

Spis treści *x* *Zawieszony*

PRZEGLĄD BAŁTYCKI THE BALTIC REVIEW



WŁADYSŁAW ŻYLIŃSKI

ARCHITEKT

Projekty i kierownictwo robót budowlanych

SPECJALNOŚĆ:

projekt wnętrz, polichromja, sztuka stosowana.

Szosa Gdańska

G D Y N I A

Willa „Giga“



*Niebywale
sukcesy
odnoszą kobiety
używając*

**Ostatnia
nowość!!**

„Lilas Imperial“
„Hezana“
„Halka“

**Ostatnia
nowość!!**

HENRYK ZAK

Reparacje wykonuje solidnie, szybko i tanio!

PIERWSZORZĘDNY

MAGAZYN OBUWIA

Ul. Portowa w Gdyni za Dębem
poleca na nadchodzący sezon

najwykwintniejsze obuwie, wykonane w własnych warsztatach z najlepszych skór krajowych i zagranicznych, jakoteż przyjmuję zamówienia dla pań i panów na obuwie balowe, jako to: brokaty, atłaski itd. itd.

Właściciel

ADOLF ZIÓŁKOWSKI

Reparacje wykonuje solidnie, szybko i tanio!

GENY UMIARKOWANE! | TOWAR GWARANTOWANY!

BIŻUTERJA

ZAKŁAD ZŁOTNICZO - ZEGARMISTRZ.
właśc.: GEORGE
Gdynia, ulica Starowiejska

POLECA:
wszelkiego rodzaju biżuterję

w wielkim wyborze po tanich cenach.
OBRĄCZKI ŚLUBNE. - OBRĄCZKI ŚLUBNE.

Pralnia „Blask“

PIERWSZORZĘDNA W GDYNI

ULICA PORTOWA :: ULICA PORTOWA

Nadwyzwyczajną okazję taniego zakupu
daje każdemu

BŁAWAT MORSKI

WŁ. MARJAN ZAREMBA - RYCHWAŁSKI
ulica Portowa 46. G D Y N I A ulica Portowa 46.

BŁAWATY - KONFEKCJA
GALANTERJA - OBUWIE.



Najidealniejszy klej biurowy

Nie wylewa się, nie kapie, nie brudzi, silnie skleja.
Z pędzelkiem, rezerwoarem i nakrywką aluminiową.

Do nabycia także w tubach, w drogerjach i w składach papieru.

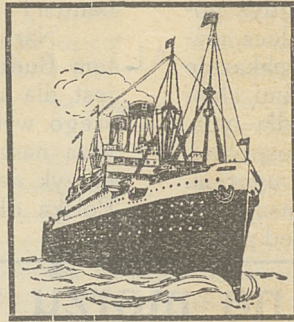
Gdzie niema, wprost z wytwórni kleju, Chemiczna Fabryka Eska Sp. z o. o.

B. Śniegocki, Poznań, ulica Fr. Ratajczaka 1-2.

1 słoik kompl. 2,50 zł.

PRZEGLĄD BAŁTYCKI

BALTIC



REVIEW

Dwutygodnik gospodarczy,

poświęcony sprawom morskim

Nr. 1 ||

Gdynia, w lutym 1929 r. zeszyt I.

|| Rok II.

MORZE DLA POLSKI - POLSKA DLA MORZA.

Jednym z najważniejszych czynników, decydujących o życiu państwa i jego rozwoju jest wolny dostęp do morza. Wybrzeże morskie to płuca państwa, pory — to drzwi, prowadzące na świat szeroki, przez które kieruje się handel zamorski, to olbrzymie wentylatory, doprowadzające do organizmu państwa strumienie ożywczego powietrza. Państwo, które nie posiada własnego wybrzeża morskiego podobne jest do człowieka, żywot którego upływa w ciasnej, pozbawionej drzwi i okien piwnicy — wiecznie tęskniącego za przestrzenią i słońcem.

Historja uauczyła nas, jak morze cenić trzeba — wszak utrata dostępu do morza była złem, które spowodowało utratę niepodległości, tem więcej dbać dziś musimy o ten skrawek wybrzeża morskiego, jaki sprawiedliwość historii zwróciła Polsce z chwilą Jej wskrzeszenia. W ciągu ostatnich dwu lat naszego życia państwowego zgodny wysiłek Rządu i Narodu pokazał, że umiemy wykorzystać walory, jakie posiadamy dzięki właśnie temu skrawkowi wybrzeża. Owoce tego wysiłku — nowoczesny port i maisto, powstające z zawrotną szybkością z bezpłodnych wydmy i trzęsawisk, podziwiają ją nawet wrogowie nasi, albowiem żaden port świata nie rozwijał się w tak rekordowo szybkim czasie, jak nowopowstały port polski Gdynia. Jeszcze nie ucichł smętny zgrzyt pogłębiarek, jeszcze rozlega się gniewne sapanie i stuk kafarów, jeszcze nie znikła z wybrzeża basenu siwa gromada cementowych kesonów, a już obrót towarowy portu przewyższył obrót każdego z nadbałtyckich portów niemieckich, za wyjątkiem jednego tylko Szczecina. To też w tę stronę winny być zwrócone oczy całego Narodu Polskiego. Morze i Pomorze musi być największą naszą troską, gdyż bez nich — niema Polski niepodległej!

Zadaniem naszym, jako narodu świadomego swych celów, winna być jednak nie tylko praca nad rozwojem gospodarczym wybrzeża. Musimy pamiętać o tem, że pomimo tak zwanej pacyfikacji zawsze jeszcze istnieje możliwość wojny i istnieć będzie tak długo, zanim nie nastąpi pacyfikacja dusz jednostek, stanowiących narody, a wiemy przecież, że sąsiedzi nasi tak ze wschodu jak i z zachodu dalecy są od takiej pacyfikacji.

Oparci z jednej strony o Rapallo, z drugiej zaś o Locarno, nasi sąsiedzi zachodni czekają tylko sprzyjającej okazji, aby na drodze „pokojujowej“ „odzyskać“ to, czego nigdy nie stracili, co jednak jako przywłasz-

czyciele zwrócić musieli prawemu właścicielowi. Jak wygląda „pokojujowa“ polityka Niemiec, wiemy doskonale; przejawy jej — to tajne zbrojenia niemieckie na lądzie i budowa nowoczesnych kontr-torpedowców, krążowników i pancernika na morzu. Minister Reichweh'ry generał Groener motywował budowę pancernika w swym tajnym memorjale, który dzięki prasie angielskiej stał się niedawno jawnym, niebezpieczeństwem wojny, jakie rzekomo grozi Niemcom ze strony Polski, lecz przecież każdemu wiadomo, że jest wręcz odwrotnie. Gdyby Niemcy nie pragnęły wojny z Polską, nie stałoby na przeszkodzie podpisania w Locarno paktu o nieagresji z Polską Zresztą, nawet gdyby traktat Locarneński został rozciągnięty również na Polskę, nie moglibyśmy spocząć w bezczynności, wiedząc z własnego bolesnego doświadczenia, jak Niemcy szanują traktaty.

Nie lepiej przedstawia się sprawa na wschodzie. Rosja sowiecka uprawia politykę mniej więcej pokojową jedynie dlatego, że utarczki wewnętrzne rozdzierają jej spoistość, w przeciwnym bowiem razie nie omieszkałaby zrobić użytek z broni i głupoty wielomilionowych mas w imię szerszenia rewolucji światowej.

Mając takich sąsiadów musimy być stale przygotowani na wszelkie niemiłe niespodzianki. Nie wątpimy w to, że od strony lądu jesteśmy zabezpieczeni, lecz jakże przedstawia się sprawa bezpieczeństwa naszej granicy morskiej?

Wybrzeży państwa i portów bronią przed atakiem floty nieprzyjacielskiej fortyfikacje nadbrzeżne oraz marynarka wojenna, zadaniem której jest równocześnie obrona transportowców wojennych i floty handlowej przed atakiem nieprzyjacielskich jednostek bojowych tak pływających, jak napowietrznych.

Otóż przy obecnym stanie rzeczy obrona wybrzeża przed jakimkolwiek atakiem od strony morza jest dla nas niemożliwą. Umocnień nadbrzeżnych nie posiadamy, a wartość bojowa naszych okrętów wojennych jest tak znikomą, że nie można jej brać w rachubę. Jesteśmy dumni z portu naszego w Gdyni, a zdajemy się zapominać o tem, że jeden pancernik lub nawet dobrze uzbrojony krążownik nieprzyjacielski port, i miasto w ciągu paru godzin obrócić może w bezkształtną kupę gruzów i zniweczyć cały wieloletni nasz wysiłek. Nie możemy łudzić się nadzieją w myśl naszego ultraoptymistycznego przysłowia: że jakoś tam będzie. Wyposażony w działa dalekoosne okręt nieprzyjacielski

może ostrzeliwać Gdynię już od przylądka Brüsterort lub z pełnego morza z poza półwyspu Helskiego, a nasza flota wojenna, jeśli pozostanie taka, jaka jest dzisiaj, zostałaby zatopiona, zanim zbliżyłaby się na odległość strzału swych małokalibrowych armatek.

Wojna, która jest walką zbiorową, ulega tym samym prawom, jakie kierują walką jednostek, gdyż podobnie tej ostatniej nie jest wykwitem ducha, lecz niższej, zwierzęcej natury człowieka. Prawo to nakazuje walczyć ze słabszym, a unikać silnego. Jesteśmy słabi na morzu, a więc stwarzamy niejako okazję dla tych, którzyby pokusić się chcieli na całość Rzeczypospolitej. Rozległy teren pracy ściele się przed nami ugorem. Fała za falą mknie z rykiem ku wybrzeżom naszym — ujarzmić je musimy, by rozsuwały się ulegle przed potęż-

nym naporem ostrych dziobów naszych okrętów, by chyliły się w pokornym ukłonie przed banderą naszą. Niech mewy szybkoskrzydłe, płaczące żałośnie nad naszym wybrzeżem, wzbijają się hen ponad lazuruwe fale i krzykiem radosnym powitają orła białego, rozpościerającego swe skrzydła z łopocących na wietrze biało-czerwonych bander!

Naród lawą stanąć powinien za Rządem i Komitetem Budowy Floty Narodowej, gdyż nasza siła morska jest dla nas najlepszą gwarancją bezpieczeństwa naszego wybrzeża i mocarstwowego rozwoju Polski. Dewizą naszą na przyszłość niech będzie jeden zgodny okrzyk całego Narodu polskiego; „Morze dla Polski — Polska dla morza!“

W. Skup.

Praca Polski na morzu w roku 1928.

Rok 1928 był rokiem wyteżonej pracy polskiej, zmierzającej w kierunku wykorzystania naszego dostępu do morza. Pomimo licznych przeszkód, piętrzących się na drodze realizacji naszych zamiarów, stwierdzić możemy nie bez pewnej satysfakcji, że ogólny bilans roku ubiegłego przedstawia się dla nas bardzo korzystnie. Dzięki pewnej życzliwości uwadze czynników rządowych, rozbudowa miasta oraz budowa portu w Gdyni posunęła się znacznie naprzód, stawiając port nasz w szeregu znaczniejszych portów bałtyckich.

W ciągu roku ubiegłego zawinęło do Gdyni 1108 okrętów ogólnej pojemności 984.893 t. r. n. oraz wyszło z portu 1093 okrętów ogólnej pojemności 972.902 t. r. n. Ładunku przywieziono 190.962 ton, wywieziono 1.765.048 ton, całkowity obrót towarowy wynosił 1.956.010 ton.

W ciągu ostatnich trzech lat ruch portowy Gdyni kształtował się następująco:

Rok	Na wejściu			Na wyjściu			Ogółem		Całkowity obrót towarowy ton
	okrętów	pojemności t. r. n.	ładunku ton	okrętów	pojemności t. r. n.	ładunku ton	okrętów	pojemności t. r. n.	
1926	298	202.726	179.—	303	206.119	413.826	601	408.845	414.005
1927	530	418.724	6.702.—	519	412.173	889.439	1.049	830.897	896.141
1928	1.108	984.893	190.962,1	1.093	972.902	1.765.048,66	2.201	1.957.795	1.956.010,76

Jak widzimy z powyższej tabeli, tak ruch portowy jak i obrót towarowy Gdyni w porównaniu z rokiem 1927 wzrósł przeszło o 100%. Szczególnie zasługują na uwagę cyfry, dotyczące importu. Podczas gdy w r. 1926 importowano przez Gdynię zaledwie 179 ton ładunku a w r. 1927 6.702 t. — w roku ubiegłym ilość importowanych ładunków osiąga cyfrę 190.962 t.

Do wzrostu importu przyczyniło się w pierwszej linii oddanie do użytku części basenu wewnętrznego oraz uruchomienie hangarów składowych i łuszczarni ryżu. Mając na uwadze zapowiedzianą w końcu roku ubiegłego budowę nowych składnic oraz wielkiej chłodni, przeznaczonej do przechowywania towarów eksportowych i importowych, możemy oczekiwać w r. bieżącym dalszego zwiększenia się ilości ładunków na wejściu.

Nie mniej imponująco przedstawia się ruch portu Gdańskiego. Pomimo narzekań różnych nieodpowiedzialnych czynników na rzekomą konkurencję Gdyni, port Gdański osiągnął w r. 1928 nowe rekordy. Zawinęło do portu 6.911 okrętów ogólnej pojemności 4.073.018 t. r. n. oraz wyszło z portu 6.908 okrętów ogólnej pojemności 4.094.705 t. r. n.; ogólny ruch portowy wynosił więc 13.819 okr. pojemności 8.167.723 t. r. n. Obrót towarowy wynosił na wejściu 1.700.000

ton, oraz na wyjściu 6.800.000 ton, czyli razem osiągnął cyfrę 8.500.000 ton, t. j. 602.386 t. więcej, jak w roku ubiegłym.

Bezpośrednią przyczyną rozwoju Gdańska i Gdyni była wojna celna z Niemcami, w wyniku której nastąpić musiała gruntowna zmiana polskiej polityki gospodarczej. Wytknięte przez Rząd nowe drogi naszego eksportu morskiego prowadzą w większej części przez porty polskie, dzięki czemu osiągnęły one pełnię rozkwitu. Taki stan rzeczy nie odpowiada interesom sąsiednich portów niemieckich, zwłaszcza Szczecina i Królewca, które straciły swe dawne miejsca pośród portów bałtyckich na korzyść Gdańska i Gdyni. Aby eksport polski przyciągnąć z powrotem do portów niemieckich, pełnomocnik Niemiec do rokowań handlowych z Polską dr. Hermes zażądał, aby Rząd Polski zapewnił portom niemieckim to samo traktowanie, jak portom w Gdyni i Gdańsku. Zadośćuczynienie temu żądaniu byłoby równoznaczne z własnoręcznym postawieniem tamy na drodze rozwoju tych portów, to też z prawdziwym zadowoleniem powitać należy słowa p. Ministra Zaleskiego, poświęcone sprawom powyższym w wygłoszonym niedawno exposé.

Mówiąc o rokowaniach handlowych z Niemcami. p. Minister zaznaczył, że ze strony niemieckiej wysunięto cały szereg nieuzasadnionych pretensyj. Jako

przykład takiej nieuzasadnionej pretensji p. Minister przytoczył żądanie niemieckie, abyśmy na korzyść bałtyckich portów niemieckich, posiadających własne zaplecze gospodarcze, upośledzili nasz port w Gdyni i związany ściśle z Rzeczpospolitą port w Gdańsku.

„Czyż potrzebuję stwierdzać, że tego nie zrobimy, że nie możemy i nie chcemy krzywdzić rozbudowanego przez nas z takim nakładem energii własnego ujścia do morza, ani też Wolnego Miasta, które, jeśli nawet wbrew własnym interesom wchodziło w konflikt z Rzeczpospolitą, nie mniej przeto ma prawo liczyć na Jej pełną opiekę.“

Słowa powyższe przysły na czas, by położyć kres zaniepokojeniu, jakie od pewnego czasu panowało w sferach portowych Gdańska i Gdyni. Wykazują one niezmiennie, że Rząd polski pod żadnym pozorem nie zmieni swej dotychczasowej polityki w stosunku do obydwu portów, zapewniając im dalszy rozwój i zdolność konkurencyjną z portami sąsiednimi.

Rzeczpospolita nie posiadała dotychczas floty handlowej, nie posiadała jej i nie powinna posiadać. Zwiększyła się flota Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska“ o cztery nowe jednostki, a mianowicie — parowce frachtowe „Niemen“ i „Wisła“ po 5.020 t. D. W. każdy oraz dwa parowce pasażerskie dla linii przybrzeżnej „Jadwiga“ i „Wanda“ pojemności brutto po 275 t. r. Flota towarzystwa „Robór“ pozostała prawie bez zmiany z powodu straty parowca „Robór II“ wskutek zatonięcia, widzimy więc że powiększenie się tonażu naszej floty handlowej zawdzięczamy jedynie „Żegludze Polskiej“.

Z powodu likwidacji T-wa „Wisła-Bałtyk“ i sprzedaży całego prawie taboru towarzystwa do Niemiec, tonaż naszej floty handlowej w porównaniu z końcem roku 1927 powiększył się bardzo nieznacznie. W dniu 31 grudnia r. ub. łączny tonaż polskich okrętów handlowych wynosił około 42.000 t. D. W., z czego na tabor P. P. „Żegluga Polska“ przypada około 32.000 t. D. W. — Jak widzimy na tem polu nie zdobyliśmy wielkich sukcesów, a to co posiadamy, zawdzięczamy wyłącznie inicjatywie rządowej. Firmy prywatne ociągają się z wkładaniem swych kapitałów w przedsiębiorstwa żeglugowe, czemu zresztą nikt dziwić się nie powinien, mając na uwadze brak większych kapitałów na rynku polskim oraz wysoki procent bankowy. Armator zagraniczny kupując okręt otrzymuje w większości wypadków prawie natychmiast odpowiednio wysoką pożyczkę w banku hipotecznym, płacąc od kapitału bardzo niewielki procent, natomiast nasi armatorzy nie mają możliwości otrzymania tak tanich pożyczek, jak ich koledzy zagraniczni.

Rok 1929 rozpoczynamy pod znakiem dalszej pracy nad rozwojem naszej floty handlowej i portów. Wprawdzie obrót towarowy portu Gdyni nie zwiększył się tak znacznie w stosunku do roku poprzedniego, jak to było w latach ubiegłych, a to ze względu na niewystarczającą sieć kolejową, w każdym bądź razie 2 miliony ton zostaną w roku bieżącym przekroczone. Natomiast rozwój naszej floty handlowej zapowiada się bardzo dobrze. W początku roku przejdą pod banderę polską cztery okręty pasażersko-frachtowe Polsko-Brytyjskiego T-wa Żeglugi oraz dwa dalsze okręty T-wa „Robur“, a mianowicie s/s „Robur IV“ i „Robur V“. Poza tem przewiduje się powiększenie floty „Żeglugi Polskiej“, na który to cel Województwo Śląskie wyasygnowało już kwotę 5 milionów złotych. W. Skup.

Konieczność założenia linii polskiej, łączącej Gdynię z portami Levantu.

Od czasu odzyskania niepodległości, Polska stała się wielkim krajem produkcyjnym. Podobnie jak Anglja, Francja i Niemcy i inne wielkie państwa przemys-

łowe, Polska, aby być w stanie zrównoważyć swój bilans handlowy winna wywozić swe nadprodukcję na rynki obce. Ze względu na to, że drzwi, prowadzące do Rosji sowieckiej, są dla handlu prawie że zamknięte, jednym z najlepszych odbiorców tej nadprodukcji jest obecnie bliski Wschód.

Przemysłowcy polscy, pragnący eksportować swe wyroby do portów levantyjskich, znajdują się w obliczu nader ważnej kwestji, a mianowicie — wyboru środków transportowych. Transport kolejowy nie może być brany w rachubę ze względu na połączone z nim wysokie koszty. Przemysłowiec polski nie byłby w stanie sprzedawać swe wyroby po cenach konkurencyjnych ze względu na zbyt wysokie koszty transportu, co skazałoby zgóry towary polskie na niepowodzenie wobec towarów, eksportowanych przez inne państwa. Jedynym racjonalnym środkiem, jaki jest w stanie zapewnić towarom polskim zdolność konkurencyjną, to skierowanie transportu drogą morską przez jeden z portów bałtyckich. Podczas gdy przemysłowcy obcy, eksportujący na rynki bałkańskie i bliskiego wschodu takie same jak polskie towary, mają możność przewożenia ich zapomocą rozmaitych linii narodowych, producent polski nie może liczyć na podobny tani środek transportu, co szkodzi w znacznym stopniu eksportowi polskiemu, wywołując niezdolność konkurencyjną towarów polskich na rynkach bliskiego wschodu.

Przed znalezieniem środków, umożliwiających przemysłowi polskiemu udzielanie kredytów importerom zagranicznym, co niewątpliwie przyczynić się musi do znacznego zwiększenia eksportu, należy dostarczyć im niezbędny środek transportowy. Linja regularna pomiędzy Gdynią a portami Levantu jest rzeczą niezbędną, jeśli zważymy, jak wielkie korzyści wypłynąć z niej mogą dla eksportu polskiego. Linja ta wymagałaby subwencji rządowych tylko w pierwszych latach swej działalności, w przyszłości zaś będzie mogła osiągnąć nie tylko samowystarczalność, lecz przynieść winna pewien dochód, transportując do portów morza Śródziemnego całą kwotę eksportową Polski, z powrotem zaś — produkty kopalniane, jakie Polska importuje z portów bliskiego wschodu.

Cała uwaga sfer, pragnących ekspansji polskiej na bliski wschód, który jest głównym rynkiem zbytu państw przemysłowych, winna być skierowana w kierunku stworzenia środków transportowych — jedynej siły, decydującej o powodzeniu kraju eksportowego na rynkach obcych.

N. Allalouf, Saloniki.

Gdynia a porty sąsiednie.

Znaczenie Gdyni rośnie z roku na rok. Szybkie tempo rozbudowy miasta wyprzedza tempo rozbudowy portu, które z kolei zostaje prześcignięte przez ożywiony ruch młodego portu. W roku ubiegłym Gdynia wyprzedziła Królewiec, którego ruch portowy i obrót towarowy przewyższał przed wojną obroty Gdańska, a nie ulega wątpliwości, że w roku bieżącym wzmocnić zdoła swoją pozycję pośród portów bałtyckich.

Niedoceniana niegdyś przez naszych sąsiadów praca Polski nad stworzeniem własnego portu zaczyna dziś budzić w nich poważne obawy o los ich własnych portów. Armator szczeciński konsul A. Kunstmann stwierdza w opublikowanym niedawno na łamach „Hansy“ artykule, poświęconym warunkom niemieckiej żeglugi bałtyckiej w r. 1928, że w stosunkach portowych Bałtyku na miejsce naczelne wysuwa się walka Gdańska — a jeszcze więcej Gdyni o przodowanie na Bałtyku. Pomimo starań, aby porty niemieckie ze Szczecinem i Królewcem na czele zapewniały żegludze wszelkie możliwe udogodnienia, do czego dąży się przez obniżanie opłat portowych, rozbudowę w stylu nowoczes-

nym urządzeń przeładunkowych oraz ulepszenie prowadzących do portu dojazdów, Gdyni i Gdańskowi udaje się coraz więcej wyprzedzać porty niemieckie Szczecin i Królewiec. — „Jeszcze więcej, jak ze strony Gdańska, grozi nam niebezpieczeństwo ze strony Gdyni, którą Polacy rozbudowują, mówiąc obiektywnie z godną uznania energią, na najlepiej wyposażony port morski i z pewnością nie bardzo odległy jest dzień, w którym Gdańsk przyłączy się do chóru portów, tak gorzko uskarżających się na konkurencję Gdyni.“

W dalszym ciągu artykułu p. Kunstmann wzywa koleje niemieckie, aby przez obniżenie taryf przyczyniły się do umożliwienia portom niemieckim walki konkurencyjnej z Gdańskiem i Gdynią.

Nie mniej zasługuje na uwagę następny artykuł p. Sieg'a z Gdańska, poświęcony sprawom żeglugi Gdańska. Omawiając rozbudowę urządzeń portowych w Gdańsku, p. Sieg wyraża obawę, aby pieniądze zużyte na rozbudowę nie były wydane bezcelowo, gdyż, według jego zdania, portowi Gdańskiemu grozi podwójne niebezpieczeństwo. Po pierwsze — nieustanny nacisk portów sąsiednich, zwłaszcza Szczecina i Królewca, którym ze strony polskiej ma być przyznana ta sama taryfa kolejowa, jaką przyznano dla Gdańska i Gdyni, z drugiej zaś strony — postępująca naprzód rozbudowa Gdyni.

„Jeśli nawet poprzednio wyrażano się żartobliwie o rozbudowie Gdyni, to obecny stan rzeczy przekona każdego, że Rząd Polski stworzył tam rzeczywiście coś, co posiada znaczenie.“

To ostatnie zdanie p. Sieg'a podzielamy w zupełności, odmiennie jednak zapatrujemy się na grożące Gdańskowi niebezpieczeństwo ze strony portów niemieckich oraz na rzekomą konkurencję Gdyni. Możliwość przyznania udogodnień taryfowych dla portów w Szczecinie i Królewcu jest wykluczona: wyraźnie podkreślił to p. Minister Zaleski. Nie jest również straszny dla Gdańska napór portów niemieckich. Niech Gdańsk robi swoje, pracując nad powiększeniem sprawności portu, a Polska zrobi swoje — zawsze odeprzeć zdoła wymierzone przeciw Gdańskowi ciosy, nawet w tych wypadkach, gdy różni małoprzemysłowcy politycy gdańscy sami dopomagają do pogrążenia Gdańska w otchłani klęski. Znaczenie Gdańska było i będzie dla nas wielkie tak pod względem ekonomicznym, jak i z punktu widzenia historii. Jak niegdyś, tak i obecnie Gdańsk rozwija się tylko dzięki połączeniu z Polską, co przyznaje nawet wroga nam prasa nacjonalistyczna z Niemiec. Być może wydaje się gdańszczanom, że Polska otacza większą opieką Gdynię, jak port Gdański, lecz zdanie to jest gruntownie mylne. Wszelkie udogodnienia taryfowe jakie obowiązują dla Gdyni, obowiązują również dla Gdańska. Pomimo znacznie wyższych kosztów eksploatacyjnych została wprowadzona na kolejach polskich w Wolnem Mieście ta sama taryfa, jaka obowiązuje w Polsce. Więcej uczynić nie możemy, gdyż dalsza egzekutywa nie spoczywa w naszych rękach. Gdy Gdańsk znalazł się w kłopotach finansowych, czyż nie otrzymał od Polski pomocy w postaci większego wymiaru dochodów celnych, indeks podziału których był i bez tej nowej podwyżki korzystny dla Gdańska? Co do Polski gdańszczanie mogą być spokojni — szkoda Gdańskowi nie leży w naszych interesach, wystrzegać się natomiast powinni zdradliwych rad swych pseudo-przyjaciół.

Na rzeczowy artykuł p. Kunstmann'a odpowiemy również rzeczowo. Rozwój Gdańska i Gdyni odbywa się kosztem ładunków polskich, niech więc rozwój portów niemieckich odbywa się kosztem ładunków niemieckich. Nie można mówić o konkurencji Gdańska i Gdyni, gdyż porty te nie odbierają portom niemieckim ich ładunków. Stan przedwojenny portów nie-

mieckich nie może być wskaźnikiem ich obecnego życia ekonomicznego, gdyż warunki przedwojenne były warunkami nienormalnymi; a nienormalność ich spowodowana została aktem przemocy tych państw, które dopuścił się zbrodni podziału Polski. Dziś, gdy Polska stanęła z powrotem w szeregu państw wolnych, stosunki gospodarcze portów nadbałtyckich ukształtowały się tak, jak być powinno. My nie żądamy dla Gdańska i Gdyni ładunków niemieckich, niech więc Niemcy nie wymagają od Polski, aby była tak naiwną i kosztem swoich portów przyczyniła się do rozwoju portów obcych.

W. Skup.

Saloniki - portem Europy środkowej

Projekt kanału Wardar - Dunaj - Ren.

Gdy tylko stosunki polityczne na Bałkanach ulegną konsolidacji, kwestja reparacyj niemieckich będzie narazie uregulowana i Stany Zjednoczone wezmą z powrotem udział za pomocą swych kapitałów w rozwoju naszego starego świata, Saloniki mogą liczyć na ośniewającą przyszłość gospodarczą. Przeznaczeniem Salonik jest stać się wielkim portem nie tylko morskim, lecz również rzeczonym dla Macedonii serbskiej, Bułgarii południowej, większej części Jugosławji, Węgier i innych urodzajnych i przemysłowych krajów Europy środkowej. Jeśli tylko warunki polityczne i finansowe będą pomyślne, Saloniki nie tylko usuną z tronu — zresztą i tak już podupadły Triest w sprawach handlu ze wschodem, lecz zrównać się mogą z Genuą i Marsylią.

Stary projekt uszlawnienia Wardaru i połączenia go przez Morawę z Dunajem i całą siecią rzeczną Europy środkowej, odżył niedawno na łamach „Deutsche Allgemeine Zeitung“. Projekt ten, opracowany jeszcze w r. 1909, został w roku 1920 przedstawiony Towarzystwu Inżynierów w New-Yorku w nadziei, że zdoła on wzbudzić zainteresowanie kapitalistów amerykańskich. Jednak chwila ówczesna nie była pomyślna ze względu na brak i wysoką cenę pieniądza nawet w Stanach Zjednoczonych. Sytuacja obecna jest znacznie korzystniejsza: kapitałów wolnych jest więcej a oprocentowanie niższe, nie licząc już tego korzystnego momentu, że kapitaliści amerykańscy przyzwyczaili się uważać Europę i Wschód, jako miejsce do umieszczenia wszelkiego rodzaju wielkich przedsięwzięć.

Długość kanału Dunaj—Wardar wynosiłaby 612 kilometrów, a koszt budowy około 66 milionów dolarów. Kanał zaczynałby się u miasta Semendoja na Dunaju, biegnąc na przestrzeni 155 km. korytem Morawy. Następnie kanał przecinałby dolinę Niszu na przestrzeni 198 km., biegnąc następnie korytem Wardaru aż do portu Salonik, t. j. na przestrzeni 248 km. Z nowej drogi wodnej mogłyby korzystać statki rzeczne nośności 1.800 t. przy zagłębieniu do 4 m.

Mając na uwadze, że połączenie Dunaju z Renem jest już oddawna zrealizowane, nowy kanał łączyłby Saloniki z Belgradem, Budapesztem, Wiedniem i innymi miastami, znajdującymi się na sieci rzecznej Europy środkowej do Antwerpii i Hamburga włącznie.

Realizacja pięknej tej idei zależna jest od dwóch zasadniczych warunków, a mianowicie — stałości politycznej Jugosławji i uregulowania stosunków pomiędzy Jugosławją a Grecją, przedewszystkiem zaś — należytego rozwiązania kwestji Jugosłowiańskiej strefy wolnej w naszym porcie. Uregulowanie tych kwestyj, które w znacznej mierze zależne jest od Jugosławji, przyczyni się do wznowienia sojuszu Jugosłowiańsko-Greckiego i da możliwość zainteresowania kapitałów amerykańskich wielkim planem budowy kanału Dunaj—Wardar. Ta wspaniała droga wodna podniosłaby znacznie dobrobyt tych miejscowości, przez które będzie przechodzić oraz roztoczyłaby nowe widnokręgi przed naszym miastem, doprowadzając je do pełni rozkwitu.

Bajki niemieckie o celach polskiej ekspansji morskiej

Polska ekspansja morska była oddawna solą w oku nacjonalistów pruskich i jednym z licznych powodów ich stałych napaści na Polskę. Widocznie stały rozwój portów w Gdańsku i Gdyni, rozbudowa naszej floty handlowej oraz zacieśniające się coraz więcej pomimo licznych intryg węzły porozumienia polsko-gdańskiego doprowadzają zaślepionych nienawiścią do Polski, nacjonalistów niemieckich do tego stanu, w którym zdrowy rozsądek schodzi na plan drugi. Jaskrawym przykładem tego są pojawiające się od czasu do czasu na łamach „Hansy“ hamburskiej artykuły, poświęcone sprawom polskim lub gdańskim.

Panom z „Hansy“, nieustannie wysilającym się na to, żeby w całym znaleźć dziurę, wystarczy byle jaki błahy powód, aby rozdzierać szaty nad losem „bezbronnego“ Gdańska, bezlitośnie ciemiężonego przez Polskę. Mają oni nawet pewien ustalony szablon, według którego płodzą większość skierowanych przeciw Polsce artykułów, zawsze bowiem powtarzają te same nonsensy, byle wmówić łatwowiernym czytelnikom, jakoby największym nieszczęściem Gdańska była jego unia z Polską.

W końcu roku ubiegłego firma gdańska F. G. Reinhold sprzedała do Włoch stary parowiec, noszący tę samą co i firma nazwę. Fakt sprzedaży starego parowca jest tak zwykły, że nie warto nad tem dyskutować, inaczej jednak na to zapatruje się „Hansa“, według której sprzedaż jednego starego parowca ma dla Gdańska wielkie znaczenie gospodarcze i polityczne a oprócz tego jest nowym dowodem zagrażającego Gdańskowi niebezpieczeństwa polskiego.

„Nie chodzi tu o sentyment, jeśli gdańszczanie wysilają się na utrzymanie swej flagi na morzu w poważnej ilości, lecz o podkreślenie na zewnątrz prawa Gdańska do samodzielnej egzystencji państwowej oraz o zademonstrowanie walki Gdańska z polską polityką gospodarczą. Jak silną konkurencję stwarza dla starego miasta hanzeatyckiego port polski w Gdyni, na który Rząd Polski nie szczędzi wydatków, na jakie utrudnienia napotyka życie gospodarcze Gdańska w samym porcie Gdańskim — omawialiśmy niejednokrotnie na łamach naszego pisma. Gdańsk ma upaść na kolana, spokojnie i zobojętnie na wszystko, dzięki czemu będzie łatwiejszą zdobyczą ekspansywnej polityki polskiej.“

Powołując się na cyfry statystyczne z lat ubiegłych, obejmujące wszystkie sprzedane na złom wraki, „Hansa“ przychodzi do następującej konkluzji:

„Jeżeli uprzytomnimy sobie jak poważnie traktuje Polska sprawę rozbudowy własnej floty handlowej, aby tem samem wyprzeć flagę gdańską, to zmniejszenie się ilości jednostek pływających pod banderą gdańską jest wprost zastraszające. Z łatwo zrozumiałych powodów natury gospodarczej, nie mniej jednak ze względów politycznych winien Gdańsk wyczerpać wszystkie swe siły, aby zapewnić swym starym przedsiębiorstwom żeglugowym możliwość egzystencji oraz uzyskać dla bandery gdańskiej chwalebne (ruhmreiche) miejsce w ruchu morskim.“

Jak widzimy, wywody „Hansy“ nie zawierają nic poza szeregiem nonsensów tak z punktu widzenia rzeczywistości gospodarczej, jak i pod względem politycznym, będących niezaprzeczalnym dowodem nieuctwa lub złej woli jej współpracowników.

Polska polityka gospodarcza nigdy nie szła po linii szkodliwej dla Gdańska, przeciwnie, potrzeby Gdańska były zawsze przez Rząd Polski uwzględnione z życzliwością na jaką Gdańsk niejednokrotnie nie zasługiwał. Port polski w Gdyni nie tylko nie jest kon-

kurentem dla Gdańska, lecz odwrotnie, uzupełnia port Gdański i przyczynia się do jego rozwoju. Gdyby nie było Gdyni, poważna ilość ładunków polskich zostałaby skierowana przez porty niemieckie w Królewcu i Szczecinie, wskutek czego pewna ilość tonażu byłaby trzymana zdala od zatoki Gdańskiej. Bliskie sąsiedztwo portów Gdańska i Gdyni daje okrętom możliwość po wyładowaniu ładunku w jednym porcie, udać się po ładunek do drugiego, bez narażania się na straty, spowodowane długim wyczekiwaniem na ładunek, lub powrotną podróż bez ładunku.

Jakie utrudnienia sprawia Polska sferom gospodarczym Gdańska, dowodzi tego wprowadzenie taniej polskiej taryfy kolejowej na obszarze Wolnego Miasta oraz rozwój portu Gdańskiego, jaki nastąpił jedynie dzięki włączeniu Gdańska do polskiego obszaru celnego. Przytoczone poniżej dane statystyczne świadczą najlepiej o kłamstwach, jakimi posługuje się „Hansa“ z chęci szkodenia Polsce.

Podczas gdy w roku 1913, a więc za czasów „błogosławionego“ panowania pruskiego, ruch portowy Gdańska wynosił zaledwie 1,8 miliona t. r. n. a całkowity obrót towarowy około 2 miliony ton, w roku 1928, dzięki „utrudnieniom“ polskim i „konkurencji“ portu polskiego w Gdyni ruch portowy Gdańska wyraził się niebywałą poprzednio w dziejach Gdańska cyfrą 8,167.723 t. r. n., a całkowity obrót towarowy osiągnął 8,500.000 ton, stawiając nadbałtyckie porty niemieckie daleko poza Gdańskiem.

Rząd niemiecki, co niewątpliwie jest „Hansie“ wiadome, wydał szereg zarządzeń jak np. obniżenie stawek kolejowych dla towarów polskich, przeznaczonych na eksport przez porty niemieckie oraz dla towarów importowanych do Polski przez te porty. Zarządzenia powyższe zostały wydane celem skierowania części polskiego ruchu towarowego przez porty niemieckie, czyli, w rozumieniu „Hansy“, celem „ulżenia“ nieszczęsnemu Gdańskowi, przeciążonemu ładunkami dzięki bezwzględnej polityce gospodarczej Polski. Wreszcie, jeśli zarządzenia Rządu Polskiego są w stosunku do Gdańska tak bardzo uciążliwe, to czy dlatego właśnie Niemcy starają się zapewnić swym portom w przyszłym traktacie handlowym, aby były tak samo traktowane przez Polskę, jak port Gdański? Wobec powyższego nasuwa się nam pytanie — kto właściwie nie posiada rozumu: czy autor z „Hansy“, który twierdzi, że Rząd Polski hamuje rozwój Gdańska, czy... rząd Rzeszy, który pragnie, aby Polska traktowała porty niemieckie narówni z Gdańskiem? Mając nadzieję, że „Hansa“ nie posunie się tak daleko w swem bezkrytycyzmie, aby rząd swego kraju posadzić miała o brak rozumu, pozostaje nam tylko powinszować jej doboru współpracowników.

Z jednej strony straszy się łatwowiernych gdańszczan urojonem niebezpieczeństwem polskim, z drugiej zaś — wydaje się szereg zarządzeń, mających na celu przeciwdziałanie rozwojowi Gdańska. Nie my, Polacy, pragniemy zguby Gdańska, bez rozwoju którego nie może być mowy o skierowaniu handlu polskiego na odpowiednie tory, lecz pragną tego Niemcy i dążą bez wytchnienia do zrealizowania swoich niszczycielskich zamiarów i podkopania życia gospodarczego Wolnego Miasta. Niebezpieczeństwo polskie, jakiem nacjonałiści pruscy straszą gdańszczan, ma na celu odwrócić uwagę Gdańska od źródła prawdziwego niebezpieczeństwa, czyli od wrogiej konkurencji niemieckiej.

Według „Hansy“ flota handlowa Gdańska ma być dowodem jego praw do egzystencji państwowej podczas, gdy wyłącznym celem floty handlowej polskiej jest konkurencja ze statkami gdańskimi. Na podobny nonsens może sobie pozwolić tylko „Hansa“, która w kilkunastu okrętach polskich dopatruje się groźnej

dla Gdańska konkurencji, milczy natomiast o tem, że pierwsze miejsce w ruchu portowym Gdańska zajmują statki niemieckie. Nie należy obawiać się konkurenta słabego, lecz silnego; nie Polska więc jest konkurentem groźnym dla żegluga gdańskiej, lecz zawiijające do Gdańska liczne okręty niemieckie!

Rozwój naszej floty handlowej nie jest na ręce Niemcom. Dzięki polityce morskiej obecnego Rządu Polskiego Niemcy straciły jedyny jaki taki argument w walce agitacyjnej o oderwanie od Polski Pomorza, nie mogą bowiem twierdzić, że Polska nie umie wykorzystać własnego wybrzeża morskiego. Jest to przykry dla Niemiec fakt, który na równi z postępującą naprzód sanacją stosunków gdańskich mać spokój hurra-patriotów niemieckich, czyniąc ich niezdolnymi do rzeczowego rozpatrywania objawów życia gospodarczego Polski i Gdańska.

W. Sk.

Kronika morska.

Komunikat P. P. „Żegluga Polska“.

Dyrekcja P. P. Żegluga Polska“ przeniosła swe biura do nowego własnego gmachu nad brzegiem morza, niedaleko od przystani pasażerskiej.

W dniach najbliższych Dyrekcja „Żegluga Polska“ przystąpi do opracowania programu wycieczek zagranicznych na rok 1929, do którego w porównaniu z rokiem ubiegłym zostanie wprowadzony szereg ulepszeń.

Gdańsk—Szczecin i Gdynia—Królewiec w r. 1928.

Rok ubiegły był pod wielu względami rokiem niespodzianek dla portów Bałtyku południowo-wschodniego. Nie bacząc na złowieszcze przepowiednie nacjonalistów niemieckich, którzy przy lada okazji straszili Gdańsk konkurencją Gdyni, Gdańsk utrzymał się na stanowisku pierwszego portu Bałtyku, pobijając osiągnięty w roku 1927 rekord przeładunku o przeszło pół miljonu ton. Natomiast port Szczeciński, podobnie jak w roku ubiegłym, nie wykazał większego ożywienia, nie bacząc na zakrojoną na szerszą skalę akcję pomocniczą czynników rządowych i miejskich. Ruch portowy i obrót towarowy portów powyższych przedstawiał się w ciągu roku ubiegłego następująco:

	Na wejściu:		Na wyjściu:		Razem:	
	Okrętów	Pojemności	Okrętów	Pojemności	Okrętów	Pojemności
	t. r. n.	t. r. n.	t. r. n.	t. r. n.	t. r. n.	t. r. n.
Gdańsk	6.911	4.073.018	6.908	4.094.705	13.819.	8.167.723
Szczecin	4.772	2.281.237	4.607	2.258.004	9.379	4.539.241

Przeładowano w Gdańsku ogółem 8.500.000 t. ładunku, podczas gdy w Szczecinie tylko 4.700.417 t.

Ruch portowy i obrót towarowy Królewca przedstawiał się w roku ubiegłym nieco korzystniej jak w roku 1927 dzięki temu, że wschodnio-pruskie fabryki celulozy, które w latach poprzednich zaopatrywały się w węgiel przez Kłajpedę, w roku bieżącym skierowały swe transporty przez Królewiec. Zawinęło do portu 1.659 okrętów (do Gdyni 1.108) o łącznej pojemności 704.500 t. r. n. (w Gdyni 984.893 t. r. n.), całkowity obrót towarowy Królewca wyraził się cyfrą 1.656.000 t., podczas gdy obrót towarowy Gdyni osiągnął 1.956.011 t., przewyższając obrót Królewca o 300.011 t.

Jak widzimy w roku ubiegłym Gdynia nie przegrała Królewca co do ilości okrętów, natomiast co do tonażu, przeciętnej wielkości zawiijających do portu okrętów oraz pod względem obrotu towarowego znacznie wyprzedziła Królewiec.

Polsko-Brytyjskie T-wo Żegluga.

Pod nazwą „Polish-British Steamship Co.“ powstało w końcu roku ubiegłego nowe przedsiębiorstwo żeglugowe z kapitałem 14.485.000 zł. Z powyższego kapitału 75% pokrywa „Żegluga Polska“, pozostałe zaś

25% Ellerman-Wilson Line. Towarzystwo, siedziba którego mieścić się będzie w Gdyni, przejmuje na własność następujące cztery parowce, będące dotychczas własnością Ellerman-Wilson Line:

s/s „Kovno“ — długość 318, szerokość 41,1, zagłębienie 18,3 stopy; tonaż brutto 2.450, netto 1477 t. r. Zbudowany w roku 1907 na stoczni Earle's Co. Ld.

s/s „Smoleńsk“, długość 286,7, szerokość 40,6, zagłębienie 26 stóp; tonaż brutto 2.487, netto 1.534 t. r. Zbudowany w roku 1916 na stoczni W. Doxford & Sons, Sunderland.

s/s „Tasso“, długość 333,2 szerokość 43, zagłębienie 28, 2 stopy; tonaż brutto 3.540, netto 2.172 t. r. Zbudowany w roku 1922 na stoczni Ramage & Ferguson, Ld., Leith.

s/s „Kolpino“ — długość 300, szerokość 41,1, zagłębienie 18,4 stóp; tonaż brutto 2.376, netto 1.465 t. r. Zbudowany w roku 1906 na stoczni Earle's Co. Ld.

Okręty powyższe są typu pasażersko-towarowego i posiadają chłodnie dla przewozu łatwopsujących się środków żywnościowych. Będą one pełniły regularną służbę linjową pomiędzy Gdynią a portami angielskimi oraz Francji północno-zachodniej, przewożąc emigrantów, udających się w dalszą podróż na okrętach transatlantycznych, kursujących z Anglii, a pozatem produkty eksportowe naszego rolnictwa oraz inne ładunki.

Linja okrętowa Swansea—Jawa.

Angielskie przedsiębiorstwo żeglugowe Alfred Helt & Co. zakłada regularną linję towarową pomiędzy Swansea a Jawą. Narazie okręty towarzystwa będą odchodziły w odstępach miesięcznych, lecz w razie dobrej konjunktury przewiduje się wprowadzenie odjazdów dwutygodniowych.

Armatorzy amerykańscy przeciw konkurencji zagranicznej.

Na posiedzeniu związku armatorów amerykańskich, odbytem w New-Yorku dnia 10 stycznia r. b., postanowiono wyłonić specjalną komisję dla opracowania postanowień prawnych o ochronie bandery amerykańskiej. Postanowienie powyższe zostało powzięte skutkiem konkurencji, jaką stworzą Cunard Line amerykańskiej Ward Line w żegludze pasażerskiej pomiędzy wyspą Kuba a lądem amerykańskim i europejskim.

Nowy motorowiec Nord-Deutsche Lloyd.

Nowy motorowiec Północno-Niemieckiego Lloyd, s/s „Havel“ który w końcu października odpłynął w pierwszą podróż do San-Francisko, posiada następujące wymiary: długość pomiędzy pionami 152,05 m., największa szerokość 18,60 m., zagłębienie 12,09 m., zanurzenie do linii wodnej 8,21 m., pojemność br. 7.262 t. r.

Okręt ten jest przeznaczony dla przewozów frachtowych i posiada najnowsze urządzenia. Specjalne urządzenie dla przewozu oliwy jadalnej, chłodnię dla przewozu mięsa i owoców itp. Ponadto na okręcie znajdują się kabiny dla pomieszczenia 12 pasażerów oraz gustownie urządzona bawialnia i palarnia.

Motor Schichau-Sulzer 4.500 K. M. pozwala rozwinąć szybkość do 16 węzłów.

Motorowiec Hamburg America Linie „Duisburg“.

Motorowiec „Duisburg“, należący do Hamburg America Linie odbywa obecnie pierwszą podróż do portów Dalekiego Wschodu. Okręt jest typu frachtowo-pasażerskiego, specjalnie przystosowany do przewozu pasażerów w strefie podzwrotnikowej. Pojemność okrętu wynosi 7.388 t. r. br., ładowność 10.000 t. Motor Diesla A. E. G. Hesselmann siły 5.200 K. M. daje szybkość 13 mil na godzinę.

Obrót towarowy najważniejszych portów bałtyckich.

Powojenny układ Państw u wybrzeży Bałtyku wpłynął na odmienne ukształtowanie się ruchu towarowego w poszczególnych portach Bałtyku. W roku 1913 ruch towarowy znaczniejszych portów bałtyckich przedstawiał się następująco:

Leningrad	6.661 tysięcy ton
Szczecin	6.245
Ryga	4.028
Królewiec	1.870
Tallin	791

Jak widzimy z powyższego zestawienia, Gdańsk był przed wojną na 5 miejscu, za Leningradem, Szczecinem, Rygą i Królewcem.

Od czasu, gdy Gdańsk został włączony do polskiego obszaru gospodarczego, rozwój jego poszedł szybko naprzód. W roku 1927 ruch towarowy wymienionych poprzednio portów oraz nowopowstałego portu polskiego w Gdyni ukształtował się jak następuje:

Gdańsk	7.898 tysięcy ton
Szczecin	4.046
Królewiec	1.435
Leningrad	1.380
Ryga	1.351
Gdynia	896
Tallin	575

Podczas, gdy obrót towarowy Szczecina spadł o 1/3, Leningradu blisko pięciokrotnie, Rygi trzykrotnie, Tallina o 1/3 i Królewca o 1/4, obrót towarowy Gdańska zwiększył się blisko pięciokrotnie, stawiając Gdańsk na pierwszym miejscu pośród portów Bałtyku. Fakt ten najlepiej ilustruje wartość moralną nacjonalistów niemieckich, bazustannie narzekających na „polnische Hemmungen“ w Gdańsku.

Projektowana budowa elewatora zbożowego w porcie Szczecińskim.

Szczecińska „Ostseezeitung“ komunikuje, że Zarząd tamtejszego portu zamierza w roku przyszłym rozpocząć budowę wielkiego elewatora zbożowego. Koszta budowy wynosić mają 6.250 tysięcy marek niemieckich, wobec czego na szybkie ukończenie robót budowlanych można będzie liczyć dopiero wtedy, jeśli rząd i miasto zapewnią odpowiednią pomoc kredytową.

Do czasu ukończenia budowli zostanie wyznaczony dla celów składania zboża (od kwietnia r. b.) pierwszy blok nowych śpichlerzy towarowych.

Założenie firmy wielorybniczej.

Pod nazwą „Deutsche Hochsee-Walfang-Gesellschaft Tobias & Co.“ powstała niedawno w Brake firma, mająca na celu zorganizowanie floty wielorybniczej oraz założenie zakładów przemysłowych dla wytapiania tranu.

Linja szwedzka pomiędzy portami St. Zjednoczonych a wybrzeżem zachodnio-afrykańskim.

Towarzystwo „Transatlantic“ rozszerzyło obecnie swój zakres działania, zakładając nową linię pomiędzy portami atlantyckimi Stanów Zjednoczonych, a zachodnim wybrzeżem Afryki, głównie zaś pomiędzy Freetowem a rzeką Kongo.

Nowa linja przewozić będzie do Afryki automobile amerykańskie, z powrotem zaś — olej palmowy, ziarna kakaowe i inne produkty wytwórczości miejscowej. Okręty nowej linii, która nazywać się będzie The Transatlantic West African Line, zawijać będą początkowo do New-Yorku, Filadelfji i Bostonu, później zaś, w miarę potrzeby, również do portów zatoki Meksykańskiej.

Motorowiec „Presidente Gomez“.

Na stoczni Schichau w Elblągu został niedawno spuszczonej na wodę motorowiec wyporności około 8.000 „Presidente Gomez“, zbudowany dla firmy hamburskiej H. C. Horn. Okręt posiadać będzie szybkość około 13 węzłów i przeznaczony jest do przewozu poczty, pasażerów i ładunku do Indji Zachodnich.

Motory Sulzer'a we Włoszech.

Stabilimento Tecnico Triestino wykupiła licencję na budowę motorów Sulzer'a. Ta sama stocznia wykupiła przed paru laty licencję na budowę motorów typu Burmeister i Wain.

Budowa stoczni w Esbjerg.

W portach, położonych u zachodnich wybrzeży Danji, niema dotychczas stoczni, ze względu na co wymagające naprawy okręty zmuszone są udawać się do portów dalszych, co niejednokrotnie koliduje z celem podróży okrętu.

W związku z tem postanowiono założyć stocznnię w porcie Esbjerg. Założyciele nowej stoczni liczą, że w czasie sezonu zimowego, gdy lód utrudni żeglugę na Łabie i w Kattegacie, stocznia w Esbjerg będzie formalnie przeciążona samemi tylko naprawami. Stocznia będzie czynna przez cały rok bez przerwy.

Firma „Danneborg“ buduje motorowce.

Duńska firma żeglugowa „Danneborg“, okręty której uprawiają t. zw. żeglugę trampową, sprzedała niedawno trzy parowce, pojemności około 3.600 t. d. w. każdy, a mianowicie: SiS „Borglum“, „Orkild“ i „Jelling“. Wymienione parowce były zbudowane w r. 1906 i znajdowały się od dłuższego czasu w posiadaniu firmy.

Zgodnie z wypracowanym przez walne zebranie nowym programem rozbudowy tonażu firmy, wszystkie nowe okręty, jakie będą w przyszłości zakupione przez firmę mają być wyłącznie motorowce. Pierwszy motorowiec został już zamówiony na stoczni Burmeister & Wain w Kopenhadze i zostanie wykończony w maju roku przyszłego. Pojemność jego będzie wynosić około 8.000 t. d. w.

Fuzja Jugosłowiańskich przedsiębiorstw żeglugowych.

Jugosłowiańskie przedsiębiorstwa żeglugowe Atlantska Plovidba i Jugosłoweńsko Americanska Plovidba połączyły się w jedno przedsiębiorstwo pod nazwą Jugoslovenski Lloyd. Nowe towarzystwo posiada flotę pojemności brutto 104.863 t. r., złożoną z 22 okrętów. Towarzystwo zamierza w przyszłości powiększyć swą flotę o kilka nowych jednostek i założyć regularne linje do portów Ameryki południowej i północnej.

Zmniejszenie się obrotu towarowego w porcie Neapol.

Obrót towarowy portu w Neapolu wynosił w ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy r. ub. na wejściu 1.655.659 t. czyli o 46.985 t. mniej, jak w tym samym okresie roku ubiegłego, na wyjściu 315.999 t., t. j. o 18.670 t. więcej, jak w ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy r. 1927. Załadowanie węgla bunkrowego opadło na 173.538 t. (o 2.864 t.). Całkowity obrót towarowy portu wynosił 2,145.196 t. czyli o 31.179 t. mniej jak w odpowiednim okresie roku 1927.

Ruch portowy Genui za pierwsze 10 miesięcy r. ub.

W ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy r. ub. zawinęło do portu w Genui 4.070 okrętów o pojemności 7,8 milionów t. r. n., przywieziono ładunku 5.285 tysięcy ton, pasażerów 63 tysiące.

Wyszło z portu 4.081 okrętów pojemności 7,7 milionów t. r. n. Ładunku wywieziono 1.049 tysięcy ton, pasażerów wyjechało 63 tysiące. Całkowity obrót portu wynosił 8.151 okrętów, pojemności 15,5 milj. t., 6.335 tysięcy ton towarów i 126 tysięcy pasażerów.

Po uwzględnieniu danych październikowych otrzymamy następujące cyfry za pierwsze 10 miesięcy r. ub. Ogólny ruch portowy 9.157 okrętów pojemności 17,4 miliona ton. Całkowity obrót towarowy 6,691.423 t. co w porównaniu z tym samym okresem r. 1927 stanowi wzrost ruchu portowego o 399 okrętów oraz obrotu towarowego o 711.769 t.

Pomoc rządowa dla linii południowo-amerykańskiej.

Rząd finlandzki preliminował w budżecie na rok 1930 kwotę 2 miliony marek tytułem subwencji dla linii południowo-amerykańskiej. Linja powyższa rozpoczęła swą działalność w roku 1926, od którego to czasu utrzymuje regularne trzytygodniowe połączenie pomiędzy portami Finlandji i Ameryki południowej.

Nowy motorowiec dla „Linea Sud Americana“.

Jeden z ostatnich motorowców, wybudowanych na stoczni Burmeister & Wain w Kopenhadze, był s/m „Sud Africano“. Jest to dwuśrubowy motorowiec frachtowy tego samego typu, co i zbudowane poprzednio na zlecenie „Linea Sud Americana“ przez stocznię Burmeister & Wain motorowce „Sud Pacifico“ i „Sud Atlantico“ i przeznaczony jest dla przewozów towarowych pomiędzy Ameryką północną a południową.

Główne wymiary s/m „Sud Africano“ są następujące: długość pomiędzy pionami 380 stóp, największa szerokość 53¹/₂ stopy, zagłębienie do pokładu 38 stóp. Tonaż brutto 4639 t., netto 2771 t., deadweight 8130 t. — Odległość pomiędzy podwójnym dnem 348“.

Okręt został zbudowany według najwyższej klasy Lloyd'u — 100 A. I. „with freeboard“ i wyposażony w dwa sześciocyldrowe, czterotaktowe motory Diesla syst. Burmeister & Wain, najnowszej konstrukcji. Siła motorów wynosi około 3600 K. M., zużycie ropy pół t. na godzinę. Okręt rozwija szybkość około 12 mil na godzinę.

Flota handlowa Finlandji.

W roku 1918 flota handlowa Finlandji składała się z 2.036 jednostek o łącznej pojemności 245.000 t. r. br. — Przeciętna pojemność okrętu wynosiła 105,6 t. r. br. — W roku 1925 liczba jednostek pływających pod banderą finlandzką spadła do 1.207 o łącznej pojemności 202.000 t. r. br., natomiast przeciętna pojemność okrętów wzrosła do 167.35 t. r. br. — W r. 1927 pod banderą finlandzką pływało 1,180 okrętów pojemności 227.000 t. r. br. — Przeciętna pojemność okrętu wynosiła 192.37 t. r. br.

Jak widzimy w r. 1918 flota handlowa Finlandji składała się przeważnie z małych okrętów, czem tłumaczy się ich wielka liczba. Od r. 1918 do r. 1925 ilość okrętów zmniejszyła się szybko. W roku 1927 ilość jednostek pływających spadła prawie o połowę, tonaż jednak zmniejszył się zaledwo o 18 proc. W r. 1927 Finlandja posiadała o 28 okrętów mniej, jak w r. 1925, natomiast ogólna pojemność floty finlandzkiej wzrosła o 25.000 t. r. br. Z powyższego wynika, że Finlandczycy pozbywają się mniejszych okrętów, kupując na ich miejsce większe, koszta utrzymania których kalkulują się znacznie niżej.

Przepisy, dotyczące flagi okrętów na wodach szwedzkich.

Według rozporządzenia, wydanego w roku 1916 wszystkie okręty handlowe, które na wodach terytorjalnych szwedzkich znajdują się w obrębie widzialności szwedzkiego okrętu wojennego, zobowiązane są do natychmiastowego wywieszenia bandery swego kraju. Przekroczenia karane będą grzywną do wysokości 500 koron.

Zwraca się uwagę, że postanowienie powyższe obowiązuje nadal, o czem niejednokrotnie przypominały w ostatnich czasach władze szwedzkie.

Wolne porty Jugosławji.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Belgradzie postanowiło urządzić na wybrzeżu Adriatyckiem w Susak Grawoso Cattaro wolne porty.

Parowiec transatlantycki „Stockholm“ zostanie przerobiony na pływającą fabrykę.

Parowiec transatlantycki „Stockholm“, na miejsce którego kursuje obecnie motorowiec „Kungsholm“, został sprzedany przez Svenska Amerika Linjen norweskiemu przedsiębiorstwu wielorybniczemu „Atlas“. Okręt zostanie przerobiony na stoczni Götaverken w Göteborg'u na pływającą fabrykę dla przeróbki wielorybów, złowionych przez specjalne statki wielorybnicze i dostarczonych do pływającej bazy-fabryki.

Koszta przeróbki i nowych urządzeń wynosić będą około 3 milionów koron, czyli przeszło sześć milionów złotych.

Szkody, wyrządzone przez burzę.

Szalejąca w ostatnich dniach listopada burza, wyrządziła olbrzymie szkody w portach greckich. W porcie Patraskim, wskutek zderzenia z parowcem transatlantyckim „Edison“, zatonała draga, wartość której szacuje się na półtora miliona drahm. Poza to zatonały trzy szalandy. Nabrzeża portu zostały w kilku miejscach poważnie uszkodzone, a znajdujące się na nich towary zostały uniesione przez fale.

Największą siłę osiągnął wichur w zatoce Salonickiej, powodując znaczne uszkodzenia w porcie Pirejskim oraz wzdłuż wybrzeża Falerskiego. Uszkodzenia w portach nie są jeszcze ściśle określone, w każdym bądź razie są one bardzo znaczne.

Wskutek pęknięcia cumów zderzył się parowiec transatlantycki „Themistokles“ z parowcem frachtowym „Gregoire C.“ Parowiec frachtowy wyszedł z kolizji z wielką dziurą w burcie i tylko dzięki natychmiastowemu załataniu otworu przez nurków utrzymał się na powierzchni. Również zderzyły się parowce „Phanomeni“ i „Vassilios“, doznając znacznych uszkodzeń. Zatonała szalanda pojemności 150 t., załadowana towarami wartości 5 milionów drahm, oraz kilka mniejszych statków. Okręty, na które oczekiwano w porcie Pirejskim, przybyły ze znacznym opóźnieniem.

Grecka Marynarka handlowa w trzecim kwartale r. ub.

Według statystyki, opublikowanej przez „Przegląd Marynarki Handlowej“, stan greckiej floty handlowej w końcu trzeciego kwartału był następujący:

W dniu 30 czerwca r. ub. flota handlowa grecka składała się z 1.241 okrętów (powyżej 30 t. r. n. pojemności) o pojemności netto 1.246.369 t. r. n., w tem parowców 517 pojemności netto 1.187.699 t. r. i żaglowców 724 pojemności 58.670 t. r. n. W ciągu trzeciego kwartału zarejestrowano w rozmaitych portach państwa 14 okrętów pojemności 30.911 t. r., w tem 10 parowców pojemności 30.658 t. i 4 żaglowce pojemności 253 t. Z drugiej zaś strony zostały skreślone

5 parowców pojemności 5.676 t. r. n., czyli z końcem III. kwartału flota handlowa w Grecji składała się z 1.250 okrętów pojemności 1.271.604 t. r. n., w czym było parowców 522 pojemności netto 1.212.681 t. r. i żaglowców 728 pojemności netto 58.923 t. r. Z końcem III. kwartału r. ub. flota handlowa Grecji powiększyła się o 9 okrętów i 25.235 t. r. n. — Flota parowa powiększyła się o 5 okrętów 24.988 t. r. n.

Według stanu z dnia 30 września r. ub. flota handlowa Grecji (parowa) składała się z 393 okrętów frachtowych pojemności 1.111.246 t. r., 116 pasażerskich pojemności 76.328 t. r. i 3 parowców transatlantyckich pojemności 23.726 t. r.

W końcu każdego miesiąca nie były czynne z rozmaitych powodów — jak np. bezrobocie, remont itp. — przeciętnie 72 parowce pojemności 104.600 t. czyli 11,59% ogólnego tonażu. Liczba ta obejmuje 46 parowców frachtowych pojemności 22.711 t. W porównaniu z I. kwartałem r. ub. tonaż nieczynny zmniejszył się o 9.903 t., co tłumaczy się polepszeniem koniunktury frachtowej.

Nowa linja amerykańska do portów Europy.

Przedsiębiorstwo żeglugowe Strachan z Sawanny zakupiło od U. S. Shipping Beard 3 okręty z urządzeniem chłodniczym, a mianowicie s/s „Iceking“, 6.130 t. D. W., s/s „Muscatine“ 6.103 t. D. W. i s/s „Eastern“ Sword 5.552 t. D. W. Towarzystwo uruchomi linję pomiędzy portami meksykańskimi a Europą dla przewozu transportów bawełny i owoców.

spuszczenie na wodę zwykłego statku. Skoro tylko ta połowa statku osiągnęła potrzebną głębokość, swobodnie utrzymała się na wodzie, wykazując właściwe przegłębienie. Zanurzenie wynosiło z przodu 13,8 stóp z tyłu 9,32 stóp. Aby uzyskać żądane zanurzenie dodano jeszcze 200 dalszych ton balastu.

Teraz zaholowano oddzielnie obie części do doku i wypompowano wodę. Na przygotowanych podstawach osiadła najpierw tylna część, jako cięższa, a następnie w odległości 20 stóp, nowa przednia część. Rzecz naturalna, że dołożono wszelkich starań, aby obie części były odpowiednio do siebie ustawione. Aby to uzyskać wpuszczono następnie wodę w takiej ilości, aż przednia część podniosła się o potrzebne 6 cali, podczas gdy tylna część, jako cięższa, pozostała nieruchoma. Teraz poczęto powoli przesuwając przednią połowę do tylnej. Skoro obie połowy zetknęły się ściśle ze sobą zanitowano błaty poszycia i przystąpiono do dalszych czynności.

Zarówno budowę a zwłaszcza spuszczenie na wodę śledziło z wielkiem zainteresowaniem szereg osób zajmujących się techniką budowy okrętów.

O tem jak skrupulatnie były przeprowadzane obliczenia i samo wykonanie i jak wysoko stoi obecna technika, świadczy i to, że gdy długość pierwotnego okrętu wynosiła 485,65 stóp, to długość obecnego wynosi 485,675 stóp. Różnica więc wynosi zaledwie jedną czwartą cala!
R. Ł., Hamburg.

Kronika budowy okrętów.

Z techniki budowy okrętów.

W jednym z ostatnich numerów londyńskiego czasopisma żeglarskiego „Lloyds List“ okazało się strezczeniem interesującego odczytu, jaki wygłosił jeden z inżynierów stoczni Harland & Wolf w Londynie na temat dobudowania przodu okrętu do statku motorowego „Lochmonar“, należącego do Royal Mail,

Jak wiadomo okręt ten o pojemności 9400 ton, został silnie uszkodzony w przedniej części, podczas gdy tylna część okrętu mało ucierpiała. Uszkodzenie to było tak silne, że okazała się konieczność budowy całego przodu. Wyłoniła się wtedy kwestja czy racjonalniej będzie umieścić w doku ocalałą tylną część i dobudować przód, czy też wybudować w stoczni oddzielnie nowy przód i następnie połączyć go z pozostałą tylną częścią. Ten ostatni pogląd zwyciężył. Przy roztrząsaniu tej kwestji wyłoniły się zasadnicze pytania, a mianowicie jak się zachowa przy spuszczeniu na wodę 177,1 stóp długa połowa okrętu, czy nie wywróci się, czy nie będzie się przegłębiać, czy uda się ją utrzymać poziomo, czy też zagłębi się odrazu dziobem? Również dokładnie rozważano jaki należy dać balast i w jakim miejscu należy go umieścić, w jaki sposób powinno się spuszczać na wodę tę połowę okrętu czy naprzód dziobem, czy też szerszą częścią? itd. itd.

Po dokładnym przeprowadzonych obliczeniach i opierając się na dotychczasowych doświadczeniach, zdecydowano się budować tę przednią część jak zwykły okręt i spuszczać ją na wodę stwą naprzód. Po wybudowaniu tej połowy okrętu, ciężar jej wynosił wraz z balastem 1900 ton. Nachylenie płaszczyzny, po której miało nastąpić ześlizgnięcie się wynosiło z przodu 1 cal na jedną stopę, z tyłu natomiast 7—16 cali na stopę. Przed spuszczeniem na wodę uszczelniono naturalnie szerszą część nowobudowanej połowy. Ze zrozumiałym naprężeniem oczekiwane spuszczenie na wodę tej połowy okrętu nie okazało się trudniejszym niż

Powiększenie się łotewskiej floty handlowej.

W ostatnim czasie flota łotewska powiększyła się o dwa dalsze parowce, a mianowicie s/s „Kagoe“ pojemności 1.700 t., zakupiony przez firmę ryską Ch. Jensen oraz inny parowiec pojemności 3 500 t., zakupiony w Belgii przez firmę Faulbaum. Łącznie z nowonabytymi parowcami flota handlowa Łotwy liczy dziś 140.200 t., podczas, gdy przed rokiem liczyła tylko 105.000 t.

Litewska flota handlowa wchodzi na tory realizacji.

Założone przez osławionego w Niemczech Barmata litewskie przedsiębiorstwo żeglugowe nabyło niedawno w Hamburgu dwa parowce, pojemności 1.293 i 804 t. r. br. Obydwa parowce, z których jeden otrzymał nazwę „Kłajpeda“ drugi zaś „Polanga“ odpływają wkrótce do Kłajpedy.

Navigazione Generale Italiana zamierza w r. bieżącym rozpocząć budowę szybkiego parowca transatlantyckiego, pojemność którego wynosić będzie około 45.000 t. r. br.

Zarząd główny „White Star Line“ zostanie w ciągu następnych miesięcy przeniesiony z Liverpool do Londynu.

W Hamburgu została niedawno założona nowa firma żeglugowa, a mianowicie Carl Wohlenberg G. m. b. H., z kapitałem zakładowym 1.500.000 marek, t. j. około 3.200.000 zł.

Organizacje handlowe sowieckie zamierzają urządzić w Tallinie punkt tranzytowy dla handlu ze Stanami Zjednoczonymi oraz państwami skandynawskimi. W związku z tem wydzierżawiono w Tallinie kilka wielkich śpichrzów, które mają służyć dla przechowywania towarów tranzytowych. Towary tranzytowe, przeznaczone do Anglii i Niemiec, mają być skierowane przez Rygę.

Nowy typ okrętu frachtowego.

Stocznia duńska Aalborg Skipsvaerft wypracowuje plany tankowego statku motorowego o specjalnym przeznaczeniu do przewożenia masowych ładunków cementu. Inicjatywa wychodzi od The International Cement Corporation w Nowym Yorku. Okręt ten będzie posiadał siedem tanków o łącznej pojemności 1.500 t. Ładowanie odbywać się będzie za pomocą specjalnego urządzenia ssącego i trwać będzie tylko godzinę, wyładowanie zajmie około dwóch godzin. Poza oszczędnością na czasie przy przeładunku okręt daje możliwość zaoszczędzenia wydatków na opakowanie.

Götaverke w r. 1928.

Stocznia Götaverke Aktienbolaget w Göteborgu pobiła w roku ubiegłym rekord dotychczasowej swej pracy. Wartość zbudowanych na stoczni nowych okrętów wynosiła 30,100.000 koron. Czysty dochód stoczni z nowych budowli 1,120.000 koron. Zbudowano 6 motorowców łącznej pojemności 36.000 t. r. br. oraz jeden kontr-torpedowiec. W pierwszych dniach stycznia r. b. stocznia otrzymała nowe zamówienie od firmy Transatlantic na budowę dwóch motorowców po 3.100 t. r. br. pojemności.

W ciągu roku ubiegłego dokowano 219 okrętów, w tem 85 okrętów celem większego remontu.

Fiasko budowy okrętów żelbetowych.

Silne zapotrzebowanie nowego tonażu, jakie dało się odczuwać we wszystkich państwach morskich w okresie powojennym, zachęciło stocznię w Nörresundby do poczynienia przygotowań dla budowy tonażu żelbetowego. Nie bacząc na to, że stocznia znajduje się w ośrodku duńskiego przemysłu cementowego, zamiary stoczni zostały niezrealizowane, gdyż wydatki na zakup materiałów budowlanych — żelaza i cementu oraz motorów pochłonęły całą gotówkę stoczni, tak że na rozpoczęcie budowy zabrakło niezbędnych środków pieniężnych.

Straty stoczni, ujawnione podczas jej likwidacji, wynoszą około 2 milionów koron.

Dziesięć nowych motorowców dla Norwegji.

Firma W. Wilhelmsen w Oslo zamówiła na stoczniach szwedzkich i niemieckich serję dziesięciu motorowców po 9.500 t. nośności. Po wykończeniu budowy nowych statków flota towarzystwa składać się będzie z 32 motorowców łącznej pojemności 175.000 t. r. br.

Statki będą dwuśrubowe i osiągną szybkość w stanie załadowanym około 14,5 mili na godzinę. Promień działania okrętów wynosi przy 1.500 tonach paliwa blisko 24.000 mil, dając możność opłynięcia kuli ziemskiej bez potrzeby uzupełniania paliwa.



DRUKI
 WSZELKIEGO RODZAJU
 szybko, gustownie
 i po przystępnej cenie
 WYKONUJE
**DRUKARNIA
 BAŁTYCKA**
 w Gdyni, Starowiejska





Górnośląskie Tow. Przemysłowe

SP. Z O. O. WARSZAWA

P. a na Woj. Pomorskie i W. M. Gdańsk ROMUALD PITERA

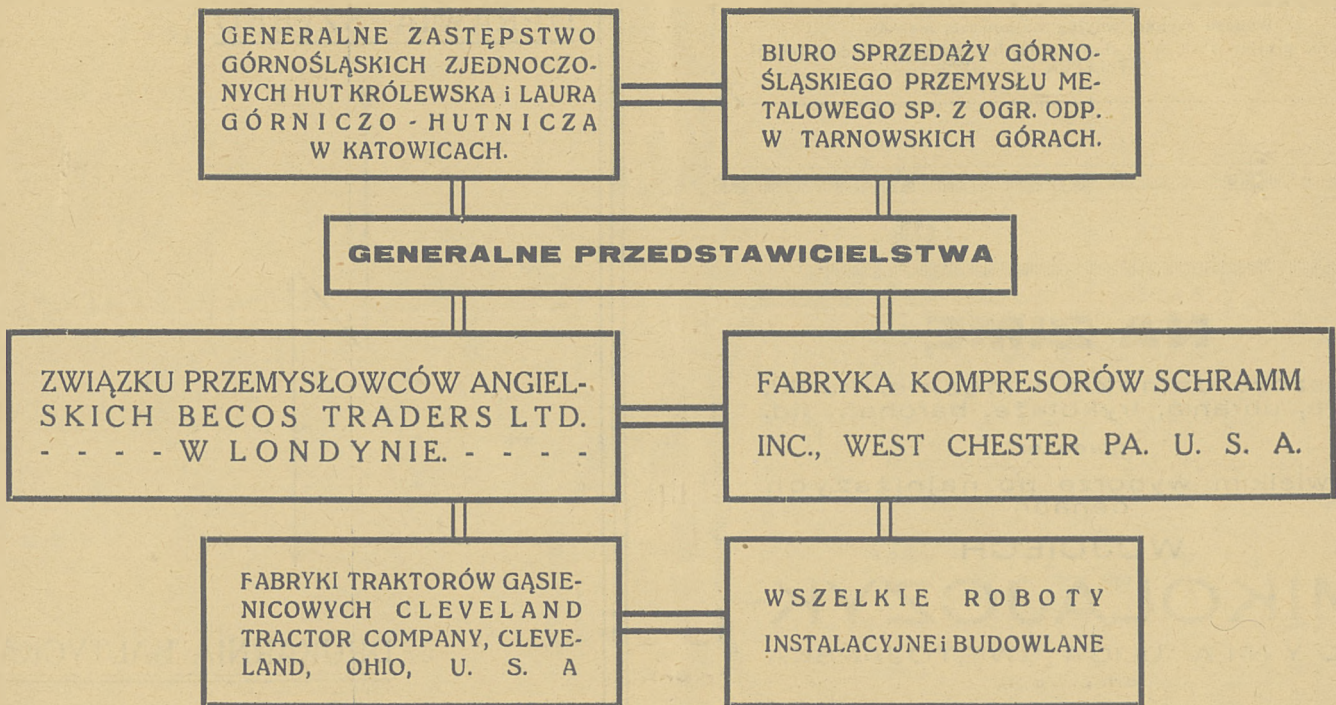
UL. 10 LUTEGO

;-:

G D Y N I A

;-:

TELEEON 279



Składy Konsygnacyjne Gazolina S.A. Gdynia Port

Liny sztalowe - Łańcuchy kotwiczne - Kotwice - Gwoździe

Blachy żel. ocynkowane - Wiadra - Beczki - Linoleum - Korki.

CENTRALNA DROGERJA

J. CZEPCZYŃSKI, Poznań

SKŁAD DETALICZNY:
Stary Rynek 8, Telefon Nr. 3324 i 3315.
Grochowe Łąki 3, Telefon Nr. 3353.

MAGAZYNY HURTOWE:
Woźna 23, Telefon Nr. 3238.

Najtańsze źródło zakupu dla każdego.

Wody mineralne, prawdziwe i sztuczne. Sole i ługi do kąpieli. Kąpiele węglkowe. Ekstrakt jodowy do kąpieli.

Perfумы. Mýdła toaletowe. Wody -- kolońskie. Pudry. zminki. --

Oliwy i tłuszcze do maszyn. Benzyna. Nafta. Carbolineum. Sole dla bydła. Kreda na paszę. Fosforan wapna.

Wszystko w wielkim wyborze.

Wszystko w wielkim wyborze.

Profesor Rybarz

udziela lekcji

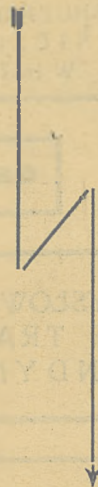
języka angielskiego i francuskiego.

Wycza szybko, według najnowszej metody.

Zgłoszenia przyjmuje się w kawiarni „Kukielka” od godz. 11 do 1 po poł.
TELEFON 166.

KSIĄŻKI

OPRAWIA SZYBKO



DRUKARNIA BAŁTYCKA

GDYNIA, UL. STAROWIEJSKA

NA ZIMĘ

Płaszczы damskie i męskie, kurtki, futra, ubrania, trykotaże, barchany itd.

polecam

w wielkim wyborze po najniższych cenach

WOJCIECH

MIKOŁAJCZYK

GDYNIA, ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA
dom p. Vogta.

WŁADYSŁAW SZEMIOT

PRZEDSIĘBIORSTWO SAMOCHODOWE

części zapasowe stale na składzie

AUTODOROŻKI

O każdej porze dnia i nocy, samochody luksusowe na uroczystości i reprezentacje.

.. Autogaraże do wynajęcia ..

gdynia, ul. 10 lutego, naprzeciw budującej się poczty, garaże przy ul. Abrahama obok domu
TELEFON 105 — p. burmistrza. — TELEFON 105

Gdyńskie Towarzystwo Handlowe

„GETEHA”

GDYNIA, ul. Starowiejska. Tel. 201

Poleca ze składu lub szybką dostawą:

żelazo, stal, blachę, materiał śrubowy, wszelkie artykuły technicz.,

elektrotechniczne i budowlane.

WĘGIEL Z KOPALŃ GÓRNOŚLĄSKICH

po cenach kopalnianych.

ZAOPATRYWANIE OKRĘTÓW W ARTYKUŁY TECHN.