

Rada Polskich Interesantów
Portu Gdańskiego w Gdańsku e. V.

Sprawozdanie za rok 1937

Na okładce zamieszczono orła ze znanej studni Neptuna przed Dworem Artusa. Orła usunięto w roku 1935

Sprawozdanie

Rady Polskich Interesantów

Portu Gdańskiego w Gdańsku e.V.

za rok

1937

Nakładem Rady Polskich Interesantów Portu Gdańskiego e V.
w Gdańsku, Stadtgraben 2

II 26763

II 26, 763

Zamieszczona obok rycina jest reprodukcją jednego z 66-ciu sztychów znanego gdańskiego rytownika J. K. Schultza, który w latach 1847—1857 wydał zbiór sztychów, przedstawiających zabytki historyczne miasta.

Sztych przedstawia postać króla Polski Zygmunta Augusta, jako zakończenie wieży ratusza gdańskiego — tak też nazwał Schultz swój sztych podpisując go „Sigismund August". Posąg wykonany z blachy miedzianej jest grubo pozłacany, wysoki na 1 metr 80 cm. Wysokość chorągwi sięga czterech metrów, a łączna waga postaci i sztandaru wynosi 112 kg. Posąg został umieszczony na szczycie wieży 23 września 1561. Król w zbroi i koronie królewskiej dzierży w ręku proporzec z herbem miasta Gdańska, zakończony gdańskim statkiem — kogą. Chorągiew i postać ozdobiona jest różnymi napisami, wśród nich widnieją nazwiska burmistrzów i rajców Gdańska oraz sentencje zamieszczone w latach 1707—1709, kiedy to odnawiano wieżę ratuszową. Sentencje wyrażają nadzieję, że pod rządami króla Polski Stanisława Leszczyńskiego, Gdańsk razem z ziemiami Polski wejdzie w nowy okres rozkwitu.

Wśród wierszyków, ułożonych w języku łacińskim, wyróżniają się dwa, których autorami byli ówczesny urzędujący burmistrz Fryderyk Gottlieb Engelke oraz Gottfried Reyger, jeden z rajców miejskich. Wierszyki te brzmią w oryginale:

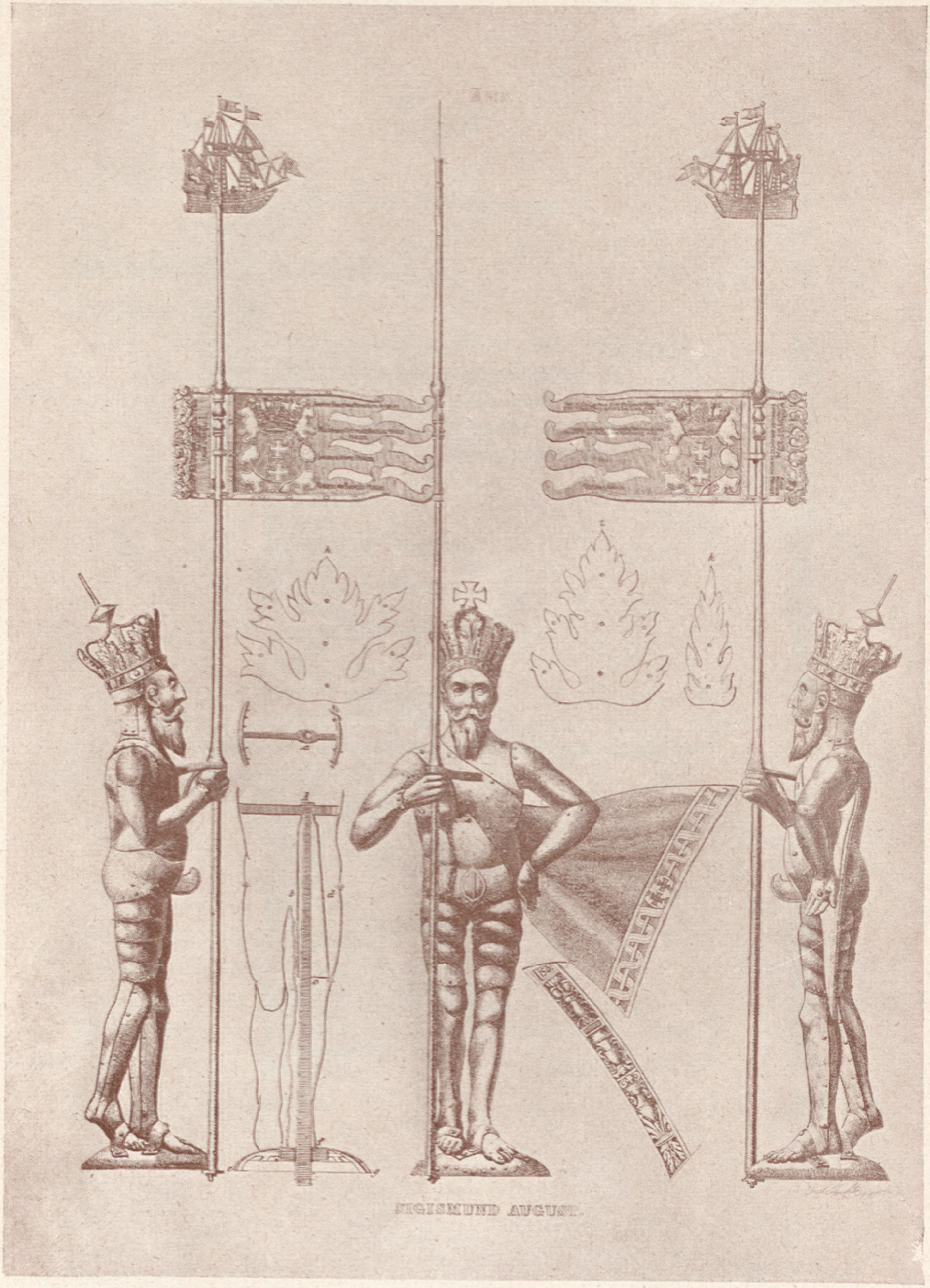
Vertar ego, quocunque noti me flamina vertunt
Stet patriae firmo resque salusque pede.
Aurea Sarmatiae redeant sic tempora nostrae
Surgit ut hic fulgens iam renovatus apex, —

co w przekładzie polskim brzmi:

Kieruj mną wichrze północny, gdzie chcesz bez obawy,
Byleby niewzruszenie stały Ojczyzny sprawy.
Tak powróci dla naszej Polski złotych czasów świt,
Jak błyszczy tu odnowiony złoty wieży szczyt.

BIBLIOTEKA GŁÓWNA * UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO *

866/2/G/54



SIGISMUND AUGUST.

Treść

str.

Port gdański w rozwoju historycznym 5

Rok 1937 11

Sprawozdanie wewnętrzne 15

Sprawy ogólne

Układ w sprawie wykorzystania portu gdańskiego . . . 29

Polsko-gdańskie rozmowy gospodarcze 33

Charakterystyka obrotów portowych 43

Stan elementu polskiego w porcie gdańskim 59

Udział polski w poszczególnych branżach:

Banki 61
Chemikalia 61
Drzewo 62
Maklerstwo okrętowe 63
Spedycja 64
Produkty naftowe 65
Przemysł 66
Towary kolonialne 66
Węgiel 66
Ubezpieczenia 67
Zboże i inne ziemiopłody 68
Żegluga śródlądowa 71

Ustawowe i administracyjne ograniczenia działalności gospodarczej w Gdańsku:

Uwagi ogólne 73
Rynek pracy 74
Podatki 80
Samorząd gospodarczy 81
Banki 85
Spedycja 87
Żegluga śródlądowa 88
Spółdzielnie 92
Własność nieruchoma 93
Kupiectwo i rzemiosło 94
Kontrola przedsiębiorstw 95
Zarząd spółek 96
Cumownictwo 96
Akwizycja 97

Spis członków 99

Port gdański w rozwoju historycznym

Dzieje Gdańska, jako osady i portu, można podzielić na pięć okresów. Odcinają się one od siebie ważnymi politycznymi wypadkami, a w ślad za nimi idą przemiany charakteru gospodarczego. Okres pierwszy — to Gdańsk pierwotny pod rządami Piastów i książąt pomorskich, początki rozwoju portu i miasta po rok 1308, — rok przejścia Gdańska pod panowanie Zakonu Krzyżackiego. Okres drugi — to lata od 1308 do 1454 — to czasy krzyżackie. Dalszy z kolei, sięgający od 1454 do 1793 roku — to okres naturalnego rozwoju portu gdańskiego w ścisłej, politycznej łączności z ziemiami Rzeczypospolitej. Po nim zaś idący — okres czwarty od drugiego rozbioru Polski (1793) po koniec wojny światowej — to Gdańsk w obrębie pruskiego, a później niemieckiego państwa. A wreszcie z 1919 rokiem nadchodzi piąty współczesny — epoka Wolnego Miasta Gdańska.

Okres pierwotny

Pierwsza historyczna wzmianka o Gdańsku z 997 roku nie mówi nam nic o porcie i handlu, stwierdza ona tylko, że gdańska osada już wówczas ludna i naczelne na wybrzeżu zajmująca stanowisko, należy do dziedzin Bolesława Chrobrego i że nazywa się już wówczas „Gyddanysc", czyli Gdańsk. Dopiero w równe sto pięćdziesiąt lat później słyszymy o porcie gdańskim — jest to już wówczas port znaczny, przybijają tam liczne okręty, przywożą sól morską i sukno, biorą zaś od miejscowej ludności ryby i bursztyn, drzewo i zboże — te ostatnie towary przywożone zapewne z dalszych okolic, z głębi Polski. Port mieści się opodal ówczesnej bramy „Koggi" (Koggentor), dzisiejszej bramy Zielonej, której pierwotna nazwa wywodzi się od nazwy typowego, gdańskiego statku handlowego kogi. Ożywione stosunki handlowe prowadzą gdańszczanie z szeregiem portów bałtyckich, a zwłaszcza z Lubeką, lubeczanie też otrzymują już od Władysława Łokietka znaczne przywileje handlowe w Gdańsku.

Mimo prymitywnych jeszcze możliwości technicznych port gdański rozwija się, a handlowo-morski charakter miasta najlepiej znamionuje zawarty na starej pieczęci radzieckiej pierwotny prawdopodobnie herb miasta — wyobrażający jednomasztowy statek handlowy z umieszczoną opodal gwiazdą, drogowskazem żeglarzy-kupców. Ten pierwszy okres, obfitujący już w liczne walki kończy się 14 listopada 1308 r. opanowaniem Gdańska przez Krzyżaków.

Czasy krzyżackie

Naturalny związek portu z zapleczem został przerwany, między ujściem Wisły, a jej środkowym i górnym biegiem wyrosła granica polsko-krzyżacka na lat prawie sto pięćdziesiąt. I zmienia się też odrazu charakter handlowy Gdańska. Nie mogąc w dalszym ciągu utrzymywać kontaktu z ziemiami polskimi — a nie chcąc być pozbawionym możliwości handlowych, rzuca się energiczny i rzutki kupiec gdański w handel inny — dalekomorski, by w nim znaleść zaspokojenie tego, co drogą politycznego faktu uniemożliwionym zostało. I trzeba przyznać że w tych trudnych warunkach kupiec gdański okazał dużą energię i osiągnął piękne, choć bardzo wielkim nakładem sił uzyskane rezultaty.

Wchodząc w orbitę handlu morskiego, — handlu bałtyckiego, Gdańsk zaczyna szybko odgrywać wybitną stosunkowo rolę na terenie hanzeatyckiego związku niemieckich północnych miast. Nie wiele robiąc sobie z konkurencji Zakonu Krzyżackiego — kupcy gdańscy nawiązują stosunki handlowe z całym niemal ówczesnym światem. Pełni inicjatywy i przedsiębiorczości wyprawiają się ze swymi flotyllami i na daleką północ do portów fińskich, norweskich czy szwedzkich, wioząc tam wszystkie towary, jakich te ubogie przemysłowo kraje potrzebowały, a biorąc stamtąd ryby, futra, surowiec żelazny, popiół i len. Nie brak gdańszczan i na centralnym rynku średniowiecznej Europy we flandryjskich portach Brugii, Antwerpii i innych, skąd biorą przede wszystkim sukna flamandzkie i częściowo towar południowowschodni, a dokąd wywożą zboże i drzewo, oraz żelazo szwedzkie. Nie brak ich i w portach Anglii, czy Szkocji, gdzie znowu wioząc zboże, a głównie drzewo do budowy okrętów, oraz drzewo cisowe do wyrobu łuków służące, wzamian kupują angielskie sukna, bardzo w ówczesnej Europie cenione. I na południowe tereny Europy też wyruszają statki gdańskiego kupca, — porty południowej Francji, Portugalii i Hiszpanii odwiedzane są przez gdańszczan często, mimo że są to wyprawy niebezpieczne, mimo że ryzykuje się na nich często mienie i życie, skutkiem grasujących w tych okolicach piratów. Kosztowny towar pociąga jednak — gdański kupiec przywozi z tych wypraw południowe owoce i południowe ryby, francuskie wina, egzotyczne skóry, oraz sól morską — wiezie zaś na południe surowiec północy, głównie drzewo i zboże. Jeżeli do tego rozległego rynku handlowego Gdańska dodamy lądowy już handel z Litwą i północną Rusią, handel przede wszystkim futrami i solą — to będziemy mieli w ogólnym rzucie całokształt handlu gdańskiego w czasach krzyżackich.

Brak tu jednak najważniejszych i najbardziej zawsze dla Gdańska ekonomicznie korzystnych — jak to się później okaże — relacji handlowych z Polską, z tą Polską, z którą Gdańsk był geograficznie i geopolitycznie naturalną drogą Wisły związany, a od której dzieliła go państwowa granica

i rozliczne utrudnienia handlowe, istniejące tak w czasie wojen polsko-krzyżackich, jak nawet w czasach i latach pokoju. Towar polski dochodził do Gdańska, ale nie jego kupcy nim się bogacili — bogacił się nim wtedy wyłącznie niemal kupiec Torunia, miasta, które jako pograniczne, skupując polski surowiec, a dostarczając polskiemu konsumentowi obcych towarów — objęło wyłącznie rolę pośrednika w północnym handlu Polski.

Wygląd portu gdańskiego w tym okresie ulega zmianom. Buduje się nowe portowe instalacje, pogłębia Motławę, a ulice nowego — właściwego miasta Gdańska (Rechtstadt, czyli Richtige Stadt), założonego przez krzyżackich panów w XIV-tym wieku kończą się u brzegu Motławy wygodnymi bramami, pod które może statek podpłynąć i wyładować wieziony towar. A statków przypływało już po kilkaset rocznie. Dla masowego ładunku wznoszą wówczas gdańszczanie wielki dźwig portowy — żuraw zbudowany w 1367 roku, a kiedy dźwig ulega niebawem zniszczeniu, odbudowuje go miasto skwapliwie w 1444 roku. Po przeciwległej zaś stronie portu, na drugim brzegu Motławy wznoszą się spichrze — składy, dające początek późniejszej spichrzowej wyspie. Lecz rozwój ekonomiczny miasta krępowany jest surowymi rządami Zakonu. W zamku nad Motławą, gdzie niegdyś zasiadali książęta pomorscy, czuwa czujne oko komtura, wybierającego podatki i opłaty, Zakon bowiem zazdrośnie patrzy na rozwój i bogactwa miasta. A kupiec gdański, podejmując z konieczności te ryzykowne wyprawy nie cieszy się jednak pełnym zyskiem i zazdrości opodal leżącemu Toruniowi łatwych i wielkich korzyści z wygodnego handlu z Polską. Toteż, kiedy nadarza się okazja zmiany politycznej zależności, nie wahają się gdańszczanie czy polskiego, czy niemieckiego pochodzenia ani chwili i dążą jednolicie i jednomyślnie do powrotu do ziem Polski. Burzą w 1454 r. symbol krzyżackiego ucisku — zamek komturów, burzą krzyżackie miasto, opodal starego Miasta leżące — Jungstadt (w okolicy dzisiejszego Hansaplatz) i składają trzy lata później w 1457 roku na Długim Rynku hołd wierności królowi Polski Kazimierzowi Jagiellończykowi. Za to otrzymują bardzo zasadnicze i szerokie — niemal autonomiczne przywileje od polskiego władcy, a herb miasta, już nie ten stary z okrętem, lecz krzyżacki — dwa srebrne krzyże na czerwonym polu zostaje udostojniony zamieszczoną ponad krzyżami złotą królewską koroną. Tak rozpoczyna się w dziejach portu gdańskiego i miasta okres trzeci, trwający przeszło lat trzysta — okres ścisłego zjednoczenia gospodarczego z Polską.

Gdańsk w granicach Korony Polskiej

Zniknęła granica między Pomorzem, a resztą Polski — rezultaty gospodarcze następują nieomal, że bezpośrednio. Toruń upada i nic tego powstrzymać nie może. Gdańsk zyskuje, a rozwój jego tym jest znamienniejszy, że dwa

inne współczesne ważne wydarzenia polityczne powinny były raczej przynieść mu straty. Odkrycie bowiem nowych lądów Ameryki i równoczesne rozprzestrzenianie się ekspanzji tureckiej nad brzegami Morza Czarnego i Śródziemnego spowodowały przesunięcie dotychczasowych, średniowiecznych dróg handlowych i zamianę ich na nowożytne szlaki oceanu Atlantyckiego. Nie Bałtyk i Morze Śródziemne, lecz Morze Północne miało odgrywać decydującą rolę, a porty flandryjskie, holenderskie i angielskie miały skupić w sobie nowoczesny ruch okrętowy. Gdańsk znalazł się na krańcach ówczesnego kupieckiego świata. Jego średniowieczne stosunki handlowe z zachodnią i południową Europą tracą na znaczeniu. Pozostaje mu zamiast tak bogatego, wymiennego handlu światowego — wyłącznie niemal handel z Polską, oscylujący między eksportem polskiego surowca, a importem zaspakajającym potrzeby polskiego konsumenta. Lecz wbrew tak zasadniczo ujemnym zmianom, które powinny były doprowadzić do upadku miasta, Gdańsk nie tylko nie traci nic, lecz zyskuje wieloprocentowo więcej. Te niekorzystne warunki dla dalekomorskiego handlu zniwelował jedyny fakt ścisłego połączenia z naturalnym zapleczem. Kupiec gdański nie jeździ już wprawdzie po krańcach Bałtyku, nie zapuszcza się do Szkocji, czy Portugalii, lecz mieszek jego coraz to pełniejszy. Poco zresztą ma jechać i narażać się na trudy, niewygody i niebezpieczeństwa. Towar potrzebny mu przywiozą do Gdańska i zabiorą z Gdańska ci, którzy tego towaru potrzebują, a on zadowoli się łatwą, a korzystną rolą pośrednika handlowego. Ten stan rzeczy charakteryzuje właśnie trzeci okres — okres współpracy gospodarczej Polski i Gdańska.

Przez port gdański idzie cały eksport zbożowy i drzewny z Polski, eksport olbrzymi, bo sięgający przeciętnie w wieku XVI-tym 15—20 tysięcy, a w wieku XVII-tym 80 do i ponad 100 tysięcy łasztów czyli 200 do 250 tysięcy ton zboża, wartości kilku milionów złotych. Ilości drzewa szły również w tysiące setek drobniejszego drzewa, czy dziesiątki tysięcy pali i dyli, obok nich ważne choć mniejsze pozycje stanowiły przetwory drzewne popiół i smoła, skóry, wosk, ołów z kopalń olkuskich i inne surowce polskiego terenu.

Odpowiedni do tego był import, — importowano zaś wszystkie towary i drobiazgi codziennego użytku, owoce południowe, wina francuskie, sól morską, ryby, a przede wszystkim sukna. Towaru tego nie potrzebował kupiec gdański nawet do Polski wieść, bo szlachta polska sama po niego do Gdańska przybywała i zakupywała znaczne ilości. Cyfry wwiezionego do Gdańska sukna sięgają rocznie kilkunastu, czy kilkudziesięciu nawet tysięcy postawów, samych zaś korzeni i towarów aptecznych przywieziono w roku 1646 przeszło półtora miliona funtów. Ale może najlepiej scharakteryzuje rozmiary importu fakt, że poszczególni kupcy korzenni czy inni sprzedają pojedyńczemu szlachcicowi towaru za kilkaset złotych rocznie. A i dwór królewski w Gdańsku uskuteczniał swe zakupy.

Ile zysku przynosiło to (zazdrośnie zresztą strzeżone) pośrednictwo kupcowi gdańskiemu — nie dowiemy się dokładnie nigdy, brak po temu zachowanych rachunków i obliczeń handlowych. Wystarcza jednak porównać daty powstawania najpiękniejszych budowli Gdańska, by przekonać się, że wszystkie one Wysokie i Niskie Bramy, Zbrojownie i prywatne patrycjuszowskie kamienice w latach od 1500 do 1700 zbudowane zostały. Kupiec gdański wiedział skąd czerpie swój dobrobyt, toteż starał się dogodzić polskiemu konsumentowi, nawet w takich drobiazgach, jak w wystawianiu rachunków w języku polskim, choć ta polszczyzna była często mocno niegramatyczna. Najlepszym jednak dowodem zrozumienia u gdańszczan wartości współpracy z Polską jest opór Gdańska przeciw przyłączeniu go w chwili rozbiorów Polski do Prus. Opór, który doprowadził do utrzymania Gdańska przy Polsce po roku 1772, opór — którego rezultatem była później nierealna zgoła chęć obrony miasta przed wkraczającymi pod wodzą gen. Raumera w 1793 r. oddziałami pruskiego wojska. Skończyły się wtedy czasy rozkwitu, a nastał nowy okres historii Gdańska pod pruskimi rządami.

Rządy pruskie

Okres ten trwał lat sto dwadzieścia pięć — a pod względem handlowym był po chwilowym ożywieniu się eksportu zbożowego okresem ciszy i martwoty. Nie wniosły weń gospodarczego ożywienia krótkotrwałe przebłyski wolności w latach 1807—1813, zajęcie miasta przez pułki francuskie i polskie i ogłoszenie Gdańska wolnym miastem. Wojenne czasy przynosiły jedynie zniszczenie, nadzieje wiązane z Napoleonem po klęsce pod Lipskiem upadły; Gdańsk zaś powrócił z powrotem na lat przeszło sto pod rządy pruskie. Dawny port Rzeczypospolitej nie mógł konkurować z potężnym Hamburgiem, Szczecinem, czy innymi portami Rzeszy Niemieckiej, — spadł więc do roli trzeciorzędnego bałtyckiego portu. Mało pomogło umieszczenie w Gdańsku garnizonu wojskowego, nie wiele przeniesienie bazy floty wojennej, czy założenie olbrzymich stoczni okrętowych. Zyskał na tym jedynie zewnętrzny wygląd portu gdańskiego, który przybiera w tym czasie nowoczesną postać. Buduje się nowe baseny przeładunkowe, buduje t. zw. Kaiserhafen — port cesarski, nowe doki i place składowe na Holmie.

Te usilne starania o podniesienie intensywności handlowej Gdańska częściowo tylko wydają rezultaty — ożywia się zwolna ruch okrętowy — lecz rozmiary jego są dalekie od dawnej świetności portu, czy też od jego możliwości przeładunkowych. Wystarczy przypomnieć, że ruch okrętowy w porcie w roku 1913, a więc u schyłku czwartego okresu dziejów Gdańska, był o 54 procent mniejszy od ruchu okrętowego w roku 1922, — początku nowego okresu, — okresu Wolnego Miasta Gdańska, nie mówiąc już o cyfrach z lat późniejszych.

„ . . Zapewniono Gdańskowi charakter, jaki posiadał w ciągu wieków aż do dnia, w którym przemocą i wbrew woli swych mieszkańców, został wcielony do państwa pruskiego . . Odtąd znajdzie się na nowo w położeniu podobnym do tego, w jakim znajdował się przez tyle wieków. Interesy ekonomiczne Gdańska i Polski są identyczne. Gdańsk, największy port nadwiślański, odczuwa istotną potrzebę najbardziej zacieśnionych stosunków z Polską . .”

Oto uwagi Mocarstw Sprzymierzonych i Stowarzyszonych, skreślone na krótko przed podpisaniem Traktatu Wersalskiego w odpowiedzi na uwagi Delegacji Niemieckiej w sprawie warunków pokoju.

Rozwój portu gdańskiego od chwili, w której zaczął znowu służyć Polsce, potwierdza, jak trafnie oceniono konieczność istnienia najściślejszych związków Gdańska z Polską. Wcielenie Gdańska do polskiego obszaru gospodarczego, pozwoliło w krótkim czasie puścić w niepamięć okres zastoju i martwoty w latach 1793—1918, a nawiązać do świetnych czasów portu i miasta w wieku XVI i XVII.

Co prawda nie bogacą się dziś kupcy gdańscy, jak niegdyś, bo nowe czasy zmieniły strukturę handlu i wymiany towarowej z zagranicą. Rozwój środków komunikacyjnych przeniósł w dużej mierze czynności handlowe w głąb lądu, pozostawiając portom przede wszystkim czynności związane bezpośrednio z przeładunkiem towarów. To też nie wysokość obrotów handlowych, ale ilość ładunków przechodzących przez port, posiada dziś szczególne znaczenie.

Nie znał Gdańsk czasów, w których obroty portowe szły w miliony ton. Trzy i czterokrotnie w porównaniu z poprzednimi laty, wzrósł przeładunek portu gdańskiego od czasu, gdy Polsce zapewniono wolny dostęp do morza. Takiego wzrostu obrotów nie wykazuje żaden z innych przedwojennych portów bałtyckich. Obecnie, gdy w polskim handlu zagranicznym droga morska stała się dominującą, co trzecia tona towaru przechodzi przez Gdańsk. Gdy dawniej kilka, dziś kilkanaście statków zawija co dnia do portu gdańskiego.

Pod jednym względem rola Gdańska w stosunku do Polski uległa zasadniczej zmianie. Gdańsk nie jest dziś jedynym portem Rzeczypospolitej, obok wyrósł drugi port — Gdynia, lecz jest to zgodne z współczesnym stanowiskiem Polski na Bałtyku. Potrzeby bowiem gospodarcze państwa polskiego wskazują, że dopiero oba porty razem wzięte i wzajemnie się uzupełniające, stanowią dla Polski wystarczającą bramę wypadową na morze.

Jest rzeczą ciekawą jak kształtowała się na tle historycznego rozwoju portu gdańskiego, sytuacja w porcie na przestrzeni ostatnich lat i w roku sprawozdawczym.

Rok 1937

Rok 1937 stanowi w życiu portu gdańskiego pewną zwartą całość, albowiem przyniósł on dalsze zasadnicze posunięcia, mające na celu normalizację stosunków pomiędzy Gdańskiem, jako portem polskiego obszaru celnego, a zapleczem.

Aktem, mającym zasadnicze znaczenie dla Gdańska, był układ z 5 stycznia w sprawie wykorzystania portu gdańskiego. W układzie Rząd Polski oświadczył, że w traktowaniu Gdańska i Gdyni, jako dwóch portów polskiego obszaru celnego nie będą czynione żadne różnice na niekorzyść portu gdańskiego. Tymsamym, układ wniósł do warunków pracy obu portów pożądany czynnik równowagi i stałości. Cyfry obrotów portu gdańskiego w roku 1937 oraz zestawienie cyfr obrotów obu portów wskazują, że rzeczywistość okazała się dla Gdańska nawet pomyślniejsza, aniżeli zapewnienia, zawarte w układzie styczniowym. Obroty portu gdańskiego przekroczyły 7 milionów ton i są o 27,5% wyższe od obrotów w roku 1936, podczas gdy łączne obroty obu portów wzrosły o 21%, a samej Gdyni tylko o 16%. Równocześnie podniósł się udział Gdańska w polskim handlu zagranicznym w obrocie ilościowym z 31 do 32%. Natomiast w obrocie wartościowym nieco spadł (z 18,6 na 17%), co tłumaczy się częściowym wstrzymaniem eksportu zbóż, które należą do artykułów wysokowartościowych.

Dalszym przejawem pozytywnego ustosunkowania się Rządu Polskiego do potrzeb portu gdańskiego było zatwierdzenie planu modernizacji i rozbudowy portu oraz postawienie na ten cel odpowiednich środków finansowych. Niezależnie od rozpoczętych prac około modernizacji portu wybudowano w roku 1937 elewator zbożowy, który stanowi poważną pozycję w urządzeniach portu.

Do normalizacji stosunków polsko-gdańskich na odcinku portowym przyczyniły się także, przeprowadzone na podstawie układu o wykorzystaniu portu gdańskiego, rozmowy delegacji polskich kół gospodarczych z Senatem W. M. Gdańska. Rozmowy gospodarcze dały możność szczegółowego przedyskutowania wszystkich problemów składających się na warunki pracy

w porcie gdańskim i pozwoliły delegacji polskiej sprecyzować postulaty, których spełnienie prowadziłoby do ułatwienia wzajemnej współpracy gospodarczej. Delegacja polskich kół gospodarczych podniosła, że różnorakie ograniczenia gospodarcze utrudniają wykorzystanie portu przez zaplecze, gdyż w stosunkach polsko-gdańskich ograniczenia stanowią sztuczne i nienaturalne przeszkody.

Wynik rozmów, który znalazł swój wyraz w oświadczeniu Senatu z 4 grudnia 1937 r. wykazał jednakże, że Senat nie podziela poglądu polskich kół gospodarczych o ujemnym wpływie reglamentacji życia gospodarczego na działalność zainteresowanych przedsiębiorstw polskich, jak i na całokształt obrotów portowych. Mimo to, oświadczenie Senatu z 4 grudnia należy uważać za fakt pozytywny. Przynosi ono w części ogólnej zapewnienie Senatu, że wytworzenie atmosfery spokoju i obustronnego zaufania, jest koniecznym warunkiem wzajemnej współpracy, zaś w części szczegółowej zawiera szereg pozytywnych przyrzeczeń, których praktyczną wartość będzie można ocenić dopiero w miarę ich realizacji.

W ustosunkowaniu się władz Wolnego Miasta do zaplecza, podstawowa zasada dostosowania warunków pracy w porcie do warunków zaplecza, nie znalazła w roku sprawozdawczym należytego zrozumienia. Raczej można było zaobserwować dążenie przeciwne, by tak polityczny, jak gospodarczy ustrój Wolnego Miasta upodobnić do ustroju Rzeszy Niemieckiej. Czyniono to mimo, że pogłębianie odrębności ustroju Polski i Gdańska musi prowadzić do utrudnienia współpracy i oddzielania Gdańska od zaplecza, z którym Wolne Miasto zostało związane w jeden obszar gospodarczy, by mu służyć i umożliwić wolny dostęp do morza.

W roku 1937 ukazało się kilkanaście rozporządzeń, całkowicie obcych polskiemu życiu gospodarczemu.

Rozporządzeniem, które charakteryzuje w sposób dobitny warunki pracy w porcie gdańskim, było wydane 17 czerwca rozporządzenie o koncesjonowaniu czynności spedycyjnych. Chociaż, w wyniku polsko-gdańskich rozmów gospodarczych, obowiązek posiadania koncesji został cofnięty, to jednak wydanie rozporządzenia świadczy, że czynniki odpowiedzialne za politykę Wolnego Miasta są skłonne uzależnić od swobodnej decyzji władz administracyjnych nawet tak istotną dziedziną życia portowego, jak spedycję. Zdawałoby się, że właśnie spedycji, z uwagi na rolę jaką spełnia przy akwizycji klientów i ładunków dla portu, należałoby zapewnić zupełną swobodę pracy i taką atmosferę, któraby zachęcała, a nie odstraszała od pracy w porcie.

Duże zaniepokojenie wniosła zmiana ustawy podatkowej z 18 listopada. Nowe przepisy pozwalają urzędowi podatkowemu na wprowadzenie powiernika urzędu w wypadku podjęcia kroków egzekucyjnych. Powiernik może

w pewnych okolicznościach nawet sprzedać przedsiębiorstwo bez zgody właściciela. Jak wykazuje dotychczasowa praktyka, powiernikiem z ramienia urzędu podatkowego mianuje się często kierownika przedsiębiorstwa konkurencyjnego.

Nieznane w polskim ustawodawstwie jest rozporządzenie z 3 lutego o lokowaniu funduszów bankowych, które stanowi nowe obciążenie banków polskich. Rozporządzeniem z 20 kwietnia ograniczono swobodę wykonywania kontroli w przedsiębiorstwach gdańskich, także przez polskie organizacje gospodarcze zaplecza. Kompetencje przymusowej organizacji żeglugi śródlądowej rozszerzono rozporządzeniem z 10 marca. Uprawnienia Izby Przemysłowo-Handlowej, której władze pochodzą z nominacji, zostały w zakresie kontroli uczniów handlowych rozszerzone rozporządzeniem z 25 czerwca W listopadzie usiłowano wprowadzić dla wszystkich pracujących na obszarze Wolnego Miasta książki pracy, które byłyby dalszym etapem ścisłej reglamentacji wszystkich uprawnionych do pracy w Gdańsku. Nieznany w polskim kodeksie handlowym obowiązek zamieszkiwania przynajmniej jednego członka zarządu spółki na terenie W. M. Gdańska, wprowadza rozporządzenie z 30 listopada. W grudniu ukazało się rozporządzenie, które uzależnia wykonywanie czynności cumowniczych od posiadania zezwolenia (koncesji). Znowelizowany 24 grudnia podatek obrotowy i przemysłowy przynosi nowe obciążenia podatkowe, przy czym obecna struktura tych podatków została przejęta z nowego ustawodawstwa niemieckiego. Wreszcie niesprecyzowane bliżej pojęcie „przeważających interesów dobra zbiorowego", jako dalszy warunek przy udzielaniu wszelkiego rodzaju zezwoleń urzędowych dla zakładów rzemieślniczych i przemysłowych wprowadza rozporządzenie z 31 grudnia.

Wymienione rozporządzenia posunęły znacznie naprzód krystalizację ustroju W. M. Gdańska na zasadach ideologii narodowo - socjalistycznej. Ustrój ten, ograniczając swobodę i prawa jednostki na rzecz dobra zbiorowego, stawia sobie pewne cele ponadgospodarcze. Dopiero przyjęcie przez ogół ideałów ponadgospodarczych skłania jednostki do wyrzeczeń i do podporządkowania się nakazom i zakazom, choćby one same w sobie były przykre i uciążliwe. To też warunkiem ustroju, w którym działalność gospodarcza tylko służy celom pozagospodarczym, jest jednolitość poglądów rządzonych i rządzących.

Przesłanki powyższe nie mogą być całkowicie zrealizowane w Gdańsku, gdzie poważny udział w wszystkich dziedzinach życia posiada element polski, który z natury rzeczy nie może przyjąć ogólnych założeń i wytycznych, którymi kieruje się ustrój narodowo-socjalistyczny. Rozbieżność ta musi być źródłem stałych konfliktów, a stworzenie kompromisu łagodzącego zasadnicze sprzeczności natrafia na nieprzezwyciężone trudności.

W obliczu naszkicowanego w najogólniejszych zarysach rozwoju sytuacji w Wolnym Mieście, należy z naciskiem podkreślić, że w r. 1937 Gdańsk, obok Gdyni, nie zatracił swego zasadniczego znaczenia jako ważny instrument polskiego handlu zagranicznego.

W wzroście obrotów portowych uczestniczyły również firmy polskie. Podjęte w swoim czasie wysiłki około zwiększenia udziału polskich firm spedycyjnych i maklerskich przy przeładunku tych towarów, które są dysponowane przez polskie koła gospodarcze w zapleczu, zostały w części uwieńczone rezultatem pozytywnym. Natomiast znaczny spadek eksportu zbóż i mąki, odczuły dotkliwie nie tylko firmy zbożowe. Częściowe wstrzymanie wywozu zboża, jednego z podstawowych artykułów w porcie gdańskim, odbiło się również na obrotach żeglugi śródlądowej, firm maklerskich, armatorów, spedytorów, banków i towarzystw ubezpieczeniowych.

Polski element gospodarczy, osiadły w Gdańsku, zdając sobie sprawę z roli, jaką odgrywa w porcie gdańskim, starał się, niezależnie od niekorzystnych warunków pracy, być nadal czynnikiem aktywnym i dążył, by jego udział i znaczenie w życiu Wolnego Miasta nie uległy zmniejszeniu. Ta rola i znaczenie polskiego elementu gospodarczego w Gdańsku winna znaleźć w społeczeństwie i wśród szerokich kół gospodarczych zaplecza pełne zrozumienie oraz odpowiednie poparcie.

Sprawozdanie wewnętrzne

Sprawy organizacyjne

Statut Rady Polskich Interesantów Portu Gdańskiego przewiduje dwuletnią kadencję Prezydium oraz roczną kadencję Komitetu Stałego i Komisji Rewizyjnej.

Toteż Zwyczajne Walne Zebranie Rady, jako pierwsze zebranie sprawozdawcze, które odbyło się 12 lutego 1937 r., dokonało tylko wyboru Komitetu Stałego i Komisji Rewizyjnej. Ponieważ jednak dotychczasowy prezes dr. Stefan Goldmann zgłosił rezygnację, dokonano również wyboru nowego prezesa Rady, którym został p. Piotr Blitek.

W rezultacie skład Prezydium przedstawiał się w roku sprawozdawczym następująco:

prezes	p. Piotr Blitek
I wiceprezes . . .	„ Tadeusz Wejchert
II „ . . .	„ Stefan Goldmann
III „ . . .	„ Franciszek Gulkowski
skarbnik	„ Zygmunt Klotzek

W składzie Prezydium zaszły w ciągu roku dwie zmiany. Na skutek rezygnacji p. Franciszka Gulkowskiego został kooptowany na wniosek Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych, który posiada w Prezydium swego przedstawiciela, p. Władysław Szymankiewicz. Po wtóre, w grudniu złożył rezygnację z funkcji wiceprezesa dr. Stefan Goldmann. Wobec upływu kadencji całego Prezydium, stanowisko drugiego wiceprezesa pozostawiono nieobsadzone.

Komitet Stały Rady, do którego wchodzą przedstawiciele branż reprezentowanych w Radzie, został wybrany na Walnym Zebraniu w składzie następującym:

banki	p.	Pawłowicz Stanisław
	„	Radke Jan
chemikalia	„	Waldt Gustaw
drzewo	„	Goldberger Izydor
	„	Szpecht Wacław
maklerka	„	Kiłaczycki Borys
	„	Krumpel O'Connor Tassilo
spedycja	„	Gronkowski Leon
towary kolonialne .	„	Urbański Alfons
węgiel	„	Szymankiewicz Władysław
zboże	„	Kierski Zygmunt
	„	Rychter Leopold
	„	Żelechowski Jerzy
żegluga śródlądowa .	„	Lewandowski Brunon
inne branże	„	Jaworski Władysław

Ponadto dokonano wyboru Komisji Rewizyjnej, do której weszli:

dr. Franciszek Kręcki . .	z	Banku Kwilecki, Potocki i Ska
p. Aleksander Kowalski .	„	The British and Polish Trade Bank
p. Ludwik Lisiński . . .	„	Spółdzielni Wisła.

W okresie sprawozdawczym odbyły się 2 nadzwyczajne walne zebrania, 7 posiedzeń Komitetu Stałego, 19 posiedzeń Prezydium oraz cały szereg zebrań specjalnych, interesujących poszczególne grupy członków.

W poczet członków Rady zostały przyjęte w roku 1937 — 4 firmy, a mianowicie z dniem:

1 stycznia	Lambert & Krzysiak Gdański Handel Zamorski S. A.
1 czerwca	„Elibor" S. A., Handlowo-Przemysłowa, Ł. J. Borkowski, Oddział w Gdańsku
1 października	„Bergtrans" Towarzystwo Żeglugowe S. A.
1 grudnia	W. Szymankiewicz Sp. z o. o., Maklerzy Okrętowi, Dostawcy bunkru, Agenci portowi.

Natomiast wystąpiła firma F. Rytlewski z powodu likwidacji oraz wykluczono z Rady Towarzystwo Handlowe dla Przemysłu Słodowego i Browarnianego S. A., a to w myśl § 9 statutu, gdyż firma znalazła się pod kuratelą urzędu podatkowego.

W ten sposób liczba członków Rady (spis członków znajduje się na końcu sprawozdania) wynosiła dnia 31 grudnia 1937 — 36 firm i jeden związek.

Funkcje sekretarza Rady spełniał mgr. Witold Grott.

Kontakt z władzami polskimi

W wszelkich poczynaniach, które wybiegały poza ściśle wewnętrzne sprawy Rady, oraz dla których droga do władz i urzędów gdańskich byłaby niewłaściwa, odnosiła się Rada do Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu i do Komisariatu Generalnego R. P. w Gdańsku.

Do Departamentu Morskiego zwracała się Rada w tych sprawach, które zasięgiem swym wykraczały poza port gdański, a które łączyły się z ogólną polityką morską i polskim handlem eksportowym. Departament ustosunkowywał się pozytywnie do wystąpień Rady, uwzględniając w ramach zasadniczych wytycznych i ogólnej polityki postulaty i życzenia Rady. Szczególnie żywą była w roku sprawozdawczym współpraca Rady w pracach Komisji Opiniodawczej dla spraw ekonomicznych z zakresu polityki morskiej przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu. Przejawiła się ona w trzech referatach powierzonych do opracowania Radzie i wygłoszonych przez prezesa. Na życzenie Departamentu opracowano memoriał o sytuacji żeglugi śródlądowej oraz udzielono szereg informacyj i opinii w sprawach drobniejszych.

Rzecz prosta, że najczęściej odnosiła się Rada do Komisariatu Generalnego R. P., w którym zbiegają się wszelkie sprawy dotyczące terenu gdańskiego. Poczynania i wystąpienia Rady spotykały się z zrozumieniem Komisariatu. Komisarz Generalny R. P., mimo krótkiego pobytu w Wolnym Mieście, był zawsze dobrze poinformowany o potrzebach i bolączkach polskiego życia gospodarczego w Gdańsku. Z swej strony, Komisariat zwracał się niejednokrotnie o opinię i informacje do Rady.

Wyrazem ustosunkowania się władz naczelnych do Rady, było specjalne posiedzenie członków Rady, zorganizowane na życzenie i przy udziale wiceministra Przemysłu i Handlu i dyrektora Departamentu Morskiego, które odbyło się w Gdańsku, dnia 9 grudnia 1937. Na posiedzeniu tym przy udziale Komisarza Generalnego R. P., wygłosili przemówienia prezes Rady i przedstawiciele poszczególnych branż reprezentowanych w Radzie, charakteryzując szczegółowo sytuację polskiego życia gospodarczego w Gdańsku. Wchodząca już w zwyczaj doroczna wizytacja Gdańska przez najwyższe czynniki w Ministerstwie Przemysłu i Handlu jest objawem pomyślnym, gdyż daje możność bezpośredniego zetknięcia i stwierdzenia faktów na miejscu, czego nie zastąpią nigdy składane memoriały i referaty.

Rozmowy gospodarcze z Senatem W. M. Gdańska

W skład Delegacji Polskiej do rozmów gospodarczych z Senatem zostali powołani, jako przedstawiciele polskich kół gospodarczych w Gdańsku, prezes Rady Piotr Blitek i wicepreses dr. Stefan Goldmann. Tym samym w całym

okresie ośmiomiesięcznych rokowań został utrzymany najściślejszy kontakt między delegacją polskich kół gospodarczych i Radą. Rada współpracowała przy zbieraniu materiałów i precyzowaniu postulatów, jako organizacja znająca dobrze miejscowe warunki pracy i reprezentująca te koła, które w pierwszym rzędzie odczuwają skutki gdańskich zarządzeń gospodarczych.

Wynik rozmów znalazł swój wyraz w oświadczeniu Senatu z 4 grudnia 1937 r. Oświadczenie Senatu przewiduje m. inn., że Rada będzie wobec Senatu rzecznikiem i zastępcą interesów polskich w porcie gdańskim. Aczkolwiek w oświadczeniu Senatu zastępstwo to odnosi się tylko do spraw wynikających z stosowania do Polaków i firm polskich ordynacji pracy, to jednak dla Senatu opinia Rady ma swoją wagę także w innych zagadnieniach.

Nawiązany w czasie i dzięki polsko-gdańskim rozmowom gospodarczym kontakt Rady z Senatem i poszczególnymi urzędami, okazał się celowy i pożyteczny. Bezpośrednie rozmowy i możność uzyskania informacyj z pierwszego źródła, usuwają moment domysłów i przypuszczeń i są najlepszą drogą do zdania sobie sprawy, z czym w danej chwili należy się liczyć. Wydaje się, że ta naturalna droga konsultowania władz gdańskich przez Radę powinna być kontynuowana.

Nowe ograniczenia gospodarcze

W roku sprawozdawczym ukazało się szereg ustaw, rozporządzeń i zarządzeń które w mniejszym lub większym stopniu ograniczyły swobodę pracy przedsiębiorcy portowego i wykorzystanie portu przez polskie zaplecze. Każde rozporządzenie po omówieniu go w gronie zainteresowanych członków Rady, było przedmiotem interwencji w Komisariacie Generalnym. W większości wypadków wystąpiono równocześnie do Senatu. Ponieważ niemal przez cały rok trwały polsko-gdańskie rozmowy gospodarcze, zaczepione rozporządzenia Rada kierowała na ręce Delegacji Polskiej do rozmów gospodarczych z Senatem. Tym samym Delegacja rozszerzała zakres prowadzonych rozmów i wysuwanych postulatów.

Przedmiotem interwencji były następujące zarządzenia i rozporządzenia, które ukazały się z końcem r. 1936 i w roku 1937:

robotnicy drzewni *(Ergänzung der Tarifordnung für Weichselholzarbeiter,* zarządzenie z 22. 12. 1936)

fundusze rezerwowe banków *(Die Anlegung des gesetzlichen Reservefonds bei Banken,* rozporządzene z 3. 2.)

Schiffahrtbetriebsverband *(Aenderung der Verordnung zur Errichtung eines Schiffahrtbetriebsverbandes,* rozporządzenie z 10. 3.)

kontrola przedsiębiorstw *(Geschäftskontrolle Danziger Betriebe,* rozporządzenie z 20. 4.)

koncesjonowanie spedycji *(Aenderung der Gewerbeordnung,* rozporządzenie z 17. 6.)

rejestr uczniów handlowych *(Aenderung des Statuts der Industrie u. Handelskammer zu Danzig,* rozporządzenie z 25. 6.)

zmiana ustawy podatkowej *(Aenderung des Steuergrundgesetzes,* rozporządzenie z 18. 11.)

miejsce zamieszkania członków zarządu spółek i spółdzielni *(Abänderung des Handelsgesetzbuches betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung und des Genossenschafts-Gesetzes,* rozporządzenie z 30. 11.)

koncesjonowanie cumownictwa *(zum Schutze des Leinenbootsgewerbes,* rozporządzenie z 15. 12.)

podatek obrotowy *(Aenderung und Verfassung des Umsatzsteuergesetzes* rozporządzenie z 24. 12.)

podatek przemysłowy *(Einführung eines neuen Gewerbesteuergesetzes,* rozporządzenie z 24. 12.)

zezwolenia urzędowe dla zakładów rzemieślniczych i przemysłowych *(Die Erteilung behördlicher Genehmigungen für Gewerbebetriebe,* rozporządzenie z 31. 12.)

Ponadto interweniowano w sprawie wprowadzenia książek pracy dla pracowników, w sprawie nominacji członków zarządu giełdy towarowej, w sprawie rewizji w bankach polskich oraz w całym szeregu spraw natury drobniejszej.

Rozbudowa portu

Na prośbę Polskiej Delegacji Rady Portu, w związku z planowaną modernizacją i rozbudową portu gdańskiego, Rada opracowała memoriał precyzując swoje stanowisko. Przed wydaniem opinii odbyło się zebranie Komitetu Stałego Rady przy udziale członków Polskiej Delegacji i Dyrektora Handlowego Rady Portu, a to w celu dokładnego wyjaśnienia całokształtu problemu.

Stanowisko Rady rozróżniało trzy grupy inwestycji: prace, których podjęcie jest nieodzowne dla sprawnego funkcjonowania portu przy obecnych obrotach portowych, inwestycje, które miałyby na celu ulepszenie istniejących urządzeń, a przez to usprawnienie warunków pracy w porcie, wreszcie inwestycje w przewidywaniu wzrostu obrotów portowych.

Do pierwszej grupy prac, których podjęcie uznano za najpilniejsze zaliczono: pogłębienie portu od wjazdu do północnego cypla Holmu, pogłębienie Motławy na całej długości oraz portu przy Schellmühl, zakup nowych dźwigów i ich właściwe rozmieszczenie w Wisłoujściu i na Dworcu Nadwiślańskim, naprawę południowego nabrzeża Wolnej Strefy i pogłębienie basenu z obu stron oraz wyposażenie nabrzeża północnego w dźwigi i stworzenie warunków do składowania węgla, wreszcie zakupienie lub wydzierżawienie lodołamacza.

Jako drugą grupę inwestycyj, których wykonanie powinno nastąpić w dalszej kolejności, uznano stworzenie placu zwrotnego przy Wolnej Strefie oraz ścięcie kolana przy zbiegu Kanału Portowego z Martwą Wisłą.

Wreszcie, jeśli chodzi o trzecią grupę nowych inwestycyj, które miałyby na celu przystosowanie portu do zwiększonych obrotów portowych, to podniesiono, że do zagadnienia tego należy się odnieść z największą ostrożnością. Szereg momentów natury ogólno-gospodarczej, a przede wszystkim struktura obrotów portu gdańskiego, nie daje dostatecznych podstaw do twierdzenia, że obroty miałyby wzrość w takim stopniu, by urządzenia portu miały okazać się niewystarczające.

Inne sprawy portowe

O ustosunkowaniu się Polskiej Delegacji Rady Portu i Dyrekcji Rady Portu do poczynań Rady, świadczyła obecność Przewodniczącego Delegacji Polskiej i Dyrektora Handlowego na posiedzeniach Rady, na których omawiano sprawy wiążące się z działalnością Rady Portu.

Na prośbę Polskiej Delegacji Rady Portu zaopiniowano projekt sporządzania statystyk zapasów zboża w porcie. Podniesiono, że zorganizowanie statystyki zapasów nie tylko w magazynach, ale i na barkach posiada pierwszorzędne znaczenie dla handlu zbożowego i winno być wprowadzone jak najprędzej.

Do Rady Portu zwracano się kilkakrotnie. Przedłożono sprawę zmniejszonej wydajności dźwigów na skutek szkolenia nowych kranistów. Podniesiono, że jest rzeczą niesłuszną, by powstałe stąd dodatkowe koszty obciążały spedytora i zaproponowano, aby szkolenie odbywało się w okresach zmniejszonego ruchu w porcie.

Wysunięto kwestię zachodzących często uszkodzeń wagonów przez niedopatrzenie kranistów Rady Portu i podniesiono, że jest rzeczą niesprawiedliwą, aby za uszkodzenia te był odpowiedzialny spedytor. Z uwagi na to, że Rada Portu jest i od takich wypadków ubezpieczona, postawiono wniosek, aby odpowiedzialność za wypadki wzięła na siebie Rada Portu i przy uszkodzeniach występowała o odszkodowanie do towarzystwa ubezpieczeniowego.

Na jednym z posiedzeń Komitetu Stałego Rady, przedstawiciel Rady Portu wygłosił referat sprawozdawczy z podróży na Bałkany, charakteryzując możliwości akwizycyjne w Bułgarii i Jugosławii.

Państwowa Rada Komunikacyjna

W skład powołanej na okres trzyletni 1937—1940 Państwowej Rady Komunikacyjnej, weszli również przedstawiciele Rady. Na wniosek Rady powołano w charakterze członka dr. Stefana Goldmanna, w charakterze zastępcy członka p. Tadeusza Wejcherta.

Właściwa praca Państwowej Rady Komunikacyjnej odbywa się w Komitetach. Na posiedzeniach Komitetu Taryfowego, który m. inn. zajmował się przedłożonym przez Ministerstwo Komunikacji projektem podwyżki taryf, przedstawiciele Rady podkreślali, że jeżeli nawet podwyżka taryf jest nieodzowną koniecznością dla P. K. P. i Ministerstwa Komunikacji, to jednak do rewizji taryf tranzytowych i portowych należy się odnieść z szczególną ostrożnością. Ewentualna podwyżka może zwichnąć uzyskane z takim trudem transporty przechodzące przez po ty polskiego obszaru celnego.

Komunikacja kolejowa i lotnicza

Niezadawalający i psujący się w ostatnich latach system połączeń komunikacyjnych między Polską a Gdańskiem, zarówno w komunikacji kolejowej, jak i lotniczej, uległ w r. 1937 dalszemu pogorszeniu.

W celu ułatwienia kontroli dewizowej na stacjach granicznych, odczepia się wagony z podróżnymi do Gdańska, tak że dalszą drogę podróżni muszą odbywać pociągami osobowymi, co znacznie przedłuża podróż zarówno w kierunku do Gdańska, jak i z Gdańska. Tymczasem pociągi z Gdyni i do Gdyni przejeżdżają przez teren Wolnego Miasta bez zatrzymania.

W komunikacji lotniczej niema bezpośredniego połączenia Gdańska z Warszawą, a podróżni muszą przesiadać się w Gdyni. W porównaniu z czasokresem całej podróży, stanowi to znac ne przedłużenie czasu przelotu.

Szkodliwość przytoczonych zmian komunikacyjnych, szczególnie na kolejach jest wyraźna. Gdańsk został pozbawiony dogodnych połączeń komunikacyjnych z Polską. Mimo podjętych w tej sprawie kroków przez Radę, wydane przepisy obowiązują nadal.

Opłacanie frachtów i biletów kolejowych

Kontynuowano podjęte w roku poprzednim w Ministerstwie Komunikacji kroki około zmiany przepisów d tyczących opłacania frachtów i biletów kolejowych.

BIBLIOTEKA GŁÓWNA POLITECHNIKI GDAŃSKIEJ

Obowiązujące przepisy zostały wydane po dewaluacji guldena w maju 1935 r. Nie pozwalają one na wysłanie towaru drogą kolejową z Polski do Gdańska za zaliczeniem kolejowym; także niedozwolone jest wysłanie towaru do Gdańska frachtem nieopłaconym. W ten sposób kupiec polski zmuszony jest kredytować odbiorcy gdańskiemu nie tylko należność za towar, ale i za fracht (żądanie uiszczenia należności z góry przy panujących zwyczajach kupieckich nie raz uniemożliwiłoby wogóle zawarcie transakcji). Z drugiej strony, nadawca towaru wysyłanego z Gdańska do Polski nie może opłacić frachtu z góry. Uniemożliwia to sprzedaż towaru franco miejsce odbioru.

Jeżeli chodzi o bilety kolejowe, to wykupując w Gdańsku bilet do jednej z stacji położonej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, nie można uiścić należności w guldenach, należy to uczynić w złotych. Z uwagi na ograniczoną możność wymiany guldenów na złote w Gdańsku, stwarza to znaczne trudności i uszczupla sumę złotych, którą podróżny mógłby wywieźć i pozostawić w Polsce.

Wymienione ograniczenia utrudniają polsko-gdańską wymianę gospodarczą i ruch podróżnych z Gdańska do Polski. Podjęte przez Radę starania zostały przez Ministerstwo Komunikacji załatwione odmownie.

Sprawy taryfowe P. K. P.

W Ministerstwie Komunikacji interweniowano w sprawie taryfy ulgowej z 25. 8. 1937 r. na import kuchów. Taryfa nie objęła jako stacji nadawczej stacji Gdańsk-Leegetor, tak że z ulgi nie mogły korzystać liczne firmy, posiadające swe magazyny w tej części portu. Wniosek Rady został uwzględniony.

Opłaty paszportowe

Rozporządzeniem Ministra Spraw Zagranicznych z 6. 9. 1937 ustalono nową taryfę opłat konsularnych, która pogorszyła znacznie położenie obywateli polskich zamieszkałych w Gdańsku.

Na podstawie przepisów poprzednich obywatele polscy w Gdańsku otrzymując paszport w Komisariacie Generalnym R. P., korzystali z opłat ulgowych. Uzasadnieniem taryfy ulgowej było dążenie do zrównania położenia obywateli polskich z obywatelami gdańskimi, dla których zwykły dowód osobisty, jest równocześnie paszportem zagranicznym.

Nowe zarządzenie, którego uzasadnieniem są tylko momenty natury fiskalnej, a które nie bierze pod uwagę upośledzonej odtąd sytuacji kupca polskiego w jego walce konkurencyjnej z kupcem gdańskim, było przedmiotem

interwencji Rady. Uzyskano tylko zapewnienie, że nowe rozporządzenie będzie traktowane liberalnie.

Współpraca z kołami gospodarczymi zaplecza

Ponieważ do zadań Rady należy pogłębienie współpracy i zacieśnienie stosunków handlowych portu z zapleczem, starano się w pierwszym rzędzie o utrzymanie nawiązanych już w okresie powstania Rady stosunków z Związkiem Izb Przemysłowo-Handlowych, jako naczelną organizacją polskiego samorządu gospodarczego. Kontakt ten w roku sprawozdawczym był bliski dzięki współpracy przedstawicieli Rady z delegatami Związku Izb w łonie Delegacji Polskiej do rozmów gospodarczych z Senatem.

Obok bezpośredniego odnoszenia się do Związku Izb, szczególnie żywą była współpraca z Izbą Przemysłowo-Handlową w Gdyni, jako stycznym terenem izbowym, reprezentującym najbliższe zaplecze portu. Podnoszone przez Radę sprawy znajdowały zawsze przychylne echo zarówno w łonie Prezydium, jak i Dyrekcji Izby.

W zakresie spraw portowych najbliższą Radzie organizacją jest Rada Interesantów Portu w Gdyni. Uważając, że wspólne konsultowanie się i uzgadnianie stanowiska w tak wielu istotnych i często niesprecyzowanych jeszcze problemach, wiążących się z naszą polityką morską, leży nie tylko w interesie klientów portu, ale i młodego na morzu gospodarstwa polskiego, starano się i tu o utrzymanie stałego kontaktu.

Najistotniejszym przejawem współpracy z Izbą Przemysłowo-Handlową i Radą Interesantów Portu w Gdyni, był opracowany wspólnie przez wszystkie trzy organizacje na życzenie zainteresowanych czynników referat pt. „Analiza porównawcza warunków pracy portów polskiego obszaru celnego". Jest rzeczą godną podkreślenia, że mimo różnego podejścia obu środowisk, co tłumaczy się zupełnie naturalnym momentem konkurencyjności obu portów, zdołano uzgodnić poglądy niemal w wszystkich istotnych sprawach i przedstawić czynnikom miarodajnym obiektywny stan rzeczy.

Dalszym przejawem kontaktu z kołami gospodarczymi zaplecza, był oficjalny udział delegatów Rady w naradzie eksportowej, która odbyła się w Warszawie w dniach 22 i 23 czerwca 1937, udział w Targach Poznańskich i Targach Gdyńskich oraz w posiedzeniu poświęconemu zagadnieniu budowy magistrali wodnej Śląsk—Gdańsk—Gdynia, zorganizowanemu przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni.

Do Rady zwracały się niejednokrotnie branżowe organizacje gospodarcze wzgl. poszczególne firmy w zapleczu o różne informacje, jak warunki osiedlenia się w Gdańsku, referencje o firmach, osobach itp.

Rada Handlu Zagranicznego

Z poszczególnych Komitetów, w których koncentruje się działalność tej naczelnej organizacji samorządu gospodarczego do spraw wymiany gospodarczej z zagranicą, jest przeznaczony dla zagadnień związanych z polityką morską i sprawami portowymi Komitet Portowy. Ponieważ członkami Komitetu mogą być tylko Izby Przemysłowo-Handlowe i nieliczne organizacje określone statutem, nie mogły zostać członkami ani Rada Interesantów Portu w Gdyni, ani Rada Polskich Interesantów Portu Gdańskiego.

Natomiast trzech delegatów Rady na wzór analogicznego rozwiązania udziału reprezentantów interesantów portu w Gdyni, zostało powołanych do Komitetu Portowego w charakterze rzeczoznawców.

Import towarów kolonialnych

Utrzymywano kontakt z Izbą dla Handlu Zagranicznego, interweniując i wyjaśniając wyłaniające się sprawy firm polskich, pracujących w imporcie towarów kolonialnych.

Ponadto Rada dyskutowała i rozpoczęła przeprowadzać w właściwych instancjach rozmowy około zmiany całego systemu, na podstawie którego odbywa się obecny przydział kontyngentów. Obecny system cechuje sztywność, gdyż w przydziale mogą uczestniczyć tylko te firmy i tylko w takiej ilości, w jakiej uczestniczyły przed kilku laty, z okresu, gdy import nie podlegał żadnym ograniczeniom. Rozrost pewnych firm w ostatnich latach lub też upadek innych, nie mają na podział kontyngentów niemal żadnego wpływu, tak że kontyngenty są dziś rentą pewnych firm, uzasadnioną tylko zupełnie nieistotnym momentem, bo obrotami z przed kilku lat. Ponadto stan obecny uniemożliwia powstawanie nowych firm w tej branży.

Warunki pracy w portach p. o c.

Rada opracowała wspólnie z zainteresowanymi organizacjami gospodarczymi w Gdyni referat pt. „Analiza porównawcza warunków pracy portów w Gdyni i Gdańsku".

Od dawna już dawał się odczuwać brak konkretnych materiałów porównawczych, zarówno w odniesieniu do warunków technicznych, jak i ekonomicznych, w których pracują oba porty. Brak ten był tym większy, że koła gospodarcze każdego portu posiadały naturalną skłonność do obrazowania sytuacji w własnym porcie, jako gorszej. Oczywiście, że całokształt zagadnienia nie mógł być wyczerpany w jednym referacie i przedyskutowany na jednym posiedzeniu. W każdym razie zebrany materiał posłuży miarodajnym czynnikom, jako podstawa do dalszych uzupełnień, tym bardziej, że sze-

reg elementów składających się na warunki pracy w porcie ulega ciągłym wahaniom. Referat wykazał, że każdy z portów pracuje w warunkach całkiem odmiennych, a porównanie warunków pracy, które nie liczy się z różną strukturą portów, prowadzi do wniosków całkowicie błędnych. Najogólniejszymi i istotnymi wnioskami, które nasunęły się z zebranych materiałów, był fakt niedostatecznego wyposażenia technicznego portu w Gdyni oraz przestarzałość całego szeregu urządzeń w porcie gdańskim.

Jeżeli chodzi o port gdański, to znaczenie decydujące posiada moment natury ogólno-politycznej. Podniesiono, że ewolucja stosunków w Wolnym Mieście w ciągu kilku ostatnich lat działa wybitnie niekorzystnie na wykorzystanie portu przez zaplecze, a warunki w jakich pracuje przedsiębiorca portowy, nie zachęcają do osiedlania się i pracy w porcie.

Święta narodowe

Wobec licznych zapytań członków w sprawie kontynuowania czy zawieszenia pracy w dniach świąt narodowych 3 maja i 11 listopada uchwalono, że firmy, dla których zawieszenie pracy nie jest połączone z wyraźnymi stratami, winny w dniach tych świętować. Obowiązku zawieszenia pracy na członków nie nałożono, uznając, że w niektórych branżach (maklerka, spedycja) byłoby to połączone z wzmożeniem obrotów firm niepolskich, które w dniach tych pracują normalnie.

Personel firm polskich

Uznano, że kryterium polskości firmy, jakim według § 6 statutu Rady jest bezwzględna większość kapitału zakładowego, który winien znajdować się w rękach polskich, jest niewystarczające. Niemniej istotnym momentem jest skład narodowościowy kierownictwa i personelu firmy, który powinien składać się, o ile możności, wyłącznie z Polaków.

Z uwagi na to, że sprawa ta nie może być generalizowana, gdyż firmy są często skrępowane całym szeregiem momentów, a przede wszystkim są ograniczone w zwalnianiu personelu miejscowym sztywnym ustawodawstwem pracy, prace rozpoczęto od dokładnego zbadania stanu faktycznego. Rezultatem podjętych w tym kierunku kroków są poprawki statutowe przygotowane na Walne Zebranie Rady.

Uczniowie handlowi

Wychowanie młodego narybku stanowi w każdym przedsiębiorstwie obciążenie pracodawcy, któremu wyłożone w czasie nauki koszty, zwracają się dopiero po skończonej nauce. Tymczasem, wobec braku kwalifikowanych

sił w Gdańsku, a także w Gdyni — szczególnie w branży maklerskiej i spedycyjnej — w której również wynagrodzenie personelu jest wyższe, mają często miejsce fakty wyrywania sobie uczni po skończonej nauce, albo jeszcze w czasie nauki.

Przeprowadzono akcję wśród członków Rady oraz zwrócono się do miarodajnych kół gospodarczych w Gdyni o nie wyrywanie sobie uczni.

Godziny urzędowania firm

W związku z projektem gdańskiego powiernika pracy, aby w firmach spedycyjnych i maklerskich wprowadzić jednorazowy tryb urzędowania, Rada przeprowadziła wśród członków ankietę o zajęcie stanowiska w tej sprawie.

Po zebraniu materiałów zalecono wszystkim członkom wprowadzenie jednorazowego trybu urzędowania. Zalecenie to w odniesieniu do firm maklerskich, uzależniono od identycznego uregulowania godzin pracy przez firmy niepolskie.

Ogłoszenia subwencyjne

Firmy polskie osiadłe w Gdańsku są nieustannie nagabywane przez rzesze akwizytorów z Polski, którym dają ogłoszenia o charakterze subwencyjnym, zdając sobie z góry sprawę, że nie posiadają one żadnej, albo minimalną wartość handlową. Uważając, że odpowiednie środki finansowe firm polskich w Gdańsku powinny być obracane na tak liczne cele społeczne w Gdańsku, powzięto uchwałę, mocą której członkowie Rady odmawiają akwizytorom pism i wydawnictw ukazujących się w Polsce udzielania ogłoszeń lub artykułów o charakterze ogłoszeniowym.

Natomiast członkom pozostawiono całkowitą swobodę w odniesieniu do ogłoszeń, które wchodzą w zakres normalnej reklamy handlowej przedsiębiorstwa.

Fundusz społeczny

Równocześnie z uchwałą, którą zdecydowano odmawiać udzielania ogłoszeń subwencyjnych, utworzono przy Radzie Fundusz Społeczny. Fundusz składa się z zaoszczędzonych przez odmowę udzielania ogłoszeń subwencyjnych sum. Sumy te składają członkowie w formie jednorazowej składki rocznej. Administracją Funduszu, który jest przeznaczony na cele społeczne Polonii gdańskiej, powierzono Komitetowi Stałemu Rady.

Pomoc zimowa

W celu przyjścia z pomocą bezrobotnym Polakom w Gdańsku, firmy polskie i personel firm opodatkowują się na rzecz pomocy zimowej. Rozdziałem pomocy zajmuje się Polski Komitet Pomocy Zimowej.

Przeprowadzona przy współudziale Rady akcja zbiórkowa wśród członków Rady przyniosła w r. 1937/38 ok. 15.000 gld. i zł. W zebranej kwocie uczestniczy personel firm w liczbie ok. 300 osób w jednej trzeciej, resztę stanowią ofiary firm.

Gimnazjum Polskie

Mimo wyczerpanych kredytów, przebudowa gmachu gimnazjum polskiego im. J. Piłsudskiego ukończona nie została. Na prośbę Dyrekcji gimnazjum, Rada zwróciła się do członków z apelem o pomoc na dokończenie przebudowy gmachu.

W wyniku podjętej akcji zebrano wśród członków Rady gld. i zł. 10.875.

Konsolidacja społeczeństwa

W związku z podjętą w Gdańsku akcją około konsolidacji społeczeństwa polskiego w jednej organizacji politycznej, powzięto na posiedzeniu Komitetu Stałego Rady w dniu 11 marca uchwałę treści następującej:

„Zorganizowane w Radzie Polskich Interesantów Portu Gdańskiego koła gospodarcze witają z radością podjęte wysiłki około konsolidacji społeczeństwa polskiego w Gdańsku i zwracają się z apelem do wszystkich swych członków o współpracę na dostępnych im odcinkach pracy".

Wobec przeciągania się konsolidacji na odcinku zawodowym, Rada zwróciła się do miarodajnych czynników o przyspieszenie kroków, mających na celu stworzenie jednej organizacji zawodowej. Rada podniosła, że istnieje cały szereg zagadnień, które wymagają wzajemnego porozumiewania się pracodawców z pracobiorcami. W obecnej sytuacji jest to jednak niemożliwe, gdyż Rada grupująca wszystkich polskich pracodawców w porcie, nie uważa za właściwe i celowe obradowanie z przedstawicielami poszczególnych związków, wzajemnie się zwalczających.

Komunikat Rady

Dla utrzymania ścisłej łączności Prezydium i Komitetu Stałego z ogółem członków, rozpoczęto wydawanie komunikatów, w których informuje się członków o działalności Prezydium i podaje wszelkie wiadomości, które mogą interesować członków. Ukazało się 15 komunikatów.

Propaganda, prasa

Wycieczka urzędników Ministerstwa Spraw Zagranicznych, która bawiła w Gdańsku, dała możność zetknięcia się z przedstawicielami Rady, którzy informowali szczegółowo uczestników wycieczki o udziale polskim w życiu gospodarczym portu.

Korzystając z obecności w Gdańsku wycieczki stypendystów Światowego Związku Polaków, zorganizowano dla nich specjalne posiedzenie, na którym wygłoszono referat o roli Gdańska w polskim życiu gospodarczym i stanie elementu polskiego w porcie gdańskim.

Utrzymywano stały kontakt z korespondentami pism polskich w Gdańsku. O ważniejszych wydarzeniach informowano prasę w formie komunikatów. W pismach codziennych i periodykach zamieszczono szereg artykułów, z których jeden w formie wywiadu z prezesem Rady.

Sprawy ogólne

Układ w sprawie wykorzystania portu gdańskiego

Dnia 5 stycznia 1937 roku zostało podpisane polsko - gdańskie porozumienie w sprawie wykorzystania portu gdańskiego. Porozumienie jest przedłużeniem zawartego na okres jednego roku, a później przedłużanego dwukrotnie na następne dwa lata protokółu z 18 września tegoż roku, będącego wykonaniem układu z 5 sierpnia 1933 r. Treść porozumienia z 5 stycznia pozostaje w ścisłej łączności z układem zasadniczym i protokółem wykonawczym, zawartymi w roku 1933, toteż trzeba przypomnieć ich treść i genezę.

W układzie z 5. 8. 1933 oraz w protokóle wykonawczym z 18. 9. 1933 Rząd Polski sprecyzował ogólne wytyczne, którymi pragnie się kierować przy wykorzystaniu portu gdańskiego, a także zostały wyliczone rodzaje towarów i ilości, które będą dla Rządu Polskiego wskaźnikiem przy oddziaływaniu w dostępnej mu mierze na wykorzystanie portu. Rząd Polski przyrzekł starania o równy udział portu gdańskiego w obrocie morskim, zarówno jeśli chodzi o ilość, jak i rodzaj towarów oraz oświadczył, że w zakresie pozwoleń przywozu i ulg celnych, nie będą czynione żadne różnice na niekorzyść portu gdańskiego. Poza tym zasadniczym oświadczeniem, układ zawiera kilka zobowiązań Senatu W. M. Gdańska Senat zobowiązał się do współpracy z Rządem Polskim nad rozwojem bezpośredniego handlu morskiego, dalej do wydania zarządzeń, które przystosują koszty przeładunku w porcie do poziomu odpowiadającego potrzebom gospodarczym zaplecza, wreszcie do czuwania nad zapewnieniem kupcom polskim swobody wykonywania ich handlowej działalności na terenie W. M. Gdańska. W protokóle przewidziano również powołanie specjalnej Komisji Parytetowej dla badania rozwoju ob-

rotów morskich i zbierania wszelkich materiałów, które mają związek z wykorzystaniem portu i mogą być pomocne przy odnowieniu układu.

Jeśli zanalizować obroty portu gdańskiego w czasie trwania układu w latach 1933/36, to można zauważyć, że wykazują one dość znaczne odchylenia od rodzajów i ilości towarów, wymienionych w załączniku do protokółu wrześniowego z r. 1933. Odchylenia te były jednak, wobec oczywistej niemożności ujęcia życia gospodarczego w sztywne ramy, nie do uniknięcia. Z innych zagadnień przewidzianych układem z roku 1933 pozytywne wyniki dała współpraca zarządów obu portów, szczególnie na odcinku propagandy i wspólnej walki z konkurencją portów obcych. Natomiast jeśli chodzi o współpracę Senatu W. M. Gdańska w rozwoju ruchu morskiego przez port Gdańsk, to w latach 1933/36 zaznaczyły się poważne komplikacje w postaci reglamentacji poszczególnych dziedzin życia gospodarczego. Krępowanie swobody życia gospodarczego, którego ujemne skutki odczuwał dotkliwie także element polski, musiało mieć swój wpływ na wysokość obrotów portu gdańskiego. Powodowało ono przede wszystkim, że koła gospodarcze zaplecza były skłonne kierować swoje ładunki do portu gdyńskiego.

Podjęte przed ukończeniem okresu umownego, który wygasał 1. 10. 1936, rokowania zostały sfinalizowane 5 stycznia 1937 r.

Treść układu z 5 stycznia 1937 jest następująca:

Upełnomocnieni przedstawiciele Rządu Polskiego i Senatu Wolnego Miasta Gdańska, a mianowicie: Delegat Prokuratorii Generalnej Włodzimierz M o d e r o w w zastępstwie Rządu Polskiego oraz b. Senator Dr Albert F r a n k w zastępstwie Senatu Wolnego Miasta Gdańska, doszli do następującego porozumienia:

I.

W wykonaniu art. 2 układu z dnia 5 sierpnia 1933, protokół z dnia 18 września 1933 zostaje przedłużony na okres od dnia 1 października 1936 do dnia 31 grudnia 1939 r.

II.

W związku z przedłużeniem protokółu z dnia 18 września 1933 r. obie strony oświadczają, że zgodne są co do następujących punktów dotyczących wykonania protokółu:

a) Wyrównanie przewidziane w art. III protokółu z dnia 18 września 1933 należy rozumieć w tym sensie, że za kryterium dla tego wyrównania uważane będą wartości przeładunkowe, przy czym w granicach możliwości gospodarczej i każdorazowej koniunktury należy brać pod uwagę utrzymanie istniejącej struktury gdańskiego morskiego ruchu towarowego w przywozie i wywozie.

b) Komisja parytetowa, przewidziana w art. IV protokółu z dnia 18 września 1933 r. jest, celem przeprowadzenia wyrównania przewidzianego pod a), uprawniona do przedkładania wniosków dotyczących nie tylko zmian listy towarów, lecz także leżących w granicach gospodarczych racjonalności praktycznych środków dla powiększenia przeładunku poszczególnych

towarów w Gdańsku; jest ona także uprawniona do przeprowadzania koniecznych w tym celu badań i studiów. W wypadkach, gdy obie Delegacje Komisji nie dojdą do wspólnego wniosku, podadzą one niezwłocznie swe rozbieżne zdania do wiadomości obu stron.

c) Zgodnie z art. II i V protokołu z dnia 18 września 1933 r. obie strony polecą swym delegacjom w Radzie Portu a Rząd Polski także odpowiednim urzędom polskim:

1) by dotychczasowe dostosowanie opłat portowych w obu portach zostało zachowane i rozwinięte,

2) aby administracje obu portów regularnie odbywały wspólne konferencje celem omówienia wszystkich kwestii dotyczących interesów obu portów oraz celem osiągnięcia możliwie daleko idącej współpracy.

III.

Rząd Polski ponadto oświadcza co następuje:

Przy zwrotach i specjalnych udogodnieniach wszelkiego rodzaju, przy zawieraniu traktatów handlowych, przy ustanawianiu taryf kolejowych i stawianiu do dyspozycji wagonów kolejowych, przy udzielaniu ulg i poparcia ruchowi morskiemu oraz jeżeli chodzi o czas załatwienia wszystkich dotyczących wniosków, Rząd Polski nie będzie czynił różnicy na niekorzyść portu gdańskiego. Oświadczenie powyższe dotyczy także stosowania ograniczeń dewizowych w ramach istniejących w tej kwestii porozumień. W wypadkach, w których udzielenie udogodnień dla ruchu importowego, eksportowego i tranzytowego zależeć będzie od osiągnięcia pewnych minimalnych ilości, za miarodajne uważane będą ilości osiągnięte wspólnie w obu portach. Zezwolenia na wywóz, wwóz i tranzyt drogą morską zawierać będą w przyszłości klauzulę „przez porty morskie polskiego obszaru celnego", przy czym nie będzie konieczne poprzednie podanie portu. Odnośne zarządzenia władz polskich, które jednocześnie regulować będą kwestię kontroli, wydane zostaną w możliwie krótkim czasie po załatwieniu niezbędnych formalności.

Rząd Polski gotów jest zbadać kwestię, czy i w jakiej mierze możliwym będzie zawijanie statków polskich towarzystw okrętowych do portu gdańskiego.

IV.

Senat Wolnego Miasta oświadcza, że biorące udział w przeładunku w porcie gdańskim polskie przedsiębiorstwa będą korzystać w ramach zawartych umów z pełnej swobody w zakresie wykonywania swej działalności gospodarczej na terytorium gdańskim i że w traktowaniu ich nie będzie czyniona różnica w porównaniu z gdańskimi przedsiębiorstwami.

W interesie poparcia ruchu portowego oraz współpracy portu gdańskiego z polskim zapleczem Senat jest gotów, w rozmowach z odpowiednimi polskimi kołami gospodarczymi zbadać kwestię, czy i jakie ułatwienia i korzyści mogą być udzielone przedsiębiorstwom biorącym udział w ruchu i przeładunku w porcie gdańskim, jakoteż tym przedsiębiorstwom, które pragnęłyby wziąć udział taki.

G d a ń s k, dnia 5 stycznia 1937 r.

Za Rząd Polski:
(—) W ł o d z i m i e r z M o d e r o w

Za Senat W. M. Gdańska:
(—) D r. A l b e r t F r a n k

Z pierwszych dwuch artykułów nowego porozumienia wynika, że protokół z 18 września 1933 r. zostaje przedłużony w całej rozciągłości do dnia 31 grudnia 1939 r., z pewnymi jednak uzupełnieniami. Do oceny wysokości obrotów portowych wprowadzono obok kryterium ilości nowe kryterium, mianowicie wartości przeładunkowej towarów. Pod wartością przeładunkową należy rozumieć sumę tych korzyści, które port i miasto portowe ciągną z przeładunku towarów, w postaci kosztów spedycyjnych, opłat portowych i t. p. Równocześnie rozszerzono nieco uprawnienia Komisji Parytetowej oraz powtórzono postanowienie o konieczności współpracy zarządów obu portów i utrzymaniu jednakowych opłat portowych.

Nowymi także są oświadczenia Rządu Polskiego i Senatu W. M. Gdańska, zawarte w art. III i IV. W oświadczeniu Rządu Polskiego zasadnicze znaczenie posiada stwierdzenie, że na żadnym polu nie będą czynione różnice na niekorzyść portu gdańskiego. M. inn. wszelkie zezwolenia na wywóz, wwóz i tranzyt drogą morską zawierać będą klauzulę „przez porty morskie polskiego obszaru celnego". Dotychczas importer wzgl. eksporter musiał podawać port, przez który miał iść ładunek.

Oświadczenie Senatu przynosi zapewnienie, że przedsiębiorstwa polskie osiadłe w porcie gdańskim będą korzystały z pełnej swobody w wykonywaniu swej działalności gospodarczej. Równocześnie Senat wyraził gotowość podjęcia rozmów z polskimi kołami gospodarczymi, celem zbadania, jakie ułatwienia i korzyści mogą być udzielone przedsiębiorstwom polskim, biorącym udział w przeładunku w porcie gdańskim.

Przechodząc do oceny układu z 5 stycznia oraz do oceny zasadniczego faktu uregulowania sprawy wykorzystania portu w drodze układu polsko-gdańskiego, trzeba odnieść się krytycznie do przyjętego w części opinii polskiej poglądu o „uprzywilejowaniu" portu gdańskiego. Także wydaje się nierzeczowy, podnoszony przez stronę gdańską — na podstawie wykonania układu i pewnych zmian w strukturze obrotów portowych — zarzut o „upośledzeniu" portu gdańskiego. Dyskusja na temat upośledzenia lub uprzywilejowania Gdańska jest nieporozumieniem. Pozostaje wszak bezspornym faktem, że Polska posiada dwa porty i dlatego najpełniejsze wykorzystanie obu portów nie jest ani prawem, ani żadnym obowiązkiem Rządu i Państwa Polskiego, ale wypływa z naturalnego ustosunkowania się zaplecza do swych portów.

Dla stwierdzenia tego stanu rzeczy potrzebny był akt miarodajny, tak dla oficjalnych kół gdańskich, jak i dla gospodarczych kół polskich. Tym aktem jest układ o wykorzystaniu portu gdańskiego z r. 1933, odnowiony 5 stycznia 1937. Celowość układu jest zrozumiała z punktu widzenia roli i zadań Polski w Gdańsku; drugorzędne jest w danym wypadku zagadnienie lokalnych interesów jednego czy drugiego portu.

Polsko-gdańskie rozmowy gospodarcze

Geneza i przebieg rozmów

Podstawą polsko-gdańskich rozmów gospodarczych był układ o wykorzystaniu portu gdańskiego z 5 stycznia 1937 r., przewidujący w paragrafie 4-tym rozmowy polskich kół gospodarczych z Senatem W. M. Gdańska. Senat wyraził gotowość podjęcia rozmów, których przedmiotem byłaby kwestia „czy i jakie ułatwienia i korzyści mogą być udzielone przedsiębiorstwom biorącym udział w ruchu i przeładunku w porcie gdańskim, jako też tym przedsiębiorstwom, które pragnęłyby wziąć udział taki". Tym samym do stosunków polsko-gdańskich wprowadzono pewne novum, jakim są rozmowy przedstawicieli zainteresowanych kół gospodarczych, a więc delegacji nieoficjalnej z oficjalną delegacją Senatu.

Delegacja Polska została wyłoniona przez Związek Izb Przemysłowo-Handlowych w składzie dr. Wachowiak, jako przewodniczący, pp. dr. Czerwiński i poseł Marchlewski, jako przedstawiciele zaplecza i pp. Blitek i dr. Goldmann, jako reprezentanci polskich kół gospodarczych w Gdańsku. Senat Wolnego Miasta Gdańska powierzył prowadzenie rozmów radcy Senatu Hoffmannowi.

Rozmowy rozpoczęły się w kwietniu i po kilku posiedzeniach zostały zakończone deklaracją Senatu z 4 czerwca. Ponieważ jednak, deklaracja nie zadowoliła w żadnej mierze Delegacji Polskiej, rozmowy kontynuowano. Z przerwami odbyło się kilka serii posiedzeń, które zakończyła nowa deklaracja Senatu z 4 grudnia.

Aczkolwiek deklaracja przyniosła tylko ułamkowe rozwiązanie nawet nie wszystkich postulatów złożonych przez Delegację Polską i chociaż daleko jej do „ułatwień i korzyści" dla przedsiębiorstw polskich, o czym mowa w paragrafie 4-tym układu z 5 stycznia, to jednak została ona przyjęta przez Delegację Polską i uznana za kończącą rozmowy. Przewodniczący Delegacji Polskiej w liście do Przewodniczącego delegacji Senatu oświadczył jednak, że gros kwestii pozostało nie załatwionych i że oddaje je czynnikom urzędowym, które podejmą pertraktacje o charakterze oficjalnym.

Jeśli chodzi o postulaty złożone przez Delegację Polską w czasie rozmów, to zostały one poszeregowane według zagadnień. W całości nie szły one nawet tak daleko, jak deklaracja Senatu z 5 stycznia w paragrafie 4-tym, gdzie m. inn. mowa o ułatwieniach i korzyściach (*Erleichterungen und Vorteile*) dla firm polskich. Postulaty Delegacji Polskiej były w stosunku do tej obietnicy raczej skromne, gdyż obracały się około zagadnienia swobody pracy i nie krępowania działalności gospodarczej ograniczeniami reglamentacyjnymi. Myślą przewodnią złożonych dezyderatów było stwierdzenie, że ograniczenia gospodarcze w nieproporcjonalnej mierze absorbują normalny tok pracy przedsiębiorstw i są szkodliwe zarówno dla firm polskich, jak i Polaków w Gdańsku. Podniesiono, że ogólny postulat wyjęcia firm polskich z pod działania ustaw, nieznanych gospodarstwu polskiemu, posiada swą wielką wagę także w odniesieniu do kół gospodarczych zaplecza, które współpracują z portem gdańskim. Koła te odstrasza współpraca z portem, w którym trzeba się borykać z różnymi przepisami utrudniającymi, a więc i podrażającymi pracę w porcie.

Omówienie poszczególnych postulatów złożonych przez Delegację Polską będzie najwłaściwsze i najprostsze przez zestawienie z wynikiem rozmów i po zapoznaniu się z deklaracją Senatu z 4 grudnia.

Deklaracja Senatu z 4 grudnia 1937 r.

W imieniu Senatu W. M. Gdańska jestem upoważniony do złożenia następującego oświadczenia odnośnie do postulatów przedłożonych przez Delegację polskich sfer gospodarczych, zgodnie z § 4 protokułu z 5 stycznia 1937 r. dotyczącego wykorzystania portu gdańskiego:

I.

W zrozumieniu znaczenia harmonijnej i pogłębionej współpracy pomiędzy polskimi sferami gospodarczymi i portem gdańskim, Senat W. M. Gdańska poddał z najwyższą przychylnością zgłoszone postulaty szczegółowemu zbadaniu. Również Senat przykłada należną wagę do zapewnienia stałych i normalnych warunków pracy dla polskiego obrotu towarowego polskich placówek gospodarczych na terenie W. M. Gdańska, uznając, że wytworzenie atmosfery spokoju i obustronnego zaufania jest koniecznym warunkiem wzajemnej współpracy.

Wychodząc z tego założenia stwierdzam, że wykroczenia, jakie przed paru tygodniami zostały spowodowane przez nieodpowiedzialne elementy będą ścigane z całą surowością prawa, a w szczególności, że do sprawców ich nie będzie miała zastosowania wydana ostatnio przez Senat amnestia.

Dążenie do przyjaznego porozumienia skłania Senat do zaznaczenia, że stoi na gruncie obowiązujących umów i przyrzeczeń, a także zabezpiecza na przyszłość swobodę pracy, całość życia i mienia wszystkich osób, jak również zapewnia możliwości pracy i rozwoju dla wszystkich placówek gospodarczych, zgodnie z obowiązującymi postanowieniami umownymi.

II.

Co się tyczy poszczególnych przedłożonych postulatów, oświadczam co następuje:

1) Uchylając poprzednie postanowienia, Senat w rozporządzeniu z dnia 12 listopada 1937 r. zarządził, że czynności spedycyjne, wykonywane w ramach przeładunku portowego, nie będą podlegać przymusowi koncesjonowania.

2) Senat będzie udzielał w odpowiednich wypadkach ułatwień podatkowych przez zawieranie specjalnych umów podatkowych tym polskim przedsiębiorstwom, które biorą lub zamierzają wziąć udział w obrocie portu gdańskiego.

3) W wypadkach istotnego podwójnego opodatkowania firm i przedsiębiorstw pracujących w obrocie portowym, Senat będzie przychylnie załatwiał wnioski dotyczące usunięcia podwójnego opodatkowania.

4) Określenie pojęcia dostawy w zrozumieniu gdańskiej ustawy o podatku obrotowym, zostanie w tym sensie zmienione, iż przy kolejnych transakcjach, przy których towar z zagranicy skierowany będzie bezpośrednio do drugiej ręki w kolejce, tenże odbiorca będzie traktowany jako importer, w pojęciu przywileju importowego. Na tej zasadzie uskuteczniony przez tegoż dalszy obrót, uznany będzie jako pierwszy obrót w imporcie, o ile inne przesłanki dla udzielenia przywileju importowego będą spełnione.

Przy partiach skombinowanych ma znaleźć zastosowanie zasada, iż dany towar nie podpada pod obowiązek opłaty podatku obrotowego z tej przyczyny, że towar ten zmieszano lub złączono z innym towarem, który opłacie tego podatku podlega.

Obroty zbożem, które w gospodarstwach rolniczych (nie ogrodniczych) uprawia się lub zużywa, będą zwolnione od podatku, o ile zostały uskutecznione pomiędzy członkami gdańskiej giełdy, albo pomiędzy członkiem giełdy gdańskiej a firmą zagraniczną, a odnośna transakcja doszła do skutku, za pośrednictwem zaprzysiężonego przez giełdę ustanowionego maklera i zawarcie tej transakcji udowodnione zostanie kartami umownymi przez tegoż maklera wystawionymi.

5) Senat będzie zawierać długoterminowe umowy podatkowe w wypadkach wznoszenia nowych budowli, mających znaczenie dla obrotu portowego. W wypadkach nie wykorzystania już istniejących budowli i urządzeń portowych będą udzielone ulgi podatkowe.

6) Odnośnie praktycznego stosowania egzekucji podatkowej oświadcza Senat, że egzekucje podatkowe w stosunku do polskich firm i osób, biorących udział w obrocie portowym w Gdańsku, będą podlegały szczególnej kontroli, przy czym zarządzenie dochodzeń karnych, rewizyj, sekwestru i aresztowań będą mogły następować jedynie za specjalną zgodą senatora finansowego w porozumieniu z *Abteilung Wirtschaft* Senatu. Ponadto władze podatkowe otrzymały ponowne instrukcje, że przy rozstrzygnięciach władz administracyjnych wymienione firmy nie mogą być w żadnym wypadku upośledzone.

7) Podobnie w stosunku do polskich kół gospodarczych uczestniczących w obrocie i przeładunku portowym w Gdańsku, zarządzenia czynione na podstawie rozporządzenia z 18 listopada 1937 roku dotyczącego

zmiany ustawy podatkowej (mianowanie powierników) będą mogły być stosowane wyłącznie za specjalną zgodą senatora finansów w porozumieniu z *Abteilung Wirtschaft* Senatu.

8) Przy praktycznym stosowaniu przepisów o ordynacji pracy, Senat weźmie wzgląd na uzasadnione interesy i uczucia tak polskich firm, jak osób, które są zainteresowane w obrocie i przeładunku portowym w Gdańsku.

Senat przyjmuje do wiadomości, że Rada Polskich Interesantów Portu Gdańskiego przewidziana jest jako rzecznik i zastępca u władz gdańskich w poszczególnych wypadkach w tym względzie.

9) Senat będzie udzielał zezwoleń na zatrudnienie polskich obywateli w wypadkach istotnych potrzeb polskich placówek i jeżeli zapotrzebowanie to nie będzie mogło być zaspokojone z pośród sił uprawnionych do zatrudnienia w Gdańsku. Dotyczy to przede wszystkim stanowisk wymagających obsady przez zaufane osoby.

10) Wnioski przedsiębiorstw portowych o zatrudnienie uczniów i praktykantów obywateli polskich, będą zasadniczo przez *Landesarbeitsamt* uwzględniane.

Wymienieni praktykanci po ukończeniu nauki otrzymają zezwolenie na odpowiednie zatrudnienie, gdy warunki na rynku pracy na to pozwolą.

11) W miarę powiększenia ilości sił roboczych w porcie zostaną przy udzielaniu nowych robotniczych kart portowych uwzględnione równomiernie uprawnione do pracy w Gdańsku osoby narodowości polskiej.

12) Wnioski firm polskich, biorących udział w obrocie i przeładunku portu gdańskiego o przydział określonych robotników, będą przez biura pośrednictwa pracy traktowane z całą życzliwością.

13) Odnośnie do wyrażonego życzenia w sprawie powiększenia udziału przedstawicieli polskich w organach gdańskiego samorządu gospodarczego, pozwalam sobie zawiadomić, że prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdańsku, uwzględniając wyrażone w tym kierunku życzenia, zwiększył liczbę przedstawicieli polskich sfer gospodarczych i obok przedstawicieli, którzy dotąd zasiadali z ich ramienia w Izbie Przemysłowo-Handlowej powoła trzech dalszych polskich delegatów.

14) Odnośnie do udziału polskich sfer gospodarczych we władzach gdańskiej giełdy towarowej, zgadza się również prezes Izby Przemysłowo-Handlowej, stosownie do przeprowadzonych w tym względzie rozmów, na zwiększenie liczby przedstawicieli polskich sfer gospodarczych.

15) Senat będzie rozpatrywał z największą życzliwością wszystkie wnioski w sprawie przewłaszczenia nieruchomości firm i obywateli polskich, mające znaczenie dla obrotu w porcie gdańskim.

16) Senat zaleci powołanym do tego organom urzędowym, aby przy rozpatrywaniu podań obywateli polskich o uzyskanie obywatelstwa gdańskiego zajmowały szczególnie życzliwe stanowisko, biorąc pod uwagę udział tych osób w obrotach portu gdańskiego.

17) Senat oświadcza, że przy mianowaniu rewidentów dla spółdzielni polskich zgodnie z § 61 ustawy o spółdzielniach uwzględni odnośne propozycje zainteresowanych polskich sfer gospodarczych.

18) Do Wydziału Frachtowego i Taryfowego żeglugi śródlądowej zostaną kooptowani dwaj dalsi członkowie Polacy, jako reprezentanci polskiego kupiectwa osiadłego w Gdańsku.

19) Senat oświadcza, że postanowienia o kontroli przedsiębiorstw gdańskich, zawarte w ustawie z dnia 20 kwietnia 1937 roku nie będą mieć zastosowania wobec przedsiębiorstw, które będą kontrolowane przez inne przedsiębiorstwa czy grupy gospodarcze.

20) Co do sprawy rewizji urzędowych w polskich instytucjach kredytowych Senat stwierdza, że dla zachowania tajemnicy bankowej rewizje takie odbywać się mogą tylko w wypadkach prawem przewidzianych i tylko wtedy, jeżeli rewizja odpowiada właściwemu celowi, a ponadto zachowanie tajemnicy o wynikach rewizji jest obowiązkiem wszystkich władz administracyjnych i wszystkich urzędników.

Gdańsk, dnia 4 grudnia 1937.

(—) Hoffmann.

Analiza wyników rozmów

Oświadczenie Senatu składa się z części ogólnej i szczegółowej. Część ogólna przynosi zapewnienie, że Senat przykłada należną wagę do wytworzenia normalnych warunków pracy dla polskiego obrotu towarowego i polskich placówek gospodarczych na terenie W. M. Gdańska oraz uznaje, że atmosfera spokoju i wzajemnego zaufania jest koniecznym warunkiem wzajemnej współpracy gospodarczej. Wychodząc z tego założenia Senat potępił ekscesy, które miały miejsce w listopadzie, skierowane przeciw części ludności. Wreszcie w części ogólnej Senat stwierdził, że poszanowanie wszystkich obowiązujących umów i zobowiązań uważa za swój obowiązek.

Część szczegółowa składa się z 20 punktów i zawiera wyjaśnienia tych zagadnień, które były przedmiotem rozmów.

Zagadnienia podatkowe. Pozytywnie został załatwiony najważniejszy postulat zgłoszony w tej mierze o zawieraniu z firmami polskimi ryczałtowych umów podatkowych, które jak wiadomo, stanowią sui generis ulgę podatkową (punkt 2). W praktyce ta część oświadczenia pozostała jednak dotychczas bez znaczenia, gdyż złożone jeszcze w lipcu i sierpniu, na podstawie pierwszego oświadczenia Senatu z 4 czerwca, podania firm polskich nie zostały załatwione.

Przychylnie potraktowano zagadnienie podatku obrotowego, gruntowego oraz podwójnego opodatkowania (punkty 3, 4 i 5). Odnośne postulaty pokrywały się z żądaniem ogółu gdańskiego życia gospodarczego. Jeśli chodzi o podatek obrotowy, to znowelizowane rozporządzenie, wydane 24 grudnia, a więc po deklaracji Senatu, przynosi nowe obciążenia i niweczy wartość tej części oświadczenia.

Natomiast o doniosłym społecznym znaczeniu sprawa pomocy zimowej została załatwiona negatywnie. Wszyscy pracujący, a więc i Polacy podlegają przymusowemu opodatkowaniu na pomoc zimową, w formie dodatku

do podatku dochodowego. Rozdziałem pomocy zimowej zajmuje się Senat. Żądano wyłączenia Polaków, którzy zorganizowaliby pomoc w własnym zakresie. Przez odrzucenie tego postulatu, Polacy muszą nadal opodatkowywać się dodatkowo na rzecz związku polskiego, który organizuje pomoc zimową dla Polaków w Gdańsku.

W toku rozmów ukazało się rozporządzenie dotyczące zmiany ustawy podatkowej, które jest dla wszystkich firm, a w pierwszym rzędzie dla firm polskich bardzo niebezpieczne. Upoważnia ono urząd podatkowy przy podjęciu kroków egzekucyjnych do wprowadzenia powiernika urzędu, który może nawet sprzedać przedsiębiorstwo bez zgody właściciela. Domagano się wyłączenia firm polskich z pod działania tej ustawy. Uzyskano tylko tyle, że ustawa będzie miała zastosowanie do firm polskich z pewnymi ograniczeniami, jak specjalne zezwolenie senatora finansów itp. (punkty 6 i 7).

Rynek pracy. Zasadniczym problemem, który poruszono w tej dziedzinie, była sprawa ordynacji pracy. Ordynacja pracy jest ujęta w myśl ideologii narodowo-socjalistycznej, toteż Polacy i firmy polskie nie mogą się podporządkować obowiązującej ordynacji z natury rzeczy, popadając tym samym w konflikt z obowiązującymi ustawami. Nie zdołano uzyskać wyłączenia firm polskich i Polaków z pod działania ustawy. Senat zapewnił jedynie, że weźmie wzgląd na interesy i uczucia firm i osób polskich, przy czym w sprawach wątpliwych wystąpi wobec Senatu, jako rzecznik i zastępca interesów polskich, Rada Polskich Interesantów Portu Gdańskiego (punkt 8).

Pozytywnie załatwiono sprawę zatrudniania uczniów i praktykantów z Polski, którzy mają z zasady otrzymywać zezwolenie pracy. Już jednak zatrudnienie praktykanta po skończonej praktyce jest zależne od miejscowych warunków pracy, co z gruntu wartość tej części oświadczenia stawia pod znakiem zapytania (punkt 10). Dalej Senat zgodził się, że w wypadkach istotnego zapotrzebowania firm polskich, będzie udzielał zezwoleń na zatrudnienie Polaków z poza terenu Wolnego Miasta (punkt 9). Także w przydziale nowych kart portowych robotnicy narodowości polskiej mają być uwzględniani w stopniu równomiernym (punkt 11).

Wszystkie inne postulaty o charakterze zasadniczym, dotyczące rynku pracy, nie zostały załatwione. Domagano się przede wszystkim przywrócenia prawa pośrednictwa pracy polskim organizacjom zawodowym. Dalej powiększenia już obecnie ilości kart portowych dla Polaków, gdyż liczba ich nie odpowiada w żadnej mierze tej sumie pracy, którą dają firmy polskie w porcie. Równocześnie żądano udzielania zezwoleń pracy dla robotników z Polski, gdy brak kwalifikowanych sił na miejscu. Jest bowiem stwierdzonym faktem, że nieustępliwe stanowisko *Landesarbeitsamtu*, który odmówił prośbie jednej z firm drzewnych o dopuszczenie robotników z Polski, gdy

w okresie sezonowego natężenia ruchu brak było sił na miejscu, spowodowało ucieczkę części ładunków do portu gdyńskiego.

Postulat, aby pracodawca nie był krępowany przy zwalnianiu robotników i mógł to czynić według uznania, a nie według kolejności, nie znalazł również oddźwięku. Wreszcie nie doczekało się rozwiązania bardzo istotne zagadnienie dopływu pracowników umysłowych (jak i wszelkich osób poszukujących pracy) z Polski. Dopływ został zatamowany zarządzeniem z roku 1931, na podstawie którego w Gdańsku prawo do pracy mają tylko te osoby, które mieszkały stale na terenie Wolnego Miasta przed 22. 9. 1931. Zezwolenia są udzielane tylko na stanowiska kierownicze i w innych wyjątkowych wypadkach.

Samorząd gospodarczy. Postulaty odnoszące się do organizacji samorządu gospodarczego zostały załatwione połowicznie. Domagano się powiększenia reprezentacji polskiej w Izbie Przemysłowo-Handlowej o 5 osób, uzyskano nominację 3 nowych członków (punkt 13). Natomiast Senat nie zgodził się na to, aby członkami Izby mogły być również osoby obywatelstwa polskiego. Uzyskano powiększenie reprezentacji w zarządzie giełdy towarowej, jednak bez określenia liczby osób i uzależniono to od spełnienia pewnych żądań gdańskich na innym polu (punkt 14).

Natomiast zupełnie nie uwzględniono żądań polskich w odniesieniu do zakładu ubezpieczeń od wypadków i w kasie chorych, gdzie domagano się dopuszczenia Polaków do władz.

Żegluga śródlądowa. Postulaty zgłoszone w tej mierze nie znalazły niemal żadnego oddźwięku. Domagano się przeorganizowania przymusowej organizacji żeglugi śródlądowej t. zw. *Schiffahrtbetriebsverband,* na którego działalność Polacy nie mają żadnego wpływu. Uzyskano jedynie powiększenie reprezentacji polskiej o 2 osoby w Wydziale Frachtowym i Taryfowym związku, który posiada jednak jedynie charakter opiniodawczy (punkt 18).

Również wnioski idące w kierunku zniesienia rozporządzenia o sprzedaży i rejestracji statków, które wprowadziło duży niepokój i zamieszanie, nie zostały uwzględnione.

Spółdzielnie. Podczas gdy spółdzielnie polskie w Niemczech posiadają własny związek rewizyjny, a również spółdzielnie niemieckie w Polsce nawet dwa związki, to spółdzielnie w Gdańsku zostały w r. 1934 pozbawione prawa rewizji przez polski związek rewizyjny w Polsce. Podjęte starania polskich spółdzielni o legalizację związku polskiego z siedzibą w Gdańsku, nie odniosły dotychczas skutku. Spółdzielnie polskie podlegają ustawowo gdańskiemu związkowi, a tylko w drodze wyjątku dopuszczani są ad hoc rewizorzy polscy. Aby skończyć z tym stanem ex lex, domagano się zalegalizowania polskiego związku.

Uzyskano jedynie zatwierdzenie dotychczasowego stanu faktycznego, t. zn. zapewnienie, że Senat będzie nadal zatwierdzał rewizje rewizorów Polaków, proponowanych przez spółdzielnie (punkt 17).

B a n k i. Naruszana zdaniem Delegacji Polskiej kilkakrotnie przy okazji rewizji podatkowych tajemnica bankowa, była przedmiotem rozmów. Uzyskano zapewnienie, że rewizje będą się odbywać tylko w wypadkach prawem przewidzianych, a urzędnicy je przeprowadzający są zobowiązani do zachowania tajemnicy (punkt 20).

Bez uwzględnienia pozostała kwestia funduszów rezerwowych. Banki są zobowiązane do lokowania części funduszów w określonych papierach wartościowych.

W ł a s n o ś ć n i e r u c h o m a. Wszyscy właściciele nieruchomości należą przymusowo do związku *Hausbesitzerzweckverband*. Postulat zalegalizowania odrębnego związku polskiego lub wyłączenia Polaków z obowiązku należenia do związku, nie został spełniony.

Uzyskano jedynie zapewnienie w drugiej kwestii, a mianowicie przewłaszczenia nieruchomości zakupywanych przez Polaków. Dotąd, jeśli się okazało, że kupującym jest Polak, to nie mógł on uzyskać wogóle przewłaszczenia, albo dopiero po długich staraniach. Obecnie przewłaszczenia mają być udzielane bez trudności (punkt 15).

O b y w a t e l s t w o g d a ń s k i e. Również znalazła oddźwięk w deklaracji Senatu sprawa naturalizacji obywateli polskich. Senat ma zlecić właściwym urzędom, aby wnioski obywateli polskich o nadanie im obywatelstwa gdańskiego, były rozpatrywane z największą życzliwością (punkt 16).

K o n c e s j o n o w a n i e s p e d y c j i. Wreszcie deklaracja Senatu zajmuje się dwoma zagadnieniami, które wypłynęły w czasie rozmów i zostały włączone do postulatów Polskiej Delegacji. Oba zagadnienia zostały załatwione po myśli Delegacji Polskiej, zważywszy jednak, że były to zagadnienia całkiem nowe, trudno spełnienie ich uważać za krok naprzód w całokształcie sytuacji w Gdańsku.

Rozporządzeniem wydanym w czerwcu uzależniono wykonywanie czynności spedycyjnych od zezwolenia Prezydenta Policji. Rozporządzenie to zostało cofnięte w odniesieniu do spedycji portowej w listopadzie, tak że odnośna część oświadczenia tylko potwierdza stan faktyczny (punkt 1).

K o n t r o l a p r z e d s i ę b i o r s t w. Drugie rozporządzenie dotyczy kontroli przedsiębiorstw. Na podstawie tego rozporządzenia, które ukazało się w kwietniu, szereg organizacji i firm w kraju nie mogłoby kontrolować uzależnionych lub związanych z sobą firm w Gdańsku. Interpretacja tego rozporządzenia podana w oświadczeniu Senatu zadawala polskie koła gospodarcze (punkt 19).

Ocena wyników rozmów

Porównując postulaty złożone przez Polską Delegację z tym co uzyskano w oświadczeniu Senatu, widać, że zasadnicze dążenie Delegacji Polskiej, jakim było wyeliminowanie polskiego życia gospodarczego z ustroju totalnego, z pod działania ustaw i rozporządzeń, które na każdym polu krępują swobodę ruchów firm polskich, zrealizowane nie zostało. Natomiast nie są pozbawione wartości wyjaśnienia, jakich udzielili w czasie rozmów przedstawiciele Senatu na aktualną sytuację gospodarczą w Gdańsku i jej rozwój w przyszłości.

Z przebiegu rozmów można wnosić, że w Gdańsku należy dalej liczyć się z trudnościami, których świadkami byliśmy do chwili obecnej. Wiązanie życia gospodarczego sztywnymi przepisami idzie bowiem po linii ogólnych wytycznych czynników kierujących polityką Wolnego Miasta. Jeżeli nawet szereg zarządzeń nie znajduje uzasadnienia czysto gospodarczego, to jednak zarządzeń się nie zmienia i nie wycofuje, o ile tylko przemawiają za tym względy poza i ponad gospodarcze. W tej sytuacji nie należy się dziwić, że z zasadniczych postulatów Delegacji Polskiej, doczekały się pozytywnego rozwiązania tylko wycinki niektórych zagadnień.

Ogólną ujemną stroną, zresztą nielicznych rozwiązań pozytywnych, jest ich forma — forma deklaracji Senatu. Tylko jedno zagadnienie zostało uregulowane w formie nie budzącej żadnych zastrzeżeń. Jest nim cofnięte w drodze rozporządzenia koncesjonowanie spedycji. Natomiast pozostałe zagadnienia załatwiono w formie obietnic, a nie w drodze ustawodawczej, tak że w praktyce będą one zawsze zależne od dobrej woli wyższych i niższych władz administracyjnych.

W stosunkach polsko-gdańskich przyjęło się przywiązywać większą wagę do praktycznej realizacji podpisanych przez Gdańsk umów, czy deklaracji, aniżeli do samych aktów pisanych. Uwagę tę należy odnieść również do deklaracji Senatu z 4 grudnia 1937 r., gdyż składa się ona z szeregu obietnic i przyrzeczeń. Dopiero praktyka życia okaże, kiedy i w jakiej formie zostaną dopełnione obietnice Senatu W. M. Gdańska, zawarte w omówionej deklaracji.

Charakterystyka obrotów portowych Gdańska w roku 1937

I. Obrót towarowy

Obrót globalny

Rozwój morskiego ruchu towarowego w porcie gdańskim od r. 1913 z wyłączeniem lat 1914—1921, jako lat wojennych i powojennych, w których obroty kształtowały się anormalnie, przedstawia się następująco:

Obroty portu gdańskiego w latach 1922—1937.

Rok	Przywóz ton	Wywóz ton	Obrót ogólny ton
1913	1.233.630	878.471	2.112.101
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	690.778	2.031.980	2.722.758
1926	640.695	5.659.605	6.300.300
1927	1.517.193	6.380.422	7.897.615
1928	1.832.409	6.783.276	8.615.685
1929	1.792.950	6.766.699	8.559.649
1930	1.090.631	7.122.463	8.213.094
1931	754.300	7.576.205	8.330.505
1932	428.102	5.047.949	5.476.051
1933	493.167	4.659.808	5.152.975
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

Z przytoczonych cyfr wynika, że z chwilą, w której port gdański stał się instrumentem samodzielnej polityki gospodarczej i morskiej państwa polskiego, obroty portu zaczęły stale rosnąć, przekraczając kilkakrotnie obroty portowe z r. 1913, który w latach przedwojennych był rokiem przeciętnym. Wyjątkowo silne natężenie polskiego handlu zagranicznego w latach 1927—1931, a także fakt, że w okresie tym port w Gdyni znajdował się dopiero w stadium budowy, sprawiły, że w latach 1932/1935, zaznaczył się pewien spadek. Jednak ostatnie dwa lata wykazują znowu wzrost obrotów, zbliżając cyfrę ogólnych obrotów, a szczególnie cyfrę przywozu towarów do najlepszych lat, jakie wogóle port gdański pamięta.

Cyfry ogólne obrotów zamorskich portu gdańskiego w r. 1937 są następujące:

przywóz	1.515.929	ton
wywóz.	5.684.849	„
razem	7.200.778	ton

W porównaniu do r. 1936 obroty wzrosły o 1.553.082 ton czyli o 27,5%. Wzrost rozłożył się nie równomiernie na przywóz i wywóz. Znacznie większy jest wzrost po stronie przywozu. W porównaniu do r. 1936 wzrósł:

przywóz	o	543.234 ton	czyli	55,8 %
wywóz	„	1.009.848 „	„	21,6 %.

Jeśli chodzi o udział przywozu i wywozu w ogólnych obrotach portu, to zaznaczyła się pewna korzystna zmiana dla struktury obrotów, gdyż udział przywozu wzrósł o 3,9%. W ostatnich dwóch latach stanowił:

	1936	1937
przywóz	17,2%	21,1%
wywóz.	82,8%	78,9%.

Obroty portu gdyńskiego w r. 1937 wzrosły w porównaniu z r. 1936 o 16,3%, czyli w znacznie mniejszym stopniu niż w Gdańsku. Również w Gdyni większy wzrost wykazuje przywóz (28,6%), podczas gdy wywóz zwiększył się tylko o 13,8%. Tym samym nastąpiło i w Gdyni korzystne przesunięcie w ustosunkowaniu przywozu do wywozu. Udział przywozu w ogólnych obrotach portu wzrósł z 17.2% w r. 1936 do 19,1% w r. 1937.

W ten sposób łączne obroty obu portów wzrosły w porównaniu z r. 1936 o 21 %.

Obroty Gdańska i Gdyni w r. 1937.

	Przywóz ton	Wywóz ton	Razem ton
Gdańsk	1.515.929	5.684.849	7.200.778
Gdynia	1.718.004	7.288.173	9.006.177
Razem:	3.233.933	12.973.022	16.206.955

Wywóz

Główną zmianę po stronie wywozu w r. 1937 stanowi spadek eksportu zboża o blisko pół miliona ton, czyli o 62%. To też udział zboża w ogólnym wywozie spadł z 15,6% na 4,9%. Również obniżył się czterokrotnie eksport mąki, a strączkowych o 20.000 ton. Minimalne odchylenia wykazuje eksport makuchów i olejów mineralnych. Natomiast znacznie wzrósł eksport węgla (55%) i koksu, którego wywieziono trzy razy więcej niż w r. 1936. Dalej wyższe są w r. 1937 cyfry wywozu metali i wyrobów metalowych, drzewa i artykułów chemicznych.

Wywóz Gdańska w r. 1936 i 1937.

Towar	1936 ton	%	1937 ton	%
Węgiel (z bunkrem) . . .	2.277.803	48,7	3.540.876	62,3
Drzewo	975.216	20,9	1.181.481	20,8
Zboże	727.341	15,6	278.948	4,9
Koks	65.383	1,4	193.400	3,4
Metale i wyroby	71.020	1,5	115.839	2,0
Artykuły chemiczne	95.795	2,1	106.555	1,9
Mąka.	211.968	4,5	51.197	0,9
Makuchy	36.078	0,8	37.873	0,7
Strączkowe	56.615	1,2	36.900	0,7
Oleje mineralne	31.648	0,7	30.201	0,5
Melas	29.794	0,6	30.159	0,5
Różne	96.340	2,0	81.420	1,4
Razem:	4.675.001	100,0	5.684.849	100,0

W wywozie Gdańska decydujące znaczenie posiadają trzy artykuły: węgiel, drzewo i zboże. Jak wynika z poniższego zestawienia wywóz tych trzech artykułów stanowił w ostatnich latach stale ok. 90% całego wywozu.

Główne artykuły wywozu Gdańska w latach 1932—1937.

Rok	Węgiel ton	%	Drzewo ton	%	Zboże ton	%	Razem %
1932	3.715.250	73,6	559.890	11,1	286.487	5,7	90,4
1933	3.141.417	71,7	800.764	12,2	397.031	8,5	92,4
1934	3.522.772	61,5	1.008.676	17,7	747.737	13,1	92,3
1935	2.316.135	53,6	766.592	17,7	752.217	17,4	88,7
1936	2.277.803	48,7	975.216	20,9	727.344	15,6	85,2
1937	3.540.876	62,3	1.181.481	20,8	278.948	4,9	88,0

Malejący od roku 1932 udział procentowy węgla w ogólnym wywozie podniósł się znowu w r. 1937. Udział drzewa pozostał na poziomie roku poprzedniego, a wywóz zboża spadł poniżej r. 1932 zarówno w cyfrach absolutnych, jak w udziale procentowym.

Jeżeli porównać główne pozycje wywozu Gdańska i Gdyni w r. 1937 to otrzymamy obraz następujący:

Wywóz Gdańska i Gdyni w r. 1937.

Towar	Gdańsk ton	%	Gdynia ton	%
Węgiel (z bunkrem) . . .	3.540.876	62,3	6.171.789	84,7
Drzewo	1.181.481	20,8	251.636	3,5
Koks	193.400	3,4	234.646	3,2
Metale	64.229	1,1	113.558	1,6
Wyroby metalowe	53.245	0,9	111.839	1,5
Artykuły chemiczne	106.555	1,9	66.182	0,9
Przetwory zwierzęce . . .	1.772	—	50.150	0,7
Cukier	564	—	45.494	0,6
Jaja i masło	98	—	26.569	0,4
Słód	5.052	0,1	20.757	0,3
Makuchy	37.873	0,7	10.026	0,1
Melas	30.159	0,5	4.572	—
Strączkowe	36.900	0,7	765	—
Mąka.	51.197	0,9	285	—
Oleje mineralne	30.201	0,5	235	—
Zboże	278.948	4,9	92	—
Różne	72.299	1,3	179.578	2,5
Razem:	5.684.849	100,0	7.288.173	100,0

Głównym artykułem wywozu jest w obu portach węgiel, jednak w Gdyni odgrywa on jeszcze większą rolę, niż w Gdańsku. Wywóz pozostałych artykułów uwidacznia, że Gdańsk decyduje w wywozie drzewa, zboża, mąki, strączkowych, melasu i olejów mineralnych. W Gdyni artykuły te stanowią oprócz drzewa ilości minimalne. Również w wywozie artykułów chemicznych Gdańsk przewyższył w r. 1937 Gdynię dwukrotnie. Oba porty wywiozły pewne ilości koksu, słodu i makuchów.

Natomiast eksport cukru, przetworów zwierzęcych, jaj i masła skoncentrował się w Gdyni. Również wywóz metali i wyrobów metalowych jest w Gdyni dwukrotnie wyższy.

Struktura wywozu Gdańska jest korzystniejsza, niż Gdyni ponieważ po wyeliminowaniu węgla wywóz Gdańska jest znacznie większy, a mianowicie:

Wywóz w r. 1937	w Gdańsku ton	w Gdyni ton
ogółem	5.684.849	7.288.173
węgla (z bunkrem)	3.540.876	6.171.789
bez węgla	2.143.973	1.116.384

Wywóz węgla w Gdyni i Gdańsku z podziałem na węgiel eksportowy i węgiel bunkrowy, przedstawiał się w r. 1937 następująco:

Wywóz węgla z Gdańska i Gdyni w r. 1937

	Węgiel eksportowy ton	Węgiel bunkrowy ton	Wywóz węgla razem ton	%
Gdańsk . .	2.922.856	618.020	3.540.876	36,5
Gdynia . .	5.560.207	611.582	6.171.789	63,5
Razem:	8.483.063	1.229.602	9.712.665	100,0

Objawem pomyślnym jest szybki wzrost zbytu węgla bunkrowego. Zbyt bunkru kształtował się w ostatnich trzech latach następująco:

Zbyt węgla bunkrowego w Gdańsku i Gdyni.

Rok	Gdańsk ton	Gdynia ton	Razem ton
1935	253.867	365.620	619.487
1936	314.771	401.574	716.345
1937	618.020	611.582	1.229.602

W Gdańsku zbyt węgla bunkrowego w r. 1937 podwoił się i był wyższy niż w Gdyni, mimo mniejszej ilości statków, które zawinęły do portu. Również zwiększył się udział zbytu bunkru w stosunku do całego wywozu węgla. W obu portach wyniósł:

w roku	eksport węgla ton	w tym zbyt bunkru ton	%
1935	7.702.806	619.487	8,0
1936	7.584.990	716.345	9,4
1937	9.712.665	1.229.602	12,7

Przywóz

Przywóz Gdańska w r. 1936 i 1937.

Towar	1936 ton	%	1937 ton	%
Rudy i piryty	611.788	62,9	1.061.871	70,0
Węgiel	83.071	8,5	88.532	5,8
Metale i wyroby	41.747	4,3	55.006	3,6
Śledzie	43.794	4,5	41.805	2,8
Fosforyty	51.575	5,3	34.804	2,3
Koks	16.322	1,7	28.654	1,9
Złom	6.837	0,7	22.077	1,5
Papier i wyroby	8.146	0,8	9.172	0,6
Tłuszcze i oleje	8.561	0,9	8.700	0.6
Garbniki	10.526	1,1	8.616	0,6
Towary kolonialne	4.529	0,5	4.326	0,3
Różne	85.799	8,8	152.366	10,0
Razem:	972.695	100,0	1.515.929	100,0

Przywóz poszczególnych artykułów oprócz olbrzymiego (o 73%) wzrostu przywozu rud i pirytów, uległ tylko nieznacznym zmianom. Podniósł się przywóz węgla, metali i wyrobów metalowych, koksu, złomu, papieru i całkiem nieznacznie tłuszczów i olejów. Dość duży spadek wykazują fosforyty, a nieznacznie zmniejszył się przywóz śledzi, garbników i towarów kolonialnych.

W przywozie Gdańska artykułem decydującym są rudy i piryty, których udział w stosunku do całego przywozu stale wzrasta. W ostatnich latach przywóz rud i pirytów kształtował się następująco:

Przywóz rud i pirytów do Gdańska.

rok	1932	93.023 ton	21,7 %
„	1933	111.960 „	22,7 „
„	1934	236.594 „	36,1 „
„	1935	410.624 „	52,7 „
„	1936	611.788 „	62,9 „
„	1937	1.061.871 „	70,0 „

Przywóz Gdańska i Gdyni w r. 1937.

Towar	Gdańsk ton	%	Gdynia ton	%
Złom	22.077	1,5	677.948	39,5
Rudy i piryty	1,061.871	70,0	197.795	11,5
Fosforyty	34.804	2,3	145.393	8,5
Bawełna, odpadki i przędza	161	—	97.598	5,7
Żużle Thomasa	4.025	0,3	64.682	3,8
Owoce	670	—	53.426	3,1
Nasiona oleiste	8.053	0,5	50.814	2,9
Śledzie	41.805	2,8	48.971	2,9
Ryż surowy	5.539	0,4	46.773	2,7
Metale	41.936	2,8	33.102	1,9
Skóry	397	—	27.625	1,6
Wełna, odpadki i przędza	109	—	20.915	1,2
Wyroby metalowe	37.245	2,5	17.666	1,0
Węgiel	88.532	5,8	—	—
Koks	28.654	1,9	—	—
Różne	140.051	9,2	235.296	13,7
Razem:	1.515.929	100,0	1.718.004	100,0

O ile w Gdańsku głównym artykułem w przywozie są rudy i piryty, to w Gdyni pierwsze miejsce zajmuje złom, który stanowi 40% całego przywozu, a z rudą, pirytami i fosforytami 60%. W przywozie szereg artykułów stanowi wyłączność Gdyni. Oprócz złomu i żużli Thomasa, których tylko drobna ilość przeszła przez Gdańsk, są to: bawełna, wełna, owoce i skóry. Również nieznaczne ilości fosforytów, nasion oleistych i ryżu przeładowano w Gdańsku, jeśli porównać analogiczne cyfry przywozu Gdyni. Oba porty uczestniczą w przybliżonym stopniu w przywozie śledzi i metali. Natomiast Gdańsk przewyższa Gdynię w przywozie wyrobów metalowych oraz importuje węgiel i koks (na potrzeby W. M. Gdańska), których wogóle nie przywozi się do Gdyni.

Analiza przywozu i wywozu obrotów obu portów wskazuje, że żaden z nich nie może być rozpatrywany oddzielnie. Szereg artykułów kieruje się wyłącznie do Gdyni lub do Gdańska, tak że dopiero oba porty razem wzięte stanowią całość wzajemnie się uzupełniającą.

Kraje przeznaczenia

Ciekawe jest zestawienie państw, do których kieruje się eksport przez Gdańsk i Gdynię. Niestety odnośne dane statystyczne ogłaszane są z wielkim opóźnieniem.

Wywóz Gdańska w r. 1936.

(Dane Gdańskiego Urzędu Statystycznego).

Kraj	ton	%	tys. gld.	%
Francja	939.947	20,1	18.221	5,6
Anglia	913.186	19,5	85.079	26,2
Szwecja	793.741	17,0	24.892	7,7
Belgia	543.062	11,6	58.218	17,9
Dania	362.151	7,8	24.324	7,5
Holandia	262.471	5,6	31.707	9,7
Inne kraje	860.443	18,4	82.668	25,4
Razem:	4.675.001	100,0	325.109	100,0

Wywóz do Francji, Anglii, Szwecji i Belgii stanowi 68% całego wywozu ilościowego i 57% wywozu wartościowego. Do Francji wywozi się głównie węgiel, do Anglii drzewo, zboże i mąkę (stąd wysoka wartość wywozu do tego kraju), do Szwecji oprócz węgla i koksu nieznaczne ilości drzewa, artykułów chemicznych i metali, do Belgii idzie zboże, drzewo i węgiel.

Wywóz Gdyni w r. 1936.

(Dane Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie).

Kraj	ton	%	tys. zł.	%
Szwecja	1.937.565	30,9	37.376	10,1
Włochy	858.413	13,7	15.713	4,3
Belgia	485.752	7,8	14.884	4,0
Norwegia	403.884	6,5	9.328	2,5
Anglia	331.998	5,3	128.809	34,8
Stany Zjednoczone	83.387	1,3	54.239	14,7
Inne kraje	2.158.339	34,5	109.579	29,6
Razem:	6.259.338	100,0	369.928	100,0

Widzimy, że w Gdyni 31 % wywozu ilościowego kieruje się do Szwecji. Wywóz do Szwecji (głównie węgiel) stanowi jednak tylko 10% wywozu wartościowego, gdy na odwrót do Anglii 5% wywozu wg. wagi, stanowi 35% wartości całego wywozu Gdyni.

Jeśli chodzi o kraje wywozu węgla, to w Gdańsku decydujące znaczenie posiadają Francja i Szwecja, a w Gdyni Szwecja, Włochy i Belgia.

W Gdańsku statystyka wywozu węgla do poszczególnych państw jest prowadzona na podstawie dokumentów okrętowych, to też zachodzą nieznaczne różnice z statystyką obrotów portowych, dla których podstawą są dokumenty celne.

Wywóz węgla z Gdańska w r. 1936 i 1937.

Kraj	1936 ton	1936 %	1937 ton	1937 %
Francja	911.018	45,3	999.870	34,4
Szwecja	572.780	28,8	824.037	28,4
Dania	150.532	7,8	137.962	4,7
Włochy	97.805	4,8	317.635	10,9
Belgia	82.668	4,1	239.578	8,2
Inne kraje	195.438	9,2	388.396	13,4
Razem:	2.010.241	100,0	2.907.478	100,0

W porównaniu do r. 1936 podniósł się poważnie w Gdańsku eksport do Szwecji, Włoch i Belgii. W Gdyni wykazują wzrost Belgia i Holandia oraz nieznaczny Norwegia.

Wywóz węgla z Gdyni w r. 1936 i 1937.

Kraj	1936 ton	1936 %	1937 ton	1937 %
Szwecja	1.759.715	35,9	1.725.648	31,0
Włochy	830.190	16,9	827.093	15,0
Belgia	411.112	8,4	669.446	12,0
Norwegia	352.607	7,2	368.249	6,6
Holandia	310.133	6,3	445.314	8,0
Inne kraje	1.241.856	25,3	1.524.457	27,4
Razem:	4.905.613	100,0	5.560.207	100,0

Kraje pochodzenia

W przywozie do Gdańska decydującą rolę odgrywają pod względem wagi Szwecja (rudy) i Niemcy (węgiel i koks), natomiast pod względem wartości Anglia (śledzie).

Przywóz Gdańska w r. 1936.

Kraj	ton	%	tys. gld.	%
Szwecja.	324.442	33,4	10.094	10,2
Niemcy	150.716	15,5	16.887	17,1
Maroko franc.	79.152	8,1	2.757	2,8
Grecja	62.202	6,4	2.369	2,4
Anglia	55.254	5,7	22.794	23,1
Inne kraje	300.929	30,9	43.756	44,4
Razem:	972.695	100,0	98.657	100,0

Kraje pochodzenia towarów, które przychodzą do Gdyni są bardzo zróżniczkowane, szczególnie w przywozie wagowym. Pod względem wartości przywóz z Anglii i Stanów Zjednoczonych A. P. stanowi 40%.

Przywóz Gdyni w r. 1936.

Kraj	ton	%	tys. gld.	%
Belgia	179.843	15,5	30.673	5,3
Stany Zjednoczone . . .	115.925	10,0	115.233	20,0
Szwecja.	107.539	9,3	21.467	3,7
Holandia	84.690	7,3	23.592	4,1
Dania	83.755	7,2	118.068	20,4
Indie Brytyjskie	80.060	6,9	32.737	5,7
Inne kraje	508.787	43,8	236.286	40,8
Razem:	1.160.599	100,0	578.056	100,0

Żegluga śródlądowa

Znaczenie Wisły, jako naturalnej drogi rzecznej w komunikacji z Gdańskiem, jest nadal minimalne. Niecałe 3% towarów, które w ruchu zamorskim przeszły przez port, skorzystało z drogi wodnej. W porównaniu do roku 1936, ruch wiślany do Gdańska zmalał o 50%. Wpłynął na to spadek eksportu zboża i mąki.

Obroty w żegludze śródlądowej między Polską i Gdańskiem.

w kierunku	1936 ton	1937 ton
W górę rzeki	67.131	76.607
W dół rzeki	320.599	112.874
Razem:	387.730	189.481

Obroty towarowe w pozostałych relacjach (Gdynia—Polska, Gdańsk—Prusy Wschodnie i dalej) uległy w porównaniu do roku poprzedniego nieznacznym odchyleniom.

Obroty żeglugi śródlądowej przez śluzę w Einlage w r. 1937.

w kierunku	w górę ton	w dół ton	razem ton
Gdańsk — Polska	76.607	112.874	189.481
Gdańsk — Prusy Wschodnie	9.786	5.872	15.658
Gdańsk — Litwa	292	5.714	6.006
Gdynia — Polska	49.725	47.235	96.960
W obrębie W. M. Gdańska .	11.262	11.067	22.329
Razem:	147.672	182.762	330.434

Przez śluzę w Einlage przeszły w roku 1937 następujące artykuły:

Towar	w górę rzeki ton	Towar	w dół rzeki ton
Ryż	34.750	Zboże	71.661
Metale	10.149	Cukier	39.140
Strączkowe . . .	7.972	Drzewo	13.475
Drzewo	7.621	Soda	12.245
Środki żywności . .	7.547	Metale	9.822
Skóry	4.256	Strączkowe . . .	8.939
Kawa.	4.226	Środki żywności . .	6.707
Cukier	4.082	Mąka	5.117
Różne	67.069	Różne	15.656
Razem:	147.672	Razem:	182.762

Głównymi artykułami, które korzystają z drogi rzecznej są w imporcie ryż i metale, a w eksporcie zboże, cukier, drzewo i soda. Cukier, którego wywieziono pewną ilość w górę rzeki, poszedł do Prus Wschodnich.

II. Ruch statków

Ruch statków w porcie gdańskim w r. 1936 i 1937.

(Tonaż na wejściu).

Kraj	1936			1937		
	ilość statków	pojemność TRN	%	ilość statków	pojemność TRN	%
Niemcy . . .	1809	780.830	23,7	1606	821.157	20,5
Szwecja. . .	945	546.186	16,6	1128	712.629	17,7
Dania . . .	972	551.412	16,7	843	541.335	13,4
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	6,5
Anglia . . .	198	235.519	7,2	230	262.612	6,5
Inne kraje . .	630	454.438	13,7	1096	797.109	19,8
Razem:	5404	3.294.611	100,0	5935	4.025.712	100,0

Ruch statków w porcie gdyńskim w r. 1936 i 1937.

(Tonaż na wejściu).

Kraj	1936			1937		
	ilość statków	TRN	%	ilość statków	TRN	%
Szwecja. . .	1355	961.912	19,6	1399	941.272	16,7
Polska . . .	644	798.606	16,2	668	815.490	14,5
Niemcy . . .	644	408.675	8,3	786	546.262	9,7
Anglia . . .	232	431.826	8,7	243	465.106	8,3
Dania . . .	689	468.505	9,6	701	446.516	7,9
Finlandia . .	205	223.047	4,6	341	400.888	7,2
Inne kraje . .	1142	1.627.194	33,0	1628	2.022.784	35,7
Razem:	4911	4.919.765	100,0	5766	5.638.318	100,0

W Gdańsku od szeregu lat pierwsze miejsce zajmuje bandera niemiecka, chociaż udział jej w stosunku do całego tonażu od r. 1934 maleje. W roku 1937 udział bandery niemieckiej spadł o 3,3%. Wraz z banderą szwedzką i duńską tonaż niemiecki stanowi przeszło 50% w całym ruchu statków w porcie gdańskim.

Bandera polska wzrasta corocznie w cyfrach absolutnych, chociaż udział procentowy spadł w roku 1937 na 6,5% z 7,3% w roku 1936. W roku 1937 bandera polska zajęła 6-te miejsce.

W Gdyni zaznaczyło się również pewne obniżenie procentowego udziału bandery polskiej (z 16,2 na 14,5%). W r. 1937 na pierwszym miejscu znajduje się, jak zwykle, bandera szwedzka. Od kilku lat zaznacza się tendencja zmniejszenia procentowego udziału tej bandery, co w r. 1936 i 1937 przejawiło się nawet w zmniejszeniu cyfr absolutnych tonażu. Charakterystyczne jest niemal podwojenie się w r. 1937 tonażu bandery fińskiej.

Tonaż globalny wzrósł w porównaniu do r. 1936 w znacznie większym stopniu w Gdańsku (22,2%) niż w Gdyni (14,6%). W obu portach łączny tonaż statków na wejściu wzrósł o 17,6%.

Średni tonaż statków, zawijających do Gdańska, wynosił 678,3 TRN (w r. 1936 — 609,7), w Gdyni — 980,5 TRN (w r. 1936 — 1.001,7).

Udział floty polskiej w obu portach był w ostatnich latach następujący (tonaż na wejściu):

Rok	Tonaż statków w obu portach	Udział bandery polskiej	
	TRN	TRN	%
1934	7.317.034	.639.681	8,7
1935	7.402.897	.831.511	11,2
1936	8.214.376	1.037.670	12,6
1937	9.664.030	1.078.716	11,2

III. Udział portu gdańskiego w polskim handlu morskim i zagranicznym

Obroty portów polskiego obszaru celnego przekroczyły w roku 1937 cyfrę 16 milionów ton i są wyższe od najpomyślniejszego roku, jakim był r. 1931 o 18,9%. W stosunku do r. 1936, polski handel zagraniczny drogą morską wzrósł o 21%. Z ogółu towarów, które przeszły przez oba porty przypada na Gdańsk 44,4%, a na Gdynię 55,6%. Jak widzimy udział Gdańska w polskim handlu morskim pod względem wagi w ostatnich dwóch latach wzrasta, gdyż w r. 1936 wynosił tylko 42,1%, a w r. 1935 — 40,5%.

Obroty Gdańska i Gdyni w latach 1924—1937.

Rok	Gdańsk ton	Gdynia ton	Oba porty ton
1924	2.374.553	10.167	2.384.720
1925	2.722.758	55.571	2.778.329
1926	6.300.300	404.561	6.704.861
1927	7.897.615	898.094	8.795.709
1928	8.615.685	1.957.769	10.573.454
1929	8.559.649	2.822.502	11.382.151
1930	8.213.094	3.625.748	11.838.842
1931	8.330.505	5.300.114	13.630.619
1932	5.476.051	5.194.288	10.670.339
1933	5.152.975	6.105.866	11.258.841
1934	6.369.162	7.191.913	13.561.075
1935	5.093.014	7.474.444	12.567.458
1936	5.647.696	7.742.946	13.390.642
1937	7.200.778	9.006.177	16.206.955

Udział portu gdańskiego w polskim handlu zagranicznym kształtuje się odmiennie pod względem wagi i pod względem wartości. Można powiedzieć, że udział Gdańska w latach ostatnich obejmuje około ⅓ polskiego handlu zagranicznego w obrocie wagowym i $^1/_5$ w obrocie wartościowym. Przez oba porty przechodzi blisko $^4/_5$ obrotu wagowego i ⅔ obrotu wartościowego.

Udział Gdańska i Gdyni w polskim handlu zagranicznym.

(Dane Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie).

Rok	Obroty polskiego handlu zagranicznego	Udział obu portów	Udział	
			Gdańska	Gdyni
Udział wagowy				
	tys. ton	%	%	%
1929	26.125	42,3	32,3	10,0
1930	22.493	51,2	36,7	14,5
1931	21.664	60,9	37,4	23,5
1932	15.290	67,8	35,8	32,0
1933	15.342	69,9	32,9	37,0
1934	17.120	72,2	32,9	39,3
1935	16.009	73,4	28,9	44,5
1936	16.030	77,2	30,9	46,3
1937	18.671	77,9	31,7	46,2

Rok	Obroty polskiego handlu zagranicznego	Udział obu portów	Udział	
			Gdańska	Gdyni
Udział wartościowy				
Rok	mil. zł	%	%	%
1929	5.924	27,5	25,2	2,3
1930	4.679	29,8	24,9	4,9
1931	3.347	33,6	22,0	11.6
1932	1.946	42,2	24,2	18,0
1933	1.787	52,9	22,9	30,0
1934	1.774	60,7	23,8	36,9
1935	1.786	62,5	19,9	42,6
1936	2.029	65,3	18,6	46,7
1937	2.450	65,9	17,0	48,9

Na podstawie cyfr obrotu polskiego handlu zagranicznego według wagi i wartości, dochodzimy do średniej wartości jednej tony.

Średnia wartość jednej tony w obrotach globalnych.

Rok	w handlu zagranicznym zł	w obu portach zł	w Gdańsku zł	w Gdyni zł
1933	116,45	88,78	82,36	94,29
1934	103,62	87,10	74,72	97,37
1935	111,56	95,13	76,80	107,04
1936	126,57	107,12	76,23	127,76
1937	131,21	110,93	70,21	138,90

Średnia wartość jednej tony w przywozie.

Rok	w handlu zagranicznym zł	w obu portach zł	w Gdańsku zł	w Gdyni zł
1933	350,94	396,83	342,54	425,09
1934	312,59	415,67	249,34	496,26
1935	334,63	418,38	195,25	520,79
1936	327,14	384,71	134,89	497,85
1937	340,56	361,02	124,90	488,90

Średnia wartość jednej tony w wywozie.

Rok	w handlu zagranicznym zł	w obu portach zł	w Gdańsku zł	w Gdyni zł
1933	73,90	54,65	61,84	47,93
1934	66,91	53,30	62,20	45,39
1935	68,80	56,21	65,70	49,74
1936	79,14	63,29	69,25	59,12
1937	79,77	64,52	61,70	66,70

W Gdańsku przeciętna wartość jednej tony spada. Gdynia przywozi towary czterokrotnie droższe. Natomiast przeciętna wartość tony w wywozie jest zbliżona w obu portach. Rok 1937 jest pierwszym, w którym średnia wartość wywiezionej tony, jest w Gdyni wyższa.

Objawem dodatnim jest systematyczny wzrost średniej wartości tony w obrotach drogą morską. W roku 1937 wzrost ten spowodował wywóz, gdyż średnia wartość tony w przywozie nawet spadła z 384,71 zł. w r. 1936 na 361,02 zł. Jest to wynikiem znacznego wzrostu przywozu małowartościowych rud i pirytów.

Stan elementu polskiego w porcie gdańskim

W zakresie działalności portowej, pracuje w porcie gdańskim 40 przedsiębiorstw czysto polskich. Liczba 40 przedsiębiorstw obejmuje firmy samoistne oraz oddziały firm krajowych.

Firmy samoistne	28
Oddziały firm krajowych	12
	40

Z wymienionych przedsiębiorstw część pracuje tylko w Gdańsku, inne w obu portach, przy czym są to oddziały central, które znajdują się w Gdyni lub w głębi kraju wzgl. pracują w obu portach pod tą samą firmą, ale jako samodzielne jednostki prawne.

Firmy pracujące tylko w Gdańsku . .	22
„ „ w obu portach . .	18
	40

Pod względem formy prawnej jest:

spółek z ograniczoną odpowiedzialnością	15
spółek akcyjnych	11
przedsiębiorstw jednostkowych . . .	8
spółdzielni	2
spółek jawnych	1
spółek komandytowych	1
przedsiębiorstw państwowych . . .	1
opartych na wzajemności	1
	40

Zakres działalności przedsiębiorstw jest następujący:

handel zamorski i obroty portowe . .	21
rynek lokalny gdański	4
obydwa tereny	15
	40

W poszczególnych branżach pracuje:

banki	6
chemikalia	2
drzewo (handel i spedycja)	4
import towarów kolonialnych	4
maklerstwo okrętowe	7
produkty naftowe	1
przemysł graficzny	1
przedstawicielstwa handlowe	2
spedycja morska	3
spedycja węglowa (wyłącznie)	2
ubezpieczenia	2
zboże (handel i przeładunek)	6
żegluga śródlądowa	3

Zsumowanie ilości przedsiębiorstw pracujących w poszczególnych branżach daje cyfrę większą od ilości przedsiębiorstw polskich, gdyż kilka firm pracuje w zakresie dwóch lub więcej branż.

Przedsiębiorstwa polskie zatrudniają personelu płatnego stale (miesięcznie lub tygodniowo) ok. 900 osób, w tym:

pracowników umysłowych	ok. 460
„ fizycznych	„ 100
robotników w porcie	„ 340

Personel ten jest w 81% polski. Ponadto przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej zatrudniają w sezonie personel nawigacyjny (na statkach i barkach) w liczbie ok. 140 osób (w zimie ok. 20 osób). Jest to personel niemal wyłącznie polski.

Firmy spedycyjne zatrudniają również znaczną ilość robotników niestałych, przydzielanych przez Landesarbeitsamt. Na dobór robotników niestałych firmy wpływu nie mają, toteż znaczny procent stanowią robotnicy niepolscy.

Udział polski w poszczególnych branżach

Banki

Ilość banków polskich nie uległa w r. 1937 zmianie. W Gdańsku pracuje sześć banków polskich oraz przy Komisarzu Generalnym R. P., Polska Kasa Rządowa, która jest korespondentem Banku Polskiego.

Trudności z jakimi walczą polskie instytucje gospodarcze w Gdańsku są również udziałem banków. Ogólna poprawa sytuacji gospodarczej w Polsce w roku ubiegłym stworzyła na ogół pomyślne warunki pracy.

Mimo to obroty banków uległy pewnemu zmniejszeniu, a to wobec zahamowania wywozu zboża, który w życiu portu gdańskiego, jak i polskich banków odgrywa bardzo poważną rolę. Na zmniejszenie obrotów wpłynęły również ograniczenia w obrocie złotymi polskiemi oraz ciągle jeszcze częsty objaw kierowania licznych zleceń z zaplecza nie przez polskie banki, wreszcie likwidacja szeregu firm portowych.

Płynność na rynku pieniężnym była dobra. Podaż weksli kupieckich mała, możliwości udzielania kredytów ograniczone. Wzrost wkładów ustał prawie zupełnie z powodu braku przypływu wkładów z Polski.

Chemikalia

Działalność dwóch firm polskich, pracujących w tej branży, jest ześrodkowana na sprzedaży produktów na rynek W. M. Gdańska oraz czynności pomocniczych przy eksporcie, gdyż transakcje eksportowe dokonywane są bezpośrednio przez fabryki i koncerny, których reprezentantami są wspomniane dwie firmy w Gdańsku. Działalność polskich firm obejmuje reprezentację następujących przedsiębiorstw: Polski Monopol Solny, Zjednoczone Fabryki Związków Azotowych w Mościcach i Chorzowie, Zakłady Chemiczne „Grodzisk", Fabryka „Azot" w Jaworznie, S. A. Eksploatacji Soli Potasowych oraz Zakłady „Solvay".

Wymienione fabryki i koncerny eksportowały w r. 1937 przez Gdańsk następujące artykuły i ilości:

sól potasowa	52.860	ton
sól warzona i przemysłowa	1.408	„
nawozy azotowe i inne	15.976	„
węgiel drzewny i smoła drzewna	1.034	„
różne potaże	282	„

Sprzedaż na rynku wewnętrznym obejmowała sodę amoniakalną i inną, sól kamienną, nawozy azotowe i inne, różne potaże i przetwory chemiczne.

Drzewo

Z czterech polskich firm, pracujących w branży drzewnej, dwie trudnią się spedycją drzewa, przy czym jedna z nich obok przeładunku na eksport, zajmuje się również sprzedażą materiałów drzewnych na rynku W. M. Gdańska. Pozostałe dwie firmy zatrudnione są wyłącznie w handlu drzewem.

W przeładunku drzewa dwie polskie firmy osiągnęły w latach 1936 i 1937 ilości następujące:

	1936 ton	1937 ton
tarcica miękka	110.956	115.854
tarcica twarda	22.079	21.318
podkłady kolejowe	46.051	28.767
inne	20.630	23.107
razem:	199.716	189.046

W stosunku do całej ilości drzewa, jaka przeszła przez port gdański, udział polski spadł z 20,5% w r. 1936 na 16% w r. 1937. Na spadek ten wpłynęły głównie trudności, z jakimi spotykają się firmy polskie przy angażowaniu robotników na terenie W. M. Gdańska. W okresie sezonowego natężenia ruchu brak dostatecznej ilości wykwalifikowanych robotników, mimo to Landesarbeitsamt systematycznie odrzuca wnioski firm polskich o dopuszczenie robotników z Polski, czyniąc nawet trudności przy angażowaniu robotników z poza miasta. W rezultacie część transportów musiała być skierowana na Gdynię.

Innego rodzaju utrudnieniem było zarządzenie Polskich Kolei Państwowych z 4. 2. 1937 r., którym skrócono wolny od postojowego termin do rozładunku wagonów z 96 godzin na 72 godziny. Dalszym zarządzeniem z 16. 3. 1937 r., postojowe wagonów ograniczono do 48 godzin. W wyniku podjętych starań przywrócono pierwotny termin wolnego postojowego, ale tylko dla niektórych stacji portowych, gdy dla innych (na Holmie, w Kaiserhafen i Strohdeich) obowiązuje czas skrócony.

Na duże trudności naraziła spedytorów, a przede wszystkim eksporterów drzewa haussa na rynku frachtowym, która osiągnęła swój punkt kulminacyjny w lipcu/sierpniu, a więc w sezonie najżywszego eksportu.

Wykorzystanie transportu wodnego przy dowozie drzewa do Gdańska jest stosunkowo nieznaczne. Gdy w roku 1936 z ogólnej ilości drzewa przeładowanego przez firmy polskie dowieziono do portu 16,2% wodą, to w roku 1937 tylko 8,7%. W przeważnej mierze z drogi wodnej korzysta surowiec sliprowy i dłużyce.

Na tartaku jednej z firm polskich w Gdańsku przetarto 27.002 ton drzewa.

Firmy polskie pracują na placach dzierżawionych. Łączna powierzchnia składowa placów lądowych, dzierżawionych przez firmy polskie, wynosiła w r. 1937 — 157.358 m² (w tym 10.107 m² powierzchni zabudowanej), a powierzchni składowej wodnej 97.000 m². Poza tym powierzchnia terenu tartacznego jednej z firm w Wisłoujściu wynosi 77.000 m².

W handlu drzewem panowała w roku 1937 początkowo tendencja zwyżkowa. W połowie roku nastąpiło jednak załamanie, przy znacznych, leżących jeszcze na składach w Gdańsku niesprzedanych zapasach drzewa, co przyczyniło kupcom wiele strat.

Można przyjąć, że z drzewa, które przechodzi przez Gdańsk, połowa pochodzi z handlu kupców osiadłych w Gdańsku, a reszta kupców w Polsce. Handel drzewem w Gdańsku znajduje się w większości w rękach niepolskich.

Maklerstwo okrętowe

Rok 1937 był dla polskiego stanu posiadania na odcinku maklerstwa okrętowego rokiem pomyślniejszym, niż lata ubiegłe. Nastąpiło powiększenie stanu ilościowego polskich firm maklerskich oraz wzrost udziału polskiego w stosunku do całego klarowanego tonażu. Największa firma maklerska, pozostająca dotąd w rękach kapitału obcego, została przejęta przez kapitał polski, co sprawiło, że polskie firmy maklerskie tworzą obecnie w Gdańsku najsilniejszą grupą narodową. Ponadto powstały dwie nowe firmy polskie, z których jedna jako samodzielna jednostka w Gdańsku, a druga w formie oddziału firmy z siedzibą w Gdyni. Jako dalszy korzystny objaw należy zanotować zastąpienie w jednej z firm kapitału społecznego kapitałem prywatnym.

Zestawienie klarowanego tonażu w porcie gdańskim w r. 1937 wykazuje, że na pracujących w tej branży ok. 40 firm, siedem firm polskich uplasowało się na miejscach następujących:

	statków	NRT.
na 1-szym Bergtrans	1063	664.118
„ 2-gim Polska Agencja Morska	1102	648.048
„ 6-tym Rothert &Kiłaczycki .	317	257.495
„ 9-tym Atlantic.	205	134.019
„ 10-tym Polskarob	98	105.828
„ 20-tym Szymankiewicz . . .	35	31.229
„ 25-tym Rummel & Burton . .	20	19.806
razem firmy polskie klarowały . .	2840	1.860.543

W ostatnich trzech latach klarowany przez firmy polskie tonaż oraz udział polski w stosunku do całego klarowanego tonażu, kształtował się następująco:

	1935	1936	1937
ogółem klarowano NRT	2.839.931	3.303.030	4.026.000
w tym firmy polskie	707.800	956.316	1.860.543
stan firm polskich	4	4	7
udział procentowy	25	29	46

Jest to więc znaczny wzrost, na który w ostatnim roku wpłynęło głównie spolszczenie największej firmy maklerskiej. Natomiast w ramach poszczególnych firm nastąpiły pewne przesunięcia, gdyż udział niektórych firm w stosunku do całego klarowanego tonażu się zmniejszył. Jest to wynikiem spadku eksportu zboża, nieustalonej koniunktury na rynku drzewnym oraz powstawania nowych firm.

Jak wynika z przedstawionych cyfr, większość klarowanego tonażu, nie mówiąc o frachtowaniu statków, pozostaje nadal w rękach niepolskich. Na przewagę firm niepolskich wpływają w dużej mierze ładunki w żegludze nieregularnej, w szczególności te towary masowe, które są zakupywane przez importerów systemem cif zamiast fob, a w eksporcie franco kopalnia lub franco port załadowania (zamiast cif, a co najmniej fob).

Polskie firmy maklerskie obsługują 25 linii regularnych (na ogólną liczbę ok. 50 linii) oraz kilkanaście linii półregularnych. Z polskich firm maklerskich własne oddziały lub biura poza Gdańskiem posiadają Bergtrans, Polska Agencja Morska, Rothert & Kiłaczycki i Rummel & Burton.

Spedycja

Równolegle do wzrostu obrotów portu gdańskiego, wzrosły również w ostatnich dwóch latach obroty trzech polskich firm spedycyjnych. Firmy polskie przeładowały w roku:

1935 . . .	914.000 ton
1936 . . .	1.192.000 „
1937 . . .	1.937.217 „

Obroty polskich firm spedycyjnych wzrosły nie tylko absolutnie, ale i stosunkowo. Udział firm polskich w ogólnych obrotach portu wynosił w roku 1935 i 1936 — 21%, a w roku 1937 — 27%. Większy jest udział polski w przywozie, gdyż firmy polskie przeładowały w r. 1937:

w przywozie	589.294 ton
„ wywozie.	1.347.923 „

co stanowi 38,9% całego przywozu i 23,7% wywozu. W powyższych cyfrach są również zawarte ładunki tranzytowe, które w obrotach jednej z firm odgrywają znaczną rolę.

Z głównych artykułów trzy polskie firmy spedycyjne przeładowały w roku 1937 następujące ilości:

węgiel	1.179.446 ton	33,3%
rudy i piryty	539.719 „	50,8 „
drzewo	55.612 „	4,7 „
sól potasowa.	52.860 „	90,8 „
fosforyty	26.071 „	74,9 „
złom	17.567 „	79,6 „
drobnica	65.942 „	

Cyfry procentowe oznaczają udział trzech firm spedycyjnych w ogólnym wywozie lub przywozie danego artykułu.

Jeśli wziąć za podstawę wyliczenia globalny obrót portu gdańskiego, to udział firm polskich jest większy, gdyż szereg firm, dla których spedycja nie jest czynnością podstawową, dokonuje przeładunku w własnym zakresie. Szczegółowe cyfry przedstawiają się następująco:

firmy:	przeładowały w r. 1937:
spedycyjne (trzy)	1.937.217 ton
spedycyjne-węglowe (dwie)	648.462 „
drzewne (jedna)	133.434 „
zbożowe (trzy)	61.563 „
naftowe (jedna)	49.823 „
razem:	2.830.499 ton.

Powyższe ilości rozkładają się następująco na przywóz i wywóz:

przywóz	613.642 ton
wywóz	2.216.857 „
razem:	2.830.499 ton.

W stosunku do całego obrotu portu stanowi to 40,5% i oznacza wzrost w porównaniu do roku 1936 o 6,5%. Na wzrost udziału firm polskich wpłynął zwiększony przeładunek węgla, w którym uczestniczyły zarówno trzy firmy spedycyjne, jak i dwie firmy związane z koncernami węglowymi i przeładowujące wyłącznie węgiel.

Produkty naftowe

W porównaniu z rokiem poprzednim, rok 1937 nie przyniósł poważniejszych zmian organizacyjnych, ani w zakresie sprzedaży na rynku W. M. Gdańska, ani w eksporcie. Jedna firma polska kontroluje niemal całą sprzedaż na rynku wewnętrznym, a w eksporcie posiada znaczenie decydujące działając w porozumieniu i z polecenia polskiego przemysłu naftowego, którego jest reprezentantem.

Jak wynika z poniżej podanych cyfr, eksport produktów naftowych z roku na rok maleje. Jest to wynikiem wzrastającej konsumcji krajowej, przy równoczesnym spadku produkcji ropy.

W tym stanie rzeczy ustał również prawie zupełnie dowóz produktów z kraju na cele bunkrowe. Oleje bunkrowe były tylko w małej części pochodzenia polskiego, przeważnie są to oleje importowane, obcego pochodzenia. Przestawienie się z bazy krajowej na bazę importową, nastręczyło w okresie przełomowym pewne trudności natury technicznej, jak i komercjalnej. W okresie sprawozdawczym, rynek frachtowy na ładunki tankowe stał pod znakiem silnej haussy, która spowodowała znaczny wzrost stawek frachtowych za przywóz produktów płynnych. Z drugiej strony, poziom cen bunkrowych nie wzrastał w tym samym stosunku, tak że w konsekwencji sprzedaże bunkrowe były w tym czasie nierentowne.

Jeśli chodzi o czynności przeładunkowe, to w roku 1937, poza ropą amerykańską, która idzie tranzytem do Czechosłowacji, ściągnięto do Gdańska tranzytowe ładunki kreozotu i smoły, co dowodzi sprawności gdańskiego aparatu przeładunkowego także w dziedzinie tych produktów płynnych.

Szczegółowe cyfry dotyczące handlu i przeładunku w ostatnich trzech latach, przedstawiają się następująco:

Eksport:	1935	1936	1937
sprzedaż i przeładunek	ton	ton	ton
produktów płynnych	29.232	24.102	14.053
„ stałych	9.623	8.923	11.422
razem:	38.855	33.025	25.475
Import:			
przeładunek produktów płynnych w tranzycie	23.200	14.320	24.348
razem:	62.055	47.345	49.823

Zarówno produkty naftowe, jak i inne płynne produkty w eksporcie i imporcie, idą prawie wyłącznie przez port gdański, który posiada dostateczne urządzenia składowo-przeładunkowe, podczas gdy port gdyński posiada jedynie urządzenia na przeładunek melasu.

Zbyt produktów naftowych na terenie W. M. Gdańska, wykazuje w roku 1937 znaczny wzrost konsumcji, zwłaszcza w produktach napędowych. Tłumaczy się to przyrostem wszelkiego rodzaju mechanicznych środków lokomocji oraz dobrym zatrudnieniem tutejszego przemysłu a zwłaszcza stoczni. Należy podkreślić, że dzięki staraniom reprezentacji polskiego przemysłu naftowego w Gdańsku, kontyngenty przywozowe w olejach mineralnych na potrzeby W. M. Gdańska zostały zmniejszone o ok. 20%, co automatycznie stanowi wzrost zbytu na rynku W. M. Gdańska olejów automobilowych i specjalnych, pochodzenia polskiego.

Przemysł

Przemysł czysto polski w Gdańsku właściwie nie istnieje. Z większych obiektów przemysłowych kapitał polski jest reprezentowany w Stoczni Gdańskiej i w Gdańskim Monopolu Tytoniowym, ale w obu tych instytucjach udział polski nie posiada decydującego znaczenia.

Jedyną, większą placówką przemysłową czysto polską na terenie W. M. Gdańska jest Drukarnia Gdańska, której kapitał akcyjny wynosi 255.000 gld. Drukarnia Gdańska posiada nowoczesne urządzenia i zatrudnia ok. 30 pracowników.

Towary kolonialne

Cztery polskie firmy, pracujące w imporcie towarów kolonialnych (kawa, herbata, kakao, korzenie i inne), walczyły w roku sprawozdawczym z trudnościami, jakie panowały na ogólnym rynku krajowym w tej branży. Rynek zbytu stał się mniej chłonny, a nadmiar niektórych towarów powodował anormalną zniżkę cen. Gwałtowny spadek cen objął prze wszystkim kawę i herbatę. Kawę sprzedawano nieraz poniżej kosztów własnych, importując ją w ok. 90% na zasadach kompensacyjnych, ponieważ transakcje wiązane (kompensacyjne) oraz promesy interwencyjne dawały możliwości do zwiększonego importu. Obroty importerów polskich nie zmniejszyły się i pozostały mniej więcej na dawnym poziomie.

Jeżeli rok 1937 był niełatwy, to jednak życzeniem polskich firm pozostaje nadal sprawa zwiększenia kontyngentów autonomicznych t. j. pozwoleń przywozu, głównie na kawę z kolonii brytyjskich (Tanganika, Uganda, Kenia, Rodesia) oraz z Indii holenderskich i herbaty z Ceylonu.

Rozdziałem kontyngentów zajmuje się Izba dla Handlu Zagranicznego w Gdańsku.

Węgiel

Na tle znacznego wzrostu w y w o z u węgla w stosunku do całego wywozu z Gdańska (z 48,7% do 62,3%) nie nastąpiło, mimo zaznaczającej się już od dwóch lat pewnej poprawy, dostateczne zwiększenie udziału polskiego spedytora i maklera przy przeładunku tego podstawowego artykułu w obrotach portu gdańskiego.

W s p e d y c j i węgla z firm polskich uczestniczyły, jak i w roku poprzednim, trzy firmy spedycyjne oraz dwie firmy, które trudnią się wyłącznie spedycją węgla, posiadając przedstawicielstwa dwóch koncernów węglowych. W roku 1937 przeładowały:

firmy spedycyjne	1.179.446 ton
węglowe firmy spedycyjne . .	648.451 „
razem:	1.827.897 ton.

W wzroście udziału firm polskich uczestniczą zarówno firmy spedycyjne, jak i firmy, które są przedstawicielami koncernów. Wykazuje to poniższe zestawienie udziału procentowego na przestrzeni ostatnich trzech lat.

	1935	1936	1937
	%	%	%
firmy spedycyjne	21,5	24,6	33,3
węglowe firmy spedycyjne . .	9,3	15,4	18,3
razem firmy polskie	30,8	40,0	51,6
firmy niepolskie	69,2	60,0	48,4

Również poprawia się udział m a k l e r ó w w klarowaniu węgla, aczkolwiek w tempie nieco wolniejszym. Dzieląc firmy klarujące węgiel na firmy maklerskie w ścisłym tego słowa znaczeniu (firm takich jest 5) i firmy, w których przewagę stanowią czynności spedycyjne, a maklerka stanowi tylko jeden z wydziałów (2 firmy), otrzymujemy następujące cyfry klarowanych statków węglowych w roku 1937 (jako podstawę wyliczenia przyjęto statystykę kolejową eksportu węgla, nie obejmującą węgla bunkrowego, w wysokości 3.055.990 ton).

firmy maklerskie	734.989 ton
firmy maklerskie-przedstawiciele koncernów . .	656.604 „
razem	1.391.593 ton.

W ostatnich trzech latach udział polskich firm maklerskich z podziałem na grupę przedstawicieli koncernów i innych maklerów, był następujący:

	1935	1936	1937
	%	%	%
firmy maklerskie	14,6	19,1	24,0
firmy maklerskie-przedstawiciele koncernów .	11,0	14,3	21,5
razem firmy polskie	25,6	33,4	45,5
firmy niepolskie	74,4	66,6	54,5

Zestawienie spedycji jak i maklerki węgla za ostatnie trzy lata wskazuje na coroczny wzrost udziału polskiego o ok. 10%. Podjęte wysiłki około przejęcia spedycji i maklerki węgla w ręce polskie muszą być kontynuowane, gdyż udział firm niepolskich jest niewspółmierny, przewyższając jeszcze ciągle 50%. Z pośród firm niepolskich większość nie posiada nawet nic wspólnego z gdańskim życiem gospodarczym.

Mimo tego, że eksport węgla przez Gdańsk wyniósł w roku 1937 przeszło 3½ mil. ton, a w obu portach dosięgał 10 milionów ton, obserwujemy w dalszym ciągu p r z y w ó z węgla do Gdańska w ostatnim roku w wysokości 88.532 ton. Jest to węgiel na potrzeby W. M. Gdańska, w tym węgiel antracytowy, którego Polska nie produkuje. Wydaje się, że sprawa corocznego importu węgla w wysokości ok. 100.000 ton na terytorium polskiego obszaru celnego jest w tej mierze zbyt duża i poza specjalnymi gatunkami węgla, których Polska nie posiada, niezrozumiała.

Ubezpieczenia

W branży ubezpieczeniowej pracują w Gdańsku dwie polskie firmy, z których jedna ubezpiecza bezpośrednio, a druga zajmuje się pośrednictwem ubezpieczeniowym.

Firma ubezpieczająca bezpośrednio, pracuje w formie oddziału i uprawia ubezpieczenia na życie, od odpowiedzialności cywilno-prawnej od następstw nieszczęśliwych wypadków oraz ubezpieczenia samochodowe, ogniowe, kradzieżowe i szybowe. Skoncernowane z tą firmą towarzystwo ubezpieczeniowe, prowadzi również dział ubezpieczeń transportowych i samolotowych. Rok1937 wykazał rozszerzenie działalności firmy.

Wszystkie inne towarzystwa ubezpieczeniowe polskie, uprawiające ubezpieczenia w dziale transportowym, o ile mają swoich reprezentantów w Gdańsku, są zastępowane przez osoby lub firmy niepolskie.

W dziedzinie pośrednictwa ubezpieczeniowego, istnieje tylko jedna firma polska, której zakres działania w Gdańsku dzięki poparciu firm czysto-polskich systematycznie się zwiększa.

Zboże i inne ziemiopłody

Na skutek szeregu posunięć z zakresu ogólnej polityki zbożowej państwa, działalność wszystkich firm, a więc i firm polskich pracujących w eksporcie zboża, została w roku 1937 znacznie ograniczona, a w niektórych gatunkach zbóż uległa całkowitemu zawieszeniu.

Dnia 19. 1. 1937 roku nastąpiło wstrzymanie sprzedaży żyta i pszenicy przez Polskie Biuro Eksportu Zboża w Gdańsku, w którym była skoncentrowana cała sprzedaż eksportowa zbóż chlebowych. Zarządzenie to spowodowało faktyczne zamknięcie eksportu obu zbóż z wyjątkiem tych ilości, które zostały sprzedane przed wydaniem zarządzenia. Na skutek wypowiedzenia zwrotu ceł przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu rozporządzeniem z 15. 12. 1936 r., zostały cofnięte z dniem 15. 3. 1937 r. zwroty cła przy wywozie zbóż, mąki, słodu i nasion. Rozporządzenie z 15. 3. 1937 r. obniżyło zwrot cła dla strączkowych z 5 zł. na 3 zł. od 100 kg, a z dniem 1. 8. cło zostało wogóle cofnięte. Rozporządzenie z 7. 4., wprowadziło formalny zakaz wywozu pszenicy, żyta, produktów ich przemiału, owsa oraz wszelkich otrąb. Zakaz ten obowiązywał do 31. 7. 1937 r., po czym nowym rozporządzeniem z 26. 7., został przedłużony do 31. 7. 1938 r. Dnia 4. 9. wprowadzono zwrot cła na jęczmień o ciężarze gatunkowym powyżej 670 g/l w wysokości zł. 3 od 100 kg, tak że jęczmień jest obecnie jedynym artykułem, który korzysta z zwrotu cła.

Na zakaz wywozu zbóż wpłynęły przewidywania słabych wyników zbiorów w r. 1937/38 i związana z tym konieczność zapewnienia dostatecznych ilości do zużycia wewnętrznego. Ostatni szacunek zbiorów za r. 1937/38 dowodziłby, że przewidywania w odniesieniu do tych zbóż, których eksport został wstrzymany, były słuszne. Znane obecnie liczby szacunkowe nie przesądzają jednak jeszcze wyników zbiorów, gdyż zwykle zbiory są wyższe od obliczeń szacunkowych.

Ostatnie cyfry szacunkowe zbiorów żyta, pszenicy i owsa w r. 1937/38 są niższe od zużycia wewnętrznego w r. 1936/37, a mianowicie:

	zużycie wewnętrzne w r. 1936/37	szacunek zbiorów w r. 1937/38
	tys. q	tys. q
żyto	60.228	58.300
owies	25.732	24.100
pszenica	19.938	18.400
jęczmień	10.696	13.100
razem:	116.594	113.900
ziemniaki (zbiory)	342.813	402.210

Oczywiście, że zbiory zbóż nie mogą być rozpatrywane bez równoczesnego uwzględnienia produkcji ziemniaków i spożycia mięsa. Eksport zbóż jest dopuszczalny nawet przy niższych zbiorach, gdyż ziemniaki i mięso posiadają zasadnicze znaczenie, jako zastępcze środki spożycia.

Cyfry globalne wywozu zbóż i mąki przez port gdański oraz udział 5 firm polskich kształtowały się w latach 1936 i 1937 następująco:

	1936		1937	
	ogółem	w tym firmy polskie	ogółem	w tym firmy polskie
żyto	222.733	158.157	59.598	36.706
jęczmień	364.603	82.983	185.090	39.416
owies	74.121	14.002	22.190	5.860
pszenica	65.884	7.416	12.070	1.073
razem:	727.341	262.558	278.948	83.055
mąka	211.968	108.783	51.197	24.747
strączkowe	56.615	7.511	36.900	1.501

Na wywóz tych zbóż, których eksport został wstrzymany, składają się transakcje dokonane przed ukazaniem się rozporządzenia o zakazie wywozu oraz pewne ilości wywiezione na podstawie specjalnych pozwoleń wywozu.

Z przytoczonych cyfr wynika, że udział firm polskich osiadłych w Gdańsku zmniejszył się nie tylko w cyfrach absolutnych, ale i procentowych, gdyż firmy polskie uczestniczyły w wywozie:

	w r. 1936 %	w r. 1937 %
żyta	71,0	61,6
jęczmienia	22,8	21,3
owsa	18,9	26,4
pszenicy	11,3	8,8
czterech zbóż	36,1	30,0
mąki	51,3	48,3
strączkowych	13,3	4,1

Udział polski w wywozie czterech zbóż spadł z 36,1% na 30%, w wywozie strączkowych o blisko 10%, oraz nieznacznie w wywozie mąki. Spadek tłumaczy się zwiększeniem obrotów firm polskich osiadłych w kraju. Udział kupców w kraju można określić na ok. 30%, tak że dopiero reszta t. j. ok. 20% mąki i 40% zbóż przechodzi przez ręce niepolskie.

Ponadto firmy polskie eksportowały drobne ilości nasion i oleistych, a importowały nieznaczne ilości pasz.

Natomiast bardzo niekorzystnie przedstawia się udział polski w przeładunku zbóż, na co wpływa brak własnych spichlerzy. Tylko jedna firma polska posiada własny spichlerz o pojemności 5.500 ton, a dalsze dwie firmy dzierżawią spichlerze. Ilości przeładowane przez wspomniane trzy firmy, które dysponują spichlerzami, stanowią ok. 56% całego eksportu firm polskich. Oznacza to pewną poprawę (o 6%) w porównaniu z rokiem ubiegłym, na co wpłynęło powstanie nowej firmy polskiej.

Firmy polskie w Gdańsku eksportowały w r. 1937:

zbóż	83.055	ton
mąki	24.747	„
strączkowych	1.501	„
razem:	109.303	ton
z tego przeładowano	61.563	„ t. j. 56%.

Zmniejszone obroty w handlu eksportowym zmusiły firmy polskie do intensywniejszych wysiłków około sprzedaży na rynku wewnętrznym W. M. Gdańska. W porównaniu z r. 1936 nastąpiły pewne zmiany w zbycie niektórych zbóż, choć ogólna cyfra nie zmieniła się. Natomiast firmy polskie zwiększyły sprzedaż ziemniaków i pasz. Szczegółowe zestawienie ziemiopłodów sprzedanych na rynku wewnętrznym przez 4 firmy polskie przedstawia się w latach 1936 i 1937 następująco:

	1936 ton	1937 ton
żyto	10.694	17.931
jęczmień	14.437	6.705
owies	1.188	2.774
pszenica	3.869	2.906
razem cztery zboża	30.188	30.316
strączkowe	2.493	868
ziemniaki	3.412	11.300
pasze	1.681	6.326
nasiona	327	1.667
oleiste	12	522
razem:	38.113	50.999

W dowozie zbóż do Gdańska dominowała nadal droga kolejowa. Drogą wodną dowieziono następujące ilości:

zboże	71.661	ton
strączkowe	8.939	„
mąka	5.117	„
razem:	85.717	ton

Biorąc pod uwagę łączną ilość zboża i innych ziemiopłodów na eksport i na potrzeby Wolnego Miasta, można przyjąć, że ok. 20% całego dowozu korzystało z drogi wodnej.

Jak wynika z przytoczonych cyfr, całokształt obrotów firm polskich w Gdańsku uległ bardzo znacznemu ograniczeniu, to też sprawa możliwości eksportowych, jest nieraz zagadnieniem bytu firm polskich pracujących w tej branży. Wznowienie eksportu zboża, leży w żywotnym interesie nie tylko firm zbożowych, ale i wszystkich innych firm pracujących w porcie, jak banków, spedytorów, maklerów, armatorów, żeglugi śródlądowej i towarzystw ubezpieczeniowych.

Jeśli chodzi o system sprzedaży, to w roku 1937 handel zbożem pozostawał pod znakiem ograniczeń, którym poddany został cały handel zagraniczny. System umów kompensacyjnych i clearingowych, które wnoszą wiele utrudnień i hamują tak ruchliwą dziedzinę handlu, jaką jest handel zbożowy, winien być, gdy tylko pozwolą na to ogólne warunki, co najrychlej zastąpiony systemem wolnych stosunków handlowych jednostek. Zboże należy do tych artykułów, które w handlu zagranicznym przynoszą płynne dewizy. Pozwala to z kolei na regulowanie dewizami importowanych surowców, a tym samym ich znaczne potanienie.

Żegluga śródlądowa

Rok 1937 był dla tych przedsiębiorstw żeglugowych, które działalność swą opierają na przewozach do portów i z portów w głąb kraju, wybitnie niepomyślny. Nic w tym jednak dziwnego skoro zważymy, że podstawowym artykułem w obrotach żeglugi śródlądowej są produkty rolne. Wstrzymanie eksportu zbóż spowodowało spadek ogólnych obrotów o 45% w stosunku do roku 1935 i 1936, w których to latach łączny obrót w górę i w dół rzeki utrzymywał się na wysokości około pół miliona ton. Oczywiście spadek ten zaznaczył się wyłącznie w wywozie, gdyż przywóz nawet się zwiększył, aczkolwiek całkiem nieznacznie.

Szczegółowe cyfry obrotów z Gdańska i Gdyni do Polski i z Polski do obu portów, przedstawiają się w latach 1936 i 1937 następująco:

	1936	1937
import (w górę rzeki) . . .	112.468 ton	126.332 ton
eksport (w dół rzeki) . . .	362.770 „	160.109 „
razem:	475.238 ton	286.441 ton.

W obu latach procent towarów, które wywieziono dalej do Gdyni wzgl. towarów, które nadeszły z Gdyni, waha się ok. 30.

Jeśli chodzi o towarzystwa żeglugi śródlądowej, osiadłe w Gdańsku, to znajdują się one niemal wyłącznie w rękach polskich. Żegluga śródlądowa jest zatem bodaj jedyną dziedziną działalności gospodarczej w Gdańsku, w której kapitał polski odgrywa rolę decydującą. Znaczenie dominujące posiadają trzy polskie firmy, z których dwie pracują w formie oddziałów firm krajowych, a jedna jest spółdzielnią z siedzibą w Gdańsku.

Udział tych trzech firm w obrotach ogólnych wynosi corocznie około 80%, a w r. 1937 wyniósł:

w górę rzeki	93.567 ton	czyli 74,1%
w dół rzeki	128.858 „	„ 80,5%
razem:	222.425 ton	czyli 77,7%.

Pozostała ilość przypada na kilka mniejszych firm, które nie posiadają charakteru stałego. Firmy te w poważnym stopniu dezorganizują rynek żeglugi śródlądowej, gdyż pracują bez kalkulacji i najczęściej po krótkim okresie istnienia likwidują się, narażając na nie małe straty z tytułu nieuregulowanych należności szyprów, dostawców, skarb państwa i instytucje ubezpieczeniowe.

Frachty, które obok tonażu są zasadniczym czynnikiem pracy żeglugi śródlądowej, utrzymywały się nadal, jak w latach poprzednich, na niskim, prawie że nie opłacalnym poziomie. Przyczyną niskich frachtów jest konkurencja drobnych firm pracujących nieodpowiedzialnie, a przede wszystkim konkurencja kolei żelaznych, w szczególności wyjątkowe taryfy eksportowe. Stąd też problem uzgodnienia taryf kolejowych z taryfą żeglugi śródlądowej wydaje się w chwili obecnej bardzo ważny. Nie chodzi tylko o rentowność towarzystw żeglugowych, ale i o stworzenie warunków powiększenia tak szczupłego polskiego tonażu żeglugi śródlądowej oraz umożliwienie towarzystwom modernizacji przestarzałego i wyniszczonego taboru. Dodajmy, że konkurencyjne taryfy kolei żelaznych oprócz ujemnego wpływu, jaki wywierają na żeglugę śródlądową, nie ratują nawet Polskich Kolei Państwowych, powodując konieczność stałych dopłat z skarbu państwa.

Zagadnienie frachtów wiąże się ściśle z położeniem szyprów, których zarobki daleko odbiegają od minimum egzystencji. Udział szyprów jako samodzielnych przedsiębiorców żeglugowych w ruchu do portów polskiego obszaru celnego i z portów jest nieznaczny i wynosi kilka procent. Toteż szyprowie są całkowicie zależni od towarzystw żeglugowych i są zainteresowani w podwyżce frachtów, w której i oni w formie zwiększonych stawek za wynajem barek musieliby uczestniczyć.

Warunki pracy żeglugi w obrębie samego portu gdańskiego nie uległy zmianie i są nadal usztywnione na skutek działalności przymusowej organizacji żeglugi śródlądowej t. zw. Schiffahrtbetriebsverband. Organizacja ta zajmuje się podziałem wszelkich prac w porcie oraz ustala stawki za podejmowane prace. Podział pracy przez związek jest z polskiego punktu widzenia szkodliwy, gdyż element polski nie ma żadnego wpływu, a nawet wglądu, czy w przydziale pracy nie są upośledzeni Polacy i firmy polskie. Powyższe ograniczenia dotyczą oczywiście tylko pracy w porcie. Żegluga z Polski i do Polski żadnym ograniczeniom nie podlega.

Biorąc pod uwagę całokształt sytuacji żeglugi śródlądowej, nie sposób pominąć, że zasadniczym problemem pozostaje ciągle sprawa zwiększenia udziału dróg rzecznych, a w pierwszym rzędzie Wisły, jako naturalnego szlaku komunikacyjnego do morza i w głąb kraju. O nikłym udziale tego najtańszego środka komunikacji w ogólnych przewozach mówią najlepiej cyfry. W roku 1937 tylko 3% towarów, które przeszły przez port gdański, skorzystało z drogi wodnej. Z drugiej strony, żegluga śródlądowa uczestniczyła tylko w jednym procencie, jeśli wziąć pod uwagę ogół transportów dokonanych w Polsce w roku 1937.

Planowa regulacja rzek i rewizja polskiej polityki komunikacyjnej to środki, do których należy przystąpić jak najprędzej, aby ożywić tą istotną gałęź życia gospodarczego.

Ustawowe i administracyjne ograniczenia działalności gospodarczej w Gdańsku

Uwagi ogólne

Podstawy prawne działalności gospodarczej w Gdańsku uległy w ciągu ostatnich kilku lat wielkiemu przeobrażeniu. Od roku 1933 jesteśmy świadkami ustaw i rozporządzeń, które regulują na nowo, od podstaw całokształt życia politycznego, społecznego i gospodarczego. Zdawałoby się, że zmiany te powinna była cechować myśl jaknajpełniejszego przystosowania się do ustroju gospodarczego zaplecza, z którym Gdańsk został związany w jeden obszar gospodarczy. Dążenie, by warunki działalności gospodarczej w Gdańsku były możliwie najbardziej zbliżone do warunków pracy w Polsce byłoby dążeniem nie tylko naturalnym, ale i celowym, gdyż dawałoby najlepszą gwarancję wzajemnej, wszechstronnej penetracji gospodarczej.

Niestety, rozwój wypadków nie poszedł w tym kierunku.

Przeobrażenia ostatnich lat polegają na upodobnieniu ustroju Wolnego Miasta do ustroju Rzeszy Niemieckiej, w której wyrugowano swobodną działalność jednostek, uzależniając każde poczynanie od zezwolenia władz administracyjnych. Rzecz prosta, że im większe odchylenia w ustroju Wolnego Miasta od ustroju Polski, jako zaplecza, tym trudniej o zacieśnienie kontaktów i relacji gospodarczych. Obecny układ stosunków nie przyczynia się do harmonijnej współpracy z kołami gospodarczymi zaplecza, które kierując ładunki do Gdańska napotykają w porcie na nieznane sobie przepisy. Obowiązujące przepisy stanowią ograniczenia, nie pozwalając na swobodne i pełne wykorzystanie portu przez zaplecze. Ograniczeń tych zebrało się tak wiele, że nie od rzeczy będzie, po kolei je wymienić, tym bardziej, że brak w tej mierze choćby fragmentarycznego opracowania.

Ustawy i rozporządzenia wydaje Senat na podstawie pełnomocnictw udzielonych przez Sejm ustawą z 24. czerwca 1933 (Gbl. s. 273) *zur Behebung der Not von Volk und Staat*. Ustawa która wygasała w roku 1937, została 5 maja (Gbl. s. 358) przedłużona na dalsze trzy lata.

Rynek pracy

Ordynacja pracy.

Ustawa o ordynacji pracy z 8. 5. 1934 (Gbl. s. 303), znowelizowana 27. 11. 1935 (Gbl. s. 1125) obwieszczeniem Senatu *(neue Fassung des Arbeitsordnungsgesetzes)*, przejmuje niemal dosłownie ustawę Rzeszy Niemieckiej o ordynacji pracy z roku 1934. Ponieważ ordynacja wprowadza cały szereg pojęć i urządzeń, nie znanych zupełnie ustawodawstwu polskiemu, trzeba ją omówić nieco szerzej. Oczywiście, postanowieniom ordynacji pracy jest podporządkowane całe życie gospodarcze, a więc również Polacy i przedsiębiorstwa polskie.

Pierwsza część ordynacji jest poświęcona kierownikowi przedsiębiorstwa i radzie zaufania *(Führer des Betriebes und Vertrauensrat)*, przy czym rozpoczyna się od stwierdzenia że kierownik *(Führer)* oraz urzędnicy i robotnicy, jako załoga *(Gefolgschaft)* pracują wspólnie dla dobra przedsiębiorstwa, i wspólnego dobra narodu i państwa *(zur Förderung der Betriebszwecke und zum gemeinen Nutzen von Volk und Staat)*. Bliższego określenia tych pojęć ustawa nie podaje. W wszelkich sprawach przedsiębiorstwa decyduje kierownik. Kierownik może być wyrokiem sądu honorowego, którego działalność reguluje ordynacja w dalszej części, pozbawiony kierownictwa zakładu.

Wszystkie przedsiębiorstwa, które zatrudniają co najmniej 5 osób winny z mocy ustawy posiadać radę zaufania *(Vertrauensrat)*. Obowiązkiem rady zaufania jest pogłębienie wzajemnego zaufania osób pracujących w przedsiębiorstwie *(das gegenseitige Vertrauen innerhalb der Betriebsgemeinschaft zu vertiefen)*. Zadaniem rady jest współpraca w wszelkich zagadnieniach mających na celu zwiększenie sprawności przedsiębiorstwa, warunków pracy, ochronę i poprawę bytu pracownika oraz wzmocnienie węzłów łączących wszystkich pracowników. Liczba członków rady zaufania *(Vertrauensmänner)* zależy od ilości pracobiorców i może wynosić najwyżej 10 osób. Mężem zaufania może zostać każdy pracobiorca, który skończył 25 lat, pracuje co najmniej rok w przedsiębiorstwie i daje gwarancję służby dla państwa narodowego *(muß die Gewähr bieten, daß er jederzeit rückhaltlos für den nationalen Staat eintritt)*. Mężowie zaufania są wybierani przez pracowników, muszą być jednak zatwierdzeni przez powiernika pracy, który winien odmówić zatwierdzenia przy wrogim nastawieniu wybranego do państwa lub gospodarstwa społecznego *(bei staats- und wirtschaftsfeindlicher Einstellung)*. Członkowie rady zaufania składają 1 maja przed załogą przedsiębiorstwa uroczyste ślubowanie *(Gelöbnis)* służenia jedynie dobru przedsiębiorstwa i ogółu *(nur dem Wohle des Betriebes und der Gemeinschaft aller Volksgenossen zu dienen)*. Urzędowanie członków rady zaufania zaczyna się 1 maja

i kończy 30 kwietnia. Zwolnienie z pracy męża zaufania nie może nastąpić na podstawie normalnego wypowiedzenia, jest możliwe tylko w wypadku likwidacji całego przedsiębiorstwa lub tej części, w której pracuje mąż zaufania. Rada zaufania może zwrócić się przeciw zarządzeniom kierownika zakładu do powiernika pracy.

Druga część ordynacji reguluje upoważnienia powiernika pracy *(Treuhänder der Arbeit)*. Powiernik pracy jest urzędnikiem mianowanym przez Senat. Bardzo szerokie uprawnienia powiernika rozciągają się na cały obszar W. M. Gdańska. Powiernik pracy ma czuwać nad utrzymaniem spokoju pracy przez nadzór nad działalnością członków rad zaufania, przyczym decyduje w razie zatargów, dalej przez mianowanie i odwoływanie mężów zaufania, przez uchylenie zarządzeń kierownika zakładu, w razie zaczepienia ich przez radę zaufania, o ile uzna to za stosowne. Bez zezwolenia powiernika pracy nie wolno zwolnić więcej, jak dwie osoby w zakładzie, który zatrudnia 100 osób, a przy większej ilości zatrudnionych nie wolno zwolnić bez specjalnego zezwolenia więcej, niż 10% pracowników. Powiernik ma nadzór nad wprowadzeniem regulaminu pracy *(Betriebsordnung)*, który musi posiadać każdy zakład, zatrudniający więcej niż 20 osób. Regulamin określa szczegółowo warunki pracy i płacy w przedsiębiorstwie. Do kompetencji powiernika pracy należy również ustalanie taryf pracy i płacy i nadzór nad ich wykonaniem (dotychczas ukazało się około 100 taryf dla poszczególnych branż i zawodów). Ustalanie warunków płacy w drodze umów taryfowych zawieranych przez związki zawodowe pracobiorców z pracodawcami, nie jest więcej dozwolone. Wreszcie powiernik współdziała w sądzie honorowym oraz winien stale informować Senat o rozwoju sytuacji społeczno-politycznej świata pracy. Powiernik może powołać radę przyboczną rzeczoznawców *(Sachverständigenbeirat)*, złożoną z przedstawicieli pracobiorców i pracodawców różnych branż. Istotny jest paragraf 33, który daje możność powołania specjalnego powiernika pracy.

Ważne są przepisy dotyczące honorowego sądownictwa socjalnego *(Soziale Ehrengerichtsbarkeit)*, zawarte w czwartej części ordynacji pracy. Przewidziane są dwie instancje *(Ehrengericht i Ehrengerichtshof)*. W skład sądu pierwszej instancji wchodzi jeden z sędziów zawodowych wyznaczony przez Senat i dwóch ławników (jeden pracodawca i jeden pracobiorca). Instancja odwoławcza sądzi w składzie 5 sędziów, w tym dwóch wyższych urzędników sądowych mianowanych przez Senat. Przedmiotem rozprawy są sprawy wniesione przez powiernika pracy przeciw kierownikowi zakładu lub pracownikom z tytułu jednego z licznych przewinień, wyszczególnionych w ordynacji, a wykraczających przeciw godności społecznej *(soziale Ehre)*. Pojęcie *soziale Ehre* jest ujęte bardzo szeroko. Sąd może orzec karę ostrzeżenia, na-

gany, kary pieniężnej, usunięcia z dotychczasowego miejsca pracy, a także może zawyrokować niezdolność kierownika do kierowania przedsiębiorstwem.

Wreszcie ordynacja zawiera surowe dla przedsiębiorstwa przepisy o wypowiedzeniu stosunku służbowego. Zwolniony pracownik, jeżeli pracował co najmniej rok w przedsiębiorstwie, może zaskarżyć pracodawcę do sądu pracy i powoływać się, że zwolnienie nie jest uzasadnione warunkami przedsiębiorstwa lub że jest niesłuszne.

Ordynacja pracy, jak to wynika z ustawy, wprowadza szereg pojęć (dobro zbiorowe, naród, państwo), bliżej nie sprecyzowanych wzgl. ujmowanych całkiem odmiennie przez polski element pracujący w porcie. Toteż stałym dążeniem zainteresowanych polskich kół gospodarczych jest wyodrębnienie elementu polskiego z pod działania ustawy. Mogłoby to nastąpić w formie np. ustanowienia specjalnego powiernika pracy dla firm polskich i Polaków, stworzenie odrębnego sądu honorowego itd. Podporządkowanie przedsiębiorstw polskich ordynacji całkowicie obcej Polakom już z samego ducha, musi w konsekwencji prowadzić do kolizji z ustawą, jeżeli ustawa będzie ściśle przestrzegana. Obowiązujące przepisy wymagają np. od kierownika odebrania uroczystego ślubowania od mężów zaufania w dniu 1 maja. Nieznane w Polsce są przepisy o możności usunięcia kierownika przedsiębiorstwa przez sąd honorowy itd.

Jak długo ordynacja pracy — która mówiąc o dobrze ogółu, ma na myśli, o ile się można zorientować, wyłącznie dobro W. M. Gdańska — nie będzie miała równocześnie na uwadze interesów zaplecza, dla którego pracuje element polski, tak długo nie może być mowy o normalnych warunkach pracy Polaków i przedsiębiorstw polskich.

Pośrednictwo pracy.

Zasadnicza ustawa określająca zakres działania i kompetencje urzędu pracy, skopiowana z ustawy niemieckiej, ukazała się 27. 6. 1930 (Gbl. s. 147). Nowy urząd t. zw. *Landesarbeitsamt*, przejął funkcje wszystkich dotychczas istniejących biur i urzędów pośrednictwa pracy. Organami *Landesarbeitsamt* były Rada Administracyjna, Zarząd, Podkomisje i Komisje fachowe, których członkowie byli powoływani przez Senat na wniosek związków zawodowych pracodawców i pracobiorców. W tej formie *Landesarbeitsamt* prowadził rejestr bezrobotnych i pośredniczył w przydziale pracy, jednak wyłączność posiadał tylko przy zatrudnianiu personelu restauracyjnego i hotelowego, a z czasem kilku jeszcze innych zawodów. Równolegle pośrednictwem pracy trudniły się wszystkie związki zawodowe pracobiorców.

Całkowitą zmianę ustroju *Landesarbeitsamt*, polegającą na przelaniu kompetencji Rady, Zarządu i Komisji na przewodniczącego urzędu (zasada *Führerprinzip)*, przynosi rozporządzenie z 5. 1. 1934 (Gbl. s. 3). Znamienna

jest nowa redakcja § 26. który anuluje przepis, na podstawie, którego urząd musiał wydać pozwolenie pracy każdemu obywatelowi gdańskiemu.

Najistotniejszą zmianę przynosi nowela *über Arbeitsvermittlung, Berufsberatung und Lehrstellenvermittlung* z 30. 10. 1936 (Gbl. s. 437), która nadaje urzędowi *Landesarbeitsamt* wyłączne prawo pośrednictwa pracy i poradnictwa zawodowego pracowników umysłowych, robotników i uczniów. Tym samym, prawa pośrednictwa pracy zostały pozbawione wszystkie organizacje zawodowe, wśród nich dwie organizacje polskie. Są dopuszczalne wyjątki za specjalną zgodą Senatu (dotychczas z prawa tego Senat nie skorzystał). Rozporządzenie przynosi również nowe sprecyzowanie zasad pośrednictwa pracy. Naczelną zasadą, którą winien kierować się urząd pracy przy wykonywaniu swych zadań jest zasada dobra narodu, *(zum Wohle der Volksgemeinschaft)*.

Ważne są przepisy, dotyczące wyboru zawodu. Poradnictwo zawodowe *(Berufsberatung)* zostało scentralizowane w *Landesarbeitsamt,* który nie tylko radzi, ale kieruje uczni do poszczególnych zawodów zależnie od zdolności fizycznych i umysłowych ucznia oraz bierze pod uwagę podaż rąk w danym zawodzie. Rozporządzenie przewiduje, że osobiste dążenia jednostek muszą być podporządkowane dobru ogólnemu *(dem Wohle des Volksganzen)*.

W praktyce przepisy o pośrednictwie pracy dotykają polskiego pracownika bardzo dotkliwie. Wpływa na to w pierwszym rzędzie pozbawienie prawa pośrednictwa pracy polskich organizacji zawodowych. Na decyzję i sposób wykonywania pośrednictwa pracy przez urząd pracy element polski, zamieszkały w Gdańsku niema żadnego wpływu. *Landesarbeitsamt* jest zupełnie niekrępowany w przydziale pracy. Jak dotychczas, Polakom zbyt często odmawia się pracy, przy czym motywy odmowy są najrozmaitsze, jak za krótki czas bezrobocia, za długi czas bezrobocia (wyjście z wprawy), odmowa przyjęcia pracy w Niemczech, odmowa wykonania pracy obowiązkowej *(Pflichtarbeit)*, chęć zmiany zawodu (zasadniczo nie dozwolona), przynależność do różnych organizacji, odmowa odbycia roku pracy na wsi *(Landjahr i Landhelfer)* lub służby pracy *(Hilfsdienst)*, odmowa uczęszczania do gdańskiej szkoły dokształcającej *(Fortbildungsschule)* itd.

Poradnictwo zawodowe przejawia się w praktyce tym, że szereg uczniów Polaków, którzy mogliby otrzymać pracę w polskich firmach portowych, otrzymać jej nie mogą, gdyż poradnia zawodowa po egzaminie orzeka, że kandydat do zawodu kupieckiego się nie nadaje. Nie pomagają tu ani wzorowe świadectwa ukończonych szkół polskich w Gdańsku, ani opinia samych przedsiębiorstw, które stwierdzają, że kwalifikacje kandydata uważają za wystarczające. W ten sposób utrudnia się, a nawet uniemożliwia dopływ narybku do tego zawodu, w którym stosunkowo są jeszcze największe możliwości zatrudnienia Polaków.

Zahamowanie dopływu sił roboczych z Polski.

Zarządzeniem Senatu W. M. Gdańska z 22. 9. 1931 (pismo do Komisarza Generalnego R. P.) *Landesarbeitsamt* otrzymał polecenie nie udzielania pozwoleń pracy tym wszystkim obywatelom niegdańskim, którzy nie posiadali stałego miejsca zamieszkania na terenie W. M. Gdańska przed dniem 22. września 1931.

Powyższy zakaz był skierowany przeciw obywatelom polskim, powodując, że od września 1931 r. (zarządzenie obowiązuje do chwili obecnej bez zmiany) ustał niemal całkowicie dopływ pracowników umysłowych i fizycznych z Polski. Zezwolenia są udzielane tylko wyjątkowo, jeśli powołanie obywatela polskiego na stanowisko w Gdańsku jest bezwzględnie konieczne, przez co rozumie się osoby na stanowiska kierownicze, mające prawo podpisu, osoby zaufania i inne wyjątkowe wypadki.

Ujemne skutki zakazu stosowanego na ogół rygorystycznie, powiększają się z każdym rokiem. Na brak kwalifikowanego personelu na miejscu, wpływa opuszczenie Gdańska przez szereg osób, które przeważnie przeszły do nowych firm w Gdyni, wyjście zamąż (kobiety po wyjściu zamąż tracą prawo pracy zawodowej) wypadki śmierci itd. Tymczasem dopływ nowych sił z Polski od r. 1931 ustał niemal zupełnie, a w Gdańsku nie zawsze można znaleźć dostateczną ilość sił odpowiednio wykwalifikowanych. Urząd stosuje przepisy tak ściśle, że postępowaniem swym doprowadza nawet do ucieczki części ładunków z Gdańska. Miało to miejsce w ostatnich dwóch latach przy przeładunku drzewa, gdy w okresie sezonowego natężenia ruchu, *Landesarbeitsamt* odmówił udzielenia zezwolenia pracy dla robotników z Polski, choć brak było kwalifikowanych sił na miejscu.

Robotnicy portowi.

Wykonywanie pracy w porcie zostało uzależnione od posiadania karty portowej *(Hafenarbeiterkarte)* jeszcze w r. 1932 rozporządzeniem z 26. 2. (Gbl. s. 118) *über die Ausgabe von Hafenarbeiterkarten.* Wydawanie kart portowych i ustalenie zakresu prac portowych, należy do *Landesarbeitsamt.* Rozporządzenie nowelizowano kilkakrotnie, rozszerzając stale pojęcie prac portowych *(Hafenarbeiten),* do których według ostatniego brzmienia rozporządzenia z 12. 11. 1936 (St. A. s. 611) należą wszelkie prace w porcie, przy nabrzeżu i w magazynach koło nabrzeża. Odrębną grupę robotników, którzy nie potrzebują kart portowych stanowią jedynie robotnicy spichrzowi i drzewni *(Getreidespeicherarbeiter i Weichselholzarbeiter).*

Wydanie karty portowej jest zależne od swobodnej decyzji *Landesarbeitsamt,* który może również odebrać kartę, m. inn. z powodu wrogiego nastawienia do państwa lub gospodarstwa społecznego *(bei staats- und wirt-*

schaftsfeindlicher Einstellung). Wyłączność pośrednictwa pracy robotników portowych przez *Landesarbeitsamt* została ustanowiona rozporządzeniem z 23. 2. 1935 (St. A. s. 108). Pracodawca, który chce zatrudnić robotnika portowego, musi zgłosić zapotrzebowanie w jednej z trzech *Verteilungsstelle*. Nie dotyczy to robotników stałych w odniesieniu do których istnieje swoboda wyboru, jednak robotnicy ci stanowią tylko mały odsetek ogółu robotników portowych.

Wynikiem rozporządzenia o kartach portowych, których przydział należy do *Landesarbeitsamt*, jest znikoma ilość kart w ręku Polaków. Polacy nie stanowią nawet 10% ogółu robotników portowych, podczas gdy suma pracy, jaką rozporządzają firmy polskie jest kilkakrotnie wyższa. System kart portowych uniemożliwia polskiemu pracodawcy poparcie w dostatecznej mierze polskiego robotnika i zmusza go do zatrudniania personelu niepolskiego.

Hilfsdienst, Landjahr.

Na wzór służby pracy w Rzeszy Niemieckiej wprowadzono i w Gdańsku służbę pracy o nazwie początkowo tej samej *(Arbeitsdienst)*, a później zmienionej *(Hilfsdienst)*. Również rok pracy na wsi *(Landjahr)*, jest przejęty z wzorów niemieckich.

Służbę pracy reguluje rozporządzenie z 19. 6. 1934 (Gbl. s. 459) *betreffend die Einführung des Danziger staatlichen Arbeitsdienstes*. Rozporządzenie wprowadza przymus rocznej służby pracy dla wszystkich obywateli gdańskich, którzy ukończyli 20 rok życia. Służba nie jest pracą zarobkową, ale honorową służbą dla narodu *(Arbeitsdienst ist nicht Lohnarbeit sondern Ehrendienst am Volke)*. Na czele służby pracy stoi Senat. (Wydział *Sachgebiet Arbeitsdienst)*, który wydaje po odbyciu służby paszport pracy *(Arbeitspass* później *Hilfsdienstpass)*. Paszport pracy jest dokumentem państwowym. Protokółem polsko-gdańskim z 30. 7. 1934 zostało ustalone, że do służby pracy nie będą powoływane osoby pochodzenia lub języka polskiego, które złożą odpowiedni wniosek do władz, a oświadczenie Senatu z 15. 2. 1935 zapewniło, że w przydziale pracy, zapomóg dla bezrobotnych itp., będą uczestniczyły bez różnicy osoby, które złożyły wniosek o zwolnienie i służby pracy nie odbyły.

Mimo to, rozporządzenie z 3. 4. 1936 (Gbl. s. 145) uprzywilejowało przy zatrudnianiu w urzędach, pośrednictwie pracy, zaliczaniu lat służby itp. osoby, które odbyły służbę pracy i mogą się wykazać paszportem pracy.

Rok pracy na wsi został wprowadzony rozporządzeniem z 30. 4. 1934 (Gbl. s. 300) *über das Landjahr*. Rok pracy na wsi obowiązuje całą młodzież po skończeniu szkoły powszechnej, a więc również młodzież polską. Paragraf 3 określa wyraźnie, że w czasie roku pracy na wsi, młodzież pozo-

staje pod nadzorem władz szkolnych i jest wychowywana w duchu narodowo-socjalistycznym *(sie werden während des Landjahres nach den Grundsätzen des nationalsozialistischen Staates erzogen).*

Na skutek interwencji Komisariatu Generalnego R. P., czynniki gdańskie wyjaśniły, że służba na wsi nie obowiązuje osób pochodzenia lub języka polskiego. Toteż Polacy są obecnie powoływani przeważnie do służby pomocniczej na wsi *(Landhelfer),* przy czym podstawa prawna tego urządzenia wogóle nie jest znana. Zresztą organizacja *Landhelfer* nie wiele różni się od *Landjahr.*

Zarówno służba pracy, jak służba na wsi, o której już samo rozporządzenie mówi, że ma ona na celu wychowanie młodzieży w duchu narodowo-socjalistycznym, z natury rzeczy nie może obowiązywać Polaków. Teoretycznie, na podstawie oświadczenia Senatu, Polacy którzy nie chcą odbyć służby pracy, mogą być od niej po złożeniu indywidualnych wniosków zwolnieni. W praktyce, wobec stanowiska *Landesarbeitsamt,* który przy staraniach o pracę domaga się zaświadczenia o odbyciu *Landjahr* i *Hilfsdienst,* zaledwie nieznaczna ilość osób od tych obowiązków się uchyla, zdając sobie sprawę, że postępowaniem tym utrudnia sobie, a często uniemożliwia możność znalezienia zajęcia na obszarze Wolnego Miasta.

Podatki

System i wysokość obciążenia podatkowego posiadają szczególne znaczenie w działalności gospodarczej przedsiębiorstw portowych, które walczą stale z konkurencją innych portów. System podatkowy w Gdańsku jest wzorowany na ustawodawstwie podatkowym Rzeszy Niemieckiej, mimo że Gdańsk jest związany jednym obszarem gospodarczym z Polską. Ten zasadniczy fakt, że gdański system podatkowy jest różny od systemu polskiego, nie pozostaje bez wpływu na działalność gospodarczą w porcie i konkurencyjność portu. Odrębność gdańskiej struktury podatkowej, należy uznać za utrudnienie pracy przedsiębiorstw, biorących udział w obrotach portu.

Postępowanie egzekucyjne.

Rok 1937 przyniósł nieznaną dotąd praktykę władz podatkowych, które w stosunku do szeregu firm stosowały jaknajbardziej rygorystyczne metody odnośnie uregulowania wielotysięcznych należności podatkowych. W ten sposób, w szeregu wypadkach na skutek oczywistej niemożności uruchomienia olbrzymich sum, o których podatnik dowiadywał się w terminie kilku dni, szereg firm, uległo likwidacji lub przeszło w inne ręce.

Postępowanie egzekucyjne ułatwiła znacznie zmiana ustawy podatkowej, uregulowana rozporządzeniem z dnia 18. 11. 1937 (Gbl. s. 597) *zur Aenderung des Steuergrundgesetzes.*

Rozporządzenie przewiduje, że jeżeli postępowanie egzekucyjne mogłoby zagrozić bytowi dłużnika lub egzystencji jego przedsiębiorstwa, to urząd podatkowy ma prawo za zgodą Senatu zająć majątek przedsiębiorstwa, a nawet cały majątek dłużnika, znajdujący się na terenie W. M. Gdańska. Z chwilą zajęcia, dłużnik traci prawo dysponowania i zarządzania majątkiem. Funkcje zarządcy wykonuje odtąd powiernik *(Treuhänder)*, mianowany przez urząd podatkowy. Urząd podatkowy nie ma obowiązku zawiadamiania dłużnika o naznaczeniu powiernika, wystarczy ogłoszenie w miejscowym dzienniku urzędowym *(Staatsanzeiger)*, albo w pismach, przy czym zajęcie rozpoczyna się już w chwili ogłoszenia.

Powiernik ma niemal nieograniczone prawo zarządzania majątkiem dłużnika. Winien w zasadzie respektować umowy zawarte przed zajęciem, ale może odmówić wykonania umowy, oprócz tych wypadków, w których przyniosłoby to nieproporcjonalnie duże szkody dla drugiej strony. Zachowując ustawowe terminy może wypowiedzieć stosunek pracy osobom zatrudnionym w przedsiębiorstwie. Co jednak najważniejsze, powiernik ma prawo sprzedać część majątku dłużnika, a nawet całe przedsiębiorstwo. Przeciw decyzji powiernika, powziętej w porozumieniu z urzędem podatkowym lub Senatem, niema żadnego środka prawnego. Niezależnie od wprowadzenia do przedsiębiorstwa powiernika, urząd podatkowy może w celu zabezpieczenia nałożonych kar pieniężnych i kosztów zarządzić i przeprowadzić areszt dłużnika.

Powyższym rozporządzeniem, które ukazało się 22. 11. nadano moc obowiązującą wstecz (od 15. 10.), tak że rozporządzenie zalegalizowało wszczęte w stosunku do licznych firm i osób postępowanie władz podatkowych. O tym, w jaki sposób stosuje się rozporządzenie o powierniku, świadczy dostatecznie fakt mianowania w kilku wypadkach powiernikiem kierownika firmy konkurencyjnej. Ustawa nie przewiduje bowiem w tym względzie żadnych ograniczeń, może się więc zdarzyć, że powiernik-konkurent zarządza majątkiem dłużnika, a potem za zgodą Senatu sam przedsiębiorstwo wykupuje.

Samorząd gospodarczy

W roku 1933, gdy kierownictwo polityki Wolnego Miasta przeszło w ręce zwolenników partii narodowo-socjalistycznej, istniały daleko idące projekty odnośnie organizacji naczelnej reprezentacji życia gospodarczego. Dążenia te znalazły wyraz w rozporządzeniu z 4. 7. 1933 (Gbl. s. 295) dotyczą-

cym organizacji przedstawicielstw zawodowych *(zur Vorbereitung des Aufbaues der berufsständischen Vertretungen)* oraz w kilku dalszych rozporządzeniach wydanych w tym samym roku.

Rozporządzenia przewidywały powołanie Naczelnej Izby Gospodarczej *(Hauptwirtschaftskammer)*, której podlegałyby utworzone w tym samym czasie organizacje o charakterze publiczno-prawnym, stanowiące wyłączne przedstawicielstwo zawodowe przemysłu, handlu, rzemiosła i drobnego rzemiosła *(Industriekammer, Handelskammer, Handwerkskammer i Gewerbekammer)*. Rozporządzeniem z 28. 7. 1934 (Gbl. s. 641) powołano Radę gospodarczą *(Wirtschaftsrat)*, składającą się z członków mianowanych w połowie przez Senat i w połowie przez Izby.

W rezultacie, po szeregu dalszych zmianach ustawowych, istnieją w chwili obecnej trzy przedstawicielstwa zawodowe rolnictwa, przemysłu i handlu oraz rzemiosła. Są to Izba Rolnicza *(Bauernkammer)*, Izba Przemysłowo-Handlowa *(Industrie- u. Handelskammer)* i Izba Rzemieślnicza *(Handwerkskammer)*. Natomiast zarówno Naczelna Izba Gospodarcza, jak i Rada Gospodarcza, zostały rozporządzeniem z 11. 1. 1936 (Gbl. s. 33) zniesione.

Jest rzeczą znamienną, że zakrojone początkowo na szeroką skalę projekty przeorganizowania samorządu gospodarczego na wzór niemiecki okazały się w praktyce niewykonalne. Wskazują one, że życie gospodarcze portu musi szukać takich form i takich rozwiązań, jakie posiada zaplecze, a więc ten obszar gospodarczy, z którym port jest organicznie związany.

Izba Przemysłowa-Handlowa.

Szereg zmian w strukturze organizacyjnej Izby Przemysłowo-Handlowej, zakończyło częściowo rozporządzenie z 28. 7. 1934 (Gbl. s. 634) *zur Errichtung der Industrie- u. Handelskammer* oraz statut nadany Izbie rozporządzeniem z 22. 12. 1934 (Gbl. s. 859). Izba składa się z 80 radców wybieranych po połowie przez pracodawców i pracobiorców. Oprócz tego członkami Izby mogą być osoby mianowane przez Senat. Liczba nominatów nie może jednak przekraczać 20 osób. W tej formie, mimo szeregu ograniczeń, Izba mogła być uważana za niezależną organizację samorządu gospodarczego. Jednak nowe ujęcie podstaw prawnych i statutu Izby z r. 1935 zmienia całkowicie jej charakter.

Obecna struktura organizacyjna i działalność Izby opierają się na rozporządzeniu z dnia 9. 12. 1935 (Gbl. s. 1163) *zur Errichtung der Industrie- u. Handelskammer*. Nowy statut został nadany Izbie rozporządzeniem z 13. 12. 1935 (Gbl. s. 1166) *betreffend Erlass eines Statuts der Industrie- u. Handelskammer zu Danzig*.

Zadaniem Izby jest ochrona interesów przemysłu i handlu, zgodna z dobrem ogółu w ramach całokształtu życia gospodarczego *(nach gemeinnützigen Grundsätzen im Rahmen der Gesamtwirtschaft)*. Organami Izby są prezydent Izby, dwóch wiceprezydentów i 48 radców *(Kammermitglieder)*, Na czele Izby stoi prezydent mianowany i odwoływany przez Senat. Za działalność Izby wyłączną odpowiedzialność ponosi prezydent. Wiceprezydenci są mianowani przez prezydenta, przy czym nominacje wymagają zatwierdzenia przez Senat. Radcowie Izby w liczbie 48, są mianowani przez prezydenta Izby. I tu nominacje wymagają zatwierdzenia przez Senat. Kadencja radców trwa trzy lata, jednak prezydent może za zgodą Senatu wcześniej odwołać poszczególnych radców. Radcą może zostać tylko obywatel gdański, który skończył 25 lat i posiada pełnię obywatelskich praw honorowych. Zebrania radców zwołuje prezydent, gdy uważa to za konieczne, jednak musi zwołać co najmniej jedno ogólne zebranie na rok. Prezydent może powoływać Komitety wzgl. Komisje fachowe, do których mogą wchodzić również nie radcowie. Izba podlega nadzorowi Senatu.

Dalsze szczegóły reguluje statut Izby wydany przez Senat 13. 12. 1935 na wniosek prezydenta Izby.

Interesujące są przepisy o grupach zawodowych *(Fachgruppen)* i sądzie honorowym przy Izbie Przemysłowo-Handlowej *(Ehrengericht)*. Grupy zawodowe posiadają osobowość publiczno-prawną. Powstanie grupy zawodowej nie jest przymusowe, o ile jednak choć kilka przedsiębiorstw w danej branży życzy sobie powstania grupy, to muszą do niej należeć wszystkie przedsiębiorstwa, pracujące w tej branży. W praktyce istnieje obecnie około 20 grup i należy się liczyć z tym, że po pewnym czasie grupy zawodowe obejmą wszystkie branże, gdyż w każdej znajdzie się choć kilka jednostek, które zarządają zorganizowania grupy zawodowej. Na czele grupy stoi kierownik *(Fachgruppenleiter)*, mianowany przez prezydenta Izby. Statut grupy ustala prezydent Izby. Zadaniem grupy zawodowej jest zapewnienie porządku i spokoju w zakresie działalności gospodarczej danej grupy *(die Ordnung und den Wirtschaftsfrieden innerhalb ihres Bereichs zu sichern)*, przy czym grupa nie może się kierować interesami partykularnymi, ale dobrem ogółu *(die Fachgruppe hat ihre Massnahmen nicht auf die Sonderinteressen des Faches abzustellen, sondern bei jeder Massnahme die grossen Ziele und Belange der Gesamtwirtschaft und der Volksgemeinschaft zu berücksichtigen)*.

Sądowi honorowemu Izby podlegają kierownicy przedsiębiorstw należących do Izby w wypadkach, jeżeli ich postępowanie jest niezgodne z etyką kupiecką. Członków kompletu sędziowskiego mianuje prezydent Izby. Od decyzji sądu, który może orzec karę ostrzeżenia, nagany, wykluczenia od kupieckich urzędów honorowych lub grzywny, przysługuje odwołanie do Senatu.

Uprawnienia Izby zostały w kilku dziedzinach rozszerzone rozporządzeniem z 25. 6. 1937 (Gbl. s. 447/9). Wprowadzono rejestr drobnego handlu i przemysłu *(Handels- u. Gewerberolle)* dla tych osób, pracujących samodzielnie, które nie są wpisane do rejestru handlowego, ani do rejestru rzemieślników. Osoby, wciągnięte do rejestru, otrzymają zaświadczenie, które może być odebrane. Równocześnie Izba została uprawniona do prowadzenia rejestru uczniów *(Lehrlingsrollen)*, zatrudnionych w handlu i przemyśle. Niezwłocznie ukazało się też odnośne zarządzenie Izby. Tym samym rozporządzeniem organiczono na rzecz Izby kompetencje grup zawodowych. Odtąd ważność wszelkich uchwał, podjętych wewnątrz grupy, wymaga zatwierdzenia przez Izbę. Z drugiej strony, grupy zostały upoważnione do nakładania składek i kar porządkowych na członków.

Streszczone obszernie przepisy, regulujące działalność gdańskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, wskazują dostatecznie na szereg ujemnych stron z punktu widzenia interesów polskich i swobody pracy przedsiębiorstw biorących udział w przeładunku portowym. Uderza przede wszystkim, że bierne prawo wyborcze do Izby posiadają tylko obywatele gdańscy, mimo że obywatele polscy stanowią bardzo poważny odsetek, jeśli wziąć pod uwagę osoby na stanowiskach kierowniczych w zakresie działalności gospodarczej w porcie. Po wtóre, przez zastąpienie wyboru prezydenta, wiceprezydentów i radców systemem nominacji, z prawem każdoczesnego odwołania, Izba traci cechę organizacji samorządowej i staje się powolnym instrumentem władzy politycznej.

Również ujęcie zadań Izby budzi liczne zastrzeżenia. Podkreślane często pojęcie interesów ogółu, przez co rozumie się tylko interesy Wolnego Miasta, jest zbyt wąskie. Gdańsk związany wspólnym obszarem gospodarczym z Polską może rozwijać się gospodarczo tylko wtedy, jeśli pojęciem dobra zbiorowego zostanie objęty ten cały obszar, do którego Gdańsk ciąży i z którego żyje.

Nieznany jest polskiemu życiu gospodarczemu sąd honorowy przy Izbie, w dodatku mianowany dowolnie przez Izbę. Wreszcie niejasne są przepisy o uczniach i egzaminach, którym będą poddawani uczniowie po skończeniu okresu nauki. Nie jest przewidziane, aby w komisjach egzaminacyjnych zasiadali Polacy. Wydawałoby się, że najlepszym egzaminem jest zaangażowanie ucznia na stałe co jest najlepszym dowodem, że uważa się go za dostatecznie przygotowanego do zawodu.

Giełda gdańska.

Nowy statut giełdy gdańskiej *(Neue Börsenordnung für Danzig)*, nie został wydany w formie rozporządzenia w gdańskim Dzienniku Ustaw, ale w formie regulaminu, ogłoszonego przez prezydenta Izby Przemysłowo-Han-

dlowej, zatwierdzonego przez Senat 29. 12. 1936. Nowy statut obowiązujący od 1. 1. 1937 zmienia zasadniczo dotychczasową strukturę Izby.

Giełda składa się z dwóch działów: giełdy papierów wartościowych i dewiz oraz giełdy towarowej, na której zawiera się tylko transakcje produktami rolnymi. Zarząd giełdy składa się z zarządów giełdy pieniężnej i towarowej. Członkowie zarządu są mianowani przez Izbę Przemysłowo-Handlową. O ile statut zastrzega, że co najmniej dwóch (na ogólną liczbę 9) członków zarządu giełdy pieniężnej musi reprezentować banki polskie, o tyle niema żadnego zastrzeżenia odnośnie zarządu giełdy towarowej, składającej się z 11 członków. Izba może każdej chwili odwołać członków zarządu. Normalnie kadencja trwa trzy lata. Przewodniczący giełdy i obu działów giełdy są mianowani przez Izbę na 1 rok, jednak mogą być każdocześnie odwołani.

Prawo wstępu na giełdę może być przez przewodniczącego każdej chwili odebrane, a to z różnych powodów, m. inn., gdy uczestnik jest podejrzany lub wykraczał przeciw dobru zbiorowemu państwa lub gdańskiemu gospodarstwu społecznemu *(Verstösse gegen das Wohl des Staates oder der Danziger Volkswirtschaft)*.

W odniesieniu do nowego statutu giełdy, który na miejsce wyboru zarządu wprowadza nominacje z góry, należy uczynić zastrzeżenie podniesione już przy Izbie Przemysłowo-Handlowej, a mianowicie że nie zapewnia ona dostatecznej reprezentacji polskiej w zarządzie. Na przykład obecnie, liczba dwóch delegatów w zarządzie giełdy towarowej, nie odpowiada w żadnym stopniu zakresowi działania polskich firm zbożowych w Gdańsku.

Banki

Fundusze rezerwowe.

Rozporządzeniem z 3. 2. 1937 (Gbl. s. 99) *über die Anlegung des gesetzlichen Reservefonds bei Banken*, zostały zobowiązane do lokowania ustawowych funduszów rezerwowych w papierach wartościowych dopuszczonych do notowań na giełdzie gdańskiej, wszystkie instytucje, które są bankami w rozumieniu ustawy bankowej z 1. 8. 1933 (Gbl. s. 353). Na wypadek niezastosowania się do rozporządzenia, może być nałożona kara do wysokości 100.000 guldenów. Równocześnie ukazało się rozporządzenie wykonawcze, które m. inn. przewidziało termin 31. 12. 1937, jako ostateczny termin zastosowania się do rozporządzenia.

Polskie przepisy bankowe nakazują lokowanie tylko połowy kapitału zapasowego w papierach wartościowych o pupilarnym bezpieczeństwie. O ile jednak w Polsce ilość papierów jest bardzo duża, a kursy kształtują się korzy-

stnie, o tyle niema to miejsca w Gdańsku. Toteż obowiązek zakupu papierów wartościowych należy traktować, jako nowe obciążenie banków.

Kapitały, które zostały wprowadzone do Gdańska przez polskie przedsiębiorstwa, są przeznaczone na finansowanie w tej czy innej formie handlu morskiego. Pracują one w ten sposób nad wzmożeniem obrotów portu gdańskiego i dostarczają bezpośrednio zatrudnienia dla szeregu przedsiębiorstw gdańskich, z portem związanych. Kupno papierów procentowych prowadzi do zamrożenia raz na zawsze części tych kapitałów i wycofania ich z obrotu, do którego zostały przeznaczone.

W praktyce rozporządzenie dotyczy głównie dwóch banków polskich, gdyż większość banków niemieckich, pracuje w Gdańsku w formie oddziałów, które nie rozporządzają funduszami rezerwowymi. Natomiast dwa największe banki gdańskie, już dawno zakupiły papiery wartościowe, o których mowa w rozporządzeniu, po kursach znacznie niższych.

Tajemnica bankowa.

Zasada tajemnicy bankowej jest przestrzegana skrupulatnie na całym świecie, jako niezbędny czynnik dla normalnego funkcjonowania instytucji bankowych. Zasady tej przestrzega również gdańska ustawa o bankach. Także na podstawie ustawy podatkowej z 23. 10. 1934 (Gbl. s. 733), może każdy bank odmówić udzielenia wyjaśnień odnośnie stanu rachunków poszczególnych klientów.

Mimo to, w myśl oficjalnego wyjaśnienia Senatu, musi bank na żądanie urzędu podatkowego, a także na żądanie urzędu nadzorującego rozrachunek z zagranicą *(Überwachungsstelle für den Zahlungsverkehr mit dem Auslande)*, okazać bez wyjątku wszystkie księgi i pozwolić na dokonanie odpisów wszelkiego rodzaju dokumentów. Daje to urzędowi możność nie tylko badania spraw podatkowych banku, ale również zbierania najobszerniejszego materiału informacyjnego o klienteli.

W tej sytuacji klienci są skłonni do załatwiania tylko tych transakcji, które są bezwzględnie związane z Gdańskiem. W szczególności, klientela miejscowa płacąca podatki w Gdańsku, z zrozumiałych względów unika współpracy z bankami gdańskimi. Także dla klientów z poza Gdańska, banki miejscowe nie przedstawiają żadnej atrakcji.

Oddziały banków.

Normalna praca banków polskich, które posiadając siedzibę w Gdańsku obsługują polski handel zamorski, wymaga stałych kontaktów z zapleczem. Nieraz najwygodniejszą formą pracy jest posiadanie własnego oddziału.

Składane od lat kilku wnioski jednego z banków o pozwolenie otwarcia oddziału w Warszawie i Gdyni nie zostały dotychczas załatwione.

Spedycja

Na podstawie niemieckiej ustawy przemysłowej z 26. 7. 1900, obowiązującej w Gdańsku do chwili obecnej, wykonywanie czynności spedycyjnych nie wymagało żadnego zezwolenia. Wystarczyła rejestracja firmy. Natomiast spedytorzy, zamierzający uskuteczniać formalności przy zgłaszaniu towarów do odprawy celnej, winni w myśl art. 38 rozporządzenia o prawie celnym z 27. 10. 1933 (Dz. Ust. poz. 610) posiadać zezwolenie Ministerstwa Skarbu, na zawodowe załatwianie formalności celnych. W tych samych warunkach pracuje spedycja w Gdyni. Polska ustawa przemysłowa nie przewiduje żadnych ograniczeń przy założeniu firmy spedycyjnej, a tylko zgłoszenie u władzy przemysłowej. W zakresie wykonywania czynności agenta celnego obowiązują te same przepisy dla całego polskiego obszaru celnego.

Dnia 17. 6. 1937 (Gbl. s. 445) ukazało się w Gdańsku rozporządzenie *zur Aenderung der Gewerbeordnung*. Rozporządzenie uzupełniło § 35 niemieckiej ustawy przemysłowej, uzależniając wykonywanie czynności spedycyjnych od zezwolenia, które wydaje Prezydent Policji po wysłuchaniu Izby Przemysłowo-Handlowej. Władze mogą odmówić wydania zezwolenia, o ile starający się nie posiada wymaganych kwalifikacji zawodowych lub osobistych oraz gdy nie zachodzi potrzeba wydania zezwolenia. Przeciw orzeczeniu Prezydenta Policji służy odwołanie do Senatu *Abteilung Wirtschaft*. O zezwolenie winny starać się nie tylko firmy, które zamierzają powstać, ale również wszystkie firmy już istniejące.

Motywy, dla których może nastąpić odmowa wydania zezwolenia są w rozporządzeniu tak skonstruowane, że załatwienie wniosku jest całkowicie zależne od swobodnej decyzji czynników politycznych, za jaki w Gdańsku należy uważać urząd Prezydenta Policji. Co więcej, nawet spedytor, który uzyskał koncesję pracuje w atmosferze niepewności, gdyż udzielona koncesja może być przez Prezydenta Policji, po wysłuchaniu Izby Przemysłowo-Handlowej, każdej chwili odebrana.

Na skutek kroków podjętych przez zainteresowane polskie koła gospodarcze, które w koncesjonowaniu czynności spedycyjnych widziały pogwałcenie konwencji paryskiej, która w art. 26-tym, traktującym o Radzie Portu i Dróg Wodnych mówi, że „Rada będzie miała obowiązek zabezpieczyć Polsce swobodną używalność portu i środków komunikacyjnych, o których mowa w art. 20-tym, bez żadnego ograniczenia i w mierze potrzebnej dla zabezpieczenia ruchu wwozowego i wywozowego do Polski lub z Polski". Senat po szeregu pertraktacji, również w ramach polsko-gdańskich rozmów gospodarczych, uchylił częściowo rozporządzenie.

Rozporządzenie *betreffend Speditionstätigkeit im Rahmen des Hafenumschlags* z 12. 11. 1937 (Gbl. s. 653), wyłącza z obowiązku starania się o koncesję czynności spedycyjne w ramach przeładunku portowego.

Żegluga śródlądowa

Przepisy regulujące warunki pracy towarzystw żeglugowych i właścicieli barek (szyprów) w porcie gdańskim nie są ujęte jednym rozporządzeniem. Pierwsze rozporządzenie *zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt* ukazało się jeszcze w roku 1932. Od tego czasu wydano około 20 rozporządzeń, z których każde uzupełniało rozporządzenia poprzednie. Uzupełnienia szły po linii ogólnej polityki władz, które starają się jak najbardziej uzależnić każdy przejaw działalności gospodarczej od czynników administracyjnych i podległych Senatowi związków o charakterze przymusowym.

Ograniczenie ustawowe i administracyjne na terenie żeglugi śródlądowej przejawiają się w sposób trojaki: zakazu podjęcia jakiejkolwiek pracy w obrębie portu bez zgody przymusowej organizacji t. zw. *Schiffahrtbetriebsverband,* regulacja wysokości stawek przewoźnych, holowniczych i składowych przez Wydział Taryfowy i Frachtowy, wreszcie ograniczenia w transakcjach sprzedaży i rejestracji barek i statków.

Schiffahrtbetriebsverband.

Pierwszym rozporządzeniem, zapowiadającym zniesienie wolności żeglugi, było prócz już wymienionego, rozporządzenie z 25. 7. 1932 (St. A. s. 268). Powołało ono do życia *Lommenschifferbetriebsverband für die Danziger Wasserstrassen.* Członkiem związku został obowiązkowo każdy właściciel obiektu pływającego, którego pojemność wahała się w granicach 15—120 ton, trudniący się zarobkowo przewozem towarów na rachunek osób trzecich. Nieco później granicę obiektów pływających podniesiono do 160 ton. Celem związku była ochrona interesów członków, jednak brak bliższego sprecyzowania, w jaki sposób związek zamierzał chronić interesy członków.

W rok później ukazało się rozporządzenie z 1. 8. 1933 (Gbl. s. 365) *zur Errichtung eines Schiffahrtbetriebsverbandes für die Wasserstrassen im Gebiet der Freien Stadt Danzig.* Nie narusza ono w niczym podstaw istnienia *Lommenschifferbetriebsverband,* ale posiada już znacznie szersze ramy organizacyjne, gdyż z mocy rozporządzenia członkami są właściciele wszelkich obiektów pływających, którzy trudnią się zarobkowo przewozem osób lub towarów oraz towarzystwa żeglugi śródlądowej. Równocześnie przy jednym jak i drugim związku utworzono Wydział Frachtowy i Taryfowy, któremu członkowie muszą przedkładać do zatwierdzenia kontrakty dzierżawne. Na razie mamy więc do czynienia tylko z ingerencją związku na wysokość stawek dzierżawnych.

Rozporządzenie, które mimo kilku późniejszych zmian, reguluje podstawy i zakres działania związku w jego dzisiejszej formie, ukazało się 26. 2. 1935 (Gbl. s. 409), przy czym równocześnie wydano statut związku (St. A. s. 131). Znosi ono dwoistość i wprowadza jeden związek *Schiffahrtbetriebsverband,*

do którego należą wszystkie osoby fizyczne lub prawne, będące właścicielami obiektów pływających, o ile trudnią się zarobkowo przewozem osób lub towarów na rachunek osób trzecich oraz maklerzy żeglugi śródlądowej. Obowiązek należenia do związku obejmuje wszelkie osoby prawne i fizyczne, gdyż zarówno te, które mieszkają stale w Gdańsku, jak te, które wykonują tu zarobkowe swoje czynności zawodowe, i wreszcie właścicieli statków wciągniętych do rejestru gdańskiego. To rozporządzenie przynosi też zasadniczą cechę charakterystyczną związku, jaką jest poddanie kompetencji związku podziału wszelkich prac w porcie. Odtąd wykonanie jakiejkolwiek pracy w porcie jest zależne od związku, który winien zasadniczo dzielić pracę w równej mierze pomiędzy wszystkich członków. Ponadto oddano związkowi sprawę regulowania wysokości stawek przewoźnych, holowniczych i składowych, o ile decyzje nie zostały zastrzeżone Wydziałowi Frachtowemu i Taryfowemu. Związek jest całkowicie zależny od Senatu przez osobę kierownika związku (*Verbandsleiter*), mianowanego przez Senat. Na miejsce zarządu utworzono radę przyboczną (*Beirat*) w liczbie 12 osób z kół żeglugi śródlądowej. Radę przyboczną powołuje kierownik związku. Związek ma prawo ściągania składek i nakładania na członków kar porządkowych. Członkom przysługuje na decyzje związku zażalenie do Senatu, nie wstrzymuje ono jednak zaskarżonej decyzji.

Nieco później ukazało się zarządzenie z 30. 8. 1935 (St A. s. 497), które posiada już tylko charakter porządkowy, tworząc w porcie punkty zgłoszenia, *t. zw. Schiffermeldestelle*. Zajmują się one techniczną stroną zgłoszenia i podziału przypadających prac w porcie.

Dwa rozporządzenia z roku 1936 (Gbl. s. 301 i St. A. s. 487) precyzują poprzednie przepisy w tym sensie, że obiekty pływające, które przyjeżdżają z Polski, nie mają prawa podjęcia jakiejkolwiek pracy w porcie o charakterze lokalnym bez zgody związku. Dla uniknięcia niejasności, rozporządzenie wprowadziło dwa pojęcia t. zw. *Wechselverkehr i Pendelverkehr*. Praca polskich jednostek jest dozwolona w porcie tylko wtedy, o ile kwalifikuje się jako Wechselverkehr. Do Wechselverkehr należą wszelkie prace w ruchu rzecznym między Polską i Gdańskiem, a więc także rozwiezienie do kilku punktów w porcie ładunku z Polski, który nadszedł w barce i składa się z kilku partii. Natomiast przewiezienie towaru dla klienta z jednej części portu do drugiej należy do ruchu lokalnego (Pendelverkehr) i może być wykonane tylko za zgodą *Schiffahrtbetriebsverband*.

Wreszcie najnowszym uzupełnieniem przepisów o uprawnieniach związku jest rozporządzenie z 10. 3. 1937 (Gbl. s. 215). Pierwszy paragraf rozszerza kompetencje związku na ruch między W. M. Gdańskiem a Prusami Wschodnimi, drugi daje policji prawo zajęcia statku na wniosek związku w celu zabezpieczenia dochowania przepisów.

Fracht- u. Tarifausschuss.

Początkowo, równolegle do 2 związków żeglugi śródlądowej *Lommenschifferbetriebsverband* i *Schiffahrtbetriebsverband* istniały również dwa Wydziały Frachtowo-Taryfowe. Z chwilą połączenia obu związków, ukazało się rozporządzenie z 28. 8. 1935 (Gbl. s. 914) *zur Errichtung eines Fracht- u. Tarifausschusses für den Binnenschiffsverkehr*, które tworzy jeden Wydział Frachtowy i Taryfowy. Zadaniem Wydziału jest ustalenie minimalnych i maksymalnych stawek przewozowych, holowniczych i składowych. W tym celu należy przedkładać Wydziałowi kontrakty dzierżawne do zatwierdzenia. Wydział składa się z 14 członków, mianowanych częściowo przez Senat, częściowo przez Izbę Przemysłowo-Handlową, z kół właścicieli barek, holowników, statków pasażerskich, maklerów, kupiectwa i spedytorów.

Rozporządzenie z 16. 6. 1937 (Gbl. s. 437) pozwala Senatowi na powiększenie liczby członków Wydziału.

Przedstawiony układ warunków, w jakich pracuje żegluga śródlądowa wskazuje, że żegluga wiślana do Gdańska i z Gdańska nie podlega ani kompetencji Schiffahrtbetriebsverbandu, ani Wydziału Frachtowego i Taryfowego. Mogłoby się więc zdawać, że stosunki wewnętrzne w samym porcie i ruch lokalny nie mają większego znaczenia. O tym, że tak nie jest, świadczą przedstawione na innym miejscu cyfry udziału polskiego w obrotach żeglugi śródlądowej. Są one znaczne, to też ruch lokalny, który pozostaje w ścisłym związku z ruchem wiślanym, posiada dla szyprów i towarzystw żeglugowych polskich poważne znaczenie.

Wobec tego, że konwencja paryska oddała kontrolę, zarząd i eksploatację portu Radzie Portu i Dróg Wodnych wydaje się, że tworzenie nowych organizacyj jest niepotrzebne i niecelowe, wzgl., że organizacje te powinny być podporządkowane Radzie Portu.

Istotą zagadnienia jest fakt, że w kierownictwie związku regulującego działalność w porcie, w którym najpoważniejszym czynnikiem jest kupiec i towar polski, Polacy nie posiadają swych przedstawicieli, a nawet nie są dopuszczeni do współdecydowania. W ten sposób Polacy nie tylko nie posiadają wpływu, ale nawet wglądu czy przez działalność związku Polacy i firmy polskie nie są pokrzywdzone i czy w podziale pracy są uwzględniani w stopniu równomiernym Polacy. Co prawda w Wydziale Frachtowym i Taryfowym zasiada jeden Polak, a na podstawie oświadczenia Senatu z 4 grudnia mają być dopuszczeni dwaj dalsi przedstawiciele polskiego kupiectwa, ale w stosunku do ogólnej liczby 16 członków jest to odsetek, który nie pozostaje w żadnym stosunku do zainteresowania i udziału elementu polskiego.

Nie bez znaczenia jest korzystniejsza sytuacja szypra gdańskiego w Polsce w porównaniu z szyprem polskim w Gdańsku. O ile pierwszy może pra-

cować bez ograniczeń w Polsce, to szyper polski, zawijający do Gdańska, jest uzależniony od gdańskiego związku. Oczywiście w kołach szyperskich ten stan rzeczy wywołuje słuszne żale i wznieca antagonizmy polsko-gdańskie.

Trudno nie wspomnieć o pewnych ogólnych ujemnych momentach, jakie stwarza istnienie związku. Aparat administracyjny pociąga za sobą poważne koszty, które w lwiej części ponosi gospodarstwo polskie, jako główny czynnik zainteresowany w obrotach żeglugi śródlądowej. Po wtóre równomierny podział pracy nie przyczynia się do modernizacji taboru przestarzałego, gdyż stan taboru niema wpływu na przydział pracy, a właściciele nie mają żadnej podniety do inwestycji.

Sprzedaż i rejestracja statków.

Co prawda już w roku 1932 w rozporządzeniu z 16. 6. (Gbl. s. 399) *zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt* uzależniono prawno-cywilną ważność wszelkich czynności prawnych, które pomnażają tonaż statków gdańskich od zezwolenia Senatu. Jednak zasadnicze ograniczenia w tej mierze ukazały się dopiero w roku 1936.

Rozporządzenia z 12. 8. (Gbl. s. 301) i z 18. 9. 1936 (Gbl. s. 361) *über den Verkauf und die Registrierung von Binnenschiffen* uzależniają od zezwolenia Senatu 1) każdą sprzedaż obiektu żeglugi śródlądowej należącego do obywatela gdańskiego, 2) wymazanie obiektu z gdańskiego rejestru żeglugi śródlądowej oraz 3) rejestrację obiektów w rejestrze zagranicznym, o ile są one własnością obywatela gdańskiego.

Zakres działania rozporządzenia jest na gruncie stosunków międzynarodowych nieznany i osobliwy. Podczas gdy jedne państwa przyjmują prawo bandery, a inne prawo przynależności państwowej właściciela statku, to Senat W. M. Gdańska podporządkował sobie obie zasady, gdyż od zgody swej uzależnia nie tylko każdą sprzedaż i wykreślenie obiektów pływających z rejestru gdańskiego, a więc stosuje prawo bandery, ale również obiektów własności obywatela gdańskiego, choćby obiekt był zarejestrowany w Polsce. Łatwo domyśleć się, jakie komplikacje międzypaństwowe mogłoby wywołać przyjęcie obu tych zasad przez inne państwa.

Osobliwości natury prawnej nie wyczerpują jednak analizy powyższego rozporządzenia. Następstwa natury gospodarczej są niemniej istotne. Rozporządzenie, uzależniające tranzakcje kupna-sprzedaży barek i statków i zmiany w rejestrze od swobodnej decyzji władz, odbiły się ujemnie na zamówieniach stoczni gdańskich, jeśli chodzi o stocznie mniejsze budujące obiekty żeglugi śródlądowej. Zamawiający nie są pewni, czy statki i barki wybudowane w Gdańsku i z reguły dla zabezpieczenia zakredytowanej w części budowy rejestrowane w Gdańsku, otrzymają z czasem pozwolenie na przerejestrowanie obiektów.

Spółdzielnie

Podstawy prawne spółdzielni oparte były w Gdańsku przed r. 1934 na niemieckim prawie o spółdzielniach z roku 1889. Rewizje w spółdzielniach przeprowadzały związki rewizyjne w Polsce, Niemczech lub w Gdańsku, przy czym spółdzielnie posiadały pełną swobodę wyboru przynależności do jednego z związków rewizyjnych.

Spółdzielnie polskie w Gdańsku były rewidowane przez Patronat Związku Spółdzielni Zarobkowo-Gospodarczych w Poznaniu. Rewizje przeprowadzane przez Patronat były uznawane przez miejscowe władze zarówno przed, jak i po wojnie.

Zasadnicze zmiany przyniosły dwa rozporządzenia z 12. 6. 1934 *über die Aenderung des Genossenschaftsgesetzes* (Gbl. s. 487) i *betreffend die Errichtung von Revisionsverbänden für die Revision der Genossenschaften im Gebiet der Freien Stadt Danzig (Gbl. s. 497)*. Najważniejszą zmianą dla spółdzielni polskich jest nowe uregulowanie rewizji w spółdzielniach. Ze względu na charakter spółdzielni, w których dobór członków następuje na podstawie wzajemnego zaufania, jest rzeczą istotną, kto przeprowadza rewizje i ma wgląd do spraw spółdzielni.

W tej mierze rozporządzenia z 12. 6. 1934, przynoszą zupełnie nowe ujęcie, gdyż tworzą dwa związki rewizyjne, jeden dla spółdzielni wiejskich, drugi dla spółdzielni zarobkowych i budowlanych. Obu związkom podlegają wszystkie spółdzielnie na terenie W. M. Gdańska; w wypadkach wątpliwych rozstrzyga Senat. Władze związku i rewizorzy są powoływani przez Senat, a statut i jego zmiany wymagają zatwierdzenia przez Senat.

Przeciw takiemu uregulowaniu sytuacji prawnej spółdzielni, nie przewidującej odrębnego traktowania spółdzielni polskich, wystąpiły zainteresowane spółdzielnie i czynniki polskie. Domagano się wyłączenia z pod działania rozporządzenia spółdzielni polskich i pozwolenia na utrzymanie status quo t. zn., że rewizje byłyby nadal wykonywane przez Patronat w Poznaniu. Równocześnie spółdzielnie polskie w Gdańsku założyły 18. 3. 1935 własny związek zgłaszając do Senatu statut i wniosek o nadanie związkowi prawa rewizyjnego.

Istotnym argumentem dla takiego uregulowania sprawy jest analogiczne położenie spółdzielni mniejszościowych w Polsce i w Niemczech. Spółdzielnie polskie w Niemczech posiadają własny związek rewizyjny, a w Polsce działają nawet dwa spółdzielcze związki rewizyjne niemieckie.

Mimo to, statut związku spółdzielni polskich zalegalizowany nie został i wobec spółdzielni polskich panuje stan ex lex. Corocznie spółdzielnie pol-

skie składają w Senacie wniosek o zatwierdzenie rewidentów na przeprowadzenie rewizji przez wyznaczonych przez siebie rewizorów Polaków w Gdańsku. Jak dotychczas, wnioski spółdzielni polskich były od wypadku do wypadku zatwierdzane, jednak stan ten nie zadawala polskiej spółdzielczości, gdyż nie znajduje on uzasadnienia w obowiązujących przepisach prawnych i co zatem idzie może ulec każdej chwili zmianie.

Własność nieruchoma

Hausbesitzerzweckverband.

Rozporządzeniem z 15. 5. 1936 (Gbl. s. 187) *über die Errichtung eines Hausbesitzerzweckverbandes,* utworzono na terenie miasta Gdańska i Sopot przymusowy związek właścicieli nieruchomości t. zw. *Hausbesitzerzweckverband.* Związek jest osobą prawa publicznego i posiada siedzibę w Gdańsku. Członkiem związku musi być każdy właściciel zabudowanej nieruchomości w Gdańsku lub Sopocie. W wypadkach wątpliwych o przynależności do związku decyduje sam związek. Przeciw orzeczeniu związku służy odwołanie do Senatu, który rozstrzyga ostatecznie. Od przynależności do związku jest zwolniona tylko własność publiczna, która służy dla celów urzędowych.

Celem związku jest ochrona interesów członków. Związek ma prawo nakładania składek na członków. Na czele związku stoi kierownik *(Verbandvorsteher),* mianowany przez Senat na trzy lata. Związek dzieli się na okręgi i bloki, które mogą ulec dalszemu podziałowi. Na czele okręgów i bloków stoją kierownicy, powoływani i podporządkowani kierownikowi związku. Przy kierowniku związku istnieje Rada, składająca się z kierowników okręgów. Rada posiada głos doradczy. Z ramienia Senatu pieczę nad związkami wykonuje komisarz *(Staatsbeauftragter),* który ma prawo zawiesić każdą uchwałę związku.

Statut regulujący szczegółowo działalność związku, został ogłoszony 4. 8. 1936 (St. A. s. 451).

Podjęte przez zainteresowane czynniki polskie starania o wyłączenie właścicieli nieruchomości Polaków z obowiązku należenia do związku wzgl. o zalegalizowanie odrębnego związku polskiego, okazały się bezskuteczne. Posiadająca swój poważny udział własność nieruchoma polska, została włączona do związku, na którego działalność członkowie nie mają żadnego wpływu. Z drugiej strony, Polacy nie mogą liczyć na to, aby zostali kiedykolwiek powołani do władz związku, nie mają więc nawet wglądu na działalność związku i rozdział pomocy, gdyż Senat postawił związkowi pewne sumy do dyspozycji, jako pożyczki hipoteczne dla członków związku na renowacje.

Przewłaszczenie.

Objawem stale się powtarzającym jest odmowa udzielenia przez władze administracyjne prawa przewłaszczenia nieruchomości, gdy kupującym jest Polak. Właściciele gruntów zakupionych w celach zabudowy, czekają całe lata na przewłaszczenie gruntu, nie mogąc rozpocząć budowy.

Trudno zrozumieć, by odmowne decyzje władz miały swe źródło w momentach natury gospodarczej, skoro się zważy, że popyt na place i domy, wobec bardzo niskich czynszów, jest minimalny.

Kupiectwo i rzemiosło

Niemiecka ustawa przemysłowa z 26. 7. 1900, która obowiązywała do r. 1933, nie kładła żadnych ograniczeń przy założeniu, przeniesieniu, czy zmianie właściciela sklepu lub zakładu rzemieślniczego. Dopiero rozporządzenie z 3. 10. 1933 (Gbl. s. 485) *zum Schutze des Einzelhandels*, zakazuje z dniem ukazania się rozporządzenia do 1. 3. 1934 zakładania nowych sklepów *(Verkaufsstellen)*, a również zakładów rzemieślniczych. Trzy dalsze rozporządzenia z 22. 2. 1934 (Gbl. s. 63), 25. 5. 1934 (Gbl. s. 315) i 28. 7. 1934 (Gbl. s. 587), przedłużyły zakaz otwierania nowych placówek do 1. 6. 1934, następnie do 1. 8. 1934 i wreszcie na czas nieokreślony.

Zasadnicze uregulowanie sytuacji handlu detalicznego i rzemiosła przynosi rozporządzenie z 14. 3. 1935 (Gbl. s. 425) *zum Schutze des Einzelhandels und des Handwerks*. Rozporządzenie zakazuje zakładania nowych sklepów i warsztatów rzemieślniczych, a również ich przeniesienia lub przejęcia. Paragraf 2-gi przewiduje, że pod pojęcie założenia nowej placówki, podpada również rozszerzenie warsztatu pracy (o ile rozszerzona powierzchnia przekracza 25 m. kw.), dalej zmiana oznaczenia firmy na szyldzie, papierach handlowych itp., wreszcie rozszerzenie sprzedaży na towary dotychczas nie prowadzone.

Oprócz ogólnego zakazu są przewidziane wyjątkowe zezwolenia. Wnioski należy składać na ręce władz policyjnych *(Polizeipräsident* lub *Landrat)*, które wniosek opiniują i przekazują Senatowi. Decyzję wydaje Senat po wysłuchaniu właściwej reprezentacji zawodowej. Nie zastosowanie się do przepisów jest karane grzywną, a przede wszystkim zamknięciem warsztatu pracy.

Według miarodajnych oświetleń czynników gdańskich, rozporządzenie, które oznacza w praktyce koncesjonowanie kupiectwa i rzemiosła, jest wzorowane na analogicznym rozporządzeniu w Rzeszy Niemieckiej, gdzie zostało wydane w myśl dewizy *Gemeinnutz geht vor Eigennutz*. Ilość placówek reguluje władza administracyjna, dla której wytyczną przy odmownym rozpatrzeniu

wniosku o założenie nowej placówki ma być dostateczna ilość sklepów lub warsztatów rzemieślniczych tej branży w danej okolicy, tak że powstanie nowych mogłoby podciąć byt już istniejących. Oczywiście, że ocena czy w danej okolicy istnieje potrzeba otwarcia nowego sklepu lub zakładu rzemieślniczego, należy wyłącznie do właściwych władz administracyjnych.

Od chwili ukazania się rozporządzenia zlikwidował się niejeden sklep i niejeden rzemieślnik zamknął swój warsztat pracy. Toteż władze udzieliły i udzielają szereg zezwoleń wyjątkowych na otwarcie nowych placówek lub przejęcie już istniejących. Dużą ilość wniosków złożyły osoby narodowości polskiej, ale żaden z nich nie został uwzględniony. Były natomiast wypadki, że po odmownym załatwieniu wniosków Polaków, udzielono pozwolenia nie Polakom, aczkolwiek przyczyną odmowy dla Polaków, był n. p. brak potrzeby założenia nowego sklepu na danej ulicy.

Charakterystyczne dla ustawodawstwa gdańskiego ostatnich lat, jest najnowsze rozporządzenie z 31. 12. 1937 (Gbl. s. 17/1938) o zezwoleniach urzędowych dla handlu i przemysłu *(betreffend die Erteilung behördlicher Genehmigungen für Gewerbebetriebe)*. Rozporządzenie przewiduje, że przy wydawaniu wszelkiego rodzaju zezwoleń urzędowych (pozwolenia, koncesje itp.), władze powinny mieć na względzie oprócz wymogów ustawowych, dotychczas obowiązujących, „przeważające interesy dobra zbiorowego". Określa się wyraźnie, że odmowa może nastąpić również wtedy, jeżeli sprzeciwiają się temu przeważające interesy dobra zbiorowego, *(wenn es durch überwiegende Interessen des Gemeinwohls gerechtfertigt ist)*.

Nie trzeba tłumaczyć, czym jest dla czynników rządzących w Gdańsku „dobro zbiorowe" i jak niebezpieczne jest to rozporządzenie dla interesów polskich.

Kontrola przedsiębiorstw

Dnia 20. 4. 1937 ukazało się rozporządzenie *betreffend Geschäftskontrolle Danziger Betriebe* (Gbl. s. 348). Rozporządzenie uzależnia od zezwolenia Senatu wszelkie kontrole przeprowadzane w przedsiębiorstwach gdańskich przez osoby nie należące do danego przedsiębiorstwa. Dopuszczalne są wyjątki za zgodą Senatu. W razie przekroczenia przepisów karze więzienia i grzywny podlegają osoby wykonujące kontrolę, jak i firmy kontrolowane.

W praktyce oznacza to uzależnienie od każdorazowej decyzji Senatu każdej rewizji w firmie polskiej przez firmy lub organizacje gospodarcze zaplecza, które mają do tego prawo na podstawie zależności kapitałowej, umów, konwencji i t. p.

Wyjaśnienie, zadawalające częściowo polskie koła gospodarcze, przyniosła deklaracja Senatu z 4. 12. 1937. Stwierdza ona, że są dopuszczalne kontrole podejmowane przez zainteresowane przedsiębiorstwa i grupy gospodarcze.

Zarząd spółek

Oprócz przyjętego w ustawodawstwie każdego państwa wymogu, aby siedziba spółki znajdowała się na terenie danego państwa, wprowadził Senat W. M. Gdańska dalsze obowiązki odnośnie miejsca zamieszkania członków zarządu spółek i spółdzielni.

Rozporządzeniem z 30. 11. 1937 (Gbl. s. 611) *zur Abänderung des Handelsgesetzbuches, des Gesetzes betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung und des Genossenschafts-Gesetzes,* wprowadzono przymus, aby w spółkach akcyjnych i spółdzielniach co najmniej jeden członek zarządu, w spółkach jawnych co najmniej jeden z wspólników, upoważnionych do prowadzenia interesów spółki, a w spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością co najmniej jeden z zawiadowców spółki, posiadali stałe miejsce zamieszkania na terenie W. M. Gdańska.

Rozporządzenie, którego nie zna kodeks handlowy polski, stanowi utrudnienie pracy firm polskich. Również może się zdarzyć, że jedyny właściciel spółki, który mieszka stale w Polsce, musi się przenieść do Gdańska i tutaj płacić podatek dochodowy od zarobków z tytułu kierownictwa, podczas gdy dotychczas podatek ten płacił w Polsce. Tym samym następuje uszczuplenie wpływów z podatku dochodowego w Polsce.

Cumownictwo

Wykonywanie czynności cumowniczych, nie podlegało do r. 1934 żadnym ograniczeniom. Dnia 20. 11. 1934 ukazało się rozporządzenie *zum Schutze des Leinenbootsgewerbes* (Gbl. s. 823), które zabrania tworzenia nowych firm wzgl. powstanie ich uzależnia od wyjątkowego zezwolenia Senatu *(Ausnahmegenehmigung).*

Dalej idącym rozporządzeniem jest rozporządzenie z 15. 12. 1937 *zum Schutze des Leinenbootsgewerbes,* (Gbl. s. 16/1938), które utrzymuje zakaz tworzenia nowych firm, oraz nakazuje złożenie podania o uzyskanie koncesji wszystkim firmom już istniejącym. Zezwolenia nie będą jednak wydawane przez Senat, jak dotąd, ale przez Prezydenta Policji.

Odmowne załatwienie wniosku może nastąpić na skutek niedostatecznych kwalifikacji osobistych lub zawodowych starającego się oraz w wypadku braku potrzeby wydania zezwolenia *(wenn ein Bedürfnis nicht vorsteht)*. Przed wydaniem decyzji, która jak wynika z stylizacji powodów odmowy jest całkowicie zależna od oceny Prezydenta Policji, winien Prezydent zasięgnąć opinii przymusowej organizacji żeglugi śródlądowej *(Schiffahrtbetriebsverband)*.

Akwizycja

Dnia 5. 6. 1936 (Gbl. s. 235) ukazało się rozporządzenie *betreffend Genehmigungspflicht für Anzeigenwerbung*. Zobowiązuje ono nakładców wzgl. wydawców wszelkiego rodzaju druków (gazety, czasopisma, encyklopedie itd), które ukazują się poza terenem W. M. Gdańska, do ustanowienia specjalnego przedstawiciela, zamieszkałego stale w Gdańsku, o ile nakładca pragnie akwirować tu ogłoszenia. To samo dotyczy wystaw i targów, które chcą werbować wystawców w Gdańsku.

W ten sposób ustanowiony zastępca musi uzyskać zezwolenie na akwizycję. Zezwolenie wydaje Prezydent Policji po wysłuchaniu opinii Senatu *(Abteilung Propaganda)*, przy czym może odmówić wydania zezwolenia, jeżeli starający nie zasługuje na to albo nie zachodzi potrzeba wydania zezwolenia *(wenn ein Bedürfnis nicht besteht oder der Vertreter die erforderliche Zuverlässigkeit nicht besitzt)*. Od decyzji Prezydenta Policji służy odwołanie do Senatu, który rozstrzyga ostatecznie.

Akwizycja jest jeszcze jednym przykładem podporządkowania czynności czysto gospodarczej kompetencji czynników politycznych, które mogą załatwić każdy wniosek odmownie. Rozporządzenie stanowi poważne utrudnienie akwizycji dla wydawnictw, ukazujących się w Polsce, gdy np. wydawnictwa gdańskie akwirując w Polsce nie napotykają na żadne ograniczenia. Po wtóre, duże zamieszanie wprowadza brak terminu, w ciągu którego władze muszą załatwić wniosek, co objawia się w udzielaniu zezwolenia w ostatniej chwili (w danym wypadku chodzi o targi), gdy praktycznie ma ono już wartość minimalną.

Objaśnienie

Gbl. i St. A. są skrótami gdańskich dzienników urzędowych *(Gesetzblatt i Staatsanzeiger)*.

Spis członków

1. *„Atlantic" Towarzystwo Transportowe z o. p.* — przeładunek masowych transportów, clenie, inkaso, asekuracja, sprzedaż węgla bunkrowego, klarowanie i frachtowanie statków, przeładunek i lombardowanie drzewa — Langermarkt 20, tel. 232 72, 232 62/3.
2. *Bałtycki Bank Komisowy A. G.* — Melzergasse 11/13, tel. 228 56.
3. *Bank Kwilecki, Potocki i Ska S. A. Oddział Gdański* — Hundegasse 85, tel. 286 81/2.
4. *Bank Związku Spółek Zarobkowych S. A. Oddział Gdański* — Holzmarkt 18, tel. 267 35/6.
5. *„Bergtrans" Towarzystwo Żeglugowe S. A.* — maklerzy okrętowi, frachtowanie statków, eksport węgla, węgiel bunkrowy, agenci awaryjni, agentura Lloydu, linie regularne, komunikacja pasażerska, dział sztauerski — Langermarkt 3, tel. 225 41.
6. *The British and Polish Trade Bank A. G.* — finansowanie polskiego handlu zagranicznego, w szczególności eksportu — Dominikswall 6, tel. 283 51.
7. *Bronisław Budzyński* — eksport - zboże - import — Langermarkt 23, tel. 226 76/7.
8. *Centrala Kresowa dla Handlu, Przemysłu i Rolnictwa Sp. z o. o.* — właśc. Wł. Jaworscy, przedstawicielstwa i skład artykułów technicznych, elektrotechnicznych, oświetleniowych, wyrobów technicznych gumowych i opakowań wszelkiego rodzaju — Poggenpfuhl 10, tel. 212 82.
9. *Centrala Rolników S. A. w Poznaniu Oddział w Gdańsku* — centrala eksportowa polskich spółdzielni rolniczo-handlowych — Milchkannengasse 33/34, tel. 249 51.
10. *Henryk Deresiewicz* — produkty rolne — Langermarkt 19, tel. 233 76, 234 76.

11. *Drukarnia Gdańska A. G.* — wielkie zakłady graficzne, introligatornia, hurtownia papieru, wykonuje pierwszorzędne druki i artystyczne oprawy ksiąg — Stadtgebiet 12, tel. 247 37.

12. *„Elibor" S. A. Handlowo-Przemysłowa Ł. J. Borkowski Oddział w Gdańsku* — Elisabethwall 9, tel. 222 05, Port Wisłoujście, Festungsstr., tel. 222 95.

13. *Gdański Eksport Drzewny J. Goldberger* — eksport drzewa, tartaki parowe, eksploatacje leśne, lasy — Reitbahn 2, tel. 262 41.

14. *„Gdynika" Maklerzy Ubezpieczeń Morskich Sp. z o. o., Insurance Brokers Ltd. w Gdyni Oddział w Gdańsku* — Krebsmarkt 7/8, tel. 233 71.

15. *Filip Kochański, Dom Handlowo-Komisowy Gdańsk* — import i sprzedaż kawy i herbaty — Rennerstiftsgasse 2, tel. 280 82.

16. *Lambert & Krzysiak Gdański Handel Zamorski S. A.* — import towarów kolonialnych — Elisabethwall 9, tel. 274 21.

17. *Lloyd Bydgoski S. A. Oddział Gdański* — żegluga rzeczna na Wiśle, Brdzie i Noteci, port przeładunkowy w Bydgoszczy — Schäferei 15, tel. 274 46.

18. *Herman Meyer, Eksport Węgla S. A.* — Elisabethwall 9, tel. 263 15.

19. *„Paged" Polska Agencja Drzewna Sp. z o. o. w Gdyni, Oddział Gdański* — przeładunek i składowanie materiałów drzewnych na placach lądowych i wodnych, przecieranie surowca na własnym tartaku, sprzedaż drewna budowlanego, stolarskiego i dykty — Holzmarkt 24, tel. 224 51.

20. *Państwowe Zakłady Przemysłowo-Zbożowe, Oddział w Gdańsku* — Dominikswall 10, tel. 250 56.

21. *Polish Petroleum Company — Polskie Towarzystwo Naftowe m. b. H.* — Stadtgraben 2, tel. 287 46.

22. *Polska Agencja Morska Sp. z o. o. Polish Shipping Agency Ltd.* — maklerstwo okrętowe, regularna komunikacja okrętowa, frachtowanie i odprawa okrętów, dostawa bunkru — Hopfengasse 27, tel. 239 51.

23. *Polski Import Herbaty Tomasz Żółtowski Sp. Kom.* — Hopfengasse 74, tel. 216 33.

24. *Polskie Biuro Eksportu Zboża Sp. z o. o. Oddział w Gdańsku* — Langermarkt 19, tel. 275 03/07, 213 05.

25. *Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o. Oddział w Gdańsku* — maklerzy okrętowi — Reitbahn 19/20, tel. 241 51.

26. *W. Szymankiewicz Sp. z o. o.* — maklerzy okrętowi, dostawcy bunkru, agenci portowi — Langgasse 35, tel. 246 51.

27. *Toruński Młyn Parowy Leopold Rychter, Toruń, Wydział Eksportowy w Gdańsku* — eksport produktów młyńskich — Nowy Port, Broschkischerweg 24, tel. 216 36/7.

28. *„Vesta" Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu, Reprezentacja w Gdańsku, „Vesta" Towarzystwo Wzajemnych Ubezpieczeń od Ognia i Gradobicia w Poznaniu, Reprezentacja w Gdańsku* — ubezpieczenie od życia, wypadków, odpowiedzialności cywilnej, autocasco, ognia, gradobicia, kradzieży z włamaniem — Stadtgraben 18, tel. 235 10.

29. *„Vistula" Polska Żegluga Rzeczna Sp. z. o. o.* — regularna komunikacja pośpieszna pasażersko-towarowa na linii Gdańsk—Warszawa—Sandomierz i spowrotem, własne holowniki i barki — Hopfengasse 33, tel. 265 46.

30. *Warszawskie Towarzystwo Transportowe Sp. z o. o.* — wszystkie czynności wchodzące w zakres ekspedycji morskiej włącznie frachtowania, clenia, asekuracji i sprzedaży węgla bunkrowego — Hundegasse 117, tel. 229 51.

31. *„Warta" Towarzystwo Ekspedycyjne z o. p.* — ekspedycja, clenie, składowanie, asekuracja, sztauerka — Langermarkt 19, tel. 285 45/6/7/8.

32. *West Trading Company for Polish Salt and Soda Sp. z. o. o.* — wyłączni sprzedawcy soli z Polskiego Monopolu Solnego dla W. M. Gdańska i na eksport, przedstawiciele na W. M. Gdańsk i Gdynię firm: Azot S. A. Jaworzno, Grodzisk S. A. Warszawa, Zjednoczone Fabryki Związków Azotowych w Mościcach i Chorzowie; agenci portowi dla Gdańska i Gdyni S. A. Eksploatacja Soli Potasowej we Lwowie — Reitbahn 17, tel. 258 15.

33. *Antonio Wiatrak* — import kawy i herbaty, palarnia — Hundegasse 65, tel. 255 11.

34. *„Wisła" Spółdzielnia Transportowa i Oszczędnościowa e. G. m. b. H.* — żegluga rzeczna towarowo-holownicza na linii Gdynia—Gdańsk—Warszawa, w kanale Bydgoskim, Brdzie i Noteci — Bootsmannsgasse 6, tel. 252 34, 253 34.

35. *Wohl & Cie, Dom Bankowy* — Matzkauschegasse 8, tel. 260 15/18, 266 07.

36. *W. Wyszomirski Eksport Drzewa, Timber Export* — handel drzewem na terenie W. M. Gdańska i eksport — Wrzeszcz, Adolf-Hitlerstr. 33, tel. 426 87.

37. *Związek Przedstawicieli Koncernów i Towarzystw Kopalnianych Węglowych* — Biuro Sprzedaży Zjedn. Kopalń Węgla „Robur", Franko-Włoskie Tow. Węglowe, Giesche S. A., Grodzieckie Tow. Kopalń Węgla, Gwarectwo Hr. Renard i Kopalnia Reden (Huta Bankowa), „Progress" Biuro Sprzedaży Zjedn. Kopalń Węgla (Wspólnota Interesów), Tow. Bezimienne Kopalń Węgla „Czeladź", Polskie Kopalnie Skarbowe na G. Śląsku, Spółka Dzierżawna S. A., Tow Kopalń Węgla Ks. Hohenlohe (Fulmen), Tow. Kopalń Ks. Pszczyna (Unitas), Tow Kopalń i Zakładów Hutniczych Sosnowieckich, Tow. Kopalń i Zakładów Przemysłowych „Saturn", Warszawskie Tow. Kopalń Węgla — adres Związku Przedstawicieli Koncernów, Langgasse 35, tel. 246 51.

Przystąpili po 31. 12. 1937

38. *St. Marlewski i Ska* — autoryzowani odsprzedawcy Ford Motor Company A. S. — Dominikswall 10, tel. 224 64.

Biuro Rady

Biuro Rady Polskich Interesantów Portu Gdańskiego mieści się przy ul. Stadtgraben 2, I p. Telefon 241 70. Godziny biurowe 8—15.

BIBLIOTEKA GŁÓWNA POLITECHNIKI GDAŃSKIEJ

BIBLIOTEKA GŁÓWNA
II 26763
Politechniki Gdańskiej