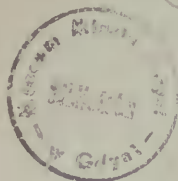


MINISTERSTWO
PRZEMYSŁU I HANDLU
Nr. MP/



Warszawa, dnia

maja 1928 roku

6926/142

WNIOSEK NAGŁY

Ministra Przemysłu i Handlu

na

Komitet Ekonomiczny Ministrów .

W sprawie zawarcia umowy z Konsorcjum Francusko-Polskim dla budowy portu w Gdyni na wykonanie w porcie Gdyńskim budowy basenów w kierunku południowym od mola węglowego.

Komitet Ekonomiczny Ministrów uchwalić raczy:

Ze względu na konieczność szybkiego zwiększenia zdolności eksploatacyjnej portu w Gdyni Komitet Ekonomiczny uważa za wskazane, aby Minister Przemysłu i Handlu zawarł umowę, z Konsorcjum Francusko-Polskim dla budowy portu w Gdyni na wykonanie budowy basenów w kierunku południowym od mola węglowego w porcie Gdyńskim na warunkach załączonego projektu umowy z tem, żeby potrzebne dalsze kredyty do wykonania robót pierwszego okresu w sumie 8.555.000 zł były wniesione do budżetu na rok 1929/30. i ewentualnie 1930/31.

M I N I S T E R

U Z A S A D N I E N I E

Ze względu na dalsze zapotrzebowanie przez Koncerny węglowe placów dla rozbudowy urządzeń przeładunkowych dla węgla, celem zmniejszenia kosztów tego przeładunku, Ministerstwo Przemysłu i Handlu zaprojektowało poszerzenie węglowego molo do 250 metrów szerokości oraz wybudowanie południowego nabrzeża tego molo o 9. mtr. głębokości celem możliwości załadowania statków z poszerzonej części molo. Zaprojektowane przedłużenie falochro- nu w kierunku południowym daje możliwość spokojnego przybijania i ładowania statków przy molo węglowym, a zagięcie jego w południowej części ochrania baseny od zamulania piaskiem.

Ogrodzona przestrzeń wodna podzielona jest mołem szerokości 175 mtr. na dwa baseny: Pierwszy basen przy molo węglowym przeznaczony jest dla ładowania węgla, zachodnie jego części dla potrzeb rybołówstwa przybrzeżnego, któremu należy dać miejsce zamiast przypadającej pod molo węglowe ogrodzonej powierzchni wodnej.

W tym samym basenie przewidziany jest plac dla budowy stoczni rybackiej, potrzeba której już dawno się odczuwa w Gdyni. Obecnie rybacy dla poważniejszego remontu korzystają ze Stoczni Gdańskiej. Przez wybudowanie molo rybackiego tworzy się teren dla składów dla rybactwa dalekomorskiego, składów dla śledzi dla Polski oraz tranzytowych składów śledzi dla Rumunji i Rosji i tereny dla przemysłu rybnego.

Drugi basen służyć będzie dla żeglugi przybrzeżnej, ruchu towarowo-pasażerskiego, oraz dla potrzeb Państwowego Przedsiębiorstwa "Żegluga Polska", która rozwijając się potrzebuje swego basenu oraz znacznych placów portowych.

Przez urzeczywistnienie powyższego projektu powstają zupełnie nowe i cenne tereny portowe łącznie ilości 227.000 mtr.kw. Według obecnych cen 100 zł. za metr kw. oznacza to powiększenie majątku państwowego o 22.700.000 zł. Projekt powyższy był rozpatrzony i przyjęty na konferencji technicznej w dniu 28 lutego 1928 r. W dniu 30. marca r.b. odbyła się konkurencja między 6 firmami budowlanymi, przy czem najniższa suma wykonania kompleksu robót pierwszego okresu wyraziła się w sumie 10.029.961 złotych i 44 gr.. Czas wykonania robót - dwa sezony, termin ukończenia 31 grudnia 1929 roku.

W myśl §.25 umowy z dnia 30 października 1926 r. o budowę portu w Gdyni, wykonanie robót za najdogodniejszą, wyjaśnioną na przetargu sumę proponowano Francusko-Polskiemu Konsorcjum dla budowy portu w Gdyni, które ma w powyższej umowie zastrzeżone prawo pierwszeństwa do 31 grudnia 1930 roku do otrzymania dalszych robót tego rodzaju jak objęte umową zasadniczą. Listem z dnia 5 kwietnia 1928 r. Nr.M.680 Konsorcjum przyjęło propozycję Ministerstwa i zgodziło się wykonać w roku bieżącym roboty na sumę nie mniejszą niż 4.000.000 złotych, z której około 2.000.000 złotych Konsorcjum kredytuje Ministerstwu na 8% rocznie, ale pod warunkiem, że będzie mu przydzielona całość robót pierwszego okresu na sumę 10.029.961 zł.44 gr. które będą wykonane w przeciągu dwóch okresów budowlanych.

W razie gdyby Ministerstwo z powodu nie-
znacznego kredytu z budżetu 1928/29 r., który
może być udzielony na zapoczątkowanie robót
portu rybackiego /1.475.000 zł./ ograniczyło
ilość robót wykonania tylko 284 mtr. falochro-
nu z niezbędnymi do ustawienia skrzyń falochro-
nu robotami czerpalniami, Konsorcjum zgadza się
wykonać te roboty po cenie zasadniczej umowy, co
stanowiłoby 2.531.235 zł.. Wtedy Ministerstwo
nie skorzystałoby z osiągniętych rezultatów prze-
targu, a mianowicie ze zniżenia cen prawie o
13% Inne firmy również zastrzegły sobie wykonanie
całości robót pierwszego okresu. A więc najdogod-
niejsze dla Skarbu jest oddanie całokształtu
pierwszego okresu. wykonanie ich w ciągu dwóch
sezonów budowlanych, skorzystanie z kredytów
Konsorcjum i wniesienie do budżetu 1929/30 r.
na te roboty sumy 8.555.000 zł. polskich.

Projekt umowy z Konsorcjum wydany celem
uzgodnienia do Prokuratoji Generalnej.

Drugie molo południowe służy jako wylot dla
Stacji Biologicznej i kanalizacji miejskiej, któ-
ra inaczej bezpośrednio musiałaby być wyprowadzona
w morze.

U M O W A

o wykonanie budowy portu rybackiego w Gdyni, a mianowicie: wykonanie robót czerpalnych i refulowanie gruntu, budowa części falochronu, budowa nabrzeży na skrzyniach i palach.

Pomiędzy Panem Eugenjuszem Kwiatkowskim, Ministrem Przemysłu i Handlu, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa Polskiego, a Panem Roger le Goff, działającym na zasadzie pełnomocnictwa z dnia 192 r. w imieniu i na rzecz firmy "Konsorcjum Francusko-Polskie dla budowy portu w Gdyni", mającej siedzibę w Gdyni, a nazywanej niżej w umowie niniejszej "Przedsiębiorcą", zostaje w dniu dzisiejszym zawarta umowa treści następującej: -

§ 1.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu oddaje, a przedsiębiorca przyjmuje na siebie wykonanie budowy portu rybackiego w Gdyni zgodnie z załączonymi do umowy, a przez obie strony, podpisanymi rysunkami i kosztorysem, zawierającym wykaz objętych robót, za sumę 10.029.958 zł 68 gr. słownie: Dziesięć milionów dwadzieścia dziewięć tysięcy dziewięćset pięćdziesiąt osiem złotych 68 gr. /.

§ 2.

Bez pisemnego zlecenia lub wyrażenia zgody ze strony Naczelnika Budowy Portu nie może przedsiębiorca wykonać żadnych robót w umowie nieprzewidzianych. Roboty wykonane wbrew powyższemu zastrzeżeniu ma prawo Ministerstwo Przemysłu i Handlu usunąć na koszt przedsiębiorcy. Za roboty te przedsiębiorca nie może żądać zapłaty i jest on odpowiedzialny za wszelkie straty powstałe dla Skarbu Państwa wskutek wykonania bez zgody Naczelnika Budowy robót w umowie nieprzewidzianych.

§ 3.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu ma prawo wprowadzić zmiany ogólnej ilości robót przyczem ogólna wartość zwiększonych lub zmniejszonych robót nie może odbiegać od ogólnej wartości robót przewidzianych w kosztorysie umowy o więcej niż 30%. W razie wprowadzenia zmian w ilości robót, zwiększa się lub zmniejsza się w stosunku prostym wysokość kaucji złożonej przez przedsiębiorcę.

W razie zmniejszenia przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu ilości umówionych robót nie użyte i pozostałe wskutek tego materiały Ministerstwo Przemysłu i Handlu winno od przedsiębiorcy nabyć za cenę rzeczywistych, a udowodnionych przez przedsiębiorcę kosztów.

§ 4.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zastrzega sobie prawo wprowadzenia zmian do projektów poszczególnych budowli, nie zmieniających ich charakteru, przyczem podane w kosztorysie umowy ceny jednostkowe robót pozostają bez zmiany, albo zostaną ustalone zgodnie z §§. 5 i 6.

Odnosne decyzje Ministerstwa Przemysłu i Handlu Naczelnik Budowy Portu winien zakomunikować przedsiębiorcy w formie pisemnej z dokładnem określeniem wprowadzonych zmian.

§ 5.

W razie zarządzenia przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu dodatkowych robót, których ceny nie zostały umową ustalone, będą one z przedsiębiorcą protokularynie przez Naczelnika Budowy Portu ugodzone, przy czem przy określeniu ceny winny być uwzględnione ceny jednostkowe kosztorysu robót najbardziej zbliżonych do robót dodatkowych. Gdyby do ugody nie doszło, natenczas, co do cen dodatkowych robót, decyduje Ministerstwo Przemysłu i Handlu, a przedsiębiorca obowiązany jest decyzji tej poddać się bezwarunkowo. Do wykonania zarządzonych dodatkowych robót przystępuje przedsiębiorca niezwłocznie po otrzymaniu zarządzenia, nie czekając na decyzję Ministerstwa, co do wysokości cen.

O ile kosztorys nie przewiduje robót tego samego lub zbliżonego typu jak dodatkowe roboty, wówczas ceny dodatkowych robót zostaną ustalone na podstawie osobnej ugody z Naczelnikiem Budowy Portu. O ileby do ugody nie doszło, przysługuje Naczelnikowi Budowy Portu prawo: 1/ albo polecenia przedsiębiorcy wykonania dodatkowych robót na dniówkę, 2/ albo wykonania ich własnym zarządzeniem, albo 3/ oddania ich innemu przedsiębiorcy.

§ 6.

Za roboty dodatkowe wykonane przez przedsiębiorcę na zlecenie Naczelnika Budowy Portu na dniówkę, otrzymuje Przedsiębiorca wynagrodzenie w wysokości płac, wypłaconych przez niego robotnikom zatrudnionym przy powyższych robotach nie wyżej jednak od obowiązujących w danej miejscowości płac z dodatkiem 30% tytułem zysku oraz wynagrodzenia za wydatki na administrację, rusztowania, narzędzia, ubezpieczenia, świadczenia społeczne i wszelkie inne wydatki.

Za użyte przy tych robotach materiały otrzymuje przedsiębiorca wynagrodzenie według rzeczywistych i udowodnionych ich kosztów, z dodatkiem 10% na koszty uboczne i zysk.

Jeżeli roboty dniówkowe wykonywane będą jednocześnie z robotami przewidzianymi umową i ze względu na ich charakter nie będą wymagały ze strony przedsiębiorcy dodatkowego dozorczy lub podmistrza natenczas dozorczy nad temi robotami nie mogą być przez przedsiębiorcę umieszczani w liście płac.

Przy wykonywaniu przez przedsiębiorcę robót na dniówkę winien on listę robotników, zatrudnionych przy tych robotach, codziennie przedkładać do stwierdzenia postawionemu przez Naczelnika Budowy Portu przy robotach dozorczy budowlanemu.

§ 7.

Przedsiębiorcy służy prawo do otrzymania zapłaty za robotę uszkodzoną lub zburzoną w trakcie wykonania wskutek ~~wydarzeń~~ ^{wydarzeń} siły wyższej, o ile jednak przedsiębiorca nie dopuścił się takiej opieszałości, że bez niej skutki wydarzenia nie byłyby nastąpiły, albo byłyby nastąpiły lecz w mniejszym rozmiarze.

§ 8.

Organizacja robót powinna być rozpoczęta przez przedsiębiorcę niezwłocznie po podpisaniu umowy.

W ciągu miesiąca po podpisaniu umowy wszystkie potrzebne maszyny i narzędzia muszą być dostarczone na miejsce robót i zmontowane. W tym też terminie ilość dostarczonych na miejsce robót materiałów winna być nie mniejsza niż 5% ogólnej ich ilości.
./.

materiały zaś potrzebne na rusztowania, roboty pomocnicze itp. winne być w tym terminie dostarczone w pełnej ilości.

Na dzień 31 grudnia 1928 r. ilość wykonanych robót, obliczona podług ich kosztów na podstawie kosztorysu załączonego do umowy, winna być nie mniejsza niż 40% całej umówionej ich ilości, a do dnia 31 grudnia 1929 roku powinny być całkowicie zakończone wszystkie umówione roboty i zdane wyznaczonej w tym celu przez Naczelnika Budowy Portu komisji. W ciągu jednego miesiąca po zdaniu robót obowiązuje się przedsiębiorca usunąć z miejsca robót wszystkie rusztowania, inwentarz budowlany pomocniczy itp. oraz doprowadzić miejsce robót do zupełnego porządku. Termin ukończenia i zdania robót do dnia 31 grudnia 1929 r. obowiązuje przedsiębiorcę również w przewidzianym w § 3 wypadku zwiększenia ilości robót, o ile odnośne zarządzenie Naczelnika Budowy Portu nastąpi nie później niż dnia 31 października 1928 roku. Gdyby takie zarządzenia nastąpiło po tym terminie, na ten czas termin ukończenia robót może być wyznaczony za obopólną ugodą. Niewykonanie robót w ustalonych terminach pociąga za sobą dla przedsiębiorcy za samo opóźnienie karę konwencjonalną w wysokości 1% miesięcznie od wartości niewykonanych na termin robót, niezależnie od innych pretensji, jakie Skarb z powodu tych opóźnień może jeszcze rościć. Kary konwencjonalne nie umarzają się pomimo odbioru przez Naczelnika Budowy Portu bez zastrzeżeń od przedsiębiorcy robót opóźnionych lub niedostatecznie wykonanych.

Terminy powyżej przewidziane mogą być według uznania Naczelnika Budowy Portu przedłużone w wypadkach:

1/ gdy normalny postęp budowy został uniemożliwiony przeszkodami, wywołanymi przez ogólną umowę którejkolwiek kategorii robotników budowlanych, o ile takowa nie była skutkiem niewłaściwych zarządzeń przedsiębiorcy.

2/ wydarzeń siły wyższej /§ 7./.

3/ wyjątkowo burzliwego stanu morza i wyjątkowo słotliwej pogody w czasie trwania robót, uniemożliwiających normalne ich wykonanie.

O wszystkich powyższych wypadkach oprócz 3-go obowiązany jest przedsiębiorca niezwłocznie pisemnie zawiadamiać Naczelnika Budowy Portu w przeciwnym razie Skarb nie obowiązany jest brać ich pod uwagę.

§ 9.

Jeżeli wskutek złej woli, niedbałości lub niezdolności przedsiębiorcy, objęte umową roboty nie będą zorganizowane zgodnie z § 8 lub nie będą wykonywane w terminach przewidzianych w § 8 lub też jeżeli przedsiębiorca bez słusznych przyczyn nie będzie usuwał braków i nieprawidłowości w robotach w wyznaczonych mu przez Naczelnika Budowy Portu w terminach, natenczas przysługuje Naczelnikowi Budowy Portu prawo uczynienia przedsiębiorcy pisemnego wezwania z wyznaczeniem nowego terminu na usunięcie braków lub rozwinięcie robót do niezbędnego jego zdaniem stopnia. - Gdyby po upływie tego terminu, żądaniu Naczelnika Budowy Portu nie zostało zadane uczynione, natenczas Skarb Państwa władny jest po ewentualnem wyznaczeniu przez Naczelnika Budowy Portu nowego terminu i bezskutecznem jego upływie lub niezwłocznie bez wyznaczenia przez Naczelnika Budowy Portu nowego terminu uznać umowę za rozwiązane z mocy samego prawa, bez wyroku sądowego, bez wzywania i stawiania w zwłocze, a to przez proste doręczenie przez Naczelnika Budowy Portu przedsiębiorcy lub jego pełnomocnikowi odnośnej decyzji oraz niezwłocznie usunąć przedsiębiorcę od dalszego wykonywania robót.

W tym wypadku cała złożona przez niego kaucja prze -
./.

chodzi na rzecz Skarbu, a dostarczone na miejsce robót: inwentarz, maszyny, narzędzia i urządzenia pomocnicze pozostają do bezpłatnego użytku Naczelnika Budowy Portu aż do zupełnego zakończenia robót jego zarządzeniem lub przy pomocy innego przedsiębiorcy. Za wykonane i przyjęte przez Naczelnika Budowy Portu roboty otrzymuje w powyższym wypadku przedsiębiorca zapłatę podług cen jednostkowych umowy, za dostarczone zaś i przyjęte przez Naczelnika Budowy Portu materiały podług rzeczywistych a udowodnionych przez przedsiębiorcę kosztów.

§ 10.

Przedsiębiorca obowiązany jest przebywać stale w miejscu robót albo mieć tam upoważnioną osobę posiadającą dostateczne kwalifikacje do prowadzenia robót i wykonania wszelkich zobowiązań przedsiębiorcy,

Do bezpośredniego prowadzenia i wykonania robót winien przedsiębiorca powołać odpowiednich rzetelnych i fachowych ludzi.

§ 11.

Do wytyczania robót oraz wszelkich w trakcie wykonania robót zarządzonych przez Naczelnika Budowy Portu pomiarów obowiązany jest przedsiębiorca dostarczać bezpłatnie potrzebnych a zręcznych pomocników oraz wszelkich potrzebnych do tego przyborów i instrumentów w dobrym stanie.

§ 12.

Robotników wynajmuje przedsiębiorca i Naczelnik Budowy Portu nie miesza się w stosunki pomiędzy nimi a przedsiębiorcą. Odpowiedzialność za wydarzające się w trakcie wykonania robót nieszczęśliwe wypadki tak z robotnikami, jak i z osobami postronnymi, a również za wykonanie przepisów co do leczenia i ubezpieczenia robotników ponosi całkowicie przedsiębiorca.

§ 13.

Dostarczone przez przedsiębiorcę dla wykonywanych przez niego robót materiały budowlane muszą odpowiadać wszelkim wymogom sztuki budowlanej i istniejącym przepisom w szczególności,

a/ drzewo budulcowe powinno być zimowego cięcia, zaraz po ścięciu kerowane, proste, nie wichrowate, zupełnie zdrowe, bez znacznej sinizny, małe sękowate, normalnie stożkowate i niestoczone przez robaki.

b/ kamień dla robót morskich winien być z twardych i trwałych gatunków granitu,

c/ piasek dla robót murarskich i betonowych winien być kwarcowy, czysty, grubo ziarnisty, bez muszli, trawy i innych szkodliwych domieszek,

d/ tłuczeń i żwir dla robót betonowych winien być z twardych i trwałych gatunków kamienia, przyczem wielkość ziaren winna być odpowiednia do wykonywanej konstrukcji. Tak tłuczeń jak żwir mogą być używane do robót zupełnie wolne od wszelkich szkodliwych domieszek, / gliny, ziemi, trawy itp./.

e/ cement może być stosowany wyłącznie portlandzki, normalnie wiążący. O właściwościach dostarczonego cementu winien przedsiębiorca przedstawić Ministerstwu Przemysłu i Handlu przed jego użyciem zaświadczenia, zawierające dane o jego

niezmien - %.

nej objętości, o okresie wiązania: o dokładności zmielenia i o wytrzymałości na ściskanie i ciągnięcie /normy Polskiego Komitetu Normalizacyjnego przy M.P. i H./

f/ żelazo dopuszczalne jest tylko w dobrym gatunku, zadośćczyniące próbie zginania na zimno. Żelazo uzbrojenia żelbetonowego przed użyciem winno być starannie oczyszczone z błota, tłuszczu, powłoki, farb grubej i luźnej, najmniej odpowiadającej rdzy i t.p/ naprężenie rozrywające K_T - około 4000 kg/cm^2 .

g/ woda winna być czysta i bez wszelkich szkodliwych domieszek. Do robót morskich dopuszcza się woda morską.

Dostarczone materiały mogą być użyte do robót tylko po uprzednim protokularnym ich uznaniu za odpowiednie i przyjęciu przez Naczelnika Budowy Portu.

Na żądanie Naczelnika Budowy Portu winien przedsiębiorca dostarczyć próbki, referencje i dowody pochodzenia dostarczonych przez niego dla budowy materiałów.

Materiały, uznane przez Naczelnika Budowy Portu za nieodpowiednie obowiązany jest przedsiębiorca na żądanie jego usunąć z miejsca robót w wyznaczonym przez niego terminie. W razie niezastosowania się przedsiębiorcy do powyższego żądania może Naczelnik Budowy Portu bez uprzedniego zawiadomienia przedsiębiorcy nieusunięte materiały sprzedać na rachunek przedsiębiorcy lub usunąć je na jego koszt.

Materiały podlegające zepsuniu od deszczu i wpływów atmosferycznych obowiązany jest przedsiębiorca przechowywać w pomieszczeniach odpowiednio zabezpieczonych.

§ 14.

Przedsiębiorcy przysługuje prawo otrzymania od Ministerstwa Skarbu zaliczki na zakup materiałów budowlanych w wysokości do 600.000 zł. po złożeniu na odpowiednią sumę tytułem gwarancji w Ministerstwie Przemysłu i Handlu weksli, wystawionych przynajmniej przez dwie firmy francuskie, odpowiadające solidarnie, a wchodzące w skład konsorcjum.

§ 15.

Wypłaty za wykonane roboty uskuteczniane będą przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu nie częściej jak raz na miesiąc zaliczkowo w miarę postępu robót na skutek składanych przez przedsiębiorcę u Naczelnika Budowy Portu podań wraz z odpowiednimi rachunkami w dwóch egzemplarzach, dokładnie określającymi ilość wykonanych robót za które przedsiębiorca żąda zapłaty. Za roboty dodatkowe przedkłada przedsiębiorca oddzielne rachunki z powołaniem się na odpowiednie zlecenie Naczelnika Budowy Portu.

Rachunki muszą być sprawdzone w przeciągu 10 dni od dnia złożenia ich, a opłata uiszczona w przeciągu 3-tych tygodni od dnia ich złożenia.

Jeżeli dla sprawdzenia powyższych rachunków potrzebne są rysunki, to winien je przedsiębiorca sporządzić bezpłatnie i dołączyć do rachunków.

W razie otrzymania przez przedsiębiorcę wymienionej w §.14-ym zaliczki, potrąca się z każdej wypłaty za wykonane przez przedsiębiorcę roboty 30% na amortyzację tej zaliczki aż do całkowitej jej amortyzacji.

./.

Na wykonanie robót w przyspieszonym tempie przedsiębiorca udzieli kredytu Ministerstwu Przemysłu i Handlu w sumie nie mniejszej niż 2.000.000 złotych / słownie: dwa miliony złotych / na warunkach następujących:

- a/ za wszystkie kredytowane Ministerstwu Przemysłu i Handlu sumy, przedsiębiorca otrzyma procent roczny w wysokości 8% /osiem/.
- b/ zwrot sum kredytowanych dokonywany będzie na podstawie tej samej wartości w złocie, jaką przedstawia obecnie wypożyczona suma. Kurs obecny przyjmuje się: 1 złoty = 1: 8,90 dol. U.S.A.
- c/ zwrot sum kredytowanych w roku budżetowym 1928/1929 nastąpi w roku budżetowym 1929 /30 po otwarciu odnośnych kredytów i nie później niż 10 czerwca 1929 roku.

§ 16.

Ostateczne rozliczenie za wykonane roboty nastąpi nie później niż w dwa miesiące po protokularnem ich przyjęciu przez komisję naznaczoną przez Naczelnika Budowy Portu, obliczeniu ich ogólnej wartości i potrąceniu wszystkich wypłat i zaliczek.

Protokularne przyjęcia nastąpi w terminie trzytygodniowym po złożeniu odpowiedniego wniosku przez przedsiębiorcę.

Do tego czasu odpowiada przedsiębiorca za wszelkie uszkodzenia i kradzieże przy tych robotach, obowiązany jest je ochraniać i naprawiać bez wszelkiego za to ze strony Skarbu wynagrodzenia za wyjątkiem uszkodzeń, spowodowanych wydarzeniami siły wyższej, których skutkům przedsiębiorca przeciwdziałać nie mógł.

Kaucję, złożoną przez przedsiębiorcę przy zawarciu umowy, zwraca się przedsiębiorcy przy ostatecznem rozliczeniu za potrąceniem jednak 3% ogólnej wartości robót, które pozostają jako gwarancja należytego ich wykonania w ciągu 2-ech lat od dnia odbioru robót. Suma ta może być zamieniona listem gwarancyjnym zagranicznego banku, akceptowanego przez Ministerstwo Skarbu.

§ 17.

W razie skonstatowania przez wspomnianą w § 16 komisję jakichkolwiek wadliwości lub nieprawidłowości w wykonanych robotach przysługuje Naczelnikowi Budowy Portu prawo zatrzymania przy ostatecznym rozrachunku zapłaty za te roboty do czasu usunięcia przez przedsiębiorcę w ustalonym przez Naczelnika Budowy Portu terminie tych wadliwości lub też Naczelnik Budowy Portu ma prawo przerobienia takich robót na koszt przedsiębiorcy, albo własnym zarządzeniem, lub na pomocą innego przedsiębiorcy z potrąceniem z należności przedsiębiorcy, a w razie niewystarczalności należności, z kaucji kosztów naprawy i wszelkich szkod powstających wskutek wadliwości i nieprawidłowości robót dla Skarbu przyczem nie może przedsiębiorca rościć do Skarbu żadnych pretensji z tytułu potrącenia lub naprawy, ani też wchodzić w krytykę kosztów naprawy.

Przedsiębiorca na żądanie Naczelnika Budowy Portu obowiązany jest usuwać własnym kosztem wszelkie niesprawiedliwości i wadliwości w robotach w trakcie ich wykonania oraz okresie trwania gwarancji wspomnianej w § 16. ./.

§ 18.

Jako zabezpieczenie wypełnienia przyjętych na siebie w umowie niniejszej zobowiązań przedsiębiorca złoży w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w dniu podpisania umowy tytułem kaucji do dyspozycji Ministerstwa Przemysłu i Handlu weksle na sumę 5% wartości objętych umową robót.

Weksle winne być wystawione przynajmniej przez 2 firmy francuskie, odpowiadające solidarnie, a wchodzące w skład konsorcjum.

§ 19.

W razie niedotrzymania przez przedsiębiorcę któregokolwiek z zobowiązań umowy, przysługuje Skarbowi Państwa prawo rozwiązania umowy zgodnie z postanowieniami § 9.

§ 20.

Bez pisemnej zgody Naczelnika Budowy Portu nie ma przedsiębiorca prawa odstępować osobom trzecim ani w całości, ani w części swych praw i zobowiązań z umowy wynikających, a to pod groźbą natychmiastowego rozwiązania umowy i usunięcia przedsiębiorcy zgodnie z postanowieniami § 9 oraz nieważności w stosunku do Skarbu Państwa zawartych przez przedsiębiorcę umów cesji.

Przedsiębiorcy przysługuje jednak prawo oddawania według swego uznania i na własną odpowiedzialność, wykonanie poszczególnych części robót innym przedsiębiorcom, przy czem całkowita odpowiedzialność za wykonanie zobowiązań z umowy wynikających pozostaje na przedsiębiorcy i zawarte przez niego umowy z innymi przedsiębiorcami nie są obowiązujące dla Skarbu Państwa w razie usunięcia przedsiębiorcy od robót,

Jeżeli przedsiębiorca przed wypełnieniem umowy popadnie w konkurs natenczas przysługuje Skarbowi prawo rozwiązania umowy z dniem ogłoszenia konkursu.

Jeżeli Skarb zechce skorzystać z praw przysługujących mu w myśl ustępów 3 niniejszego paragrafu natenczas powiadamia o tem pisemnie zawiadowcę masy konkursowej i przedsiębiorcę. Jeżeli takie powiadomienie nie nastąpi w przeciągu 2 tygodni, znaczy to, że Skarb żąda dalszego wypełnienia umowy.

§ 21.

O ile nie będzie uzyskane pokrycie na wykonanie wszystkich objętych kosztorysem robót, to Ministerstwu Przemysłu i Handlu służy prawo zmniejszenia ilości robót do następujących:

- 1/ budowy 284 m. b. falochronu,
- 2/ niezbędnych do ustawienia skrzyń falochronu robót czerpalnych.

W tym wypadku cena:

- 1/ jednego metra bieżącego falochronu wynosić będzie 8860 zł. pol. /słownie: osiem tysięcy osiemset sześćdziesiąt złotych/,
- 2/ robót czerpalnych za jeden metr sześcienny 2 zł. 20 gr. /słownie: dwa złote dwadzieścia groszy/.

./.

Termin wykonania robót w zakresie zmniejszonym 31. grudnia 1928 roku.

Za te roboty zapłacona będzie w roku budżetowym 1928/1929 suma 1.475.000 zł. /słownie: jeden milion czterysta siedem dziesiąt pięć tysięcy złotych/

Reszta należności po obliczeniu jej ściśle w/g ilości wykonanych robót i powyższych cen jednostkowych wypłacona ze - stanie z budżetu 1929/30 r. nie później 10 czerwca 1929 r. przy - czym kredyt udzielony będzie przez przedsiębiorcę na warunkach § 15 niniejszej umowy.

§ 22.

Do rozstrzygania sporów właściwym sądem pierwszej instancji będzie Sąd Okręgowy w Warszawie jako jedynie właściwy dla rozstrzygnięcia sporów wynikających z umowy.

§ 23.

Umowa zostaje sporządzona w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden znajduje się w przechowaniu w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, a drugi w przechowaniu przedsiębiorcy.

Przedsiębiorca obowiązany w terminie 4-ch tygodni od dnia zawarcia umowy sporządzić 30 odpisów z umowy załączników i rysunków.

§ 24.

Koszta opłaty stemplowej ponosi przedsiębiorca. Opłaty skarbowe wszelkie podatki skarbowe i magistrackie, oraz wszelkie prawne świadczenia socjalne obowiązują przedsiębiorcę

Warszawa, dnia 1928 r

MINISTER PRZEMYSŁU I HANDLU

KOSZTORYS

na budowę portu rybackiego w Gdyni

Nr. porz.	R o d z a j r o b ó t	Ilość	Cena jednost- kowa zio- tych	Na sumę złotych
I	Wykonać na głębokości od 8,50 do 9,50 mtr. część falochronu ze skrzyń żelazobetonowych ustawionych na podsypce z drobnego kamienia i żwiru, i wykonanych z żelazobetonu o zawartości cementu w betonie 350 kg. na 1 mtr. sześcienny, zabezpieczeniem skrzyń wewnątrz piaskiem wyprowadzeniem z obu stron ścian nadwodnych, a ze strony zewnętrznej i parapetu z betonu o zawartości cementu 180kg. na metr sześcienny, z licowaniem zewnętrznej powierzchni skrzyń i górnej powierzchni falochronu kamieniem granitowym na zaprawie cementowej 1:2 oraz z nasypianiem przy podstawie falochronu ochronnej warstwy z grubych kamieni, zgodnie z rys. Nr. metrów bieżących	284	6.170,67	1.752.470,28

UWAGA: a/w cenie mieści się również koszt budowy 1-ej końcowej głowy falochronu, b/w jednej skrzyni musi być wykonana studnia o średnicy 0,8 mtr. sprządzająca ścieki z kanału leżącego na molo na dno morza.

2. Wykonać nabrzeża mola rybackiego 9 mtr. głębokości typu Kopenhagi na skrzyniach żelazobetonowych, ustawionych na podsypce z drobnego kamienia i żwiru, zgodnie z rysunkiem Nr. z zastosowaniem do ustroju żelazobetonu o zawartości cementu 350 kg. na 1 mtr. sześć z wyprowadzeniem nadwodnej ściany z betonu o zawartości cementu 150 kg. na 1 mtr. sześć. ułożeniem według ściany płyt kordonowych z ciosanego kamienia 45 x 25 cm zasypianiem skrzyń piaskiem, podsypianiem u podnóża skrzyń ochronnej warstwy kamiennej, ustawieniem co każde 20 metr. naprzemian żeliwnych pole-rów neapolitańskiego typu i podwójnych rymów z miękiej stali, z należytych przymocowaniem takowych do konstrukcji nabrzeża i wykonaniem w tym celu w miejscach ustawienia pole-rów i rymów odpowiednich poszerzeń ścianki nadwodnej, z ułożeniem wzdłuż frontowej ściany nadbrzeża ochronnej ramy, ustawieniem co każde 100 metr. schodków żelaznych, oraz urządzeniem na każde 200 metr. nadbrzeża schodów grani - towych metrów bieżących

północne nabrzeże na dł.	218 m.b.
południowe " "	590 "
nabrzeże PP. "Zegl. Pol."	50 "
południowe nadbrzeże molo węglowe	55 "

Razem m.b.	913	4.521.80	4.128.403,40
------------	-----	----------	--------------

3. Wykonanie dalszej części północnego nadbrzeża mola rybackiego tego samego typu kopenhaskiego, lecz na głębokości 8 mtr. bież.

południowe nadbrzeże węglowe	242
	55

Razem m.b.	297	3.887.00	1.154.439,00
------------	-----	----------	--------------

Nr. porz.	R o d z a j	r o b ó t	Ilość	Cena jednost- kowa złotych	Na sumę złotych
4	Wykonać przybrzeżnych części nadbrzeży portu rybackiego konstrukcji mieszanej, z nadwodną częścią spoczywającą na platformie żelazobetonowej i podwodnym ustrojem na palach z ich zaankrowaniem, z zastosowaniem do płyty żelazo betonowej betonu o zawartości cementu 260 kg. na 1 mtr. sześć. z wbiciem ze strony frontowej szczelnego rzędu drewnianych szpuntowych pali, z należytem powiązaniem części konstrukcyjnych, zasypaniem podwodnej konstrukcji piaskiem o grubszych ziarnach, ułożeniem wzdłuż nadwodnej ścianki granitowych płyt kordonowych z ciosanego kamienia o przekroju 45 x 25 cm. z ustawieniem co każde 20 mtr. wzdłuż nabrzeży naprzemian żeliwnych polerów neapolitańskiego typu o podwójnych rymach z miękiej stali, z należytem przymocowaniem takowych do konstrukcji nabrzeża i wykonaniem w tym celu w miejscach ustawienia polerów i rymów odpowiednich poszerzeń ścianki nadwodnej, z ułożeniem wzdłuż frontowej ściany brusu odbojowego i co 4 metry pali odbojowych oraz z ustanowieniem co każde 100 mtr. schodków żelaznych.				
	m.b. nabrzeża przy głębokości 6 mtr.				
	a/północnego nabrzeża molo rybackiego	150 m.b.			
	b/północnego nabrzeża placu rybackiego	100 "			
	c/wschodniego nabrzeża placu rybackiego przy zakrętach - 34 + 10	44 "			
	d/południowego nabrzeża molo węglowego	45 "			
	Razem m.b.		339	2.070,00	701.730,00
5	Wykonać wschodniej zniżonej części nabrzeża placu rybackiego na dług. 146 m. b. z lekkiej konstrukcji szpuntpalowej przy głębokości 4 metr. z żelaznemi ściągami i żelazo betonową płytą ankrową, z urządzeniem spocznika szerokości 6 mtr. licowanego granitowym kamieniem 1:2 cementowej zaprawie i brukowanej skarpy do placu. Przy nabrzeżu muszą być zabite co 10 mtr. pale odbojowe. W skarpy w 3 miejscach muszą być urządzone z drzewa schodni z drzewa szerokości 3 mtr.				
	a/nabrzeża szpuntpalowego przy głębokości 4 mtr.	m.b.	146	1.177,60	171.929,60
	b/dwie szpuntpalowe ścianki prosto - padłe do nabrzeża w końcach skarpy wysokości 1½ mtr. na dług. 10 m. każda m.b. 10 x 2 "	20	92,00	1.840,00	
	c/Schodki drewniane szerokości 3 mtr. szt.	3	276,00	828,00	
6	Ścianka szpuntpalowa odgradzająca sztolę od placu rybackiego i od molo węglowego/ od 0 do 2½ mtr. wysokości części nad gruntami z kleszczami, ankrowemi palami, kantówką				

Nr. porz.	R o d z a j r o b ó t	Ilość	Cena jednostko- wa złotych	Na sumę złotych
	Górną, łącznie z bółcami i klamrami m.b.	60	248.40	14.904.00
7	Wybudować molo rybackie na długości 100 m.b. szerokości 4 m.b. zabiżaniem dna, zrobieniem pomostu i schodów na całą szerokość m.b. molo	100	2.300.00	230.000.00
8	Wykonać roboty czerpalne, polegające na wybagrowaniu i pogłębianiu basenu południowego, portu rybackiego i części basenu żeglugi przybrzeżnej do głęboko- kości 9,8,6 i 4 metr. z refulowaniem uzyskanego przy pogłębieniu gruntu, celem utworzenia w ten sposób terenów portowych we wskazanych przez admini- strację portu miejscach, oraz z wywie- zieniem w morze i wyrzuceniem na wska- zanych miejscach nadmiaru gruntu piasczystego, który nie będzie zużyty do refulowania, ogółem pogłębiania metrów sześciennych:			
	a/w basenie południowym i porcie rybackim m ³ 477.392,50			
	b/w basenie żeglugi przy nabrzeżnej m ³ 293.940			
	Razem 771 332.50			
	dodając 20% na			
	dodając 20% naniedokładność pomiarów, wykonanych w roku 1923 154.266,5			
	Razem robót czerpalnych			
	mtr. sześć. 925.599.	925.600	2.024.-	1.873.414.40
	Ogółem robót na sumę			10.029.958,68

Słownie: Dziesięć milionów dwadzieścia
dziewięć tysięcy dziewięćset
pięćdziesiąt osiem zł. 68 gr.



MUZEUM
MIASTA
GDYNI
BIBLIOTEKA

Wiosna
Ministra Prezydenta
i Handlu . . .

6926/Pl2