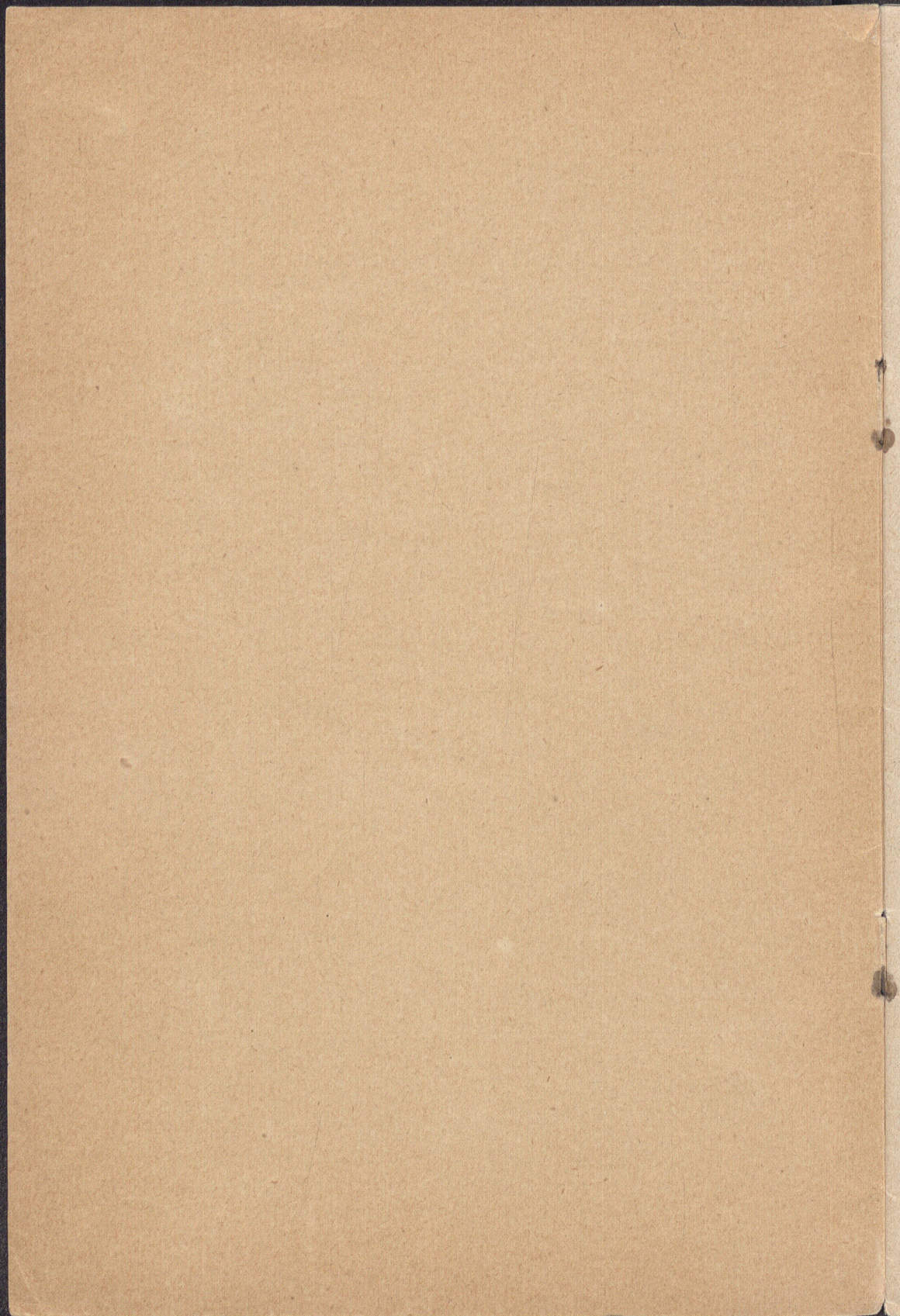


2 KP 6
XII A 5
1932
Gdynia

OBROTY TOWAROWE
PORTU GDYŃSKIEGO
W 1931 R.

G D Y N I A, 1 9 3 2

b. 22610960



216.155

**OBROTY TOWAROWE
PORTU GDYŃSKIEGO
W 1931 R.**

**W Y D A W N I C T W O
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI**

G D Y N I A, 1 9 3 2

GRADYŃ
PORTU GŁYNIEŃ
W 1901 R.



Główna Drukarnia Wojskowa.

GDYNIA jest dziś wielkim portem. Pod względem absolutnych liczb obrotu towarowego już tylko 4 porty europejskie: Hamburg, Rotterdam, Antwerpja oraz Londyn — zdecydowanie wyprzedzają Gdynię. Poza tem nieliczne inne porty w Europie: Gdańsk, Liverpool, Le Havre, Marsylja, Genua i t. d. — posiadają dziś obroty absolutnie wyższe od gdyńskich: różnice tutaj nie są dziś jednak już tak duże. Poza sobą natomiast Gdynia pozostawiła długi szereg portów europejskich o długoletniej tradycji i potężnej organizacji: Bremę, Szczecin, Królewiec, Sztokholm, Kopenhagę (oraz wogóle wszystkie porty skandynawskie i bałtyckie), Hull, Dunkierkę, Bordeaux, Neapol, Wenecję, Triest etc. Pod kątem widzenia różnorodności obrotów towarowych, zwłaszcza obrotów cenną drobnicą, obraz porównawczy, oczywiście, musiałby wypaść inaczej; i pod tym względem jednak Gdynia ostatnio — a zwłaszcza w ubiegłym roku — poczyniła bardzo znaczne postępy. W żadnym też wypadku nie można dziś już nazywać Gdyni, tak jak to czyniono nieraz dotychczas — „portem węglowym”, istnieje bowiem poza węglem kilkanaście innych artykułów, osiadłych ostatecznie w Gdyni, o Gdynię opartych, a jednocześnie dających portowi obfite soki żywotne. Obrót temi artykułami przekracza już milion ton rocznie. Będzie o nich mowa niżej.

Szereg kolejnych liczb za ubiegłe 8 lat pracy portu — od jego najwcześniejszych początków w 1923 r. do 1931 r. — jest niewątpliwie bardzo interesujący

i posiadać będzie w przyszłości znaczenie dokumentu historycznego. Liczby te świadczą jednak nie o rozwoju obrotów portowych, lecz raczej o postępach w rozbudowie portu. Port w Gdyni jest bowiem w dalszym ciągu co roku czem innym jako obiekt eksploatacji. Oto ten szereg liczb (w tonach):

<i>Rok</i>	<i>Obroty</i>	<i>Rok</i>	<i>Obroty</i>
1924	10.167	1928	1.957.769
1925	55.571	1929	2.822.502
1926	404.561	1930	3.625.748
1927	898.094	1931	5.334.621

Pierwszy statek towarowy zawinął do Gdyni latem 1924 r., a więc przed 7½ laty, właściwa jednak praca portu zaczęła się o 3 lata później — w II połowie 1927 r. Można więc stwierdzić, że Gdynia funkcjonuje jako port zaledwie od niespełna 4 lat. To też tylko te 4 lata będą dalej brane do porównania.

Ostatni rok wykazuje szczególnie intensywny wzrost obrotów portowych w Gdyni. Zasluguje na uwagę fakt, że 1931 r. był, jak wiadomo, okresem wyjątkowego napięcia kryzysu w kraju. Intensywny wzrost obrotów przypisać należy przypadającym na koniec 1930 r. i na początek 1931 r. inwestyjom. Nie chodzi przytem o sumę wydatków na port; w latach poprzednich sumy te były nawet wyższe. Istotne jest natomiast to, że przedtem rozbudowywano przeważnie nabrzeża, falochrony etc., a ostatnio inwestowano głównie w urządzenia bezpośredniego użytku dla przeładunku portowego: magazyny i dźwigi. W okresie tym do 4-ch dźwigów węglowych typu standartowego (po 7 ton) przybyło 7 dalszych takichże dźwigów, do jednego urządzenia przeładunkowego dla węgla o szczególnie dużej wydajności (wywrotnica f. „Polskarob”) przybyły 2 nowe urządzenia o podobnej wydajności (rządowe i f. „Skarbopol”). Do 16-u dźwigów drobnicowych przybyło dalszych 8. Został wybudowany pierwszy magazyn „Cukroportu” oraz oddane do użytku urządzenia

Olejarni Gdyńskiej. Chłodnia portowa, uruchomiona nieco wcześniej, bardziej intensywną pracę rozpoczęła na przełomie lat 1930 i 1931. Wejście do pracy tych wszystkich urządzeń portowych jest głównym powodem bezpośrednim tak znacznego wzrostu obrotów portu w 1931 r. Niewątpliwie jednak swoją rolę gra tu także stopniowa ogólna konsolidacja stosunków w porcie, wyrabianie się ekspedytorów i maklerów portowych, praca akwizycyjna gdyńskich linii regularnych, wzrost zaufania do portu i t. d. W tem znaczeniu Gdynia zaczyna zbierać plony poniesionych na nią nakładów i plony własnej paroletniej pracy oraz własnego doświadczenia. I ten moment znajdzie swoje bliższe potwierdzenie przy dalszej szczegółowej analizie obrotów portowych w 1931 r. Ilustrują to tabele, umieszczone oddzielnie w końcu broszury. Zaznaczyć należy, że tabele te ujmują jedynie handel zamorski z obcemi krajami, przez co suma łączna obu tabel (przywóz do Polski z za morza i wywóz z Polski za morze) wynosi 5,300.113 t, podczas gdy podana wyżej ogólna liczba obrotów towarowych portu gdyńskiego, 5,334.621 t, obejmuje również mały ruch kaptażowy (t. j. obrót Gdyni z innemi portami Polski i W. M. Gdańska), który wyniósł w 1931 r. 5.733 t, oraz obrót z wnętrzem kraju drogą wodną (t. j. berlinkami, idącemi przez morze na Wisłę), który wyniósł 28.775 t.

Na wstępie analizy liczbowej obrotów zauważyć należy, że wzrost obrotów ogólnych wywołany jest przede wszystkim wzrostem wywozu węgla. Artykuł ten dominuje i będzie niewątpliwie stale dominować w pracy portu. Optycznie przytem będzie się najczęściej miało wrażenie, że w cieniu wielkich liczb eksportu węgla pozostałe obroty są niewielkie. Tak nie jest. Te pozostałe obroty — to, jak powiedzieliśmy, dziś już przeszło milion ton rocznie. Jak zobaczymy, niejedna pozycja w tym milionie ma już swoją historję, względnie stanowi konkretne zapoczątkowanie nowego działu pracy portu.

Zaczynamy od przywozu, który w 1931 r. wzrósł minimalnie w stosunku do 1930 r.: z 504.117 t na 558.549 t, t. j. zaledwie o 9,2%. Najważniejsze bowiem ilościowo towary przywozowe: surowce hutnicze i chemiczne oraz nawozy sztuczne — są bite przez obecny kryzys w nadzwyczaj silnym stopniu. To są prawie że jedyne artykuły, w odniesieniu do których obroty portu gdyńskiego spadają. Jeśli natomiast chodzi o cenniejsze towary importowe, to tutaj Gdynia jest przeważnie dopiero w okresie przygotowań.

Żelastwo (żłom) dało w 1931 r. liczbę 341.901 t. Liczba ta odpowiada całkowitemu zapotrzebowaniu hutnictwa krajowego na ten surowiec, który tylko w niedużych ilościach jest importowany przez granicę lądową. O morskim imporcie żłomu można powiedzieć, że dziś jest on już całkowicie zdobyty przez port gdyński, który jest największym portem, importującym żłom na świecie. Nabrzeże Holenderskie w porcie jest specjalnie urządzone dla przeładunku żłomu: odpowiednie urządzenia kolejowe są na ukończeniu, montaż pierwszych dźwigów żłomowych rozpoczął się. Zczasem, po nastaniu dobrej konjunktury w naszym hutnictwie, ilości obecne — c-a 350.000 t, powinny wzrosnąć do c-a 500.000 t. Najbliższe jedne horoskopy importu żłomu są złe: nadchodzi prawdopodobnie najgorszy moment kryzysu w hutnictwie, co już w tej chwili odbiło się zupełnie wyraźnie na przywozie żelastwa zagranicznego do Gdyni: ostatnie 2 miesiące r. ub., a zwłaszcza grudzień, są katastrofalne pod tym względem. Wobec nagromadzenia na hutach, a także częściowo w porcie, dużych zapasów żłomu, zapewne również w I kwartale 1932 r. przywóz tego artykułu przez Gdynię będzie minimalny.

Liczbę importu rud żelaznych są w 1931 r. blisko o połowę mniejsze niż w 1930 r. Zaledwie 8 statków z rudami przyszło do portu w ciągu roku, przywożąc 21.742 t. Przeładunek tego towaru ma w Gdyni wciąż jeszcze charakter przypadkowy.

W ciągu r. ub. ustawiono w porcie coprawda drugi dźwig rudny, a poza tem zasobnik samoważący, zbudowany specjalnie dla rud. To wszystko jednak dalece nie wystarcza. Dlatego też w ciągu najbliższych lat Gdynia ma uzyskać nowe dźwigi rudne na specjalnie na ten cel budowanym nabrzeżu w głębi kanału portowego, dźwigi zaś obecne zostaną oddane dla węgla. Wówczas też, o ile poza tem osłabnie do tego czasu kryzys w hutnictwie żelaznym — Gdynia może liczyć na kilkaset tysięcy ton przeładunku rud rocznie. Do tej pory obrót rudami będzie bez szczególnego znaczenia dla portu.

To samo, co o rudach, da się powiedzieć o fosforytach i perytach. Te oba podstawowe surowce dla krajowych fabryk superfosfatów, a także pokrewne im surowce hutnicze: wypalki perytowe, wszelkiego rodzaju żużle i t. p. — wymagają ściśle takich samych urządzeń przeładunkowych, co i rudy. I tutaj przeładunek obecny (3 statki w 1931 r. — 13.076 t) jest przypadkowy, mniejszy przytem niż w obu latach poprzednich (1929 r.: 22.600 t, 1930 r.: 24.818 t. I tu mamy do czynienia z wyjątkowo ostrym kryzysem produkcji krajowej. I tu wreszcie w przyszłości istnieją poważne możliwości wzrostu obrotów.

Ucierpiał w r. ub. poważnie również import gotowych nawozów sztucznych: tomasyny i saletry. Jeśli chodzi o tę ostatnią, która w obrotach Gdyni poprzednio odgrywała pewną rolę (13.991 t w 1930 r., 39.299 t w 1929 r.) — to tutaj o sytuacji obecnej zdecydowały przyczyny specjalne: bezwzględny zakaz przywozu tego artykułu, który na rynku wewnętrznym został zastąpiony z powodzeniem przez saletrę azotową z Mościc. W styczniu 1931 r. nadszedł do Gdyni ostatni statek z saletrą (4.000 t), i od tej chwili import ten ustał całkowicie; nie ma on szans wznowienia na przyszłość. Jeśli chodzi o tomasynę (żużle Thomasa), to tu przyczyną zmniejszenia jest kryzys: ilości 101.855 t w 1928 r., 132.203 t w 1929 r. oraz 85.315 t w 1930 r. — odpowiada w 1931 r. ilość 71.205 t. Przeładunek ten, podobnie jak prze-

ładunek złomu, jest całkowicie zawojowany przez Gdynię i zczasem zapewne wzrośnie.

Tradycyjny już dla Gdyni ryż w r. ub. święcił szczególne triumfy. Przywóz ryżu surowego był rekordowo duży, wynosząc 75.286 t — a więc więcej niż w latach poprzednich (1928 r.: 57.427 t, 1929 r.: 56.665 t, 1930 r.: 46.864 t). Liczby te można rozpatrywać jedynie w związku z liczbami wywozu przetworów ryżowych, gdzie w 1931 r. osiągnięto również wyjątkowo dobre wyniki: 27.658 t, w tem 21.171 t ryż wyluszczoney, a 6.487 t mąka ryżowa. Stanowi to również duży krok naprzód w stosunku do lat poprzednich (1928 r.: 937 t, 1929 r.: 8.573 t, 1930 r.: 12.903 t). Jest to wyłącznie eksport zamorski, poza którym gdyńskie Łuszczarnie Ryżu wysłały dosyć poważne ilości (przeszło 9.000 t) przetworów poza granice Polski kolejną: do Czechosłowacji, Austrii, Niemiec, Węgier i Rumunii. Na tle tych wszystkich danych okaże się, że wzrost przywozu ryżu surowego oraz wzrost produkcji Łuszczarni Ryżu — pozostają w związku nie ze zwiększeniem konsumpcji krajowej ryżu, lecz ze wzrostem reeksportu. Notujemy więc tu objaw bezspornie dodatni, stanowiący bezpośredni skutek istnienia i pracy portu gdyńskiego. Przed powstaniem Gdyni obrót ryżem w bilansie handlowym Polski nie istniał prawie wcale. Obecnie Polska posiadała nie tylko nowy warsztat pracy, lecz również nowy obiekt d'a handlu polskiego — przyczem gdyński przemysł ryżowy odgrywa nawet w handlu międzynarodowym tym artykułem coraz bardziej istotną rolę.

Cokolwiek podobne zjawiska obserwujemy w polskim handlu olejarskim. Polski przemysł tłuszczywy do dziś dnia jeszcze zaopatruje się prawie wyłącznie w importowane oleje roślinne. Powstający w Gdyni przemysł olejarski ma na celu zastąpienie importu półproduktu — olei zagranicznych, importem surowca — nasion oleistych. I ta reforma stała się możliwa jedynie dzięki istnieniu Gdyni, w całym bowiem świecie olejarnie osiadają przeważnie w por-

tach. Pierwsza fabryka olejarska w Gdyni — Olejarnia Gdyńska S. A., została uruchomiona już na początku 1931 r. Wyniki jej pracy są jednak dla portu narażenie więcej niż skromne: ubiegły okres zajęły nowemu przedsiębiorstwu sprawy organizacyjne. Przywieziono w tym czasie morzem ogółem zaledwie 2.715 t nasion oleistych (w tem 357 t orzechów ziemnych i 2.358 t siemienia lnianego). Poza tem w r. ub. Olejarnia Gdyńska sprowadzała kolejną nasioną słonecznikową z Rumunii i nasioną rzepaku z kraju. W eksporcie za morze szły z Olejarni tylko makuchy, których wywieziono w r. ub. 1.206 t. Rok następny w dziedzinie tych obrotów będzie niewątpliwie dużo lepszy, albowiem pod koniec 1931 r. światowy koncern tłuszczowy Schicht-Unilever rozpoczął w Gdyni budowę nowej olejarni, znacznie większej od pierwszej, która zresztą pracować będzie w ścisłym kontakcie z tą ostatnią. Przypuszczalnie port będzie miał z tego tytułu w 1932 r. już kilkadziesiąt tysięcy ton nowych obrotów.

Jeszcze jedno przedsiębiorstwo przetwórcze powstało ostatnio w porcie gdyńskim, również dostarczając portowi nowego ładunku. Jest niem przetwórcza owocowa firma J. Fetter. Przedsiębiorstwo to sprowadza z Kalifornii, Persji etc. owoce suszone w stanie nieobrobionym, w swoim zakładzie w porcie gdyńskim je sortuje, myje, odświeża, suszy, miesza i pakuje — a następnie sprzedaje w kraju wzgl. reeksportuje. Pracę swą przedsiębiorstwo rozpoczęło w końcu września r. ub., przyczem w ciągu jednego kwartału sprowadziło z Ameryki 1.864 t surowca — owoców suszonych. I to przedsiębiorstwo od wiosny 1932 r. przystępuje do rozbudowy swoich urządzeń, przez co import owoców suszonych w najbliższym roku powinien dojść do 5 — 6.000 t. Dla tak cennego ładunku, jak owoce suszone, jest to ilość znaczna.

Import owoców świeżych przez Gdynię był dotąd bez znaczenia (238 t w 1931 r.). I w tej dziedzinie jednak w 1932 r. powinny nastąpić za-

sadnicze zmiany w związku z wejściem w życie preferencyjnych cel morskich na owoce południowe, dalej w związku z zadecydowaną budową specjalnych składów owocowych w porcie gdyńskim, wreszcie w związku z przygotowaniami do utworzenia w Gdyni aukcji owocowej.

Te same cła preferencyjne powinny utorować drogę do usadowienia się w Gdyni w poważniejszych rozmiarach importu towarów kolonialnych: kawy, kakao, herbaty i t. d., który dotąd był bez znaczenia. Świeżo wykończony w porcie gdyńskim hangar Nr. 5 (piętrowy magazyn długoterminowy) nadaje się szczególnie dobrze do manipulowania i składowania cennych towarów kolonialnych.

Skoncentrowanie rzywozu przez Gdynię tytoniu jest już faktem dokonanym. Import w 1931 r. — 4.495 t, nie stanowi jednak jeszcze pełnych możliwości pracy portu, albowiem poważna część importu polskiego, pochodząca z Włoch i Półn. Afryki, wciąż jeszcze dociera do kraju przez Triest, a stąd drogą lądową — pomimo nawet istnienia w Gdyni własnego magazynu importowego Państwowego Monopolu Tytoniowego. Zdobycie tych omijających dziś Gdynię transportów powinno znaleźć się na porządku dziennym 1932 r.

W 1931 r. pojawiły się w Gdyni pierwsze poważniejsze partje śledzi — świeżych i solonych, ogółem 1.503 t. Są to jednak do tej chwili wyłącznie transporty próbne, wzgl. transporty zgola przypadkowe. Jedynie import śledzi świeżych, przechowywanych w Chłodni Portowej, zaczyna nabierać cech stałości, co stanowi objaw dodatni, gdyż dotychczas import tego artykułu, będącego zasadniczym surowcem dla krajowych fabryk konserw rybnych, szedł wyłącznie przez Altonę. Przywóz natomiast podstawowego gatunku śledzi — śledzi solonych, rozpocznie się na dobre dopiero po uskutecznieniu w porcie pewnych inwestycji specjalnych, a przede wszystkim po wybudowaniu magazynów śledziowych. Nieduży magazyn prywatny — f. „Morze

Północne", która przytem rozporządza 8 własnem statkami dla połowu śledzi na dalekich morzach — już funkcjonuje. Pierwsze magazyny rządowe będą budowane prawdopodobnie w 1932 r. Należy w związku z tem przypuszczać, że rok przyszły będzie i w dziedzinie importu śledzi rokiem postępu.

Szczególnie dobre zapowiedzi czynić można na 1932 r. w zakresie importu bawełny. Już w 1931 r. wokoło tego importu skupiło się dużo wysiłków i zawiązało się dużo — może nawet za dużo — rozmów. Wynik r. ub. — 6.063 t, co odpowiada ilości ok. 30.800 bel, nie jest oczywiście bez znaczenia, nie pozwala jednak jeszcze mówić o zdobyciu bawełny dla Gdyni. Dużo jeszcze trudności stoi na drodze do osiągnięcia tego celu. Ale rok ubiegły o tyle jest znamieny, że pozwolił na wszechstronne przygotowanie portu gdyńskiego do nowej dla niego, a skomplikowanej pracy przy przeładunku i manipulacji surowca bawełnianego. Magazyny portowe są już dostosowane do potrzeb składowania bawełny, przy czem w ciągu roku zbudowano jeden magazyn specjalnie z myślą o bawelnie. Ekspedytorzy gdyńscy poznali nieznanym im dotychczas interes bawełniany. Osiedli w Gdyni fachowi keeperzy bawełniani. Obecnie, po doświadczeniu 1931 r., należy wykorzystać trwającą wciąż dogodną konjunkturę na międzynarodowym rynku bawełnianym i przy pomocy wprowadzanych i dla tego artykułu preferencyjnych cel morskich ściągnąć ostatecznie bawełnę do Gdyni. Będzie to zadanie trudne, jednak rezultaty, uzyskane w r. ub., pozwalają wierzyć, że cel ostateczny zostanie osiągnięty już niedługo. W każdym razie stwierdzić należy, że pod względem techniczno-transportowym port gdyński już w tej chwili jest gotów na przyjęcie choćby całego polskiego importu bawełny, czego jeszcze przed rokiem nie można było powiedzieć.

Jeszcze jeden tylko artykuł jest do zanotowania w imporcie przez Gdynię — mianowicie papier: 1.314 t. Równocześnie w wywozie figuruje pozycja 1.730 t papieru. Jest to w części eksport papieru

polskiego, przedewszystkiem jednak mamy tu do czynienia z reeksportem na Lewant papieru finlandzkiego. Ten ciekawy tranzyt morski, będący wynikiem pracy linii bałtyckich P. P. „Żegluga Polska”, został dopiero zapoczątkowany i ma dobre widoki dalszego rozwoju.

Poza wymienionemi wyżej artykułami spotykamy w imporcie przez port gdyński jedynie pozycje niewielkie: po kilkaset, a nawet po kilkadziesiąt ton. Wymienimy tu: napoje alkoholowe (365 t), szmace (91 t) — który przed rokiem był przywożony przez Gdynię w dużych ilościach (3.412 t), a obecnie znikł w imporcie prawie całkowicie, co jest wynikiem zmiany naszej polityki handlowej, dalej tłuszcze zwierzęce (419 t), skóry (249 t), oleje (335 t), żywica (173 t), asfalt (878 t), kauczuk (148), wyroby gumowe — głównie opony samochodowe (400 t), oliwa (295 t), garbniki (244 t), glinki farbiarskie (567 t), farby (33 t), miedź (763 t), wyroby żelazne i stalowe (561 t), maszyny i aparaty (748 t), samochody (588 t), tkaniny (511 t) etc. Jest to t. zw. drobница, stanowiąca przeważnie ładunek pracujących w Gdyni linii regularnych.

W wywozie dorobek ub. roku jest większy. Jest to naturalne, jeśli się zważy, że w obecnym okresie kryzysu przywóz do kraju jest ograniczany i przez Państwo, które musi dbać o aktywność swego bilansu handlowego, i przez samo społeczeństwo, które mniej konsumuje, i wreszcie przez przemysł, który ogranicza produkcję, a więc i odbiór surowców zagranicznych. Te same natomiast przyczyny sprawiają, że wywóz ma tendencję wzrostu. Niezależnie od tego fakt posiadania własnego portu przez Państwo, które doniedawna jeszcze było pozbawione tego instrumentu pracy, przedewszystkiem właśnie w dziedzinie eksportu stwarza możliwości nowych poczynañ. Jak zobaczymy niżej, w r. ub. znowuż byliśmy świadkami rozpoczęcia wzgl. rozwinienia nowego dla kraju eksportu bezpośrednio dzięki możliwości oparcia go o własny port i jego urządzenia.

W dziedzinie wywozu węgla osiągnięto w 1931 r. prawdopodobnie szczyt tego, co jest w tej dziedzinie możliwe do osiągnięcia przy obecnej konjunkturze, uwzględniając oczywiście pracę sąsiedniego Gdańska, którego obroty będą zawsze normowały obroty Gdyni. Techniczne bowiem możliwości przeładunku węgla w Gdyni i dziś nie są jeszcze w pełni wykorzystane. Nawet przy istniejących urządzeniach możliwości te wahają się w granicach 550—600 tys. t. miesięcznie, podczas gdy faktyczny przeładunek ostatnich miesięcy wykazuje 400—450 tys. t, zaś cały r. ub. dał 4,167.048 t, bez bunkru, którego w r. ub. załadowano w Gdyni na statki 206.047 t. A przecież ilość dźwigów w porcie węglowym Gdyni jest wciąż jeszcze mniejsza, niż ta, która wynikałaby z racjonalnej pracy koncernów. To wszystko powinno świadczyć, że dalsze możliwości rozwoju eksportu węgla przez Gdynię są teoretycznie wciąż jeszcze znaczne. Konjunktury rozpoczynającego się roku są jednak, jak wiadomo, niepomyślne. Liczyć się należy w tym roku ze spadkiem eksportu węgla polskiego za morze, co jednak w większym stopniu dotknie Gdańsk niż Gdynię, pracującą taniej, przytem głównie własnymi urządzeniami koncernów węglowych.

Eksport koksu, wbrew oczekiwaniom, nie wzrósł, wykazując w 1931 r. 10.421 t wobec 8.872 t w 1930 r.

Stosunkowo słabe wyniki dał w 1931 r. eksport zboża, jak dotąd — wyłącznie żyta. Rozpoczął się on w końcu 1930 r. dzięki pracy silosu Olejarni Gdyńskiej. W 3 ostatnich miesiącach 1930 r. wywieziono tą drogą 8.259 t żyta. Przeładunek ten był kontynuowany do maja 1931 r., poczem ustał, po nowych zaś zbiorach prawie że nie odrodził się. W ciągu całego r. ub. wywieziono 18.680 t żyta. Stwierdzić należy, że w zakresie przeładunku zboża Gdynia nie jest jeszcze urządzona. Eksportu zboża przez Gdynię nie można opierać na elewatorze Olejarni, którego przeznaczenie jest zasadniczo zupełnie inne. To też

ostatnio zdają się zupełnie realnie dojrzewać istniejące już dawniej projekty budowy w porcie gdyńskim dużego elewatora zbożowego. Rok 1932 prawdopodobnie i w tej dziedzinie będzie rokiem postępu.

Podobnie podjęte w r. ub. próby wywozu przez Gdynię mąki (zresztą w znikomych ilościach — 155 t) wykazały, że i w tej dziedzinie Gdynia nie jest jeszcze gotowa do podjęcia pracy. Jednym z głównych warunków, który umożliwiłby zorganizowanie przeładunku mąki w Gdyni, będzie utworzenie w porcie strefy wolnocłowej.

Wywóz cukru przez Gdynię skonsolidował się w 1931 r. znacznie. Eksporterzy cukru posiadają już w porcie 3 własne magazyny o łącznej powierzchni składowej ok. 18.000 m². Na giełdach międzynarodowych sprzedaż cukru ze składów w Gdyni przyjęła się już całkowicie pomimo istniejących niedawno jeszcze w tej dziedzinie obaw i trudności. Skutkiem tego w r. ub. wywieziono przez Gdynię 115.529 t cukru wobec 89.766 t w 1930 r. i 23.577 t w 1929 r. Pod względem ilościowym cukier zajmuje dziś w obrotach Gdyni trzecie miejsce (po węglu i złomie). W 1932 r. zamierzona jest budowa przez związki cukrowni czwartego magazynu, można więc spodziewać się, że eksport cukru przez Gdynię w przyszłości będzie wzrastał. Ciekawy szczegół tego eksportu w r. ub. stanowi fakt ściągnięcia do Gdyni części transportów rzecznych cukru — mianowicie 24.247 t, przybyłych berlinkami z Wisły.

Nowym dla portu jest wywóz ziemniaków (15.572 t). Po raz pierwszy transporty ziemniaków, kierowane przeważnie w ładunkach całookrętowych, przytem prawie wyłącznie do Anglii — odeszły z Gdyni w sezonie wiosennym 1931 r. (3.510 t). W sezonie jesiennym uczyniono próbę na większą skalę (12.062 t), zaś dalszemu eksportowi przeszkodziły wczesne mrozy. W każdym razie obie próby wypadły udatnie, można też uważać, że artykuł ten jest ostatecznie zdobyty dla Gdyni i że już na wiosnę 1932 r. większe partje ziemniaków odejdą przez port gdyński. Jest to tem

bardziej cenne, że dotychczas ziemniaki polskie szły do Anglii głównie przez Hamburg.

Eksport bekono^w przez Gdynię stanowi jedną z najpoważniejszych zdobyczy portu w ostatnim okresie jego pracy. Eksport ten, rozpoczęty w połowie 1930 r. (11.196 t), w 1931 r. utrwalił się ostatecznie, dając bardzo poważną liczbę 51.821 t. Szczególnie dodatni moment stanowi prawie że idealna regularność tego cennego eksportu, gdzie co tydzień 3 statki stałych linii do Anglii ładują po c-a 1.000 t bekono^w. Artykuł ten stanowi w ten sposób podstawę pracy wymienionych linii, co z kolei daje możliwość rozwijania pozostałego eksportu angielskiego. Należy sądzić, że, mimo trudności, na jakie obecnie z racji spadku funta napotyka eksport bekono^w, w 1932 r. powinien on raczej rozwijać się, niż zmniejszać się.

Przy bekono^wach idą do Anglii przez Gdynię poważne ilości szynek (w 1930 r. 1.058 t, w 1931 r. 7.608 t). I tu mamy do czynienia ze stale rozwijającym się regularnym eksportem, również mającym przed sobą pomyślne widoki.

Wywóz ptactwa białego (drobiu i zwierzyny) dał w 1931 r. zaledwie 326 t. I ten wywóz ma przed sobą dużą przyszłość, wymaga on jednak poważne przedwstępnej pracy organizacyjnej. Kilkakrotne próby w tym kierunku, podnoszone ostatnio na terenie Gdyni, jak dotąd dały przeważnie skromne wyniki. Być może — są też po temu zapowiedzi — rok 1932 przyniesie pod tym względem zmianę na lepsze.

Braki organizacyjne wykazuje, jak dotąd, także wywóz masła, zdawało się tak pomyślnie zapoczątkowany w 1930 r. Wówczas w ciągu półroczia wywieziono 1.469 t, w r. ub. zaś przez cały rok wywieziono zaledwie 1.723 t. Eksport ten ma charakter sezonowy (lato), nieregularność jednak obrotów, notowana w naszym eksporcie, jest niewątpliwie rzucająca się w oczy. I w tej więc dziedzinie czeka naszych eksporterów duża praca organizacyjna. Pole do pracy jest wdzięczne, albowiem aparat transportowy w kierunku do Anglii jest zmontowany

całkowicie i jest istotnie pierwszorzędny: sprawny dowóz kolejowy w wagonach-chłodniach do Gdyni, tutaj wielka chłodnia portowa, dająca dogodnie kredyty zastawowe, wreszcie regularna tygodniowa komunikacja okrętowa z Anglią statkami, zaopatrzeniemi w pomieszczenia chłodnicze.

Jaja o wiele lepiej niż masło wykorzystały powyższe możliwości transportowe. Z 484 t w 1930 r. wywóz jaj w 1931 r. wzrósł na 5.601 t. Są one głównym przedmiotem składowania w Chłodni Portowej. Dzięki pracy Chłodni wywóz jaj nabiera coraz bardziej cech regularności. I w tej dziedzinie jednak jest jeszcze dużo do zrobienia, wciąż bowiem *gros* polskiego eksportu zamorskiego jaj kieruje się na Hamburg. W 1932 r. będziemy niewątpliwie świadkami dalszych postępów portu gdynińskiego w tej walce konkurencyjnej z Hamburgiem.

Wywóz do Ameryki wytłoków buraczanych, który w 1930 r. dał tak ładne wyniki (15.196 t), w r. ub. utrzymywał się jeszcze czas jakiś przez I kwartał, potem jednak ustał całkowicie, gdyż w obecnym kryzysie transakcje tym tanim artykułem na dalsze dystansy stały się nierentownymi. Wyszło z portu ogółem 3.702 t, w tem znowuż przeważnie były tranzytowe wytłoki rumuńskie. Są jednak pewne widoki, że eksport ten niedługo, być może, wznowi się.

Istnieją również pewne szanse na pozyskanie tranzytu przez Gdynię do Ameryki jeszcze jednego artykułu pochodzenia rumuńskiego — kości i mączki kostnej. Niezależnie od tranzytu rumuńskiego pewne ilości kości były w 1931 r. eksportowane z Polski (755 t) — do Finlandji i Szwecji.

Drzewo było pierwszym ładunkiem, wysłanym w 1924 r. przez Gdynię. Charakter jednak uporządkowany i mniej lub więcej stały ma ten eksport po raz pierwszy dopiero w 1931 r., kiedy to wywieziono ogółem 26.820 t drzewa, a w tem 15.075 t słupów telegraficznych i 11.745 t tarcicy — desek i łat. Ilości powyższe nie są jednak na skalę wywozu polskiego

duże i stanowią pomimo wszystko raczej transporty próbne. Sam przeładunek drzewa odbywa się na placach tylko prowizorycznie na ten cel przeznaczonych. W 1932 r. sytuacja pod tym względem nie zmieni się, powstaną jednak prawdopodobnie nowe place drzewne w porcie, dzięki czemu liczby obrotów będą zapewne nieco wyższe. Radykalna zmiana będzie mogła nastąpić dopiero po wykonaniu planowanych (bez terminu jeszcze) inwestycji nad Kanałem Przemysłowym. I wówczas jednak szczególnie intensywna rozbudowa portu drzewnego nie będzie leżała w planach rozwojowych Gdyni.

Cenniejsze wyroby drzewne, jak: klepki (217 t), dykty (66 t), meble gięte (180 t), wyroby koszykarskie (144 t) — stanowiące, jak wiadomo, poważny przedmiot wywozu z Polski, przez Gdynię idą dotąd w minimalnych ilościach. Jest to niewątpliwie jeden z bardziej istotnych odcinków pracy organizacyjnej portu na najbliższy okres.

Podobnie cement nie zdobył sobie dotąd pola pracy w Gdyni. W 1931 r. wywieziono przez Gdynię 2 przypadkowe (podobnie jak w latach poprzednich) partje cementu do krajów bałtyckich — ogółem 1.208 t. I tu czeka port praca organizacyjna.

Istotną zdobycz portu ostatnich czasów stanowią sole potasowe, które wykorzystują port w Gdyni dla rozwinięcia swojej ekspansji na rynki zagraniczne. Udaje im się to, bo oto w 1931 r. wywieziono przez Gdynię za morze 32.972 t soli potasowych — głównie do Holandji, Szwecji i Anglji. Przedtem jedynie w 1930 r. wywieziono 1.986 t. Jeżeli polskie sole potasowe będą w dalszym ciągu — co należy przypuszczać — wytrzymywały konkurencję potężnego Kalisindikatu — Gdynia będzie miała z tego źródła stałe poważne zatrudnienie i będzie musiała pomyśleć o specjalnych urządzeniach składowych i przeładunkowych dla tego artykułu na wór istniejących w innych portach. Dziś bowiem sole potasowe są w Gdyni przeładowywane dosyć prymitywnym sposobem.

Rozwija się również eksport przez Gdynię nawozów azotowych (z Mościc i Chorzowa). Zapoczątkowano eksport ten w 1930 r. — wywieziono wówczas 3.086 t. W r. ub. wywieziono 8.909 t, głównie siarczanu amonu i saletry azotowej. Produkty te idą przede wszystkim do krajów skandynawskich, a poza tem do Belgii i Anglii. I tu mamy do czynienia ze żmudnymi wysiłkami zdobywania nowych rynków. Od powodzenia tej akcji zależeć będzie dalsza praca portu gdyńskiego przy tym artykule.

Rok ubiegły dał Gdyni możność zapoznania się z nowym dla niej masowym przeładunkiem wyrobów metalowych — mianowicie szyn kolejowych. Nasze huty żelazne przyjęły większe zamówienia szyn dla kolei holenderskich z dostawą przez Gdynię. Na poczet tego zamówienia w r. ub. wysłano przez Gdynię 10.290 t szyn kolejowych. Istnieją dane, że eksport ten utrzyma się i na przyszłość i że poza tem rozszerzy się na inne wyroby hutnicze — na rury, żelazo walcowane i t. d. Rozwinięcie tego eksportu stanowi znowuż jedno z poważniejszych bieżących zadań portu.

Poważną rolę w pracy portu gdyńskiego w 1931 r. odegrał cynk i blacha cynkowa. Wywieziono go 15.494 t. Ten znowuż artykuł pozyskano w wyniku skutecznej konkurencji ze Szczecinem. Nie powinno ulegać wątpliwości, że i ten towar Gdynia utrzyma odtąd na stałe, chociaż w 1932 r., ze względu na ciężki kryzys w krajowym przemyśle cynkowym, przejdą przez Gdynię prawdopodobnie nieco mniejsze ilości cynku.

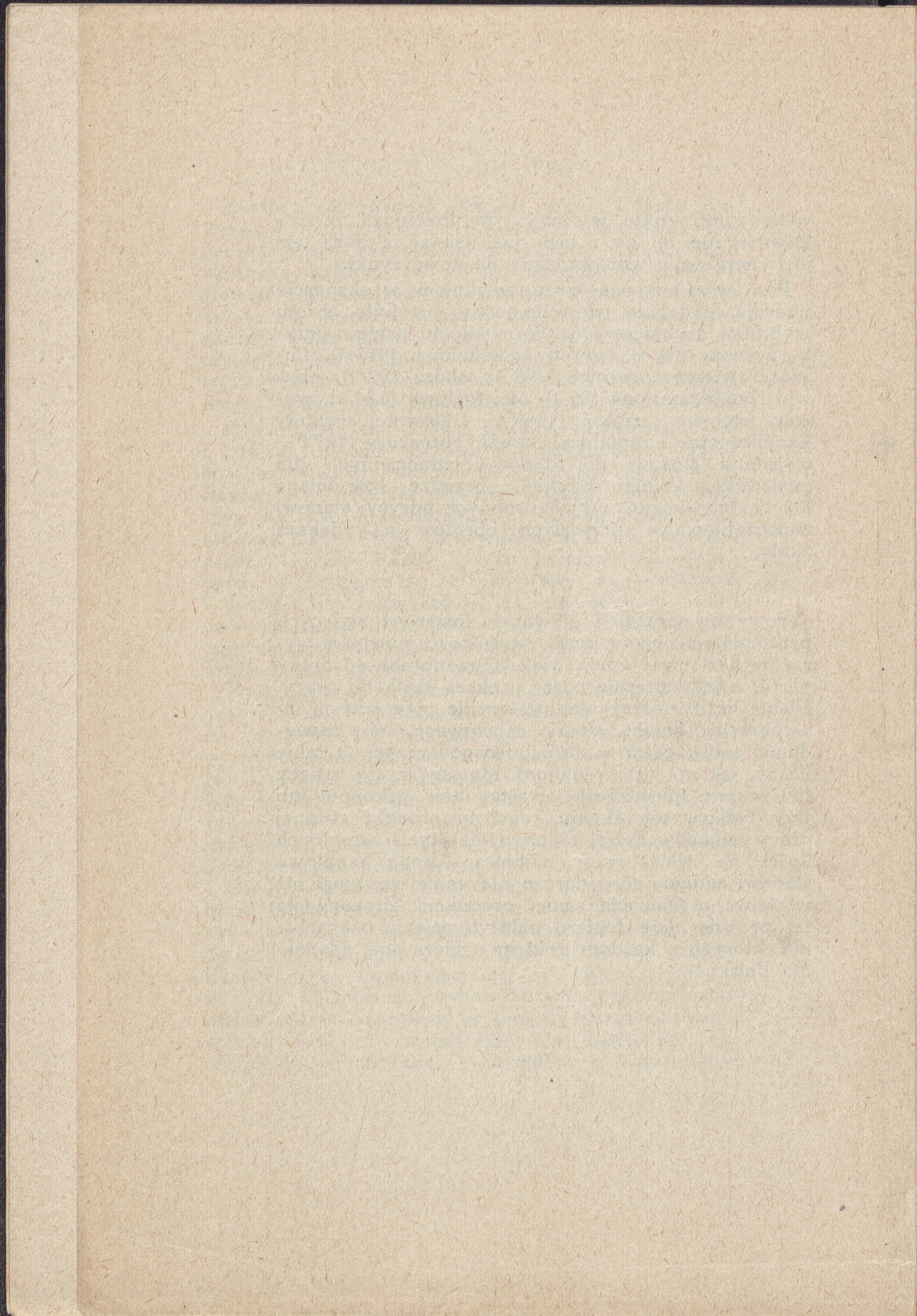
Bardzo wreszcie interesujący artykuł eksportu przez Gdynię stanowią ostatnio wyroby włókniste — tkaniny i konfekcja. Wchodzi tu w grę przede wszystkim wywóz do Anglii i do jej kolonij. Eksport ten, zapoczątkowany w 1930 r. (387 t), w r. ub. dał poważną kwotę 3.010 t. Został on ostatnio poważnie zagrożony w swojej egzystencji przez spadek funta i protekcyjne cła angielskie, niewątpliwie jednak zdążył przedtem o tyle zdobyć

sobie rynki zbytu w Anglii i jej kolonjach, że całkowicie nie da się z nich już usunąć, a poza tem jest energicznie wprowadzany na nowe rynki.

Poza wymienionemi wyżej artykułami w eksporcie figurują, podobnie jak w imporcie, artykuły obrotu wybitnie drobnicowego. Wymienić tu należy: grzyby suszone (31 t), wyroby alkoholowe (917 t), tłuszcze zwierzęce surowe (288 t), skóry (92 t), obuwie (246 t), nasiona (56 t), olej fuzlowy (124 t), wyroby stalowe i żelazne (966 t — głównie artykuły kanalizacyjne i radiatory), książki i broszury (127 t — wysyłane głównie do Stanów Zjednoczonych dla miejscowej kolonii polskiej), przędzę bawełnianą (32 t) etc. Niejedna z tych drobnych pozycji stanowi zapoczątkowanie przyszłych obrotów na większą skalę.

* * *

Powyższy przegląd głównych towarów, będących przedmiotem obrotu portu gdyńskiego, powinien wyraźnie ilustrować coraz większą różnorodność pracy portu, a jednocześnie coraz większą skalę tej pracy. Nieme liczby nieraz niedostatecznie przemawiają do wyobraźni. Trzeba skupić całą uwagę, żeby uświadomić sobie, czem w obrocie gospodarczym są takie liczby, jak np. cztery miliony ton węgla, sto tysięcy ton cukru, pięćdziesiąt tysięcy ton bekonów lub trzy tysiące ton tkanin. Jest to produkt rocznej pracy milionów ludzi! Skierowanie tych ogromnych ilości na właściwe i najtańsze drogi handlowe stanowi zadanie gospodarcze nie mniejszej wagi niż właściwa organizacja samej produkcji. Zrozumienie tej prawdy daje dopiero należyte pojęcie o znaczeniu, którego z każdym rokiem nabiera port gdyński dla Polski.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W 1931 R.

(w tonach)

A. — Przywóz

Nr. porz.	T o w a r	1 9 3 1												Cały rok 1931	1930	1929	1928
		Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	Maj	Czerwiec	Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Paź- dziernik	Listopad	Grudzień				
1	ryż surowy	—	—	—	17.782	16.206	8.278	24.081	8.431	—	—	—	509	75.286	46.864	56.665	57.427
2	owoce świeże	1	—	11	49	11	1	10	14	33	25	58	23	238	614	—	—
3	owoce suszone	22	—	—	7	20	2	10	18	542	466	318	454	1.864	—	—	—
4	orzechy ziemne	205	—	152	—	—	—	—	—	—	—	—	—	357	—	—	—
5	kawa	—	—	—	1	13	2	—	15	3	7	6	—	47	—	—	—
6	kakao (w ziarnkach)	16	16	—	—	16	—	—	—	10	28	10	—	95	—	—	—
7	herbata	—	3	3	—	19	1	19	9	7	68	3	35	166	—	—	—
8	tytoń	215	1.441	147	131	163	157	732	343	227	437	102	401	4.495	982	2.035	—
9	napoje alkoholowe	41	15	18	18	25	46	42	4	15	20	107	14	366	444	—	—
10	śledzie	339	260	245	108	—	—	—	15	218	16	94	209	1.503	—	—	—
11	fosforyty	—	—	—	—	5.334	—	—	—	—	7.742	—	—	13.076	13.835	22.600	3.100
12	żużle Thomasa	1.050	3.810	3.450	1.000	8.900	11.100	13.138	14.430	10.050	—	2.700	1.577	71.205	85.315	132.203	101.855
13	tłuszcz zwier. surowe	30	12	—	15	19	—	40	111	—	78	80	34	419	3.760 ¹⁾	—	—
14	skóry	22	25	21	28	34	23	24	10	14	24	15	10	249	104	—	—
15	siemię lniane	—	—	539	907	606	—	—	—	—	—	—	—	2.053	—	—	—
16	kamienie brukowe	—	—	—	1.082	—	145	168	650	—	—	—	—	2.045	5.115	1.744	7.488
17	oleje	22	25	31	86	80	—	31	1	45	13	—	1	335	351	—	—
18	żywica	51	52	—	—	11	—	—	—	31	—	15	11	173	108	—	—
19	asfalt	—	—	—	—	399	479	—	—	—	—	—	—	878	624	—	—
20	kauczuk	2	7	—	3	3	—	1	124	—	7	1	—	148	—	—	—
21	wyroby gumowe	—	10	21	11	71	20	56	58	23	75	31	29	400	—	—	—
22	saletra	4.000	—	—	—	—	5	—	—	2	6	3	—	4.016	13.991	39.299	6.552
23	oliwa	—	—	—	—	—	1	112	7	17	92	21	45	295	—	—	—
24	garbniki	3	—	—	—	18	3	—	—	—	201	20	—	244	196	—	—
25	glinki farbiarskie	92	—	20	—	94	—	105	107	—	94	66	—	567	—	—	—
26	rudy żelazne	1.625	2.800	—	—	—	—	2.799	—	2.800	5.654	6.064	—	21.742	41.230	18.180	2.826
27	piryty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10.973	—	—
28	żelazo i stal	159	—	—	5	—	10	201	—	—	1	—	—	376	662	324	—
29	żelastwo (ziom)	22.010	21.574	36.033	21.785	33.586	38.679	28.311	29.416	43.950	36.552	20.794	9.210	341.901	272.479	49.582	11.161
30	miedź	92	127	76	255	31	31	15	—	—	76	15	45	763	—	—	—
31	wyroby żelazne i stalowe	—	13	6	17	29	12	13	52	19	22	126	252	562	—	—	—
32	masz., aparaty i ich części	132	60	29	49	67	57	74	50	94	54	59	23	748	—	—	—
33	samochody i ich części	75	30	51	35	61	43	42	39	46	36	56	83	588	613	—	—
34	celuloza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	470	—	—	470	—	—	—
35	papier	5	39	4	167	18	2	4	256	13	221	185	401	1.314	—	—	—
36	bawełna	281	380	534	542	429	457	279	587	170	467	1.864	74	6.063	564	2.015	—
37	worki	—	—	—	—	—	—	5	99	99	238	33	—	473	—	—	—
38	różne	262	168	200	108	257	140	36	243	30	543	396	593	3.020	5.293	6.807	2.302
Razem:		30.752	30.867	41.591	44.191	66.520	59.685	70.398	55.089	58.458	53.733	33.232	14.033	558.549	504.117	329.644	192.711

¹⁾ W tem szmalec 3.412 t i słonina 348 t.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W 1931 R.

(w tonach)

B. — W y w ó z

Nr. porz.	T o w a r	1 9 3 1												Cały rok 1931	1930	1929	1928
		Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	Maj	Czerwiec	Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Paź- dziernik	Listopad	Grudzień				
1	żyto	1.189	5 611	4.175	5.095	1.932	—	—	—	210	338	128	—	18.680	8.259	—	—
2	ryż wyluszczone	51	385	60	195	2.532	2.085	1.736	1.956	3.274	3.612	2.922	2.363	21.171	3.594	4.109	300
3	mąka wszelka, prócz ryż.	—	—	—	105	—	—	—	59	—	—	—	—	155	165	—	—
4	mąka ryżowa	—	—	—	300	800	956	451	820	595	560	1.395	609	6.487	9 309	4.464	637
5	ziemniaki	—	11	15	2.395	1.089	—	—	—	15	2.572	8.357	1.118	15.572	—	—	—
6	cukier	2.170	4.430	26.175	18.398	10.029	4.233	317	2.672	217	12.581	10.180	24.127	115.529	89.766	23.577	—
7	napoje alkoholowe . . .	—	6	—	112	74	1	29	98	77	160	266	95	916	272	—	—
8	sól	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.000	6.748	1.760
9	hekony	4.420	3.493	3.503	4.185	6.051	3.936	3.627	3.506	4.001	5.496	5.127	4.476	51.821	11.196	—	—
10	wędliny	622	454	322	599	832	668	647	622	614	809	785	635	7.608	1.058	—	—
11	ptactwo bite	55	56	27	1	—	4	9	4	35	19	54	63	326	51	—	—
12	masło	28	18	—	5	19	696	565	154	183	50	4	—	1.723	1.469	—	—
13	jaja	20	31	243	152	934	465	463	327	594	778	1.050	545	5.601	484	—	—
14	wyłoki buraczane	783	1.302	1.059	404	50	—	—	104	—	—	—	—	3.702	15.196	1.196	—
15	makuchy	895	—	—	154	—	—	—	150	—	—	583	125	1.906	1.023	—	—
16	melasa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.100	1.100	—	—	—
17	kości i maczka kosna . .	—	—	—	178	—	232	33	—	—	—	—	10	755	—	—	—
18	tluszcze zwierz. surowe .	—	—	—	—	—	275	—	—	—	—	—	—	275	—	—	—
19	skóry	14	3	—	—	14	22	5	25	3	6	1	—	93	—	—	—
20	obuwie	—	25	44	18	55	22	63	17	—	1	—	—	246	—	—	—
21	deski i łaty	38	23	—	—	2.513	507	1.626	1.405	158	4.091	1.385	—	11 745	2.058	—	—
22	słupy telegraficzne . . .	—	—	—	—	1.199	2.844	3.225	1.559	2.832	200	1.018	2.200	15.075	—	—	2.140
23	klepki	—	—	—	—	—	65	15	—	15	47	60	17	218	—	—	—
24	dykty	—	27	—	—	16	8	—	—	15	—	—	—	66	—	—	—
25	meble gięte	—	1	—	14	15	38	23	29	10	34	8	9	180	—	—	—
26	nasiona	23	4	11	—	—	—	—	—	—	—	—	18	56	264	503	—
27	wyroby koszykarskie . .	5	—	5	16	23	15	7	14	36	5	14	5	144	—	—	—
28	cement	—	—	—	—	1	1.207	—	—	—	—	—	—	1.208	150	—	1.000
29	węgiel eksportowy . . .	263.175	230.670	270.416	302.137	359.324	333.201	390.244	383.735	388.916	433.900	420.426	390.905	4.167.048	2.808.829	2.324.504	1.665.793
30	węgiel bunkrowy	17.448	11.343	13.536	18.590	17.565	17.395	19.784	20.378	16.302	20.980	16.240	16.487	206.047	145.552	123.391	92.439
31	koks	1.240	1.225	400	358	240	200	1.950	779	1.204	1.340	925	560	10.421	8.872	—	—
32	sole potasowe	—	—	1.630	—	2.150	5.550	5.330	3.680	3.021	800	6.120	4.511	32.791	1.986	—	—
33	nawozy azotowe	—	920	—	1.000	250	302	—	330	2.582	1.975	1.100	450	8.908	3.086	—	—
34	olej fuźlowy	37	56	—	—	12	—	19	—	—	—	—	—	124	—	—	—
35	szyny kolejowe	—	—	—	—	—	—	—	—	3.017	755	3.999	2.518	10.290	52	—	—
36	cynk	203	203	2.703	2.056	2.158	1.920	1.832	1.647	973	340	624	432	15.142	132	—	—
37	blacha cynkowa	—	—	174	75	79	14	7	—	3	—	—	—	352	—	—	—
38	wyroby żelazne i stalowe	36	—	14	47	89	228	68	125	58	154	118	31	966	1.180	—	—
39	celuloza	—	—	—	—	—	105	—	—	—	—	—	—	105	144	2.564	—
40	papier	—	16	—	138	—	—	—	248	—	803	209	316	1.730	—	—	—
41	książki i broszury	11	11	2	6	9	35	13	9	11	2	18	1	127	—	—	—
42	tkaniny	44	63	53	63	115	145	236	316	426	707	618	103	2.889	387	—	—
43	różne	62	50	27	49	52	128	28	1.165	78	154	296	164	2.267	5.097	1.802	989
Razem:		292.569	260.437	324.594	356.845	410.221	377.502	432.704	425.924	429.475	493.269	484.030	453.993	4.741.565	3.121.631	2.492.858	1.765.058

WYKAZ PRAC WYDANYCH W LATACH 1911-1912						LATA	
ROK	TYTUŁ	WYDAWCA	WYDAWNICTWO	WYDAWNICTWO	WYDAWNICTWO	WYDAWNICTWO	WYDAWNICTWO
1911	1	2	3	4	5	6	7
1912	8	9	10	11	12	13	14
1913	15	16	17	18	19	20	21
1914	22	23	24	25	26	27	28
1915	29	30	31	32	33	34	35
1916	36	37	38	39	40	41	42
1917	43	44	45	46	47	48	49
1918	50	51	52	53	54	55	56
1919	57	58	59	60	61	62	63
1920	64	65	66	67	68	69	70
1921	71	72	73	74	75	76	77
1922	78	79	80	81	82	83	84
1923	85	86	87	88	89	90	91
1924	92	93	94	95	96	97	98
1925	99	100	101	102	103	104	105
1926	106	107	108	109	110	111	112
1927	113	114	115	116	117	118	119
1928	120	121	122	123	124	125	126
1929	127	128	129	130	131	132	133
1930	134	135	136	137	138	139	140
1931	141	142	143	144	145	146	147
1932	148	149	150	151	152	153	154
1933	155	156	157	158	159	160	161
1934	162	163	164	165	166	167	168
1935	169	170	171	172	173	174	175
1936	176	177	178	179	180	181	182
1937	183	184	185	186	187	188	189
1938	190	191	192	193	194	195	196
1939	197	198	199	200	201	202	203
1940	204	205	206	207	208	209	210
1941	211	212	213	214	215	216	217
1942	218	219	220	221	222	223	224
1943	225	226	227	228	229	230	231
1944	232	233	234	235	236	237	238
1945	239	240	241	242	243	244	245
1946	246	247	248	249	250	251	252
1947	253	254	255	256	257	258	259
1948	260	261	262	263	264	265	266
1949	267	268	269	270	271	272	273
1950	274	275	276	277	278	279	280
1951	281	282	283	284	285	286	287
1952	288	289	290	291	292	293	294
1953	295	296	297	298	299	300	301
1954	302	303	304	305	306	307	308
1955	309	310	311	312	313	314	315
1956	316	317	318	319	320	321	322
1957	323	324	325	326	327	328	329
1958	330	331	332	333	334	335	336
1959	337	338	339	340	341	342	343
1960	344	345	346	347	348	349	350
1961	351	352	353	354	355	356	357
1962	358	359	360	361	362	363	364
1963	365	366	367	368	369	370	371
1964	372	373	374	375	376	377	378
1965	379	380	381	382	383	384	385
1966	386	387	388	389	390	391	392
1967	393	394	395	396	397	398	399
1968	400	401	402	403	404	405	406
1969	407	408	409	410	411	412	413
1970	414	415	416	417	418	419	420
1971	421	422	423	424	425	426	427
1972	428	429	430	431	432	433	434
1973	435	436	437	438	439	440	441
1974	442	443	444	445	446	447	448
1975	449	450	451	452	453	454	455
1976	456	457	458	459	460	461	462
1977	463	464	465	466	467	468	469
1978	470	471	472	473	474	475	476
1979	477	478	479	480	481	482	483
1980	484	485	486	487	488	489	490
1981	491	492	493	494	495	496	497
1982	498	499	500	501	502	503	504
1983	505	506	507	508	509	510	511
1984	512	513	514	515	516	517	518
1985	519	520	521	522	523	524	525
1986	526	527	528	529	530	531	532
1987	533	534	535	536	537	538	539
1988	540	541	542	543	544	545	546
1989	547	548	549	550	551	552	553
1990	554	555	556	557	558	559	560
1991	561	562	563	564	565	566	567
1992	568	569	570	571	572	573	574
1993	575	576	577	578	579	580	581
1994	582	583	584	585	586	587	588
1995	589	590	591	592	593	594	595
1996	596	597	598	599	600	601	602
1997	603	604	605	606	607	608	609
1998	610	611	612	613	614	615	616
1999	617	618	619	620	621	622	623
2000	624	625	626	627	628	629	630
2001	631	632	633	634	635	636	637
2002	638	639	640	641	642	643	644
2003	645	646	647	648	649	650	651
2004	652	653	654	655	656	657	658
2005	659	660	661	662	663	664	665
2006	666	667	668	669	670	671	672
2007	673	674	675	676	677	678	679
2008	680	681	682	683	684	685	686
2009	687	688	689	690	691	692	693
2010	694	695	696	697	698	699	700



