

Mariusz Kardas

Rada Interesantów Portu Gdyni w świetle Roczników Rady z lat 1931-1938

Zeszyty Gdyńskie nr 7, 81-106

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Mariusz Kardas

Rada Interesantów Portu Gdyni w świetle Roczników Rady z lat 1931-1938

Gdynia, tak jak i reszta państwa polskiego, przez lata po II wojnie światowej funkcjonowała w ustroju komunistycznym¹, który nie sprzyjał inicjatywie i samodzielności gospodarczej. Dzisiaj, gdy znowu w skali kraju wiedzie prym w nowoczesności, nie tylko rozwiązań architektonicznych i urbanistycznych, ale również nowoczesności zarządzania, warto wrócić kolejny raz do okresu jej przedwojennej świetności i przypomnieć organizację, która ogniskowała sprawy wszystkich interesantów portu i wszystkich grup zawodowych z portem związanych, a która jeszcze do niedawna była właściwie mało znana. Do działającej w latach trzydziestych instytucji związanej z gospodarką morską nawiązywali jedynie historycy i pasjonaci, badający historię portu i miasta². O Radzie Interesantów zaczęło się w Gdyni mówić więcej dopiero z chwilą zmiany ustroju politycznego i podjęcia w 1997 r. prac, mających na celu stworzenie podobnej instytucji gospodarczej, nawiązującej do tradycji Rady Interesantów z okresu międzywojennego. Stało się to możliwe na mocy art.12 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich³, która miała wprowadzić w polskich portach morskich, w tym w Gdyni, nowy porządek prawny, organizacyjny i własnościowy. Z chwilą uznania przez ustawodawcę publicznego charakteru portu Gdynia, możliwe stało się utworzenie przez podmioty gospodarcze, działające na jego terenie, Rady Interesantów Portu Gdynia, który stał się swoistym organem

¹ Można zgodzić się z R. Pipesem (*Komunizm*, Warszawa 2008, s. 9-10), że nie ma praktycznie żadnego wyraźnego rozróżnienia pomiędzy pojęciami socjalizm i komunizm. Dlatego też dla leninowskiej teorii i praktyki można używać terminu komunizm, co odnosi się również do ideologii i administracji państwa polskiego po 1945 r.

² Patrz: *Dzieje Gdyni*, pod red. R. Wapińskiego, Gdynia 1980; R. Mielczarek, *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924-1939*, Gdańsk 2001, *Encyklopedia Gdyni*, t. I, Gdynia 2006, *Encyklopedia Gdyni*, t. II, Gdynia 2009.

³ Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich („Dziennik Ustaw”, 2002 r., nr 110, poz. 967).

doradczym Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., z możliwością wpływania na losy portu⁴. Współczesna Rada Interesantów Portu Gdynia, licząca w styczniu 2001 r. 38 przedsiębiorstw, podejmuje działania, mające na celu m.in. pomoc w rozwiązywaniu problemów i konfliktów pomiędzy podmiotami gospodarczymi, biorącymi udział w obrocie portowym, będącymi lub nie członkami Rady, reprezentowanie interesów członków Rady Interesantów Portu Gdynia na zewnątrz oraz reprezentowanie interesów członków Rady w kontaktach z Zarządem i Radą Nadzorczą Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

Obecna Rada Interesantów Portu Gdynia nawiązuje do tradycji przedwojennej Rady Interesantów Portu w Gdyni, powołanej w 1930 r. przez przedsiębiorstwa funkcjonujące „w porcie gdyńskim, które w poczuciu solidarności i zrozumieniu swych zadań stworzyły (...) organizację i w [zarządu] ręce złożyły kierowanie jej pracami”⁵. Jednym ze źródeł do poznania dziejów Rady Interesantów jest Rocznik, wydawany przez cały okres funkcjonowania tej instytucji do wybuchu II wojny światowej. Ósmy rocznik, który ukazał się drukiem za rok 1938, był zarazem jej ostatnią publikacją. W poszczególnych Rocznikach poruszane zagadnienia były pogłębiane i rozszerzane w odniesieniu do zawartości pierwszej publikacji z roku 1931. Poprawki, które z biegiem czasu były dokonywane w statystykach i faktach, uwidaczniały się na łamach kolejnych wydawnictw. Stąd niektóre liczby dotyczące lat wcześniejszych ulegały zmianom wobec liczb analogicznych, umieszczanych w Rocznikach wcześniejszych. Roczniki Rady Interesantów zostały opracowywane pod red. jej prezesa, inż. Napoleona Korzóna, dyrektora dr. Bolesława Kasprowicza oraz Jerzego Michalewskiego, a także Henryka Strzebaka, któremu Rocznik zawdzięczał opracowania tabelaryczne⁶.

Przedwojenna Rada Interesantów Portu w Gdyni była organizacją łączącą wszystkie czynniki gospodarcze portu. Struktura Rady nie była w całości wzorowana na organizacjach siostrzanych w innych portach, lecz była dostosowana do specjalnych wymogów portu w Gdyni oraz warunków organizacyjnych obszaru portowego. Przyjęto, jak się wydaje słusznie, że organizacja „sfer portowych w budującym się i szybko rozwijającym porcie [nie] mogła być wtłoczona w ustalone od lat ramy organizacyjne starych, zagospodarowanych portów zachodu, w których praca płynie trybem normalnym i w których czas zdążył uregulować stosunek wzajemny wszystkich czynników tej pracy”⁷.

Do chwili powstania Rady w Gdyni działało, a właściwie zaczynało działać, pięć dużych organizacji zawodowych, reprezentujących wielokrotnie dla samego portu rozbieżne interesy grupowe. Zaliczano do nich Związek Armatorów

⁴ Rada Interesantów Portu Gdynia powołana została aktem notarialnym Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. z 30.11.1999 r. Dnia 13.12.1999 r. Rada decyzją Sądu Rejonowego Wydział XII Gospodarczy Rejestrowy została wpisana do rejestru sądowego SPG-8 pod nr SPG-3/99.

⁵ Rocznik Rady Interesantów Portu w Gdyni, 1931, R. I, s. 2.

⁶ Rocznik ..., 1934, R. IV, [b.p.].

⁷ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 9.

Polskich, Polski Związek Maklerów Okrętowych, Związek Gdyńskich Eksporterów Portowych, Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni oraz Związek Przemysłowców Portowych w Gdyni. Jak pisali autorzy we wstępie do pierwszego Rocznika, różnorodność potrzeb tych instytucji „wymusiła konieczność stworzenia jakiejś wspólnej organizacji, w której ogniskowałyby się sprawy wszystkich interesantów portu i wszystkich grup zawodowych, która by tworzyła zbiorową opinię i rozwijała działalność w sprawach, które dotyczą wszystkich i są zagadnieniami portu jako takiego, bez względu na to, czy poszczególne grupy zawodowe pracujące w porcie są w danej kwestii mniej lub więcej zainteresowane”⁸.

Instytucje i związki portowe nie były jedynymi inicjatorami powstania organizacji. Stworzeniu platformy współdziałania dla firm portowych sprzyjały polskie władze morskie wszystkich instancji. Inicjatywa, propagowana przez przedstawicieli świata gospodarczego Gdyni w osobach prezesa Związku Gdyńskich Ekspedytorów Handlowych Lucjana Byczkowskiego⁹, dyrektora „Łuszczarni Ryżu” Sp. Komand. i zarazem prezesa Związku Przemysłowców Portowych w Gdyni Romana Hordyńskiego, dyr. „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego” SA w Gdyni Feliksa Kollata, prezesa Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni Napoleona Korzóna¹⁰ i dyrektora zarządzającego PP „Żegluga Polska” w Gdyni Juliana Rummla¹¹ oraz syndyka Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych Jerzego Michalewskiego, zyskała sprzymierzeńców w osobach Dyrektora Urzędu Morskiego Józefa Poznańskiego i kierownika wydziału handlowego portu Władysława Gieysztor. Wsparcie i zyczliwość dla tej inicjatywy wykazali ówczesny minister Eugeniusz Kwiatkowski, dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu dr Feliks Hilchen oraz dyrektor Departamentu Górniczo-Hutniczego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Czesław Peche. Tak szerokie poparcie przedstawicieli sfer gospodarczych i politycznych Kraju miało dać gwarancję racjonalnego współdziałania z firmami portowymi.

Członkami założycielami Rady zostały wym. już organizacje portowe: Związek Armatorów Polskich, Polski Związek Maklerów Okrętowych, Związek Gdyńskich Eksporterów Portowych, Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni oraz Związek Przemysłowców Portowych w Gdyni, których przedstawiciele na Walnym Zgromadzeniu w dniu 28 X 1930 r. przyjęli statut stowarzyszenia. Do zadań wpisano prowadzenie wspólnych interesów jej członków, reprezentację tych interesów oraz współdziałanie z władzami, tudzież innymi publicznymi i prywatnymi instytucjami, nad rozwojem portu w Gdyni, żeglugi morskiej oraz handlu morskiego. Rada miała prawo nabywania, sprzedawania i obciążenia hipotecznego nieruchomości.

⁸ Tamże, s. 8.

⁹ W tym czasie piastował również funkcję wicekonsula duńskiego i wiceprezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oraz dyr. Warszawskiego Towarzystwa Transportowego w Gdyni Tow. z o.o.

¹⁰ Inżynier T. Korzón był również konsulem szwedzkim, prezesem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oraz dyr. Firmy „Polskarob Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe” SA w Gdyni.

¹¹ Sprawował również stanowisko radcy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni i prezesa Związku Armatorów Polskich.

Z § 4 statutu wynikało, że członkami Rady mogą być przedsiębiorstwa z siedzibą w Gdyni, działające na terenie portu lub też dla potrzeb portu. Warunkiem dodatkowym była przynależność do jednej z grup, która była wybrana przez Walne Zgromadzenie Rady za grupę interesantów portu. Przedsiębiorstwa wchodziły do rady w grupach zrzeszonych poprzez swoje związki lub w grupach niezrzeszonych – pojedynczo. Na firmy starające się o akces nałożono też pewne rygory. Członkami Rady nie mogły być związki, stanowiące secesję jednego ze związków zjednoczonych lub powstające w jakikolwiek inny sposób w grupach już zorganizowanych i reprezentowanych w Radzie oraz przedsiębiorstwa niezrzeszone, w tych obszarach gospodarki morskiej, gdzie istniały związki, które należały już do Rady (§ 5). Przyjmowanie członków i usuwanie otrzymało w prerogatywach Walne Zgromadzenie Rady na pisemny wniosek strony, złożone z trzymiesięcznym wyprzedzeniem. Decyzje zapadać musiały większością 4/5 głosów w głosowaniu tajnym (§ 6 i 7).

Rada dysponowała własnymi funduszami (§ 8), na które składały się kwoty wpisowe, składki członkowskie oraz opłaty i dochody nadzwyczajne. Wysokość ich, a także terminy i sposoby ściągania składek ustalało Walne Zgromadzenie (§ 9). Rokiem obrachunkowym w kwestiach finansowych był rok kalendarzowy (§ 10).

Organami Rady były: Walne Zgromadzenie członków, Zarząd, Dyrekcja i Komisja Rewizyjna (§ 11). Walne Zgromadzenie stanowiły Zarząd oraz delegaci członków, po trzech od każdego związku i po jednym z pojedynczego przedsiębiorstwa w grupach niezrzeszonych. Zastrzeżono jednak, że o ile z jednej grupy niezrzeszonej kilka przedsiębiorstw było członkami Rady, posiadały one wspólnie jeden głos. Dopuszczono zastępstwo głosów, jedna osoba nie mogła jednak reprezentować kilku związków ani też więcej niż trzy głosy (§ 12). Statut przewidywał, że Walne Zgromadzenie członków Rady odbywać się miało co roku w pierwszych trzech miesiącach po zamknięciu roku obrachunkowego (§ 13). Musiało być zwołane na żądanie Zarządu lub przynajmniej trzech członków reprezentujących co najmniej dziewięć głosów oraz na żądanie komisji rewizyjnej (§ 15). W zakresie działania Walnego Zgromadzenia leżały: wybór członków Zarządu, udzielanie ustępującemu Zarządowi absolutorium, ustalanie świadczeń na rzecz Związku, zmiana statutu, likwidacja Rady i jak już zauważono przyjmowanie nowych i wykluczanie dawnych członków. By Walne Zgromadzenie było ważne, potrzebna była obecność przynajmniej 3/5 głosów. W sytuacji braku quorum, Zgromadzenie z tym samym porządkiem obrad mogło się odbyć w późniejszym terminie, nie wcześniej jednak niż po 10 dniach (§ 16). Uchwały tego Zgromadzenia były prawomocne bez względu na ilości obecnych głosów. Uchwały Walnego Zgromadzenia zapadały zwykłą większością głosów z wyjątkiem wspomnianych już uchwał, dotyczących przyjmowania i wykluczania członków oraz w sprawach zmian statutu i likwidacji Rady, w których to wypadkach potrzebna była większość 4/5 głosów (§ 17). Walne Zgromadzenie zwoływał Zarząd listami poleconymi z podaniem przedmiotu obrad na 7 dni przed terminem Zgromadzenia. Ze swego grona powoływało przewodniczącego posiedzenia, który odpowiadał za jego przebieg oraz podpisywał protokół sporządzony z obrad (§ 18, 19 i 20).

Zarząd składał się z 5 osób wybieranych przez Walne Zgromadzenie na okres jednego roku obrachunkowego. Spośród wskazanych członków Zarządu zebrani Walnego Zgromadzenia wybierali prezesa i wiceprezesa oraz 3 ich zastępców. Do najważniejszych zadań Zarządu należało sądowe i pozasądowe reprezentowanie (tzw. zastępstwo) Rady. Z aktu wpisu do rejestru sądowego, dokonanego w Sądzie Grodzkim w dniu 26 września 1930 r. Zarząd Rady Interessantów Portu w Gdyni stanowili: N. Korzón – wybrany prezesem Zarządu, L. Byczkowski - wiceprezes Zarządu oraz dyr. Polskiej Agencji Morskiej sp. z o.o. i radca Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oraz Andrzej Cieniała, R. Horodyński i J. Rummel - członkowie Zarządu. Zastępcami członków Zarządu zostali wybrani: dyr. Firmy „Atlantic” Tow. Transp. z o.o. w Gdyni, z-ca dyr. zarządzającego PP „Żegluga Polska” w Gdyni kmdr Hugon Pistel oraz wicedyr. firmy „Polskarob Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe” SA w Gdyni Czesław Raczewski. Skład Zarządu reprezentował wszystkie zrzeszone w Radzie grupy zawodowe¹².

Zwyczajne Walne Zgromadzenie Rady wybierało ze swego grona dwóch członków Komisji Rewizyjnej na okres roku obrachunkowego oraz jednego zastępcę. Pierwszą Komisję Rewizyjną utworzyli kierownik oddziału firmy „Giesche” Tow. z o.o. w Gdyni Mieczysław Frankowski i dyr. Chłodni Portowej w Gdyni inż. Stanisław Rostkowski. Rocznik nie wskazał trzeciej osoby, tj. zastępcy członka Komisji Rewizyjnej¹³.

Ważnym organem zarządzającym Rady była jej dyrekcja. Na czele Biura Rady stał Dyrektor mianowany przez Zarząd i działający na podstawie upoważnienia Zarządu. Biuro prowadziło prace przygotowawcze i wykonawcze, wynikające z zakresu działania Rady. Dyrektorem został mianowany radny miasta Gdyni, dr Bolesław Kasprowicz. Biura Rady mieściły się w Gdyni przy ul. Świętojańskiej, w lokalu firmy „Polskarob Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe” SA w Gdyni¹⁴.

Ze statutu wynikało, że Rada była zrzeszeniem związków przedsiębiorstw, funkcjonujących w porcie gdyńskim. Przez rok stan członków pokrywał się z liczbą członków założycieli, gdyż nowe grupy zawodowe w porcie przez ten czas nie powstały. Jednak, jak wynika z treści Rocznika, Rada już w pierwszym roku działalności postanowiła rozszerzyć podstawy organizacyjne stowarzyszenia. Postanowiono nie ograniczać się wyłącznie do związków i przedsiębiorstw, mających swoje siedziby w Gdyni. Członkowie rady doszli do wniosku, że nie można z życia portowego wyłączać przedsiębiorstw, które działały na jego zapleczu, a których interesy były ściśle powiązane z gospodarką morską i pracą na rzecz portu. W pierwszej kolejności w dniu 6 XI 1931 r. akces do Rady zgłosił w imieniu Centrali Zakupu Żłomu Polskich Hut Żelaznych w Warszawie prezes Jan Gombrowicz¹⁵. Członkostwo w stowarzyszeniu rozpoczęło się z dniem 1 I 1932 r. W skład członków Rady w dniu 31 XII 1933 r. wszedł także „Paged – Polska Agencja Eksportu Drewna”

¹² Rocznik ..., 1931, R. I, s. 13.

¹³ Tamże.

¹⁴ Tamże, s. 10-12.

¹⁵ Zmarł 20 XII 1933 r. Patrz nekrolog: Rocznik ..., 1932-1933, R. II-III, s. 6-7.

sp. z o.o. w Gdyni. Kolejne zgłoszenia złożyły: z dniem 1 IV 1934 r. Powszechny Bank Związkowy SA oddz. w Gdyni i „Gdynika – Maklerzy Ubezpieczeń Morskich” sp. z o.o. w Gdyni i z dniem 1 VI 1934 Bank Zachodni SA oddz. w Gdyni¹⁶.

W latach 1932-1933 odbyły się trzy Walne Zgromadzenia członków Rady, które wprowadziły zmiany w Zarządzie. Walne Zgromadzenie z 28 kwietnia 1932 r., powołując władze na rok 1933, na 3 zastępcę członka zarządu wybrało członka zarządu Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, dyr. firmy „Atlantic” Tow. Transportowe sp. z o.o. w Gdyni Witolda Mosiewicza¹⁷.

Walne zgromadzenie z 31 III 1933 r. wprowadziło zmiany w statucie Rady wprowadzając drugiego wiceprezesa stowarzyszenia oraz, zamiast dotychczasowych 5 członków i 3 zastępców wprowadziło 10 członków Zarządu oraz 5 zastępców. Wobec tych zmian władze na rok 1933 zostały wybrane w następującym składzie: N. Korzón – prezes Zarządu, F. Kolla i W. Gieysztor - wiceprezesi Zarządu, członkowie Zarządu: A. Cieniała, wicedyr. Firmy „Żegluga Polska” SA w Gdyni, członek Zarządu Armatorów Polskich dr Stanisław Darski, R. Horodyński, wicedyr. Firmy „Union” Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego SA w Gdyni Stefan Jakubowicz, radca Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, członek Zarządu Polskiego Związku Maklerów Okrętowych, dyr. Firmy „American Scantic Line w Polsce” sp. z o.o. w Gdyni Witold Jasiński, wicekonsul łotewski, radca Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, członek Zarządu Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni, dyr. Firmy „Skarbopol” Tow. z o.o. w Gdyni inż. Mirosław Laurecki i wiceprezes Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, wicedyr. Firmy „Bergenske Balic Transports Ltd”, sp. z o.o. w Gdyni Franciszek Marszał. Zastępcami członków Zarządu zostali wybrani: członek Zarządu Związku Armatorów Polskich, szef Biura Portowego firmy „Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe” SA w Gdyni Konstanty Jacynicz, C. Raczewski, królewski wicekonsul norweski, wiceprezes Zarządu Polskiego Związku Maklerów Okrętowych, dyr. firmy „Bergenske Balic Transports Ltd”, sp. z o.o. w Gdyni Lars Usterud, członek Zarządu Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, dyr. firmy „Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne” SA w Gdyni Jakób Tempel oraz prokurent firmy „Chłodnia i Składy Portowe” sp. z o.o. w Gdyni Teofil Wawrzyńczak. Komisja Rewizyjna oraz dyrektor Rady pozostały bez zmian¹⁸.

Walne Zgromadzenie odbyte 6 IV 1933 r. wybrało jednogłośnie J. Rummla członkiem honorowym Rady w uznaniu zasług poniesionych dla rozwoju spraw morskich (pozostał nim do wybuchu II wojny światowej), zapraszając go jednocześnie do uczestnictwa w posiedzeniach Zarządu Rady. W dniu 9 XI 1933 r. Zarząd uchwalił kooptację na członka Zarządu prokurenta koncernu „Progress – Zjednoczone Kopalnie Górnośląskie” sp. z o.o. w Katowicach inż. Władysława Rawicz-Szczerbo. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie, odbyte w dniu 10 X 1933 r., wybrało w

¹⁶ Tamże, s. 8-9.

¹⁷ Tamże, s. 10.

¹⁸ Tamże, s. 11-12.

miejsce W. Gieysztora, składającego mandat członka Zarządu i wiceprezesa Rady L. Byczkowskiego. Wprowadziło również szereg zmian natury formalnej, celem dostosowania statutu do wymogów do art. 19 Rozporządzenia Prezydenta RP z 27 października 1932 r. o stowarzyszeniach oraz Rozporządzenia Min. Spraw Wewnętrznych z 17 grudnia 1932 r., zgłaszając je władzom administracyjnym w uzupełnieniu wniosku o rejestrację według nowych przepisów prawa o stowarzyszeniach¹⁹.

Kolejne Walne Zgromadzenie z dnia 13 IV 1934 r. wybrało władze na rok 1934 w następującym składzie: N. Korzón – prezes Zarządu, F. Kollat i L. Byczkowski - wiceprezesi Zarządu, członkowie Zarządu: A. Cieniła, S. Darski, R. Horodyński, S. Jakubowicz, W. Jasiński, M. Laurecki, F. Marszał, H. Pistel, dyr. Powszechnego Banku Związkowego SA oddz. w Gdyni Jerzy Hildt, dyr. firmy „Paged – Polska Agencja Eksportu Drewna” Sp. z o. o. w Gdyni Stanisław Tor i nowy dyr. Centrali Zakupu Żłomu Polskich Hut Żelaznych sp. z o.o. w Warszawie Stanisław Zieliński. Pozostali członkowie Zarządu pozostali bez zmian²⁰. W trakcie obrad delegaci upoważnili prezesa Zarządu do poczynienia w statucie zmian ustalonych z władzami wojewódzkimi. W dniu 25 VIII 1934 r. na polecenie N. Korzóna dyrektor Rady wprowadził do tego dokumentu zmiany dostosowane do nowych przepisów prawnych, w tym szereg nowych określeń np. osób prawnych. Dookreślono również kompetencje Zarządu. Należało w myśl nowych zapisów: reprezentowanie Rady na zewnątrz, załatwianie sporów między członkami w obrębie Rady, dotyczących wewnętrznych spraw organizacyjnych, zwoływanie Walnych Zgromadzeń i wykonywanie ich uchwał, składanie sprawozdań rocznych, układanie budżetów i regulaminów oraz wszystkie inne sprawy niezastrzeżone Walnemu Zgromadzeniu. Zarząd Rady miał się składać z osób, wybieranych przez Walne Zgromadzenie na przeciąg roku obrachunkowego, a ich ilość miała gwarantować, że związki zrzeszone w Radzie będą reprezentowane w Zarządzie przez dwóch członków i jednego zastępcę, zaś grupy niezrzeszone po jednym każda (§ 21). Wprowadzono również zapis, że pisma i zobowiązania Rady powinny być podpisywane przez prezesa lub jego zastępcę oraz jednego członka Zarządu lub dyrektora biura (§ 22). W tekście statutu zaznaczono również, że poza członkami Zarządu z wyboru Walne Zgromadzenie mogło delegować do Zarządu z głosem doradczym członków honorowych Rady, a Zarząd miał prawo kooptować do swego grona na okres swego urzędowania dwóch członków dodatkowych (§ 21)²¹. W takiej formie Statut Rady Interesantów istniał do wybuchu wojny.

Walne Zgromadzenie z dnia 29 IV 1935 r. uzupełniło na rok 1935 skład członków Zarządu o W. Gieysztora i dyr. Banku Zachodniego SA oddz. w Gdyni

¹⁹ Rozporządzenie Min. Spraw Wewnętrznych z 17 grudnia 1932 r. („Dziennik Ustaw RP”, 1932, nr 94, poz. 808) wprowadziło zmiany, co do zaznaczenia w statucie zapisów celu działalności Rady oraz członkostwa osób prawnych, także uzależniła ilość członków od ustaleń każdorazowej uchwały Walnego Zgromadzenia na każdy kolejny rok obrachunkowy. Patrz: Tamże, s. 15-16.

²⁰ Tamże, s. 13-14.

²¹ Tamże, s. 15-16. Zmieniony statut został wpisany do rejestru stowarzyszeń i związków Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego 25 IX 1934 r. („Monitor Polski”, 1934, nr 256).

Michała Królikowskiego. Mirosław Laurecki został zastępcą członka zarządu, a w komisji rewizyjnej zasiadli: członek Zarządu Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych, prokurent koncernu „Progres” – Zjednoczone Kopalnie Górnośląskie Sp. z o.o. w Katowicach inż. Tomasz Perutz i kierownik Hali i Chłodni Rybnej Bronisław Sotkowski (zastępca członka)²².

Kolejne Walne Zgromadzenie z 1 IV 1936 r. na kolejny rok funkcjonowania Rady wybrało władze z niewielkimi zmianami wśród członków Zarządu. W skład weszli: prezes Zrzeszenia Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych w Gdyni, dyr. Banku Cukrownictwa oddz. w Gdyni i firmy „Cukroport” Tow. z o.o. w Gdyni Teodor Dembiński, wiceprezes zarządu Zrzeszenia Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych w Gdyni, wicedyr. Firmy „Pantarei SA – Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe” w Gdyni Ludwik Rotstat oraz kolejny raz M. Laurecki. Funkcję nowych zastępców członków Zarządu objęli: kierownik działu linii regularnych firmy „Żegluga Polska” SA w Gdyni Zygmunt Cedro, dyr. firmy „Elibor SA Przemysłowo-Handlowa” w Gdyni Bronisław Grabowicz przy rezygnacji M. Laureckiego. W komisji rewizyjnej B. Sotkowskiego zastąpił sędzieja handlowy, prokurent firmy „Żegluga Polska” SA w Gdyni Włodzimierz Tokarski²³.

Następne Walne Zgromadzenie członków Rady Interesantów za rok 1937 odbyło się 17 III 1937 r. Nowym członkiem Zarządu został dyr. oddz. firmy „Schenker i Ska” SA w Gdyni Bolesław Romański oraz dotychczasowy członek komisji rewizyjnej Rady inż. S. Rostkowski. Funkcje zastępcy członka Zarządu objęli dyr. „C. Hartwig” SA oddz. w Gdyni Marcján Bielecki i dyr. firmy „Johannes Ick” Sp. z o.o. oddz. w Gdyni Alfred Jaeger. Nowymi członkami komisji rewizyjnej zostali dyr. firmy „Gdynika” Maklerzy Ubezpieczeń Morskich Sp. z o.o. w Gdyni Waclaw Fedorowicz oraz prokurent firmy „Polskarob Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe” SA w Gdyni Jan Kubica²⁴.

W roku 1938 Walne Zgromadzenie z 18 III 1938 r. powołało władze na kolejny okres działalności, wprowadzając tylko niewielkie zmiany. Członek komisji rewizyjnej W. Fedorowicz został członkiem Zarządu wraz z dotychczasowym zastępcą członka T. Wawrzyńczakiem. Nowymi zastępcami członka Zarządu wybrano wicedyr. firmy „Bergtrans” Sp. z o.o. Władysława Potockiego i kier. magazynów Banku Gospodarstwa Krajowego, oddz. w Gdyni Waleriana Zaleskiego. Nowym zastępcą w komisji rewizyjnej został główny buchalter firmy Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union” SA w Gdyni Henryk Brzeziński²⁵.

Ostatnie przed wojną Walne Zgromadzenie na rok 1939 ustaliło, wobec przyjęcia w skład Rady Związku Dostawców Węgla Bunkrowego w Gdyni, powiększenie składu Zarządu o 2 członków i jednego zastępcę oraz powołanie organu doradczego Prezesa przez stworzenie 5-osobowego Prezydium, do którego weszli obaj wiceprezesi

²² Rocznik ..., 1934, R. IV, s. 6-7.

²³ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 3.

²⁴ Rocznik ..., 1936, R. VI, s. 154.

²⁵ Rocznik ..., 1937, R. VII, s. 185-187.

i 2 członków Zarządu. W strukturze rady pojawili się członkowie Prezydium, którymi zostali: T. Dembiński i W. Jasiński. Nowymi członkami Zarządu Walne Zgromadzenie wybrało: dyr. Oceanicznej Agencji Okrętowej Sp. z o.o. Jerzego Krajewskiego i kier. Ekspozytury Dyrekcji F.P.T.K. inż. Oktawiusza Nelarda. Nowym zastępcą członka Zarządu został dyr. firmy „Extrans” Dom Ekspedycyjno-Transportowy, oddz. w Gdyni Mieczysław Lipiński²⁶.

Od połowy 1932 r. biura wszystkich zrzeszonych związków, za wyjątkiem Związku Armatorów Polskich, mieściły się w biurze Rady Interesantów Portu przy ul. Świętojańskiej 56²⁷, a następnie przy ul. Świętojańskiej 9. Biuro Rady stało się tym samym międzyzwiązkowym biurem gdyńskich organizacji portowo-gospodarczych, co pozwoliło na ułatwienie i ujednoczenie działalności Związków, rozszerzenie ich współpracy i uchyliło dwutorowość ich działania, pozwalając na usprawnienie pracy organizacyjnej²⁸. W roku 1938 Biuro Rady przeniosło się na ul. św. Piotra 12, gdzie znalazło lepsze warunki pracy.

Związek Armatorów Polskich sprawował mandat przedsiębiorców żeglugowych, eksploatujących statki morskie pod polską banderą. Założony 24 V 1929 r. reprezentował: Przedsiębiorstwo Państwowe „Żegluga Polska” w Gdyni (a następnie „Żegluga Polska” SA), „Polskarob Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe” SA w Gdyni, „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe SA w Gdyni, „Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe” SA w Gdyni (a następnie „Gdynia – Ameryka – Linie Żeglugowe” SA w Gdyni) oraz „Polryż” Sp. z o.o. w Krakowie²⁹. Ta ostatnia firma, w związku z zaprzestaniem działalności armatorskiej ze względu na sprzedaż jedyne go swego statku „Kopernik”, z dniem 31 XII 1934 r. wystąpiła ze Związku³⁰.

Kolejnym członkiem Rady był Polski Związek Maklerów Okrętowych, do którego mogły przynależeć wszystkie firmy, zapisane do rejestru handlowego Sądu Powiatowego w Gdyni, mające za przedmiot działania dokonywanie czynności maklerstwa okrętowego. Założony 28 XI 1928 r. reprezentował zawodowe firmy maklerskie: „Atlantic” Towarzystwo Transportowe z o.o. w Gdyni, „Behnke & Sieg” Sp. z o.o. w Gdyni, „Lloyd Bałtycki” Tow. z o.o. w Gdyni, „Polską Agencję Morską” Tow. z o.o. w Gdyni, „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe” SA w Gdyni oraz „Speed” Towarzystwo Transportowe Morskie w Gdyni, a także agencje towarzystw zagranicznych: „American Scantic Line w Polsce” Sp. z o.o. w Gdyni i „Polską Zjednoczoną Korporację Bałtycką” Sp. z o.o. w Gdyni³¹. Do tego grona w następnym okresie sprawozdawczym za lata 1932-1933 dołączyły: „C. Hartwig” SA Międzynarodowi Ekspedytorzy w Gdyni, „Żegluga Polska” SA w Gdyni, „Lloyd

²⁶ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 172-174.

²⁷ Rocznik ..., 1932-1933, R. II-III, s. 17.

²⁸ Rocznik ..., 1934, R. IV, s. 10.

²⁹ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 15-16.

³⁰ Rocznik ..., 1934, R. IV, s. 13.

³¹ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 18-20.

Bydgoski” Tow. z o.o., „Warta” Towarzystwo Ekspedycyjne Sp. z o.o. w Gdyni, „Polskarob – Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe” SA w Gdyni, „Polski Lloyd” SA w Gdyni i „Bergenske Balic Transports Ltd” Sp. z o.o. w Gdyni³². W lutym 1936 r. w skład Związku przyjęto następujące firmy: „Lenczat i Ska” Ltd. w Gdyni, „M.E.W.” – Morski Eksport Węgla Sp. z o.o. w Gdyni, „Ferdynand Prowe” Sp. z o.o. w Gdyni, F.G. Reinhold Sp. z o.o. w Gdyni, „Rotherth & Kiłaczycki” Sp. z o.o. w Gdyni, „Aug. Wolff i Ska” Sp. z o.o. w Gdyni, „Gdynia – Ameryka – Linie Żeglugowe” SA w Gdyni, a w czerwcu Rummel & Burton. Z dniem 31 XII 1935 r. wystąpiła ze Związku firma „Atlantic”³³. W marcu 1936 r. w szeregi Związku wstąpiła „Polska-Lewant” Sp. z o.o. w Gdyni³⁴, w lipcu 1937 „Oceaniczna Agencja Okrętowa” Sp. z o.o., a w rok później Z. Cedro i Ska Sp. z o.o.³⁵. Oprócz firmy „Atlantic” organizację maklerską z różnych przyczyn opuścili: „Polska Agencja Morska”, „Polski Lloyd”, „Warta”, „Speed”, „Lloyd Bydgoski” oraz „Lenczat” (upadłość)³⁶.

Ważnym członkiem Rady był, założony 15 IX 1928 r., Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, zrzeszający firmy zajmujące się towarem przeładowywanym w porcie. Różnorodność towarów przechodzących przez port pod względem wartości, sposobu ładowania czy transportowania, wymusiła specjalizację spedytorów. Członkami Związku w ramach poszczególnych specjalizacji byli: ekspedytorzy węglowi, do których zaliczono – „Boismine” Sp. z o.o. w Gdyni, organizujący przeładunek węgla koncernu „Skarbopol”, „Elibor” Handlowo-Przemysłowa SA, organizujący przeładunek węgla koncernu „Fulmen”, „Polskarob Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe” SA w Gdyni, organizujący przeładunek węgla koncernu „Robur” i Towarzystwa Kopalń „Grodziec” oraz „Progress” Sp. z o.o., organizujący przeładunek koncernu „Progress”; ekspedytorzy towarów masowych – „Atlantic” Towarzystwo Transportowe z o.p. w Gdyni, organizujący przeładunek złomu żelaznego i węgla koncernu „Progress” oraz ekspedytorzy towarów wszelkich, reprezentowanych przez: „C. Hartwig” SA w Poznaniu, oddz. w Gdyni, „Johannes Ick” Agentura Ekspedycyjna w Gdańsku, oddz. w Gdyni, „Pantarei” SA w Gdyni, „Polski Lloyd” SA w Warszawie, oddz. w Gdyni, „Schenker i Ska” SA w Warszawie, oddz. w Gdyni, „Szulc-Rembowski i Ska” Sp. z o.o., „Warszawskie Towarzystwo Transportowe” Sp. z o.o. i „Warta” Towarzystwo Ekspedycyjne Sp. z o.o. w Gdyni³⁷. Do tego grona w następnym okresie sprawozdawczym, tj. za lata 1932-1933, dołączyły:

³² Rocznik ..., 1932-1933, R. II-III, s. 23.

³³ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 13.

³⁴ Rocznik ..., 1936, R. VI, s. 164.

³⁵ Tamże, s. 197.

³⁶ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 183.

³⁷ Poza Związkiem istniały oddziały niektórych firm niemiecko-gdańskich, które nie brały udziału w pracach Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych oraz kilka firm, które w roku sprawozdawczym 1930-1931 znajdowały się w stadium organizacji i zgłosiły swój akces do Związku z chwilą uruchomienia przedsiębiorstw, tj. „Giesche” Tow. z o.o. w Gdyni, „Melas Polski” Tow. z o.o. w Gdyni oraz „Skarbopol” sp. z o.p. w Gdyni. W roczniku znalazła się również uwaga, że z początkiem roku 1932 przystąpiły do Związku: C.W. Bestmann, Ekspedblok, Jul. Harmann, Tadeusz Minkiewicz oraz Północne Towarzystwo Transportowe. Patrz: Rocznik ..., 1931, R. I, s. 21-22.

„C. W. Bestman” Międzynarodowe Transporty Sp. z o.o. w Gdyni, „Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne” SA w Gdyni, „Ekspedblok” Dom Spedycyjno-Transportowy w Gdyni, „Jul. Herman i Ska” Dom Handlowo-Ekspedycyjny w Gdyni, „Tadeusz Minkiewicz” Dom Handlowo-Ekspedycyjny w Gdyni, „Spedopol” Biuro Ekspedycyjno-Transportowe w Gdyni, „J. H. Bachman” Towarzystwo Spedycyjne Sp. z o.o., „Ferdynand Prowe” Towarzystwo Ekspedycyjne, Agentura Morska w Gdyni, Sp. z o.o., „Bergenske Balic Transports Ltd” Sp. z o.o. w Gdyni, Maklerzy okrętowi, frachtowi i agenci awaryjni, asekuracja ekspedycja, dostawa węgla bunkrowego, „Przewóz” Biuro Spedycyjne Sp. z o.o. w Gdyni, „Izaak Szejn” Dom Handlowo-Ekspedycyjny, oddz. w Gdyni, „B. Henner i E. Hermann” Jawna Spółka handlowa w Gdyni, „Cemka” W. Kowalewski Przeładunki w porcie, „Maurycy Galster” Dom Ekspedycyjny Sp. z o.o. w Gdyni, „Ludwik Modelski” Międzynarodowa Spedycja, oddz. w Gdyni i „Ekstrans” Dom Ekspedycyjno-Transportowy w Gdyni³⁸. W grudniu 1934 r. dołączyła firma Józef Siodlarski³⁹. Kolejne firmy to: Józef Wisławski, Dom Ekspedycyjny w Gdyni, „Balto-Lewant” Sp. z o.o. w Gdyni, Lorber i Bieberstein Dom Ekspedycyjno-Transportowy w Gdyni (w 1935 r.), Aug. Wolff i Ska Sp. z o.o. w Gdyni, „Warrant” Sp. z o.o. w Gdyni, „Ankerlager” Dom Transportowo-Ekspedycyjny Sp. z o.o. w Gdyni, „Rapid” Sp. z o.o. Tow. Transportowe w Gdyni, Adam Zadrozny, Dom Ekspedycyjno-Handlowy, oddz. w Gdyni, K.R. Kowalski – Międzynarodowe Transporty Morskie w Gdyni, Dom Spedycyjny „Rawa”, oddz. w Gdyni, Towarzystwo Ekspedycyjno-Kontrolne Bawełny w Gdyni i „A. Goraj & Co.” Morskie Towarzystwo Transportowe w Gdyni w roku 1936⁴⁰. Związek został zlikwidowany 19 VII 1938 r., a jego członkowie weszli do Zrzeszenia Ekspedytorów Portowych w Gdyni⁴¹.

Czwartym w strukturze Rady był Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych. Powstały w dniu 23 X 1930 r. Związek zrzeszał firmy, które zostały wpisane do rejestru handlowego Sądu Powiatowego w Gdyni i posiadały zaświadczenie, że stanowią przedstawicielstwo właściwego koncernu węglowego. Każdy koncern mógł być reprezentowany przez jednego przedstawiciela, a on sam tylko wtedy mógł być członkiem Związku, gdy skutecznie przeładunek węgla w gdyńskim porcie. Członkami Związku w 1931 r. byli „Elibor” Przemysłowo-Handlowa SA, reprezentująca koncern węglowy „Fulmen” w Katowicach, „Giesche” SA oddz. w Gdyni, reprezentujący koncern węglowy Giesche SA w Katowicach, „Polskarob Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe” SA w Gdyni, reprezentujące koncern węglowy „Robur” w Katowicach, „Progress” Tow. z o.o., oddz. w Gdyni, reprezentujący koncern węglowy „Progress” Tow. z o.o. w Katowicach oraz „Skarbopol” Tow. z o.o. w Gdyni, reprezentujący koncern węglowy „Skarboferm”

³⁸ Rocznik ..., 1932-1933, R. II i III, s. 27-28.

³⁹ Rocznik ..., 1934, R. IV, s. 22.

⁴⁰ Rocznik ..., 1936, R. VI, s. 170.

⁴¹ Rocznik ..., 1934, R. VII, s. 185.

w Królewskiej Hucie⁴². Skład członków Związku poprzez cały okres przynależności do Rady nie zmienił się.

Gdynia powstała jako eksportowy port węglowy i w chwili ukonstytuowania się Rady Interestantów Portu w Gdyni eksport węgla stanowił jej główną masę przeładunkową. Statystyka za rok 1931 wskazywała, że w ogólnym tonażu 5.300 114 t. przeładunków węgla stanowił 4.373 095 t., tj. 82, 5% całości. Transport i przeładunek węgla absorbował przeważającą część urządzeń kolejowych i przeładunkowych w porcie. Przeładunek węgla na terenie portu dokonywały w tym czasie z terenu Polski jedynie koncerny węglowe górnośląskie⁴³. Koncerny te dla tego celu poczyniły w porcie wielomilionowe inwestycje, zwłaszcza w nowoczesną w skali świata infrastrukturę przeładunkową. Już wtedy koncerny węglowe dokonywały w Gdyni przeładunku węgla (za wyjątkiem koncernu „Fulmen”) we własnym zakresie, na własnych, od władz portowych na dłuższe terminy wydzierżawionych nabrzeżach i własnymi urządzeniami przeładunkowymi. Prym wiodła firma „Polskarob”, która była przedstawicielstwem największego górnośląskiego koncernu węglowego „Robur” oraz Towarzystwa Kopalń „Grodziec”. Firma ta, poza obszernym aparatem spedycji węgla, prowadziła do wybuchu wojny inwestycję we własną flotę statków pełnomorskich oraz własny wydział maklerki okrętowej⁴⁴. Jak podawał Rocznik Rady z 1931 r., drugi co do wielkości górnośląski koncern węglowy „Progress”, sprawował w tym czasie spedycję węgla poprzez firmę ekspedycyjną „Atlantic”, uruchamiając własny przeładunek (we własnym zarządzie) z dniem 16 I 1932 r. Trzecia firma „Skarbopol” czyniła spedycję poprzez firmę „Boismine” urządzeniami własnymi lub państwowymi. W tym okresie sprawozdawczym koncern Giesche poprowadził eksport węgla poprzez własne urządzenia i we własnym zarządzie z dniem 1 XII 1931 r., a firma ekspedycyjna „Elibor” przeładowywała węgiel koncernu „Fulmen” na urządzeniach własnych. Wyłania się z tego podwójny obraz firm, reprezentujących koncerny węglowe. Były one nie tylko spedytorami, ale także reprezentowały dość różnorodne interesy, zwłaszcza górnośląskich koncernów węglowych. Dlatego też, przede wszystkim ze względu na odmienne warunki spedycji towarów masowych, zorganizowały się jako odrębna grupa interesantów portowych w Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych⁴⁵.

Ostatnim z członków Rady Interestantów Portu w Gdyni wymienionym w roczniku z roku 1931 był Związek Przemysłowców Portowych. O przynależności do Związku decydował fakt nie tylko terytorialnego działania w obrębie portu, ale powiązania przemysłu Rzeczypospolitej z portem gdyńskim i obrotem morskim. Ważnym pozostawał jednak fakt, że „warsztat wytwórczy znajdował się w porcie”.

⁴² Rocznik ..., 1931, R. I, s. 27-29.

⁴³ Węgiel z zagłębia dąbrowskiego, za wyjątkiem węgla Towarzystwa Kopalń „Grodziec”, przeładowywany był w Gdańsku.

⁴⁴ Tamże, s. 26. W 1931 r. łączny tonaż wynosił ca. 15 000 ton.

⁴⁵ Zauważyć jednak należy, że w zakresie zagadnień ogólnoekspedycyjnych ich interesy reprezentował Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, w skład, którego wchodziły wszystkie firmy dokonujące przeładunku węgla we własnym zakresie.

Opierając się na takich założeniach, do Związku zgłosiły członkostwo firmy, powstałe z inicjatywy prywatnej, ale przy wydatnym poparciu czynników rządowych związane z portem gdyńskim: „Łuszczarnia Ryżu” Tow. Kom. w Gdyni, Gdyńska Olejarnia SA w Gdyni (następnie Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union” SA w Gdyni), Chłodnia Portowa (nie stanowiąca wówczas przemysłu portowego, jednak spełniająca analogiczne do niego zadanie), która umożliwiała częściowe uzależnienie się polskiego eksportu produktów hodowlanych od pośrednictwa obcego, dającego możliwość długoterminowego składowania produktów na warunkach umożliwiających konkurowanie na rynku międzynarodowym⁴⁶. Dołączyła do nich wkrótce „Józef Fetter” SA w Gdyni (przedsiębiorstwo uszlachetniania i przerobu suszonych owoców)⁴⁷ oraz Chłodnia i Hala Rybna w Gdyni⁴⁸. W 1935 r. na miejsce Związku Przemysłowców Portowych powstał Związek Przedsiębiorstw Przemysłu Portowego i Magazynów Portowych w Gdyni⁴⁹. Związek od października 1934 r. współdziałał z Radą i zgłosił formalne przystąpienie do tej organizacji z dniem 1 V 1936 r. W skład Związku weszły wyżej wymienione spółki⁵⁰. W rok później w składzie Związku widzimy również „Stocznię Gdyńską” SA w Gdyni⁵¹.

W dniu 23 X 1935 r. powstało Zrzeszenie Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych w Gdyni. Członkami Zrzeszenia były następujące firmy: „American Scantic Line” Sp. z o.o. w Gdyni, „Bergtrans” Towarzystwo Żeglugowe Sp. z o.o., „Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe” SA w Warszawie, „Pantarei” SA Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe w Gdyni, „Polska Agencja Morska” Sp. z o.o. w Gdyni, „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe” SA w Gdyni, „Żegluga Polska” SA w Gdyni, „Warta” Towarzystwo Ekspedycyjne Sp. z o.o. w Gdyni, Bank Cukrownictwa SA, oddz. w Gdyni (później jako „Cukroport” Składy Portowe Zachodnio-Polskich Cukrowni) i „Józef Fetter” SA w Gdyni⁵². W 1936 r. ze Zrzeszenia wystąpił „GAL”, ale w dwa lata później do spółek członkowskich dołączyły: „Usco” Sp. z o.o. w Gdyni, „Aukcje Owocowe” Sp. z o.o. w Gdyni, „Emteha” Międzynarodowe Towarzystwo Handlowe SA i „Extrans” Dom Ekspedycyjno-Transportowy w Gdyni⁵³.

⁴⁶ Patrz: Tamże, s. 30.

⁴⁷ Rocznik ..., 1932-1933, R. II i III, s. 36.

⁴⁸ Rocznik ..., 1936, R. VI, s. 179. Wystąpiła ze Związku 31 III 1939 r. Patrz: Rocznik ..., 1937, R. VII, s. 192.

⁴⁹ Związek Przemysłowców Portowych nie został zarejestrowany zgodnie z treścią art. 12 Rozporządzenia Prezydenta RP z 27 października 1932 r. („Dziennik Ustaw RP”, 1932, nr 94, poz. 808). Ostatecznie w myśl przepisów ustawy z dn. 10 marca 1934 r. o zmianie Rozporządzenia Prezydenta RP z 7 czerwca 1927 r. o prawie przemysłowym („Dziennik Ustaw RP”, 1934, nr 40) organizacja została wpisana do rejestru pod nazwą Związek Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych w Gdyni.

⁵⁰ Rocznik ..., 1934, R. IV, s. 3.

⁵¹ Rocznik ..., 1937, R. VII, s. 192.

⁵² Rocznik ..., 1936, R. VI, s. 179-182.

⁵³ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 195.

W 1933 r. zgłosił swój akces do Rady Związek Dostawców Węgla Bunkrowego w Gdyni⁵⁴. Członkami założonego 22 XI 1932 r. Związku były następujące firmy: „Bergenske Balic Transports Ltd” Sp. z o.o. w Gdyni, „Elibor” Towarzystwo Przemysłowo-Handlowe SA, „Giesche” SA oddz. w Gdyni, „Polskarob - Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe” SA w Gdyni, „Progress” Tow. z o.o. w Gdyni, „Skarbopol” Tow. z o.o. w Gdyni, „Speed” Tow. z o.o. w Gdyni i „August Wolff i Ska” Sp. z o.o. w Gdyni⁵⁵. W 1935 r. członkiem Związku została firma „M.E.W.” – Morski Eksport Węgla Sp. z o.o. w Gdyni⁵⁶. W 1938 r. stan członków się zmniejszył, ponieważ dwie firmy: „Progress” i „M.E.W.” połączyły się w jedną i przyjęły nazwę „Progress” – Morski Eksport Węgla⁵⁷. W wym. roku sprawozdawczym Związek nie został członkiem Rady, jednak ze względu na współdziałanie z Radą Interessantów w rocznikach późniejszych podawane były o nim dane na równi ze związkami członkowskimi⁵⁸. Ostatecznie Związek Dostawców Węgla Bunkrowego wstąpił do Rady na kilka miesięcy przed wojną 1 IV 1939 r.⁵⁹

W dniu 17 III 1937 r. w poczet członków Walne Zgromadzenie Rady Interessantów przyjęło Zrzeszenie Przedsiębiorstw Transportowych w Gdyni⁶⁰, które zostało zlikwidowane w dniu 19 VII 1938 r., a jego członkowie wraz z członkami zlikwidowanego w tym samym dniu Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych w Gdyni weszli do utworzonego Zrzeszenia Ekspedytorów Portowych w Gdyni⁶¹. W końcu 1936 r. członkami Zrzeszenia Przedsiębiorstw Transportowych były: „Elibor” Towarzystwo Przemysłowo-Handlowe SA, „Giesche” SA oddz. w Gdyni, „C. Hartwig” SA Międzynarodowi Ekspedytorzy w Gdyni, „Johannes Ick” Agentura Ekspedycyjna w Gdańsku, oddz. w Gdyni, „Modelski Ludwik” Międzynarodowa Spedycja, oddz. w Gdyni, „Pantarei” SA w Gdyni, „Polskarob - Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe” SA w Gdyni, „Polski Lloyd” SA, oddz. w Gdyni, „Progress” Tow. z o.o. w Gdyni, „Ferdynand Prowe” Towarzystwo Ekspedycyjne, Agentura Morska w Gdyni, Sp. z o.o., „Rawa”, oddz. w Gdyni, „Schenker i Ska” SA dla Międzynarodowego Transportu, oddz. Gdynia, „Skarbopol” Tow. z o.o. w Gdyni, „Warszawskie Towarzystwo Transportowe” Ekspedycja morska, ekspedycja lądowa, Sp. z o.o. w Gdyni, „Warta” Towarzystwo Ekspedycyjne Sp. z o.o. w Gdyni, „Aug. Wolff i Ska” Sp. z o.o. w Gdyni i „Zadrozny Adam” Dom Ekspedycyjno-Handlowy w Gdyni. Wszystkie wym. spółki, wraz z firmami rozwiązanego Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych w Gdyni w Roczniku z roku 1938, są notowane jako członkowie Zrzeszenia Ekspedytorów Portowych w Gdyni. Była to najliczniejsza organizacja z wszystkich reprezentowanych w Radzie Interessantów, gdyż liczyła w sumie 42 spółki i firmy prawne⁶².

⁵⁴ Rocznik ..., 1932-1933, R. II i III, s. 33.

⁵⁵ Tamże, s. 35.

⁵⁶ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 26.

⁵⁷ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 189.

⁵⁸ Patrz: Rocznik ..., 1934, R. IV, s. 25-28 i kolejne.

⁵⁹ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 185.

⁶⁰ Rocznik ..., 1936, R. VI, s. 152.

⁶¹ Rocznik ..., 1937, R. VII, s. 185.

⁶² Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 196-205.

Jak już wspomniano, w skład Rady wchodziły przedsiębiorstwa niezrzeszone: Centrala Zakupu Żelaza Polskich Hut Żelaznych Sp. z o.o. w Warszawie⁶³ i „Paged” Polska Agencja Eksportu Drewna Sp. z o.o. w Gdyni, Powszechny Bank Związkowy SA oddz. w Gdyni, „Gdynika – Maklerzy Ubezpieczeń Morskich” Sp. z o.o. w Gdyni i Bank Zachodni SA oddz. w Gdyni⁶⁴. Dnia 1 VIII 1938 r. w skład Rady, jako kolejne przedsiębiorstwo niezrzeszone, weszło „Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe” Dyrekcja Kolei Herby Nowe – Gdynia, Ekspozytura Dyrekcji w Gdyni⁶⁵, a 1 I 1939 r. „Gródek” – Pomorska Elektrownia Krajowa SA w Toruniu⁶⁶.

Część pierwsza Rocznika omawiała zadania i strukturę organizacyjną Rady Interessantów Portu w Gdyni. Część drugą stanowiły dane statystyczne dla portu i miasta w poszczególnych latach. W Roczniku z roku 1931 w kolejnych rozdziałach omówione zostały: IV stan i warunki pracy polskiej floty handlowej, w tym poszczególne przedsiębiorstwa okrętowe, obroty polskiej floty handlowej w latach 1927-1932, wahania morskich stawek przewozowych oraz warunki rozwoju polskiej floty handlowej; V ruch statków w porcie gdyńskim, w tym statki na wejściu i wyjściu (główek portowych), linie regularne, zawijające do Gdyni oraz porty, z którymi Gdynia posiadała regularną komunikację, a także stawki Polskiego Związku Maklerów okrętowych w Gdyni i obroty firm maklerskich. Rozdział VI stanowiło omówienie obrotu towarowego i eksploatacji urządzeń portowych w Gdyni, w którym to rozdziale uwzględniono: obrót towarowy portu gdyńskiego, kryte pomieszczenia składowe, mechaniczne urządzenia przeładunkowe, tory kolejowe w porcie, nabrzeża portowe, wartość obrotu towarowego w odniesieniu do obrotu ogólnego Rzeczypospolitej Polskiej oraz ruch pasażerski. W kolejnym VII rozdziale przedstawiono przemysł portowy w Gdyni, uwzględniając poszczególne firmy portowe oraz zagadnienia związane z rozwojem tego przemysłu. Ostatni VIII rozdział stanowiły ogólne zagadnienia portu gdyńskiego w roku 1931, w którym omówiono rozbudowę portu, eksploatację portu i urządzeń portowych, inwestycje kolejowe w porcie, kwestie pocztowo-telegraficzne, pracę w porcie i żegludze, organizację służby bezpieczeństwa w porcie, rejestrację umów i zwyczajów portowych, ustrój administracyjny portu, sprawy podatkowe, samorząd gospodarczy, reprezentację konsularną w mieście i inne.

Kolejne Roczniki wprowadzały stopniowo nowy układ podrozdziałów, jednak główne kwestie w nich omawiane pozostały niezmiennione. W Roczniku z roku 1934

⁶³ Zrzeszała: Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura SA Górniczo-Hutnicza w Katowicach, Katowicką Spółkę Akcyjną dla Górnictwa i Hutnictwa, „Huta Pokój” Śląskie Zakłady Górniczo-Hutnicze SA w Katowicach, Towarzystwo Zakładów Hutniczych „Huta Bankowa” SA w Dąbrowie Górniczej, Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza SA w Warszawie, „Modrzejów - Handtké” Zjednoczone Zakłady Górniczo-Hutnicze – Sosnowiec, Spółkę Akcyjną Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich w Warszawie, Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych SA w Warszawie oraz Hutę Żelaza „Kraków” SA w Krakowie. Patr.: Rocznik ..., 1934, R. IV, s. 31-32.

⁶⁴ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 1.

⁶⁵ Rocznik ..., 1937, R. VII, s. 185; Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 206-207.

⁶⁶ Tamże, s. 207.

zrezygnowano z przedstawiania jako osobnej problematyki (rozd. VII Rocznika z 1931 r.) przemysłu portowego, włączając go w zakres zagadnień portu w Gdyni. Znacznie rozbudowano rozdział dot. obrotu towarowego i eksploatacji urządzeń portowych, wprowadzając zmienioną formę zagadnień w postaci: zamorskiego obrotu towarowego portu gdyńskiego, obrotu portu w Gdyni drogą wodną z wnętrzem kraju oraz obrót przybrzeżny, tranzytu przez port w Gdyni i ekspedycję portową⁶⁷. W kolejnych Rocznikach zrezygnowano z rozdziału uwagi ogólne. W Roczniku IV z roku 1934 omówiono w osobnych rozdziałach ruch statków i obrót towarowy zamorski portu w Gdańsku oraz Rolę Gdyni w handlu zagranicznym Rzeczypospolitej Polskiej. W tym ostatnim rozdziale wyszczególniono: udział portu w Gdyni w obrotach handlu zagranicznego Polski, wartość obrotów towarowych portu w Gdyni w porównaniu z wartością handlu zagranicznego Rzeczypospolitej, zestawienie obrotów polskiego handlu zagranicznego z poszczególnymi państwami, zmianę kierunku polskiego handlu zagranicznego i udział Gdyni w tym zjawisku i Gdynię, jako czynnik niezależności komunikacyjnej polskiego handlu zagranicznego⁶⁸. W Roczniku z 1935 r. zrezygnowano z podania danych o ruchu statków i obrocie towarowym zamorskim portu w Gdańsku⁶⁹.

Ostatecznie redaktorzy pisma w Rocznikach za lata 1936-38 zrezygnowali z części pierwszej, prezentującej zadania i strukturę organizacyjną Rady, wprowadzając w zamian rozdział VII, w którym omawiano stan organizacyjny Rady Interestantów Portu w Gdyni oraz VIII., w którym zaprezentowano organizacje i przedsiębiorstwa, należące do Rady Interestantów⁷⁰. Układ periodyku w roku 1938 prezentował w poszczególnych rozdziałach: I Wyposażenie techniczne portu w Gdyni, w którym odnajdujemy informacje dotyczące: nabrzeży portowych, infrastruktury kolejowej, mechanicznych urządzeń portowych oraz użytkowych krytych powierzchni składowych w porcie; II Ruch statków w porcie gdyńskim, w tym: ruch statków na wejściu i wyjściu, linie regularne i rozwój linii regularnych w latach 1931-38 oraz obroty firm maklerskich w Gdyni; III Obrót towarowy i ruch pasażerski portu w Gdyni, omawiający kwestie zamorskich obrotów towarowych portu, obrotów portu drogą wodną z wnętrzem kraju oraz obrotów w żegludze przybrzeżnej, a także zamorskiego ruchu pasażerskiego portu; IV Udział portu gdyńskiego w polskim handlu zagranicznym, w którym wyszczególniono: obroty polskiego handlu zagranicznego, obroty polskiego handlu zagranicznego drogą morską, udział portu w Gdyni w obrotach handlu zagranicznego Polski, wartość obrotów towarowych portu w Gdyni w porównaniu z wartością handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej oraz kierunki polskiego handlu zagranicznego z podziałem na państwa Europy i państwa pozaeuropejskie; V Stan i warunki pracy floty handlowej morskiej, w którym omówiono: stan ogólny, statki (wraz z wykazem) służby morskiej,

⁶⁷ Rocznik ..., 1932-1933, R. II-III, s. I-IV.

⁶⁸ Rocznik ..., 1934, R. IV, s. I-IV.

⁶⁹ Rocznik ..., 1935, R. V, s. I-IV. Uczyniono to w załączniku do rocznika.

⁷⁰ Rocznik ..., 1936, R. VI, s. IV-V; Rocznik ..., 1937, R. VII, s. III-IV; Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. III-IV.

należące do poszczególnych polskich towarzystw okrętowych na dzień 1 I 1939 r., obroty polskiej floty handlowej (w rozbiciu strukturalnym i na poszczególne polskie towarzystwa okrętowe). Ważniejsze zagadnienia portu w Gdyni w roku 1938 znalazły swoje odniesienie w rozdziale VI, w którym zamieszczono: ogólne zagadnienia pracy w porcie, warunki pracy w Polskiej Marynarce Handlowej, sytuację na rynku frachtów morskich w roku 1938, w tym np. ustawodawstwo celne, opłaty portowe, budżet eksploatacyjny Urzędu Morskiego w Gdyni, sprawy podatkowe, dewizowe i kolejowe. Po wspomnianym już rozdziałach VII i VIII Rocznik prezentował dziesięć załączników, rozszerzających zakres informacyjny głównych treści pisma. Zawarto w nich: ruch statków, towarowy obrót zamorski portu gdańskiego i obroty firm maklerskich w Gdańsku, opis linii regularnych, obsługujących Gdynię, porty, z którymi Gdynia posiadała regularną komunikację, opłaty portowe i inne, pobierane w Gdyni, stawki Polskiego Związku Maklerów Okrętowych, taryfę sztauerską, spis agentów celnych, uchwałę Generalną Komisji Dewizowej z dnia 18 XII 1936 r., świadczenia na pomoc zimową dla bezrobotnych w Gdyni oraz stan placówek konsularnych w Gdyni w dniu 1 V 1939 r. Trzy ostatnie roczniki zawierały również osobny spis tabel do każdego rozdziału, co ułatwiało (i ułatwia) posługiwanie się tymi specjalistycznymi wykazami statystyk portowych⁷¹.

Zaprezentowane w rozdziale IV zestawienie polskiej floty handlowej w Roczniku 1931 objęło tylko statki, przewożące towary i pasażerów w rejsach pomiędzy portami handlowymi. Nie uwzględniono portowych statków pomocniczych typu holowniki oraz statków wycieczkowo-spacerowych, uprawiających żeglugę przybrzeżną, przeważnie sezonową, które posiadała PP „Żegluga Polska”. Pominięto również statek szkolny marynarki handlowej „Dar Pomorza” oraz zarejestrowany w Gdańsku, pływający pod flagą polską „Ville de Toulon”, co umniejszyło wykazany tonaż o około 2000 BRT. Wykazany tonaż przyjmował w tych latach tendencję wzrostową. Gdy w 1927 r. stan polskiej floty handlowej wynosił 6 statków o nośności 11 242 BRT, w 1930 r. już 25 statków o nośności 41 334 BRT, to w 1932 r. 33 statki o nośności 67 834 BRT. Stanowiło to zaledwie 0, 097% tonażu polskiej floty handlowej w porównaniu do tonażu ogólnoswiatowego, wobec 6, 1% tonażu niemieckiego, 5, 1% francuskiego, 29% brytyjskiego, 15% amerykańskiego czy 6% norweskiego⁷². W roku 1936 stan polskiej floty wynosił już 72 statki o nośności 81 351 BRT⁷³. W 1939 roku Rzeczypospolita wkroczyła z flotą 81 statków o nośności 98 991 BRT⁷⁴.

Polska flota handlowa uzyskała w roku 1927 przez port w Gdyni obrót towarami w wysokości 315 148 t., w roku 1930 w wysokości 884 080 t., a w 1931 r. już 1.093 792 t. W kolejnych latach obrót w dalszym ciągu - po niewielkich spadkach w latach 1933-1934 do poziomu kolejno: 861 340 t. i 962 749 t. - zwyżkował, wynosząc: w

⁷¹ Tamże, s. I-XI.

⁷² Rocznik ..., 1931, R. I, s. 39.

⁷³ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 35.

⁷⁴ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 90.

1935 r. 1 199 975 t.⁷⁵, by w 1938 r. osiągnąć 1 718 025 t.⁷⁶. Należy zaznaczyć, że w 1931 r. procentowy udział polskiej floty handlowej był większy w obrotach Gdyni niż w obrotach Gdańska, w Gdyni bowiem wyrażał się cyfrą 694 501 t. i stanowił 13% ogólnego obrotu, podczas gdy w Gdańsku udział ten w wysokości 326 961 t. stanowił zaledwie 3, 6% ogólnego obrotu w roku 1931⁷⁷. Rocznik wykazywał obroty poszczególnych towarzystw okrętowych, wskazując, że do głównych artykułów wywozowych należały węgiel, drewno, cukier i koks. W latach następnych zwykłą eksportu wykazywano także w zbożu i drobnicy⁷⁸. W roczniku z 1931 roku można znaleźć również ważną informację, że od roku 1931 notowany był tranzyt przez Gdynię, wiodący z Finlandii na Bliski Wschód, obsługiwany również przez polską linię regularną⁷⁹. Autorzy Rocznika podnieśli kwestię, że powstanie polskiej żeglugi i obrót towarami w polskich portach były we wzajemnym związku przyczynowym. Podkreślono, że to koniunktura eksportowa na polski węgiel, rozpoczęta w 1926 roku, stworzyła podstawy pod rozwój polskiej żeglugi nieregularnej, a zamorski ruch emigrancki przyczynił się do rozkwitu polskiej żeglugi transatlantycznej, dzięki skanalizowaniu emigracji do portów polskich i na statki polskie⁸⁰. Otwarcie na porty skandynawskie i państw bałtyckich zapoczątkowało uniezależnienie się polskiego handlu z tymi państwami, tworząc podwaliny dla powstania w porcie gdyńskim handlu tranzytowego. Podobnego znaczenia nabrała linia rotterdamska do Antwerpii i Rotterdamu. Rozwój regularnych połączeń dawał gwarancje, że zyski z przewozu morskiego towarów pozostawały w Polsce. W latach następnych, obok linii regularnych, wykazywano wzrost obrotu tzw. trampowego od 23 300 t. w roku 1933 do 123 542 t. w roku 1935⁸¹ oraz 171 561 t. w roku 1938⁸². Jednocześnie autorzy opracowania z roku 1931, porównując cyfry obrotów polskich pełnomorskich linii regularnych dla portów Gdyni i Gdańska stwierdzili, że „wszystkie linie europejskie obsługują oba porty, które w zakresie handlu i przewozów pasażerskich uzupełniają się”⁸³. Inaczej scharakteryzowano już udział polskiej floty w obrotach obu portów w roku 1938, zaznaczając, że udział ten w obrotach Gdańska znacznie się zmniejszył.

Rozwój polskiej floty handlowej odbywał się na tle kryzysu w żegludze światowej. Odbijało się to na stawkach przewozowych, które w latach 1930/31 były najniższe od czasu ustabilizowania się frachtu po zakończeniu I wojny światowej⁸⁴. Podkreślono

⁷⁵ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 52.

⁷⁶ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 106.

⁷⁷ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 40.

⁷⁸ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 56.

⁷⁹ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 41.

⁸⁰ Uregulowało tę kwestię Rozporządzenie Prezydenta RP z dnia 29 listopada 1930 r. o zmianie niektórych postanowień z dnia 14 grudnia 1925 r. o wyłączności portów polskich dla wychodźstwa („Dziennik Ustaw RP”, 1930, nr 86, poz. 656).

⁸¹ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 53.

⁸² Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 106.

⁸³ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 44-45.

⁸⁴ Tamże, s. 45-49.

w sprawozdaniu, że polskie linie żeglugowe współpracują z międzynarodowymi organizacjami armatorów. Większość polskich towarzystw okrętowych należało do międzynarodowej organizacji obrony interesów zawodowych „Baltic and International Maritime Conference” z siedzibą w Kopenhadze, PTTO (później GAL) było członkiem organizacji kartelowej „North Atlantic and Baltic Freight Conference”, regulującej stawki towarowe na statkach kursujących na liniach między portami Ameryki Północnej i Bałtyku oraz zrzeszenia „Atlantic Conference” z siedzibą w Brukseli, ustalającej warunki przewozu pasażerów między portami Ameryki Północnej i Europy⁸⁵.

Coraz większe znaczenie, które znajdowało przełożenie na informacje zamieszczane w Rocznikach, zyskiwał przed wojną przewóz pasażerów i emigrantów, wykazywany przy poszczególnych firmach przewozowych. Po ogólnym spadku tych przewozów, liczonego globalnie w latach 1927-1929⁸⁶, polskie towarzystwa żeglugowe od 1932 r. wykazywały znaczny wzrost ruchu pasażerskiego, zamykając rok 1935 ilością 47 299 pasażerów, korzystających z polskich statków⁸⁷. Spowodowany był on wzrostem obrotów między portami obcymi, co należało zawdzięczać rozwojowi ruchu na linii Polsko-Palestyńskiej towarzystwa GAL oraz konwersją polskiego ruchu transatlantyckiego prawie wyłącznie emigracyjnego. Wprowadzenie na linię amerykańską nowoczesnych motorowców „Piłsudski” i „Batory” spowodowało skrócenie czasu podróży o 1/3 i podniesienie konkurencyjności tej linii żeglugowej⁸⁸. W latach następnych przewóz pasażerów zwyżkował, osiągając w roku 1938 liczbę 58 238 osób⁸⁹. Wzrost ten był wynikiem zwiększenia się przewozów na linii palestyńskiej GAL-u i utrzymaniu połączeń morskich z Ameryką Południową⁹⁰.

Rozdział V pokazywał w zestawieniu tabelarycznym ruch statków w porcie gdynińskim od roku 1924 do 1931, w rozbiciu statki na wejściu i na wyjściu, różnicując statki z ładunkiem i bez ładunku, pokazując ogólną pojemność NRT, ładunek w tonach i ilość obsłużonych pasażerów. Widoczna była charakterystyczna dla tego okresu przewaga eksportu nad importem. W 1926 r. do portu weszło z ładunkiem 17 statków, ale już w 1931 r. było ich 836, wyszło z ładunkiem z portu w tym czasie w 1926 r. 291 statków, a w 1931 r. 2 582 statków. Dążeniem władz portowych miało być uzyskanie względnej równowagi pomiędzy importem a eksportem morskim⁹¹. W kolejnych latach: w 1932 r. - 1 195, w 1935 r. - 2 020 statków weszło z ładunkiem do portu,

⁸⁵ Tamże, s. 49-50.

⁸⁶ Spowodowane to było załamaniem się ruchu emigracyjnego na skutek polityki prohibicyjnej poszczególnych państw, zwłaszcza Stanów Zjednoczonych Ameryki.

⁸⁷ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 53.

⁸⁸ Tamże, s. 53, 65-66.

⁸⁹ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 108.

⁹⁰ Tamże, s. 108, 120. O dziwo, w ostatnim Roczniku znajduje miejsce informacja, że południowoamerykańską linię towarowo-pasażerską obsługiwały s/s „Kościuszko” i s/s „Pułaski”, podczas gdy już wtedy wprowadzono do obsługi m/s „Sobieski”.

⁹¹ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 52-53.

a wyszło z ładunkiem z portu w tym czasie statków: w 1932 r. - 2 956 i 1935 r. 3 753⁹². W 1938 roku bilans zamykał się 2 435 statkami z ładunkiem na wejściu i 2 228 statków z ładunkiem na wyjściu, co wskazywało wyraźną równowagę eksportu i importu⁹³.

W tymże rozdziale wskazano i opisano również najważniejsze regularne linie zagraniczne, których statki zawijały do portu gdyńskiego zaliczając do nich „American Scantic Line”, „United Baltic Corporation”, „Svenska Orient Line”, „Gulf – Gdynia Line”, „Svenska Lloyd”, Sjöfartslinjen Sverige – Polen” i linię do Norwegii, utrzymywaną przez „Fred Olsen & Co” w Oslo⁹⁴. Pozwalało to utrzymać regularne połączenia okrętowe z 65 portami wszystkich kontynentów z wyjątkiem Australii (nie zawijano również do portów dalekowschodnich), w tym: Nowym Jorkiem, Halifaksem, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Jaffą, Aleksandrią, Londynem, Rotterdamem i in.⁹⁵. W roku 1936 linii regularnych, zawijających do gdyńskiego portu było już 49, w tym europejskich 38, co pozwalało na utrzymanie komunikacji ze 149 portami, w tym 70 w Europie⁹⁶. Po krótkotrwałym spadku w 1938 r. linii regularnych, zawijających do gdyńskiego portu było już 52, w tym europejskich 41, a Gdynia utrzymywała komunikację ze 156 portami, w tym 89 w Europie⁹⁷.

Podsumowano również obroty firm maklerskich. Największą liczbę statków obsłużyły firmy: „Polskarob” SA – 925 statków oraz Polska Agencja Morska Tow. z o.o. – 842 statki, trzecia w kolejności Bergenske Baltic Transport Corp. Ltd – już tylko 360 statków. Najmniej, bo po 3 statki, skłarowały „Works i Cie” oraz „Schenker i Ska”⁹⁸. W kolejnych latach powiększyła się liczba firm maklerskich, działających w porcie oraz ilość statków do obsługi, jednak kolejność udziału (trzech) poszczególnych firm w klarowaniu statków nie uległa zmianie⁹⁹. Należy jednak zauważyć, że w 1938 r. na 3 miejsce wysunęła się w obsłudze firma Bergtrans, a ostatnie miejsce zajęły spółki Mewa i Korab¹⁰⁰.

Obrotem towarowym i eksploatacją urządzeń portowych w Gdyni zajęto się w rozdziale VI Rocznika, opierając swoje dane na informacjach pozyskanych z Urzędu Morskiego w Gdyni¹⁰¹. W latach 1924-1931 widać znaczny wzrost obrotów ogólnych z 10 167 t. w roku 1924 do 5 300 114 t. w roku 1931¹⁰². W następnych latach

⁹² Rocznik ..., 1935, R. V, s. 90-91.

⁹³ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 19.

⁹⁴ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 59-61.

⁹⁵ Tamże, s. 66-67.

⁹⁶ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 102-103, 116-121.

⁹⁷ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 31.

⁹⁸ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 70.

⁹⁹ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 124.

¹⁰⁰ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 33.

¹⁰¹ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 71.

¹⁰² Autorzy Rocznika uzupełniają te dane obrotem przybrzeżnym w wysokości 5 672 t. oraz obrotem żeglugi śródlądowej rzeką Wisłą w wysokości 28 447 t., co dawało Σ 34 447 t. obrotu dodatkowego dla gdyńskiego portu. Patrz: Tamże, s. 71.

obróć ogólny wzrósł do 7 474 444 t. w 1935 r.¹⁰³. W obrocie towarowym za 1931 r. na pierwsze miejsce wysunęły się w przywozie: żuźle Thomasa, ryż surowy, złom, rudy żelazne, piryty oraz saletra, a w wywozie: węgiel kamienny, węgiel bunkrowy, cukier, bekony, sole potasowe i nawozy azotowe oraz ryż wyluszczone. Ogólna cyfra obrotów przewyższyła obroty takich portów, jak: Szczecin, Królewiec, Sztokholm i Kopenhaga¹⁰⁴. W obrocie towarowym za 1935 r. na pierwszych miejscach w przywozie wykazano: złom, rudy żelazne, bawełnę, owoce świeże, fosforyty oraz ryż surowy, a w wywozie: węgiel kamienny, węgiel bunkrowy, deski i łaty (drewno), koks, cukier, żelazo handlowe oraz wyroby metalowe. Ogólna cyfra obrotów w 1931 r. przewyższyła obroty takich portów, jak: Szczecin, Królewiec, Sztokholm i Kopenhaga. W kolejnych latach nie wskazano istotnych zmian w strukturze obrotów¹⁰⁵.

Gdynia posiadała w tamtym okresie 18 wielkopowierzchniowych pomieszczeń składowych. Od roku 1927 zanotowano stosunkowy wzrost nie tylko bezwzględny, ale i stosunkowy, krytej powierzchni składowej, związany z inwestycjami portowymi. W roku 1927 było to 4000 m², a w 1931 r. 83 130 m² całkowitej powierzchni, wliczając w to najnowocześniejszą w Europie Chłodnię Portową¹⁰⁶. W 1935 r. port gdyński posiadał 41 magazynów i chłodni, tj. 191 570 m² powierzchni składowej¹⁰⁷, a w roku 1938 - 55 magazynów i chłodni, co dawało 246 703 m² powierzchni składowej¹⁰⁸.

Nastąpił też znaczny przyrost mechanicznych urządzeń przeładunkowych. W 1931 r. dźwigów węglowych (mostowych, bramowych i taśmowych z wywrotnicą) było tylko 15 i odpowiadał im przeładunek 4 407 913 t. węgla, rudy, piryty i fosforytów, natomiast dźwigów dla ładunków zbiorowych było 26, a odpowiadał im przeładunek 926 709 t. drobnicy¹⁰⁹. W 1935 r. Gdynia posiadała 60 mechanicznych urządzeń przeładunkowych, w tym 20 dla ładunków masowych, a 40 dla ładunków drobnicowych, którym odpowiadał odpowiednio roczny przeładunek 5 922 453 t. ładunków masowych i 1 551 991 t. ładunków pozostałych¹¹⁰. W 1938 r. Gdynia posiadała 87 mechanicznych urządzeń przeładunkowych, w tym 28 dla ładunków masowych, a 59 dla ładunków drobnicowych, którym odpowiadał odpowiednio roczny przeładunek 7 325 227 t. ładunków masowych i 1 482 285 t. ładunków pozostałych¹¹¹.

Znamienny był rozwój sieci torów kolejowych, który w 1931 r. wynosił 114 km do 7 km w 1922 r., czyli chwili uruchomienia portu¹¹². W roku 1936 Gdynia dysponowała

¹⁰³ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 126.

¹⁰⁴ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 72-73.

¹⁰⁵ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 45-60.

¹⁰⁶ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 81-82.

¹⁰⁷ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 158-159.

¹⁰⁸ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 10.

¹⁰⁹ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 84-85.

¹¹⁰ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 164-165.

¹¹¹ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 8.

¹¹² Rocznik ..., 1931, R. I, s. 87.

siecią 181 km torów kolejowych¹¹³, a w 1938 r. 221, 5 km torów kolejowych¹¹⁴. W 1931 r. Gdynia posiadała 7 792 mb. nabrzeży portowych i 320 ha powierzchni wodnej. Głębokość portu wynosiła 8-12 m i wystarczała wtedy dla największych statków¹¹⁵. W roku 1936 długość nabrzeży portowych wynosiła 12 060 mb i 798 ha powierzchni wodnej¹¹⁶. W 1938 r. długość nabrzeży wzrosła do 12 867 mb¹¹⁷.

W Rocznikach ciekawe są zestawienia, dotyczące obrotu towarowego w zestawieniu z ogólnym obrotem handlu zagranicznego Rzeczypospolitej. Wynika z nich, że mimo ciągłego obniżania się całokształtu handlu zagranicznego Polski, co było związane z kryzysem ogólnoświatowym, obrót towarowy Gdyni ciągle wzrastał i to nie tylko absolutnie i stosunkowo do ilościowych obrotów zagranicznych Polski, ale również pod względem teoretycznej wartości 1 tony. Mimo bowiem ciągłej tendencji zniżkowej, dotykającej polski handel zagraniczny, średnia wartość gdyńskiej tony w ciągu 3 lat wrosła z 51 zł do 75 zł. W 1929 r. obrót handlu zagranicznego Polski wynosił 26 125 tys. t. (5 924 mln zł) i zmalał w 1931 r. do 21 635 tys. t. (3 341 mln. zł), w tym czasie ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w 1929 r. wyniósł 2 620 tys. t. (134 mln zł) i wzrósł w 1931 r. do 5 080 tys. t. (384 mln zł)¹¹⁸. W kolejnych latach wskaźniki wykazywały poważny spadek obrotów polskiego handlu zagranicznego pod względem ilości jak i wartości. W 1935 r. zanotowano obrót w wysokości 16 009 tys. t. o wartości 1 786 mln. zł¹¹⁹. W tym czasie ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w dalszym ciągu wzrastał, by w roku 1935 osiągnąć poziom 7 119 tys. t. (762 mln zł). Średnia wartość jednej tony w Gdyni wyniosła w 1935 r. 107 zł¹²⁰. W 1938 r. zanotowano obrót w wysokości 18 907 tys. t. o wartości 2 485 mln zł¹²¹. Średnia wartość jednej tony w Gdyni wyniosła w 1938 r. 135, 77 zł¹²².

Kolejnym tematem, poruszonym na łamach Rocznika, był przemysł portowy. Zaprezentowano w nim stan i warunki pracy przemysłu portowego w Gdyni, z którym i port i miasto łączyło wiele nadziei. W 1931 r. przemysł reprezentowały następujące firmy: „Łuszczarnia Ryżu” Sp. kom. w Gdyni, zajmująca się przetwarzaniem dostarczanego drogą morską ryżu zarówno na rynek wewnętrzny jak i zewnętrzny, „Gdyńska Olejarnia” SA w Gdyni, zajmująca się wyrobem olejów technicznych, głównie oleju lnianego i sojowego, „Chłodnia Portowa” Sp. z o.o. w Gdyni, której zadaniem było stworzenie jak najkorzystniejszych warunków dla eksportu szybko psujących się produktów spożywczych, „Józef Fetter” SA w Gdyni, importująca z Kalifornii i innych krajów zamorskich, a także z Polski owoce suszone, przetwarzając

¹¹³ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 166.

¹¹⁴ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 4.

¹¹⁵ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 89.

¹¹⁶ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 167-168.

¹¹⁷ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 2.

¹¹⁸ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 89-90.

¹¹⁹ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 171.

¹²⁰ Tamże, s. 177.

¹²¹ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 67.

¹²² Tamże, 1938, R. VIII, s. 80.

je na wysoko wartościowe mieszanki owocowe, wysyłając je zarówno na rynek krajowy jak i zagraniczny, Hala i Chłodnia Rybna wybudowana przez Min. Przemysłu i Handlu i oddana do eksploatacji Morskiemu Instytutowi Rybackiemu, której zadaniem było rozwinąć handel rybami morskimi. Rozdział kończyły rozważania, dotyczące sensu i logiki funkcjonowania i rozwoju przemysłu w gdyńskim obszarze portowym¹²³.

Rocznik z 1931 r., który inicjował tego rodzaju wydawnictwo na szereg lat, kończył rozdział poświęcony zagadnieniom, związanym z działalnością i rozwojem spraw morskich, w tym portu w Gdyni, które wymagały inicjatywy i współdziałania czynników gospodarczych, zorganizowanych w Radzie Interessantów Portu w Gdyni, władz miasta i władz państwowych. Na łamach pierwszego Rocznika zaprezentowano szereg memoriałów, dezyderatów i opinii, dotyczących kierunków rozwoju portu, inwestycji portowych, infrastruktury drogowej i kolejowej, powierzchni składowych, przepisów legislacyjnych z zakresu prawa pracy i prawa gospodarczego (handlowego), opłat portowych i brzegowych, łączności telefonicznej i pocztowo-telegraficznej itd. organizacji zrzeszonych w Radzie.

Ważnym elementem VIII rozdziału były rozważania, dotyczące ustroju administracyjnego portu. Podkreślono dobrze rozwijającą się współpracę z obydwojma wyższymi instancjami władz morskich, tj. Departamentem Morskim Min. Przemysłu i Handlu oraz Urzędem Morskim w Gdyni. Najważniejszą płaszczyzną współpracy była, powołana Rozporządzeniem Min. Przemysłu i Handlu z dnia 18 lutego 1929 r., Tymczasowa Rada Portowa¹²⁴. Jej kompetencje stwarzały pewnego rodzaju forum, na którym opiniowano i stawiano wnioski związane z: projektami rozbudowy portu oraz jego urządzeń, koncesji i dzierżaw długoterminowych na terenie portu, taryf opłat portowych i innych przepisów w porcie, zasad eksploatacji portu, sprawach zleconych przez Min. Przemysłu i Handlu oraz przedstawianych przez Urząd Morski. Radzie Interessantów Portu w Gdyni § 4 rozporządzenia przyznał 2 miejsca, na które wybrano L. Byczkowskiego i F. Kollata. Co więcej, do zarządu tego organu portowego weszli N. Korzón, w charakterze przedstawiciela grupy importerów i eksporterów, J. Rummel, w charakterze przedstawiciela Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oraz J. Gombrowicz, prezes Centrali Zakupu Żelaza Polskich Hut Żelaznych w Warszawie, co dawało 5 przedstawicieli Rady Interessantów na 14 członków tej doradczej organizacji. Co więcej, w charakterze stałego eksperta uczestniczył w posiedzeniach Tymczasowej Rady Portowej dyrektor Rady Interessantów, dyrektor B. Kasprowicz¹²⁵. W 1936 roku wraz z utworzeniem Rady Portowej¹²⁶ Rada Interessantów otrzymała 3 mandaty, na które wybrano: F. Kollata, A. Ciencialę i W. Gieysztorą. Podobnie

¹²³ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 99-100.

¹²⁴ Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 18 lutego 1929 r. o utworzeniu Tymczasowej Rady Portowej przy Urzędzie Morskim („Monitor Polski”, nr 52, poz. 101), znowelizowane Rozporządzeniem z 27 dn. lutego 1931 r. („Monitor Polski”, nr 54, poz. 94).

¹²⁵ Rocznik ..., 1931, R. I, s. 139-140.

¹²⁶ Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 3 dn. lutego 1936 r. („Monitor Polski”, 1936, nr 41).

jak przy Tymczasowej Radzie Portowej, w jej Zarządzie zasiedli z ramienia innych organizacji, a funkcjonujący w Radzie Interesantów: S. Tor, J. Rummel i N. Korzón. Podobnie jak poprzednio w charakterze stałych ekspertów udział w gremium Rady Portowej brali: B. Kasprowicz, J. Michalewski i syndyk Związku Armatorów Polskich Tadeusz Bierowski¹²⁷.

W roczniku V z 1935 r. rozwinięto i szczegółowo omówiono zagadnienia związane z kwestiami pracowniczymi. Wskazano ustawodawstwo, regulujące wszystkie aspekty pracy robotników portowych, scharakteryzowano przeciętne zarobki robotników, dniówki i roboczogodziny, a także kwestie związane z bezpieczeństwem pracy. W Roczniku znalazły także miejsce sprawy nieszczęśliwych wypadków wśród robotników portowych, których liczba za rok 1935 zamknęła się ogólną liczbą 289 wypadków, w tym 2 śmiertelnych¹²⁸. Zestawienia były sukcesywnie pokazywane w kolejnych rocznikach i tak w 1938 r. zanotowano wypadków 351, jednak bez żadnego zdarzenia śmiertelnego¹²⁹.

Poruszono również kwestię utworzonego w 1935 r. Wydziału Handlowego w Sądzie Okręgowym w Gdyni¹³⁰. Na ogólną ilość 16 sędziów handlowych, 13 sędziów przypadło na sfery gospodarcze portu, zorganizowane w Radzie Interesantów Portu¹³¹.

Ostatnie kwestie, które były omawiane w Roczniku, dotyczyły zaprezentowania ważnych z punktu widzenia Rady Interesantów kwestii podatkowych, gdyż Gdynia korzystała z przywilejów podatkowych, wprowadzonych przez władze legislacyjne celem popierania jej rozwoju oraz Samorządu Gospodarczego. Postulowano (co już następowało) utworzenie w przenoszony z Grudziądza do Gdyni Izby Przemysłowo-Handlowej sekcji Żeglugowo-Portowej, która stałaby się załącznikiem samorządu. Gdy 10 XI 1932 r. plenarne zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej wybrało na prezesa N. Korzóna – prezesa Rady Interesantów, a na korespondentów Izby: R. Horodyńskiego, B. Kasprowicza i J. Michalewskiego autorzy Rocznika z 1931 r. uznali, że „od początku roku 1931 należy uznać, że zapewniona została ścisła współpraca pomiędzy Izbą Przemysłowo-Handlową, a organizacją interesantów portu”¹³².

Ostatnia sprawa, którą poruszano w Rocznikach, była reprezentacja konsularna, która - obok funkcji administracyjnych - sprawowała w portach opiekę nad obywatelami państw, które reprezentują. Do 1931 r. urzędowały w Gdyni trzy placówki konsularne: francuska, norweska i szwedzka. W tymże roku przybyły trzy kolejne placówki: belgijska, brytyjska i duńska. Funkcje konsularne pełnili w kolejności: Roger Paulle Goff (kierownik agencji konsularnej), Einar Nielsen (konsul), N. Korzón (konsul), Francis Giacomini (wicekonsul), Cecil H. Jeffrey (wicekonsul)

¹²⁷ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 219-220.

¹²⁸ Tamże, s. 192-203.

¹²⁹ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 136.

¹³⁰ Utworzony na mocy Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 13 stycznia 1935 r. („Dziennik Ustaw RP”, 1935, nr 4, poz. 28).

¹³¹ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 220.

¹³² Rocznik ..., 1931, R. I, s. 148.

i L. Byczkowski (wicekonsul)¹³³. W latach 1932-1933 zostały otwarte kolejne placówki konsularne: holenderska, łotewska, estońska, hiszpańska, portugalska i fińska, które były reprezentowane przez: Josepha van Barena (wicekonsul), Mirosława Laureckiego (wicekonsul), Witolda Kukowskiego (konsul), Czesława Raczewskiego (wicekonsul do chwili śmierci – później vacat), Jana Macka (wicekonsul) i Stanisława Darskiego (konsul)¹³⁴. W 1934 w Gdyni notowano już kolejne przedstawicielstwa - Rumunii i Włoch, reprezentowane przez kolejno: B. Kasprowicza i Arturo Stellę¹³⁵. W 1935 r. swoje przedstawicielstwa otworzyły: cesarstwo Japonii, Rzeszy Niemieckiej i Kostaryki, reprezentowane w osobach: F. Kollata, Wernera Hoffmanna i Aleksandra Wiatraka¹³⁶. Ostatecznie w roku 1938 w Gdyni działały 22 konsulaty. Przedstawicielstwa swoje otworzyły do wybuchu wojny jeszcze: Argentyna, Brazylia, Grecja i Węgry reprezentowane przez: Marcosa A. Savona (konsul), George Cabrala (konsul), J. Rummla (konsul generalny) oraz W. Gieysztora (konsul)¹³⁷.

W kolejnych Rocznikach wiele informacji zamieszczano w aneksach lub załącznikach. W Roczniku z lat 1932-1933 aneksowano: referat członka Tymczasowej Rady Portowej w Gdyni, inż. N. Korzóna na posiedzeniu 21 VI 1932 r. w sprawie przeniesienia Okręgowej Dyrekcji PKP w Gdańsku, Memoriał Rady Interessantów Portu w Gdyni w sprawie przepisów policyjno-portowych z dnia 11 IV 1932 r., Uwagi do Rozporządzenia Porządkowego Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 29 V 1933 r. o przepisach policyjno-portowych i Memoriał złożony panu Dyrektorowi Departamentu Ceł Ministerstwa Skarbu w dniu 19 VII 1932 r.¹³⁸. W 1934 r. na łamach kolejnych Roczników w miejsce aneksów wprowadzono załączniki, gdzie zostały zaprezentowane: Statut Związku Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych w Gdyni oraz wykazano obroty zamorskie portu w Gdyni w pierwszych 10 miesiącach 1935 r.¹³⁹. W roku 1935 w załącznikach ukazano: ruch statków i obrót towarowy zamorski portu w Gdańsku, obroty zamorskie portu w Gdyni w pierwszym półroczu 1936 r., opłaty portowe pobierane w Gdyni, stawki Polskiego Związku Maklerów Okrętowych, taryfę sztauerską, umowy zbiorowe w polskiej marynarce handlowej i protokoły dotyczące spraw kolejowych¹⁴⁰.

Podsumowując, nie sposób jest wyobrazić sobie dzisiejszą pracę historyka, zajmującego się dziejami Gdyni i portu, a także wielu aspektów życia gospodarczego, społecznego i politycznego II Rzeczypospolitej, bez uwzględnienia w swoich poszukiwaniach naukowych źródła, jakim są przedwojenne Roczniki Rady Interessantów Portu w Gdyni. Zawarte w nich informacje, statuty, ustawy i rozporządzenia, a przede wszystkim dane statystyczne, wobec występującego

¹³³ Tamże s. 148-150.

¹³⁴ Rocznik ..., 1932-1933, R. II i III, s. 260-263.

¹³⁵ Rocznik ..., 1934, R. IV, s. 224-225.

¹³⁶ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 222-223.

¹³⁷ Rocznik ..., 1938, R. VIII, s. 262-261.

¹³⁸ Rocznik ..., 1932-1933, R. II i III, s. 271-286.

¹³⁹ Rocznik ..., 1934, R. IV, s. 279-282.

¹⁴⁰ Rocznik ..., 1935, R. V, s. 224-268.

w wielu wypadkach braku źródeł aktowych, są właściwie jedynym źródłem wiedzy o pracy portu i jego niepośledniej roli w dziejach najnowszych Państwa Polskiego do wybuchu wojny. Pozwalają także na właściwe odniesienie do próby oceny funkcjonowania portu i miasta po roku 1945, w sytuacji, gdy taka ocena zostanie w sposób kompleksowy opracowana. Wykazane wybiórczo w niniejszym tekście dane statystyczne nie oddają w pełni pracy portu i jego rozwoju i wymagają odrębnej analizy. Zamieszczone informacje liczbowe miały tylko zasygnalizować bogactwo źródłowe, jakim są poszczególne Roczniki w badaniach nad dziejami portu i historii gospodarczej Polski w okresie międzywojennym.