stosunkowy wzrost obrotów przez port w Gdyni odbył się w roku 1937 na tle znacznej zwwyżki ilościowej obrotów handlu zagranicznego Polski, gdyż w odniesieniu do roku 1936 obroty handlu zagranicznego Polski wzrosły o 2 652 tysięcy ton, czyli o 16,5%.

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 104

Rok	Obrót drogą lądową	Obrót drogą morską		
		przez porty polsk. obszaru celnego	przez Gdańsk	przed Gdynią
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
1937	22,10	77,90	31,72	46,20
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
1937	34,12	65,88	16,97	48,90

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 10,30% w roku 1929 na 46,20% w roku 1937, a wartościowe w tym samym okresie czasu z 2,26% na 48,90% ogólnego handlu zagranicznego.

Na uwagę zasługuje fakt, iż 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 1937 w obrotach polskiego handlu zagranicznego. Załamanie się obrotu Gdańska notowane od r. 1935, tłumaczy się głównie deprecjacją guldena gdańskiego w połowie 1935 roku.

Na podkreślenie zasługują tu zmiany w udziałach procentowych obrotu drogą morską, dokonywanego przez porty p. o. c. w 1937 roku w porównaniu z ubiegłym rokiem. Port gdyński w 1937 roku wykazuje nieznaczny spadek udziału wagowego w ogólnym handlu zagranicznym Polski z 46,29% 1936 r. na 46,20% w 1937 r., podczas gdy port gdański wykazuje

wzrost udziału wagowego z 30,87% w 1936 r. na 31,72% w 1937 r. Udział wartościowy obu portów p. o. c. w ogólnym handlu zagranicznym Polski w ostatnich 2 latach kształtuje się nieco inaczej. Port gdyński wykazuje tu wzrost z 46,72% w 1936 r. na 48,90% w 1937 r., port gdański natomiast nieznaczny spadek z 18,58% w 1936 r. na 16,97% w 1937 r.

Wzrastają nadal udziały wagowe i wartościowe obu portów p. o. c. Tak np. udział wagowy obu portów p. o. c. wzrósł z 77,16% w 1936 r. na 77,90% w 1937 r., udział wartościowy zaś z 65,30% na 65,88% w 1937 r. Rezultatem tego wzrostu jest spadek obrotu, dokonywanego drogą lądową. Tak np. udział wagowy obrotu drogą lądową zmniejszył się z 22,84% w 1936 r. na 22,10% w 1937 r., udział wartościowy zaś z 34,70% w 1936 r. na 34,12% w 1937 r.

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

B. Przywóz.

Udział portu w Gdyni w ogólnym przywozie Polski.

TABELA 105

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	218	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	1 161	37,87
1937	3 685	1 475	40,06

Rok	Ogólny przywóz handlu zagranicznego Polski		Przywóz przez Gdynię		Procent udziału w ogólnym przywozie Polski
	Wartość w milionach złotych	Średnia wartość 1 tony w zł	Wartość w milionach złotych	Średnia wartość 1 tony w zł	
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
1937	1 254	340,56	721	488,90	57,51

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

TABELA 106

Rok	Przywóz drogą lądową	Przywóz drogą morską		
		przez porty polsk. obszaru oelnego	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
1937	38,22	61,78	21,72	40,06
Udział wartościowy.				
1929	72,46	27,54	25,51	2,03
1930	73,49	26,51	22,78	3,73
1921	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
1937	34,52	65,48	7,97	57,51

C. Wywóz.

Udział portu w Gdyni w ogólnym wywozie Polski.

TABELA 107

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		5 932		15,49
1931	18 703		4 573		24,45
1932	13 504		4 547		33,67
1933	12 986		4 988		38,41
1934	14 565		5 948		40,84
1935	13 442		6 253		46,54
1936	12 964		6 259		48,28
1937	14 997		7 151		47,71

Rok	Ogólny wywóz handlu zagranicznego Polski		Wywóz przez Gdynię		Procent udziału wywozu Gdyni w ogólnym wywozie Polski
	Wartość w milionach zł	średnia wartość 1 tony zł	Wartość w milionach zł	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
1937	1 196	79,77	476	66,70	39,88

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

TABELA 108

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
1937	18,11	81,89	34,18	47,71
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
1937	33,70	66,30	26,42	39,88

§ 4.

**WARTOŚĆ OBROTÓW TOWAROWYCH PORTU W GDYNI
W PORÓWNANIU Z WARTOŚCIĄ HANDLU ZAGRANICZ-
NEGO RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.**

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

Średnia wartość jednej tony w obrotach.

TABELA 109

Rok	ogóln. handlu zagr. Polski zł	przez port w Gdyni 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
1937	131,14	131,21

Średnia wartość jednej tony handlu zagranicznego Polski po latach „prosperity“ (1929) obniża się ze 226,77 zł w roku 1929, osiągając swoje minimum 103,62 zł w 1934 r. Są to lata kryzysu i związanego z nim spadku cen. W przeciwieństwie do całości handlu zagranicznego średnia wartość jednej tony w obrotach portu gdyńskiego wykazuje stały wzrost od 51,11 zł w 1929 r. do 131,21 zł w 1937 r. na tle coraz większego różniczkowania i uszlachetniania się obrotów portu. W związku z tym zmniejsza się stale procentowy udział węgla i złomu w obrotach portu gdyńskiego. Pewnym wyjątkiem będzie tu rok 1937, w którym udział procentowy węgla i złomu w obrotach Gdyni wykazuje nieznaczny wzrost z 75,94% w 1936 r. na 78,19% w 1937 r. Wzrost ten tłumaczy się przede wszystkim nader poważnym, gdyż przeszło 50%-owym wzrostem przywozu złomu żelaznego.

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

TABELA 110

Rok	Ogólny obrót przez Gdynię	Obrót węgla i złomu przez Gdynię	Procent. 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
1937	8 626	6 745	78,19

Obrót portu w Gdyni z wyłączeniem węgla kamiennego i złomu.

TABELA 111

Rok	w tysiącach ton	w milionach złotych	średnia wartość 1 tony 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
1937	1 881	1 015	540,66

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

Średnia wartość jednej tony w przywozie.

TABELA 112

Rok	ogólno polskim 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
1937	340,56	488,90

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 113

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
1937	864	639	739,58

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

TABELA 114

Rok	Gdynia waga w tonach			Gdynia wartość w tys. zł			Gdynia średnia wart. 1 tony			Średnia war- tość 1 tony w wywozie o- gólnopolskim
	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	6 252 488	5 339 429	913 159	310 843	70 962	239 881	13,29	262,69	49,74	68,84
1936	6 259 338	5 240 039	1 019 299	369 928	76 071	293 857	14,52	288,29	59,12	79,14
1937	7 150 579	6 133 759	1 016 820	475 796	97 989	377 807	15,98	371,55	66,70	79,77

W roku 1937 obserwujemy dalszy wzrost wartości wywozu i to zarówno ogólnopolskiego, jak i wywozu przez Gdynię.

Na szczególną uwagę zasługuje wzmożony wywóz węgla przez Gdynię, który wzrósł wagowo z 5 240 039 ton na 6 133 759 ton, czyli o 891 241 ton (17%). Pod względem wartości wzrost wyraził się cyfrą 21 918 tysięcy zł, czyli o 28,8%. Wzrost wartości wywozu węgla tłumaczy się wzrostem cen surowców na rynkach światowych w roku 1937.

§ 5.

**ZMIANA KIERUNKU POLSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO
Z PAŃSTW EUROPY NA PAŃSTWA POZAEUROPEJSKIE
I UDZIAŁ 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 europejskimi i państwami pozaeuropejskimi.

Obrót ogólny.*)

TABELA 115

Rok	Ogólny handel zagr. Polski	O gólny handel zagr. Polski z państw. Europy		Ogólny handel zagr. Polski z państwami pozaeurop.	
	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
1937	18 682	15 584	83.4	1 944	10.4

Rok	wartość w milionach zł		Udział wartościowy	wartość w mil. zł	Udział wartościowy
1929	5 924	5 082	85.7	821	13.8
1930	4 679	4 050	86.6	603	12.8
1931	3 347	2 887	86.3	427	12.7
1932	1 946	1 645	84.5	287	14.8
1933	1 787	1 455	81.5	320	17.9
1934	1 774	1 359	76.6	396	22.3
1935	1 786	1 348	75.5	423	23.7
1936	2 029	1 520	74.9	498	24.5
1937	2 450	1 758	71.8	674	27.5

*) 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 116

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
1937	3 685	2 859	77,5	826	22,4

Rok	Wartość w milj. zł	Udział wartościowy	Wartość w milj. zł	Udział wartościowy
1929	3 111	2 402	77,2	22,8
1930	2 246	1 740	77,5	22,5
1931	1 468	1 119	75,3	23,4
1932	862	627	72,7	27,3
1933	827	570	68,9	31,1
1934	799	511	64,0	36,0
1935	861	565	65,6	34,4
1936	1 003	651	64,9	35,1
1937	1 254	802	63,9	36,0

Wywóz:

TABELA 117

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
1937	14 997	12 726	84,8	1 117	7,4

Rok	Wartość w milj. zł	Udział wartościowy	Wartość w milj. zł	Udział wartościowy
1929	2 813	2 680	95,3	4,0
1930	2 433	2 310	94,9	4,0
1931	1 879	1 768	94,1	4,2
1932	1 084	1 018	93,9	4,8
1933	960	885	92,2	6,6
1934	975	848	86,9	11,1
1935	925	783	84,6	13,7
1936	1 026	869	84,7	14,2
1937	1 196	956	79,9	18,6

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 przeszło trzykrotnie, jak to wykazuje następujące zestawienie:

Srednia wartość 1 tony w ogólnym obrocie Polski z państwami:

TABELA 118

Rok	europ. jskimi	pozaeurop. jskimi
	złoty ch	
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
1937	112,80	346,71

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 pozaeuropejskich w ogólnej wartości handlu zagranicznego Polski.

TABELA 119

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
1937	27,5	0,7	2,8	24,0

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 120

Rok	Ogólny przywóz z państw pozaeuropejskich	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
1937	36,0	0,4	2,8	32,8

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

TABELA 121

Rok	Ogólny wywóz do państw pozaeuropejsk.	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
1937	18,6	1,1	2,7	14,8

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—1937 podajemy poniżej:

Obroty handlu zagranicznego Polski z państwami pozaeuropejskimi.

Waga w tysiącach ton.

TABELA 122

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
1937	1 944	12	1 932	1 516

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
1937	826	1 118	1	11	825	1 107	616	900

Wartość w milionach złotych.

TABELA 123

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
1937	674	18	656	589

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
1937	452	222	5	13	447	209	412	177

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

Udział wagowy.

TABELA 124

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
1937	0,60	99,40	21,39	78,01

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
1937	0,16	0,92	99,84	99,08	25,26	18,54	74,58	80,54

Udział wartościowy.

TABELA 125

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
1937	2,67	97,33	10,03	87,30

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
1937	1,16	5,75	98,84	94,25	7,82	14,53	91,02	79,72

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

TABELA 126

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
1937	346,71	1 560,92	339,62	388,18

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
1937	547,37	198,60	394,29	1 250,36	541,89	188,90	668,00	196,57

Reasumując wyniki pracy portu gdyńskiego w obsłudze macierzystego zaplecza, należy stwierdzić w okresie ostatnich 9-ciu lat (1929—1937) poważny wzrost udziału Gdyni w ogólnym handlu zagranicznym Polski pod względem wagowym z 10,03% w 1929 r. na 46,20% w 1937 r. oraz pod względem wartościowym z 2,26% w 1929 r. na 48,90% w 1937 roku. Prawie że połowa handlu zagranicznego Polski przechodzi przez port gdyński.

W ostatnich latach daje się zaobserwować nieznaczny spadek tempa wzrostu, a nawet w ostatnim roku bardzo nieznaczny spadek udziału wagowego Gdyni w ogólnym handlu zagranicznym Polski z 46,29% w 1936 roku na 46,20% w 1937 r. przy jednoczesnym wzroście udziału wartościowego z 46,72% w 1936 r. na 48,90% w 1937 r. Zjawisko to tłumaczyć należy przede wszystkim faktem znalezienia się Gdyni u granic maksymalnego wykorzystania przez rodzime zaplecze, co potwierdzi zresztą bliższa analiza — udziałów przywozu i wywozu oraz coraz większym uszlachetnieniu naszego wywozu, w którym port gdyński odgrywa dominującą rolę jako i wzrostem cen na rynkach świata.

Udział portu gdyńskiego w handlu zagranicznym Polski wzrasta niemal we wszystkich relacjach pod względem wagowym w przywozie z 4,28% w 1929 r. na 40,06% w 1937 r. (37,87% w 1936 r.), w wywozie z 11,42% w 1929 r. na 47,71% w 1937 r. (48,28% w 1936 r.) oraz pod względem wartościowym w przywozie z 2,03% w 1929 r. na 57,51% w 1937 r. (57,63% w 1936 r.) i w wywozie z 2,51% w 1929 r. na 39,88% w 1937 r. (36,06% w 1936 r.). Pewnym wyjątkiem będzie tu nieznaczne obniżenie się udziału procentowego wywozu wagowego Gdyni w ogólnym handlu zagranicznym Polski z 48,28% w 1936 r. na 47,71% w 1937 r. Jak już wspomniano wyżej, zjawisko to tłumaczyć należy przede wszystkim znalezieniem się Gdyni u granic maksymalnego wykorzystania rodzimego zaplecza.

O ile udział handlu zagranicznego Polski z państwami Europy w ogólnym handlu zagranicznym Polski wykazuje stałą tendencję spadku, to z państwami pozaeuropejskimi obserwujemy stałą tendencję do wzrostu. — Od szeregu lat zmniejsza się stale udział portów obcych w ogólnym obrocie handlu zagranicznego Polski z państwami pozaeuropejskimi. Udział ten (wagowy) w 1929 r. wynosił 24,59%, a w roku 1937 już tylko 0,60%. Natomiast udział wartościowy portów obcych w ogólnym obrocie handlu zagranicznego z państwami pozaeuropejskimi zmniejszył się z 62,09% w roku 1929 na 2,67% w 1937 r. Ten poważny spadek udziału portów obcych w obrocie handlowym z państwami pozaeuropejskimi łączy się przyczynowo z zaakwirowaniem przez Gdynię ładunków bawełny, wełny, skór oraz szeregu poważnych towarów kolonialnych, jak ryż, owoce południowe, korzenie itp.

Analizując bliżej rolę Gdyni w obrocie z państwami pozaeuropejskimi, podkreślić należy przede wszystkim rolę przywozu, który ostatnio odgrywa dominującą rolę w porcie gdyńskim. Tak np. udział przywozu z państw pozaeuropejskich pod względem wartościowym wzrósł w porcie gdyńskim z 3,53% w 1929 r. na 91,02% w 1937 roku (w porcie gdańskim zaś spadł z 36,38% na 7,82% w 1937 r.), pod względem wagowym natomiast z 7,97% w 1929 r. na 74,58% w 1937 r. (w porcie gdańskim natomiast zmniejszył się z 68,0% w 1929 r. na 25,26% w 1937 r.). Gros najbardziej wartościowych towarów, przywożonych z państw pozaeuropejskich, kierowane jest przez port gdyński. Wywóz kształtuje się nieco inaczej, wyka-

zując również poważny wzrost w porcie gdyńskim pod względem wagowym z 8,86% w 1929 r. na 80,54% w 1937 r. oraz pod względem wartościowym z 0,73% w 1929 r. na 79,72% w 1937 roku.

Najbardziej zmienną 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 w ogólnym obrocie wyniosła w 1937 roku 346,71 zł, przez porty polskiego obszaru celnego — 339,62 zł, przez Gdynię — 388,18 zł, oraz przez porty obce — 1 560,92 zł. Na podkreślenie zasługuje tu szczególnie poważna rozpiętość średniej tony portów obcych i portów polskiego obszaru celnego. Zbliżone są natomiast średnie jednej tony w ogólnym obrocie przez porty polskiego obszaru celnego oraz przez Gdynię.

Faint, mostly illegible table with multiple columns and rows, possibly containing statistical data related to the text above.

ROZDZIAŁ V.

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 127

Rok	Razem		W tej liczb. parowców		W tej liczb. motor. i żagl.	
	ilość	B.R.T.	ilość	B.R.T.	ilość	B.R.T.
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	62 489	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
1. I. 1938	67	97 521	36	58 804	31	38 717
W tym statki o pojemności B. R. T.						
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 101—500	42	6 479	23	4 379	19	2 100
od 501—1000	6	3 938	5	3 410	1	528
od 1001—5000	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

Rok	R a z e m		W tej liczb. parowców		W tej liczb. motor. i żagl.	
	Ilość	B. R. T.	Ilość	B. R. T.	Ilość	B. R. T.
1. I. 1938 r.						
od 101—500	36	5 732	11	2 458	25	3 274
od 501—1000	4	2 738	4	2 738	—	—
od 1001—2000	15	24 019	11	17 157	4	6 862
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. 1938 r.

TABELA 128

L. p.	Nazwa statku nr. rej.	sygnał zawezwawczy	Rodzaj statku materiał i przeznaczenie	Rok budowy	Nośność DWT Pojemn. BRT NRT	Długość szerokość głębokość	Armator
1	Atlas 128	SOBI	holownik stal	1921	— 110 —	24,33 5,79 2,82	Żegluga Polska S. A.
2	Basia 69	SOBR	lichtuga towarowa stal	—	267 166 158	30,43 7,54 2,31	Janusz Minta Gdynia
3	Batory 132	SPEE	mot. stal pasażerski	1936	5 560 14 287 8 102	152,03 21,57 9,89	Gdynia-Ameryka Linie Żegl. S. A.
4	Buba 70	SOBS	lichtuga stal towarowy	1923	349 163 155	26,04 7,68 2,58	Janusz Minta Gdynia
5	Chorzów 64	SOBA	par. 1-śrub. stal towarowy	1921	1 350 845 489	64,91 9,57 4,02	Żegluga Polska S. A.
6	Cieszyn 76	SPAL	par. 1-śrub. stal pasaż. tow.	1932	1 515 1 402 758	70,87 10,92 5,46	„ „
7	Czajka 85	SOAH	par. 2-śrub. stal pasaż. tow.	1919	— 179 87	42,24 5,96 2,44	M. Kurecki
8	Dar Pomorza 63	SPCB	żagl.-motor. stal szkolny	1909	— 1 561 525	72,60 12,57 6,34	Ministerstwo Przemysłu i Handlu

N. p.	Nazwa statku nr. rej.	sygnał zawezwawczy	Rodzaj statku materiał i przeznaczenie	Rok budowy	Nośność DWT Pojemn. BRT „ NRT	Długość szerokość głębokość	Armator
9	„Elemka“ 120	SPLM	żagl.-motor. drewniany towarowy	1918	— 1 471 1 178	74,01 13,54 8,60	Liga Morska i Kolonialna
10	„Elibor I“ 122	SODT	krypa stal bunkrowa	1923	— 153 133	38,16 5,03 2,28	Elibor S. A.
11	„Elibor II“ 123	SODN	„	1925	— 155 138	38,15 5,03 2,32	Elibor S. A.
12	Ewa 117	SOBW	lichtuga towarowa	1909	309 122 116	25,90 6,04 2,41	Polskarob S. A.
13	Gdańsk 39	SPAG	par. 1-śrub. stal pasażerski	1927	— 547 234	50,24 9,26 3,57	Żegluga Polska S. A.
14	Gdynia 40	SPAF	par. 1-śrub. stal pasażerski	1927	— 586 281	50,24 9,26 3,57	Żegluga Polska S. A.
15	Hel 121	SPAO	par. 1-śrub. stal tow.	1935	1 545 1 066 504	71,05 11,09 4,01	Żegluga Polska S. A.
16	Ira 42	SOBP	lichtuga stal towarowy	1919	200 164 152	28,00 6,96 2,83	Polskarob S. A.
17	Jola 71	SOBT	lichtuga stal towarowy	1898	304 155 137	24,54 6,96 2,75	Polskarob S. A.
18	Jadwiga 46	SOBC	par. 1-śrub. stal pasażerski	1928	— 270 107	39,75 7,42 3,26	Żegluga Polska S. A.
19	Katowice 34	SPAC	par. 1-śrub. stal towarowy	1926	2 850 1 995 1 107	83,82 12,16 5,46	Żegluga Polska S. A.
20	Kościuszko 58	SPEA	par. 2-śrub. stal pasaż. tow.	1915	5 300 6 852 4 207	134,45 16,32 9,01	Gdynia-Ame- ryka Linie Żegl. S. A.
21	Kraków 32	SPAE	par. 1-śrub. stal towarowy	1926	2 850 2 018 1 121	83,80 12,12 5,43	Żegluga Polska S. A.
22	Kryśia 118	SOBV	lichtuga stal bunkrowa	1908	425 199 189	33,93 7,47 2,84	Polskarob S. A.

N. p.	Nazwa statku nr. rej.	sygnał zawezwawczy	Rodzaj statku materiał i przeznaczenie	Rok budowy	Nośność Pojemn. „	DWT BRT NRT	Długość szerokość głębokość	Armator
23	Lech 96	SPLE	par. 1-śrub. stal tow. pasaż.	1934	2 110 1 558 790	85,77 12,22 4,93	Polsko-Bryt. Tow. Okręt. S. A.	
24	Lechistan 240	SPAQ	mot. 1-śrub. stal tow. pasaż.	1929	3 070 1 907 994	89,30 13,12 5,06	Żegluga Polska S. A.	
25	Lewant 135	SPAR	mot. 1-śrub. stal tow. pasaż.	1930	3 240 1 942 970	89,30 13,12 5,06	Żegluga Polska S. A.	
26	Lloyd Bydg. 134	SOAI	mot. towarowy	1912	— 133 75	28,00 6,32 2,20	Lloyd Bydgoski S. A.	
27	Lublin 77	SPBN	par. 1-śrub. stal pasaż. tow.	1932	1 974 1 409 687	80,64 12,02 4,64	Polsko-Bryt. Tow. Okręt. S. A.	
28	Lwów 78	SPBT	„	1932	1 974 1 409 687	80,61 12,02 4,64	„	
29	Mewa I — Gdy 7 98	SOCL	mot. 1-śrub. stal rybacki	1919	— 115 80	25,41 6,90 2,85	Mewa S. A.	
30	Mewa II — Gdy. 8 99	SOCM	„	1914	— 107 68	25,47 6,58 2,84	„	
31	Mewa III — Gdy. 32 100	SOCN	mot. 1-śrub. stal rybacki	1916	— 110 72	25,37 6,72 2,75	„	
32	Mewa IV — Gdy. 48 101	SOCO	„	1914	— 108 71	24,50 6,56 2,89	„	
33	Mewa V — Gdy. 49 102	SOC P	„	1918	— 111 74	25,69 6,71 2,82	„	
34	Mewa VI — Gdy. 51 103	SOCQ	„	1910	— 106 65	24,35 6,73 2,80	„	
35	Mewa VII — Gdy. 99 104	SOCR	„	1911	— 106 69	24,39 6,00 3,00	„	
36	Mewa VIII — Gdy. 130 126	SOCS	„	1916	— 112 72	25,20 6,72 2,82	„	

N. p.	Nazwa statku nr. rej.	sygnał zawez- wawczy	Rodzaj statku materiał i przeznaczenie	Rok budowy	Nośność Pojemn. „	DWT BRT NRT	Długość szerokość głębokość	Armator
37	Mewa IX — Gdy. 131 106	SOCT	mot. 1-śrub. stal rybacki	1915	— 112 74	— 6,72 2,81	25,34 6,72 2,81	Mewa S. A.
38	Mewa X — Gdy 132 107	SOCU	„	1915	— 113 76	— 6,72 2,81	25,30 6,72 2,81	„
39	Mewa XI — Gdy. 189 108	SOCV	„	1912	— 112 71	— 6,67 2,89	25,44 6,67 2,89	„
40	Mewa XII — Gdy. 233 109	SOCW	„	1916	— 113 74	— 6,72 2,84	25,23 6,72 2,84	„
41	Mewa XIII — Gdy. 262 110	SOCX	„	1916	— 146 71	— 6,64 2,76	30,67 6,64 2,76	„
42	Mewa XIV — Gdy. 268 111	SOCY	„	1915	— 118 80	— 6,62 2,95	25,32 6,62 2,95	„
43	Mewa XV — Gdy. 379 112	SOCZ	„	1911	— 105 62	— 6,59 3,04	24,86 6,59 3,04	„
44	Nowa Draga 14	SOAQ	stal draga ssąca	1908	— 367 137	— 10,50 3,40	37,50 10,50 3,40	Urząd Morski
45	Piłsudski 125	SPED	mot. stal pasażerski	1935	5 560 14 294 8 102	— 21,57 9,89	152,03 21,57 9,89	Gdynia-Ame- ryka Linie Zegl. S. A.
46	Polonia 59	SPEC	par. 2-śrub. stal pasaż. tow.	1910	7 200 7 500 4 519	— 17,20 9,54	136,92 17,20 9,54	Gdynia-Ame- ryka Linie Zegl. S. A.
47	Pomian 82	SOAC	par. 2-śrub. stal towarowy	1893	— 186 116	— 6,32 2,52	35,99 6,32 2,52	W. Górnicki
48	Poznań 31	SPAB	par. 1-śrub. stal towarowy	1926	2 850 2 017 1 121	— 12,11 5,45	83,63 12,11 5,45	Zegluga Polska S. A.
49	Puck 119	SPAN	par. 1-śrub. stal towarowy	1935	1 545 1 066 503	— 11,09 4,01	71,05 11,09 4,01	„ „
50	Pułaski 61	SPEC	par. 2-śrub. stal pasaż.	1912	6 150 6 345 3 820	— 16,23 8,95	129,93 16,23 8,95	Gdynia-Ame- ryka Linie Zegl. S. A.

N. p.	Nazwa statku nr. rej.	sygnał zawezwawczy	Rodzaj statku materiał i przeznaczenie	Rok budowy	Nośność DWT Pojemn. „	DWT BRT NRT	Długość szerokość głąbokość	Armator
51	Robur III 48	SPBA	par. 1-śrub. stal towarowy	1923	2 850 1 894 1 138	80,47 11,89 5,98	Polskarob S. A.	
52	Robur IV 60	SPBB	„	1930	3 000 1 971 1 067	78,43 12,55 5,75	„	
53	Robur V 62	SPBC	„	1930	3 000 1 975 1 073	78,54 12,55 5,68	„	
54	Robur VI 55	SPBD	„	1922	3 300 2 088 1 252	83,97 12,25 6,13	„	
55	San 113	SOAD	par. 1-śrub. towarowy	1871	— 107 48	36,36 4,74 1,91	Vistula S. A.	
56	Śląsk 75	SPAM	par. 1-śrub. stal towarowy	1932	1 515 1 402 758	70,87 10,92 5,46	Żegluga Polska S. A.	
57	Stefa 115	SOEB	lichtuga	1882	— 170 158	27,09 7,36 3,00	P. Ostrowski	
58	Tczew 41	SOBB	par. 1-śrub. stal towarowy	1925	1 020 760 344	55,32 8,59 5,35	Żegluga Polska S. A.	
59	Toruń 38	SPAA	„	1926	2 850 2 018 1 122	83,70 12,14 5,42	„	
60	Tytan 131	SPAP	holownik stal	1936	— 274 106	31,89 8,22 4,14	Żegluga Polska S. A.	
61	Ursus 15	SOBE	stal holownik	1924	— 167 54	30,16 6,76 3,15	Żegluga Polska S. A.	
62	Wanda — 47	SOBD	par. 2-śrub. stal pasażerski	1928	— 270 107	39,75 7,42 3,26	„	
63	Warszawa 50	SPBS	par. 1-śrub. stal pasaż. tow.	1916	3 440 2 487 1 534	87,38 12,39 8,70	(Polsko-Bryt. Tow. Okręt. S. A.	
64	Wilno 33	SPAD	par. 1-śrub. stal towarowy	1926	2 850 2 018 1 121	83,79 12,12 5,44	Żegluga Polska S. A.	
65	Wisła 56	SPAJ	par. 1-śrub. stal towarowy	1928	5 146 3 108 1 844	99,06 14,63 6,77	„	

*) Po dniu 1. I. 1938 r. zarejestrowano w Sądzie Grodzkim w Gdyni: bunkrowiec s/s „Robur VII” (armator „Polskarob”), rozpoczął pracę w m. grudniu 1937 r. oraz s/s „Robur VIII” (armator „Polskarob”), m/s „Oksywie” i m/s „Rozewie” (armator „Żegluga Polska”), s/s „Progress” I” (armator „MEW”), s/s „Skarboferme” (armator „Skarbobol”), rozpoczęły pracę w 1938 roku.

Razem więc w Sądzie Grodzkim w Gdyni zarejestrowano 65 statków
o pojemności powyżej 100 BRT,
o ogólnej pojemności 96 993 BRT
55 070 NRT

Wzrost tonażu zarejestrowanego w Gdyni wynosi w roku 1937
1 233 BRT, 496 NRT.

**W Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku według stanu na dzień
1. I. 1938 r. wykazano następujące zarejestrowane statki powyżej 100 B.R.T.:**

TABELA 129*)

L. p.	Nazwa statku	Rodzaj statku	Pojemn. BRT „ NRT	Armator
1	Gedania 12	prom. kolejow.	291 74	Ministerstwo Komunikacji Warszawszawa
2	Carmen 19	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.

Rejestr w obydwu portach polskich, według stanu na dzień 1. I. 1938 r.
zawiera 67 statków powyżej 100 BRT,
o ogólnej pojemności 97 521 BRT,
55 231 NRT.

W obydwu portach polskich rok 1937 wykazuje wobec r. 1936 zmniejszenie się ilości zarejestrowanych statków z 68 na 67 jednostek, natomiast zwiększenie tonażu z 96 288 BRT, 54 735 NRT na 97 521 BRT, 55 231 NRT. Fakt ten tłumaczy się wykreśleniem z rejestru mot. „Pionier“ i lichtugi „Triczi“, oraz nabyciem przez Żeglugę Polską S. A. mot. „Lechistan“.

Ogólny wzrost pojemności statków, wyrażony w B.R.T. wynosił:

TABELA 130

w roku 1934	—	1,5 0/0
„ 1935	—	24,6 0/0
„ 1936	—	18,3 0/0
„ 1937	—	1,28 0/0

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 itp., przedstawia się następująco:

*) W końcu 1938 roku rozpoczął pracę s/s „Lida“ (armator „Polsko-Brytyjskie T. O.“), zarejestrowany w Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku, dnia 19. XI. 1938 r.

TABELA 131

Przedsiębiorstwo	Ilość statków	Nośność D W T	Pojemność B R T	Pojemność N R T
1. I. 1936 r.				
Żegluga Polska S. A.	12	27 886	19 715	10 792
„Polskarob“ — Polsko-Skandynaw- skie Tow. Transp. S. A.	4	12 150	7 928	4 530
Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A.	4	9 498	6 873	3 698
„Gdynia—Ameryka“ Linie Żeglugo- we 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	21 638	11 788
„Polskarob“ — Polsko-Skandynaw- skie Tow. Transp. S. A.	4	12 150	7 928	4 530
Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A.	4	9 498	6 873	3 698
„Gdynia—Ameryka“ Linie Żeglugo- we S. A.	5	29 770	49 278	29 750
Towarzystwo Okrętowe „Pionier“ Sp. z o. o.	1	550	528	260
Razem	27	82 924	86 245	49 027
1. I. 1938 r.				
„Żegluga Polska“ S. A.	14	34 026	23 545	12 782
„Polskarob“ — Polsko-Skandynaw- skie Tow. Transp. S. A.	4	12 150	7 928	4 530
Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A.	4	9 498	6 873	3 698
„Gdynia—Ameryka“ Linie Żeglugo- we S. A.	5	28 238	49 278	28 750
Razem	27	83 912	87 624	49 760

Porównawcze zestawienie tego tonażu za 8 lat daje obraz następujący:

TABELA 132

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	82 924	86 245	49 027
1. I. 1938	27	83 912	87 624	49 760

Dla porównania pracy poszczególnych towarzystw okrętowych podajemy poniżej zestawienie rozporządzalnego tonażu własnych 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 rejestrowych (N.R.T.), daje liczby następujące:*)

TABELA 133

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	4 530	6 560	12 279	373	—	35 553
1932	12 742	4 530	7 205	12 279	374	—	37 129
1933	11 046	4 530	6 551	12 279	123	—	34 529
1934	9 785	4 530	6 021	12 279	—	—	32 615
1935	11 755	4 530	5 579	14 940	—	71	36 876
1936	14 796**)	4 530	3 698	26 404	—	259	49 688
1937	12 782	4 530	3 698	28 750	—	—	49 760

Zmiany w tonażu polskich towarzystw okrętowych w r. 1937 przedstawiały się jak poniżej:

„Żegluga Polska“ S. A.***)

W roku 1937 Żegluga Polska S. A. zakupiła motorowiec „Lechistan“, wybudowany w r. 1929 w stoczni Eriksberg Mek. Verkstads A/B Göteborg.

„Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe S. A.***)

Stan posiadania towarzystwa w roku 1937 utrzymał się na poziomie lat ubiegłych.

„Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe“ S. A.***)

W roku 1937 w tonażu Towarzystwa nie nastąpiły żadne zmiany.

„Gdynia—Ameryka“ Linie Żeglugowe S. A.

W roku 1937 w tonażu Towarzystwa nie nastąpiły żadne zmiany.

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

Towarzystwo zostało zlikwidowane i motorowiec „Pionier“ sprzedany.

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

***) Do tonażu rozporządzalnego „Żeglugi Polskiej“ w r. 1936 zaliczono oprócz tonażu własnego też tonaż rozporządzalny statków frachtowanych.

***) Patrz uwagi na str. 91 i 92.

Morska flota handlowa dalekich podróży, należąca do polskich towarzystw okrętowych, wykazuje w roku 1937 tę samą ilość statków, a mianowicie 27, lecz z powodu zaszłych zmian nastąpił wzrost tonażu z 86 245 B.R.T. w roku 1936 na 87 624 B.R.T., a więc o 1 379 B.R.T., czyli o 1,6%

Przeciętny wiek statków polskiej marynarki handlowej przedstawiał się następująco:

TABELA 134

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
w 1937 roku	— 10,1

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

TABELA 135

Przedsiębiorstwo	1 9 3 6		1 9 3 7	
	tonaż rozporządz.	przewozy ton	tonaż rozporządz.	przewozy ton
„Żegluga Polska“	14 796	762 471	12 782	973 478
„Polskarob“	4 531	471 582	4 530	467 082
„Polbryt“	3 698	108 110	3 698	113 465
„Gdynia-Ameryka“ L. Ż.	26 404	73 422	28 750	202 534
„Pionier“	259	12 150	—	—
Razem	49 688	1 427 735	49 760	1 756 559

Wykorzystanie tonażu polskiej floty handlowej dla przewozu towarów w poszczególnych latach unaocznia poniższe zestawienie ilości ton przewozów, przypadających na jedną N R T rozporządzalnego tonażu.

TABELA 136

Rok	ton przewozu na 1 N R T tonażu rozporządzalnego
1933	24,9
1934	29,5
1935	32,5
1936	28,7
1937	35,3

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—1937 przedstawiały się następująco:

Obroty polskich towarzystw okrętowych.

TABELA 137

R o k 1933.

Przedsiębiorstwo	Tonaż rozporząd.	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“ L. Ż.	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

R o k 1934.

„Żegluga Polska“	9 785	381 908	1 048	—	384 528	39,3
„Polskarob“	4 530	471 816	—	—	471 816	104,1
„Polbryt“	6 021	88 912	1 397	—	92 405	15,3
„Gdynia-Ameryka“ L. Ż.	12 271	20 113	33 135	5 315	105 608	8,6
	32 616	962 749	35 580	5 315	1 054 357	32,3

R o k 1935.

„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“ L. Ż.	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

R o k 1936.

Przedsiębiorstwo	Tonaż rozporządz.	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“	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“ L. Ż.	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

R o k 1937.

„Żegluga Polska“	12 782	973 478	958	—	975 873	76,3
„Polskarob“	4 531	467 082	—	—	467 082	103,1
„Polbryt“	3 698	115 274	6 938	—	132 619	35,9
„Gdynia-Ameryka“ L. Ż.	28 750	202 534	46 011	12 958	324 041	11,3
Razem	49 760	1 758 368	53 907	12 958	1 899 615	38,2

Powyższe zestawienie jest do pewnego stopnia nieściśle, ponieważ tonaż rozporządzalny „Żeglugi Polskiej“ oraz „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ nie obejmuje tonażu charterowanego, co w rzeczywistości powoduje, że wykorzystanie tonażu rozporządzalnego jest mniejsze.

Ogółem na tonę rozporządzalnego tonażu statków przewieziono ton „tonażu towarowego“:

TABELA 138

w roku 1933	—	26,5
w roku 1934	—	32,3
w roku 1935	—	35,9
w roku 1936	—	31,6
w roku 1937	—	38,1

**WYKAZ STATKÓW SŁUŻBY MORSKIEJ, NALEŻĄCYCH
DO POSZCZEGÓLNYCH POLSKICH TOWARZYSTW OKRĘTOWYCH
NA DZIEŃ 1. I. 1938 R.**

A. „Żegluga Polska“ S. A. w Gdyni.

TABELA 139

Nazwa statku	Nr. rejestr. sygn. zawzew. i sygnal radiowy	Rodzaj statku materiał przeznaczenie	Nośność DWT* Pojemn. BRT Pojemn. NRT	Stocznia rok budowy	Siła maszyny I H P
„Katowice“	34 SPAC	par. 1-śrub.	2 850	Chantiers Navals Caen 1926	1 trójpr.
		stal	1 995		1 200
		towarowy	1 107		
„Poznań“	31 SPAB	par. 1-śrub.	2 850	Chantiers Navals Caen 1926	1 trójpr.
		stal	2 017		1 200
		towarowy	1 121		
„Kraków“	32 SPAÉ	par. 1-śrub.	2 850	Chantiers Navals Caen 1926	1 trójpr.
		stal	2 018		1 200
		towarowy	1 121		
„Toruń“	38 SPAA	par. 1-śrub.	2 850	Chantiers Navals Caen 1926	1 trójpr.
		stal	2 018		1 200
		towarowy	1 122		
„Wilno“	33 SPAD	par. 1-śrub.	2 850	Chantiers Navals Caen 1926	1 trójpr.
		stal	2 018		1 200
		towarowy	1 121		
„Wisła“	56 SPAJ	par. 1-śrub.	5 146	Craig & Taylor Sunderland Anglia 1928	1 trójpr.
		stal	3 108		1 660
		towarowy	1 844		
„Tczew“	41 SOBB	par. 1-śrub.	1 020	H. Bodewes Milin- gen - Holandia 1925	1 trójpr.
		stal	760		1 600
		towarowy	344		
„Chorzów“	64 SOBA	par. 1-śrub.	1 350	N. V. Werft Zeeland Holandia 1921	1 trójpr.
		stal	845		500
		towarowy	489		
„Śląsk“	75 SPAM	par. 1-śrub.	1 515	Stocznia Nakskov, Dania 1932	1 Lentz'a
		stal	1 402		dwupr. 1300
		towarowy	758		
„Cieszyn“	76 SPAL	par. 1-śrub.	1 515	Stocznia Nakskov, Dania 1932	1 Lentz'a
		stal	1 402		dwupr. 1300
		towarowy	758		
„Puck“	119 SPAN	par. 1-śrub.	1 545	Svan, Hunter & Co 1935	1 comp. z tur- biną Bauer- Wach. 1021
		stal	1 066		
		towarowy	503		
„Hel“	121 SPAÓ	par. 1-śrub.	1 545	„	1 comp. z tur- biną Bauer- Wach. 1021
		stal	1 066		
		towarowy	504		
„Lewant“	135 SPAR	mot. 1-śrub.	3 070	Eriksberg Mek. Verkstads A/B Göteborg 1930	1 Diesel
		stal	1 923		2 000 HP
		towarowy	996		
„Lechistan“	140 SPAQ	mot. 1-śrub.	3 070	Eriksberg Mek. Verkstads A/B Göteborg 1929	
		stal	1 907		
		towarowy	994		

Razem — 34 026 DWT Rozporządzalny tonaż — 12 782 NRT.
23 564 BRT
12 757 NRT

*) DWT Dead Weight Tons — nośność statków w tonach.
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 140

Nazwa statku	Nr. rejestr. sygn. zawezw. i sygnał radiowy	Rodzaj statku materiał przeznaczenie	Nośność DWT Pojemn. BRT Pojemn. NRT	Stocznia rok budowy	Siła maszyny I H P
„Robur III“	48 SPBA	par. 1-śrub. stal	2 850 1 894	R. Tompson and Sons Sunderland	1 trójpr. 1 060
„Robur IV“	60 SPBB	węgl. samot. par. 1-śrub. stal	1 138 3 000 1 971	1923 Lindholmen — Motala Göteborg	1 Lentz'a dwupr. 1000
„Robur V“	62 SPBC	węgl. samot. par. 1-śrub. stal	1 067 3 000 1 975	1930 Lindholmen — Motala Göteborg	1 Lentz'a dwupr. 1000
„Robur VI“	55 SPBD	węgl. samot. par. 1-śrub. stal	1 073 3 300 2 088	1930 Jonker & Stons, Henrik Ido, Ambacht, Holandia	1 trójpr. 1 250
		węgl. samot.	1 252	1932	
Razem — 12 150 DWT 7 928 BRT 4 530 NRT			Rozporządzalny tonaż — 4 530 NRT		

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

TABELA 141

„Warszawa“	50 SPBS	par. 1-śrub. stal	3 440 2 487	W. Doxford & Son Sunderland	1 trójpr. 1 500
„Lwów“	78 SPBT	pas. towar. parowiec stal	1 534 1 974 1 409	Anglia 1916 Helsingör Shipbuilding Co	Lentz'a 1 dwupr. 1 375
„Lublin“	77 SPBN	tow.-pasaż. parowiec stal	687 1 974 1 409	Dania 1932 ” ”	” ”
„Lech“	96 SPBU	tow.-pasaż. parowiec stal	687 2 110 1 568	Svan, Hunter & Co Wigham Richardson Ltd. Anglia 1934	1 trójpr. 1 600
		tow.-pasaż.	790		
Razem — 9 498 DWT 6 873 BRT 3 698 NRT			Rozporządzalny tonaż — 3 698 NRT		

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

TABELA 142

„Kościszko“	58 SPEA	par. 2-śrub. stal	5 300 6 852	Barclay Curle and Co. Glasgow	2 trójpr. 5 600
„Polonia“	59 SPEB	pas. towar. par. 2-śrub. stal	4 207 7 200 7 500	Anglia 1915 Barclay Curle and Co. Glasgow	2 trójpr. 6 000
„Pułaski“	61 SPEC	pas. towar. par. 2-śrub. stal	4 519 6 150 6 345	Anglia 1910 Barclay Curle and Co. Glasgow	2 trójpr. 5 600
„Piłsudski“	125 SPED	pas. towar. motor. stal	3 820 5 560 14 294	Anglia 1912 Cantieri Riuniti del l'Adriatico Monfal- cone Włochy 1935	2 Sulzer 12 680 HP
„Batory“	132 SPEE	pasażerski motor. stal	8 102 4 488 14 287	8 102 Cantieri Riuniti del l'Adriatico Monfal- cone Włochy 1936	2 Sulzer 12 680 HP
		pasażerski	8 102		
Razem — 29 770 DWT 49 278 BRT 28 750 NRT			Rozporządzalny tonaż — 28 750 NRT		

OBROTY POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

A. Obroty ogólne.

Obroty ogólne wynosiły w poszczególnych latach:

I. OBROTY TOWAROWE.

TABELA 143

Rok	Przywóz	Wywóz	Przewóz między portami obcymi	Razem
1927	42 374	221 189	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
1937	522 178	1 153 605	82 586	1 758 368
Razem	2 163 609	7 938 829	675 413	10 777 851

Obroty te dzielą się między trampy i linie regularne następująco:

a) Trampy (w tonach)

TABELA 144

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	23 360	563 412	29 480	616 192	71,54
1934	38 056	561 198	64 899	664 153	68,58
1935	123 542	708 723	21 675	853 940	71,16
1936	185 091	718 868	28 163	932 122	65,29
1937	225 772	753 034	40 042	1 018 848	57,09
Razem	1 240 530	6 428 803	540 195	8 209 528	76,18

b) Linie regularne (w tonach)

TABELA 145

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
1937	296 406	400 571	42 543	739 521	42,00
Razem	923 079	1 510 026	135 218	2 568 324	23,82

Obroty polskiej floty handlowej wykazują w roku 1937 rekordowy, dotychczas nienotowany poziom przewozów. W odniesieniu do roku 1936 wzrost obrotów wynosi 330 633 ton czyli 23,1%.

Znaczny wzrost obrotów obserwujemy w roku 1937 na liniach regularnych. Wynosił on 49,2%, podczas gdy w roku 1936 wynosił 43,2%. Udział linii regularnych w obrocie polskiej floty handlowej wynosił w roku 1937 — 42,06%, w roku 1936 — 34,7%.

Poniżej podajemy zestawienie obrotów za ostatnie trzy lata z uwzględnieniem różnicy między wywozem a przywozem tak na liniach regularnych, jak i żegludze trampowej.

Stosunek przywozu do wywozu w obrotach żeglugi.

TABELA 146

	na liniach regularnych			w żegludze trampowej		
	1935	1936	1937	1935	1936	1937
Wywóz	196 061	300 704	400 571	708 723	718 868	753 034
Przywóz	131 599	168 262	296 406	123 542	185 091	225 772
Proc. stosunek przywozu do wywozu	67,1%	56,0%	73,99%	17,4%	25,7%	29,98%

Rok 1937 wykazuje w porównaniu z rokiem 1936 zmniejszenie się dysproporcji pomiędzy przywozem i wywozem tak w żegludze regularnej, jak i trampowej.

II. PRZEWÓZ PASAŻERÓW.

Statki polskie przewiozły w poszczególnych latach następujące ilości pasażerów:

TABELA 147

Rok	do Gdyni i Gdańska	z Gdyni i Gdańska	między port. zagr.	wycieczki morskie	Razem
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
1937	9 589	25 464	10 404	8 450*	53 907
Razem	38 519	68 792	84 525	35 592	227 428

*) 3 553 na wycieczkach amerykańskich stat. GAL, 4 897 na wycieczkach krajowych GAL.

Przewozy pasażerów na statkach polskich wykazują w roku 1937 lekki spadek, a to skutkiem dalszych ograniczeń emigracji do Palestyny, co znalazło swój wyraz w spadku przewozu pasażerów między portami zagranicznymi.

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

I. STATKI, OBSŁUGUJĄCE RUCH TRAMPOWY.

TABELA 148

Rok	Przewieziono ładunków			Razem ton
	w przywozie ton	w wywozie ton	w przewozie między port. zagran. 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
1937	225 772	303 032	22 961	551 765
Razem	1 228 914	2 870 592	426 021	4 525 527

TABELA 149

	1935 ton	1936 ton	1937 ton
A. PRZYWÓZ			
przez Gdynię . . .	24 473	68 176	101 364
przez Gdańsk . . .	98 635	112 900	124 408
Razem	123 108	181 076	225 772
B. WYWÓZ			
przez Gdynię . . .	194 755	152 657	182 909
przez Gdańsk . . .	66 192	96 366	120 123
Razem	260 947	249 023	303 032
C. OBRÓT			
przez Gdynię . . .	219 228	220 833	284 273
przez Gdańsk . . .	164 827	209 266	244 531
Razem	384 055	430 099	528 804

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

TABELA 150

1935

Rodzaj towaru	Przywóz w tonach	Wywóz w tonach	Przewóz między por- tami zagran. w tonach	Razem w tonach
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

1936

Rodzaj towaru	Przywóz w tonach	Wywóz w tonach	Przewóz między por- tami zagran. w tonach	Razem w tonach
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 granitowa	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

Rodzaj towaru	Przywóz w tonach	Wywóz w tonach	Przewóz między por- tami zagran. w tonach	Razem w tonach
Węgiel	—	202 512	10 194	212 706
Ruda	99 262	—	—	99 262
Koks	—	72 857	4 029	76 886
Kostka granitowa	66 300	—	—	66 300
Tomasyna	57 045	—	—	57 045
Kopalniaki	—	17 660	—	17 660
Żelazo	—	3 325	—	3 325
Kukurydza	—	—	3 141	3 141
Zboże	—	—	3 107	3 107
Kainit	—	2 560	—	2 560
Cukier	—	—	2 490	2 490
Szyny	—	1 562	—	1 562
Pomarańcze	1 325	—	—	1 325
Drewno i dykta	—	987	—	987
Ślód	—	585	—	585
Kakao	540	—	—	540
Siemie lniane	496	—	—	496
Skóry	421	—	—	421
Karbit	—	333	—	333
Podkłady kolejowe	—	253	—	253
Quebracho	180	—	—	180
Bawełna	160	—	—	160
Rury	—	139	—	139
Drobnica	—	112	—	112
Łupki	—	69	—	69
Cynk	—	67	—	67
Wełna	33	—	—	33
Samoloty	—	11	—	11
Maszyny	10	—	—	10
Ogółem	225 772	303 032	22 961	551 765

Powyższe przewozy Towarzystwo uskuteczniło za pomocą własnych statków obsługujących ruch trampowy w roku 1937, a mianowicie: s/s Wisła, s/s Toruń, s/s Kraków, s/s Katowice, s/s Wilno, s/s Poznań“.

II. STATKI, OBSŁUGUJĄCE LINIE REGULARNE.

a) Obrót towarowy.

TABELA 151

Rok	Przywóz w tonach	Wywóz w tonach	Przewóz między por- tami zagran. w tonach	Razem w tonach	
1930	3 965	18 143	—	22 108	na linii Gdynia/Gdańsk — Tallinn—Helsinki
1931	8 138	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	
1937	159 880	238 554	23 279	421 713	na liniach: Gdynia/Gdańsk—Rotterdam, Antwerpia, Finlandia Pol., Finlandia Zach., Hamburg, Szwecja Wsch., Szwecja Zach., Bałtyk Wsch. Lewant.
Razem	579 113	747 393	82 738	1 409 244	

TABELA 152

	1 9 3 5 ton	1 9 3 6 ton	1 9 3 7 ton
A. PRZYWÓZ			
przez Gdynię . . .	80 300	98 967	131 743
przez Gdańsk . . .	13 047	12 540	28 137
Razem	93 347	111 507	159 880
B. WYWÓZ			
przez Gdynię . . .	64 835	82 869	104 769
przez Gdańsk . . .	58 706	104 279	133 785
Razem	123 541	187 148	238 554
C. OBRÓT			
przez Gdynię . . .	145 135	181 836	236 512
przez Gdańsk . . .	71 753	116 819	161 922
Razem	216 888	298 655	398 434

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

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

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

We wrześniu 1935 r. uruchomiła „Żegluga Polska“ S. A. linię do portów lewantyńskich. W dniu 1. V. 1937 r. linię do portów Finlandii Zachodniej i Północnej.

b) Ruch pasażerski.

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

TABELA 153

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
1937	496	440	22	958
Razem	2 453	2 330	814	5 597

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 154

Rok	Ilość podróży	Przejechano mil	Przewieziono			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	2 506	92 866	—	95 372
1929	57	39 671	2 696	99 061	17 190	118 947
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	—	466 005	25 811	471 816
1935	164	137 515	—	446 944	10 623	457 567
1936	168	144 680	—	446 113	5 449	471 582
1937	166	158 380	—	450 002	17 081	467 082
Razem	1 327	1 143 949	7 167	3 553 649	107 232	3 668 067

Pomiędzy Gdynią a Gdańskiem rozdzielały się przewozy następująco:

TABELA 155

Rok	Gdynia	Gdańsk
	t o n	
1927	3 807	5 729
1928	46 156	46 710
1929	92 668	6 394
1930	229 458	16 279
1931	384 199	12 388
1932	452 728	—
1933	448 070	—
1934	446 006	—
1935	446 944	—
1936	463 333	2 800
1937	441 617	8 385
Razem	3 454 986	98 685

Powyższe przewozy firma „Polskarob“ uskuteczniła za pomocą swoich 4 statków, a mianowicie: s. s. „Robur III“ (1 138 NRT); s. s. „Robur IV“ (1 067 NRT); s. s. „Robur V“ (1 073 NRT) oraz s. s. „Robur VI“ (1 252 NRT), które zawiązywały w latach 1931—1937 do niżej wyszczególnionych portów:

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

TABELA 156

Nazwa portu	Ilość podróży w roku							Razem
	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	
Göteborg	20	18	15	30	26	40	31	180
Oslo	35	25	26	—	14	10	12	122
Gävle	—	13	8	13	28	20	12	94
Malmö	23	13	6	10	5	3	2	62
Slemmestadt	10	9	11	9	8	12	10	69
Sztokholm	3	12	8	9	13	13	2	60
Oxelösund	2	11	7	5	11	11	7	54
Norrköping	8	10	10	13	3	2	—	46
Limhamn	5	9	9	6	9	4	8	50
Kopenhaga	—	5	5	7	4	—	2	23
Slite	—	—	—	7	7	6	12	32
Amsterdam	10	2	3	1	2	1	3	22
Bergen	2	3	1	3	9	1	—	19
Rotterdam	—	2	7	4	1	4	12	30
Västeras	—	2	6	5	2	—	—	15
Stavanger	2	1	—	3	4	4	3	17
Haugesund	1	3	4	1	2	2	1	14
Helsingborg	1	—	1	4	4	3	5	18
Tofte	—	—	2	4	3	4	3	16
Methil	—	—	1	6	4	1	2	14
Drammen	4	1	4	—	—	3	—	12
Antwerpia	—	—	4	6	—	1	12	23
Sarpsborg	2	3	3	1	—	2	4	15
Landskrona	1	—	3	3	—	2	1	10
Różne	11	19	23	29	9	21	27	139
Razem	149	161	167	179	168	170	171	1 156

TABELA 157

Kraj	Ilość podróży w roku							Razem
	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	
Szwecja	70	95	82	114	115	110	88	674
Norwegia	56	50	58	23	41	43	35	306
Holandia	10	4	11	5	3	5	15	53
Dania	4	10	6	10	4	3	6	43
Belgia	—	1	4	17	1	7	20	50
Anglia	—	—	5	9	4	2	4	24
Irlandia	—	—	1	1	—	—	—	2
Francja	—	1	—	—	—	—	1	2
Jugostawia	—	—	—	—	—	—	2	2
Razem	140	161	167	179	168	170	171	1156

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. 1937 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.

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

a) Obrót towarowy.

TABELA 158

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
1937	15 858	19 372	35 230	35 754	42 481	78 235
Razem	83 463	128 900	212 363	271 059	312 685	583 744

TABELA 159

	1935	1936	1937
	t o n		
A. PRZYWÓZ z ANGLII			
przez Gdynię . . .	22 324	32 136	29 415
przez Gdańsk . . .	5 801	4 103	5 815
Razem	28 125	36 239	35 230
B. WYWÓZ do ANGLII			
przez Gdynię . . .	41 759	49 110	49 632
przez Gdańsk . . .	19 982	21 564	28 603
Razem	61 741	70 674	78 235
C. OBRÓT z ANGLIĄ			
przez Gdynię . . .	64 083	81 246	79 047
przez Gdańsk . . .	25 783	25 667	34 418
Razem	89 866	106 913	113 465

Obroty towarzystwa w roku 1937 na tej linii wykazują w odniesieniu do roku 1936 pewną poprawę, wyrażającą się zwiększeniem przewozów o 6 552 ton, czyli 6,13%.

Zwiększenie obrotów nastąpiło w wywozie, a mianowicie o 7 561 ton, zmniejszył się natomiast przywóz z Anglii o 1 009 ton.

b) Przewóz pasażerów i emigrantów.

W dziedzinie przewozu pasażerów i emigrantów Towarzystwo osiągnęło wyniki znacznie lepsze niż w 1936 roku. Linie 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 160

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	209	188	200	22	—	802
1937	195	217	218	256	19	10	915
Razem	5 659	2 143	1 875	1 227	18 029	6 284	35 217

II. LINIA GDYNIA — LE HAVRE.

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

a) Obrót towarowy.

TABELA 161

Rok	Przywóz	Wywóz	Ogółem
	w tonach		
1935	1 342	61	1 403
1936	885	313	1 198
1937	778	1 031	1 809
Razem	3 005	1 405	4 410

b) Przewóz emigrantów.

TABELA 162

Rok	z Gdyni					do Gdyni			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
1937	267	1 912	—	3 549	—	4	6	—	5 738
Razem	1 204	4 670	1 802	5 630	285	27	8	2	13 628

c) Przewóz pasażerów.

TABELA 163

Rok	z Gdyni			do Gdyni	Razem
	do Le Havre	do Dover	do Londynu	z Le Havre	
1935	71	1	—	69	141
1936	39	—	71	87	197
1937	109	—	69	73	285
Razem	219	1	140	229	623

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.

I. LINIA GDYNIA — NEW YORK — HALIFAX.

TABELA 164

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
1937	19	16 407	26 824	43 231
Razem	131	57 164	88 443	145 607

TABELA 165

Rok	Przewiez. 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
1937	7 292	10 419	17 711	7 567	4 532	12 099
Razem	40 255	43 113	83 368	61 586	46 117	107 703

W roku 1937, podobnie jak w roku 1936, na linii tej kursowały szybkie i nowoczesne motorowce „Piłsudski“ i „Batory“.

Przewozy towarów, po wielkim wzroście w roku 1936, wykazują dalszą tendencję zwyżkową, jednakże w skali skromniejszej. W porównaniu z rokiem 1936 przewieziono w roku 1937 o 1 567 ton więcej ładunków.

II. LINIA POLSKO-PALESTYŃSKA.

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

TABELA 166

Rok	Podróży określonych	Przewieziono ładunków		Razem
		do Palestyny	do Constancy	
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
1937	20	17 615	1 650	19 265
Razem	103	44 158	8 324	52 482

TABELA 167

Rok	Przewieziono pasażerów		Razem
	do Palestyny	do Constancy	
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
1937	5 920	4 462	10 382
Razem	62 174	21 537	83 711

TABELA 168

Rok	Przewieziono worków poczty		Razem
	do Palestyny	do Constancy	
1935	652	2 320	2 972
1936	790	2 333	3 123
1937	492	129	621
Razem	1 934	4 782	6 716

Przewozy towarowe na tej linii wykazują, mimo zmniejszonej ilości rejsów, wzrost w porównaniu z rokiem 1936, o 8 044 ton, czyli o 71,7%.

Natomiast dalszy i to wielki spadek, obserwujemy w dziedzinie przewozu pasażerów. W r. 1936 przewieziono, w porównaniu z rokiem 1935, o 7 517 osób mniej, czyli o 26,9%. W roku 1937 przewieziono o 10 010 osób, czyli 50,9% mniej, aniżeli w roku poprzednim.

Tłumaczy się ten objaw sytuacją polityczną w Palestynie, z powodu której władze angielskie częściowo wstrzymały imigrację żydowską.

III. LINIA GDYNIA/GDAŃSK — POŁUDNIOWA AMERYKA.

Do chwili uruchomienia z Gdyni pierwszej polskiej linii regularnej do Ameryki Łacińskiej, istniały dwa połączenia utrzymywane przez obcych armatorów, 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 częstsze odjazdy statków do Ameryki Poł., względnie przechodziły przez porty polskie i stąd były dowożone do portów obcych, gdzie były przeładowywane na statki linii południowo-amerykańskich.

Obroty linii do Południowej Ameryki.*)

TABELA 169

Rok	Ilość podróży	Przewieziono ładunków ton			Przewieziono pasażerów		
		z Ameryki	do Ameryki	Razem	z Ameryki	do Ameryki	Razem
1936	6	10 197	8 915	19 112	353	5 106	5 459
1937	10	13 894	12 276	26 170	1 244	8 224	9 468

Obroty linii towarowej do Południowej Ameryki.**)

TABELA 170

Ilość podróży do Ameryki	5	Ilość ton ładunku . .	17 794
Ilość podróży z Ameryki	3	Ilość ton ładunku . .	17 062
Razem	8	Razem	34 856

Obroty linii do portów Zatoki Meksykańskiej.

TABELA 171

Ilość podróży do portów Gulfu	7	Ilość ton ładunku . .	25 857
Ilość podróży z portów Gulfu	10	Ilość ton ładunku . .	53 155
Razem	17	Razem	79 012

IV. WYCIECZKI MORSKIE.

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

TABELA 172

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
1937	25	8 450	338

*) Linia towarowo-pasażerska.

**) Linia towarowa.

***) Na ogólną ilość 25 wycieczek przypada 11 amerykańskich (3 553 pas.) i 14 krajowych (4 897 pas.)

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

Towarzystwo okrętowe „Pionier“ powstało 15. VIII. 1935 roku, posiadając jeden motorowiec „Pionier“ o pojemności 260 NRT. Po dwuletniej działalności uległo jednak w 1937 r. (14. IX. 1937 ogłosz. post. upadł.) likwidacji.

Obroty Towarzystwa w roku 1935 i 1936 były następujące:

TABELA 173

Rok	Ilość podróży	Przywóz	Wywóz	Przewóz między port zagr.	Razem
		w tonach			
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 174

Rok	Gdynia	Gdańsk	Razem
	w tonach		
1935	434	832	1 266
1936	5 205	2 522	7 727
Razem	5 639	3 354	8 993

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

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

I. UDZIAŁ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W OBROTACH OBYDWU PORTÓW.

Przywóz (w tonach)

TABELA 175

Rok	Przywóz ogólny Gdyni i Gdańska	Przywóz statkami polskimi przez Gdynię i Gdańsk	Stos. 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	15,4
1937	3 233 933	522 178	16,2

Wywóz (w tonach)

TABELA 176

Rok	Wywóz ogólny Gdyni i 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
1937	12 973 022	1 153 605	8,9

Przywóz i wywóz razem (w tonach)

TABELA 177

Rok	Obrót ogólny Gdyni i Gdańska	Obrót ogólny statka- mi 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	1 372 525	10,3
1937	16 206 955	1 675 783	10,3

Jak widzimy, udział polskiej floty handlowej w obrotach towarowych Gdyni i Gdańska wzrastał do roku 1936. W roku 1937 udział utrzymuje się na poziomie roku ubiegłego.

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 178

Razem	Przywóz do Gdyni			Wywóz z Gdyni			Obrót ogólny przez Gdynię	Obrót statkami polskimi przez Gdynię	%
	ogólny	statkami polskimi	%	ogólny	statkami polskimi	%			
1932	432 888	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
1937	1 718 004	363 818	21,2	7 288 173	862 709	11,8	9 006 177	1 226 527	13,6

III. UDZIAŁ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W OBROTACH GDAŃSKA (w tonach)

TABELA 179

Razem	Przywóz do Gdańska			Wywóz z Gdańska			Obrót ogólny przez Gdańsk	Obrót ogólny przez Gdańsk	%
	ogólny	statkami polskimi	%	ogólny	statkami polskimi	%			
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
1937	1 515 822	158 350	10,5	5 684 850	290 896	5,1	7 200 672	449 246	6,2

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

Ściślejszy 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 180

R o k	G d y n i a					
	1935	%	1936	%	1937	%
Przywóz trampami	24 907	20,2	71 679	38,7	101 364	44,8
Wywóz trampami	641 699	90,5	617 692	85,9	624 526	82,9
Razem	666 606	81,1	689 371	76,3	725 890	71,3
Przywóz liniami regularnymi	112 571	85,7	151 619	90,2	262 454	89,9
Wywóz liniami regularnymi .	117 373	59,9	174 861	58,1	238 183	59,5
Razem	230 124	70,2	326 480	69,6	440 637	69,2
	G d a ń s k					
Przywóz trampami	98 635	79,8	113 412	61,3	124 408	55,2
Wywóz trampami	67 024	9,5	101 176	14,1	128 508	17,1
Razem	165 659	19,9	214 588	23,7	252 916	28,7
Przywóz liniami regularnymi	18 848	14,3	16 643	9,8	33 952	10,1
Wywóz liniami regularnymi .	78 688	40,1	125 843	41,9	162 388	40,5
Razem	97 536	29,8	142 486	30,4	196 340	30,8

Z powyższego zestawienia wynika, iż globalne sumy przewozów floty polskiej wzrosły w obu portach p. o. c. Stale wzrasta udział Gdańska w przewozach trampami, udział natomiast linii regularnych utrzymał się na tym samym poziomie.

ROZDZIAŁ VI.

Ważniejsze zagadnienia portu w Gdyni w roku 1937.

§ 1.

ZAGADNIENIE INWESTYCYJNE PORTU W GDYNI.

A. Uwagi ogólne.*)

Trudna sytuacja finansowa Skarbu Państwa w okresie z przed paru ostatnich lat zatrzymała rozwój inwestycyjny portu gdyńskiego. Dotyczy to zarówno kosztownych inwestycji podstawowych, jak: nabrzeża i falochrony, kanały i baseny portowe, jak również t. zw. uzbrojenia tj. budowli naziemnych i urządzeń mechanicznych (magazyny, dźwigi i inne urządzenia przeładunkowe, tory kolejowe itp.), czyli w obu wypadkach inwestycji związanych ściśle z potrzebami eksploatacyjnymi portu. Zatrzymanie inwestycji w znacznie mniejszym stopniu dotyczy inwestycji dodatkowych, jako mniej kosztownych nie wpływających na zwiększenie możliwości eksploatacyjnych portu, jakkolwiek niezbędnych, jak: drogi, wiadukty, wodociągi, sieć elektryczna, na koniec inwestycji ściśle administracyjnych, jak: pomieszczenia biurowe, warsztatowe, domy mieszkalne dla personelu administracyjnego itp.

Program inwestycyjny w ostatnich paru latach nie uwzględniał w zupełności inwestycji podstawowych, a w bardzo nieznacznym stopniu inne potrzeby eksploatacyjne. Wzrastające w tym czasie z roku na rok obroty portowe uwypukliły braki wynikające z niedoinwestowania portu, zmuszając do dewastacyjnej eksploatacji jego urządzeń. Nadmierne wykorzystanie urządzeń mechanicznych daleko przekracza ich teoretyczną wydajność, nie zaspakajając jednocześnie istotnego zapotrzebowania. Podobna sytuacja jest i z magazynami, których powierzchnia, jak wynika z zestawień cyfrowych i tablic umieszczonych w poprzednich rozdziałach, jest daleko niewystarczająca na istotne potrzeby eksploatacyjne portu. Port gdyński nie posiada niestety żadnych rezerw i to zarówno w zakresie inwestycji podstawowych, jak i w urządzeniach. Nabrzeże Czechosłowackie i Rumuńskie jest tak niezbędne dla potrzeb przeładunkowych normalnych obrotów portu, że nie może być uważane za rezerwę i powinno być jaknajprędzej uzbrojone i oddane do codziennego użytku, co zresztą w ciągu bieżącego roku zostanie zrealizowane w stosunku do nabrzeża Czechosłowackiego całkowicie, a Rumuńskiego częściowo. Należy się liczyć z tym, że w praktyce obroty portowe wykazują w pewnych okresach znaczne nasilenie, daleko przekraczające przeciętną. Dlatego też, dla uniknięcia szkodliwych zatorów, pożądanym jest zabezpieczenie pewnej nadwyżki urządzeń rozdzielczych i przeładunkowych, która, wg. zasad przyjętych w portach urzędzo-

*) Uwagi zawarte w niniejszym paragrafie zostały oddane do druku przed objęciem przez Rzeczypospolitą Polską Śląska Zaolziańskiego. W związku z powiększeniem granic Państwa o obszar wysoce uprzemysłowiony, nastawiony na intensywną wymianę zagraniczną, uwagi te nabierają więc jeszcze większego znaczenia.

nych, waha się między 30% a 50% ponad przeciętną zdolność przepustową nabrzeży, magazynów i dźwigów. Doświadczenie z niedługiego okresu naszej niepodległości, zwłaszcza jej początków, a nawet historia eksploatacji portu gdyńskiego miewała okresy potwierdzające tę słuszną zasadę, której zapoznanie może nader ujemnie zaważyć na szali naszych możliwości gospodarczych i potrzeb naszego handlu zagranicznego, a także niektórych innych również b. doniosłych.

Doinwestowanie portu gdyńskiego jest koniecznością, która zaprzeczyć się nie da. Oprócz jednak konieczności drobiazgowego opracowania dalszego programu rozbudowy portu, istnieje konieczność zastosowania szybkiego tempa rozbudowy, a w niektórych wypadkach wykończenia natychmiastowego tej lub innej inwestycji. Gdyńskie koła gospodarcze wychodzą z założenia, że wykonanie niezbędnych inwestycji powinno nastąpić od razu teraz, w granicach minimalnego okresu czasu, na który pozwolą względy techniczno-budowlane. W tych warunkach rzecz cała sprowadzałaby się do wynalezienia właściwego sposobu sfinansowania programu inwestycyjnego. W razie skomercjalizowania portu i wydzielenia go z administracji ogólnej rozwiązanie problemu finansowego byłoby oczywiście znacznie prostsze. Jednak i w ramach budżetu państwowego powinnyby się znaleźć możliwości wykonania inwestycji w przeciągu roku czy dwu lat — z tem, że w dalszych kolejnych budżetach rocznych znalazłyby się raty na pokrycie wkładów uskuteczionych z góry. Nadmienić należy, że budżet Urzędu Morskiego daje w ostatnich latach nadwyżkę dochodów po potrąceniu wydatków eksploatacyjnych ponad 4 miliony złotych, a wg. zamknięcia rachunków za rok 1937/38 osiągnięta nadwyżka wynosi: zł 4 650 439,15. (Dochody 9 302 597,53 i wydatki 4 611 216,56). Po wyeliminowaniu natomiast dochodów i wydatków administracji państwowej morskiej dochody wyłącznie portu gdyńskiego tylko osiągnęły w 1937 r. kwotę zł 9 261 655,91, co przy wydatkach eksploatacyjnych zł 3 941 453,68 daje cyfrę czystej nadwyżki zł 5 320 202,03.

B. Faktyczne potrzeby portu a ustalony plan 4-letni.

Zarysowująca się w ostatnich latach poprawa finansowa Skarbu Państwa wróżyła pewną poprawę sytuacji również i na odcinku portowym w zakresie jego potrzeb inwestycyjnych. Przystąpiono do opracowania planu inwestycyjnego obliczonego na kilka lat.

W programie inwestycji portowych Rady Interestantów Portu, obejmującym budownictwo wodne, magazyny, place składowe, urządzenia przeładunkowe i inne, ustalono ogólną kwotę, potrzebną na te inwestycje w okresie 5 lat, na zł 59 600 000,—.

Szczegóły programu przedstawiały się następująco:

I. Budownictwo wodne. W tym dziale przewidziano:

- 1) budowę zewnętrznego łamacza fal,
- 2) zabezpieczenie awanportu od fali,
- 3) przedłużenie mola pasażerskiego,
- 4) uwolnienie nabrzeża Polskiego od przeładunku na nim artykułów masowych przez wybudowanie specjalnego nabrzeża nowego,

- 5) budowę kanału przemysłowego,
- 6) budowę niedużego basenu dla taboru pływającego, obsługującego ruch portowy,
- 7) pogłębienie nabrzeży.

II. Magazyny. W tym dziale przewidziano:

- 1) budowę 3-ch magazynów drobnicowych,
- 2) budowę magazynu długoterminowego,
- 3) budowę elewatora zbożowego,
- 4) budowę magazynów śledziowych,
- 5) budowę specjalnego magazynu dla soli potasowych.

III. Place składowe. W tym dziale przewidziano:

- 1) wykończenie placu drzewnego o powierzchni 40 000 m² wraz z budową 3-ch pirsów,
- 2) urządzenie placów składowych i manipulacyjnych dla ogólnego użytku o powierzchni 8 000 m².

IV. Dźwigi i urządzenia przeładunkowe. W tym dziale przewidziano:

- 1) zmontowanie 4-ch dźwigów portalowych na nabrzeżu Polskim o nośności 3 ton,
- 2) 4-ch dźwigów portalowych na nabrzeżu Rotterdamskim o nośności 3 ton,
- 3) 2-ch dźwigów portalowych na nabrzeżu Pilotowym o nośności 3 t,
- 4) 4-ch dźwigów półportalowych na nabrz. Francuskim o nośności 3 ton oraz na tymże nabrzeżu 2-ch dźwigów półportalowych dla obsługi statków Gdynia—Ameryka L. Ż. o nośn. 5 ton,
- 5) 4-ch dźwigów portalowych na nabrzeżu Holenderskim o nośności 3,5 ton i 1 przesuwnicę wagonowej,
- 6) 6 dźwigów portalowych na nabrz. Czechosłowackim o nośn. 3 ton
- 7) 2 dźwigi półportalowe na nabrz. Stanów Zjedn. o nośności 3 ton
- 8) 8 dźwigów półportalowych na nabrz. Rumuńskim o nośn. 3 ton
- 9) na nabrz. Rudnym: 4 dźwigów mostowych o nośności 5 ton
2 dźwigi bramowe o nośności 7 ton
2 zasobniki samowążące o nośności 200 ton
1 przesuwnicę wagonową, ponadto
1 dźwиг pływający o nośności 100 ton

V. Drogi i bruki. W tym dziale przewidziano:

- 1) zabrukowanie nabrzeży w ilości 50 000 m², 2) wykonanie nasypu od Urzędu Morskiego do ul. Polskiej i budowę trzech wiaduktów, 3) wykonanie 3 000 mb. nowych ulic wraz z chodnikami.

VI. **Różne.** Zainwestowanie kabestanów dla przepychania wagonów kolejowych, zakup 12 traktorów pociągowych, oraz wykonanie szeregu inwestycji ubocznych, jak wodociągowych, kanalizacyjnych, oświetleniowych itp.

Memoriał Rady Interesantów Portu poddał również krytyce sytuację, panującą w porcie na tle inwestycji kolejowych, które scharakteryzował jako wysoce niedostateczne i niedostosowane należycie do potrzeb portu. Omawiając te inwestycje, domaga się memoriał Rady Interesantów Portu przede wszystkim budowy całego szeregu torów kolejowych na poszczególnych nabrzeżach, następnie torów odstawczych dla węgla, złomu, dla obsługi mola Rybackiego, basenu Marszałka Piłsudskiego, dla Wolnej Strefy, torów dla drzewa i dla rudy, oraz budowy torów rozrządowych, oświetlenia torów portowych, zainstalowania wag kolejowych i inwestycji budynków dla oddziałów Ekspedycji Towarowej w porcie. Łączny koszt tych inwestycji określono na 5 milionów złotych.

W dalszym ciągu porusza memoriał Rady Interesantów Portu również zagadnienia nowych inwestycji telegraficznych i telefonicznych.

Słuszność stanowiska, zajętego przez sfery gospodarcze, została w całości potwierdzona przez Radę Portu w Gdyni. Komisja Inwestycyjna Rady Portu na posiedzeniu w dniu 21 sierpnia 1936 r. nie tylko, że zaakceptowała szczegóły programu Rady Interesantów Portu, lecz program ten rozszerzyła jeszcze o dalsze inwestycje, ustalając kosztorys tych robót w sposób następujący:

połączenie basenów	zł	2 925 000
pogłębienie nabrzeży węglowych	zł	3 268 000
budowa nowych basenów i nabrzeży	zł	16 418 000
budowa kanału przemysłowego	zł	20 872 000
budowa dróg i wiaduktów	zł	2 579 000
budowa torów kolejowych na nabrzeżach . . .	zł	924 000
budowa magazynów	zł	10 108 000
dźwigi	zł	9 375 000
urządzenia elektryczne	zł	778 000
		<hr/>
Razem	zł	67 247 000

W tym zestawieniu nie zostały ujęte, z wyjątkiem torów kolejowych na nabrzeżach, inne inwestycje kolejowe.

Rada Portu na posiedzeniu w dniu 13 października 1936 r. przyjęła program i kosztorys robót, opracowany przez Komisję Inwestycyjną na kwotę zł 67 247 000, przy czym za najbardziej konieczne na najbliższy okres 4-letni uznała następujące inwestycje:

1) pogłębienie nabrzeży i połączenie basenów .	zł	6 000 000
2) budowę I-go odcinka kanału przemysłowego	zł	11 000 000
3) budowę wiaduktów i torów kolejowych . .	zł	3 500 000
4) budowę magazynów	zł	6 000 000
5) dźwigi	zł	9 000 000
6) basen dla rudy	zł	3 500 000
7) urządzenia elektryczne i inne	zł	1 000 000
		<hr/>
Razem	zł	40 000 000

W ten sposób otrzymały miarodajne czynniki zgodne wnioski gdyńskich kół gospodarczych i podwładnych urzędów, przy czym również przy innych okazjach stwierdzono niezbędną każdą z projektowanych inwestycji oraz pilność sprawy.

Niestety kwota niezbędna na pokrycie w ten sposób ustalonych inwestycji w porcie została jednak przeszło do połowy obciążona. Czteroletni program inwestycyjny w okresie 1937/41 przewiduje na wszelkie inwestycje Urzędu Morskiego zł 35 755 000 w tem na wykonanie inwestycji portowych zaledwie zł 31 015 000, z tego połowa mniej więcej na warunkach kredytowych, przy czym spłata tego kredytu przewidziana jest w ciągu 10 lat, tj. do 1946 r. włącznie. Z kwoty tej na inwestycje podstawowe przewidziana jest kwota 17 610 000. Składać się na nie mają:

- 1) połączenie basenów portowych i wykończenie falochronów,
- 2) pogłębienie basenów wzdłuż nabrzeży dla przeładunku węgla,
- 3) przedłużenie mola pasażerskiego,
- 4) budowa pierwszego odcinka (600 m) kanału przemysłowego.

Na pozostałe inwestycje, jak uzbrojenia istniejących nabrzeży inwestycje dodatkowe i administracyjne przewidziana jest kwota 13 405 000 zł. Na inwestycje o znaczeniu eksploatacyjnym składają się: magazyn o powierzchni 200.000 m² kosztem zł 2 800 000, oraz dźwigi i urządzenia przeładunkowe na ogólną kwotę zł 3 111 000, co powinno stanowić około 25 — 3-tonowych dźwigów (licząc średnio 120 000 za 1 dźwig) i wreszcie około 8 000 m. b. torów kolejowych kosztem zł 725 000. Na resztę inwestycji składają się: drogi i wiadukty, zabrukowania nabrzeży, sieć kanalizacyjna, wodociągowa i elektryczna oraz pomieszczenia gospodarcze, sanitarne i biurowe, inwestycje niezbędne jakkolwiek pozostające bez wpływu na zwiększenie możliwości przeładunkowych portu.

Przyjmujemy, że program ten zostanie wykonany, jakkolwiek obecnie, zwłaszcza w zakresie inwestycji podstawowych (budowle morskie) poza zapoczątkowaniem budowy kanału przemysłowego, nic jeszcze na to nie wskazuje.

C. Potrzeby inwestycyjne nieuwzględnione planem 4-letnim.

Porównując program inwestycyjny proponowany przez Radę Interesantów Portu (a zaakceptowany z pewnymi uzupełnieniami przez komisję inwestycyjną Rady Portu, a następnie jak zaznaczono wyżej w całości zatwierdzony przez plenum Rady Portu) z powyżej przytoczonym czteroletnim planem inwestycyjnym stwierdzić musimy, niestety, że cały szereg niezbędnych i pilnych inwestycji zostało skreślonych.

Jako najważniejszą, a nader pilną inwestycję, która niestety nie została objęta planem inwestycyjnym, należy wymienić przede wszystkim:

BUDOWLE MORSKIE.

1. Nabrzeże dla towarów masowych i sypkich,

w szczególności zaś dla rud żelaznych i innych, fosforytów, pirytów itp.

Nie zwracano na tę sprawę dotychczas baczniejszej uwagi ze względu na to, że Gdańsk miał odpowiednie urządzenia. Jednak ten stan rzeczy mógł być tolerowany dopóki w naszym i czechosłowackim hutnictwie, oraz w przemyśle superfosfatowym panował zastój, trwający od 1930 r.,

ale już w roku 1936 zaznaczył się w związku z polepszeniem koniunktury duży wzrost przeładunku wymienionej grupy towarów. Przez Gdańsk i przez Gdynię łącznie sprawdzono w roku 1936 przeszło 800 000 ton rud, fosforytów i pirytów. W roku 1937 cyfra ta została już przekroczona w pierwszych trzech kwartałach i wynosi 896 000 ton. Były okresy, w których doskonale urządzenia gdańskie były przeciążone pracą. Tym też tłumaczyć należy, że w Gdyni, pomimo niedostateczności urządzeń, wzrósł przeładunek rud i fosforytów w roku 1936 w stosunku do 1935 roku z 215 000 ton na 282 000 ton, a w roku 1937 na 343 188 ton.

Z uwagi na powstanie C. O. P. i zwiększone zapotrzebowanie naszego przemysłu hutniczego należy się liczyć z poważnym wzrostem zapotrzebowania na import wszelkich towarów produkcyjnych dla hutnictwa. Zainstalowanie odpowiednich urządzeń przeładunkowych dla obsługi tych towarów czy to w Gdyni, czy w Gdańsku jest bezwzględnie koniecznością o znaczeniu nawet państwowym.

Z powyższych względów wydaje się koniecznym zapewnienie Gdyni możliwości przejęcia tych tak ważnych dla naszego gospodarstwa ładunków w wypadku gdyby gdańskie urządzenia nie wystarczały lub z różnych przyczyn nie mogły być wykorzystane. W Gdyni specjalnych urządzeń dla towarów masowych właściwie nie ma. Istniejące dźwigi mostowe:

2 o sile nośnej 11 ton (nie licząc wagi chwytaku)

1 o sile nośnej 6 ton (nie licząc wagi chwytaku)

były budowane specjalnie dla przeładunku węgla eksportowego, a używane obecnie do przeładunku towarów masowych nie odpowiadają wymaganiom technicznym dla pracy przy tych artykułach.

Zasobnik gdyński dostosowany został do istniejących niskich dźwigów, dzięki czemu nie jest konstrukcyjnie tak sprawny w pracy, jak wysokie zasobniki gdańskie. W Gdańsku dwa silne dźwigi mogą pracować jednocześnie na jeden zasobnik, w Gdyni zaś konstrukcja starych dźwigów zmusza do pracy tylko jednym dźwigiem na zasobnik. Wskutek tego nie jest wykorzystywana należycie pojemność nawet słabszego zasobnika, co zwalnia tempo i podraża koszty przeładunku. Przeładunek ten mieszczą się „kątem“ na molo węglowym, przeszkadza tu w przeładunku węgla i sam doznaje przeszkód ze strony tego przeładunku.

Jeśli weźmiemy pod uwagę stale utrzymujący się z dalszymi tendencjami do wzrostu eksport wyrobów hutniczych, jak również fakt stałego wzrostu zapotrzebowania na import tworzyw produkcyjnych dla hutnictwa — wydaje się koniecznym stworzenia w porcie gdyńskim nowoczesnie urządzonego nabrzeża poświęconego hutniczo względnie przeładunkowi towarów masowych. We wszystkich planach rozbudowy portu gdyńskiego przewidywano budowę specjalnego nabrzeża dla rud, wyposażonego w odpowiednie dźwigi, zasobniki etc., a nawet ustalono w porcie na ten cel nabrzeże południowe w basenie IV-ym. Niestety jednak inwestycja ta planem rozbudowy objęta nie została.

2. Basenik dla taboru żeglugi śródlądowej oraz dla portowego taboru pływającego.

Tabor pływający Urzędu Morskiego i firm przeładunkowych: holowniki, motorówki, krypy, barki, pogłębiarki, oraz tabor żeglugi śródlądowej nie posiadają obecnie w porcie dostatecznie bezpiecznego schronu. Istnieje

więc potrzeba stworzenia baseników, jednego dla taboru żeglugi śródlądowej, drugiego dla taboru portowego lub baseniku wspólnego dla obu tych celów z uwagi na to, że duże rozmiary i szerokości basenów portu gdyńskiego umożliwiają tworzenie się tu w czasie silniejszych wiatrów fali wewnętrznej, nieraz nieprzyjemnej dla drobnych jednostek pływających — stworzenie dla nich zacisznego małego basenu jest potrzebą istotną.

Basenik taki nie posiada jeszcze upatrzonego miejsca. Należałoby go ulokować w okolicach portu drzewnego firmy „Paged“, względnie w innym dogodnym miejscu.

Pozostałe inwestycje podstawowe zostały uwzględnione w planie czteroletnim, niestety jednak poza początkiem kanału przemysłowego, nic nie wskazuje na szybkość ich realizację.

II. MAGAZYNY.

I. Magazyny drobnicowe manipulacyjne.

Stopień wykorzystania magazynów jest w Gdyni wyjątkowo znaczny i magazyny są przeciążone.

Powołując się w tym miejscu na cyfry, które podaliśmy wyżej, a mianowicie cyfry, ilustrujące stopień wyposażenia Gdyni i innych portów w powierzchnię składową i wysokość eksploatacji urządzeń składowych, musimy stwierdzić, że Gdynia osiąga rekordy w wykorzystaniu magazynów. Niestety nie są to wyniki chlubne, przeciwnie wykorzystywanie magazynów ponad normalną wysokość, obserwowaną w innych portach, zawiera w sobie duże niebezpieczeństwo dla operacyj manipulacyjnych towarami. Powoduje ono nie tylko podrażnienie manipulacyj, ale również braki i uszkodzenia towarów. Stan ten pogarsza jeszcze brak magazynów długoterminowych, co powoduje nadużywanie hangarów manipulacyjnych dla składowania długoterminowego.

Anormalność warunków składowania dla drobnicy w porcie gdyńskim zwiększyła się szczególnie obecnie na skutek bardzo silnego wzrostu przeładunku drobnicy. Ogólny przeładunek drobnicy za rok 1936 wynosił około 1 059 500 ton, a obrót drobnicą w roku 1937 — 1 293 536 ton. W roku sprawozdawczym wzrost przeładunku drobnicy wyniósł zatem 25%.

Zdaniem zainteresowanych sfer gospodarczych trzebawy dla dostatecznej obsługi drobnicy co najmniej podwoić powierzchnię składową w pierwszej linii nabrzeży, gdzie odbywa się manipulacja drobnicą przed jej wysłaniem z portu, względnie też złożeniem w magazynach długoterminowych w dalszej linii nabrzeży. Pod tym względem napotyka się jednakże na trudność zasadniczą, wynikającą z braku dostatecznej ilości nabrzeży gotowych. Gotowe do rozbudowy jest obecnie jedynie nabrzeże Rumuńskie. Zabudowa całego nabrzeża Rumuńskiego stanowić powinna natychmiastowy minimalny program inwestycji magazynowych.

Nie na tym jednak wyłącznie polegają główne bolączki Gdyni w zakresie wyposażenia magazynowego. Ilość nabrzeżnych magazynów ogólnego użytku jest w Gdyni niewystarczająca również dla prawidłowego zorganizowania baz dla linii regularnych. Przed tym samym magazynem pracuje u nas przeważnie po kilka linii o różnych kierunkach. Tymczasem normalnie jeden magazyn lub jego część musi obsługiwać jeden tylko

kierunek: Ameryka Południowa, Daleki Wschód, Lewant, porty angielskie etc. — ale za to na danym odcinku portu wyładowują i ładują wszystkie statki, pracujące w tym samym kierunku. Taką organizację pracy stosują u siebie wszystkie większe porty świata i przy niej tylko interes towaru jest w pełni zabezpieczony.

U nas właściciel towaru nigdy nie wie, do którego magazynu w porcie trafi jego towar, bo statki do tych samych portów pracują przy różnych nabrzeżach. Magazyny portowe zostały rozparcelowane pomiędzy poszczególne linie, agentów linii, maklerów okrętowych etc. Są także linie, które wogóle nie posiadają stałej bazy w porcie. Ten stan rzeczy wymaga zasadniczego uporządkowania, co jednak jest możliwe jedynie pod warunkiem budowy dalszych magazynów nabrzeżnych. Nie można przy tym pójść drogą stopniowego dodawania po jednym magazynie. Zostanie on pochłonięty przez bieżące potrzeby i zasadnicza reforma gospodarki magazynowej znowu będzie musiała być odłożona.

Wydaje się, że dla zaspokojenia przynajmniej dzisiejszych potrzeb Gdyni w tym zakresie należy całkowicie zbudować narzeże Rumuńskie, leżące dziś odłogiem. Na tem nabrzeżu, obok wybudowanego magazynu nr. 10, powinny już w najbliższym sezonie budowlanym stanąć 2 duże magazyny nabrzeżne o typie zbliżonym do magazynów nab. Stanów Zjednoczonych, przy czym jednak możnaby je budować mniej kosztownie, a w każdym razie według jednostajnego standardu. Osiągnięta tą drogą użyteczna powierzchnia składowa wyniosłaby ok. 60.000 m² łącznie już z magazynem nr. 10, o ile dwa pozostałe magazyny będą miały również 2 kondygnacje, jak nr. 10 —, zaś linia nabrzeża ładunkowego stanowiłaby około 700—800 m, co odpowiada 6—7 miejscom postojowym dla statków.

2. Magazyny długoterminowe ogólnego użytku.

Poza jednym magazynem w drugiej linii nabrz. Polskiego (Mag. Nr. 5), oraz paru magazynami o specjalnym przeznaczeniu (magazyny cukrowe, Chłodnia, magazyny bawełniane w drugiej linii etc.) — Gdynia nie posiada magazynów w ścisłym tego słowa znaczeniu, tj. pomieszczeń dla długoterminowego składowania towarów wszelkich, w odróżnieniu od manipulacyjnych hangarów nabrzeżnych. Powoduje to nadużywanie hangarów nabrzeżnych do składowania na dłuższe terminy, co jak to już wyżej zaznaczono, pogarsza sytuację wobec stwierdzonego braku hangarów manipulacyjnych. Brak składowisk długoterminowych uniemożliwia rozwój składowania konsygnacyjnego i dużego handlu, jak np. skórami, towarami kolonialnymi itp. Handel konsygnacyjny jest wprawdzie u nas jeszcze mało rozwinięty. Stan rzeczy pod tym względem ulega jednak stale zmianie i niedługo już może nadejść moment, że port odczuje dotkliwie brak magazynów długoterminowych. Do tego momentu nie można dopuścić, gdyż równałoby się to unicestwieniu tej lub innej możliwości handlowej z niepowetowaną szkodą dla naszego gospodarstwa społecznego. Należy już teraz pomyśleć przynajmniej o jednym nowym magazynie długoterminowym w porcie. Najlepiej byłoby wykorzystać na ten cel drugą linię nab. Stanów Zjednoczonych względnie na nabrz. Rumuńskim. Możliwie w środkowej części jednego z tych nabrzeży, powinienby stanąć wielopiętrowy magazyn o typie magazynu nr. 5 na nabrz. Polskim. Byłby to zarazem pierwszy magazyn długoterminowy na terenie Wolnej Strefy.

3. Specjalny magazyn dla soli potasowych.

Potężny niemiecko-francuski Kalisyndicat dla eksportu zamorskiego posiada specjalne olbrzymie magazyny własne w Hamburgu, Bremie i Antwerpii. Polski eksport soli potasowych jest dziś dużo mniejszy, złoża nasze tego minerału są jednak według wszelkiego prawdopodobieństwa niemniej bogate od niemieckich i francuskich. Nie jest więc wykluczone, że w pewnych warunkach nasz eksport soli potasowych będzie mógł znacznie rozwinąć się. Powiększa się on zresztą z roku na rok. Czas pomyśleć o specjalnym magazynie na ten cel — tymbardziej że składowanie sypkich soli w magazynie zwyczajnym jest i kosztowne i nieracjonalne. Magazyny, budowane specjalnie dla soli potasowych, muszą posiadać odrębną konstrukcję i muszą być zaopatrzone w skomplikowane pneumatyczne urządzenia przeładunkowe. Jest pożądane, aby magazyn taki leżał na uboczu, gdyż pył powstający przy przeładunku soli potasowych, może szkodzić innym przeładunkom.

Najodpowiedniejsze miejsce na ten cel znalazłoby się gdzieś przy nasadzie Kanału Przemysłowego. Pojemność magazynu musiałaby wynosić narazie 50.000 t.

III. DWŻIGI I URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE.

1. Nabrzeże Polskie.

Potrzebne są 4 dźwigi portalowe na 3 tory kol., o nośn. 3 t (mogą być ewentualnie przerobione z półportalowych na nabrzeżu Francuskim dwa dźwigi (Nr. 34 i 35) kosztem ok. zł 25 000).

Na nabrz. Polskim pracuje obecnie 19 dźwigów o nośności 1½ i 3 t. W tej liczbie są 2 dźwigi specjalne dla Chłodni o szczególnie wysokich mostach. Jeden dźwig przypada tu na 65 m bież. nabrzeża. W portach należycie rozbudowanych przyjęta jest norma jednego dźwigu na 25—30 m. bież. nabrzeża. Dalecy więc jesteśmy od norm zachodnich. Różnica w tym zakresie pomiędzy portem gdyńskim a przeciętnym portem, konkurującym z Gdynią rzuca się w oczy zwłaszcza wówczas, jeśli porówna się warunki obsłużenia dźwigami statków. W Hamburgu, Bremie, Rotterdamie, Antwerpii, Kopenhadze, Trieście — statek otrzymuje każdą ilość dźwigów, jakiej żąda, przy czym statki drobnicowe linii regularnych pracują zawsze minimalnie 4 dźwigami, często zaś 6 i 8 dźwigami. U nas normalny przydział dźwigów dla statków linii regularnej wynosi 2, zaś użycie większej ilości dźwigów należy do rzadkości. Przy tym natężenie pracy naszych dźwigów, a tym samym ich zużycie, procent uszkodzeń etc. są znacznie większe u nas, niż gdzieindziej. Normalnie porty wykorzystują ok. 20% swoich dźwigów. Smutny rekord Gdyni w tej dziedzinie wynosi ok. 70%. Powyższe oczywiście odnosi się nietylko do nabrz. Polskiego, ale do całego portu. Wymienione liczby dowodzą dobitnie, że brak dźwigów na wszystkich odcinkach pracy portowej stanowi jedną z większych bolączek portu.

Na nabrz. Polskim przy przeładunku drobnicy używane są dźwigi o różnej nośności i różnych typów. Jest to także bolączką Gdyni w zakresie dźwigów. Przy dalszej ich budowie należy przestrzegać jednolitości typów. Jeśli chodzi o nośność — to w odniesieniu do dźwigów drobnico-

wych zagadnienie to gdzieindziej zostało dawno rozstrzygnięte: za uniwersalny uważa się dźwig 3-tonowy. Drugi natomiast aktualny spór w tym zakresie: dźwig portalowy, czy też półportalowy u tych, którzy korzystają z urządzeń portowych został dawno rozstrzygnięty: nie ulega wątpliwości, że z punktu widzenia eksploatacyjnego dźwigi półportalowe są bez porównania bardziej korzystne. W warunkach gdyńskich stare nabrz.: Polskie, Pilotowe i Rotterdamskie posiadają dźwigi bramowe i oczywiście ten tylko typ dźwigów wchodzi tu nadal w rachubę. Natomiast wobec zastosowania na nabrz. Stanów Zjednoczonych dźwigów półportalowych — trzeba w ten sam sposób jednolicie urządzać całą Wolną Strefę.

Wystarczy narazie na nabrz. Polskim ustawienie tylko 4-ch lub nawet 2-ch nowych dźwigów. Odbiega to dalece od istotnych potrzeb. Pewne odstępstwo od norm jest jednak w danym wypadku możliwe ze względu na stosunkowo mniej intensywne wykorzystywanie odcinka nabrz. Polskiego przed magazynami cukrowymi.

2. Nabrzeże Rotterdamskie.

Potrzebne są 4 dźwigi portalowe na 3 tory kolejowe (mają być ewentualnie przerobione z półportalowych dźwigi Nr. 38, 39, 40 i 41 z nabrz. St. Zjednoczonych, kosztem ok. 50 000 zł).

Nabrzeże to posiada obecnie 5 dźwigów. Długość nabrzeża — 310 m umożliwia jednoczesny przeładunek 3-ch statków. Przyjmujemy skromne wyposażenie każdego miejsca przeładunkowego w 3 dźwigi: Stąd właściwie wynika potrzeba dalszych 3-ch dźwigów — tegoż typu, co na nabrz. Polskim.

3. Nabrzeże Pilotowe.

Potrzebne są 2 dźwigi portalowe na 2 tory kolejowe o nośności 3 t.

Długość nabrzeża 200 m, 2 miejsca ładunkowe dla statków po 3 dźwigi na statek — ogólna ilość dźwigów 6. Ponieważ nabrzeże to dysponuje obecnie 4-ma dźwigami (zresztą najgorszymi w porcie) — dobudować należy 2 nowe dźwigi uniwersalnego typu.

4. Nabrzeże Francuskie.

Potrzebne jest 8 dźwigów półportalowych uniw. na 3 tory kolejowe o nośności 3 t.

Tempo pracy na nabrz. Francuskim jest szczególnie intensywne. Należy przyjąć tu normę 1 dźwig na 50 m. Uwzględniając przedłużenie mola Pasażerskiego o dalsze 300 m, tj. na 700 m — otrzymamy 14 dźwigów na całej długości nabrzeża. Obecnie, pracuje tu 8 dźwigów (po usunięciu dźwigów Nr. 34, 35 do przeróbki dla nabrz. Polskiego — 6 dźwigów). Brakuje zatem jeszcze 8-miu dźwigów. Z tej ilości zbudować należy przede wszystkim 6 dźwigów o charakterze uniwersalnym — a więc takie same, jak dźwigi Nr. 46 i 47 — oczywiście dźwigi półportalowe. Poza tym dla wielkich statków linii Gdynia — Ameryka potrzebne są przynajmniej 2 dźwigi specjalnie wysokie takie jak Nr. 63 i 64, lecz o większej nośności.

5. Nabrzeże Holenderskie.

Potrzebne są 4 dźwigi portalowe na 4 tory kol. o nośności 3/5 t.

1 przesuwница wagonowa na 4 tory kolejowe.

Uwzględniając to, że w związku z przedłużeniem mola Pasażerskiego o dalsze 300 m. długość nab. Holenderskiego wyniesie 700 m. oraz, że odcinek 100 od nasady mola wraz ze znajdującymi się tu 2-ma dźwigami 7-mio tonowymi prawdopodobnie zarezerwowany zostanie dla węgla, otrzymany na użytek przeładunku złomu, dla którego to celu zbudowano w swoim czasie nab. Holenderskie 600 m. bież. nabrzeża. Odpowiada to 6-ciu miejscom przeładunkowym dla statków. Przyjmując dalej skromne wyposażenie po 2 dźwigi na statek, dojdziemy do końcowej cyfry — 12 dźwigów. Obecnie jest ich tu 8 (razem z 2-ma 7-tonowymi — 10 dźwigów). Zamówić więc należy dodatkowo jeszcze 4 dźwigi — oczywiście ściśle tego samego typu, co dźwigi istniejące, tymbardziej, że jak praktyka wykazała, są to dźwigi bardzo dobre. Pozatym po przedłużeniu mola na jego terminusie, trzeba będzie umieścić przesuwnicę wagonową, która zrationalizowałaby pracę rządową na torach kolejowych.

6. Nabrzeże Czechosłowackie.

Potrzebne są 3 dźwigi portalowe na 4 tory kol. o nośn. 5 t a zł 180 000.

Jak już powiedziano wyżej, przy omawianiu sprawy placów skladowych nab. Czechosłowackie powinno by narazie zostać przeznaczone dla celów tych samych co nab. Holenderskie, tj. dla towarów masowych i półmasowych. Ponieważ jednak być może ten użytek nab. Czechosłowackiego stanowiłby prowizorium — niepotrzebne będą na budowanych tu dźwigach podwójne motory na zmienną nośność 3 i 5 ton. Oczywiście jednak na nabrzeżu bez magazynów będą musiały stanąć dźwigi portalowe, aczkolwiek wszędzie gdzieindziej w wolnej strefie są i zapewne będą wyłącznie dźwigi półportalowe. Długość nab. Czechosłowackiego wynosi 250 m. odpowiada to 3-m miejscom postojowym dla statków. Przy bardzo oszczędnej normie wyposażenia dźwigowego trzeba zmontować tu dodatkowo 3 dźwigi dla uzupełnienia istniejących 3 dźwigów do 6-ciu dźwigów, przyczym dźwigi te powinny posiadać możliwie duży zasięg, gdyż będą pracowały na rozległym plac.

7. Nabrzeże Stanów Zjednoczonych.

Potrzebne jest 5 dźwigów półportalowych na 3 tory kol. o nośności 3 ton a zł 120 000.

Przyjmujemy, że przed każdym z trzech wielkich magazynów na tym nabrzeżu są po dwa miejsca postojowe dla statków. Razem więc jest 8 miejsc postojowych. Ponieważ skuteczniany tu przeładunek jest przeładunkiem par excellence drobnicowym — statek musi mieć do swojej dyspozycji najmniej po 3 dźwigi. Wyposażenie tego nabrzeża w dźwigi nie może zatem być mniejsze, niż 18 sztuk. Obecnie pracuje 17 dźwigów, z których projektowane jest ewentualne przerobienie 4-ch dla nabrzeża Rotterdamskiego (vide wyżej), będzie więc brakowało jeszcze 5-ciu dźwigów.

8. Nabrzeże Rumuńskie.

Potrzebne jest 14 dźwigów półportalowych na 3 tory kol. o nośności 3 ton a zł 120 000.

Nab. Rumuńskie powinno pod każdym względem być urządzone analogicznie do nabrzeża Stanów Zjednoczonych, a więc między innymi powinno posiadać 18 dźwigów takich samych, jak na nab. Stanów Zjednoczonych, a posiada już 4 dźwigi.

9. Nabrzeże Rudne.

Potrzebne są 4 dźwigi mostowe na 6 torów kolejowych o nośności 15 ton a zł 700 000,—

2 dźwigi bramowe na 6 torów kol. o nośn. 7 ton a zł 300 000,—

2 zasobniki samoważące o nośn. 200 ton a zł 300 000,—

1 przesuwница wagonowa na 6 torów kolejowych.

Przy omówieniu budowy nab. Rudnego daliśmy uzasadnienie konieczności natychmiastowego rozpoczęcia podstawowej inwestycji dla rud, fosforytów i innych sypkich towarów masowych. Jeśli chodzi o wyposażenie nab. Rudnego w urządzenia przeładunkowe — to to zagadnienie jest już dawno i udanie przepracowane przez Urząd Morski. Potrzeba jest w Gdyni miejsca przeładunkowego dla tych artykułów, przy których mogłyby pracować jednocześnie 2 lub 3 duże statki. Idealny kompleks urządzeń przeładunkowych stanowiłyby w danym wypadku wymienione wyżej 4 dźwigi mostowe, 2 dźwigi bramowe i dwa zasobniki z tym, że jako trzeci pracowałby tutaj zasobnik, znajdujący się obecnie na nab. Szwedzkim. Dźwigi mostowe w odróżnieniu od istniejących obecnie na nab. Szwedzkim powinny posiadać większą nośność (15 ton), powinny być zaopatrzone w wózki, które nietylko jeździłyby wzdłuż dźwигów, lecz także obracałyby się w kierunku bocznym i powinny wreszcie posiadać większą szybkość ruchów. Dźwigi bramowe lżejsze i szybciej pracujące mniejszymi chwytakami byłyby pomocne przy wykańczaniu wyładunku statków. Zasobniki samoważące stanowią oczywiście nieodzowny element przy przeładunku towarów sypkich. Przesuwница tak jak przy złomie musiałaby być ustawiona na terminusie nabrzeża.

10. Dźwigi pływające.

Potrzebny jest 1 dźwig o nośności 100 t.

Najsilniejszymi dźwigami portu gdyńskiego, nie licząc dźwигów o specjalnym przeznaczeniu nie nadających się do przeładunku każdego towaru, są 7-mio tonowe dźwigi na nabrzeżu Holenderskim. Oczywiście jednak przy przeładunku portowym trafiają się sztuki o wadze większej. Używa się w takich wypadkach własnych urządzeń przeładunkowych statku. Nie zawsze jednak statek posiada urządzenia przeładunkowe o dostatecznej nośności, a jeśli nawet je posiada, to przy małym wysięgu wincz okrętowych jest w stanie pracować jedynie na najbliższy nabrzeżny tor kolejowy, a np. nigdy do magazynu lub na plac. Port posiada także dźwig pływający o nośności 50 ton, należący do Stoczni Gdyńskiej. Dźwig ten jednak jest starego typu i nie zawsze może być użyty, dlatego właśnie port pilnie potrzebuje dużego dźwigu pływającego o znacznej nośności i nowoczesnej konstrukcji, a więc przede wszystkim dźwigu obrotowego. Oddałby on usługi również przy pracach pogłębiarskich, przy podnoszeniu zatopionych ciężarów lub mniejszych statków itp. Racjonalniej i oszczędniej być może byłoby, aby pływające dźwigi o powyższej nośności posiadały stocznie miejscowe, od których po odpowiednio omówionych i przystępnych stawkach można je było wynajmować dla potrzeb przeładunku portowego.

Wskazaniem by było ponadto zmontować na każdym nabrzeżu conajmniej po jednym dźwigu o nośności 7—10 ton.

IV. DROGI.

1. Zabrukowanie nabrzeży.

50 000 m² bruków.

W każdym porcie nietylko wagony kolejowe jeżdżą po nabrzeżach, wszędzie jeżdżą tu także samochody, wozy, taczki ręczne, wreszcie chodzą ludzie. Po torach niezabudowanych jeździć oczywiście nie można, chodzi się zaś pomimo braku bruków, co jest powodem wypadków. Pozatym na niezabrukowanych nabrzeżach trudno jest utrzymać czystość i porządek, to też we wszystkich portach zagranicznych nabrzeża stanowią najbardziej ożywione arterie komunikacyjne portu i są budowane tak, jak ulice w mieście, na których między innymi ułożone są tory kolejowe. U nas ta inwestycja została zaniedbana i tylko niektóre skrawki nabrzeży uzyskały bruki. Zabrukowane muszą być niezwłocznie i całkowicie następujące nabrzeża: Polskie (w części niezabrukowanej), Stanów Zjednoczonych, Czechosłowackie i Rumuńskie. Uwzględniając bruki istniejące, uczyni to ca 80 000 m² nowych bruków.

2. Wiadukt z miasta do ul. Polskiej.

Nasyp od Urzędu Morskiego do ul. Polskiej, 3 wiadukty, bruki.

Wiadukt prowadzący od Starego Dębu do Urzędu Morskiego, nie rozwiązuje jeszcze sprawy przejazdów przez tory kolejowe w drodze do portu, gdyż wiadukt przecina jedynie tory dojazdowe do mola Rybackiego i do mola Węglowego, natomiast przy skrzyżowaniu z torami, prowadzącymi do stacji bunkrowej, do placów Skarbopolu i na nabrzeże Holenderskie mają i dziś miejsce zatory w komunikacji samochodowej. Dlatego też należy zakończyć budowę wiaduktu, doprowadzając go — tak jak to od dawna zostało zaprojektowane, do ulicy Polskiej, ze zjazdami w obu kierunkach ulicy. Budowa ta oczywiście musiałaby objąć także 3 przepusty nad 3-ma wymienionymi wyżej grupami torów kolejowych.

3. Nowe drogi i ulice w porcie.

3 000 m. ulic wraz z chodnikami.

Dalsza rozbudowa portu i zabudowa nab. Rumuńskiego, uruchomienie nabrzeża Rudnego, magazynu dla soli potasowych, mola Południowego etc. będzie wymagało wykończenia nowych arterij komunikacyjnych w porcie. Przypuszczalnie narazie nie zajdzie potrzeba budowy więcej, niż kilometra lub paru kilometrów nowych dróg.

V. RÓŻNE.

1. Kabestany.

Dla przepychania wagonów kolejowych na nabrzeżach używanie zarówno parowozów, jak też siły ludzkiej niezawsze jest celowe, możliwe czy wskazane. Tam, gdzie na nabrzeżach niema ruchu kołowego, najle-

pszym urządzeniem dla przeciągania wagonów są kabestany elektryczne. Te instalacje w naszych warunkach powinny znaleźć się na nabrzeżach: Szwedzkim, Śląskim, Holenderskim, Czechosłowackim i Rudnym. Zresztą koszt z tym związany jest stosunkowo nieduży i wynieść powinien dla każdego z wymienionych nabrzeży po ca zł 30 000,—. Kabestany winny być zainstalowane niezależnie od zamówionych przez Urząd Morski sięgników elektrycznych, które w naszych warunkach są najlepszym sposobem przepychania wagonów kolejowych na nabrzeżach zabudowanych, mogą się zresztą także przydać do innych celów na terenie portu.

2. Różne inwestycje uzupełniające.

Przy realizacji wymienionego wyżej programu podstawowego powstanie niewątpliwie konieczność przeprowadzenia szeregu inwestycji o charakterze uzupełniającym. Są to prace wodociągowe, kanalizacyjne, oświetleniowe, wykopy, nasypy i etc. Często inwestycje te nie dadzą się z góry ustalić ani ocenić. Dlatego też na te cele musi być przewidziana w budżecie inwestycyjnym pewna kwota rezerwowa w charakterze ryczałtu.

D. UWAGI KOŃCOWE.

Jak widzimy z powyższego, szereg nader poważnych i b. istotnych i niezbędnych inwestycji nie zostało uwzględnionych w planach inwestycyjnych na najbliższe 4 lata. Może się to odbić niekorzystnie na potrzebach naszego handlu zagran., a bezwzględnie zaważy ujemnie na możliwościach obrotowych portu gdyńskiego. Inwestycje portowe wykonane w ostatnim roku i przewidywane w bieżącym sezonie nie pozostają niestety w żadnym stosunku do przedstawionych powyżej faktycznych potrzeb portu. I tak w zakresie inwestycji podstawowych nie wykonano absolutnie nic. Roboty kredytowe przewidziane w 4-letnim programie inwestycyjnym nie zostały nawet zapoczątkowane. W zakresie t. zw. uzbrojenia z liczby inwestycji zwiększających możliwości przeładunkowe należy wymienić zamówienie 11 dźwigów, co w miarę ich instalacji istotnie wpłynie dodatnio na usprawnienie przeładunku w porcie. Poza dźwigami jednak i zapoczątkowaniem budowy magazynu na nabrzeżu Rumuńskim, wszystkie inne dokonane inwestycje mają charakter wybitnie administracyjny, jak domy mieszkalne, lub pomocniczy, jak urządzenia elektryczne lub wodociągowe itp. Jeszcze gorzej przedstawia się zamierzona realizacja planu inwestycyjnego w bieżącym roku. Rok bieżący będzie wprawdzie omówiony w następnym okresie sprawozdawczym. Ze względu jednak na zbyt mały zakres zamierzonych inwestycji, wyłaniających się z zarysowanego już planu, musimy poświęcić choć parę słów. Poza spłatą zobowiązań z tytułu zesłorocznych inwestycji (w tej liczbie i 11 dźwigów, o których wyżej mowa), oraz dalszego ciągu budowy 1/2 magazynu Nr 10, na nabrzeżu Rumuńskim, na nowe inwestycje zwiększające możliwości przeładunkowe nie przewidziano nowych sum. Pozostałe inwestycje wprawdzie niezbędne, jak roboty drogowe, drobne budowle administracyjne i gospodarcze, wodociągowe lub elektryczne, to jednak znaczenia eksploatacyjnego w zakresie zwiększenia możliwości przeładunkowych nie posiadają.

Stwierdzamy to raz jeszcze z całym naciskiem, że port gdyński nie posiada żadnych rezerw w zakresie możliwości przeładunkowych, a każde wydatniejsze zwiększenie ładunków może spowodować niebezpieczny zator, grożący w przyszłości ucieczką towarów z portu. Nawet nocna praca braku rezerw nam nie zastąpi, jak to ma miejsce w innych portach, gdzie jest ona stosowana jedynie wyjątkowo w wypadkach konieczności spowodowanej terminowymi ładunkami lub większym ich napływem. W Gdyni jest ona niestety już obecnie stale stosowana, podrażając niepotrzebnie kosztą przeładunku i właśnie ze względu na brak miejsca i urządzeń przeładunkowych nie może być niestety zlikwidowana.

Należy stwierdzić w ogólności, że istnieje rażąca niewspółmierność między tempem i natężeniem pracy portu gdyńskiego, jego wielkimi zadaniami na odcinku naszego handlu zagranicznego — a rozmiarami dzisiejszej rozbudowy portu. Na tym odcinku panuje obecnie niebezpieczny i wprost groźny w swoich skutkach dla pracy portu okres stagnacji.

Pominięcie powyżej wymienionych potrzeb inwestycyjnych portu gdyńskiego, a co gorsza zarejestrowany przez nas okres stagnacji inwestycyjnej napawa wszystkie czynniki zainteresowane sprawą normalnego funkcjonowania portu zrozumiąłą troską o przyszłość naszej gospodarki morskiej.

§ 2.

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 została obniżona poważnie wydajność pracy i to mimo postępującego usprawnienia warunków pracy. W 1935 r. na przeładunek 7 474 444 ton zużyto 5 610 207 godzin roboczych — na 1 godz. 1,33 ton przeładunku, w 1936 r. na przeładunek 7 742 964 ton musiano zużyć 6 061 033 godzin roboczych — na 1 godz. 1,28 ton przeładunku, w 1937 r. na przeładunek 9 006 176 ton zużyto 6 874 829 godzin roboczych — czyli na 1 godz. 1,31 ton. W porównaniu z cyframi 1932 roku (p. liczby tabl. 186) wydajność pracy przeładunkowej, obliczona na godzinę pracy w tonach przeładowanych, spadła z 2,54 ton do 1,31, czyli o 49,2%. 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 pozba-

*) Pewną zmianę na lepsze to uchwalone przez Sejm w marcu 1938 r. zniesienie ustawy o kolejności, obecnie sprawa należy do Senatu.

wiona 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, 1936 i 1937 w poszczególnych miesiącach Biuro Pośrednictwa Pracy wyznaczało do pracy w porcie duże ilości robotników dorywczych, nie należących do kontyngentu robotników portowych, którzy przepracowali następujące ilości rob. dni:

TABELA 181

Miesiące	1935	1936	1937
I.	600	1 550	2 786 (+ 6 godz.)
II.	—	600	1 884 (+ 4 godz.)
III.	347	400	2 072
IV.	1 891	2 300	1 642
V.	1 002	700	1 444
VI.	697	1 400	4 455
VII.	776	1 200	1 765
VIII.	3 061	1 200	1 541
IX.	525	1 700	1 382
X.	273	1 500	578
XI.	1 932	3 150	3 593
XII.	3 534	7 150	7 826
Razem rob. dni	14 638	22 850	30 969 (+ 2 godz.)

Fakt ten najlepiej świadczy o bezpodstawności twierdzenia o potrzebie utrzymania systemu kolejności pracy — tak bowiem robotnicy „kolejni“ jak też dorywczy stale pracę otrzymują.

Należy tu zwrócić szczególną uwagę na okoliczność, że w 1935 r. 5,6%, w roku 1936 — 6,6%, a w 1937 r. — 4,1% całej ilości robotników portowych pracowało mniej aniżeli 10 dniówek w miesiącu (patrz tabl. Nr 182—183). Nazwiska robotników tej grupy, liczącej razem około 150—170 robotników, powtarzają się w listach płacy przedsiębiorstw prawie bez zmian w każdym miesiącu. Zarobki tych robotników nie przekraczają 100 zł 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 kładzie 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.

Zasada kierowania robotników do pracy z kolejności ich zgłoszeń, uniemożliwiła dobranie przez pracodawcę do poszczególnych prac robotników z odpowiednimi kwalifikacjami.

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 dn. 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 instancyj 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 skreślenia 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 184 i 185. Widzimy tu stały wzrost zarobków, które podniosły się ze 125,16 zł w r. 1932 do 207,74 zł w r. 1936 i doszły do 235,36 w r. 1937, osiągając najwyższy poziom zarobków robotniczych w Polsce.

Systematyczna akcja pracodawców, idąca w kierunku zagwarantowania robotnikowi portowemu dobrego zarobku, daje wyraźne rezultaty. Najbardziej charakterystycznymi są zarobki z drugiej połowy 1937 r., które wykazują dalszy znaczny wzrost, dochodzący w grudniu do kwoty 275,52 zł.

Ilość dniówek przepracowanych w porcie gdyńskim przez robotników, posiadających legitymacje w 1937 roku)**

Tabela 182

Ilość dniówek**)	Ilość robotników, którzy pracowali w poszczególnych miesiącach dni:																														Ilość robotników w mieście	
	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	14	16	14	17	13	17	12	17	14	10	13	23	17	29	33	48	69	96	143	178	179	166	181	180	235	203	182	137	107	102	68	2533
II	9	10	6	7	16	11	11	23	17	22	23	30	71	132	154	154	169	172	172	217	226	244	259	180	119	57	38	9	3	1	6	2568
III	12	4	1	11	5	8	6	16	12	11	18	25	38	56	62	81	119	133	183	189	212	240	230	247	270	200	93	33	17	8	9	2559
IV	10	12	12	7	6	11	9	7	20	14	24	34	40	71	85	95	105	124	143	179	199	182	254	252	260	249	85	23	15	12	11	2550
V	16	8	8	10	10	13	16	19	21	38	38	60	84	89	116	139	153	176	172	201	224	203	199	163	132	133	42	21	8	4	5	2521
VI	12	14	10	8	9	19	22	18	16	19	12	22	17	25	34	55	61	87	104	119	131	192	191	294	335	305	196	92	79	46	44	2568
VII	8	7	9	10	9	15	12	17	21	25	33	34	48	60	80	86	122	140	133	163	163	178	183	237	228	174	164	62	34	26	79	2560
VIII	10	7	4	3	6	10	12	17	11	31	47	55	67	101	122	126	114	129	156	154	152	168	196	200	150	191	140	50	39	26	47	2541
IX	12	5	6	10	13	9	19	30	28	34	45	71	104	127	181	172	160	152	149	132	114	123	177	179	163	169	78	26	32	33	22	2575
X	9	7	8	6	6	10	11	17	42	66	93	106	109	105	104	137	141	139	199	195	148	143	148	158	159	144	61	35	12	3	7	2548
XI	11	2	5	3	3	4	13	8	19	11	18	25	43	59	80	100	120	167	176	229	262	233	272	210	169	135	51	48	33	25	17	2551
XII	9	4	2	4	10	8	11	6	11	17	15	30	41	42	75	88	125	145	181	248	238	246	213	232	218	115	87	42	23	18	8	2512
Razem	132	96	95	96	106	135	154	195	232	298	379	515	679	896	1126	1281	1458	1680	1911	2204	2248	2318	2503	2532	2438	2075	1217	578	402	304	323	30606
przebieganie miesięcznie	11	8	8	8	9	11	13	16	19	25	32	43	57	75	94	107	121	140	159	184	187	193	209	211	203	173	101	48	33	25	27	2550
Udział procentowy w całej ilości robotników	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,7	0,8	1,0	1,3	1,7	2,2	3,0	3,7	4,2	4,7	5,5	6,2	7,2	7,4	7,6	8,2	8,3	8,0	6,8	4,0	1,5	1,3	1,0	1,1	100,0%

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

***) Ze statystyki wyeliminowani zostali robotnicy, pracujący w porcie w ilości 30%, z legitymacjami portowymi, którzy nie figurują w ewidencji Funduszu Urlopowego, gdyż otrzymują urlopy bezpośrednio od pracodawców.

****) W podanej ilości dniówek liczona jest praca niedzielną, która liczy się z dodatkiem 50%, oraz nadgodziny, liczone z dodatkiem 25%, np. zamiast 1 szychtę — 1 1/2, względnie zamiast 1 godziny — 1 godz. 15 minut, siąd wynika fakti przepracowania przez niektórych robotników do 31 dniówek w poszczególnych miesiącach

Szczególnie dodatnim objawem jest wzrost w 1937 r. liczby robotników pracujących ponad 20 dniówek w miesiącu — co unaoacza następująca tabela:

TABELA 183

Rok	Ilość robotników, którzy mieli przeciętnie w miesiącu dniówek				Razem robotników
	1—9	10—10	20—25	26—31	
1935	134	1 235	898	131	2 398
1936	167	1 353	911	116	3 547
1937	103	853	1 187	407	2 550
	Procentowy udział w całej ilości robotników				Razem
1935	5,6	51,6	37,3	5,5	100,0 ^o / _o
1936	6,6	53,1	35,8	4,5	100,0 ^o / _o
1937	4,1	33,5	46,7	15,7	100,0 ^o / _o

Dobitniej obrazuje stałe polepszanie się sytuacji robotnika portowego poniższe zestawienie, wykazujące obok stałego wzrostu ilości godzin na robotnika, również postępujący zarobek roczny, jak i przeciętny zarobek miesięczny robotnika, posiadającego legitymację portową.

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

TABELA 184

Rok	Przeprac. godzin	Przeciętnie pracowało robotników	Ilość godzin na robotnika	Płaca za 1 godz. zł	Zarobek roczny zł	Przeciętny zarobek robotnika wynosi miesięcznie zł	Przeciętnie na 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
1937	6 001 726	2 550	2 353,6	1,20	2 824,32	235,36	6,45
1937							
Miesiące							
I	517 322	2 533	204,2	1,20		245,04	6,58
II	470 689	2 568	183,3	1,20		219,96	5,91
III	482 281	2 559	188,4	1,20		226,08	6,07
IV	516 016	2 550	202,3	1,20		242,76	6,52
V	477 638	2 521	189,4	1,20		227,28	6,10
VI	564 777	2 588	218,2	1,20		261,84	7,03
VII	521 949	2 560	206,2	1,20		247,44	6,65
VIII	467 949	2 541	183,9	1,20		220,68	5,93
IX	441 572	2 575	171,5	1,20		205,80	5,53
X	459 177	2 548	180,2	1,20		216,24	5,81
XI	500 281	2 551	196,1	1,20		235,32	6,32
XII	576 735	2 512	229,6	1,20		275,52	7,40

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

Jeszcze korzystniejsza jest sytuacja robotników portowych pracujących przy przeładunku węgla, przy którym to przeciętny zarobek miesięczny robotnika przekracza znacznie także zarobek przy ogólnym przeładunku portowym, co tłumaczy się większą ilością przepracowanych godzin, wynoszących w 1937 r. przeciętnie na dzień kalendarzowy 7,60 godzin na robotnika.

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

TABELA 185

Rok	Przeprac. godzin	Przeciętnie pracowało robotników	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	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	6,16
1937	1 854 617	660	2 803,9	1,20	3 364,68	280,39	7,60
1937							
Miesiące							
I	155 176	660	235,11	1,20	282,13		7,58
II	118 360	"	179 33	"	215,30		6,40
III	135 459	"	205,24	"	246,29		6,62
IV	161 137	"	244,14	"	292,97		8,14
V	134 069	"	203 13	"	243,76		6,55
VI	167 733	"	254,14	"	304 97		8,47
VII	155 152	"	235,08	"	282,10		7,58
VIII	167 481	"	253,76	"	304,51		8,19
IX	177 563	"	269,03	"	322,84		8,97
X	163 215	"	247,29	"	296,75		7,98
XI	151 354	"	229,32	"	275,18		7,64
XII	167 918	"	254,42	1,23	305,30		8,21

*) Wyeliminowani zostali robotnicy, pracujący w porcie bez legitymacji portowych.

Zestawienie przeładunku towarów w porcie oraz ilości przepracowanych godzin w porcie przez robotników tak posiadających legitymacje portowe, jak też robotników dorywczych, nie posiadających legitymacji.

TABELA 186

Rok	Ogólny przeładunek					Przeładunek węgla wraz z bunkrem i koksem								
	Obrót ogólny w tonach	Przebiegniętnie miesięcznie ton	Wskaźnik przeł. 1933-100	Roczna ilość przeprac. godzin	Przebiegniętnie miesięcznie godz.	Wskaźnik przepr. godzin. 1933-100	Na godzinę ton przeładunku	Ton rocznie	Przebiegniętnie miesięcznie ton	Wskaźnik przeł. 1933-100	Roczna ilość przeprac. godzin przy węgłu	Przebiegniętnie miesięcznie godzin	Wskaźnik przepr. godzin. 1933-10	Na godzinę pracy ton przeładunku
1932	5 194 288	432 857	85,1	2 045 286	170 441	61,1	2,54	4 352 159	362 680	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	1,82	4 608 141	384 012	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	1,76	5 562 978	463 581	120,7	1 405 021	117 085	150,7	3,96
1935	7 474 444	622 870	122,4	5 610 207	467 517	167,4	1,33	5 575 680	464 640	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	1,28	5 543 369	461 947	120,3	1 538 688	128 224	164,4	3,60
1937	9 006 176	750 515	147,5	6 874 829	572 902	205,1	1,31	6 406 943	533 913	139,0	1 854 617	154 552	198,1	3,45
1937														
Miesiąc														
I	667 242		131,1	592 580		212,1	1,13	482 367		125,6	155 176		198,9	3,11
II	609 305		119,7	539 162		193,0	1,13	419 161		109,1	118 360		151,7	3,54
III	742 081		145,8	552 441		197,7	1,34	510 320		132,8	135 459		173,6	3,77
IV	795 079		156,2	591 083		211,6	1,35	558 623		145,4	161 137		206,5	3,47
V	716 161		140,7	547 123		195,8	1,31	489 960		127,5	134 069		171,8	3,65
VI	813 010		159,7	646 938		231,6	1,26	563 997		146,8	167 733		215,0	3,36
VII	781 511		153,5	604 752		216,4	1,29	577 235		150,3	155 152		198,9	3,72
VIII	759 672		149,3	535 268		191,6	1,42	552 959		143,9	167 481		214,7	3,30
IX	748 278		147,0	505 810		181,0	1,48	564 635		147,0	177 563		227,6	3,18
X	802 566		157,7	525 976		188,2	1,53	610 714		159,0	163 215		209,2	3,74
XI	775 480		152,4	573 060		205,1	1,35	539 672		140,5	151 354		194,0	3,57
XII	795 794		156,3	660 636		236,5	1,20	537 303		139,9	167 918		215,2	3,19

Uwidoczona w tabeli tej zmniejszona wydajność pracy w porównaniu np. z latami 1932—1935, o czym już na początku wspomnieliśmy, tłumaczyć przyczyny, w omawianym roku wykazującą 1,31 ton przeład. na godzinę pracy, jest dużym niebezpieczeństwem dla sprawności portu zwłaszcza, jeśli uwzględnimy rosnące stale obroty portu, zobrazowane dobrze wzrastającą cyfrą wskaźnika przeładunku, który przy podstawie 1931 r. = 100 wynosi — w 1937 r. — 147,5.

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

TABELA 187

Rok	% udział w przeładunku		% udział w godz.	
	wagowy :		zużytej na przeładunek pracy:	
	węgiel	inne towary:	węgiel	inne towary:
1932	83,8	14,5	43,4	49,4
1933	75,5	20,3	27,9	54,5
1934	77,3	19,9	33,7	54,8
1935	74,1	23,3	28,6	61,0
1936	71,6	25,0	25,4	61,1
1937	71,1	29,9	27,0	73,0
1937				
Miesiące				
I	72,3	27,7	26,1	73,9
II	68,7	31,3	21,9	78,1
III	68,7	31,3	24,5	75,5
IV	70,2	29,8	27,2	72,8
V	68,4	31,6	24,5	75,5
VI	69,3	30,7	25,9	74,1
VII	73,8	26,2	25,6	74,4
VIII	72,8	27,2	31,2	68,8
IX	75,4	24,6	35,1	64,9
X	76,0	24,0	31,0	69,0
XI	69,6	30,4	26,4	73,6
XII	67,5	32,5	25,4	74,6

Chcąc uwzględnić realną, a nie nominalną wartość zarobków należałoby je zestawić z wskaźnikami kosztów utrzymania. Niestety nie mamy danych dla Gdyni. Podajemy więc według „Małego Rocznika Statystycznego“ (1937 r. str. 227) i „Wiad. Statyst.“ (zesz. I 1938 r., str. 7) — wskaźnik kosztów utrzymania dla rodzin robotniczych w Warszawie.

TABELA 188

Rok	Wskaźnik kosztów utrzymania	Wskaźnik stawki godz. zapłaty pracy robot. 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
1937	64,7	100	188

Z tabeli 188 wynika, że w czasie, gdy od r. 1932 do r. 1937 koszty utrzymania spadły o 17%, przeciętny zarobek robotnika portowego w Gdyni wzrósł o 88%.

B. Bezpieczeństwo pracy.

Charakterystyczną cechą pracy fizycznej w porcie gdyńskim jest obok wielkiego zróżnicowania pracy, niezwiązanie robotników z warsztatem zatrudnienia w większości przedsiębiorstw — wynikiem zaś tego duża ilość nieszczęśliwych wypadków. Niżej podane zestawienie obrazuje podział wypadków na 15 grup oraz wykazuje powiększenie względnie zmniejszenie nieszczęśliwych wypadków w poszczególnych grupach w ostatnich dwu latach.

Statystyka nieszczęśliwych wypadków przy przeładunku w porcie gdyńskim.

TABELA 196*)

Rok	Przyczyny nieszczęśliwych wypadków															w tym wypadków			
	Ogółem	Przetoki	Hiwa i inne w luce, na łączce i koźle	Hiwa, chwytak, toba i inne w powietrzu	Chwytak, toba i inne w wagonie i luce statku	Osłanianie się towarów w luce, wagonie i łączce	Układ, rozkład i rozmięczenie towarów w luce, wagonie	Transport do magazynu na ład i odwrotnie	Piętrzenie i rozpiętrzenie towarów w magazynie	Położenie ciężkich ładunków	Opakowanie	Wrzucanie złomu do toby	Posiłkowanie, pokłaniecie w luce, wagonie	Wpadnięcie do luki	Wypadki w drodze do pracy	Różne	Śmiertelnych	Utrata zdolności pow. 4 tygodnie	Pozostałych
1935	289	22	39	19	17	36	13	24	14	6	17	18	19	5	7	33	2	115	172
1936	263	15	35	12	19	47	10	14	18	3	14	22	8	7	2	37	2	63	198
1937	323	18	25	22	43	39	60	22	6	3	7	22	34	10	4	18	1	—	—
Różnica	+ —	+60	+3	-10	+10	+24	--8	+50	+8	-12	—	-7	—	+26	+3	+2	-19		

Cyfry te charakteryzują przyczyny nieszczęśliwych wypadków, stan bezpieczeństwa pracy w porcie natomiast uwypukla poniższe porównanie częstotliwości wypadków.

Porównanie ilości przepracowanych godzin w porcie z ilością nieszczęśl. wypadków.

TABELA 190

Rok	Nieszczęśliwe wypadki								
	Ilość robotniko-godzin	Śmiertelnych		Z utratą zdolności do pracy powyżej 4 tygodni		Wypadki pozostałe		Ogółem wypadków	
		Ilość wyp.	Ilość wypadk. na 100 tys. przepracow. godzin	Ilość wyp.	Ilość wypadk. na 100 tys. przepracow. godzin	Ilość wyp.	Ilość wypadk. na 100 tys. przepracow. godzin	Ilość wyp.	Ilość nieszczęśl. wyp. na 100 tys. przepracow. 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	4,38
1937	6 874 829	1	0,01	—**	—	—**	—	323	4,68

Stosunek ilości nieszczęśliwych wypadków do 100 000 rob.-godz. wykazuje w 1937 r. cyfrę 4,86 — obserwujemy więc dość poważny wzrost wypadków. Wypadki te mają podłoże głównie w czynniku ludzkim. Poszczególne czynności winny być bowiem wykonywane przez robotników wyczynzonych — robotnik zatrudniony dorywczo przy tych pracach najczęściej ulega wypadkowi.

*) W 1937 r. wprowadzono nowy układ tabeli według wzoru Instytutu Spraw Społecznych w Warszawie w związku z akcją podjętą przez Inspekcję Pracy.

***) Brak danych.

Rynek pracy w Polskiej Marynarce Handlowej.

W r. 1937 wytworzyła się następująca sytuacja na rynku pracy: zarysowująca się z jednej strony ciągła poprawa stawek frachtowych w 1936 r. dała podstawę do wystąpienia związków zawodowych działających wśród członków załóg polskich statków handlowych o dalekoidącą poprawę warunków pracy i płacy. Z drugiej strony w okresie, kiedy toczyły się pertraktacje, już można było przewidzieć, że wyższość frachtów, jaka miała miejsce w r. 1936 jest zjawiskiem krótkofalowym, co zresztą dowiodły wysokości stawek frachtowych za ostatnie miesiące 1937 r. Stwarzało to sytuację niewątpliwie utrudniającą znalezienie wspólnej płaszczyzny w rokowaniach pomiędzy pracobiorcami i pracodawcami, tymbardziej, że zarówno Związek Armatorów Polskich, reprezentujący pracodawców i odnośne związki zawodowe musiały zdać sobie sprawę z konieczności utrzymania kosztów eksploatacyjnych polskich statków na poziomie, któryby równoważył szereg innych okoliczności powodujących, że bandera polska ciągle jeszcze nie znajduje się na odpowiedniej stopie konkurencyjności z banderami obcymi. Przeprowadzone m. in. badania wykazały, że warunki pracy i płacy w odniesieniu do naszej marynarki handlowej stoją na 5-y miejscu w skali światowej, a na Morzu Bałtyckim nawet na pierwszym.

Wszystkie te okoliczności spowodowały, 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 r. orzeczenie regulujące sporne kwestie. Na podstawie tego orzeczenia potoczyły się już gładko prace nad zredagowaniem tekstów 3-ch 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 „
Kwaternistrz 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“ Linie Żeglugowe S. A.	265 zł
palacz	235 „
węglarz (trymer)	205 „
starszy chłopiec	85 „
młodszy chłopiec	60 „

Załoga kuchenna i gospodarcza 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 starszy steward	160 „
steward muzyczny	220 „
steward lub steward kąpielowy lub szpitalny	130 „
młodszy steward	85 „
bieliźniarka	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 nadgodzinną pracy wynosi dla nich 1,25 zł.
- 2 kategorię stanowią — mł. marynarze i stewardzi. Wynagrodzenie za każdą nadgodzinną pracy wynosi dla nich 0,80 zł.
- 3 kategorię stanowią — chłopcy. Wynagrodzenie za każdą nadgodzinną 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 roboczemu.

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 uskutecznia 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 szczególnie 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 niezadość uczynienia wyżej wymienionym warunkom.

Członkowie załogi, którzy mają co najmniej 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 mocy wachtowy poza normalnymi obowiązkami dozoru nie wykonuje z reguły innej pracy.

Art. 7.

W niedziele 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 służ, 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 niedziele 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 dłk wędliny w dobrym gatunku, wędlina 2 razy w tygodniu może być zastąpiona serem w ilości tej samej lub 3 jajami.

Cukier — 10 dekagramów.

Cytryny — $\frac{1}{2}$ cytryny lub sok cytrynowy.

Masło — 10 dekagramów lub 10 dłk smalcu wieprzowego.

Herbata — w dostatecznej ilości.

Woda — w dostatecznej ilości.

b) Racja tygodniowa:

Jarzyzny 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 żytnej.

Owoce suszone — 250 gr.

Mleko — 1 i $\frac{3}{4}$ 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 nad należytym 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. sudwestę, 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 sprzątnięcia pomieszczeń załogi jednego specjalnego chłopca okrętowego.
- d) Jeżeli załoga pokładowa i maszynowa wynosi mniej niż 16 marynarzy łącznie — wyznacza dla sprzątnięcia 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 sprzątnięcia zostaje rozszerzony na 3 godziny.
- e) Armatorzy wyposażają statek w materiały, potrzebne do sprzątnięcia 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. Wyczeranie 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 odpłacają 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 ODNOŚZĄCE 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 niedziele 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 przeniesienia 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 niewykorzystałą 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 jednym dniu z nagłych powodów, należy go wynagrodzić przez odpowiedni przydział wolnego czasu w dobie następniej.

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

POSTANOWIENIA KOŃCOWE.

Art. 29.

Członkiem 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 ścisłe przestrzeganie warunków umowy, w szczególności przełożeni nie powinni się zwracać do załogi w drugiej osobie. Pracowników obowiązuje grzeczność wobec pracodawców oraz przełożonych, ścisłe 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 wykonywujący 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 wykonywujący mandaty Związku, po jednym na każde przedsiębiorstwo, korzystają z płatnych unlopów na czas rocznego zjazdu delegatów podczas postoju statków w porcie ojczystym z 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 następnych 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 Klott 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 1938:

TABELA 191

Rok	Liczba Książeczek żegl. wydanych przez			Przeciętna liczba zarejestr. w Biurze Pośredn. Pracy w Gdyni (Oddz. Żeglar. utworzono w r. 1931)				Przeciętna liczba zatrudnionych na statkach przedsiębiorstw zrzeszonych w Zw. Armatorów Polskich				
	Ogółem	Urząd Morski w Gdyni	Urząd Maryn. Handlowej w Gdańsku	Ogółem	Oficerów pokład. i maszyn.	Załogi pokład. i maszyn.	Załogi hotelowej	Ogółem	Oficerów pokład. i maszyn.	Załogi pokład. i maszyn.	Załogi hotelowej	Pracownicy ków administracyjnych
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	1857	260	607	930	60
1937	814	763	51	291	21	145	125	1881	326	631	846	78

Podajemy również tabelę porównawczą płac załóg w Polsce i innych krajach, ustaloną na dzień 1 stycznia 1938 roku:

TABELA 192

Stanowisko	Polska zł	NORWEGIA			DANIA			NIEMCY		
		płaca w kor.	prze- liczeni- na zł 132,45	stos. o/e do plac polsk.	płaca w kor.	prze- liczenie na zł 117,65	stos. o/e do plac polsk.	płaca w RM.	prze- liczenie na zł 212,54	stos. o/e do plac polsk.
Bosman	260	187	247,68	95,26	215	252,95	97,29	140	297,56	114,45
St. Marynarz	220	170	225,16	102,35	200	235,30	106,95	120	255,05	115,93
Mł. Marynarz	140	97	128,48	91,78	100	117,65	84,04	59	106,27	75,91
Chłopiec	85	63	83,44	98,16	45	52,94	62,28	35	74,39	87,52
Palacz	265	176	233,11	87,97	—	—	—	130	276,30	104,26
Węglarz	205	101	133,77	65,25	—	—	—	110	233,79	114,04
Kucharz	265	191	252,98	95,46	215	252,95	95,45	150	318,81	120,31
Średnia sto- sunku %-go do płacy polsk.				90,89			89,20			104,6
		RUMUNIA*)			ITALIA			JUGOSŁAWIA		
		Lei	3,95		w lir	27,73		w din.	6,59	
Bosman	260	3 800	150,10	57,73	612	169,71	65,27	1 475	97,20	37,38
St. Marynarz	220	1 950	77,02	35,01	789	218,79	99,45	1 150	75,78	34,44
Mł. Marynarz	140	730	28,83	20,59	—	—	—	650	42,83	30,59
Chłopiec	85	600	23,70	27,88	282	78,20	92,—	450	29,66	34,89
Palacz	265	2 000	79,—	29,81	522	144,75	54,62	1 350	88,97	33,57
Węglarz	205	730	28,84	14,07	477	132,28	64,53	950	62,61	30,54
Kucharz	265	2 600	102,70	38,75	524	145,30	54,83	1 425	93,91	35,44
Średnia sto- sunku %-go do płacy polsk.				31,98			71,78			33,84
		ESTONIA			FINLANDIA			ANGLIA		
		w kor.	145,—		w Mk.	11,64		w £	26,37	
Bosman	260	95	137,75	52,98	1800	209,52	80,58	10.10.	276,89	106,50
St. Marynarz	220	75	108,75	49,43	1100	128,04	58,20	9.12.6	253,81	115,37
Mł. Marynarz	140	60	87,—	62,14	850	98,94	70,67	6. 7. 6	168,11	120,08
Chłopiec	85	35	50,75	59,71	—	—	—	—	—	—
Palacz	265	77	111,65	42,13	1100	128,04	48,32	10. 2. 6	266,99	100,75
Węglarz	205	55	79,75	38,90	800	93,12	45,42	9.12.6	253,81	123,81
Kucharz	265	75	108,75	41,04	—	—	—	11. 2. 6	293,37	119,71
Średnia sto- sunku %-go do płacy polsk.				49,48			60,64			112,87

*) W Rumunii wypłaca się dodatki za dni spędzone w morzu do powyższych zasadniczych płac wg. następ. skali, którą podajemy jak wyżej, mianowicie: dodatek sh. dziennie: 2/3 1/3 0/6 0/6 2/— 0/6 o 2/—
Nadmienia się, że dodatek powyższy przysznaje się maksymalnie za 22 dni w miesiącu.

Stanowisko	Polska zł	FRANCJA			HOLANDIA			BELGIA		
		płaca w fr. fr.	prze- liczenie na zł 17,91	stos. o/o do plac polsk.	płaca w Flr.	prze- liczenie na zł 293,45	stos. o/o do plac polsk.	płaca w fr. b.	prze- liczenie na zł 17,90	stos. o/o do plac polsk.
Bosman	260	900	161,19	61,99	102	299,32	115,12	1 245	222,85	85,71
St. Marynarz	220	790	141,49	64,31	89	261,66	118,93	1 047	187,41	85,19
Mł. Marynarz	140	705	126,27	90,19	45	132,30	94,50	504	90,22	64,44
Chłopiec	85	320	57,31	67,42	23	67,62	79,55	378	67,66	79,60
Palacz	265	900	161,19	60,83	93	272,90	102,98	1 128	201,91	76,19
Węglarz	205	790	141,49	69,02	67	196,98	96,08	1 017	182,04	88,80
Kucharz	265	1040	186,26	70,29	116	341,04	128,69	1 164	208,36	78,62
Średnia sto- sunku %/o-go do płacy polsk.				69,15			105,12			79,79
		ŁOTWA - Żegl. Państw.			ŁOTWA - Żegl. Pryw.			SZWECJA		
		w Łat.	104,44		w Łat.	104,44		w kor.	135,90	
Bosman	260	129	134,73	51,82	110	114,88	44,18	175	237,83	91,47
St. Marynarz	220	103	107,97	48,90	80	83,55	37,98	170	231,03	105,01
Mł. Marynarz	140	65	67,89	48,49	55	57,44	41,03	110	149,49	106,78
Chłopiec	85	51	53,26	62,66	35	36,55	43,—	65	88,34	103,93
Palacz	265	117	122,19	46,11	—	—	—	170	231,03	87,18
Węglarz	205	91	95,—	46,34	—	—	—	105	142,70	69,61
Kucharz	265	—	—	—	—	—	—	170	231,03	87,18
Średnia sto- sunku %/o-go do płacy polsk.				50,72			41,55			93,02

§ 4.

Sytuacja na rynku frachtów morskich w roku 1937-ym.

1. Po długich latach (1931—1935) bardzo ciężkiego kryzysu na rynku frachtów morskich nareszcie w drugiej połowie roku 1936-go nastąpiło odprężenie. Frachty w szybkim tempie poszły w górę i podwyższenie to trwało nadal w roku 1937-mym, osiągając najwyższy poziom w miesiącach od czerwca do września.

Niestety, od października roku 1937-go wszystkie frachty w tempie prawie tak szybkim, jak poprzednio zwykowały, rozpoczęły spadać i tendencja wyraźnie mocno zniżkowa zaznacza się nadal w pierwszych miesiącach roku bieżącego (1938 r.).

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.

Indeksy frachtów morskich.

TABELA 193

Okres czasu	Ogólny niemiecki	Niemiecki europejski (eksport)	Ogólny szwedzki (import)	Węglowy szwedzki (import)	Ogólny niemiecki	Węglowy szwedzki (import)	„Economist“	trampowy. Chamber of Shipping
	1913 — 100				1929 — 100			
	1	2	3	4	5	6	7	8
1927	106,5	90,5	120		97,5	—	113,4	111,7
1928	102,0	91,4	112	100	93,7	94,3	102,1	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	75,5	81,7	76,7
1931	83,8	78,4	89	78	77,0	73,6	82,2	79,9
1932	68,6	66,3	89	80	63,0	75,5	77,9	75,5
1933	63,1	59,6	84	76	57,0	71,7	75,1	72,90
1934	59,4	54,3	86	76	54,5	71,7	76,4	75,83
1935	60,5	59,4	89	81	55,6	76,4	76,8	76,28
1936	67,3	61,8	104	89	61,8	84,0	87,3	90,79
1937	86,7	73,9	161	134	79,7	126,0	132,5	140,45
1936								
I	65,6	63,6	94	87	60,2	82,1	83,4	85,3
II	63,9	59,8	89	78	58,7	73,6	80,3	79,0
III	63,3	57,9	89	78	58,1	73,6	79,6	83,9
IV	63,2	57,5	89	77	58,0	72,6	79,7	80,7
V	63,3	57,5	91	78	58,1	73,6	78,7	83,2
VI	65,2	61,5	95	85	59,9	80,2	80,3	82,7
VII	65,7	60,6	96	85	60,3	80,2	81,9	83,19
VIII	67,6	61,2	103	85	62,1	80,2	86,4	88,30
IX	70,6	63,3	109	89	64,8	84,0	88,9	97,63
X	70,8	63,1	118	96	65,0	90,6	93,8	104,18
XI	72,0	64,6	124	110	66,1	103,8	99,8	104,82
XII	76,0	70,8	148	116	69,8	109,4	113,8	127,50
1937								
I	76,3	68,5	154	118	70,1	111,3	120,4	131,24
II	78,4	68,2	139	118	72,0	111,3	119,3	130,92
III	79,7	68,7	143	119	73,2	112,3	122,1	132,29
IV	81,7	69,3	162	119	75,0	112,3	133,5	138,36
V	85,5	73,2	167	133	78,5	125,5	137,5	144,95
VI	90,4	81,0	177	154	83,0	145,3	139,4	136,51
VII	90,7	80,7	175	153	83,3	144,3	137,2	137,76
VIII	91,3	77,5	180	150	83,8	141,5	143,6	153,56
IX	94,5	78,1	187	155	86,8	146,2	149,8	172,22
X	96,0	78,5	171	146	88,2	137,7	145,4	160,07
XI	90,4	73,0	145	122	83,0	115,1	129,8	136,47
XII	86,0	70,1	133	116	79,0	109,4	112,2	118,78
1938								
I	82,5	64,8	128	107	75,8	100,9	111,5	—
II	80,5	61,1	119	90	73,9	84,9	105,4	—
III	77,9	60,2	116	86	71,5	81,1	102,5	—
IV	77,8	60,0	115	83	71,4	78,3	101,0	—
V	76,9	59,9	—	—	70,6	—	101,1	—
VI	76,2	60,9	—	—	70,0	—	99,3	—
VII	74,7	60,0	—	—	68,6	—	98,4	—

W zestawieniu podane są indeksy następujące:

I. Indeks ogólnoniemiecki obliczany przez „Statistisches Reichsam^t“ i publikowany w „Wirtschaft und Statistik“. Indeks obliczany jest na podstawie wszystkich ważniejszych notowań frachtów dla towarów przybywających i wychodzących do Niemiec przez porty niemieckie i krajów sąsiednich.

Indeks ogólny jest wypośrodkowany 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.

Wszystkie niemieckie indeksy obliczone są z uwzględnieniem ważności poszczególnych kierunków ruchu zamorskiego i ważności towarów biorących w tym ruchu udział.

Indeks ten (jak też indeksy 2—4) jest obliczony na podstawie 1913 = 100.

II. Indeks niemiecki — europejski dla eksportu jest indeksem wspomnianym wyżej w p. Ib.

III. Indeks ogólny szwedzki obliczany jest przez „Svenska Handelsbanken“ i przedstawia średnio-arytmetyczną frachtów płaconych za importowane do Szwecji masowe towary, a w szczególności za węgiel i zboże.

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 5-tej podany jest indeks ogólnoniemiecki, podany poprzednio w rubryce 1-, lecz przeliczony na nowej podstawie: 1929 = 100.

VI. W rubryce 6-ej podany jest indeks szwedzki węglowy, podany poprzednio w rubryce 3-ciej, lecz przeliczony na nowej podstawie: 1929 = 100.

VII. Indeks angielski obliczany przez „The Economist“ obejmuje 28 główniejszych kierunków ruchu morskiego, podzielonych na 6 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). Indeks wypośrodkowuje się jako średnio-arytmetyczne frachtów względnie grup frachtów.

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 przy obliczaniu wysokości subwencji udzielanych przez Rząd dla trampów angielskich.

Indeks ten dotychczas obliczany był na podstawie oddzielnych indeksów ustalonych dla poszczególnych okręgów frachtowych. W grudniu roku 1937-go indeks ten został zmieniony na t. zw. „ważony“ obliczany drogą dość skomplikowaną na podstawie osobnych indeksów, obliczanych już nie dla poszczególnych okręgów frachtowych, jak dotychczas, lecz dla następujących siedmiu poszczególnych grup ładunków.*)

- 1a. Węgiel, przewożony z portów angielskich na statkach pojemności niżej 3 000 BRT (36 kierunków transportu).
- 1b. Węgiel, przewożony z portów angielskich i obcych na statkach pojemności 3 000 BRT i większej (18 kierunków transportu, w tym w pozycji 13-tej włączone są frachty z Gdyni i Gdańska do Genui, Sawony i innych portów).
2. Zboże (17 kierunków).
3. Drzewo (4 kierunki).
4. Ruda (12 kierunków).
5. Nawozy sztuczne (2 kierunki).
6. Cukier (5 kierunków).
7. Żelazo, stal, złom (3 kierunki).

Za podstawę obliczeń wzięty jest rok 1935-ty. W roku tym statki zarejestrowane w Anglii uzyskały tytułem frachtów ca 24 534 000 £. Na tej podstawie przyjęto dla oceny ważności poszczególnych indeksów współczynnik 24,534, podzielony pomiędzy oddzielne grupy towarów, jak następuje:

1a. Węgiel w podrózach bliższych	2,116
1b. Węgiel w podrózach dalekomorskich	4,651
2. Zboże	12,406
3. Drzewo	0,777
4. Ruda	1,686
5. Nawozy sztuczne	1,182
6. Cukier	1,131
7. Żelazo, stal, złom	0,585
Razem	24,534

*) P. „The Statist“, Nr. 3150, 19. II. 1938 str. 265/266.

Obliczenia w/g nowego indeksu dały rezultat następujący:

TABELA 194

Okres czasu	Grupa Ia. węgiel w statkach niżej 3000 BRT.	Grupa Ib. węgiel w statkach wyżej 3000 BRT.	Indeks ogólny 1935 = 100	Indeks przeliczony na podstawie 1929 = 100
1929	—	—	133,5	100,0
1935	—	—	100,0	74,9
1936	—	—	112,6	84,3
1937	143,7	138,4	175,6	131,5
I	125,1	119,5	167,7	125,6
II	132,3	120,1	157,9	118,3
III	132,8	117,4	158,9	118,4
IV	137,3	138,6	176,8	132,4
V	147,8	156,4	185,4	138,9
VI	170,3	168,1	187,1	140,1
VII	160,2	159,6	185,0	138,6
VIII	144,4	155,7	193,3	144,8
IX	156,4	162,1	201,7	151,1
X	149,2	146,9	190,0	142,3
XI	137,7	114,7	162,9	122,0
XII	130,7	101,2	141,0	105,6
1938				
I	99,4	93,5	138,2	103,5
II	94,4	112,7	129,5	97,0
III	91,1	119,1	127,5	95,5
IV	92,4	119,4	126,9	95,1
V	94,2	133,4	130,6	97,8
VI	93,9	115,0	123,1	92,2
VII	88,1	111,3	120,2	90,0

Autorem nowego sposobu obliczenia indeksów jest znany statystyk Izby Żeglugowej Dr L. Isserlis. Rozbieżność między rozpiętościami starych indeksów, a nowych przeliczonych na podstawie 1929 = 100 tłumaczy się oceną wartości poszczególnych grup na podstawie wyżej wspomnianych współczynników, której to oceny w poprzednich obliczeniach nie stosowano. Ta okoliczność wyjaśnia więc, dlaczego na przykład zwyczajka frachtów 1936/1937 przy starym indeksie wynosiła 54,7%, a przy nowym wynosi 56,0%.

Liczby zestawienia nowych indeksów wykazują, że po osiągnięciu najwyższego poziomu w roku 1937-ym frachty morskie spadają w tempie bardzo szybkim.

Od najwyższego poziomu osiągniętego w roku 1937-ym do lipca roku 1938-go frachty spadły o:

dla grupy Ia. węgiel	48,3%
dla grupy Ib. węgiel	33,8%
dla wszystkich razem towarów	40,4%

2. Przy porównaniu indeksów należy pamiętać, że indeksy frachtów angielskich i szwedzkich są obliczane w walucie dewaluowanej — w szylingach i koronach, tym też tłumaczy się niewspółmiernie szybszy wzrost tych indeksów w odniesieniu do indeksów niemieckich.

Stosując indeksy angielski i szwedzki do kalkulacji dla floty handlowej polskiej należy je odpowiednio zmienić, uwzględniając wartości funta angielskiego.

Przeprowadzając, na przykład, podobne obliczenia indeksu frachtów pobieranych przez trampy (indeks brytyjskiej Chamber of Shipping) otrzymamy rezultaty następujące:

TABELA 195

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	72,90	68 5	49,9
1934	75,83	61,8	46,9
1935	76,28	59,97	45,6
1936	90,79	60,70	55,1
1937	140,45	60,22	84,6

A więc, gdy frachty, obliczone na podstawie 1929 = 100 w funtach obiegowych były w 1937-ym roku o 40,45% wyższe aniżeli w roku 1929-ym, to te same frachty obliczone w walucie złotej stanowiły zaledwie 84,6% frachtów z roku 1929-go.

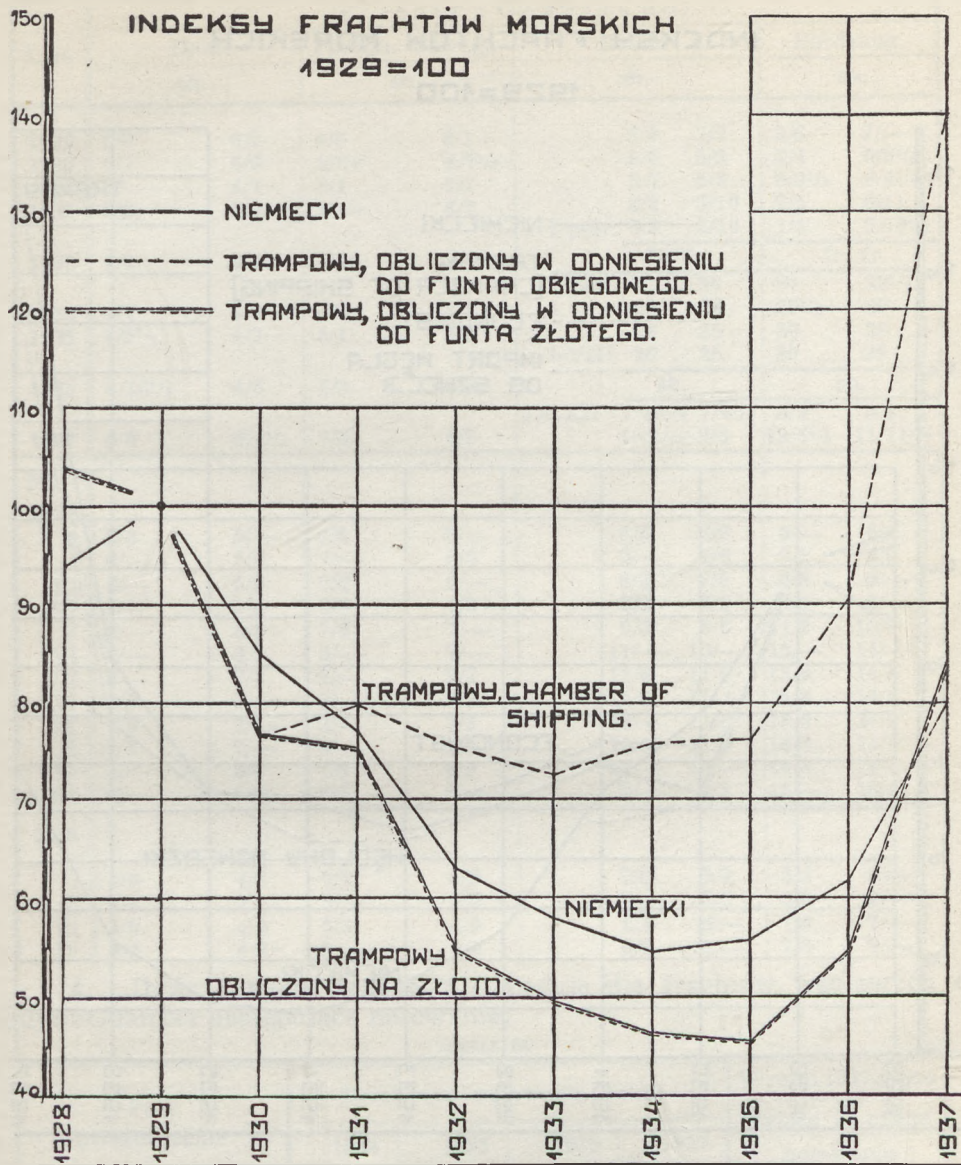
3. Dla oceny stanu frachtów na rynku węglowym może służyć niżej podane zestawienie, opracowane przez nas na podstawie notowań frachtów z Gdańska do Danii, południowych portów Szwecji, do Rouen i Bordeaux, ogłaszanych w „Hansa“.

Notowania podane są w szylingach i we frankach francuskich. Przy notowaniach w szylingach należy więc przyjąć pod uwagę spadek funta angielskiego.

W zestawieniu podane są: pierwsza cyfra — notowania wyższe, druga — niższe. Notowania roczne — są przeciętnie średnie. Notowania miesięczne — są zarejestrowane w pierwszych dniach każdego miesiąca.

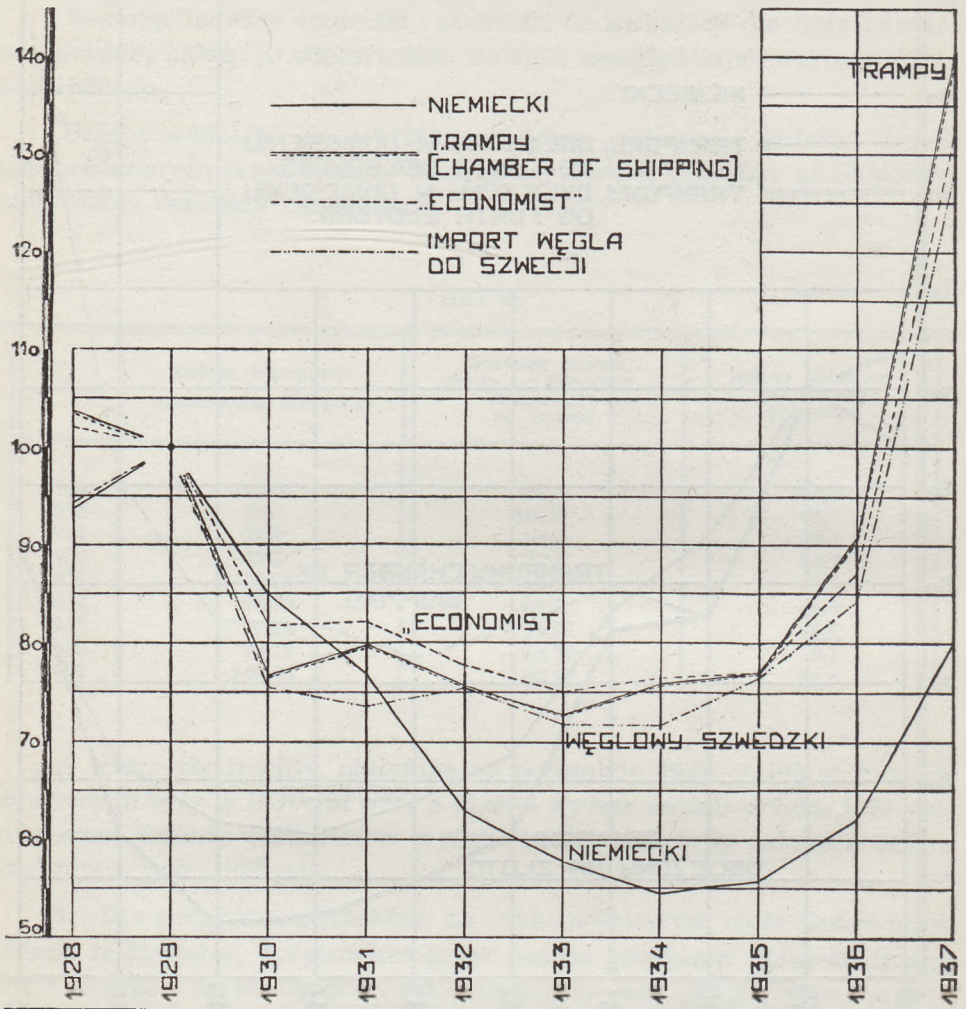
INDEKSY FRACHTÓW MORSKICH

1929=100



INDEKSY FRACHTÓW MORSKICH

1929=100



Lata	Frachty z Gdańska do:								
	Danii		Połudn. 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 półr.		6/3	5/10	
					fr. fr.		fr. fr.		
1934	4/7	4/3	4/9	4/6	II półr.		27	26	
					sh.		34	32 1/2	
1935	4/5 1/2	4/2	5/1	4/8	26	25	30 1/2	29	
1936	4/10 1/2	4/5	5/5	5/—	I-VIII		26	25	
					sh.		30	29	
1937	6/8	6/1 1/2	7/5	6/8	IX-XII		7/10 1/2	7/4 1/2	
					sh.		8/9	8/4	
Mie- siące	I	5/6	5/—	6/6	6/—	8/3	7/9	9/—	8/9
		6/—	5/6	7/—	6/6	8/—	7/6	9/3	8/9
	III	6/—	5/6	6/6	6/—	8/3	7/9	9/6	9/—
	VI	6/—	5/6	6/9	6/3	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/—
	XII	6/—	5/6	6/6	6/—	9/—	8/3	11/—	10/3
1938	I	4/9	4/3	5/3	4/9	7/6	6/9	8/6	8/—
		4/6	4/—	5/—	4/6	7/—	6/6	8/6	8/—
		4/9	4/3	5/3	4/9	6/3	6/—	7/6	7/—
		4/9	4/3	5/—	4/6	6/6	6/—	7/6	7/—

4. „Daily Freight Register“*) podaje dla frachtów węglowych z Gdyni/Gdańska następujące notowania:

TABELA 197

Port przeznaczenia	Przeciętne notowania roku:				W roku 1937-mym	
	1934	1935	1936	1937	wyższe	niższe
					notowania	
Adriatyk	9/0 3/4	9/8 3/4	8/10 3/4	11/1 1/4	14/6	10/6
Aleksandria	8/11	9/10 1/2	8/1 1/2	15/4 1/2	17/6	11/—
Amsterdam	4/8 1/2	—	6/—	6/7 1/2	7/6	5/9
Antwerpia/Gandawa	3/9 1/4	—	5/3	6/2	8/9	5/2
Bordeaux	—	—	9/—	13/1	15/3	9/—
Dakar	—	—	—	14/0 1/4	15/—	11/3
Genua, Savona	8/1	9/3 1/2	8/1 3/4	10/8	13/6	9/3
Rotterdam	4/8 1/4	—	5/8 1/2	6/8	8/3	5/6
Rouen	—	—	7/9	10/4 1/2	13/—	8/—
Stockholm	—	4/5 1/4	4/5 1/2	6/5 3/4	8/—	4/10 1/2

*) Z 4. I. 1938.

5. Notowania firmy „Polskarob“ S. A. w Gdyni dla ładunków węglowych z Gdyni przedstawiały się, jak następuje:

TABELA 198

a) do Stockholmu:

Mies.	1933	1934	1935	1936	1937	1938
I	4/1 ¹ / ₂	4/—	4/—	4/3 4/—	5/—	4/9 4/6
II	4/— 4/1 ¹ / ₂	3/10 ¹ / ₂	3/10 ¹ / ₂	4/— 3/9	5/— 5/3	4/3 4/—
III	3/10 ¹ / ₂ 4/—	3/9	3/10 ¹ / ₂	3/10 ¹ / ₂ 3/9	5/—	3/9
IV	3/9 3/10 ¹ / ₂	3/9	3/10 ¹ / ₂	4/— 3/10 ¹ / ₂	5/3	3/9
V	3/9 3/10 ¹ / ₂	4/—	3/10 ¹ / ₂	4/— 3/10 ¹ / ₂	5/3	6/— 3/7 ¹ / ₂
VI	4/—	4/3	4/—	4/1 ¹ / ₂ 4/—	6/6	
VII	4/—	4/— 4/3	4/1 ¹ / ₂	4/6 4/3	7/6 6/9	
VIII	4/—	4/—	4/1 ¹ / ₂	4/6 4/3	6/6 6/9	
IX	4/—	4/—	4/3	4/6 4/4 ¹ / ₂	7/3 7/6	
X	4/—	4/—	4/6	5/— 4/6	4/3 6/6	6/—
XI	4/—	4/— 4/1 ¹ / ₂	4/9	5/— 4/9	4/6 5/9	6/—
XII	4/—	4/— 4/3	4/6	4/9 5/— 4/6	5/3 5/6	

b) do Göteborga.

Mies.	1933	1934	1935	1936	1937	1938
I	4/1 ¹ / ₂	4/—	4/—	4/ 4/—	5/—	4/9 4/6
II	4/—	3/9	3/10 ¹ / ₂	4/— 3/9	4/9 5/—	4/3 4/—
III	3/10 ¹ / ₂ 4/—	3/9	3/10 ¹ / ₂	3/10 ¹ / ₂ 3/9	5/—	3/10 ¹ / ₂
IV	3/10 ¹ / ₂	3/9	3/10 ¹ / ₂	4/— 3/10 ¹ / ₂	5/3 5/6	3/10 ¹ / ₂ 4/—
V	4/—	3/10 ¹ / ₂ 4/—	3/10 ¹ / ₂	4/— 3/10 ¹ / ₂	5/6 6/—	4/—
VI	4/—	4/— 4/3	4/—	4/1 ¹ / ₂ 4/—	6/6 7/—	3/9
VII	4/—	4/—	4/1 ¹ / ₂	4/6 4/3	7/6 7/3	
VIII	4/—	4/—	4/1 ¹ / ₂	4/6 4/3	7/— 7/6	
IX	4/—	3/10 ¹ / ₂ 4/—	4/3	4/6 4/3	7/6 8/—	
X	4/1 ¹ / ₂	4/—	4/6	4/6 4/3	7/— 6/—	
XI	4/1 ¹ / ₂	4/—	4/9	5/— 4/9	4/6 6/3	
XII	4/1 ¹ / ₂	4/— 4/3	4/6	4/9 5/— 4/6	5/3 5/6	

c) do Kopenhagi.

Miesiąc	1933	1934	1935	1936	1937	1938
I	3/10 ¹ / ₂ 4/—	3/9	3/9 4/—	4/3 4/—	5/— 5/6	4/9 4/3
II	3/9 3/10 ¹ / ₂	3/6 3/9	3/9	3/9	5/— 5/3	4/— 3/9
III	3/9	3/6	3/9	3/9	5/—	3/10 ¹ / ₂
IV	3/9	3/6	3/9	3/9	5/6	3/10 ¹ / ₂
V	3/9	3/9	3/9	3/9	5/6 6/—	3/9
VI	3/10 ¹ / ₂ 4/—	4/—	3/9 4/—	4/1 ¹ / ₂ 3/10 ¹ / ₂	6/6 6/10 ¹ / ₂	
VII	4/—	4/—	3/9 4/—	4/3	7/—	
VIII	3/10 ¹ / ₂	4/—	3/9	4/3 4/—	6/6 7/—	
IX	4/—	3/9	4/—	4/3	7/—	
X	4/1 ¹ / ₂	3/9	4/3	4/6 4/3	6/6 6/3	
XI	4/1 ¹ / ₂ 4/3	3/10 ¹ / ₂	4/3 4/4 ¹ / ₂	4/6	5/— 5/3	
XII	4/—	4/—	4/3	5/6 5/—	5/— 5/1 ¹ / ₂	

d) do Malmö i Połudn. Szwecji.

Mies.	1936		1937		1938	
I	4/—	3/10 ^{1/2}	4/9		4/6	4/4 ^{1/2}
II	3/9		4/6	4/9	4/—	3/9
III	3/9		5/—		3/9	
IV	3/9		5/—			
V	3/9		6/—			
VI	4/1 ^{1/2}	3/10 ^{1/2}	6/6	6/9		
VI	4/3	4/—	6/9	7/—		
VIII	4/3	4/—	6/6	6/9		
IX	4/3		7/3	7/6		
X	4/6		6/6	6/1 ^{1/2}		
XI	4/6		5/9			
XII	5/—	4/6	5/6	5/—		

e) do Oslo (statki ca 3 000 ton).

Mies.	1937		1938	
I	5/9	6/—	5/6	
II	6/3	6/6	4/9	4/6
III	6/—		4/3	
IV	6/—	6/6	4/3	
V	6/6		4/3	
VI	7/3	8/—		
VII	8/—			
VIII	7/9	8/6		
IX	8/6			
X	8/—	7/3		
XI	6/6			
XII	6/6	5/9		

f) do Antwerpii (statki ca 4 000 ton).

Mies.	1935		1936		1937		1938	
I	3/6		3/9	3/7 ^{1/2}	5/3	5/—	5/—	4/3
II	3/6		3/7 ^{1/2}		5/9		4/3	4/—
III	3/6		3/6	3/4 ^{1/2}	5/3	5/6	4/—	3/9
IV	3/4 ^{1/2}		3/6	3/4 ^{1/2}	5/3	5/6	4/1 ^{1/2}	4/—
V	3/6		3/4 ^{1/2}	3/3	5/6	6/1 ^{1/2}	3/9	
VI	3/7 ^{1/2}	3/9	4/—	3/6	7/—			
VII	3/9		4/—	3/7 ^{1/2}	6/9	7/—		
VIII	3/7 ^{1/2}		4/—		6/9	7/1 ^{1/2}		
IX	3/9	4/—	4/—	3/9	6/9			
X	4/—		4/3	4/—	6/6	6/—		
XI	4/—		4/9	4/—	5/9	5/6		
XII	3/9	4/—	5/6	5/—	5/—			

g) do Rouen (statki ca 3 000 ton).

Mies.	1935	1936		1937		1938	
I	6/3	6/3	6/—	8/—		6/6	6/—
II	6/1 ¹ / ₂	6/—	5/9	8/—		6/—	5/6
III	5/10 ¹ / ₂	5/6		8/—	7/6		
IV	5/7 ¹ / ₂	5/6		7/9	8/3	5/6	
V	5/7 ¹ / ₂	5/6		8/3	9/—	5/6	
VI	6/1 ¹ / ₂	6/3	6/—	11/6	12/—	5/3	
VII	6/4 ¹ / ₂	7/3	6/3	11/6	11/—		
VIII	6/1 ¹ / ₂	7/3	6/9	11/3	12/3		
IX	6/6	7/—	6/9	11/6	12/—		
X	7/—	7/—	6/9	10/6	11/—		
XI	7/—	7/6	7/—	10/—	8/—		
XII	6/6	8/3	7/9	8/—	7/—		

h) do Bordeaux (statki ca 3 000 ton).

Mies.	1936		1937		1938	
I	8/—	7/6	9/—	9/3	8/—	7/6
II	7/6	7/—	9/—		7/6	7/—
III	7/—		9/—	9/6	7/—	
IV	7/—		9/6		6/6	6/9
V	7/—		10/3	14/—		
VI	7/9	7/3	15/—	16/—		
VII	9/—	7/6	14/6	15/—		
VIII	8/9	8/3	14/6	15/—		
IX	8/6	8/3	14/6	14/3		
X	8/6	8/3	14/3	13/—		
XI	9/—	8/6	9/9			
XII	9/6	9/—	9/6	8/6		

i) do Genui (statki 6 000/8 000 ton).

Mies.	1935		1936		1937		1938	
I	7/9	8/—	7/9	7/6	9/6	10/—	7/3	7/6
II	7/9	7/10 ¹ / ₂	7/9	7/6	9/6		7/—	
III	8/—		7/6		10/—	9/10 ¹ / ₂	7/9	
IV	8/6		7/6	7/3	10/—		7/9	
V	9/6	10/—	7/9	7/6	13/—			
VI	9/3	9/6	7/9	7/6	—			
VII	9/6		7/9	7/6	13/6			
VIII	9/3		8/—	7/9	—			
IX	10/—		8/3	7/9	—			
X	11/6	12/—	8/6	8/3	11/6	11/9		
XI	10/—	10/3	8/9	8/6	10/6	9/9		
XII	9/—		9/6	9/—	8/6	8/—		

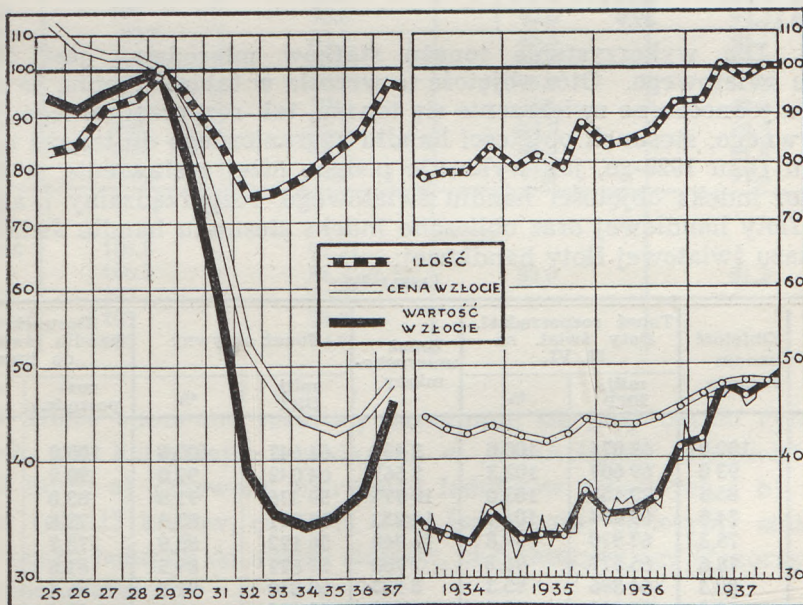
j) do Amsterdamu/Rotterdamu (statki ca 3 000 ton).

Miesiąc	1937		1938	
I	5/9	6/6	5/6	5/—
II	6/—	6/9	5/—	4/9
III	5/6	6/3	5/—	4/6
IV	5/9	5/7 ¹ / ₂	4/7 ¹ / ₂	
V	7/6		4/6	4/3
VI	7/6	8/—		
VII	7/3	7/6		
VIII	7/6	7/—		
IX	7/3			
X	7/3	6/9		
XI	6/6	6/3		
XII	5/9			

6. Polepszenie sytuacji na rynku frachtów morskich, obserwowane zwłaszcza w trzecim kwartale roku 1937-go, jest konsekwencją zwiększenia się rozmiarów międzynarodowego handlu światowego.

RUCH HANDLU MIĘDZYNARODOWEGO

INDEKSY 1929=100.



WYKRES Z „BULLETIN MENSUEL DE STATISTIQUE” 1938 Nr:2

Niżej podajemy indeksy dla tego handlu, obliczone przez biuro studiów ekonomicznych Ligi Narodów na podstawie: 1929 = 100 *):

TABELA 199

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	78,6
1935	34,7	42,0	82,3
1936	37,4	44,0	85,4
1937	46,2	47,5	96,6
kwartaly:			
1936			
I	35,5	43,0	82,6
II	35,9	43,0	83,5
III	37,1	44,0	84,3
IV	41,0	45,0	91,1
1937			
I	42,7	46,5	91,8
II	47,6	48,0	99,0
III	46,6	48,5	96,1
IV	48,1	48,0	100,0
1938			
styczeń	42,0	47,5	88,0
luty	40,1		
marzec	43,4		
kwiecień	39,9		

7. Dla wykorzystania tonażu statków miarodajną jest objętość handlu światowego. Otóż objętość ta wzrosła w takim stopniu, że nie bacząc na jednoczesne zwiększenie się tonażu, tak rozporządzalnego, jak też i aktywnego, stosunek objętości handlu zagranicznego do tonażu osiągnął poziom roku 1929-go, jak wykazuje podane niżej zestawienie, w którym podano: indeks objętości handlu światowego, rozporządzalny i aktywny tonaż floty handlowej oraz obliczono indeks stosunku handlu światowego do tonażu światowej floty handlowej:

TABELA 200

Rok	Objętość handlu światow.	Tonaż rozporządzal. floty świat. na 30. VI.		Tonaż unieruchomiony	Tonaż aktywny		Stosunek ilości handlu światowego do tonażu	
		milj. BRT	%		milj. BRT	%	rozporządz.	aktywnego
1929	100,0	68 074	100,0	3 427	64 647	100,0	100,0	100,0
1930	93,0	69 607	102,3	5 565	64 042	99,0	90,9	93,9
1931	85,5	70 131	103,0	10 755	59 376	91,8	83,0	93,1
1932	74,5	69 734	102,4	14 233	55 501	85,9	72,8	86,7
1933	75,3	67 920	99,8	11 748	56 172	86,9	75,7	86,9
1934	78,6	65 577	96,3	7 700	57 877	89,5	81,6	87,8
1935	82,3	64 886	95,3	5 536	59 350	91,5	86,4	89,9
1936	85,9	65 064	95,6	4 200	60 684	94,1	89,9	91,3
1937	97,6	66 286	97,4	1 755	64 531	99,8	100,2	97,7

*) Ostatnie cyfry objętości handlu międzynarodowego z „Bulletin Mensuel de Statistique“, Genève, 1938, Nr 6, str. 263.

Nie należy wszakże zapominać, że absolutne cyfry nie dają tu należytego odpowiadającego rzeczywistemu stanowi rzeczy obrazu stosunków, gdyż przez bardzo szybko postępującą modernizację floty handlowej wydajność przewozowa każdej jednostki żeglugowej w międzyczasie bardzo znacznie się zwiększyła.

W każdym razie na podstawie tych obliczeń można twierdzić, że w roku 1937-ym wykorzystanie floty handlowej powinno było znacznie się poprawić.

8. Dostatecznie bliskie do wyników podanych w p. 7 są wyniki obliczenia stosunku objętości handlu międzynarodowego do ruchu statków morskich, przeprowadzone przez nas na podstawie indeksu ruchu statków morskich podanego przez „Economist“. *)

Stosunek ten charakteryzujący wykorzystanie pojemności statków floty handlowej przedstawiał się następująco:

~ TABELA 201

R o k	Indeks ruchu statków „Economist“		Indeks objętości handlu światowego	Indeks wykorzysta- nia pojemności floty handlowej
	1935=100	przeliczony 1929=100		
			r	o
1929	108,5	100,0	100,0	100,0
1930	107	98,6	93,0	94,3
1931	97,5	83,9	85,5	95,1
1932	94,5	87,1	74,5	85,5
1933	96	88,5	75,5	85,3
1934	98	90,3	78,6	87,0
1935	100	92,2	82,3	89,3
1936	102	94,0	85,9	91,4
1937	108,5	100,0	97,6	97,6
1938				
styczeń	105,5	97,2	88,0	91,2
luty	106,5	98,2		
marzec	102	94,0		
kwiecień	105	96,8		
maj	103	94,9		

9. Nieco odmienne rezultaty otrzymuje się przy użyciu cyfr niemieckich, gdy korzystając z podanych w „Statistisches Jahrbuch“ 1937, str. 122 liczb: a) przewozu morskiego ładunków masowych i b) ruchu statków (dla 13 krajów, ca. 80% floty światowej), obliczymy stosunek: a/b — tonażu ładunku do tonażu statków, charakteryzujący wykorzystanie pojemności statków:

*) P. „Economist“, Trade Supplement. Nr 18 z 25. VI. 38, str. 19.

TABELA 202

R o k	Przewóz morski ładunków masowych		Ruch statków	Wykorzystanie pojemności statków	
	mil. ton	a	b	a/b	
		1927/1929=100	1927/1929=100	1927/1929=100	1929=100
1928	235,8	96,8	95,5	101,2	103,6
1929	252,8	107,6	109,9	97,7	100,0
1930	232,9	100,1	109,1	91,9	94,1
1931	200,7	86,3	101,9	84,8	86,8
1932	176,3	75,8	93,8	80,8	82,7
1933	178,1	76,5	98,1	78,0	79,8
1934	187,9	81,1	102,7	79,0	80,9
1935	191,3	82,5	105,8	78,0	79,8
1936	192,4	83,0	108,1	76,2	78,0
I. pół- rocze					
1937	—	88,5	112,2	79,0	80,9

Zestawienie wykazuje polepszenie sytuacji już w pierwszym półroczu roku 1937-go. Liczb za drugie półrocze na razie brak.

10. Dla przybliżonej oceny finansowej sytuacji, a w szczególności wpływów za frachty dla żeglugi handlowej — za więcej miarodajny, aniżeli stosunek objętości handlu międzynarodowego do ruchu statków należałoby uważać stosunek do tegoż ruchu — „wartości“ handlu światowego.

W szczególności dla warunków żeglugi polskiej ciekawym jest stosunek „wartości“ obliczonej w złocie, gdyż w podobnym obliczeniu eliminuje się wpływ spadku funta angielskiego, wpływ, skazający w angielskich indeksach frachtowych obraz rzeczywistości dla żeglugi krajów ze stabilizowaną walutą.

Przyjmując za podstawę obliczeń: indeks wartości w złocie handlu zagranicznego i indeks „Economist“ dla ruchu statków, otrzymamy zestawienie następujące:

TABELA 203

R o k	Indeks wartości w złocie handlu zagranicznego	Indeks ruchu statków w/g „Economist“	Indeks charakteryzujący stosunek wartości handlu do ruchu statków
	w	r	i = w/r
1929	100,0	100,0	100,0
1930	81,0	98,6	82,2
1931	57,9	89,9	64,4
1932	39,1	87,1	44,9
1933	35,2	88,5	39,8
1934	33,9	90,3	37,5
1935	34,7	92,2	37,6
1936	37,4	94,0	39,8
1937	46,2	100,0	46,2
1938			
styczeń	42,0	97,2	43,2
luty	40,1	98,2	40,8
marzec	43,4	94,0	46,2
kwiecień	39,9	96,8	41,2

Z porównania zestawienia tego z zestawieniem podanym w p. 9 można osądzić, że gdy objętość towarów przewożonych na statkach w odniesieniu do ruchu statków, czyli zależne od tego stosunku wykorzystanie pojemności statków dla przewozu towarów, w roku 1937-ym było zaledwie o 2,4% niższe od roku 1929-go, to stosunek wartości handlu towarowego w odniesieniu do ruchu statków w roku 1937-ym był o 53,8% niższy, aniżeli w roku 1929-ym. Poza tym widzimy, że w kwietniu roku bieżącego indeks, wykazujący wykorzystanie pojemności statków w odniesieniu do wartości przewożonych towarów znacznie się obniżył i spadł o 5 punktów, czyli o 10,8% w stosunku do przeciętnego za rok 1937.

Wysokość frachtów płaconych za przewożone towary winna być zależna od wartości przewożonych towarów, dlatego też w przybliżeniu można przyjąć, że wysokość frachtów winna być prawie proporcjonalna indeksowi stosunku wartości handlu światowego do ruchu statków.

Jeżeli ten obliczony przez nas indeks ($i = w:r$) zestawimy z indeksem frachtów morskich w/g „Economist“, przeliczonym na podstawie 1929 = 100 dla funta złotego, a poza tym obliczymy stosunek indeksu frachtowego do indeksu ($i = w:r$), to otrzymamy tabelę następującą:

TABELA 204

Rok	Indeks frachtów morskich „Economist“ dla funta złotego	Indeks stosunku wartości handlu międzyn. do ruchu statków	Stosunek pierwszego indeksu do drugiego
	f	$i = w:r$	$n = f : i$
1929	100,0	100,0	1,00
1930	81,7	82,2	0,99
1931	77,3	64,4	1,20
1932	56,4	44,9	1,26
1933	51,4	39,8	1,29
1934	47,2	37,5	1,26
1935	46,1	37,6	1,23
1936	53,0	39,8	1,33
1937	79,8	46,2	1,73

Z badania tej ostatniej tabeli należałoby wnioskować, że gdy w latach ubiegłych od roku 1931 do roku 1936-go po spadku funta angielskiego (gdy frachty spadły mniej, aniżeli wartość przewożonych towarów), nastąpiła stabilizacja stosunku frachtów do wartości przewożonych towarów, to w roku 1937 stabilizacja ta została naruszona i na skutek zanadto szybkiego wzrostu zapotrzebowania na tonaż statków, frachty wzrosły nieproporcjonalnie wysoko w odniesieniu do wzrostu wartości towarów. *) W wyniku — niepomierne szybki spadek frachtów w ostatnich miesiącach roku ubiegłego i w pierwszych miesiącach roku 1938.

Dla pierwszych miesięcy roku 1938-go otrzymujemy:

	f.	i.	$n = f:i$
I	67,6	43,2	1,56
II	64,4	40,8	1,58
III	62,2	46,2	1,35
IV	61,7	41,2	1,50

*) Wzrost indeksów w ostatnich dwu latach przedstawiał się w procentach następująco:

	f	i
1935/1936	15,0%	5,9%
1936/1937	50,6%	16,1%

Trudno teraz powiedzieć, czy jesteśmy u końca spadku, czy nastąpi zniżka do poziomu roku 1936-go lub nawet 1935-go, czy też frachty ustabilizują się na poziomie nieco wyższym. Opinie fachowców w tym kierunku są bardzo rozbieżne.

11. Tak na przykład, znany angielski armator Lord Essendon wyrażał w marcu r. b. zdanie, że przy zaznaczającej się od początku roku 1938-go zniżkowej tendencji frachtów morskich, nie może być mowy o rozpoczęciu się nowego kryzysu żeglugowego; raczej, zdaniem jego, należało by uważać, że żegluga w obecnej chwili znajduje się w okresie „between the seasons“, w okresie przejściowym, który wkrótce zostanie zamknięty nowym okresem wysokich frachtów. Nie podzielał tego optymistycznego poglądu były Prezes Board of Trade, Lord Runciman, który na konferencji właścicieli stoczni w Newcastle oświadczył, że sytuacja żeglugi jest całkiem poważnie zagrożona i że stocznie nie mogą liczyć na poważniejsze zamówienia. Zwracał lord Runciman przy tym uwagę, że unieruchomiono wiele niedawno przetem ukończonych i dostarczonych ze stoczni statków.

Półroczny prawie stale postępujący spadek frachtów, ponowne unieruchomienie znacznej ilości statków, dla których nie można było znaleźć zatrudnienia — są symptomatami, usprawiedliwiającymi raczej pesymistyczne przewidywania lorda Runcimana, a to zwłaszcza w odniesieniu do żeglugi trampowej, gdy z drugiej strony, żegluga regularna wykazuje na razie więcej odporności i zawdzięczając dobrym finansowym wynikom roku 1937-go — ujawnia większą stabilizację stosunków, a nawet w niektórych kierunkach tendencje rozwojowe.

W żegludze trampowej od początku roku bieżącego zaznaczył się bardzo szybki wzrost tonażu statków unieruchomionych w braku zatrudnienia.

Na Łotwie na przykład, już 9. IV. sygnalizowano ca. 25% tonażu unieruchomionego, tak samo w Estonii na 1. IV. unieruchomiony tonaż wyniósł ca. 45 000 BRT, czyli ca. 25% całej floty handlowej estońskiej. *)

W Szwecji tonaż unieruchomiony przedstawiał się następująco:**)

TABELA 205

Data	Ilość statków	BRT	TDW
1. XII 1937	2	4 901	3 156
1. I 1938	4	6 583	6 350
1. II „	40	54 309	176 545
1. III „	78	101 524	146 208
1. IV „	74	99 531	150 668
1. V „	71	169 480	163 737

W portach Wielkiej Brytanii i Irlandii w ostatnich trzech miesiącach roku 1937-go od 1. X. 37 do 1. I. 38 tonaż unieruchomionych statków zwiększył się o 75 137 NRT, czyli o 75,5%, wynosząc:***)

*) „Nachrichten für Aussenhandel“ z 9. IV. 1938.

**) „Kommersiella Meddelanden“ Nr. 23—43, 1937, Nr 1, 3—4; 5; 1938.

***) „The Statist“, 29. I. 38.

	Liczba statków	N R T
1 stycznia 1937	121	212 435
1 kwietnia „	77	90 345
1 lipca „	47	61 225
1 paźdz. „	75	99 496
1 stycznia 1938	113	174 633

W liczbie unieruchomionych statków od lipca r. u. do stycznia 1938 — przeważająca ilość jest statków hiszpańskich — 27 statków o 77 070 NRT.

Wedle obliczenia angielskiego na 1-go maja roku 1938-go w poszczególnych krajach unieruchomiony tonaż przedstawiał się następująco:*)

TABELA 206

	Tonaż floty BRT	Unieruchomiono statków parowych i motorow.	
		BRT	%
Anglia	17 436 000	420 000	2,0
Stany Zjednoczone	11 788 000	1 348 000	11,0
Norwegia	4 347 000	8 000	0,2
Japonia	4 061 000	—	—
Niemcy	3 928 000	42 000	1,0
Italia	3 174 000	151 000	5,0
Francja	2 844 000	183 000	6,0
Holandia	2 357 000	37 000	2,0
Grecja	1 855 000	64 000	4,0
Szwecja	1 494 000	210 000	14,0
Dania	1 118 000	5 000	0,4
wszystkie inne kraje	10 181 000	50 000	0,5
Razem:	64 583 000	2 518 000	3,9

W poprzednich latach procentowy stosunek tonażu unieruchomionego do całego tonażu posiadanego w Anglii, Niemczech, Szwecji i całym świecie wyniósł:

TABELA 207

Data	Anglia:	Niemcy:	Szwecja:	Cały świat:
30. VI. 1929	3,0	—	—	5,5
31. XII. 1929	2,9	0,2	0,2	5,1
30. VI. 1930	7,7	5,1	0,9	8,6
31. XII. 1930	12,3	11,4	8,1	13,6
30. VI. 1931	16,2	16,0	6,9	16,4
31. XII. 1931	15,3	23,7	10,6	18,5
30. VI. 1932	18,1	30,5	8,9	21,2
31. XII. 1932	16,3	22,0	11,5	19,5
30. VI. 1933	17,1	18,0	8,5	18,5
31. XII. 1933	10,9	13,4	11,9	14,2
30. VI. 1934	9,7	7,2	4,8	12,6
31. XII. 1934	8,2	8,5	4,0	10,7
30. VI. 1935	5,5	4,3	3,7	8,5
31. XII. 1936	4,0	1,1	3,0	6,1
31. XII. 1937	0,6	1,0	3,0	3,0
30. VI. 1938	2,0	1,0	14,1	3,9

*) „Hamburger Fremdenblatt“ z 21. V. 38.

Do tonażu obecnie unieruchomionego nie zaliczono tu ca. 500 000 do 600 000 BRT statków, które już tygodniami i miesiącami leżą w La Plata lub w innych portach amerykańskich w oczekiwaniu powrotnych ładunków.

Poza tym cyfry unieruchomionego tonażu podawane przez Niemcy, Norwegię, Grecję, Danię są nieco wyższe, niż w zestawieniu angielskim. Dlatego też w rzeczywistości tonaż unieruchomiony jest zapewne wyższy, aniżeli podany w tym zestawieniu.

12. By wstrzymać szybko postępującą beczynność żeglugi handlowej, a w szczególności by zahamować szybki spadek frachtów morskich — angielska organizacja trampowa ponownie wysunęła projekt zawarcia specjalnego porozumienia — „Compensation Pool“ — naprzód angielskich armatorów, później — porozumienia międzynarodowego, a to celem stworzenia funduszu wyrównawczego, z którego by można wypłacać odszkodowanie armatorom statków unieruchomionych.

W „The Times“ z 8. IV. ogłoszono szczegóły projektu tego porozumienia opracowanego przez podkomitet Tramp Shipping Administrative Committee. Podkomitet składający się z pp. L. Andrew Common, R. J. James i Philip Runciman, jest zdania, że nie będzie wyraźnej poprawy na rynku frachtowym dopóki nie będzie przyjęty przez armatorów plan porozumienia, który skłoni ich do odrzucenia nierentownych stawek frachtowych. Podkomitet oświadcza, że „w obecnych warunkach dysproporcji między podażą i popytem na rynku frachtowym nadmierny wzrost stawek nie byłby ani usprawiedliwiony ani też pożądany, nie ma jednak powodu aby „armatorzy tonażu trampowego nadal utrzymywali w ruchu swe statki przy frachtach nieopłacalnych“.

Zasada porozumienia polegać ma na utworzeniu stowarzyszenia, którego członkowie wpłacać będą pewien odsetek wszelkich otrzymywanych przez nich frachtów z tytułu charterów zawartych po wejściu w życie tego porozumienia, do wspólnej kasy, z której wypłacać się będzie zgóry ustalone odszkodowanie statkom unieruchomionym i w ten sposób stworzy się zachętę dla armatorów do powstrzymywania się od frachtowania po stawkach nierentownych.

Komitet pisze: „Winno to dać w wyniku automatyczne wzmocnienie frachtów, z którego skorzystają wszyscy członkowie. Poprawa ta winna nastąpić nie tylko we frachtach brutto, ale również we frachtach netto, t. j. po potrąceniu odsetek płaconych do związku, gdyż oczywiście armator nie zaakceptuje stawki dopóki się nie przekona, że odnajęcie statku da mu przynajmniej tyle, ile otrzymałby od związku w formie kompensaty za unieruchomienie statku“.

„Głównym celem porozumienia jest usiłowanie zapewnienia żegludze tej równowagi, której brak jej było dotychczas, zapobieżenie stratom oraz stworzenie mocnych podstaw dla prywatnej inicjatywy armatorów dążącej do zdobycia rentowności“.

„Uwzględniając istniejące już uzgodnienia dotyczące frachtów minimalnych, porozumienie ani nie ustala stawek frachtowych, ani nie kontroluje ruchu statków. Nie krępuje również swobodnego dysponowania statkami i każdy armator ma wolną rękę w swoich staraniach o zdobycie wyższych

stawek frachtowych, niż otrzymują je konkurencje — armatorzy brytyjscy lub obcy. Każdy armator zachowuje pełną niezależność i swobodę akceptowania jakichkolwiek stawek frachtowych. Może on dowoli utrzymywać swe statki w ruchu albo je unieruchamiać bez zezwolenia „Tramp Shipping Administrative Committee“.

„Pool obejmie wszystkich armatorów tonażu trampowego zatrudnionego w handlu zamorskim, a do współpracy będą również zaproszone towarowe linie regularne. Jeżeli znajdzie się dostateczne poparcie u armatorów brytyjskich, to niezwłocznie podjęte będą kroki celem zapewnienia współpracy innych narodowości. Proponuje się, aby program porozumienia przeprowadzony był przez związek lub korporację, będącą pod nadzorem Komitetu Administracyjnego dla Żeglugi Trampowej“.

„Nie będzie się jednak wykonywało tego planu, jeżeli Komitet przekona się, że nie wywołał on u armatorów brytyjskich takiego przyjęcia, któryby zapewnił jego skuteczność. Dalej, gdyby plan ten wprowadzono w życie, a następnie dla jakiegokolwiek powodu okazałoby się, że nie wychodzi on na korzyść ogółowi członków, to Komitet będzie miał prawo zawiesić wykonywanie tego porozumienia albo ogłosić jego wygaśnięcie“.

„Nie przewiduje się, aby porozumienie to mogło wzmóc podaż ładunków dla armatorów, lecz jest nadzieja, że te interesy, które są do zrobienia, nie będą robione ze stratą. Projekt przepisów przewiduje, że porozumienie winno być rozwiązane przez Komitet skoro członkowie, reprezentujący 75% zapisanego tonażu tego zażądają. Statut przewiduje również warunki, w których można zrezygnować z członkostwa“.

Przyjmując, że 10% całego brytyjskiego tonażu trampowego może zostać unieruchomione i wychodząc z założenia, że będzie pobierana opłata w wysokości 1% od frachtów brutto, a 1¹/₂% od stawek timecharter'ów, opierając się przy tym na cyfrach opublikowanych za rok 1935 i dotyczących zarejestrowanego tonażu brytyjskich trampów i pobranych przez te statki frachtów brutto, projekt oblicza, że odszkodowanie za unieruchomienie statków mogło by wynosić sh. 12/3 od B R T. rocznie, czyli około sh. 7/3 od T D W rocznie.

Wpisowe przewidziane na dwie gwineje (czyli sh. 42) — od statku dało by fundusz początkowy. Proponuje się, aby wysokość odszkodowania na początku była wymierzona tak, by pokrywała jedynie koszty unieruchomionego statku. Wysokość opłat byłaby zmienna i dostosowana do zmiennych warunków. Komitet miałby prawo wykluczenia z porozumienia albo żądania unieruchomienia każdego statku, który w jego mniemaniu nie może konkurować z racji swego wieku lub urządzeń nieodpowiadających warunkom konkurencyjności. By stworzyć zachętę do rozbiórki na złom nadmiernego albo nieodpowiedniego tonażu, Komitet posiadał by prawo uzgodnienia z armatorem, że po sprzedaży statku na złom, odszkodownie będzie wypłacane jeszcze za pewien dalszy umówiony okres, względnie mógłby Komitet wypłacić pewną ustaloną kwotę jako zachętę do rozbiórki statku na złom.

Odszkodowania będą otrzymywać statki tylko od 8-ej doby, rozpoczynając od daty unieruchomienia statku“.

Po ogłoszeniu tego projektu „Daily Telegraph“ z 8. IV. pisał m. in. co następuje:

„Założenie poolu dla płacenia odszkodowania armatorom statków trampowych dla wyrównania uwiązanego tonażu jest zalecone przez Podkomitet „Tramp Shipping Administrative Committee...“

„Ze względu na nagły spadek stawek frachtowych, który rozpoczął się w październiku r. ub. i który nadal postępuje, stało się nieodzowne szybkie uporządkowanie tonażu, aby uniknąć tego, co zepchnęło brytyjski tramping parę lat temu na brzeg ruiny“.

„Pozostaje do stwierdzenia, w jakich rozmiarach kraje łącznie z Francją, Niemcami, Italią, Danią, Grecją, Holandią i Szwecją są gotowe do przystąpienia do tego planu poolu, opracowanego przez brytyjski Podkomitet“.

„Jasnym jest, że plan tego rodzaju może dać wyniki dodatnie tylko wtedy, jeśli zostanie oparty na międzynarodowej współpracy“.

12. W zgodności z ożywieniem się handlu międzynarodowego, którego indeks objętości w roku 1937-ym wzrósł w odniesieniu do roku 1936-go o 13,6%, ogólny ruch żeglugi w krajach skandynawskich (z wyjątkiem Danii, dla której brakuje cyfr), bałtyckich i w Niemczech, jak wykazuje niżej umieszczone zestawienie ruchu statków na wejściu i wyjściu w poszczególnych krajach, obliczone w cyfrach przeciętnych wyrażonych w tysiącach BRT, — wzrósł w roku 1937-ym o 12,0% w odniesieniu do liczb roku 1936-go:

TABELA 203

Rok Kwartał	Polska	Niemcy	Szwecja	Nor- wegia	Fin- landia	Łotwa	Litwa	Estonia	Razem	Indeks 1929—100
1925	12	3 571	1 767	593	448	241	54	95	6 781	75,0
1926	34	4 066	1 824	535	466	235	58	86	7 304	80,8
1927	70	4 240	2 101	597	556	294	72	90	8 020	88,7
1928	163	3 638	2 096	658	573	336	78	97	8 639	95,5
1929	241	4 678	2 386	701	557	311	84	86	9 044	100,0
1930	337	4 691	2 343	693	528	327	84	94	9 097	100,6
1931	443	4 221	2 197	624	460	244	74	105	8 368	92,5
1932	473	3 776	2 011	662	454	205	86	89	7 756	85,8
1933	568	3 838	2 173	679	548	246	100	97	8 249	91,2
1934	691	2 933	2 378	716	613	242	104	109	7 786	86,1
1935	761	3 025	2 577	708	649	238	115	113	8 186	90,5
1936	818	3 349	2 859	733	740	198	132	115	8 944	98,9
1937	940	3 868	3 099	797*	779	263	141	130	10 017	110,8
1938										
I	951	3 926	2 532	.	451	181	105	108	.	.
II	858	3 221	2 243	.	354	124	96	80	.	.
III	949	.	2 527	.	389	118	113	105	.	.
IV	1 031	.	.	.	462	201	115	103	.	.

Jak wyżej widzieliśmy, ruch statków angielskich wedle indeksu, obliczanego przez „Economist“ wzrósł wedle tego wskaźnika od roku 1936 — 94,0, do roku 1937 — 100,0 o 7,4%, przyczym w roku 1938-ym rozpoczął się spadek charakteryzujący się liczbami indeksu:

*) Ostatnie cyfry z „Bulletin Mensuel de Statistique“ 1938, Nr 6, str. 287. Dla Niemiec, Szwecji, Norwegii, Finlandii i Estonii wykaz obejmuje wyłącznie statki z ładunkiem; dla Polski, Łotwy i Litwy tak z ładunkiem jak i próżne.

1938

I	—	97,2
II	—	98,2
III	—	94,0
IV	—	96,8

W marcu więc wskaźnik ten obniżył się do wysokości przeciętnego za rok 1936-ty.

13. W roku 1937-ym tonaż nowych statków, znajdujących się w budowie, w dalszym ciągu szybko wzrastał.

Tonaż ten obliczany wedle danych Lloyds Register of Shipping na koniec grudnia każdego roku stanowił (w tysiącach BRT):

TABELA 209

Rok	Anglia (bez Dominów)	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	2 251
1937	1 125	204	369	69	129	100	43	2 900

Na koniec poszczególnych kwartałów roku, tonaż ten przedstawiał się w liczbach następujących:

TABELA 210

1937								
I	1 014	153	353	72	112	93	39	2 452
II	1 200	199	417	67	139	96	32	2 883
III	1 105	216	383	70	114	103	37	2 902
IV	1 125	204	369	69	129	100	43	2 900
1938								
I	1 089	172	370	75	120	92	46	2 895

Liczby powyższe uzupełniają się liczbami tonażu statków spuszczo-nych na wodę w poszczególnych wyżej wymienionych krajach, w poszcze- gólnych okresach (w tysiącach BRT) wedle danych Lloyd's Register of Shipping:

TABELA 211

Rok	Anglia (bez Dominów)	Stany Zjedno- czone	Niemcy	Francja	Szwecja	Dania	Nor- wegia	Wszystkie kraje razem	
								Ilość statków	1000 BRT
1928	1 446	91	376	81	107	139	10	869	2 699
1929	1 523	126	249	82	107	111	40	1012	2 793
1930	1 479	247	246	101	132	137	54	1084	2 889
1931	502	206	104	103	113	126	18	596	1 617
1932	188	144	81	89	43	22	11	307	727
1933	133	11	42	34	61	34	10	330	489
1934	460	25	74	16	50	62	19	536	967
1935	499	33	226	43	106	122	26	649	1 302
1936	856	112	380	39	154	98	33	999	2 118
1937	921	239	436	27	161	131	42	1101	2 690

W poszczególnych kwartałach roku tonaż statków spuszczonej na wodę przedstawiał się następująco:

TABELA 212

1937									
I	176	25	98	2	30	14	6	195	479
II	253	46	122	23	41	27	7	269	720
III	266	36	103	—	32	37	9	291	676
IV	223	125	106	—	56	53	19	269	774
1938									
I	180	42	122	35	37	37	11	235	626

Zestawienia powyższe wskazują, że stocznie światowe zajęte były w roku ubiegłym tak dobrze, jak w latach 1928—1930 i że start ku sezonowi budowlanemu roku 1938-go wróży stoczniom perspektywy bardzo dobre, a to nie bacząc na znaczny wzrost kosztów budowy.

W szczególności prawie w pełni wykorzystane były w roku ubiegłym stocznie angielskie, niemieckie i skandynawskie.

Zamówienia nowe na razie wpływają do stoczni w tempie nie zmniejszonym, a w szczególności stocznie niemieckie, na przykład, *) są zajęte i mają robotę na podstawie już przyjętych zamówień na rok 1939-ty. W pierwszym kwartale roku 1938-go wpłynęło zamówień na 25 statków o pojemności 55 885 BRT, tak, że obecnie w budowie jest na niemieckich stoczniach 1 086 000 BRT.

Sytuację budownictwa okrętowego angielskiego na początku roku bieżącego tak określono w czasopiśmie „The Statist“ (z 15. I. 38.):

„Lekki spadek, który nastąpił w ostatnim kwartale 1937 r. w tonażu floty handlowej w budowie według danych Lloyd, nie powinien powodować pesymizmu co do przyszłości przemysłu budowy okrętów. Chociaż tu i ówdzie jawi się pustka na stoczniach, spadek liczby noworozpoczętych statków trampowych częściowo wyrówna się zamówieniami na tankowce i statki dla linii regularnych, a silniejsza tendencja frachtowa od końca roku ubiegłego — łącznie z możliwościami, jakie zawiera „Plan Współ-

*) „Völkischer Beobachter“, München, 15. IV. 1938.
„Frankfurter Zeitung“ 14. IV. 38.

pracy Trampowej“ — wróży dobrą przyszłość, gdy wysokie obecnie koszty budowy statków handlowych, na które zbrojenia wpływają więcej, niż na większość innych kosztów przemysłowych — okażą tendencję zniżkową.

Odsetek tonażu w budowie przeznaczonego na zarejestrowanie zagranicą albo na sprzedaż wzrasta: jest to dobrym znakiem dla przemysłu. Przy końcu grudnia wynosił on 18,1%, czyli 204 000 ton wobec 15,3%, czyli 180 000 ton w końcu września. Mniej niż jedną czwartą tego tonażu jest przeznaczona dla Dominiów, a znaczną liczbę statków buduje się między innymi dla Grecji, Norwegii, Polski i Holandii. Tonaż budowany zagranicą w dalszym ciągu wzrasta.

Spadek w brytyjskim budownictwie okrętowym na eksport jest, porównując z sytuacją zagranicą, objawem niekorzystnym. Najwidoczniej przemysł ten stracił swoje rynki zbytu na korzyść innych.

Stało się to z powodów od samego budownictwa okrętowego niezależnych, jak na przykład, wykorzystywanie przez konkurencję zagraniczną układów kompensacyjnych i ograniczeń dewizowych“.

Budownictwo okrętowe w dalszym ciągu w wielu krajach otrzymuje wydatną pomoc przez subwencje państwowe.

We Włoszech nowa ustawa*) zwalnia od cła wprowadzenie zagranicznych surowców, materiałów i urządzeń koniecznych dla budowy statków. Za użycie do budowy materiałów krajowych otrzymują właściciele statków premie w rozmiarze połowy cła, które by należało płacić za materiały sprowadzane z zagranicy. Ustawa przewiduje subwencję na budowę statków — jeden miliard lirów, rozdzielony na 11 budżetowych lat w budżecie Ministerstwa komunikacji.

W Norwegii wedle sprawozdania Banku Państwowego**) od 1 stycznia do 1 marca 1938 roku przyznano 84 nowobudującym się statkom subwencji — 15 198 000 koron, przy czym cena kontraktowa budowy wynosi 72 366 000 koron, czyli subwencja stanowi 21% ceny budowy. W dwu wypadkach na modernizowanie statków przyznano razem 1 310 000 koron.

W Stanach Zjednoczonych stocznice, otrzymując z jednej strony subwencję na budowę, sięgającą do 50% wartości budowy, z drugiej strony będą zajęte znacznie powyżej liczb podanych przez Lloyd's Register, gdyż od roku 1933-go połowa tonażu budowy statków wojennych oddana jest stoczniom prywatnym.

Subwencje na budowę udzielane są na podstawie „Merchant Marine Act“ z 1936-go roku, ważność którego nadal pozostaje w sile.

Ustawa ta (nazywana też „The Ship Subsidy Bill“) przewiduje udzielenie subwencji w wysokości łącznej do 200 milionów dolarów.

Zadaniem ustawy tej było: w pierwszym rzędzie, skasowanie do dnia 30 czerwca 1937 r. kontraktów pocztowych (które w roku 1936 kosztowały Państwo 26 milionów dolarów) i zamiana tych kontraktów przez bezpośrednią subwencję przedsiębiorstwom żegludowym.

Drugie zadanie ustawy — jest popieranie budowy statków, a to przez udzielanie subwencji do 50% kosztów budowy.

W ramach tego programu 162 statki wybudowane podczas wojny przeznaczone są na rozbiórkę.

*) „Münchener Neueste Nachrichten“, z 20. IV. 38.

**) „Hamburger Fremdenblatt“, 14. IV. 38.

Przeprowadzenie całego programu subwencjonowania żeglugi zlecono osobnej komisji, prezesem której jest pan Josef Kennedy. Zadaniem tej komisji poza tym jest nadzór nad wynagrodzeniem załóg na statkach subwencjonowanych. Jednocześnie przydzielono Komisji zadanie — sprzedaż lub wynajęcia 4-ch rządowych linii regularnych.

W ostatnim czasie *) ustawa ta została zmieniona o tyle, że zezwolono na udzielenie subwencji nawet dla statków, które buduje się dla Stanów Zjednoczonych zagranicą pod warunkiem, że koszty budowy wynoszą mniej, aniżeli połowa kosztów budowy w kraju. W tym ostatnim wypadku subwencję ogranicza się do 50% kosztów budowy wydanych zagranicą.

Program rozbudowy przewiduje konieczność wybudowania 40 statków, które by mogły być używane też dla celów strategicznych.

Przy ostatniej zmianie ustawy został stworzony specjalny fundusz hipoteczny celem ułatwienia otrzymania kredytów na naprawę i przebudowę statków handlowych. Z tego funduszu udziela się kredytów na naprawę statków do 75% całkowitych kosztów, przyczym kredyty oprocentowane są w wysokości 5%, a spłacane są w przeciągu 20 lat.

Jako przykłady zastosowania wyżej wymienionej ustawy można podać,**) że na przykład Dollar Line przy skasowaniu subwencji pocztowych otrzymała subwencję na przeciąg 6 miesięcy po \$ 7 000,— dziennie, przyczym jednocześnie zgłosiła pretensję do Rządu z tytułu odwołania subwencji pocztowych na 5 900 000 \$.

American Export Line otrzymało subwencję na budowę rocznie 10 statków na 5 lat po 1 200 000 \$ rocznie; 4 statki z tej subwencji powinny być ukończone już w roku 1938.

W Francji nadal ustawa „Tasso“ z 1934 roku utrzymana jest w sile na rok 1938, nie bacząc na to, że z powodu znacznego spadku franka warunki konkurencyjne żeglugi francuskiej znacznie się polepszyły. Natomiast ważność ustawy z sierpnia 1936 r. o wyrównanie armatorom strat wynikających z wprowadzenia nowych ustaw socjalnych nie została przedłużona na rok 1938.

W Belgii w 1936 r. udzielono przedsiębiorstwom państwowym bezprocentowych pożyczek na 160 millionów franków. Pożyczki te zwraca się do osobnego funduszu, który przeznaczony jest na cele subwencjonowania nowych budowli statków. Pozatym w roku 1937-ym przydzielono na subwencjonowanie eksploatacji statków marynarki handlowej 25 000 000 franków.***)

W Anglii rząd udziela gwarancji na kredyty przyznawane przy budowie statków dla zagranicy. Stocznie prywatne są w znacznym stopniu zatrudnione przy budowie statków wojennych.

14. Eksploatacja statków polskich, zawdzięczając okoliczności, że wydatki uskutecznia się w złotych polskich, a frachty pobiera się w zdewaluowanych szylingach angielskich, znajduje się w warunkach gorszych,

*) „Frankfurter Zeitung“, 18. V. 38.

***) „Frankfurter Zeitung“, 1. II. 38.

***) „Independence Belge“, 24. IV. 37.

aniżeli w konkurencyjnych krajach z walutą dopasowaną do spadku funta angielskiego.

Wydatki na eksploatację w roku ubiegłym zostały zwiększone na skutek podwyższenia z dniem 1. VII. 37. uposażenia załóg.

Uposażenie te przedstawiają się obecnie, jak niżej:

TABELA 213

Stanowisko	Uposażenie miesięczne		Zwiększenie procentowe %
	do 1. VII. 37 zł	po 1. VII. 37 zł	
bosman	248	260	4,8
st. marynarz	211	220	4,5
mł. marynarz	107	140	30,8
chłopiec	75	85	13,3
palacz	224	235	4,0
węglarz	195	205	5,1
kucharz	254	268	4,4

Sredni stosunek uposażenia załóg pokładowych i maszynowych w krajach bałtyckich i skandynawskich w odniesieniu do uposażeń polskich wynosił:

TABELA 214

	na 1. I. 1935	na 1. I. 1937	na 1. I. 1938
w Niemczech	103,40%	103,30%	101,50%
„ Szwecji	84,40%	92,00%	94,70%
„ Norwegii	81,90%	81,00%	82,60%
„ Danii	79,50%	82,10%	84,00%
„ Estonii	73,40%	47,60%	50,70%
„ Łotwie w żegludze państw.	65,40%	56,30%	50,40%
„ Łotwie w żegludze prywat.	38,50%	32,80%	
„ Finlandii	50,60%	56,70%	68,00%

Jedynie więc w Niemczech uposażenia załogi są nieco wyższe, niż u nas. We wszystkich innych krajach uposażenia są niższe, a w Łotwie, Estonii i Finlandii nawet dwa razy niższe. W Łotwie uposażenia żeglugi państwowej i prywatnej w ubiegłym roku zostały zrównane.

15. Od trzeciego kwartału roku 1936-go w związku ze zwyczają frachtów morskich i zwiększeniem zamówień na budowę nowych statków ceny sprzedaży i budowy nowych statków stale i bardzo szybko wzrastały. Polityka zbrojeń i subwencjonowania budowy nowych okrętów podtrzymały tę tendencję zwyczajową.

Dla charakterystyki wzrostu cen nowej budowy w sprawozdaniu roku ubiegłego daliśmy zestawienie opracowane przez „Fairplay“ — ceny budowy statku jednopokładowego, zwykłej konstrukcji, z jednym mostkiem, z nadbudówkami na dziobie i rufie o pojemności 7 500 TDW.

W „Fairplay“ z 13. I. 38. podano odnośne daty za rok 1937-y i uzupełnione zestawienie — podające ceny za jedną tonę deadweight, określone każdorazowo na koniec miesiąca — następująco:

TABELA 215

c z a s	Ł. sh. d.
1914 grudzień	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. 0
1924 „	9. 1. 4
1925 „	8. 0. 0
1926 „	8. 12. 0
1927 czerwiec	8. 16. 0
1928 „	8. 14. 8
1929 „	8. 19. 4
grudzień	9. 0. 8
1930 czerwiec	9. 0. 8
grudzień	9. 0. 8
1931 czerwiec	8. 18. 6
grudzień	8. 9. 4
1932 czerwiec	8. 8. 3
grudzień	8. 6. 3
1933 czerwiec	8. 6. 3
grudzień	8. 8. 3
1934 czerwiec	8. 10. 3
grudzień	8. 12. 0
1935 czerwiec	8. 14. 11
grudzień	9. 10. 11
1936 czerwiec	9. 12. 0
grudzień	10. 8. 0
1937 czerwiec	13. 6. 8
grudzień	14. 8. 0

Przeliczając ceny tego zestawienia wedle każdorazowego kursu na złote polskie otrzymamy cenę za tonę DW statku:

TABELA 216

c z a s	zł
1929 czerwiec	388,79
grudzień	391,69
1930 czerwiec	391,51
grudzień	391,33
1931 czerwiec	387,17
grudzień	261,61
1932 czerwiec	274,75
grudzień	244,06
1933 czerwiec	251,87
grudzień	244,64
1934 czerwiec	227,62
grudzień	225,49
1935 czerwiec	242,61
grudzień	249,15
1936 czerwiec	256,51
grudzień	270,60
1937 czerwiec	348,00
grudzień	379,58

Z zestawienia tego wynikało by, że cena obliczona w złotych polskich od najniższego stanu w grudniu roku 1934-go w ciągu ostatnich 3-ech lat wzrosła o 68,30%.

W pierwszym kwartale roku 1938-go ceny budowy statków nowych naogół pozostawały prawie bez zmiany, wykazując wszakże dość znaczne wahania w zależności od zapełnienia poszczególnych stoczni. Jak widzieliśmy wyżej z wykazu tonażu, znajdującego się w budowie, stocznie na ogół mają w budowie ilość statków nie mniejszą, jak w roku 1937-ym i mają dostateczną ilość zamówień prywatnych, nie uwzględniając nawet budowy statków wojennych na stocznjach prywatnych, które to statki nie są ujęte w wyżej podanych zestawieniach Lloyd's Register.

Ceny sprzedaży statków nowoczesnych pozostają też bez zmiany, natomiast ceny statków starszych wiekiem bardzo znacznie spadły.

Tak, na przykład, jak podaje „Hansa“ w Nr. 19 z dnia 7. V. 1938 roku sztandarowy statek angielski o pojemności 8 300 TDW, wybudowany w roku 1919, oceniany był:

na początku roku 1937	£ 34 000
we wrześniu/październiku 1937 r.	£ 63 000
w kwietniu r. 1938	£ 35 000

Wedle opinii sprawozdawcy (Ernst Richter z Hamburga) — te ostatnie ceny w związku z zamierzeniem stworzenia poolu trampowego i w związku z innymi przewidywaniami w najbliższym czasie podniosą się.

§ 5.

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 217

R o k	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 przeładunku ton
1925	4	65 009	16,3	55 571	13 893
1926	7	33 085	4,7	405 561	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	30 216 255	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
1937	398	52 419 583	131,7	9 006 173	22 628

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

TABELA 218

R o k	Roczna ilość zgłoszeń przywozowych celnych	Ilość urzędników celnych w miesiącu	Ilość deklar. na 1 urzęd. celnego	Ilość funkcjonariuszy niższych	Razem	Ilość deklar. 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	luty 101	181	115	216	83
1935	23 728	styczeń 120	190	145	265	83
1936	34 658	grudzień 130	239	175	305	101
1937	37 721*	grudzień 170	222	227	397	95

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.

W 1937 roku złożono 37 721 deklaracji czyli 3 144 miesięcznie.

Pomimo zahamowania ciągłego wzrostu ilości deklaracji celnych przypadających na jednego pracownika celnego, należy podnieść, iż stan personelu Urzędu Celnego jest nadal za szczupły i wymaga znacznego zwiększenia.

§ 6.

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), zniósła 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.

* W zestawieniu nie uwzględniono zgłoszeń celnych za dary amerykańskie, będące również przedmiotem rewizji.

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 dnia 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.

VII. W Monitorze z dnia 6. V. 1937, Nr 122 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 IV.

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

W załączniku Nr. IV (Monitor Polski z 29. X. 1938 r.) podajemy nowy Regulamin pracy urządzeń przeładunkowych.

§ 7.

BUDŻET EKSPLOATACYJNY URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI.

Liczy budżetu administracyjnego Urzędu Morskiego w Gdyni przedstawiały się w latach 1929—1937 następująco:

Wykonane budżety Urzędu Morskiego w Gdyni.

TABELA 219

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*	9 261 656	3 941 454	0,43
1938/1939**	8 818 900	4 347 910	0,49

*) Liczby, odnoszące się do dwóch ostatnich lat 1937/38 i 1938/39 dotyczą tylko portu gdynińskiego, który został wyłączony z budżetu ogólnego Urzędu Morskiego.

**) Liczby preliminowane za rok 1938/1939.

Zestawienie powyższe wykazuje ciągłe rozbudowywanie budżetu Urzędu Morskiego. Ostatnio, ze względu na specyficzny charakter dochodów i wydatków, związanych z eksploatacją portu, budżet portu gdyńskiego wydzielony został z ogólnego budżetu Urzędu (oddzielono od budżetu, związanego np. z administracją wybrzeża).

§ 8.

SPRAWY PODATKOWE.

W Roczniku naszym za rok 1936 przedstawiliśmy szereg aktualnych bolączek podatkowych, które wymagały w Gdyni załatwienia, bolączek — nie wynikłych z powodu takiego czy innego nastawienia władz skarbowych, lecz mających swe źródło w fakcie, że polskie ustawodawstwo skarbowe i polska praktyka skarbowa, dostosowano do warunków i wymogów życia wewnątrz kraju, nie brały w dostatecznej mierze pod uwagę odrębności warunków, w jakich pracuje gospodarka morska, a co za tym idzie — nie stwarzały w granicach normalnego ustawodawstwa odrębnych przepisów i praktyk dla tego odcinka. — Wprawdzie istniało prawie od zarania naszej państwowości ustawodawstwo, wprowadzające ulgi dla przedsiębiorstw gdyńskich, lecz ulgi te, ograniczone tylko do pewnych kategorii czy grup, wprowadzały jedynie pewne zwolnienie w podatkach i opłatach stemplowych i to na podstawie długiej i przewlekłej procedury.

Ustawodawstwo o ulgach podatkowych w Gdyni doznało reformy, która została ogłoszona w Dz. U. R. P. 27 z 1937 r. Reformę tę poddaliśmy zasadniczo pozytywnej ocenie w Roczniku naszym nr VI. (strona 138) i nie będziemy na tym miejscu naszych uwag powtarzali. Podkreśliśmy w nich konieczność ułatwienia procedury załatwiania wniosków przez władze w udzielaniu zwolnień i ulg po myśli rozporządzenia Prez. R. P. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni, przy czym wysunęliśmy tezę, — która również została wysunięta przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni — aby została powołana do życia komisja opiniodawcza, w skład której weszłyby urzędy i instytucje lokalne Gdyni, które opiniowałyby odośne podania, co uzbędnąłoby sprawę urzędowego przekazywania akt od jednej instytucji do drugiej i skróciłoby procedurę opiniodawczą w samej Gdyni o kilka miesięcy.

Z zadowoleniem możemy stwierdzić, że od zgorą roku istnieje taka komisja opiniodawcza, która z pożytkiem dla wszystkich zainteresowanych czynników załatwia opiniowanie wniosków.

W roku 1937 udało się nam, dzięki pozytywnemu ustosunkowaniu się naczelnych władz skarbowych, również doprowadzić do definitywnego wyjaśnienia kilku zagadnień podatkowych, które stały na przeszkodzie rozwojowi niektórych dziedzin życia portowego wzgl. znacznie je utrudniały.

W związku z tym, na naszą prośbę, zwołał pan wiceminister Skarbu Ferdynand Świtalski konferencję ze sferami gospodarczymi portu w Urzędzie Skarbowym w Gdyni, na którą to konferencję przybył w towarzyst-

wie dyrektora Departamentu Podatkowego Dr Jerzego Lubowickiego oraz naczelnika Kolanowskiego. Na konferencji tej w dniach 13, 14 i 15 czerwca 1937 roku ustaliły naczelné władze skarbowe zasady działania w sprawach podatkowych firm żeglugowo-portowych w Gdyni w dziedzinie:

1. Odpisów amortyzacyjnych od wznoszonych budowli w porcie,
2. kosztów kierownictwa firm portowych,
3. kategorii świadectw przemysłowych dla przedsiębiorstw, magazynujących towary w porcie,
4. stawki podatku obrotowego od przedsiębiorstw ekspedycyjnych w Gdyni,
5. opłat stemplowych od polis asekuracyjnych przy transakcjach importowych c. i. f. Gdynia.

W uznaniu słuszności naszego punktu widzenia, wydali pp. wiceminister Świtalski i dyrektor Lubowicki zarządzenia podległym sobie instancjom skarbowym w sprawie stosowania praktyki skarbowej w tych dziedzinach, a mianowicie:

1. Uznano za słuszne, aby budowle, wzniesione przez stronę w porcie, których posiadanie przez stronę kończy się w krótszym okresie, aniżeli ustawa przewiduje okres amortyzacyjny dla budynków murowanych, miały prawo stosować odpowiednio wyższą stawkę amortyzacyjną, odpowiadającą okresowi faktycznego posiadania obiektu przez jej posiadacza, (art. 6 ustawy o podatku dochodowym Dz. U. R. P. 2/36 oraz § 14 Rozporządzenia Ministra Skarbu z 27. IV. 36, Dz. U. R. P. 40/36).
2. przyjęto zasadę, że firmy żeglugowo-portowe w Gdyni, a szczególnie firmy maklerskie i ekspedycyjne, będą mogły na indywidualne wnioski uzyskać prawo wypłacania pensyj na kierownictwo w stosunku wyższym, aniżeli przewidziane ustawą 15% i mimo to wydatek ten nie będzie przez władze skarbowe uznawany jako dochód, podlegający opodatkowaniu, (art. 21 ustawy o podatku dochodowym Dz. U. R. P. 2/36).
3. ustalono, że świadectwa przemysłowe dla przedsiębiorstw handlowych kategorii I. będą opłacały tylko publiczne domy składowe, w Gdyni, zaś wszystkie inne firmy, zajmujące się magazynowaniem towarów obok swej głównej funkcji, jak ekspedycja, agencja linii itp., będą miały prawo opłacać świadectwo przemysłowe dla przedsiębiorstw handlowych II. kategorii. (Zagadnienie to staje się bezprzedmiotowe z końcem 1939 r., gdyż wówczas wchodzi w życie ustawa, wprowadzająca zamiast dotychczasowego świadectwa przemysłowego kartę rejestracyjną). (Art. 5, punkt 2, ustawy o podatku dochodowym. Dz. U. R. P. 2/36).
4. w sprawie opłaty stemplowej od polis asekuracyjnych przy importowych transakcjach c. i. f. Gdynia, również Ministerstwo Skarbu stanęło na stanowisku, że każda polisa c. i. f. Gdynia ewtl. taka, która posiada t. zw. indos legitymacyjny in blanco, jest wolna od opłaty stemplowej po myśli ustawy.

Nadal istnieje jeszcze niezłałatwione zagadnienie, mianowicie zwolnienie od opłaty stempłowej niektórych transakcyj, zawieranych przez banki, osiadłe w Gdyni. Ten stan rzeczy stoi na przeszkodzie skutecznej konkurencyjności naszej bankowości i naszego handlu z firmami gdańskimi. W zakresie szczegółów odsyłamy czytelników do naszego Rocznika VI., str. 141. Przypominamy na tym miejscu jedynie, że wnioski nasze dotyczą zwolnienie od opłat stempłowych następujących transakcyj bankowych w Gdyni:

- a) pierwszego indosu na warrancie,
- b) promesy na kredyt otwarty,
- c) promesy na kredyt zastawowy,
- d) pokwitowań bankowych i potwierdzenia wpływów,
- e) deklaracji zastawniczej i potwierdzenia wpływów,
- f) trat à vista, przysłanych przez zagranicznych eksporterów wzgl. banki przy dokumentach przewozowych.

Również niezłałatwiona jest jeszcze sprawa zwolnienia od opłaty stempłowej pasażerskich biletów okrętowych w ruchu pasażerskim morskim.

Tym zagadnieniom poświęciliśmy więcej miejsca w naszym Roczniku nr VI. i ograniczamy się obecnie jedynie do podkreślenia ich wagi, stwierdzając raz jeszcze konieczność ich złałatwienia po myśli interesów portu w Gdyni.

ROZDZIAŁ VII.

Stan organizacyjny Rady Interestantów Portu w Gdyni.

Stan członków Rady Interestantów 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 Gdynskich 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 Żelaza 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. 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 przewodniczący Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

ZARZĄD RADY INTERESANTÓW.

Na rok 1938 Walne Zgromadzenie z dnia 18. III. 1938 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.

*) W dniu 1. VIII. 1938 r. weszło w skład członków Rady Interestantów Portu w Gdyni Zrzeszenie Ekspedytorów Portowych w Gdyni (patrz załącznik IX).

**) Związek Gdynskich Ekspedytorów Portowych został zlikwidowany w dniu 19. VII. 38 r. i członkowie jego wraz z członkami Zrzeszenia Przedsiębiorstw Transportowych, również w tym dniu zlikwidowanego, weszli do Zrzeszenia Ekspedytorów Portowych w Gdyni.

***) Zrzeszenie Przedsiębiorstw Transportowych w Gdyni zostało zlikwidowane w dniu 19. VII. 1938 r. i członkowie jego wraz z członkami Związku Gdynskich Ekspedytorów Portowych również w tym dniu zlikwidowanego, weszli do Zrzeszenia Ekspedytorów Portowych w Gdyni.

****) 6. W dniu 1. VIII. 1938 r. weszło w skład członków Rady Interestantów Portu w Gdyni „Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe“ Dyrekcja Kolei Herby Nowe — Gdynia, Ekspozycja Dyrekcji w Gdyni.

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 Cienciąła, 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 fy „Cukroport“ Sp. z o. o. w Gdyni.
7. Wacław Fedorowicz, dyrektor fy „Gdynika“ Maklerzy Ubezpieczeń Morskich Sp. z o. o. w Gdyni.
8. Władysław Gieysztor, król. konsul węgierski, wiceprezes Zrzeszenia Przedsiębiorstw Transportowych w Gdyni, sędzia handlowy, członek Rady Portowej w Gdyni, dyrektor fy „Warta“ Towarzystwo Ekspedycyjne, Sp. z o. o. w Gdyni.
9. Jerzy Hildt, radca Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, dyrektor oddziału Powszechnego Banku Związkowego S. A. w Gdyni.
10. Stefan Jakubowicz, prezes Związku Przemysłowców Portowych w Gdyni, wicedyrektor firmy „Union“ — Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego S. A. w Gdyni.
11. 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
12. Michał Królikowski, dyrektor oddziału „Banku Zachodniego“ S. A. w Gdyni.
13. Inż. Mirosław Laurecki, konsul łotewski, radca Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, wiceprezes Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni, dyrektor fy „Skarbopol“ Sp. z o. o. w Gdyni.
14. Franciszek Marszał, radca Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, wicepr. Związku Gdynskich Ekspedytorów Portowych, dyrektor firmy „Bergtrans“ Towarzystwo Żeglugowe Sp. z o. o. w Gdyni.
15. Ludwik Rotstat, wiceprezes zarządu Zrzeszenia Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych w Gdyni, wicedyrektor fy „Pantarei“ S. A. — Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe w Gdyni.

16. Stanisław Tor, prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, członek Rady Portowej w Gdyni, dyrektor fy „Paged“ — Polska Agencja Eksportu Drewna, Sp. z o. o. w Gdyni.
17. Teofil Wawrzyńczak, dyrektor firmy „Chłodnia i Składy Portowe“ Sp. z o. o. w Gdyni.
18. Stanisław Zieliński, dyrektor Centrali Zakupu Złomu Polskich Hut Żelaznych, Sp. z o. o. w Warszawie.

Poza tym przez Roczne Walne Zgromadzenie został delegowany do Zarządu Rady Julian Rummel, członek honorowy Rady Interessantów Portu w Gdyni.

Zastępcy członków Zarządu:

1. Bronisław Garbowicz, dyrektor fy „Elibor“ S. A. Przemysłowo-Handlowa w Gdyni,
2. Konstanty Jacynicz, członek Zarządu Związku Armatorów Polskich, szef Biura Portowego fy „Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A.
3. Alfred Jaeger, dyrektor fy „Johannes Ick“, Sp. z o. o., Oddział w Gdyni.
4. Władysław Potocki, wicedyrektor fy „Bergtrans“ Sp. z o. o. w Gdyni,
5. Inż. Stanisław Rostkowski, sędzia handlowy, dyrektor fy „Chłodnia i Składy Portowe“ Sp. z o. o. w Gdyni,
6. Walerian Zaleski, kierownik magazynów Banku Gospodarstwa Krajowego, Oddział w Gdyni.

Komisja Rewizyjna:

a) członkowie:

1. Jan Kubica, prokurent fy „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A. w Gdyni,
2. Włodzimierz Tokarski, sędzia handlowy, prokurent fy „Żegluga Polska“ S. A. w Gdyni.

b) zastępca:

3. Henryk Brzeziński, główny buchalter fy „Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union“ S. A. w Gdyni.

Dyrektor:

Dr Bolesław Kasprowicz, król. konsul rumuński, radny miasta Gdyni, sędzia handlowy, zastępca członka Państwowej Rady Komunikacyjnej.

Biuro Rady mieści się przy ul. Św. Piotra 12, telefon 12-09.

Tekst obecnie obowiązującego statutu Rady Interessantów Portu podajemy poniżej:

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 Rzeczpospolita 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 wchodzą do Rady przez swoje związki, w grupach niezrzeszonych — pojedynczo.

Poza tym mogą być obrane członkami honorowymi Rady osoby, zasłużone około rozwoju portu gdynskiego.

§ 5.

Nie mogą być w żadnym razie członkami Rady:

- 1) Związki stanowiące secesję jednego ze związków zjednoczonych lub powstające w jakikolwiek 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,
- a) 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 obciążenie 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) musi zaś 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 $\frac{3}{5}$ 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 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 do wypadkach potrzebna jest większość $\frac{4}{5}$ 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. 12 przy ul. Św. Piotra, telefon biura:12-09.

ROZDZIAŁ VIII.

Organizacje i Przedsiębiorstwa, należące do Rady Interesantów Portu w Gdyni.

1. Związek Armatorów Polskich.

Związek został założony dnia 24. V. 1929 r. Wpisanie do rejestru sądowego nastąpiło 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 Rzeczypospolita Polska, a siedzibą miasto Gdynia.

Art. 2.

Celem Związku jest popieranie i zastępowanie 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 we 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 3 000 t, posiada tyle głosów, ile razy przedstawia 3 000 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 co najmniej 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 za głos przeciwny lub za naruszenie jednomyślności.

Art. 15.

Zarząd decyduje we wszystkich sprawach, nie zastrzeżonych wyraźnie Walnemu Zgromadzeniu. Reprezentuje on Związek nazewnątrż. 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 odnośne strony zamianują po jednym arbitrze. Jeżeliby 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 (ruchoomości, 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 8 IV. 1938 r. powołało Zarząd Związku na rok 1938 w następującym składzie:

Prezes Zarządu:

1. Feliks Kollat, wiceprezes Zarządu Rady Interestów 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 Interestów Portu w Gdyni, wicedyrektor „Żeglugi Polskiej“ S. A. w Gdyni.
5. Konstanty Jacynicz, szef Biura Portowego firmy „Gdynia—Ameryka“ — Linie Żeglugowe S. A.
6. Inż. komunikacji Napoleon Korzón, prezes Rady Interestów Portu w Gdyni, dyrektor naczelny fy „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.

Sekretarz Generalny: kpt. ż. w. Stefan Gorazdowski.

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, która została zatwierdzona przez Wojewodę Pomorskiego dnia 9. XI. 1937 r.

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 trzy miesiące wcześniej.

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 co najmniej 7,5% tonażu w roku ubiegłym, otrzymują jeden głos dodatkowy,
- c) Członkowie, którzy odprawili co najmniej 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 członków 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 $\frac{3}{4}$ 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 $\frac{3}{4}$ 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 spośród 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.	} założytele 31. XII. 1930.
2. „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A. w Gdyni	19. X I. 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.	1. IV. 1938.
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 & Kiłaczycki“ 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. VII. 1936.	
17. „Polska — Lewant“ Sp. z o. o. w Gdyni	15. III. 1936.	
18. „Oceaniczna Agencja Okrętowa“ Sp. z o. o. w Gdyni	1. VII. 1937.	
19. Z. Cedro i Ska, Sp. z o. o. w Gdyni	1. VII. 1938.	

Roczne Walne Zgromadzenie z dnia 22. III. 1938 r. powołało Zarząd na rok 1938 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 Cienciała, członek Zarządu Rady Interestantów Portu, dyrektor firmy „Polska Agencja Morska“ Sp. z o. o. w Gdyni.

Członkowie Zarządu:

3. Witold Jasiński, członek Zarządu Rady Interestantów Portu, dyrektor „American Scantic Line w Polsce“ Sp. z o. o. w Gdyni.
4. Karol Neyman, kierownik ekspedycji portowej fy „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A. w Gdyni.
5. Władysław Potocki, wicedyrektor fy „Bergtrans“ Sp. z o. o. w Gdyni.
6. Kazimierz Rothert, współwłaściciel firmy „Rothert i Kiłaczycki“ Sp. z o. o. w Gdyni.

Biuro Związku mieści się przy ul. Św. Piotra nr. 12 razem z biurem Rady Interestantów Portu w Gdyni, telefon 12-09.

§ 3. Związek Gdyńskich 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 Gdyńskich 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 nabycia, 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.

*) Związek uległ likwidacji w dniu 19. VII. 1938 r.

Na jego miejsce powstało Zrzeszenie Ekspedytorów Portowych w Gdyni, w skład którego weszli również członkowie w tymże dniu zlikwidowanego Zrzeszenia Przedsiębiorstw Transportowych w Gdyni.

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 zwyczajną 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 dobrym 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 wogóle polskim interesom morskim członkowie Związku, na podstawie orzeczenia Sądu Związkowego, mogą być wykluczeni ze Związku przez uchwałę Walnego Zgromadzenia członków Związku, powziętą zwyczajną 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 t. p. 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 względnie 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, spośród których wybiera prezesa i wiceprezesa Zarządu. 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 чеки 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 $\frac{2}{3}$ głosów przy obecności członków, reprezentujących $\frac{3}{4}$ głosów. To samo Walne Zgromadzenie w ten sam sposób rozstrzyga o zużytkowaniu majątku Związku.

Spis członków podajemy niżej:

	Należy do Związku od	Wystąpił ze Związku	
1. „Atlantic“ Towarzystwo Transportowe z o. p. w Gdyni	1. I. 1929.	Z a ł o ż y c i e	
„Boismine“ Sp. z o. o. Oddział w Gdyni	1. I. 1929.		31. I. 1932.
2. „C. Hartwig“ Międzynarodowi Ekspedytorzy, Sp. Transp. z o. o. w Gdyni	1. I. 1929.		30. VI. 1937
„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. Powszechne 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. „Expedbłok“ Dom Spedycyjno-Transportowy w Gdyni	1. IV. 1932.		

	Należy do Związku od	Wystąpił ze Związku
5. „Jul. Herman 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 - Transportowe 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 Baltic 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-Ekspedycyjny, Oddział w Gdyni	1. I. 1934.	
„B. Henner i E. Hermann“ Jawna Spółka Handlowa w Gdyni	1. II. 1934.	30. VI. 1934.
„Cemka“ W. Kowalewski, Przeladunki w porcie	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-Transportowy 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.	30. VI. 1937.
„Aug. Wolff i Ska“, Sp. z o. o. w Gdyni	1. I. 1936.	
16. „Warrant“ Sp. z o. o. w Gdyni	1. IV. 1936.	
17. „Ankerlager“, Dom Transportowo-Ekspedycyjny Sp. z o. o. w Gdyni	1. IV. 1936.	
18. „Rapid“ Sp. z o. o., Tow. Transportowe w Gdyni	1. VII. 1936.	
Adam Zadrozny, Dom Ekspedycyjno-Handlowy, Oddział w Gdyni	1. VIII. 1935.	30. VI. 1937.
19. „Mortrans“ Towarzystwo Transportowe, Sp. z o. o. 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, wicedyrektor f-y „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. Jakób Tempel, dyrektor fy „Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne“ S. A. w Gdyni.
6. Waclaw Wierzbicki, dyrektor oddziału fy „Warrant“ Sp. z o. o. w Gdyni.

Zastępca członka Zarządu:

7. Leon Holzer, dyrektor fy „Balto-Lewant“ Sp. z o. o. w Gdyni.

Dyrektor: Konrad Ruszczyk.

Biuro mieściło się przy ul. Portowej 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.

S T A T U T

ZWIĄZKU PRZEDSTAWICIELI KONCERNÓW WĘGLOWYCH W GDYNI

(Stowarzyszenie wpisane).

I. Nazwa, charakter prawny, cel, siedziba.

§ 1.

Stowarzyszenie zapisane pod nazwą: „Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni“ z siedzibą w Gdyni i w 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 $\frac{2}{3}$ głosów.

Głosowanie jest tajne.

§ 4.

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

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

§ 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 $\frac{3}{5}$ 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 $\frac{3}{5}$ 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.

Spośród 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 „Skarboferme“ w Królewskiej Hucie.

Na rok 1938 powołało Roczne Walne Zgromadzenie z dnia 5. IV. 1938 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.

Dyrektor: Jerzy Michalewski.

Biurowieści się przy ul. Św. Piotra 12, tel. 26-32.

§ 5. Związek Dostawców Węgla Bunkrowego w Gdyni.

Związek Dostawców Węgla Bunkrowego w Gdyni nie jest członkiem Rady Interestantów 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.

S T A T U T 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, uprawiając handel węglem bunkrowym górnośląskim. Przyjęcie do Związku decyduje uchwała 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 uskutecznia 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 powyższych 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 ustalone 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 powyższych uchwał.

§ 10.

W razie wykroczenia któregokolwiek 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.

§ 16.

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 Zgro-

madzenie 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. „Bergtrans“ 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. „Skarbol“ Sp. z o. o. w Gdyni,
7. „August Wolff i Ska“ Sp. z o. o. w Gdyni,
8. „M. E. W.“ — Morski Eksport Węgla Sp. z o. o. w Gdyni.

Zarząd Związku stanowią PP.:

Prezes Zarządu:

1. Bronisław Garbowicz, dyrektor firmy „Elibor“ S. A. Przemysłowo-Handlowa w Gdyni.

Wiceprezes Zarządu:

2. Inż. Mirosław Laurecki, członek Zarządu Rady Interestantów Portu, dyrektor firmy „Skarbol“ T. z o. o. w Gdyni.

Członek Zarządu:

3. Karol Piasecki, dyrektor Oddziału w Gdyni firmy „Progress“ Sp. z o. o. w Katowicach.

Syndyk: Jerzy Michalewski.

Sekretariat mieści się w biurze Związku Przedstawiciel Koncernów Węglowych w Gdyni, przy ul. Św. Piotra 12, tel. 26-32.

§ 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.

STATUT 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 w 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.

Członek 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 nielojalnie wobec zrzeszenia i nie wykonuje uchwał Walnego Zgromadzenia. Wykluczenie członka musi być dokonane większością $\frac{3}{4}$ głosów wszystkich zrzeszonych członków.

§ 7.

Oplatę 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 $\frac{1}{3}$ 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 § 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 należą:

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 winny 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 jednogłośnej uchwały członków. Majątkiem Związku dysponuje ostatnie 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.
6. „Stocznia Gdyńska“ S. A. w Gdyni.

Skład Zarządu Związku przedstawia się następująco:

Prezes Zarządu:

1. Stefan Jakubowicz, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, wicedyrektor firmy Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarzkiego „Union“ S. A. w Gdyni.

Członkowie Zarządu:

2. Teofil Wawrzyńczak, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, dyrektor firmy „Chłodnia i Składy Portowe“ Sp. z o. o. w Gdyni.
3. Inż. Stanisław Rostkowski, zastępca członka Zarządu Rady Interesantów Portu, dyrektor nac. 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.

STATUT

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, sprowadzanych przez przedsiębiorstwa na własny rachunek.

§ 3.

Celem Zrzeszenia jest wspólne załatwianie spraw zawodowych, a więc reprezentowanie interesów członków wobec władz państwowych oraz wszelkich instytucyj 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 każdego 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 $\frac{2}{3}$ 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 $\frac{4}{5}$ 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. Spośród 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 arbitrow. 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 ostatecznie 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:

	Data wstap.	wystap.
1. „American Scantic Line w Polsce“ Sp. z o. o. w Gdyni	1. IV. 1936	
2. „Bergtrans“ Towarzystwo Żeglugowe Sp. z o. o. w Gdyni	”	30. VI. 1936
3. „Gdynia — Amerika“ Linie Żeglugowe S. A. w Gdyni	”	
4. „Pantarei“ S. A. Powszechnie Zakłady Magazy- nowe i Transportowe w Gdyni	”	
5. „Polska Agencja Morska“ Sp. z o. o. w Gdyni	”	
6. „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe“ S. A. w Gdyni	”	
7. „Warta“ Towarzystwo Ekspedycyjne Sp. z o. o. w Gdyni	”	
8. „Żegluga Polska“ S. A. w Gdyni		
10. „Cukroport“ Składy Portowe Zachodnio-Pol- skich Cukrowni	1. V. 1936	
10. „Józef Fetter“ S. A. w Gdyni	1. I. 1937	
11. „Usco“ Sp. z o. o. w Gdyni	1. IV. 1938	
12. „Aukcje Owocowe“ Sp. z o. o. w Gdyni	15. IV. 1938	
13. „Emteha“ Międzynarodowe Towarzystwo Han- dlowe S. A.	1. VII. 1938	
14. „Extrans“ Dom Ekspedycyjno - Transportowy w Gdyni.	1. XI. 1938	

Roczne Walne Zgromadzenie z dnia 12. III. 1938 r. wybrało Zarząd na rok 1938 w składzie następującym:

Prezes 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. — Powszechnie Zakłady Magazynowe i Transportowe“ w Gdyni.

Członkowie Zarządu:

3. Władysław Gieysztor, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, dyrektor firmy „Warta“ — Towarzystwo Ekspedycyjne w Gdyni.
4. Witold Jasiński, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, dyrektor firmy „American Scantic Line w Polsce“ Sp. z o. o. w Gdyni.
5. Franciszek Marszał, członek Zarządu Rady Interesantów Portu, wicedyrektor firmy „Bergtrans“ Towarzystwo Żeglugowe Sp. z ogr. odp. w Gdyni.
6. Tadeusz Olszowski, kierownik linii regularnych w „Żegludze Polskiej“ S. A. w Gdyni.
7. Walerian Zaleski, kierownik magazynów Banku Gospodarstwa Krajowego, Oddział w Gdyni.

Biuro mieści się przy ul. Św. Piotra 12, tel. 12-09.

§ 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 uchwalił statut zatwierdzony przez Min. Przem. i Handlu w dn. 18. V. 38 r. treści następującej:

S T A T U T

Stowarzyszenia przemysłowego pod nazwą „Zrzeszenie Przedsiębiorstw Transportowych w Gdyni“

§ 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 łądowym.

§ 4.

Środki działania.

Zrzeszenie w ramach swych zadań i z zachowaniem obowiązujących przepisów prawnych poza nadawaniem jednolitego kierunku pracom ekspedycyjnym, transportowym i przeładunkowym:

- reprezentuje interesy wspólne członków przed władzami państwowymi oraz organizacjami samorządu gospodarczego, terytorialnego i t. p.
- zawiera umowy zbiorowe w imieniu swych członków z uprawnionymi przedstawicielstwami,
- 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:

- wykonywało przynajmniej przez 3 lata odnośny przemysł w porcie polskiego obszaru celnego,
- może się wykazać realnym dorobkiem w pracy nad rozwojem portu, posiada własne magazyny lub odpowiedni aparat przeładunkowy i wogóle położyło usługi nad rozwojem ekspedycji morskiej,
- posiada koncesję na dokonywanie odpraw celnych (o ile chodzi o członków zajmujących się ekspedycją),
- 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 co najmniej na trzy miesiące przed datą wystąpienia.

*) Zrzeszenie Przedsiębiorstw Transportowych uległo likwidacji w dniu 19. VII. 1938 r. Na miejsce powstało Zrzeszenie Ekspedytorów Portowych w Gdyni, w skład którego wchodzi członkowie wymienionego Zrzeszenia oraz członkowie w tymże dniu również zlikwidowanego Związku Gdynskich Ekspedytorów Portowych.

Przynależność członków do sekcji.

Celem usprawnienia prac zawodowych zostają utworzone w Zrzeszeniu sekcje branżowe jak:

1. sekcja ekspedytorów drobnicowych,
1. " " 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 wykluczanie członków na wnioski 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 pośyla 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 spośród 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.

Z a r z ą d.

Zarząd składa się z 9 członków. Zarząd jest wybierany na Walnym Zgromadzeniu na okres dwuletni. Członkowie Zarządu mogą być wybierani spośród 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 spośród 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 $\frac{3}{4}$ obecnych,
- c. z powodu otwarcia upadłości do majątku Zrzeszenia.

We wszystkich wypadkach rozwiązania Zrzeszenia następuje likwidacja Zrzeszenia. Walne Zgromadzenie wybiera 3 likwidatorów spośród 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.

§ 18.

Rok obrachunkowy.

Rokiem obrachunkowym Zrzeszenia jest rok kalendarzowy. Sprawozdania obrachunkowe oraz preliminarz budżetowy na rok następny Zarząd przedkłada Komisji Rewizyjnej nie później jak dokońca lutego każdego roku.

§ 19.

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. „Pantarei“ S. A. Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe w Gdyni,
6. „Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A., reprezentująca koncern węglowy „Robur“ w Katowicach,
7. „Polski Lloyd“ S. A., Oddział w Gdyni,
8. „Progress“ T. z o. o. w Gdyni, reprezentujące koncern węglowy „Progress“ T. z o. o. w Katowicach,
9. „Prowe Ferdynand“ Towarzystwo Ekspedycyjne, Agentura Morska w Gdyni, Sp. z o. o.,
10. „Rawa“ Dom Spedycyjny w Gdyni,
11. „Schenker i Ska“ S. A. dla Międzynarodowego Transportu, Oddział w Gdyni,
12. „Skarbopol“ T. z o. o. w Gdyni, reprezentujące koncern węglowy „Skarboferme“ w Królewskiej Hucie,
13. „Warszawskie Towarzystwo Transportowe“ Ekspedycja morska, ekspedycja lądowa, Sp. z o. o. w Gdyni,
14. „Warta“ Towarzystwo Ekspedycyjne, Sp. z o. o. w Gdyni,
15. „Wolf Aug. i Ska“ Sp. z o. o. w Gdyni,
16. „Zadrozny Adam“, Dom Ekspedycyjno-Handlowy w Gdyni.

Na Rok 1937 wybrano Zarząd w składzie następującym:

Prezes Zarządu:

1. Lucjan Byczkowski, wiceprezes Zarządu Rady Interestantów Portu, dyrektor firmy „Warszawskie Towarzystwo Transportowe“, Sp. z o. o. w Gdyni,

Wiceprezes Zarządu:

2. Władysław Gieysztor, członek Zarządu Rady Interestantów Portu, dyrektor firmy „Warta“ Towarzystwo Transportowe Sp. z o. o. w Gdyni.

Członkowie Zarządu:

3. Bronisław Garbowicz, zastępca członka Zarządu Rady Interestantów Portu, dyrektor firmy „Elibor“ S. A. Przemysłowo-Handlowa w Gdyni,
4. Alfred Jaeger, dyrektor firmy Joh. Ick, Sp. z o. o. w Gdyni,
5. Karol Piasecki, dyrektor firmy „Progress“ Sp. z o. o. w Gdyni,
6. Bolesław Romański, dyrektor firmy Schenker i Ska, Oddział w Gdyni,
7. Ludwik Rotstat, członek Zarządu Rady Interestantów Portu, wicedyrektor firmy „Pantarei“ S. A. — Powszechne 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. Św. Piotra 12. Telefon dyrektora: 26-32.

§ 9. Centrala Zakupu Żłomu Polskich Hut Żelaznych. Sp. z o. o. w Warszawie

Od 1. I. 1932 r. wchodzi w skład Rady Interesantów Portu w Gdyni „Centrala Zakupu Żłomu Polskich Hut Żelaznych“ Sp. z o. o. w Warszawie. Członkami Spółki są:

1. „Wspólnota Interesów Górniczo-Hutniczych“ S. A. Katowice.
2. „Huta Pokój“ Śląskie Zakłady Górniczo-Hutnicze S. A. w Katowicach.
3. Towarzystwo Akc. Zakładów Hutniczych „Huta Bankowa“ w Dąbrowie Górniczej.
4. Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza S. A. w Warszawie.
5. „Modrzejów — Hantke“ Zjednoczone Zakłady Górniczo-Hutnicze w Sosnowcu.
6. „Spółka Akcyjna Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich“ w Warszawie.
7. „Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych“ S. A. w Warszawie.
8. Huta żelazna „Kraków“ S. A. w Krakowie.

Stan władz na dzień 1. I. 1938 r. przedstawiał się następująco:

K o m i t e t d o r a d c y :

Prezes Tadeusz Karszo-Siedlewski,
gen. dyrektor Emil Hupert,
dyrektor Marceli Mignaval.

Z a r z ą d :

dyrektor Stanisław Zieliński.

§ 10. „Paged“ Polska Agencja Eksportu Drewna Sp. z o. o. w Gdyni.

Przedsiębiorstwo to przystąpiło do Rady Interesantów Portu w dniu 1. XII. 1933 r.

Dzień powstania spółki: 19. XI. 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,
Edward Szemioth,
Franciszek Grychowski,
Konsul Dr Stanisław Darski,
Inż. Stanisław Kozerski,
Jan Wieszczycki.

Zarząd Spółki:

Dyrektor Stanisław Tor, Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, członek Zarządu Rady Interesantów Portu w Gdyni.

§ 11. Banki zrzeszone w Radzie Interesantów Portu w Gdyni.

W skład Rady Interesantów 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 Interesantów 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 Interesantów Portu w Gdyni.

§ 12. „Gdynika-Maklerzy Ubezpieczeń Morskich“ Sp. z o. o. w Gdyni.

Jako reprezentant maklerstwa ubezpieczeniowego w Gdyni, wchodzi w skład Rady Interesantów 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, oraz p. Wacław Fedorowicz, członek zarządu Rady Interesantów Portu.

ZAŁĄCZNIK I.

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 w 1937 r.

TABELA 220

Narodowość	Weszło			Wyszło		
	ilość	NRT	%	ilość	NRT	%
Niemcy	1 606	821 157	20,4	1 612	821 823	20,4
Szwecja	1 128	712 629	17,7	1 122	710 774	17,6
Dania	843	541 335	13,5	841	540 864	13,4
Finlandia	290	355 656	8,8	292	355 862	8,9
Anglia	230	262 612	6,5	235	263 905	6,5
Norwegia	415	271 988	6,8	418	274 763	6,8
Polska	327	263 226	6,6	327	263 067	6,5
Estonia	260	153 179	3,8	259	152 867	3,8
Italia	40	121 116	3,0	43	130 905	3,2
Łotwa	127	126 612	3,1	124	123 189	3,1
Grecja	49	114 630	2,8	50	117 410	2,9
Holandia	317	103 432	2,6	315	102 615	2,5
Francja	51	73 407	1,9	51	74 271	1,9
Gdańsk	141	27 642	0,7	144	31 616	0,8
Litwa	56	30 111	0,7	58	30 692	0,8
Z. S. R. R.	5	10 373	0,3	5	10 373	0,3
Jugosławia	10	7 961	0,2	11	8 068	0,2
Ameryka (U. S. A.)	2	7 892	0,2	2	7 892	0,2
Islandia	6	4 176	0,1	5	2 725	0,1
Panama	19	6 876	0,2	16	5 855	0,1
Rumunia	1	2 221	0,0	1	2 221	0,0
Belgia	2	1 230	0,0	2	1 230	0,0
Węgry	5	1 730	0,0	5	1 730	0,0
Bułgaria	4	1 408	0,0	4	408	0,0
Hiszpania	—	4 113	0,1	—	—	—
Razem	5 935	4 025 712	100,0	5 942	4 035 095	100,0

Porównanie udziału najpoważniejszych 7 bander z rokiem poprzednim daje następujące zestawienie (tabela 221):

TABELA 221

Narodowość	1 9 3 6			1 9 3 7		
	ilość statków	NRT	%	ilość statków	NRT	%
Niemcy	1 809	780 830	23,7	1 606	821 157	20,4
Szwecja	945	546 186	16,6	1 228	712 629	17,7
Dania	972	551 412	16,7	843	541 335	13,5
Finlandia	154	205 101	6,2	290	355 656	8,8
Norwegia	372	282 061	8,6	415	271 988	6,8
Polska	324	239 064	7,3	327	263 226	6,6
Anglia	198	235 519	7,2	230	262 612	6,5

W 1937 roku obserwujemy w porcie gdańskim poważny wzrost ruchu statków. Pomimo wzrostu tonażu polskich statków handlowych w liczbach absolutnych, %-owy udział bandery polskiej zmniejszył się z 7,30% na 6,50% w porównaniu z 1936 r. Spadek udziału bandery polskiej tłumaczy się przede wszystkim wzrostem udziału innych bander. Procentowy wzrost wykazuje np. bandera szwedzka (z 16,70% na 17,70%) oraz bandera fińska.

Ruch statków przedstawiał się w latach 1932—1937 następująco:

TABELA 222

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
1937	5 935	4 025 712	5 942	4 035 095

Ogólny tonaż statków na wejściu i wyjściu razem wynosi w latach:

TABELA 223

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.
1937	—	8 060 807 NRT.

Obrót towarowy przedstawiał się w poszczególnych latach następująco:

Obrót towarowy portu gdańskiego w latach 1920—1937.

TABELA 224

Rok	Przywóz	Wywóz	Obrót ogólny
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	972 695	4 675 001	5 647 696
1937	1 515 929	5 684 849	7 200 778

ZAŁĄCZNIK II.

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 „Żegluga Polska“ 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 tej linii 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 „Colombie“ (13 391 BRT, 7 554 NRT) i s/s „Bretagne“ (10 171 BRT, 5 938 NRT). Jest to linia sezonowa dla obsługi ruchu turystycznego. W roku 1938 linia została zlikwidowana.

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), ora 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 obsługiwana przez statki charterowane, jak np. s/s „Ural“. Obecnie

na linii tej kursuje nowowynbudowany w stoczni w Abo motorowiec m/s „Rozewie“. Linia ma na celu obsługę transportu drobnicowego między Polską i Szwecją.

12. Gdynia/Gdańsk — Szwecja Północna.

W pierwszych miesiącach 1938 r. armatorzy Mathies Reederei i R. M. Gehrrens utworzyli nową linię regularną do portów Szwecji Północnej.

13. 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 sąsiedzkie.

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 itp., a w wywozie rury, artykuły kanalizacyjne i t. p.

Przyjmuje ona również za konosamentami bezpośrednim towary, przeznaczone do Petsamo (Finlandia), Islandii i wysp Faröer.

14. 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.

15. 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.

16. Linia Gdynia/Gdańsk — Odensee — Aarhus.

Na tej linii kursuje co dwa tygodnie żaglowo-motorowy statek „Helen“ (158 BRT, 78 NRT), należący do towarzystwa — Aarhus Shipping Co. w Aarhus.

17. Linia Gdynia/Gdańsk — Hamburg. *)

18. Linia Gdynia/Gdańsk — Hamburg.

Linie 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.

*) W 1938 roku przedłużono ją do Gandawy.

Linia pierwsza (17) utrzymywana od r. 1932, jest obsługiwana przez s/s „Tczew“ (760 BRT, 344 NRT.) *) Na linii drugiej (18) kursują statki s/s „Albert“ (788 BRT, 461 NRT), s/s „Olga“ (585 BRT, 331 NRT), s/s „Käte“ (448 BRT, 267 NRT).

19. Linia Gdynia/Gdańsk — Antwerpia.

Utrzymywana jest przez „Żeglugę Polską“ S. A. od 1 stycznia 1934 r. 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.

20. 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.

21. Linia Gdynia/Gdańsk — Antwerpia.

Linia jest utrzymywana przez towarzystwo okrętowe: „Argo“ Reederij A. G. — Brema. Statki towarzystwa s/s „Butt“ (736 BRT, 408 NRT) i s/s „Bussard“ (986 BRT, 568 NRT) kursują między portami Gdynią i Gdańskiem a Antwerpią co 10 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. Obecnie na linii tej kursuje również statek drugiego armatora: Danziger Seetransport.

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“ Dampsch. Ges. w Bremie. Statek s/s „Leda“ (594 BRT, 357 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 komunikacji 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).

*) W 1938 roku kursuje m/s „Oksywie“

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.

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 utrzymywana 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. Linię 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, Gibraltari, Tanger, Larache, Port Lyautey, Rabat, Fedhala, Casablanca, Mazagan, Saffi, Mogador, Agadir, Melilla, Villa, Alhucemas, Ceuta, Tetuan, 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. Ubocznymi 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.

Linie 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 & Książczycki, 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, przewoząc 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 82 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, słód, mąkę, nasiona, cement, ferromangan, naftalinę, cynk, meble gięte, konserwy, wyroby wiklinowe, wyroby alabastrowe, naczynia emaliowane, skórki i t. p.

American Scantic Linie 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, żłom 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-America 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, utrzymwaną przez Finland Syd-Amerika Linien, obsługują następujące jednostki: s/s „Navigator“ (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 do-
wozowymi 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
„Wisła“ (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 Dapfsch. „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 „Bärenfels“ (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 Brytyjskie-
go Północnego Borneo, Syjamu, Indochin, Wysp Filipińskich, portów Chin,
Japonii i Syberii. Towarzystwa posiadają ogółem około 150 statków trans-
oceanicznych o pojemności (4 000 — 15 000 BRT).

Statki Far East Line ładują w portach Dalekiego Wschodu również
bepośrednio do Gdyni.

ZAŁĄCZNIK III.

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 co	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. — Breme
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	10 dni	2	Aarhus Shipping Co — Aarhus
Koebenhavn	14 „	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 dni	3	La Costiera — 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 i H. M. Gehrrens — Hamburg
Mäntyluoto	14 „	5	E. Russ i H. M. Gehrrens — Hamburg
Raumo	14 „	6	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Raumo**)	14 „	6	E. Russ i 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 zawija 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)	Armator
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 i 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	R. M. Sloman Jr. — Hamburg
La Pallice	14 "	6	Rederieaktiebolaget „Svenska Lloyd“ — Göteborg
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 — Göteborg i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Thessaloniki	10 "	15	Svenska Orient Linien — Göteborg 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 R. M. Sloman jr. — Hamburg i Svenska Lloyd — Göteborg
Bilbao	14 "	11	Oldenburg Portugiesische D.R. — Hamburg R. M. Sloman jr. — Hamburg i Svenska Lloyd — Göteborg
Cadiz	14 "	14	Oldenburg Portugiesische D.R. — Hamburg R. M. Sloman jr. — Hamburg i Svenska Lloyd — Göteborg
Huelva	15 "	14	Oldenburg Portugiesische D.R. — Hamburg
La Coruna	14 "	12	Oldenburg Portugiesische D.R. — Hamburg
Malaga	14 "	14	Oldenburg Portugiesische D.R. — Hamburg 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 co	czas podróży (dni)	Armator
Holandia			
Amsterdam	7 dni	5	Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij — Amsterdam
Rotterdam	3—5 "	4	„Neptun“ — Dampschiff. Ges. — Brema
Rotterdam	7 "	4	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Rotterdam	14 "	4	Lübeck Viborger Dampschiff. Ges.—Lubeka
Rotterdam	14 "	4	La Costiera — Genova
Rotterdam	14 "	4	„Argo“ Reederei — A. G. Brema i „Neptun“ Reederei A. G. Brema
Litwa			
Kłajpeda	10 dni	1	Svenska Amerika Linien — Göteborg
Kłajpeda	14 "	1	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Kłajpeda	14 "	1	La Costiera — Genova
Kłajpeda	14 "	1	Det Forenede Dampskib — Kopenhaga
Łotwa			
Liepaja	14 dni	3	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Liepaja	14 "	3	La Costiera — Genova
Riga	7 "	3	„Neptun“ — Dampschiff. Ges. — Brema
Riga	14 "	3	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Riga	14 "	3	La Costiera — Genova
Niemcy			
Bremen	7 dni	2	„Neptun“ — Dampschiff. 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
Elkersund *)	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 Portugisische D. R. — Hamburg
Oporto	15 "	12	Oldenburg Portugisische D. R. — Hamburg
Rosja Sowiecka			
Leninrad	14 "	4	Cie Générale Transatlantique — Le Havre
Leninrad	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)	Armator
Stockholm	14 dni	2	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Gävle *)	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—America Linien — Göteborg
Hälsinborg *)	14 "	2	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Hälsinborg	14 "	3	Rederi A/B Egon Line — Limhamn
Hälsinborg	7 "	3	„Baltic Line“ — Bolint Bersen & Co — Göteborg
Malmö	14 "	1	Rederi 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 Portugiesische D.R. — Hamburg
Malta	10 "	13	„Żegl. Polska“ S.A. i Svenska Orient Linien
Turcja (europ.)			
Istanbul	10 "	26	Svenska Orient Linien i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia

II. Porty Afryki:

Agadir	15 dni	13	Oldenburg Portugiesische D.R. — Hamburg
Beira	30 "	42	Rederieaktiebolaget „Transatlantic“ — Göteborg
Alexandria	10 "	25	„Żegl. Polska“ S.A. i Svenska Orient Linien

*) Porty, do których statki zawijają w razie dostatecznej ilości ładunku.

	Połączenie	czas podróży (dni)	Armator
Capetown	30 dni	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 podróży (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
Wilmingon	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 Dampfschiffahrts Ges. „Hansa“ — Brema
Chittagong	20 40 "	47	Deutsche Dampfschiffahrts Ges. „Hansa“ — Brema
Dairen	20 "	55	A. Holt & Co — Liverpool i Ellerman & Bucknall St. Co. Ltd. — London

	Połączenie co	czas podróży (dni)	Armator
Hongkong	20 dni	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 Dampfschiffahrts 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 Dampfschiffahrts Ges. „Hansa“
Djeddach	20-40 "	18	Deutsche Dampfschiffahrts Ges. „Hansa“

ZALĄCZNIK IV.

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, wiązkach, koszach itp. lub też nie opakowane, liczone na sztuki, np. maszyny, samochody, rury, części konstrukcyjne, zwierzęta i t. p.

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 itp., 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 skutecznie 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 wymieniona 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).

1. Od statków przebywających w porcie dłużej niż jeden miesiąc pobiera się za każdy rozpoczęty miesiąc ponad jeden:
 - a) 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 metr³ 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 leżących 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 wylądowanie lub przyjęcie pasażera (pasażerskie).

- W żegludze przybrzeżnej między punktami wybrzeża polskiego i gdańskiego pobiera się za wylądowanie lub przyjęcie na pokład pasażerów każdorazowo od osoby zł 0,05

V. Opłaty za wylądowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe).

1. Od naładowanego lub wylądowanego towaru pobiera się opłatę w zależności od zaszerogowania 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 (saletry itp.) i potasowe (z wyjątkiem siarczanu potasu), odpadki papierowe i skór wapienowych, makulatura, piryty i wypałki 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 itp.), wapno, warzywa i okopowizny, ziemia, ziemniaki, żelazo i stal stabowe, fasonowe i profilowe, żwir, prócz gatunków specjalnych, żuźle Thomasa (tomasy), za każde 100 kg zł 0,025

Grupa C. — Asphalt, blacha cynkowa, cynk, dekstryna, drewny, cukier, kości, krochmal, mąka kostna, ziemniaczana i rybna, melasa, płatki kartoflane, pył cynkowy, rury żelazne i żelbetowe, siano, słód, tłuczeń szkła, tłoki buraczane, żelazo surowe (bloki), jak ferokromowe, wolframowe, wanadowe itp., 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 smołowy, papier gazetowy, półfabrykaty drzewne, jak bednarskie, ciesielskie, kołodziejskie, stolarskie, nadto gonty, klepki bednarskie, posadzki itp., 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, dytki, 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 itp., odpadki gumowe i opony samochodowe zużyte, papier do pakowania, płatki owsiane, ryż surowy, siarka, tyczki sosnowe i inne w wiązkach (dla winorośli itp.) 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	zł 0,50
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 wyładującego 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 itp.) 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%
5. 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, pirytów i wpałków pirytowych, 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 1 000 m³ netto zł 30,—
 - b) od statków o pojemności od 1 000 m³ do 2 000 m³ netto zł 60,—
 - c) od statków o pojemności ponad 2 000 m³ netto:
 - aa) za pierwsze 2 000 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 rozbiórki, uzupełnienia zapasów paliwa, żywności i innych niezbędnych materiałów wyekwi-powania, 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. Roczne.

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 ilożynu, 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 parowych, motorowych i żaglowych polskich i gdańskich
 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. Jednorazowe.

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 metrów po zł 5,—
 b) od statków parowych, motorowych i żaglowych długości od 10 — 20 metrów 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,—
 b) wszelkich innych po zł 1,50
 f) od kryp, barek, pontonów itp. używanych w żegludze przybrzeżnej i wiślanej:
 a) o pojemności ponad 150 m³ netto po zł 15,—
 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 багаż 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), zmienionym rozporządzeniem z dnia 2 kwietnia 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr 37), poz. 330).

Dyrektor Urzędu Morskiego:

(—) St. 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, bambus, cebula, cerata, chmiel w belach prasowanych maszynowo, cykorja, drut miedziany, drzewo korkowe, elektryczne materiały instalacyjne, emaliowane wyroby, fajansowe wyroby, farby, forniery, 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, oliban, oliwa, orzechy, pałeczki do zapalek, papier pergaminowy, pasy napędne, pergamin, piwo, pokosty, porcelanowe wyroby, porter, przedza 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 muszkat, 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 koniczyzny, nasiona seradeli, tymotki i omlotowe, nasiona warzyw i ogrodowe, nożownicze wyroby, olejki eteryczne, owoce suszone, prócz śliwek, papryka, pasmanteria, pieprz, przędza jedwabna i ze sztucznego jedwabiu, radiowe części, rodzynki i korzynthki, rtwę, 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, obręcze 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 pierwszych 10 dni groszy 40.
- za każdy dalszy okres 15 dni groszy 60.

Za winogrona w kłatkach 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 zrozumieniu 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 ⁰ / ₀ |
| b) od towarów: nawozy sztuczne, rudy manganowe, siarczan amonu. sole potasowe, żuźle Thomasa — zmniejszonej o | 80 ⁰ / ₀ |
| c) od towarów: cement, miedź, sól kamienna, żelazo — zmniejszonej o | 70 ⁰ / ₀ |
| d) od towarów: cynk, mąka zbożowa, otręby, przetwory ziemniaczane, ryż surowy — zmniejszonej o | 60 ⁰ / ₀ |
| 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 ⁰ / ₀ |
| f) od towarów: juta, klepki, koński ząb, len, naftalina, pakule, siarka luzem, skóry solone, soja, wyłoki — zmniejszonej o | 20 ⁰ / ₀ |
| g) od towarów: śliwki suszone — zwiększonej o | 20 ⁰ / ₀ |
| h) od towarów: skóry suche — zwiększonej o | 60 ⁰ / ₀ |
| i) od towarów: opony samochodowe, owoce suszone (z wyłączeniem śliwek) — zwiększonej o | 100 ⁰ / ₀ |
| j) od towarów: owoce świeże — zwiększonej o | 200 ⁰ / ₀ |

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 6,0

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

OBWIESZCZENIE

DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO

z dnia 19 października 1938 r.

o regulaminie eksploatacji państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni i taryfie opłat za korzystanie z tych urządzeń.

Na podstawie § 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:

1) regulamin eksploatacji państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni (załącznik Nr 1),

2) taryfę opłat za korzystanie z państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni (załącznik Nr 2).

W myśl § 25 ust. 2 powołanego rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 kwietnia 1936 r. wymienione wyżej regulamin i taryfa opłat zastępują z dniem 15 listopada 1938 r. regulamin eksploatacji państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni z dnia 7 grudnia 1933 r. (Monitor Polski Nr 288, poz. 313).

Dyrektor Urzędu Morskiego:

(—) Inż. St. Łęgowski.

Załącznik 1 do poz. 569

REGULAMIN

eksploatacji państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni

§ 1.

Przydział urządzenia przeładunkowego, bądź do wykorzystania go od razu, bądź trzymania go w pogotowiu (rezerwowanie) na określony termin, następuje po złożeniu przez firmę zamawiającą w Urzędzie Morskim (Oddział Składowy) pisemnego zgłoszenia na formularzu według ustalonego przez Urząd Morski wzoru.

Zgłoszenie winno być podpisane przez firmę lub jej upoważnionego przedstawiciela i złożone co najmniej na 30 minut przed czasem, na który urządzenie przeładunkowe ma być zamówione.

Zgłoszenie o przydział urządzenia przeładunkowego na niedzielę lub święta winno być złożone w dniu poprzedzającym do godz. 13-ej. Za czas świąteczny przyjmuje się czas od godz. 23 dnia poprzedniego do godz. 23 w niedzielę lub w dniu świątecznym.

Zgłoszenie o utrzymanie urządzenia przeładunkowego w pogotowiu (rezerwowanie) może być uprzednio dokonane w Urzędzie Morskim (Oddział Składowy) ustnie lub telefonicznie, lecz w razie uwzględnienia winno być ono natychmiast potwierdzone na piśmie. Uwzględnienie zgłoszenia nie przesądza przydziału urządzenia przeładunkowego, który odbywa się według zasad § 2.

§ 2.

Urządzenia przeładunkowe są przydzielane w zasadzie według kolejności zgłoszeń.

W razie złożenia kilku zgłoszeń na ten sam termin, przydziału dokonywa się w następującej kolejności:

A. W zależności od rodzaju statku:

- 1) Statkom linii regularnych w żegludze wielkiej i małej:
 - a) pasażerskim,
 - b) pasażersko-towarowym,
 - c) towarowym,
- 2) innym statkom morskim w żegludze wielkiej i małej,
- 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, piryty i fosfaty mają pierwszeństwo przed węglem.

W razie złożenia kilku zgłoszeń na te same dźwigi dla różnych statków, firma na żądanie Urzędu Morskiego obowiązana będzie wykorzystać przydzielone jej urządzenie przeładunkowe bez przerwy przez wszystkie zmiany oraz w niedzielę i święta, inaczej traci prawo do kolejności.

§ 3.

Urząd Morski uprawniony jest do cofnięcia przydziału urządzeń przeładunkowych i ich odebrania w razie koniecznej potrzeby, uzasadnionej wypadkami siły wyższej, niebezpieczeństwem grożącym innemu statkowi lub ładunkowi, warunkami pracy w porcie lub koniecznością przydziału urządzeń przeładunkowych dla innego przeładunku stosownie do § 2.

W miarę możliwości Urząd Morski pozostawi statkowi przynajmniej jedno urządzenie przeładunkowe.

O cofnięciu przydziału Urząd Morski zawiadamia firmę lub jej przedstawiciela co najmniej na godzinę przed odebraniem urządzenia przeładunkowego. Odebranie urządzenia przeładunkowego nie może nastąpić przed ukończeniem pierwszej połowy zmiany pracy.

Postanowienia ustępu 3 nie mają zastosowania w przypadkach odebrania urządzenia przeładunkowego z powodu siły wyższej lub niebezpieczeństwa, grożącego innemu statkowi lub ładunkowi.

§ 4.

Jeżeli warunki atmosferyczne uniemożliwiają firmie przeładunek towaru, pozwalają natomiast na przeładunek towaru innej firmy, Urząd Morski może odebrać i przydzielić tej ostatniej urządzenie przeładunkowe z tym, że po zaistnieniu warunków umożliwiających przeładunek pierwszej firmy, przeładunek drugiej po ukończeniu połowy zmiany winien być przerwany.

§ 5.

Urządzenie 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.

§ 6.

Firma ładująca, korzystająca z urządzenia przeładunkowego, winna się stosować do przepisów dla personelu technicznego Urzędu Morskiego. Wyciąg z tych przepisów umieszczony jest na formularzu zgłoszenia o przydział urządzenia przeładunkowego.

Dźwigowi obowiązani są stosować się do zarządzeń dotyczących pracy przeładunkowej i wydawanych przez kierownika pracy przeładunkowej, wyznaczonego przez firmę, o ile zarządzenia te nie sprzeciwiają się przepisom dla personelu technicznego, oraz postanowieniom regulaminu niniejszego.

§ 7.

Wzbronione jest używanie urządzenia przeładunkowego do innych celów niż wykonanie przeładunku oraz podnoszenie ciężarów, przekraczających maksymalną normę, ustaloną dla każdego urządzenia przeładunkowego.

Urząd Morski uprawniony jest w każdej chwili kontrolować wagę podnoszonych ciężarów. Czas kontroli zostaje wliczony do czasu pracy dźwigu.

W razie stwierdzenia uchybień przepisom niniejszego paragrafu, Urząd Morski uprawniony jest odebrać natychmiast urządzenie przeładunkowe, zaś przy powtórzeniu się uchybień odmówić przydziału na czas określony.

§ 8.

W wypadkach nie zastosowania się firmy ładującej do postanowień regulaminu niniejszego, odpowiada ona wobec Skarbu Państwa za wszelkie straty i szkody powstałe z tego powodu (uszkodzenia dźwigu, wagonów, statków itp.).

Obowiązek udowodnienia, że przepisy regulaminu były przestrzegane, ciąży na firmie ładującej.

Za nieszczęśliwe wypadki wydarzające się przy przeładunkach z winy personelu zatrudnionego przez firmę ładującą odpowiada wyłącznie ta ostatnia.

Załącznik 2 do poz. 569.

**Taryfa opłat
za korzystanie z państwowych urządzeń przeładunkowych
w porcie w Gdyni**

I.

PODSTAWY OBLICZENIA OPŁAT.

1) Czas korzystania z urządzeń przeładunkowych.

Za czas korzystania z urządzeń przeładunkowych przyjmuje się czas od chwili przydzielenia tych urządzeń na wskazanym miejscu do dyspozycji firmy w stanie zdającym do użytku do chwili odebrania firmie urządzenia przeładunkowego, względnie do chwili zwrotu przez firmę w Urzędzie Morskim zgłoszenia z adnotacją dźwigowego o ukończeniu pracy z odliczeniem czasu rzeczywiście użytego na odniesienie zgłoszenia, który jednakże nie może przekraczać 30 minut od chwili ukończenia pracy.

Przekroczenie czasu zwrotu zgłoszenia przyjmuje się jako trzymanie urządzenia przeładunkowego w pogotowiu.

Firma obowiązana jest wskazać dźwigowym miejsce ustawienia urządzenia przeładunkowego nie później jak w terminie, na jaki dźwig został zamówiony.

Przerwy w pracy, spowodowane przez firmę, przyjmuje się za czas pracy urządzenia przeładunkowego, o ile taryfa inaczej nie postanawia.

2) Czas pracy urządzenia przeładunkowego.

Jako podstawę do obliczenia czasu pracy urządzenia przeładunkowego służy Urzędowi Morskiemu zwrócone przez firmę zgłoszenie, posiadające adnotację godziny zwrotu zgłoszenia oraz na odwołanie raport dźwigowego po odliczeniu:

- a) czasu, w którym urządzenie przeładunkowe było nieczynne z przyczyn uniemożliwiających jego pracę (warunki atmosferyczne powodujące niebezpieczeństwo pracy, jak burza, mgła, zamieć śnieżna itp.); Urząd Morski powiadomi firmę o przerwach pracy spowodowanych powyższymi przyczynami;
- b) czasu przerw, zarządzonych przez firmę na skutek warunków atmosferycznych uniemożliwiających przeładunek towaru ze względu na jego właściwości, jeżeli przerwa zostanie zgłoszona w Urzędzie Morskim (Oddział Składowy);
- c) czasu trzymania urządzenia przeładunkowego w pogotowiu.

3) Ilość przeładowanego towaru.

Opłaty za korzystanie z urządzenia przeładunkowego, obliczane od ilości przeładowanego towaru, nie mogą być niższe od opłat za pracę urządzenia przeładunkowego, stosowanych za cały okres korzystania z urządzenia przeładunkowego z potrąceniem przerw odliczalnych (pkt. 2 a) i b).'

Przy stosowaniu opłat od ilości towaru, dla przeładunku którego nastąpił przydział urządzenia przeładunkowego na podstawie kilku zgłoszeń, należy przy wypełnianiu nowych zgłoszeń dla tego samego przeładunku podać numery i daty poprzednich zgłoszeń. Nie później jak w okresie trzech dni od chwili ukończenia przeładunku, firma obowiązana jest podać na piśmie ilość przeładowanego towaru oraz numery i daty zgłoszeń o przydział urządzeń, które przy danym przeładunku pracowały. Na żądanie Urzędu Morskiego firma obowiązana jest przedłożyć dodatkowo odpisy konosamentu, listów przewozowych, zaświadczenia Urzędu Celnego lub świadectwa przysięgłych rzeczoznawców. W razie nieprzebrzegania tych postanowień, Urząd Morski ustali opłaty na podstawie poszczególnych zgłoszeń według własnego uznania w granicach obowiązującej taryfy.

Przy stosowaniu opłat od ilości towaru nie pobiera się opłat za trzymanie urządzenia przeładunkowego w pogotowiu.

4) Czas trzymania urządzenia przeładunkowego w pogotowiu.

Zamówione urządzenia przeładunkowe będzie trzymane w pogotowiu do dyspozycji firmy aż do czasu odwołania zamówienia w razie opóźnienia lub przerw w korzystaniu z urządzenia przeładunkowego, wynikłych z powodu: opóźnienia rozpoczęcia pracy, nie podstawienia przez kolej wagonów, przetaczania wagonów, niezawinionego przez firmę niedostarczenia towaru do przeładunku, nie podstawienia na czas statku, holowania statku, trymerki statku bez użycia dźwigu oraz spowodu warunków atmosferycznych uniemożliwiających przeładunek towaru ze względu na jego właściwości, jeżeli przerwa nie została zgłoszoną w myśl pkt. 2 a).

Jako trzymanie w pogotowiu urządzenia przeładunkowego uważa się również, gdy waga zasobnika jest nieczynna, a w zbiorniku znajduje się ładunek.

Za czas trzymania urządzenia w pogotowiu przyjmuje się czas, przez który urządzenie przeładunkowe stoi do dyspozycji firmy na wskazanym miejscu i nie pracuje.

5) Obliczenia szczególne.

Każde rozpoczęte półgodziny pracy urządzenia przeładunkowego zaokrągla się do pełnej pół godziny po uprzednim potrąceniu odliczalnych przerw (pkt 2a) i b) i czasu trzymania urządzenia w pogotowiu. Przy ładunkach zaliczanych do różnych stawek zaokrąglenie do półgodziny następuje przy każdej poszczególnej grupie taryfowej. Czasu trzymania urządzenia przeładunkowego w pogotowiu nie zaokrągla się, a opłaty oblicza się proporcjonalnie do stawki.

W razie zwrócenia zgłoszenia o przydział urządzenia przeładunkowego bez jego wykorzystania pobiera się opłatę jak za trzymanie danego urządzenia przeładunkowego w pogotowiu, nie mniej jednak, jak za jedną godzinę.

Za niewykorzystanie urządzenia przeładunkowego, rezerwowanego na niedzielę i święta, pobiera się opłatę jak za trzymanie urządzenia przeładunkowego w pogotowiu wraz z opłatą za godziny świąteczne, nie mniej jednak jak za 4 godziny.

II.

T A R Y F A.

Opłaty za korzystanie z urządzeń przeładunkowych w zależności od zaszeregowania towaru do poszczególnych grup taryfowych według zestawienia ustalonego w dziale III wynoszą:

Taryfa A.

dla towarów drobnicowych

	Za każde 1/2 godz. pracy
1) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej do 3 ton włącznie	zł 4,25
2) dźwigi bramowe o sile nośnej 3/5 ton:	
a) z przekładnią na 3 ton	„ 4,25
b) z przekładnią na 5 ton	„ 5,25
U w a g a : dźwigi bramowe Nr 3 i 4 o sile nośnej 3/5 z przekładnią na 3 t	„ 3,40
3) dźwigi bramowe o sile nośnej 5/7 ton:	
a) z przekładnią na 5 ton	„ 5,25
b) z przekładnią na 7 ton	„ 8,00
4) dźwigi mostowe:	
o sile nośnej 2,6 t (w linie 5,2 t)	„ 6,00
o sile nośnej 7 t (w linie 11 t)	„ 15,00

Taryfa B.

dla towarów masowych niezaliczonych do specjalnych grup taryfowych.

I. Przy pracy bez chwytaka i polipa

	Za każde 1/2 godz. pracy
1) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej do 3 ton włącznie:	zł 3,15
2) dźwigi bramowe o sile nośnej 3/5 ton:	
a) z przekładnią na 3 ton	„ 3,15
b) z przekładnią na 5 ton	„ 4,15
3) dźwigi bramowe o sile nośnej 5/7 ton:	
a) z przekładnią na 5 ton	„ 4,15
b) z przekładnią na 7 ton	„ 6,25

Za każde
1/2 godz. pracy

- 4) dźwigi mostowe:
 a) o sile nośnej 2,6 ton (w linie 5,2 t) zł 4,70
 b) o sile nośnej 7 ton (w linie 11 t) „ 10,00

II. Przy pracy chwytakiem lub polipem

Za każdą przeładowaną tonę towaru zł 0,50, nie mniej jednak jak:

- 1) dźwigi bramowe o sile nośnej 3/5 i 5/7 ton z przekładnią na 5 ton:
 a) przy pracy chwytakiem „ 4,15
 b) przy pracy polipem „ 6,65
- 2) dźwigi bramowe o sile nośnej 5/7 ton z przekładnią na 7 ton:
 a) przy pracy chwytakiem „ 8,00
 b) przy pracy polipem „ 10,50
- 3) dźwigi mostowe:
 a) o sile nośnej 2,6 z chwytakiem „ 6,00
 b) o sile nośnej 7 z chwytakiem „ 9,00
 c) o sile nośnej 7 z polipem „ 11,50
- 4) za korzystanie z wagi zasobnika zł 0,10 od tony

U w a g a : Przy przeładunku: rud, piryków, fosforytów itp. bez użycia zasobnika stawki zasadnicze taryfy B/II/1, 2 i 3 oblicza się mniej 25% i nie dodacza się stawek taryfy za godz. świąteczne.

III. Urządzenia taśmowe.

do przeładunku węgla, za każdą przeładow. t zł 0,24, nie mniej jednak jak „ 20,00

Taryfa C.

specjalna dla towarów masowych

- I. Przy przeładunku w partiach mieszanych:
 1) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośności do 3 ton włącznie . . . zł 2,85
 2) dźwigi bramowe o sile nośnej 3/5 ton:
 a) z przekładnią na 3 ton „ 2,85
 b) z przekładnią na 5 ton „ 3,75
- 3) dźwigi bramowe o sile nośnej 5/7 ton:
 a) z przekładnią na 5 ton „ 3,75
 b) z przekładnią na 7 ton „ 5,00
- 4) dźwigi mostowe:
 a) o sile nośnej 2,6 t (w linie 5,2 t) „ 4,20
 b) o sile nośnej 7 t (w linie 11 t) „ 9,00
- II. Przy przeładunku w partiach zwartych, nie mniej 100 ton jednolitego ładunku

Za każdą przeładowaną tonę towaru zł 0,43, nie mniej jednak jak:

- 1) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej do 3 ton włącznie . . . „ 2,85
 2) dźwigi bramowe o sile nośnej 3/5 ton:
 a) z przekładnią na 3 ton „ 2,85
 b) z przekładnią na 5 ton „ 3,75
- 3) dźwigi bramowe o sile nośnej 5/7 ton:
 a) z przekładnią na 5 ton „ 3,75
 b) z przekładnią na 7 ton „ 5,00
- 4) dźwigi mostowe:
 a) o sile nośnej 2,6 ton (w linie 5,2 ton) „ 4,20
 b) o sile nośnej 7 ton (w linie 11 ton) „ 12,00

Taryfa D.

S p e c j a l n a.

I. Żłom żelazny.

- 1) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej do 3 ton włącznie . . . zł 2,15
 2) dźwigi bramowe o sile nośnej 3/5 ton:
 a) z przekładnią na 3 ton „ 2,15
 b) z przekładnią na 5 ton „ 2,85
 c) z przekładnią 5 ton i polipem „ 4,70

Za każde
1/2 godz. pracy

3) dźwigi bramowe o sile nośnej 5/7 ton:	
a) z przekładnią na 5 ton	zł 2,85
b) z przekładnią na 5 ton i polipem	„ 4,70
c) z przekładnią na 7 ton	„ 2,85
d) z przekładnią na 7 ton i polipem	„ 5,10

II. Kostka kamienna.

Niezależnie od rodzaju i siły nośnej dźwigu „ 2,50

Taryfa E.

I. Za trzymanie w pogotowiu urządzeń przeładunkowych.

Za każde pół godziny:

1) dźwigów bramowych i mostowych	„ 2,00
2) urządzenia taśmowego	„ 6,00
3) wagi zasobnika	„ 3,00

II. Za godziny świąteczne

do opłat normalnych dolicza się za każde pół godziny:

1) dźwigów bramowych i mostowych	„ 1,25
2) urządzenia taśmowego	„ 2,50
3) wagi zasobnika	„ 2,50

U w a g a : Dla urządzenia taśmowego i wagi zasobnika godziny świąteczne oblicza się minimalnie za 4 godziny.

Taryfa F.

1) Zakładanie trapu dźwigiem portowym za każde rozpoczęte 1/3 godziny	„ 2,50
2) Za wykorzystanie dźwigów Nr 63 i 64 jako przejść dla pasażerów, za każde rozpoczęte 1/3 godziny	„ 1,50

U w a g a : Przy wykorzystaniu dźwigów Nr 63 i 64 jednocześnie do przeładunku i jako przejścia dla pasażerów, pobiera się opłatę tylko za pracę dźwigu.

U w a g a 2: Przy wykorzystaniu dźwigów Nr 63 i 64 jako przejścia dla pasażerów na statki zagraniczne turystyczne, opłaty się nie pobiera.

3) Za korzystanie z wagi wozowej 8 ton.:	
a) za każde ważenie towaru, niezależnie od ilości	zł 0,50
b) za każde ważenie samochodów osobowych lub ciężarowych dla manipulacji celnej	„ 1,00
c) za każde ważenie wozów konnych lub samochodów, skuteczniających przewozy	„ 0,50

U w a g a : Jednorazowe ważenie nie powinno przekraczać 15 minut, w przeciwnym razie liczona będzie nowa opłata.

4) Za korzystanie z wag dziesiętnych 1 000 kg za każde rozpoczęte 12 godz.	„ 2,00
--	--------

III.

Z E S T A W I E N I E

zaszeregowania towarów do grup taryfy opłat za korzystanie z państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni.

	Grupa taryfowa		Grupa taryfowa
Ałun	A	Amoniak w płynie	A
Alabaster	A		
Anyż	A	Bale i słupy telegraficzne	B
Asfalt	B	Balony szklane	A
Azbest	A	Bawełniane odpadki	B
Aluminium	A	Bawełniana przędza	A

Bawełna	B	Imbir	A
Bawełnianane towary	A		
Beczki próżne	B	Jałowiec suszony	A
Bekony	B	Jelita	A
Belki żelazne	B	Jedwab	A
Benzyna	A	Juta	A
Biel cynkowa	A	Juty przędza	A
Bisulfat sodu	B	Jaja	A
Blacha cynkowa	A		
Blachy żelazne, ocynkowane i czarne	C	Kamionkowe wyroby	A
Brykiety węglowe	B	Kable	A
Butelki szklane	A	Kainit	B
		Kapusta	B
Chloran wapnia	B	Kamienie brukowe	D.II
Chmiel	A	Kamień mielony	B
Cegła	B	Kamień kwarcowy	B
Celuloid	A	Kamień w blokach	B
Celuloza	B	Kasza	B
Cement	B	Karbid (węglík wapnia)	A
Cukier	B	Karbolowy kwas	A
Cukier gronowy	A	Kazeina	A
Cykorria	A	Kawa	A
Cyna	A	Kakao	A
Cynk	A	Kauczuk	A
		Kije do szczotek	A
Dachowa papa	A	Kleje	A
Dachówka	B	Klepki	A
Dekstryna	B	Kloce dębowe	B
Deseczki do skrzyń	B	Koniczyna	A
Dreny	B	Konopie	A
Drut	C	Kości	B
Drzewo eksportowe nieobrob., pół- obrobione (kloce, deski)	B	Konserwy	A
Drzewo opałowe	B	Koks	B
Drzewo egzotyczne	B	Koper	A
Dykta	A	Koński ząb	B
Dyble	B	Koperwas miedzi	A
Drzewo korkowe	A	Kopra	A
		Korzenie	A
		Korkowe odpadki	A
Eternitowe płyty	B	Korkowe drzewo	A
Ekstrakt garbarski	B	Kory wszelkiego rodzaju	A
		Koszykowe wyroby	A
Fiszbin	A	Krezol	A
Fajansowe towary	A	Krochmal	A
Fasola	B	Kreda	B
Ferromangan sodu	B	Królicze skórki	A
Fosforyty	B	Krzemień surowy	B
		Krzesała	A
Garbniki oprócz wymienionych	A	Książki i broszury	A
Gips	B	Kwarc	B
Glinki przemysłowe i farbiar.	A	Kukurudza	B
Gлина	B	Kwasy w balonach szkl.	A
Gliniane wyroby	A	Kopyta	A
Głukoza lub glikoza	A	Konie	A
Groch	B	Kostka kamienna	D.II
Grzyby	A		
Guma stara opakowana	C	Lakier	A
Gumowe towary	A	Lemiesze	A
Gwoździe	A	Len czesany	A
Gilsonit	B	Len surowy	B

	Grupa taryfowa		Grupa taryfowa
Likier (wódka)	A	Otręby	B
Litopon w beczkach	A	Owoce świeże	A
Listwy do obrazów	A	Owoce suszone	A
Lniane czyściwo	A	Opony samochodowe	A
Likopodium	A	Opony samochodowe stare	C
Łój	A	Papier	A
Łupki kolejowe (lasze)	B	Papierosy	A
Łodzie	A	Pałeczki do zapalek	A
		Papierówka	B
Magnezyt kaustyczny	A	Pakuły	B
Masło	A	Parafina	A
Masa drzewna (celuloza)	B	Parafinowe świece	A
Maty z włókna	A	Parkiety	A
Manufaktura	A	Pestki drzew owocowych	A
Makuchy	B	Peluszka	B
Materace w klatkach	A	Piasek	B
Materiały szlifierskie	A	Pierniki w skrzyniach	A
Materiały i przewody elektr.	A	Pierze	A
Mąka zbożowa i okopowa	B	Piryty	B
Mąka ryżowa	B	Piwo	A
Mąka kostna	B	Płytki podłogowe	B
Mąka rybna	B	Płyty pancerne	A
Mąka kartoflana	B	Podkowy	A
Maszyzny aparaty oraz ich części	A	Podkłady	B
Makulatura	B	Porcelana	A
Meble	A	Proch	A
Metalowe odpadki w beczkach	A	Przetwory chemiczne	A
Metalowe popioły w beczkach	A	Przędza	A
Miedź	A	Ptactwo	A
Migdały	A	Pył z cynku	A
Mięso wędzone i mrożone	A		
Miód	A	Radiatory	A
Mineralne farby	A	Ramy	A
Mineralne wody	A	Rogu odpadki	A
Mosiądz	A	Róg sztuczny (gallalit)	A
Mutry	A	Rzepak	B
Mydło	A	Rudy żelazne i inne	B
Motocykle oraz ich części	A	Rury lane, żelazne i ciągnione	C
		Rtęć	A
Napoje alkoholowe	A	Ryby	A
Nasiona	A	Ryż surowy	B
Nawozy sztuczne	B	Ryż wytłuskany	A
Naftalina surowa	B	Razoryt	B
Odpadki bawełniane	B		
Odpadki celuloidowe	A	Sadza (czern drukarska)	A
Odpadki wełny	A	Saletra	B
Obręcze do beczek	A	Samochody oraz ich części	A
Octowy kwas	A	Ser	A
Oleje roślinne	A	Seperatory	A
Oleje drzewne	A	Seradela	B
Oleje mineralne	A	Siarka luzem i w workach	B
Olej fuzlowy	A	Siedzenia do krzeseł	A
Olej gazowy	A	Siarczan amonu	B
Oliwa anilinowa	A	Sierść zwierzęca	A
Oliwa do maszyn	A	Sitowie w workach	B
Ołowiany popiół	A	Siarka w workach	B
Ołowiana glejta	A	Sizal	A
Ołowiana minia	A	Skóra klejona w belach	A
Orzechy	A	Skóry wyprawione	A

Skóry solone i suche	B	Trzcina	A
Skóry odpadki	B	Warzywa	A
Śledzie	A	Wazelina	A
Słupy telegraficzne	B	Wapno	B
Słód	A	Wełna	A
Smola	B	Wełny odpadki	A
Soczewica	B	Wełna sztuczna	A
Smary	A	Węglik wapnia (karbid)	A
Soda	B	Węgiel kostny	A
Sole potasowe	B	Węgiel kamienny	B
Sól anilinowa	A	Węgiel bunkrowy	B
Sól kamienna	B	Włosie	A
Sole lecznicze	A	Wióry mosiężne	A
Spirytus	A	Wiklina i obręcze eksport.	A
Słonina	A	Wino	A
Słoma	B	Wódka	A
Siano	B	Worki próżne	A
Ślipry	B	Wosk	A
Śliwki	A	Wyroby gumowe	A
Śrut soja	B	Wyroby kamionkowe	A
Śruby	A	Wyroby mosiężne	A
Świece	A	Wyroby ceramiczne	A
Stearyna	A	Wyroby ze szkła	A
Syrop	A	Wyroby koszykarskie	A
Szczecina	A	Wyroby z drzewa	A
Szczotki	A	Wyroby z miedzi	A
Szkło płynne i okienne	A	Wyroby skórzane	A
Szklane towary	A	Wyroby żelazne i stal. (fabrykaty)	A
Szyny kolejowe	C	Wyłłoki	B
Szmaty w beczkach i belach	A	Zboże	B
Sznury	A	Ziarno kakaowe	A
Szpagat	A	Ziarno słonecznikowe	A
Szpat	B	Ziemie lecznicze	A
Talk	A	Ziemniaki	B
Tektura	A	Zioła lecznicze	A
Tekstylne wyroby	A	Ziarno dyni	A
Terpentyna	A	Ząb koński	B
Tłuszcze zwierzęce	A	Złom żelazny	D
Tłuszcze i oleje roślinne	A	Żelatyna	A
Tran	A	Żeliwo (surówka)	B
Tkaniny	A	Żelazo	C
Tomasyna	B	Żużle Thomasa	B
Tymotka	A	Żywica	A
Tytoń	A		

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 „Zegluga 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.

Taryfa cumownicza ważna od dnia 1 września 1937 r.

TABELA 225

Pojemność statku NRT	Przycumowanie	Odcumowanie
	złotych	
do 300	10	10
od 301— 600	15	10
od 601—1 000	20	15
od 1 001—1 500	25	20
od 1 501—2 000	30	20
od 2 001—2 500	40	30
od 2 501—3 000	50	30
od 3 001 wzwyż	60	30

W niedziele i święta oraz w okresie lodowym dodatek 50%.

ZALĄCZNIK V.

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 5 000 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.

Nizej 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 1 500 cbm nett	20 gr za cbm
dla statków o pojemności ponad pierwszych 1 500 cbm—3 000 cbm nett	15 gr za cbm
ponad 3 000 cbm—5 000 cbm nett	10 gr za cbm
ponad 5 000 cbm nett	5 gr za cbm

Opłaty 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 $\frac{1}{3}$ stawek.

Statki przychodzące z ładunkiem rudy lub wychodzące z ładunkiem węgla lub koksu płać $\frac{2}{3}$ 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 lichter, 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 1 500 cbm nett	20 gr per cbm
For that part of vessel's capacity exceeding 1 500 cbm nett but not 3 000 cbm nett	15 gr per cbm
do-do-do 3 000 cbm nett but not 5 000 cbm nett	10 gr per cbm
do-do-do 5 000 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 $\frac{1}{3}$ 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.

ZALĄCZNIK VI.

Taryfa sztauerska. (Current rate)

DLA PORTU GDYNIA.

Ważna od 1. VII. 1934 r.

Wszystko za 1 tonę — 1 000 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 płacona jest za całą ładownię z międzypokładami.	
Koks jak węgiel i 50% dodatku	
Złom żelazny	2,50
Surowe żelazo	1,80
Rury do 8 cali	2,10
Rury od 8—12 cali	1,80
Rury ponad 12 cali według indywidualnej umowy.	2,20
Blachy, drut, żelazo fasonowe we wszelkich postaciach	2,00
Szyny kolejowe:	
a) przy statkach kategorii A: luki długości nie mniej niż 10 m, bez międzypokładów i podpórek (sztuc) o płaskim dnie luki	1,80
b) przy statkach kategorii B: luki krótsze niż 10 m, wzgl. jeden lub dwa międzypokłady, wzgl. luki o niedogodnym do ładowania dnie	2,00

c) przy statkach kategorii C: jeden lub więcej między- pokładów oraz podpórki	zł	zł
Cement w beczkach i workach*)	2,30	1,45
Żużle Thomasa w workach*)	1,45	1,40
Fosfaty, amoniak i saletra w workach*)	1,50	1,40
Związki azotowe w workach*)	1,50	1,40
Ruda, fosforyty i piryty drobnoziarniste winczą luzem	1,45 ²⁾	1,45 ²⁾
gruboziarniste winczą luzem	1,55 ²⁾	1,55 ²⁾
drobnoziarniste dźwigiem luzem	1,75 ²⁾	1,75 ²⁾
gruboziarniste dźwigiem luzem	1,85 ²⁾	1,85 ²⁾
Cukier w workach*)	1,45	1,45
Strączkowe w workach*)	1,60	1,70
Strączkowe workami lub taczkami	—	1,60
Nasiona oleiste w workach*)	2,00	2,00
Nasiona oleiste workami lub taczkami	—	1,85
Śrut i mąka z soi	—	1,60 ³⁾
Ziemniaki w workach*)	2,20	2,10
Ziemniaki luzem	2,20	1,80
Cebula w workach*)	2,50	—
Wytłoki buraczane w workach	2,90	2,90
Śledzie całe beczki	0,30	0,16
Śledzie półbeczki	0,23	0,14
Ryż	1,80	1,80
Kamienie brukowe	—	1,45
Sól luzem	0,55	—
Sól w workach*)	1,45	—
Sól w beczkach	1,85	—
Sole potasowe luzem sypkie	—	1,70 ⁴⁾
Sole potasowe luzem zupełnie skamieniałe	—	3,25 ⁵⁾
Apatyty kranami za pomocą chwytaczy	—	1,75
Apatyty tobami	—	—
Pak smołowy — statki samotrymujące się	0,45 + 50% ⁶⁾	—
— statki łatwotrymujące się	0,55 + 50% ⁶⁾	—
— statki ciężkotrymujące się	0,70 + 50% ⁶⁾	—
z tym, że podwyższana stawka jest płatna za całą ładownię z międzypokładami.	—	—
Siarka luzem	—	2,00 ⁷⁾

W wypadku używania dźwigów lądowych statek ponosi połowę kranowego.

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

*) O ile w workach w partiach powyżej 1000 ton 10 proc. zniżki.

To samo dotyczy wszystkich innych towarów workowanych. z wyjątkiem ryżu.

2) Ważne od 1. VIII. 1934 r.

3) Ważne od 23. V. 1933 r.

4) Ważne od 1. VI. 1935 r.

5) „ od 10. II. 1936 r.

6) „ od 16. IV. 1936 r.

7) „ od 1. VIII. 1936 r.

Full steamer cargoes.		zł	zł
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 ⁰ / ₁₀₀ 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 shorter 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 small granular 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 small 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
Oil seeds in bags*)	2,00		2,00
Oil seeds by bags or barrows			1,85
Soia — scrap and soia flour	—		1,60 ³⁾
Potatoes in bags	2,20		2,10
Potatoes loose	2,20		1,80
Onions in bags*)	2,50		—
Sugar beet pulp in bags	2,90		2,90
Herrings in barrels ¹ / ₁	0,30		0,16
Herrings in barrels 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 small granular			1,70 ⁴⁾

*) If in bags in parcels over 1000 tons, 10⁰/₁₀₀ rebate.
The same applies to all goods in bags with, exception of rice.
2) Valid from 1. VIII. 1934.
3) When decimal weighing — 1,80 zł. Valid from 23. V. 1938.
4) Valid from 1 VI 1935.

Potash rock salt	zł
Apatites by cranes with grabes	3,25 ¹⁾
Apatites by tubes	1,75
Goudron pack — self-trimmer	1,90 ⁵⁾
— easy-trimmer	0,45 + 50% ⁶⁾
— heavy-trimmer	0,55 + 50%
	0,70 + 50%

For each tweendeck additional charge
zł 0,10 is required whereby the additional
rate refers to the entire loading capaci-
ty — tweendecks included.

Sulphur loose 2,00⁷⁾

In case of using shore cranes 1/2 crantage to be borne by ship.

4) Valid from 1. VI. 1935.
5) „ „ 10. II. 1936.
6) „ „ 16. IV. 1936.
7) „ „ 1. VIII. 1936.

ZAŁĄCZNIK VII.

**Spis placówek konsularnych w Gdyni w dniu 1 grudnia 1938 roku
przedstawiał się następująco:**

Państwo	Nazwisko i charakter kierownika placówki i data otwarcia placówki	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. Piotra Wysockiego 39 tel. 33-32	" "
5. Czecho- słowacja	konsul Josef Pavlovsky	ul. Świętojańska 120 tel. 21-25	wojew. Pomorskie
6. Dania i Islandia	Lucjan Byczkowski konsul (5 II 1932)	ul. Derdowskiego 7 tel. 29-46	miasto Gdynia i powiat morski
7. Estonia	Andrzej Cienciąła konsul (17 III 1930)	ul. Świętojańska 10 tel. 30-51	wojew. Pomorskie
8. Finlandia	Dr Stanisław Darski konsul (1 IV 1934)	ul. Waszyngtona 15 tel. 29-91	" "
9. Francja**)	Robert Chaulet konsul (19 V 1936)	ul. Sienkiewicza 36 tel. 30-18	" "
10. Grecja	Julian Rummel konsul generalny (1 VII 1936)	ul. Świętojańska 3 tel. 27-78	miasto Gdynia
11. Hiszpania	po śmierci śp. wice-kon- sula Czesława Raczewskiego — vacat	ul. Korzeniowskiego 8/10 tel. 29-71	woj. Pomorskie
12. Holandia	Jean Maurice Vaes wicekonsul (16 XII 1932)	ul. Bernarda Chrza- nowskiego 9 tel. 26-70	miasto Gdynia i powiat morski

*) 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
13. Italia	Arturo Stella kierownik agencji konsularnej (1 XI 1934)	ul. Świętojańska 1 tel. 19-00	miasto Gdynia
14. Japonia	Feliks Kollat konsul (1 V 1936)	ul. Waszyngtona 15 tel. 29-91	wojew. Pomorskie
15. Jugosławia	Jan Dereziński konsul (31 V 1937)	ul. Świętojańska 135 tel. 25-05	miasto Gdynia
16. Łotwa	Inż. Mirosław Laurecki konsul (1 II 1933)	port — Nab. Duńskie tel. 19-08	miasto Gdynia i powiat morski
17. Niemcy	Werner Hoffmann konsul (8 VI 1936)	Plac Kaszubski 13 tel. 37-44	miasto Gdynia powiat morski i kartuski
18. Norwegia	Lars Usterud- Svendsen konsul (23 III 1929)	ul. Portowa 13 tel. 39-21	miasto Gdynia powiat morski
19. Portugalia	Jan Mack wicekonsul (1 VI 1933)	ul. Świętojańska 120 tel. 35-60	wojew. Pomorskie
20. Rumunia	Dr Bolesław Kasprowicz konsul (15 XII 1934)	ul. Świętojańska 44 tel. 24-05	„ „
21. 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	„ „
22. Węgry	Władysław Geysztor konsul (5 VII 1936)	port — Nab. Francuskie magazyny i biura fy „Warta“ tel. 19-31	„ „

ZALĄCZNIK VIII.

PRZEMÓWIENIE

Prezesa Rady Interesantów Portu w Gdyni na Rocznym, Walnym Zgromadzeniu członków w dniu 18. III. 1938 r. (Skrót).

W roku 1936 zajmowała się Rada Interesantów Portu przeważnie zagadnieniami: administracją portu, dewizowym i inwestycyjnym.

W roku 1937, zajmując się nadal bieżącymi sprawami inwestycyjnymi, główną uwagę musieliśmy poświęcić poza tym zagadnieniom: robotniczemu i podatkowemu, z których zagadnienie robotnicze wysunęło się na pierwszy plan.

Sprawy robotnicze

Na naszym porcie sprawdziła się słuszność przysłówia, że „lepsze jest wrogiem dobrego”. — Tę prawdę muszę sformułować tak pod naszym własnym adresem, jak i pod adresem tych czynników urzędowych, którym podlegają bezpośrednio czy pośrednio zagadnienia opieki społecznej. W 1933 roku uregulowaliśmy we własnym zakresie, ku zupełnemu naszemu zadowoleniu oraz zadowoleniu świata robotniczego, warunki pracy na porcie. Stworzyliśmy kontyngent robotników portowych i wszystko działało sprawnie. Wydawało się nam, że nadanie stworzonemu przez nas i prowadzonemu we własnym zakresie systemowi organizacyjnemu pracy w porcie należałoby nadać podstawy prawne.

Wskutek naszych starań zostało wydane rozporządzenie Prezydenta R. P. z dnia 27. 10. 1933 r. o pracy robotników portowych w Gdyni oraz rozporządzenie wykonawcze, które — realizując nasze zamierzenia — poszły dalej, aniżeli życie tego wymagało i dalej, aniżeli ono zezwalało. — Stworzono słynny § 10, wprowadzający kolejność przydziału do pracy. Modułacja t. zw. okólnikiem Biesiekierskiego trochę naprawiła sytuację, lecz ujemne konsekwencje Panowie znają i odczuwają codziennie w formie obniżenia się wydajności i upadku dyscypliny i porządku w pracy.

Chcieliśmy my mieć lepiej, a urzędnicy chcieli poprawić na jeszcze lepsze, co spowodowało, że jest na całej linii gorzej i trudności i zaognienia datują się dopiero od momentu, gdy sprawa została ustawowo uregulowana.

Sytuację w tej dziedzinie znają Panowie, powiem więc tylko pokrótce, że od 2 lat zabiegaliśmy o uchylenie § 10 i ostatecznie stanął rząd na stanowisku konieczności konkurencyjności portu i wniósł odnośną nowelę do Sejmu. Mimo obniżenia się wydajności pracy byliśmy zmuszeni, poddając się arbitrażowi władz, podwyższyć od dnia 1. I. 1938 r. płace robotnicze o ca 4 proc. Aczkolwiek nie było dostatecznych powodów rzeczowych i raczej wszystko przemawiało za tym, aby nie zwiększać kosztów robocizny, poddaliśmy się lojalnie orzeczeniu, mimo, że koszty te są w Gdyni znacznie wyższe, aniżeli w Gdańsku.

Oczywiście, że podwyżka robocizny automatycznie musiała za sobą pociągnąć podwyżkę kosztów przeładunku portowego.

Obecnie ważą się w ciałach ustawodawczych losy ustawy o robotnikach portowych. W Sejmie zwyciężył wzgląd na interes Państwa, niewątpliwie i w Senacie znajdzie sprawa swe zrozumienie.

Los naszych robotników leży nam na sercu, dawaliśmy i dajemy tego dowody, ale nie możemy zgodzić się, że odpowiadać może istotnym interesom większości robotników — wprowadzenie „kolejności”. Wprost przeciwnie — twierdzimy, że na wprowadzeniu kolejności ucierpi w pierwszym rzędzie stale przywiązany do pracy portu robotnik portowy, ucierpi pracodawca, ucierpi port. Jedynie dla robotnika doraźnie pomagającego sobie zarobkiem nieregularnym w porcie — mogłaby kolejność okazać się wygodna.

Zresztą nie potrzebuję udawać Panom, że jest to zasada całkiem niesłuszna, której usprawiedliwienia nie może nikt znaleźć, a niedopuszczalne naszym zdaniem jest robienie eksperymentów wprost niedorzecznego „gleichszaltowania” lub karykatury „komunizmu” — (w danym wypadku krańcowości ideowe się zbiegają) — w jedynym porcie naszym, gdy nigdzie w Polsce do tak daleko idącego braku szacunku do fachowości robotnika nie posunięto się i gdy w całej Polsce pracodawca ma prawo dobierać sobie robotnika i ma możliwość należytych traktowaniem go przywiązać do

przedsiębiorstwa i stworzyć spokojną i zgodną współpracę przedsiębiorcy i robotnika. Tę możliwość chcieliby nam w porcie odebrać — zwolnienicy niedorzecznej tezy kolejności.

Zagadnienia inwestycyjne portu

Mógłbym właściwie wszystko to, co powiedziałem w roku ubiegłym, na tym miejscu dosłownie powtórzyć, — i w tym roku w tej dziedzinie nic się nie zmieniło. Stało kilka nowych dźwigów i to jest wszystko. Można by powiedzieć, że przecież port znów zwiększył swój przeładunek o jeden milion ton i wykazuje wcale pokaźny obrót, trzymając 4 miejsce w Europie po Hamburgu, Rotterdamie i Antwerpii i zajmuje pierwsze miejsce na Bałtyku, nie musi więc z tym niedoinwestowaniem być tak złe. Takie stanowisko miałyby tylko pozory słuszności.

Port gdyński nie przeładowywał, ale dosłownie przepychał ten zeszłoroczny obrót. Przepychał go kosztem olbrzymiego wysiłku organizacyjnego i kosztem podrożeńa przeładunku portowego, opłacanego w końcu zawsze przez towar, to znaczy przez konsumenta towaru. Chroniczny brak miejsca, dźwigów, pilotów — wszystko składało się na to, że załadowcy nie mogli wykorzystać „dispatchów“, a przeciwnie — niejednokrotnie musieli uciekać się do takich metod, jak wzajemne odstępowanie sobie za ekwiwalentem pierwszeństwa korzystania z urządzeń przeładunkowych, aby jakoś zadowolić swego odbiorcę i wykonać obowiązki na nich nałożone przez klienta.

Nasze usiłowania o realizację choćby w części postulatów zawartych w przedłożonym w końcu 1935 roku memoriale o potrzebach inwestycyjnych portu w Gdyni nie są należycie brane pod uwagę. Program inwestycyjny na rok następny nie przewiduje żadnych inwestycji, bo te 4,3 miliony złotych, z których na faktyczne nowe inwestycje w porcie gdyńskim przypada około 700 000 zł w tym prawie wszystko na budowę o charakterze administracyjno-gospodarczym, nie można nazwać inwestycjami w porcie, którego przychody brutto wynoszą około 9 milionów złotych, a dochody netto około 4,5 milionów złotych.

Przypomnę Panom, że wszystkie ważniejsze zadania inwestycyjne, a więc pogłębienie portu, przedłużenie mola pasażerskiego, zorganizowanie przeładunku rud i towarów masowych, budowa kanału przemysłowego nie posunęły się ani o krok naprzód w ostatnim roku.

Krytyka inicjatywy prywatnej na odcinku morskim

W związku z brakami inwestycyjnymi wypada kilka słów odpowiedzi udzielić — krytykom Gdyni, krytykom z zasady, a priori twierdzącym, że inicjatywa prywatna w Gdyni nie dopisuje. Twierdzenia takie padały i padają nawet z ust czynników, które zupełnie zbliżka przyglądają się naszej pracy i które są odpowiedzialne za to, aby stworzyć warunki, sprzyjające prywatnemu kapitałowi w porcie gdyńskim.

Że inicjatywa prywatna w naszym porcie wykazuje wcale pokaźny stan posiadania, tak w zakresie maszyn przeładunkowych, magazynów jak i w zakresie szeregu innych pomocniczych dziedzin pracy portowej, — o tym może się przekonać każdy, kto weźmie do ręki statystykę urządzeń portowych. Dorobek inicjatywy prywatnej w zakresie zorganizowania ruchu i życia w porcie jest ogromny.

Przecież gdy Rząd stawił nam do dyspozycji urządzony port, — to ruch i treść życiową wlałiśmy my do niego. Przecież przeładunek węgla zorganizowaliśmy sami, tak samo złomu, skomplikowana i żmudna akwizycja bawełny i owoców południowych również jest naszym dziełem. Jeżeli zaś chodzi o inwestycje magazynowe, to wydaje mi się, że kapitał prywatny okazał nawet odwagę i dużą ruchliwość, budując w tak mało korzystnych warunkach, z wielkim nakładem kapitału, maszynowe magazyny, które po 35 lub nawet 20 latach będzie musiał oddać bezpłatnie rządowi.

Warunki rozwoju przemysłu i handlu morskiego

Przemysł czeka na stworzenie warunków osiedleńczych, szczególnie przez budowę kanału przemysłowego oraz sformułowanie zasad polityczno-przemysłowych, które byłyby wobec powstających zakładów stosowane w dziedzinie polityki komunikacyjnej, kontyngentowej i t. d.

Powstanie handlu importowego i eksportowego jest zależne nie od inicjatywy prywatnej, lecz od kontyngentów, które otrzyma lub nie otrzyma i których niejednokrotnie zazdrośnie strzeże zaplecze.

Należy stwierdzić, że w okresie, gdzie nie możemy uzyskać już nie sprzedaży gruntów, ale nawet „prawa zabudowy“, gdzie każda zdrowa inicjatywa gospodarcza się przejawiająca, spotyka się z szeregiem drobiazgowych warunków, które utrudniają jej działalność, a nie napotyka sprzyjającego „klimatu“ zaufania, nie można stawić na jej drodze ciągłych inwektyw, a to z tej samej strony, od której mielibyśmy raczej prawo oczekiwać pomocy.

Ustrój administracji portowej

W związku z brakami inwestycyjnymi w porcie łączy się logicznie zagadnienie ustroju administracyjnego portu.

Jest jasne, że tam, gdzie są braki techniczne, można sobie dopomóc organizacją, i tam gdzie brak dźwignów i magazynów, może administracja portu, rządząca się własnym przemysłem, a nie dyrygowana instancyjnie z metropolii, dobrą organizacją nadrobić braki techniczne. W tym przeświadczeniu znajdują Panowie źródło naszej akcji o reformę administracji portu. Siedząc w porcie i odczuwając wpływ jego wad i zalet we własnej pracy, zdajemy sobie sprawę najlepiej, jak dalece jest mu potrzebne uzyskanie sprężystości organizacyjnej i administracyjnej. Poza dysproporcją między stanem technicznym portu a jego potrzebami istnieje drugi powód: komórka gospodarcza o zadaniach wyłącznie handlowych, winna mieć formy organizacyjne handlowe, a nie ustrój urzędu państwowego, gdyż wysoce jest pożądane, aby w porcie naszym — tak jak w innych portach świata — istniał stosunek nie władzy do strony, lecz przedsiębiorstwa do klienta.

W roku 1936 odbywała się akcja uzgadniania projektów sfer gospodarczych i rządowego. Pod koniec 1937 roku czytali Panowie nawet enuncjacje władz resortowych o zgłoszeniu projektu do Rady Ministrów. Były to wiadomości, acz oficjalne, to jednak przedwczesne. Obecnie — jak Panom wiadomo — znalazła się ta sprawa w Sejmie z inicjatywy poselskiej, lecz los jej w tej chwili trudno przesądzić.

Sprawy kolejowe portu

Zagadnieniem, które bardzo blisko dotyka zagadnienia inwestycyjnego i administracji portu, jest zagadnienie kolejowe. I tutaj muszę stwierdzić, że w przeciwieństwie do odcinka portowego, wykazuje odcinek kolejowy w porcie od strony inwestycyjnej pod koniec ubiegłego roku znaczną poprawę. Spowodowało nas to do złożenia podziękowania prezesowi Dyrekcji P. K. P. w Toruniu, p. inż. Dobrzyckiemu, którego energii głównie tę poprawę zawdzięczamy.

Inne sprawy kolejowe, jak sprawy taryfowe oraz organizacyjne, były przedmiotem naszych stałych starań i prac. Kolej jest zbyt ważnym czynnikiem w ruchu portowym, aby współdziałanie z nią nie było naszym chlebem codziennym. Współpraca ta odbywa się na kilku odcinkach. Najpierw w Państwowej Radzie Komunikacyjnej. Na Państwowej Radzie Komunikacyjnej przede wszystkim zainteresowaliśmy się zagadnieniem taryf portowych. Braliśmy również czynny udział w dyskusjach nad projektem podwyżki taryf, co — jak Panowie wiedzą — leżało i leży w zamierzeniach Ministerstwa Komunikacji. Poza tym odbyliśmy szereg konferencji z władzami kolejowymi, czy to bezpośrednio, czy na terenie Rady Portowej, celem załatwienia różnych aktualnych zagadnień bieżących.

Również wprowadzono na podstawie wspólnego porozumienia regulamin obsługi kolejowej w porcie. Z zadowoleniem można stwierdzić, że odcinek kolejowy w porcie doznał dość znacznej poprawy i jeżeli projekty nowatorskie, kulminujące w likwidacji lub osłabieniu pracy Biura Portowego P. K. P. w Gdyni nie wstrzymają korzystnej ewolucji roku ubiegłego, to możemy liczyć, że mimo wzrostu obrotów dalsza praca kolei będzie się usprawniała.

Sprawy dewizowe

O zagadnieniach dewizowych nie mam Panom wiele do zakomunikowania. Generalne zezwolenie, które uzyskaliśmy w maju 1936 roku, zostało pod koniec 1936 roku zmienione. W 1937 roku została rozszerzona lista firm, uprawnionych do otrzymania generalnego zezwolenia. W sprawach dewizowych musieliśmy odbyć kilka konferencji z władzami dewizowymi i tutejszym Oddziałem Banku Polskiego, gdyż władze te, w słusznym dążeniu do udoskonalenia swego aparatu kontroli, występowały z życzeniami, których praktyczne życie w ruchu portowym zrealizować nie mo-

gło. Dotyczyło to pewnych rygorów, które chciano nałożyć firmom maklerskim. Udało nam się zagadnienie to, dzięki dobrej woli Komisji Dewizowej i tutejszego Oddziału Banku Polskiego, ku obopólnemu zadowoleniu załatwić.

Organizacja przeładunku w porcie

Pozwolą Panowie, że już teraz wymienię tylko w kilku słowach znaną Panom działalność nowej komórki organizacyjnej w kierunku stworzenia nowych warunków pracy i współpracy między poszczególnymi czynnikami transportu morskiego, mianowicie stworzenie Komisji Porozumiewawczej dla taryf przeładunkowych w porcie gdynińskim, która to instytucja pracuje zadawalająco i pożytecznie. Zwracam specjalnie na ten moment uwagę, gdyż uważam, że ta dziedzina koordynacji współdziałania, a więc dziedzina wewnętrznej współpracy członków, która dotychczas stała na drugim planie z powodu ogromu zadań wewnętrznych, będzie w przyszłości bardziej nas absorbowała.

Wymienię sprawy celne, których cały szereg bieżących zagadnień mamy i mieliśmy do załatwienia.

Wreszcie wskażę na naszą pracę na terenie Rady Portowej i naszą współpracę z instytucjami.

Rada Handlu Zagranicznego

Należy tu zwrócić uwagę na nasz stosunek do Rady Handlu Zagranicznego, w której nie otrzymaliśmy należytego miejsca. Zostaliśmy jedynie dopuszczeni do Rady Handlu Zagranicznego, jako eksperci w Komitecie Morskim, ale nie jako członkowie normalni. Zachodzi więc taki paradoks, że n. p. Izby Rzemieślnicze, czy Centrala Związku Kupców w Warszawie i „Kammer für Aussenhandel“ w Gdańsku zasiadają w Komitecie Morskim jako członkowie, a Rada Interesantów Portu w Gdyni jako ekspert. Nie chcąc utrudniać pracy R. H. Z., zgodziliśmy się tymczasowo brać udział w jej pracach, prosząc równocześnie kompetentne władze R. H. Z. o wprowadzenie naszej organizacji jako członka normalnego.

Współpraca z Międzynarodową Izłą Handlową

W ubiegłym roku braliśmy udział w obradach Kongresu Międzynarodowej Izby Handlowej w Berlinie, której jesteśmy członkami, gdzie współdziałaliśmy w Komitecie Komunikacyjnym, który m. in. omawiał sprawę ratyfikacji konwencji brukselskich.

Stosunek do Rady Polskich Interesantów Portu w Gdańsku

Wreszcie wypadnie mi z zadowoleniem podkreślić przyjazną współpracę, jaka się rozwijała między nami a Radą Polskich Interesantów Portu w Gdańsku. Wszystko wskazuje na to, że ta współpraca będzie się stale pogłębiała.

ZAŁĄCZNIK IX.

Statut oraz spis członków i władz Zrzeszenia Ekspedytorów Portowych w Gdyni.

S T A T U T

Zrzeszenia Ekspedytorów Portowych w Gdyni.

R O Z D Z I A Ł I.

Nazwa, siedziba, okręg, rodzaj przemysłu i charakter prawny.

§ 1.

Zrzeszenie, rządzące się niniejszym statutem, nosi nazwę: „Zrzeszenie Ekspedytorów Portowych w Gdyni“. Siedzibą Zrzeszenia jest miasto i port Gdyni. Działalność Zrzeszenia rozciąga się na obszar Gdyni. Zrzeszenie obejmuje przemysł ekspedycyjny i transportowy.

Zrzeszenie jest osobą prawną.

Zrzeszenie może nabywać i zbywać majątek ruchomy i nieruchomy, zaciągać zobowiązania, pozywać i być pozywanym. Za swe zobowiązania Zrzeszenie odpowiada tylko własnym majątkiem.

ROZDZIAŁ II.

§ 3.

Cele i środki działania.

Celem Zrzeszenia jest rozwój i obrona wspólnych interesów gospodarczych zrzeszonych członków i reprezentacja tych interesów na zewnątrz.

ROZDZIAŁ III.

Podział członków, warunki przyjęcia, wystąpienia i wykluczenia członków oraz ich prawa i obowiązki.

§ 4.

Członkowie Zrzeszenia dzielą się na:

- a) członków zwyczajnych,
- b) członków nadzwyczajnych.

Zwyczajnym członkiem Zrzeszenia może być każde przedsiębiorstwo ekspedycyjne i transportowe, magazynowe lub przeładunkowe, które:

- a) wykonywało przynajmniej przez 3 lata odnośny przemysł w portach polskiego obszaru celnego,
- b) może się wykazać jednym z 4-ch poniżej wymienionych warunków, a mianowicie:
 1. realnym dorobkiem w pracy portowej, lub
 2. posiada własne magazyny,
 3. posiada odpowiedni aparat przeładunkowy
 4. posiada odpowiednią organizację ekspedycyjną,
- c) posiada koncesję na dokonywanie odpraw celnych, o ile chodzi o członków, zajmujących się ekspedycją,
- d) złoży pisemny wniosek o przyjęcie do grona członków na ręce Zarządu Zrzeszenia, i na wniosek Zarządu Zrzeszenia zostanie przyjęty przez Walne Zgromadzenie, które rozstrzyga o przyjęciu na członka zwyczajną większością głosów obecnych. Walne Zgromadzenie może w wyjątkowych i szczególnie usprawiedliwionych wypadkach, na wniosek Zarządu, zwolnić od zadośćuczynienia wymogom par. 4., przy czym przy głosowaniu nad powyższym wnioskiem rozstrzyga zwyczajną większość głosów obecnych delegatów.

Głosowanie jest jawne, a na żądanie choćby jednego członka, Przewodniczący Zgromadzenia zarządza głosowanie tajne. Przedsiębiorstwu, chociażby w zupełności odpowiadającemu wymogom par. 4., przysługuje prawo należenia do grupy członków nadzwyczajnych na podstawie złożonego pisemnego wniosku.

Członkiem nadzwyczajnym może być każde przedsiębiorstwo ekspedycyjne, transportowe, magazynowe lub przeładunkowe, które odpowiada wymogom, zawartym w par. 4-ym, punkt a, b i d, przyczym odnośnie punktu a i b, może nastąpić zwolnienie, jak powyżej dla członków zwyczajnych, drogą głosowania na Walnym Zgromadzeniu.

Przyjęcie członków zwyczajnych odbywa się na takich samych zasadach, jak przyjęcie członków nadzwyczajnych

§ 5.

Członkowie zwyczajni mają prawo:

- a) korzystanie z wszelkich urządzeń i świadczeń Zrzeszenia,
- b) branie udziału we wszystkich poczynaniach i pracach Zrzeszenia,
- c) czynnego wyboru do władz Zrzeszenia, o ile są delegatami na Walnym Zgromadzeniu i zawsze biernego wyboru do tychże władz, zaś czynnego i biernego wyboru do władz sekcji branżowych,
- d) żądania poparcia od władz Zrzeszenia przy staraniach u władz państwowych, wzgl. samorządu terytorialnego.

Członkowie nadzwyczajni mają prawo:

- a) do korzystania z wszelkich urzędów i świadczeń Zrzeszenia,
 - b) branie udziału we wszystkich poczynaniach i pracach Zrzeszenia,
 - c) żądanie poparcia u władz Zrzeszenia przy staraniach u władz państwowych, wzgl. samorządu terytorialnego.
- Członkowie nadzwyczajni nie mają prawa czynnego i biernego udziału i wyboru do władz Zrzeszenia, udziału w delegaturze i głosowaniu na Walnych Zgromadzeniach oraz udziału w zarządzie sekcji, natomiast członkowie nadzwyczajni mają prawo czynnego wyboru do władz sekcji branżowej.

§ 6.

Do obowiązków członków zwyczajnych i nadzwyczajnych należy:

- a) przestrzeganie przepisów niniejszego statutu i wydanych na jego podstawie regulaminów, uchwał i zarządzeń władz Zrzeszenia,
- b) popieranie Zrzeszenia we wszystkich jego poczynaniach, zmierzających do osiągnięcia celów, określonych niniejszym statutem,
- c) uczęszczanie na zebrania Zrzeszenia i branie udziału w jego pracach,
- d) regularne uiszczanie składek członkowskich, określonego wpisowego oraz wszelkich opłat, uchwalonych przez władze Zrzeszenia.

§ 7.

Członkostwo kończy się przez:

- a) wypowiedzenie przez członka,
- b) wykluczenie,
- c) likwidację przedsiębiorstwa, przy czym termin członkostwa ustaje automatycznie z pierwszym dniem następnego miesiąca, po miesiącu, w którym wszczęto, wzgl. ogłoszono likwidację.

§ 8.

Członek zwyczajny, wzgl. nadzwyczajny może wypowiedzieć członkostwo pisemnie listem poleconym, conajmniej na trzy miesiące przed terminem zamierzonego wystąpienia z Zrzeszenia.

§ 9.

Członek może być wykluczony uchwałą Walnego Zgromadzenia, powziętą zwyczajną większością głosów (z tym, że każdy głosujący ma jeden głos), jeżeli:

- a) utracił warunki wymienione w par. 4,
- b) jeżeli został sądownie uznany za kupca upadłego,
- c) na podstawie wniosku Sądu Polubownego Zrzeszenia,
- d) jeżeli mimo dwukrotnego upomnienia pisemnego, wystosowanego listem poleconym, zalega z zapłatą składek członkowskich przez czas dłuższy, niż trzy miesiące.

§ 10.

Członek, który wystąpił z Zrzeszenia dobrowolnie, którego członkostwo wygasło z mocy samego statutu, lub który został z Zrzeszenia wykluczony, traci wszelkie prawa do Zrzeszenia i jego majątku, a w szczególności nie ma prawa domagania się zwrotu wpłaconych składek, wpisowego i innych opłat, wpłaconych na rzecz Zrzeszenia.

R O Z D Z I A Ł I V.

Sposób ustanawiania opłat i ich pobieranie oraz fundusze Zrzeszenia.

§ 11.

Wysokość wpisowego i składek członkowskich członków zwyczajnych, jak i nadzwyczajnych ustanawia Walne Zgromadzenie na wniosek Zarządu Zrzeszenia, zwyczajną większością głosów.

Wpłata składki członkowskiej członka zwyczajnego, wzgl. nadzwyczajnego upoważnia do należenia do jednej tylko z sekcji branżowych Zrzeszenia. Należenie danego członka zwyczajnego, czy też nadzwyczajnego do więcej, jak jednej sekcji

branżowej wymaga tylokrotnej składki członka zwyczajnego, wzgl. nadzwyczajnego, do ilu sekcji, ponad normalnie jedną, dany członek należy.

Składki członkowskie, jak i wszelkie inne opłaty muszą być uiszczane bezpośrednio do biura Zrzeszenia, lub do wskazanego przez Zarząd Zrzeszenia banku. Rokiem obrachunkowym Zrzeszenia jest rok kalendarzowy.

§ 12.

Fundusze Zrzeszenia, które powstają z wpisowego i składek członkowskich, z opłat za korzystanie z urządzeń Zrzeszenia, z dochodów własnego majątku oraz zapisów i darowizn, mogą być przeznaczone tylko do spełnienia zadań Zrzeszenia, określonych niniejszym statutem, i na pokrycie kosztów administracyjnych Zrzeszenia.

ROZDZIAŁ V.

Podział Zrzeszenia na sekcje branżowe.

§ 13.

Celem usprawnienia prac zawodowych Zrzeszenie dzieli się na sekcje branżowe, a mianowicie na:

- a) sekcje ekspedytorów drobnicowych
- b) „ „ masowych
- c) „ „ węglowych
- d) „ „ bawełny.

Dalsze sekcje mogą być tworzone na mocy postanowień niniejszego statutu i uchwał Walnego Zgromadzenia Członków Zrzeszenia. Członkowie Zrzeszenia obowiązani są wg. własnego mniemania, do zgłoszenia swego przystąpienia przynajmniej do jednej z wyżej wymienionych sekcji.

Każda sekcja może posiadać swój odrębny regulamin, który wymaga zatwierdzenia przez Zarząd Zrzeszenia, na podstawie którego działa w zakresie spraw, dotyczących wyłącznie danego działu pracy portowej.

Członkowie sekcji zwyczajni i nadzwyczajni, wybierają przewodniczącego i jego zastępcę z grona członków zwyczajnych sekcji. Ci sami członkowie wybierają delegatów sekcji na Walne Zgromadzenie. Członek Zarządu Zrzeszenia nie może być delegatem sekcji branżowej na Walnym Zgromadzeniu.

Wybory i uchwały sekcji zapadają zwykłą większością głosów obecnych, przy czym każdy z uprawnionych do głosowania członków posiada jeden głos. Przy równości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego. Tak powzięte uchwały danej sekcji wymagają zatwierdzenia przez Zarząd Zrzeszenia. — W razie zakwestionowania przez Zarząd danej uchwały sekcji, Zarząd obowiązany jest zwołać w ciągu 8 dni Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie, które ostatecznie decyduje w danej sprawie. Wyjątek w tym względzie stanowi sekcja ekspedytorów węglowych, której uchwały nie wymagają zatwierdzenia Zarządu.

Jeżeli członek zwyczajny, lub nadzwyczajny Zrzeszenia nie należy do danej sekcji, a mimo to wykonuje pracę portową z zakresu czynności tej sekcji, obowiązują go przy wykonywaniu tej pracy ściśle postanowienia, wiążące członków odnośnej sekcji.

ROZDZIAŁ VI.

Władze Zrzeszenia.

§ 14.

Organami Zrzeszenia są:

- a) Walne, wzgl. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie,
- b) Zarząd Zrzeszenia,
- c) Komisja Rewizyjna,
- d) Sąd Polubowny.

§ 15.

Walne Zgromadzenia mogą być:

- a) zwyczajne,
- b) nadzwyczajne.

Walne Zgromadzenie stanowi najwyższą władzę Zrzeszenia, uprawnioną do decydowania o tych wszystkich sprawach, należących do zakresu działania Zrzeszenia, do których załatwienia statut nie upoważnił innych organów.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie zwołuje Zarząd Zrzeszenia raz do roku, w pierwszych trzech miesiącach po zamknięciu roku obrachunkowego, celem złożenia sprawozdania rocznego ze swej działalności.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie zwołuje Zarząd:

- a) z inicjatywy własnej,
- b) na żądanie komisji rewizyjnej,
- c) na żądanie conajmniej $\frac{1}{3}$ ogółu członków Zrzeszenia, złożone na piśmie, zawierającym proponowany porządek dzienny obrad,
- d) na żądanie ustawowej władzy nadzorczej.

Zwołanie Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia na żądanie ad punkt b) c) d) winno nastąpić w terminie najdalej 14 dni od daty złożenia wniosku, lub wezwania.

Walne Zgromadzenie zwołuje Zarząd Zrzeszenia w drodze pisemnych zaproszeń, doręczonych bezpośrednio, za pokwitowaniem, podpisanym pod pieczęcią firmową, wzgl. listami poleconymi, co najmniej na 5 dni przed terminem Zgromadzenia, przy czym w zaproszeniach podaje się miejsce, dzień, godzinę i porządek dzienny obrad Zgromadzenia.

§ 16.

Do zakresu działania Walnego Zgromadzenia należą:

- a) wybór członków Zarządu, Komisji Rewizyjnej i Sądu Polubownego, jak również ich zastępców, oraz wybory, uzupełniające do władz Zrzeszenia,
- b) uchwalenie preliminarza budżetowego Zrzeszenia,
- c) zatwierdzenie sprawozdań i rocznych zamknięć rachunkowych,
- d) udzielanie Zarządowi absolutorium,
- e) ustalanie wysokości wpisowego i składek członkowskich,
- f) nabywanie, zbywanie lub obciążanie nieruchomości i zaciąganie pożyczek,
- g) przyjmowanie i wykluczanie członków,
- h) zmiana statutu,
- i) likwidacja Zrzeszenia, sposób jej przeprowadzenia oraz rozporządzenie pozostałym po Zrzeszeniu majątkiem.

§ 17.

Przewodniczącym zwyczajnego, wzgl. nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia jest z urzędu Prezes Zarządu, a w razie jego nieobecności jeden z wiceprezesów, zaś w czasie wyboru nowego Zarządu osoba wybrana przez obecnych członków w zwyczajnym głosowaniu jawnym lub tajnym.

Walne Zgromadzenie stanowi członkowie Zarządu oraz delegaci sekcji branżowych, przyczym sekcja ekspedytorów drobnicowych deleguje na Walne Zgromadzenie 5 delegatów, a wszystkie inne sekcje po trzech delegatów, z których każdy delegat rozporządza jednym głosem, przyczym dany członek Zrzeszenia może być delegatem z jednej tylko sekcji. Delegat może głosować w imieniu innych delegatów danej sekcji, wzgl. całej delegacji sekcji, na zasadzie pisemnego upoważnienia.

Głosowanie na Walnych Zgromadzeniach jest jawne, a na żądanie choćby jednego członka przewodniczący zarządza głosowanie tajne.

Sekretarzem na Walnych Zgromadzeniach jest z urzędu Dyrektor Zrzeszenia, lub jego zastępca.

Z posiedzeń Walnych Zgromadzeń spisuje się protokół, który podpisuje przewodniczący wraz z dyrektorem Zrzeszenia lub jego zastępcą.

Walne Zgromadzenie może zdecydować zwyczajną większością głosów, czy nagły wniosek może być przedmiotem uchwały na danym Walnym Zgromadzeniu. W każdym razie przedmiotem wolnych wniosków nie może być wybór, ani uzupełnienie władz Zrzeszenia, ustalenie wysokości składek, zmiana statutu, ani likwidacja Zrzeszenia. Uchwały na Walnym Zgromadzeniu zapadają zwykłą większością głosów obecnych, chyba, że postanowienia niniejszego statutu wymagają inaczej, przy czym w razie równości głosów decyduje głos przewodniczącego Zgromadzenia.

Do ważności uchwał Walnego Zgromadzenia potrzebna jest obecność przynajmniej $\frac{2}{3}$ delegatów. W razie braku wymaganego quorum, odbędzie się 30 minut

później następane Walne Zgromadzenie z takim samym porządkiem dziennym obrad, z tym, że Zgromadzenie to jest zdolne do powzięcia prawomocnych uchwał bez względu na liczbę obecnych delegatów.

§ 18.

Zarząd jest wybierany na Walnym Zgromadzeniu na okres dwuletni. Członkowie Zarządu mogą być wybierani spośród wszystkich zwyczajnych członków Zrzeszenia, przy czym każda sekcja winna posiadać swoje przedstawicielstwo w Zarządzie.

W skład Zarządu wchodzi: prezes, dwóch wiceprezesów, sześciu członków Zarządu oraz dwóch zastępców, przy utrzymaniu zasady, że sekcję drobnicową w Zarządzie reprezentuje 5 członków tej sekcji, predystynowanych stale: na jednego z wiceprezesów, na 3 członków Zarządu i na 1 zastępcę członka Zarządu.

Zarząd konstytuuje się samoistnie, wybierając ze swego grona prezesa i dwóch wiceprezesów, z których jeden wybierany jest stale z grona członków Zarządu, należących do sekcji drobnicowej. Prezes i dwóch wiceprezesów stanowią prezydium Zarządu Zrzeszenia.

Wybór członka Zarządu ma charakter osobisty, wskutek czego członek Zarządu nie może być zastępowany przez inną osobę, jak tylko przez mianowanego zastępcę członka Zarządu.

W razie zdekompletowania członków Zarządu, wzgl. ich zastępców, w czasie trwania kadencji, Zarządowi przysługuje prawo uzupełnienia członków Zarządu, wzgl. zastępców członków Zarządu do liczby statutowej, przy utrzymaniu zasady, odnośnie udziału sekcji drobnicowej w Zarządzie, jak wymieniono powyżej w niniejszym paragrafie. Kooptacja ta winna jednak być zatwierdzoną przez najbliższe Walne Zgromadzenie.

Zarząd odbywa swe posiedzenia w miarę potrzeby. Na posiedzeniach Zarządu przewodniczy prezes Zarządu, wzgl. w razie jego nieobecności zastępczo jeden z wiceprezesów.

Do ważności uchwał potrzebna jest obecność najmniej pięciu członków Zarządu. Uchwały zapadają zwykłą większością głosów, przy równości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego.

Do zakresu działania Zarządu należą wszystkie sprawy, które nie są zastrzeżone Walnemu Zgromadzeniu, Komisji Rewizyjnej, lub Sądowi Polubownemu.

W szczególności Zarząd:

- a) reprezentuje Zrzeszenie nazewnątrz wobec władz i osób trzecich,
- b) wykonuje uchwały Walnego Zgromadzenia,
- c) administruje funduszami i majątkiem Zrzeszenia.

Wszelką korespondencję i czeki podpisują łącznie, pod wyciśniętą pieczęcią z nazwą Zrzeszenia, Prezes Zarządu lub zastępczo jeden z wiceprezesów oraz dyrektor Zrzeszenia, wzgl. jego zastępca. Zarząd może udzielić dyrektorowi Zrzeszenia wzgl. jego zastępcy prawa jednoosobowego podpisu.

Umowy i zobowiązania podpisuje dwóch członków Zarządu oraz dyrektor Zrzeszenia, wzgl. jego zastępca.

Z posiedzeń Zarządu Zrzeszenia spisuje się protokół, który podpisuje przewodniczący i sekretarz, którym z urzędu jest dyrektor Zrzeszenia, wzgl. jego zastępca.

§ 19.

Kierownictwo biura Zrzeszenia spoczywa w ręku dyrektora Zrzeszenia. Dyrektor Zrzeszenia może posiadać swojego zastępcę. Tak dyrektora Zrzeszenia, jak zastępcę dyrektora Zrzeszenia mianuje Zarząd.

Tak dyrektor Zrzeszenia, jak zastępca dyrektora Zrzeszenia są odpowiedzialni wobec Zarządu za działalność biura i za personel, w zakresie im powierzonym.

Dyrektorowi Zrzeszenia, wzgl. jego zastępcy wydaje zarządzenia Prezes Zarządu Zrzeszenia, a w razie jego nieobecności zastępujący go wiceprezes.

W poszczególnych sekcjach branżowych oraz w Sądzie Polubownym Zrzeszenia pełnią z urzędu funkcję sekretarzy dyrektor Zrzeszenia, wzgl. jego zastępca, w myśl zarządzeń Zarządu Zrzeszenia, przydzielającego im pełnienie tych funkcji.

§ 20.

Komisja Rewizyjna składa się z dwóch członków i jednego zastępcy. Do zakresu działania Komisji Rewizyjnej należy kontrola nad rachunkowością Zrzeszenia,

wzgl. działalnością gospodarczą. Komisja Rewizyjna ma prawo każdego czasu, a obowiązek raz do roku, t. j. przed rocznym Walnym Zgromadzeniem, zbadać stan finansowy wzgl. gospodarczy Zrzeszenia. Wyniki z badania w formie sprawozdania przedstawia Komisja Rewizyjna na Walnym Zgromadzeniu, stawia odnośne uwagi, wnioski i spostrzeżenia w tej dziedzinie Zarządowi oraz Walnemu Zgromadzeniu.

§ 21.

Rozpatrywanie sporów, powstałych pomiędzy członkami Zrzeszenia w związku ze sprawami zawodowymi oraz orzekanie w sprawach naruszenia przez członków Zrzeszenia postanowień statutu, należy do kompetencji Sądu Polubownego Zrzeszenia.

Sąd Polubowny może również rozpatrywać i rozstrzygać spory powstałe między członkami Zrzeszenia, a 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 oddzielnego regulaminu, zatwierdzonego przez Walne Zgromadzenie oraz na podstawie odnośnych przepisów, ustanowionych wg. przepisów kodeksu postępowania cywilnego w przedmiocie sądownictwa polubownego.

Członków Sądu Polubownego wybiera Walne Zgromadzenie w ilości siedmiu. Z kolei członkowie Sądu Polubownego wybierają spośród siebie stałego przewodniczącego i stałego zastępcę.

Przewodniczący (wzgl. jego zastępca) deleguje dwóch członków Sądu Polubownego do załatwienia danej sprawy, obejmując przewodnictwo, wzgl. powierzając je swemu zastępcy.

ROZDZIAŁ VII.

Zaciąganie zobowiązań, zmiany statutu i likwidacja Zrzeszenia.

§ 22.

Zaciąganie zobowiązań majątkowych następuje na zasadzie uchwał Zarządu, o ile te zobowiązania nie przekraczają sumy 2 000 zł. W razie zaciągnięcia zobowiązań na sumę wyższą od 2,000 zł, potrzebna jest uchwała Walnego Zgromadzenia.

§ 23.

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 wymagana jest uchwała Walnego Zgromadzenia, powzięta większością $\frac{2}{3}$ głosów obecnych.

§ 24.

Rozwiązanie Zrzeszenia następuje:

- a) na mocy zarządzenia władzy nadzorczej,
- b) na mocy uchwały Walnego Zgromadzenia, powziętej większością $\frac{3}{4}$ głosów obecnych,
- c) z powodu otwarcia upadłości do majątku Zrzeszenia.

We wszystkich wypadkach rozwiązania Zrzeszenia następuje likwidacja Zrzeszenia. Walne Zgromadzenie wybiera trzech likwidatorów spośród członków Zrzeszenia. Likwidatorowie będą reprezentować i podpisywać Zrzeszenie kolektywnie pod pieczęcią Zrzeszenia z dodaniem wyrazów: „w likwidacji“.

W razie likwidacji Zrzeszenia zadecyduje o przeznaczeniu jego majątku Walne Zgromadzenie.

W razie rozwiązania Zrzeszenia przez władze nadzorcze, pozostały majątek przechodzi na cele według uznania władzy nadzorczej, w porozumieniu z ostatnim Zarządem.

§ 25.

Statut niniejszy wchodzi w życie z dniem zatwierdzenia przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

**Członkami Zrzeszenia Ekspedytorów Portowych w Gdyni
są następujące firmy:**

	Wstąpiła
1. „Ankerlager“ — Dom Transportowo-Ekspedycyjny, Spółka z o. o. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
2. „Avis“ — Transporty Międzynarodowe, Spółka z o. o. w Gdyni	1. IX. 1938 r.
3. „Bachmann J. H.“ — Towarzystwo Spedycyjne, Spółka z o. o. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
4. „Balto-Lewant“ — Biuro Ekspedycyjno-Transportowe, Spółka z o. o. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
5. „Bandera“ — Towarzystwo Transportowe, Sp. z o. o. w Gdyni	1. VIII. 1938 r.
6. „Becker Heinrich“ — Przedstawic. Spedycyjne, Spółka z o. o., Oddział w Gdyni	1. X. 1938 r.
7. „Bergtrans“ — Towarzystwo Żeglugowe, Spółka z o. o. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
8. „Czesko-Polskie Towarzystwo Transportowe“ — Spółka z o. o. w Gdyni	1. IX. 1938 r.
9. „Elibor“ — S. A. Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, reprezentująca koncern węglowy „Fulmen“ w Katowicach	19. VII. 1938 r.
10. „Expedblok“ — Dom Spedycyjno-Transportowy w Gdyni	19. VII. 1938 r.
11. „Extrans“ — Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Oddz. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
12. „Galster Maurycy“ — Dom Ekspedycyjny, Spółka z o. o. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
13. „Giesche“ — Sp. Akc. Oddział w Gdyni, reprezentująca koncern węglowy „Giesche“ S. A. w Katowicach	19. VII. 1938 r.
14. „Goraj A. & Co“ — Morskie Towarzystwo Transportowe, Spółka z o. o. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
15. „Hartwig C.“ — Międzynarodowi Ekspedytorzy, Spółka Akc. Oddział w Gdyni	19. VII. 1938 r.
16. „Herman Jul. & Co“ — Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Spółka z o. o. Oddział w Gdyni	19. VII. 1938 r.
17. „Ick Johannes“ — Spedycja w Gdyni, Spółka z o. o.	19. VII. 1938 r.
18. „Lorber i Bieberstein“ — Dom Ekspedycyjno-Transportowy w Gdyni	19. VII. 1938 r.
19. „Lep“ — Przedsiębiorstwo dla Międzynarodowego Transportu w Gdyni	1. IX. 1938 r.
20. „Minkiewicz Tadeusz“ — Dom Handlowo-Eksped. w Gdyni	27. VII. 1938 r.
21. „Mortrans“ — Morskie Towarzystwo Transportowe, Sp. z o. o. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
22. „Pantarei“ — Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe S. A. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
23. „Pantrans“ — Powszechne Towarzystwo Transportowe, Spółka z o. o. w Gdyni	1. XI. 1938 r.
24. „Polski Lloyd“ — S. A. Transporty Międzynarodowe, Oddział w Gdyni	19. VII. 1938 r.
25. „Polskarob“ — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
26. „Poltrans“ — Polskie Towarzystwo Transportowe, Sp. z o. o. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
27. „Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne“ — S. A. Oddział w Gdyni	19. VII. 1938 r.
28. „Progress“ — Tow. z o. o. Oddział w Gdyni, reprezentujący koncern węglowy „Progress“, Tow. z o. o. w Katowicach	19. VII. 1938 r.
29. „Prowe Ferdynand“ — Towarzystwo Eksped. i Agentura Morska w Gdyni, Sp. z o. o.	19. VII. 1938 r.
30. „Przewóz“ — Biuro Spedycyjne, Spółka z o. o. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
31. „Rapid“ — Towarzystwo Ekspedycyjno-Transportowe, Spółka z o. o. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
32. „Rawa“ — Dom Spedycyjny, Oddział w Gdyni	19. VII. 1938 r.
33. „Schenker i Ska“ — S. A. Polskie Tow. Transportu Międzynarodowego, Oddział w Gdyni	19. VII. 1938 r.

34. „Skarbopol“ — Morski Eksport węgla i koksu z polskich kopalń skarbowych na Górnym Śląsku, Spółka z o. o. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
35. „Spedopol“ — Biuro Ekspedycyjno-Transportowe, Sp. z o. o. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
36. „Sztejn Izaak“ — Dom Handl.-Ekspedycyjny, Oddz. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
37. „Towarzystwo Ekspedycyjno-Kontrolne Bawełny — Spółka z o. o. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
38. „Warrant“ — Składy Towarowe, S. A. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
39. „Warta“ — Towarzystwo Ekspedycyjne, Spółka z o. o. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
40. „Warszawskie Towarzystwo Transportowe“ — Spółka z o. o. w Gdyni, Ekspedycja Morska, Ekspedycja Lądowa	19. VII. 1938 r.
41. „Wolff August i Ska“ — Spółka z o. o. w Gdyni	19. VII. 1938 r.
42. „Zadrozny Adam“ — Międzynarodowe Transporty, Sp. z o. o. w Gdyni	19. VII. 1938 r.

Walne Zgromadzenie z dnia 19. VII. 1938 r. wybrało Zarząd w składzie następującym:

Prezes Zarządu:

1. Lucjan Byczkowski, wiceprezes Rady Interestantów Portu w Gdyni, dyrektor fy „Warszawskie Towarzystwo Transportowe“ Sp. z o. o. w Gdyni.

Wiceprezesa:

2. Władysław Gieysztor, członek Zarządu Rady Interestantów Portu w Gdyni, dyrektor fy „Warta“ Towarzystwo Ekspedycyjne Sp. z o. o. w Gdyni,
3. Franciszek Marszał, członek Zarządu Rady Interestantów Portu w Gdyni, wicedyrektor fy „Bergtrans“ Towarzystwo Żeglugowe Sp. z o. o. w Gdyni.

Członkowie Zarządu:

4. Bronisław Garbowicz, dyrektor fy „Elibor“ S. A. Przemysłowo-Handlowa w Gdyni,
5. Władysław Henschel, dyrektor fy „Jul. Herman i Ska“, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Sp. z o. o. w Gdyni,
6. Alfred Jaeger, dyrektor fy „Johannes Ick“, Sp. z o. o. w Gdyni,
7. Mieczysław Lipiński, dyrektor fy „Extrans“, Dom Ekspedycyjno-Transportowy w Gdyni,
8. Ludwik Rotstat, wicedyrektor fy „Pantarei“ S. A. Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe w Gdyni,
9. Wacław Wierzbicki, dyrektor fy „Warrant“ Sp. z o. o. w Gdyni.



PORT W GDYNI

Skala 1:80.000

BAŁTYK

Objasnienia
kolorów

Woda



Strefa portowa



Strefa wolnoct.



Strefa Kolejowa



Miasto



w budowie

