

# ŻEGLUGA No 1

*Ted*

1-2  
1927-1928



Port Gdynia

The Port of Gdynia

15 XII. 27

# THE NAVIGATION



# BERGFORD

HOLZ — SPEDITIONS- UND LAGER- GESELLSCHAFT m. b. H.

GDAŃSK — STROHDEICH

Ekspedycja i magazynowanie drzewa wszelkich gatunków

::: 250.000 M. KW. PLACÓW TERENOWYCH :::

::: 150.000 M. KW. PLACÓW WODNYCH :::

WŁASNE BOCZNICE KOLEJOWE I URZĄDZENIA KOLEJOWE.

Adres telegr.: „BERGFORD”, GDAŃSK.

## CENTRALA ROLNIKÓW SP. AKC.

POZNAŃ, PLAC WOLNOŚCI 18

Telegrams: „Centrum, Poznań”.

AGRICULTURAL TRADING COMPANY.

EXPORT OF: GRAIN, SEEDS, POTATOES, FEEDING-STUFFS.

IMPORT OF: CHEMICAL FERTILIZERS.

BRANCHES: Gdańsk, Langermarkt 15, Toruń ul. Szeroka 18,

Katowice, ul. Marjacka 13.

## S. J. JEWELOWSKI GDAŃSK — LANGFUHR GDAŃSK — RÜCKFORT TARTAKI PAROWE

ADRES TELEGRAFICZNY: JEWELOWSKI, DANZIG - LANGFUHR.



FIRMA DOSTARCZA  
WSZELKICH RODZAJÓW  
MATERJALU DRZEWNEGO  
Z POLSKIEJ SOSNY, JAKO  
TO: SŁUPÓW TELEGRA-  
FICZNYCH, PODKLADÓW,  
BELEK DO KOPALNI I T. D.

*Tartaki parowe.*





1003046870

# ŻEGLUGA

## THE NAVIGATION

CZASOPISMO DLA HANDLU MORSKIEGO I ŻEGLARSTWA /  
A MONTHLY RECORD OF POLISH COMMERCE BY SEA

ROK 1

WARSZAWA, GDAŃSK, GDYNIA, DN. 15. XII. 1927 R.

Nr. 1

### DOSTOSOWANIE WYTWÓRCZOŚCI NASZEJ DO ZBYTU NA RYNKACH ZAMORSKICH

COORDINATION HOME PRODUCTION WITH FOREIGN DEMAND



Wywóz koni przez Gdańsk do Kopenhagi

I.

Zniesienie ograniczeń walutowych i dewizowych przyczynia się do konsolidacji naszych stosunków gospodarczych, zbliża nas do państw zachodnich. Ustabilizowanie waluty (i stosunków pokojowych z Litwą) tworzy podstawę do rozwoju życia gospodarczego.

Liczba bezrobotnych w przeciągu ostatnich trzech lat z 303 tys. osób spadła na 117 tys., produk-

cja węgla wzrosła do przeszło 3 milj. ton miesięcznie, stali do 900 tys., żelaza do 400, cynku do 100. Przywóz rudy żelaznej w r. b. wzrósł w stosunku do r. ub. o 188 %, równie wzrósł przywóz bawełny, wełny i juty.

Eksport budulcu i materiałów drzewnych wzrósł do 5000 tys. ton, masła do 7 tys. ton.

Mimo to nie można twierdzić, by obecny stan handlu zagranicznego Polski był zadawalający.

Abc. Nr. 1131  
A 29



W ostatnich trzech miesiącach coraz lepszy mamy bilans handlowy, coraz większy obrót handlowy, nie jest jednak on jeszcze takim, jakim chciałoby go widzieć społeczeństwo i Rząd.

Czynność bilansu płatniczego zawdzięczamy narazie pożyczkom zagranicznym. Bilans handlowy w poszczególnych miesiącach r. b. przedstawia się następująco:

	Wywóz.	Przywóz.	Saldo.
	w tysiącach franków złotych.		
Styczeń	114,793	107,698	+ 7,095
Luty	116,394	111,991	+ 4,403
Marzec	128,736	128,306	+ 430
Kwiecień	119,414	148,195	— 28,784
Maj	114,177	163,814	— 49,637
Czerwiec	114,006	160,040	— 48,034
Lipiec	113,911	136,195	— 23,756
Sierpień	120,600	129,862	— 9,260
Wrzesień	119,087	126,865	— 7,778
Październik	137,742	151,149	— 13,407
Listopad	133,464	155,581	— 22,117
	1,332,321	1,519,696	— 187,375

187 milj. fr. zł. równa się 320 milj. zł. niedoboru w naszej tegorocznej gospodarce handlu zagranicznego. Niedobór ten jest o tyle mniej groźny, że importowano nade wszystko środki produkcji (maszyny i ich części).

To dowodzi, że wytwórczość nasza jeszcze nie jest dostatecznie dostosowana do podaży na zagraniczne rynki i że, wobec zwłaszcza zbliżającego się nawiązania stosunków handlowych z Niemcami, to dostosowanie do wymagań popytu na rynkach światowych jest kwestją naszego gospodarczego, być albo nie być.

Angli wolno mieć deficytowy bilans handlowy. Bilans ten równoważą dopływy pieniędzy z zagranicy, które otrzymują Anglicy jako wierzyciele, właściciele zagranicznych przedsiębiorstw i morskich środków przewozowych. Nam — nie.

Dostosowanie naszej wytwórczości do rynków zamorskich jest w istocie rzeczą bardziej złożoną, niż to się napozór wydaje.

To nietylko koszty produkcji danego towaru i jego jakość.

W grę tu wchodzi jeszcze trzy nader ważne czynniki:

1) *Utrzymywanie łączności z naturalnymi rynkami zbytu*, t. j. nie posiadającymi tych niezbędnych dla życia gospodarczego produktów, które Polska ma w nadmiarze (węgiel, sole potasowe, nafta, drzewo, poniekąd płody rolnictwa i t. p.) oraz z temi rynkami, które mogą nabywać i inne wytwarzane u nas towary (narzędzia rolnicze, maszyny, tkaniny, cement, artystyczne wyroby i t. p.).

2) *Organizowanie popytu zagranicy dla naszego eksportu*. Tu nieocenione usługi mogłyby oddać utworzone zagranicą polskie izby handlowe, specjalni agenci a nade wszystko prywatni przedsiębiorcy, agentury, maklerzy.

Rząd niemiecki dla wzmożenia swego eksportu wysłał zalecenia do swych rodaków-kolonistów, by organizowali i popierali popyt na towary niemieckie.

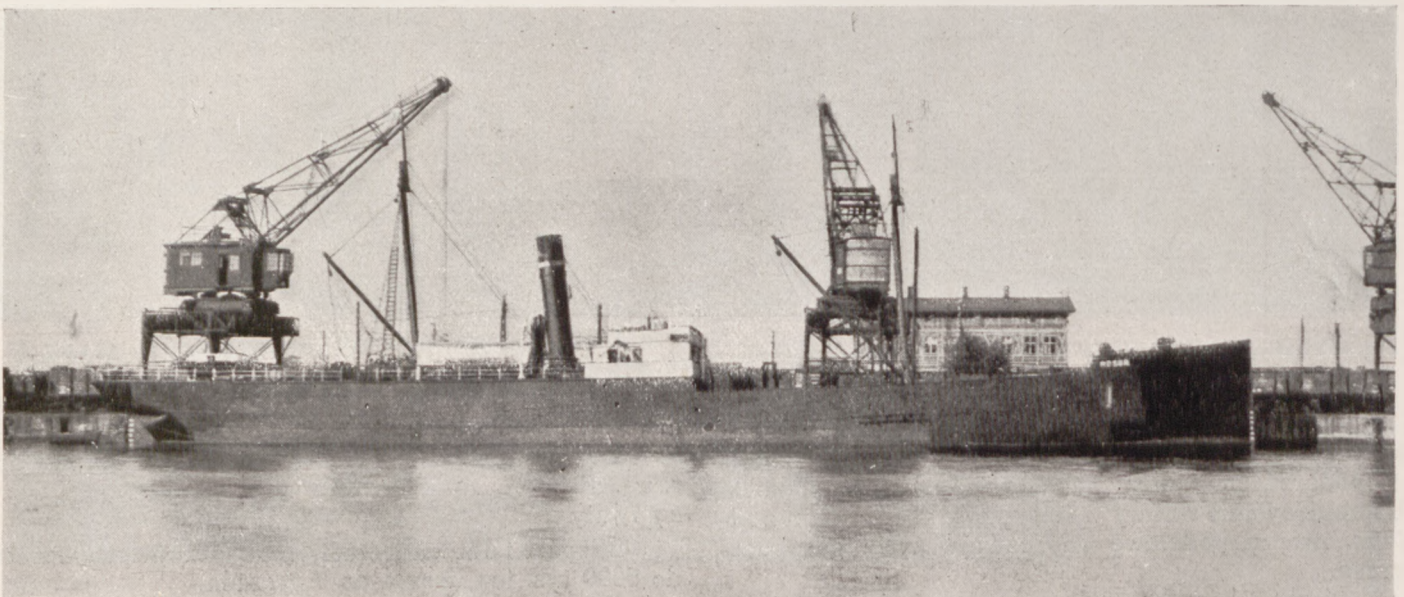
W ten sam sposób winniśmy się odnosić do naszych naturalnych sprzymierzeńców, do naszych kolonij.

3) *Wytworzenie dogodnych warunków zbytu*. Tu ma w pierwszym rzędzie doniosłe znaczenie przewidywana *polityka gospodarcza Rządu*: sprzyjające rozwojowi produkcji prawodawstwo (traktaty, cła, reglamentacje, kredyty, taryfy kolejowe, frachty okrętowe i t. p.), i *państwowa służba informacyjna* (konsulaty, Instytut eksportowy, radcowie handlowi, korespondenci, szczególnie uprzedzający naprz. naszych eksporterów o mającej nastąpić zwwyżce celi, zakazie wwozu). W drugim dopiero rzędzie inicjatywa i przedsiębiorczość prywatna. Przeciętny eksporter nie jest w stanie utrzymać własną służbę informacyjną zagranicą.

Wytwórczość nasza w zależności od tych trzech czynników winna rzutko i intensywnie dostosowywać się do potrzeb wielkiego rynku światowego.

Wzmożenie zagranicznego handlu Polski, dodatni jej bilans handlowy, owe dwa czynniki, warunkujące dobrobyt obywateli polskich, to hasło dnia dzisiejszego, hasło „Żegluga”.

## PRZEDSIĘBIORSTWO ŻEGLUGOWE „ROBUR“



Statek handlowy „Robur“



# O FRACHTOWANIE PLANOWE i ZYSKOWNE DLA EXPORTU

## PROPER AND SYSTEMATIC CHARTERING ADVANTAGES FOR THE EXPORTERS

Obserwując export węgla polskiego z punktu widzenia armatora i maklera frachtowego nasuwa się pytanie, dlaczego export polski pracuje bez jakiegokolwiek linii wytycznej.

Do armatora lub też maklera frachtowego nadsyłane są ze wszelkich stron od wszystkich tych, którzy poszukują tonażu, okólniki, z podaniem ładunków wychodzących. Na zasadzie zawierających wszystkie ładunki węglowe wychodzące przez Gdańsk i Gdynię, można najlepiej ująć charakter exportu.

Biorąc pod uwagę źródło notowania ładunków, odnosi się wrażenie, że export, nie ufając swoim siłom, nie chce skierować całej swej energii według ściśle określonego planu, lecz traktuje export przez Gdynię i Gdańsk jako dorywczy. Dziś jest, jutro może się skończyć. — Z małymi wyjątkami węgiel polski sprzedawany jest „fob Gdańsk”, t. zn. z dostawą i załadowaniem do okrętu w Gdańsku, — okręt wynajmowany jest więc przez kupującego.

Sprzedaż „fob” odbywa się nie dlatego, że jest ona dogodną konsumentowi, lecz li tylko, że kupujący „grosista” lub pośrednik zagraniczny ciągnie zyski ze stawek frachtowych — cprocz swojej prowizji. — Z drugiej strony export *sprzedając węgiel „fob” z natury rzeczy nie może się interesować, jaką cenę osiąga węgiel w miejscu przeznaczenia.* — *Export polski, chcąc wykorzystać całą wartość węgla, winien przejść na sprzedaż „cif”, t. zn. sam wynajmować okręt i dostarczać węgiel do portu przeznaczenia.*

Dotychczas odstręczała exportera od sprzedaży „cif” obawa przed niestałością stawek frachtowych, które podlegają ciągłym małym wahaniom. — O ile zaś ta sprzedaż istniała lub istnieje, to jest ona tak nieudolnie zorganizowana, że exporter narażony jest na straty przy pierwszych swych krokach. Frachtowanie, t. zn. wynajmowanie statków pod węgiel przez frachtującego zagranicą jest o tyle unormowane, że każdy frachtujący pracuje przez jedną firmę maklerską, export polski natomiast pracuje chaotycznie, zwraca się we wszystkie strony z żądaniem oferty na tonaż.

Nie skomunikuje się bezpośrednio ze względów praktycznych z armatorami, lecz zwraca się do kilku firm maklerskich miejscowych i zagranicznych. To ma ten skutek, że tonaż pod jeden ładunek szukają firmy wzdłuż całego Bałtyku. — Na porządku dziennym zdarzają się kurioza: maklerzy belgijscy, francuscy, niemieccy poszukują tonażu na ładunki w Gdyni lub Gdańsku u armatorów i maklerów, naprzykład w Kopenhadze, którzy ze swej strony podają ofertę dalej do maklerów i armatorów w Gdańsku lub w Gdyni, — skąd przy normalnych warunkach powinny wychodzić zapytania o tonaż. — Zysk z tego: *strata czasu i podwyższenie frachtów.* Ponieważ właściciel okrętu, zasypywany ze wszystkich stron ofertami, nie śpieszy się wynajmować statku, wnioskując, że frachtującym zależy na danym ładunku i że może z tego powodu osiągnąć dobrą stawkę frachtową.

Export węgla polskiego winien wiedzieć, że pod ładunki węgla, przeznaczone dla Bałtyku, mogą być jedynie zainteresowane statki armatorów bałtyckich,

skandynawskich i niemieckich a tylko w sporadycznych wypadkach przewożą węgiel statki francuskie lub angielskie, nie biorąc oczywiście pod uwagę ładunków dalszych, jak do Włoch lub południowej Francji, odnośnie których to ładunków armatorzy, przywożący do Gdańska rudę z Włoch lub sztuczne nawozy z Afryki, są przede wszystkim zainteresowani, pragną się zabezpieczyć, żeby ich statki w większości wypadków o dużej pojemności nie wracały próżne.

*Chcąc skutecznie przeprowadzić sprzedaż „cif”, trzeba przede wszystkim oddać wyłączność frachtowania jednej firmie maklerskiej.* Najlepszym rozwiązaniem zagadnienia byłoby oddanie frachtowania przez kilku exporterów w ręce jednej firmy maklerskiej w porcie ładowania, t. zn. w Gdańsku lub Gdyni lub też stworzeniu nowej firmy, zajmującej się wyłącznie frachtowaniem węgla, z udziałem, poszczególnych koncernów.

Jest zrozumiałem, że *skupienie frachtowania w jednym ręku kilkudziesięciu tysięcy ton miesięcznie, niewątpliwie wpłynie na unormowanie stawek i że wtedy, dopiero można będzie osiągnąć najniższe stawki, ponieważ armatorzy, posiadający wolny tonaż, będą zmuszeni zwracać się tylko do jednej firmy, konkurując między sobą.*

Sprzedaż „cif” w takiej formie nietylko, że przyniesie większe zyski exporterom, lecz umożliwi skuteczną konkurencję z węglem angielskim. — Jest rzeczą znaną, że stawki frachtowe z Anglii do Danii i Skandynawji są niższe, mimo znacznej odległości, niż z Gdańska do wymienionych krajów z powodu jednolitego frontu exporterów angielskich.

Zorganizowanie w ten sposób frachtowania przez kupujących jest niemożliwe, ponieważ siedziby ich znajdują się w Berlinie, Paryżu, Hopenhadze i Sztokholmie i nie leży to w ich interesie.

Jak już wspominałem, pracują sposobem centralizowania frachtowania w mniejszym stopniu firmy kupujące węgiel, pracując tylko przez jednego maklera. Podobna centralizacja frachtowania daje się zauważyć przy innych ładunkach masowych, naprzykład rudzie. — Sprzedając węgiel na termin dłuższy, można się zabezpieczyć odpowiednimi kontraktami frachtowymi, oczywiście jest tutaj wykluczona sprzedaż, na kilka lat naprzód, zresztą i ten rodzaj sprzedaży można skutecznie „cif”, warunkując cenę odpowiednimi zastrzeżeniami co do frachtu.

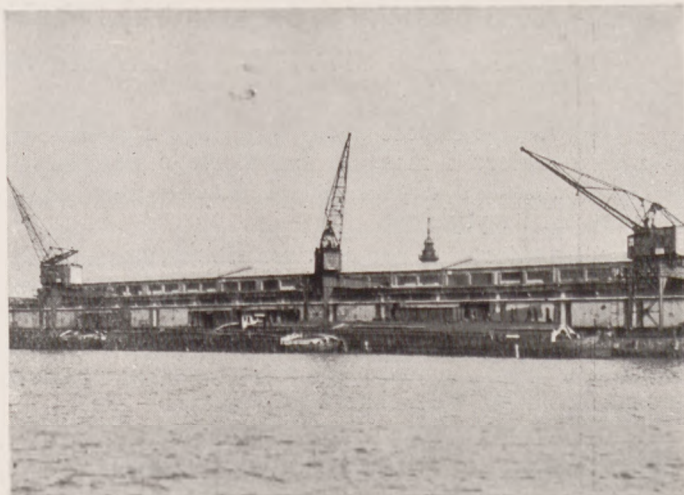
Pomijając zyski sprzedaży „cif”, jest ona między innymi dogodna w stosunkach gdańskich, tem, że nie może zająć kwestja odmówienia przyjęcia statku przez ładujących, jak się to często obecnie zdarza, gdyż ładujący czy też sprzedający węgiel posiadają wolną rękę w wynajmowaniu statku w dogodnym dla nich czasie.

Byłoby wskazaniem, żeby czynniki miarodajne i exporterzy węgla polskiego zwrócili większą uwagę na tak ważną dziedzinę przy eksporcie węgla, jaką jest frachtowanie, co obecnie niestety jest zupełnie pomijane.





*Ruch w Kanale portowym.*



*Nowe urządzenia portowe*

## IMPORT NAWOZÓW i PASZ PRZEZ GDYNIĘ i EKSPORT ZIEMIOPŁODÓW

*IMPORT OF FERTILIZERS OVER GDYNIA AND EXPORT OF AGRICULTURAL PRODUCTS.*

Gdańsk obecnie walczy o pierwszeństwo w przewozie zboża, pasz i nawozów jak i wywozie ziemiopłodów dla obszaru Rzeczypospolitej Polskiej; walczy nie tylko o prymat z portami niemieckimi ale i z Gdynią.

Wysuwane jest ze strony gdańskiej twierdzenie, że Gdynia nie nadaje się na port przeładunkowy dla tych towarów, że brak jej urządzeń, że urządzenia takie można stworzyć dopiero w ciągu dziesiątków lat, że brak jej przedsiębiorstw handlowych odpowiednich, brak urządzeń komunikacyjnych, brak stałych linii okrętowych do najważniejszych portów europejskich, brak połączeń telefonicznych, brak tradycji.

Niewątpliwie są to obiekcje poważne, warto z nimi zapoznać się i warto je starannie rozważyć. Gdańsk jest portem Polski nie tylko z tytułu traktatu wersalskiego, ale przede wszystkim skutkiem położenia geograficznego Polski i Gdańska jak i tradycji historycznych. Dlatego mówić będziemy o stosunku Gdańska i Gdyni nie jako dwóch konkurentów, ale *dwóch sił gospodarczych, których rozwój leży w interesie Polski.*

Jeżeli poruszymy przede wszystkim sprawę wywozu ziemiopłodów, to dlatego, że skierowanie eksportu tych towarów na Gdynię napotka na największe trudności.

Koniecznością będzie przede wszystkim wykonanie odpowiednich linii kolejowych, łączących Gdynię z Rzeczpospolitą, wykonanie dworca, dalej wybudowanie spichrzów z odpowiednimi urządzeniami do czyszczenia i sortowania zbóż, strączkowizn i nasion.

Jednak będzie budowa taka celowa i rentowna, o ile wiedzieć będziemy, że z Polski rokrocznie wywozić się będzie ilości takie zboża, że część przypadająca ewtl. na Gdynię wystarczy na amortyzację takich urządzeń.

Niestety obecnie wywóz zboża z Polski jest znikomym i od budowy spichrzów takich odstrasza przy-

kład Gdańska, gdzie wielkie nowoczesne elewatory zbożowe zamknąć trzeba było, gdyż nie przychodzi dosyć zboża, by mogło ono pokryć choćby koszty utrzymania.

Sądzić należy jednak, że spożycie zboża w Polsce osiągnie niebawem maksimum, jakkolwiek dobrobyt wzrasta. Spożycie mięsa, jarzyn i tłuszczu wzmożło się tak dalece, że może ono nawet zmniejszyć spożycie zboża. Kultura rolnicza natomiast wzrasta i plony powinny zwiększać się choćby z tej przyczyny z roku na rok. Stąd też do eksportu dojdziemy, niewątpliwie jednak wówczas tylko rentownie, jeśli ujawniające się tendencje monopoliczne do ujęcia eksportu zboża w ręce państwa nie przekreślą tych planów ze szkodą dla Kraju, gdyż nawet w Szwajcarii monopol państwowy zboża przynosi dotąd tylko szkody.

Dorzecze Wisły będzie niewątpliwie zawsze ciężyć do Gdańska. Jednak kresy wschodnie, część Małopolski Wschodniej i Pomorza ciężyć będzie ku Gdyni, o ile naturalnie stosowana będzie słuszna polityka taryfowa. Nawet Wielkopolska ciężyć będzie ku Gdyni, o ile Rząd Polski ustali odpowiednie taryfy kolejowe, które nie dopuszczą do tego, by Wielkopolska eksportowała przez Szczecin.

Trudnością poważną początkowo będzie dla Gdyni uzyskanie regularnej komunikacji z ważniejszymi portami Europy.

Brakom tym jednak zaradzi niewątpliwie utworzona S. A. „Żegluga Polska” i odpowiednia polityka stawek portowych.

Stosunki handlowe i tradycje łatwo przenieść będą mogły polskie przedsiębiorstwa handlowe z Gdańska, gdyż się przesiedlają do Gdyni. Niewątpliwie zapewnić trzeba będzie przesiedlającym się możliwość uzyskania odpowiednich biur, kredytów nie droższych, niż w Gdańsku, a przede wszystkim *ulg podatkowych, bo handel hurtowy w Gdańsku nie opłaca ani stempla, ani podatku obrotowego, a patenty są znacznie niższe.* Dopóki tego nie będzie, wykluczonym jest rozwój Gdyni jako centrum handlowego.



Dalszym krokiem będzie założenie giełdy, której członkami winny być firmy pierwszorzędne i solidne, które reputację handlu w Gdyni będą potrafiły podtrzymać na odpowiednim poziomie.

Do importu pasz ewtl. i zboża odnoszą się powyższe uwagi i postulaty w równej mierze.

Rychło trzeba będzie pomyśleć o zarządzeniach, popierających powstanie powyższego handlu w Gdyni, bo chwilowo „handel zbożem” w Gdyni jest niżej poziomu najmniejszego miasta Pomorza.

Jeżeli dotąd firm zbożowych, poważnych, Gdynia nie posiada, to główną przyczyną jest zupełna nieświadomość co do kierunku polityki handlowo-zbożowej Polski. Przejście do Gdyni jest ryzykiem. Otóż nim ktokolwiek rzuci Gdańsk i pójdzie do Gdyni, zrywając tam stosunki handlowe i rezygnując z koncesji, wiedzieć winien, czy to ma sens, a mianowicie, czy wyżej wymienione postulaty będą spełnione, szczególnie *kredytowe i podatkowe*.

*Sprawa importu nawozów* jest częściowo prostszą, częściowo bardziej skomplikowaną. Prostsza, jeżeli chodzi o tomasynę, gdyż ten nawóz można w dość prymitywnych warunkach przeladowywać i np. w roku 1928 Centrala Rolników S. A. zamierza już wiosną wszelkie transporty tomasyny skierować do Gdyni, mimo że ryzyko niepowodzenia przeladunku jest znaczne.

Niestety port jest jeszcze źle osłonięty, brak od czasu ważony. Mimo to optymizm jest uzasadniony. Odciągnięcie transportów nawozów do Gdyni uprzytomni Radzie Portu w Gdańsku fakt, iż pobiera przy powiednich bocznik i kejów, aby kolej dostarczyła na tomasynie kejowe w wysokości 4¼% od wartości to-

waru — kejowe nieznanne w tej wysokości na świecie!

Skierowanie nawozów, a jest to poważna cyfra, na Gdynię zapewni statkom zwrotny fracht i potani frachty dla towarów eksportowanych.

Z tego względu *ważnym będzie ściągnięcie importu saletry chilijskiej na Gdynię*. Niestety w tej gałęzi handlu panują arcyniezdrowe stosunki. *Za wszelkie transporty saletry, idące do Polski* pośrednio czy bezpośrednio, *pobiera Hamburg prowizję*. Podraża to towar i uniemożliwia wysyłkę na Gdynię, gdyż inkaso dokumentów załatwiają banki niemieckie, mające oddziały w Gdańsku. Zapobiec możnaby temu w ten sposób, że organizacjom rolniczym w Polsce i to nie tylko tym, które mają siedzibę w Warszawie, ale przede wszystkim organizacjom Zachodniej Polski udziela się kredytu na *zakup saletry w wielkich partjach wprost w Chile łob*, przetransportowanie do Gdyni i wysyłkę stąd do Polski na warunkach kredytowych, umożliwiających unieszkodliwienie importu via Gdańsk przez firmy hamburskie.

Podkreślimy jeszcze, że uwagi te są tylko ramowe i zbyt mało miejsca tutaj, by wyczerpać zagadnienia tak obszerne i poważne.

W każdym razie widoki rozwoju portu gdyńskiego i w tych kierunkach są pomyślne i tylko od woli społeczeństwa i Rządu, który sprawę Gdyni tak energicznie potrafił pchnąć naprzód, zależy uzyskanie dla portu w Gdyni przeladunku towarów, wymienionych na wstępie.

DR. GOLDMAN.

#### POMORSKIE STOWARZYSZENIE UBEZPIECZEŃ w TORUNIU.

Dla Pomorza założona została przez Niemców w r. 1785 instytucja publiczna pod nazwą „Westpreussische Provinzial-Feuersozietät” w Gdańsku, która od tej chwili, aż do ustąpienia Polsce ziem zabranych po traktacie wersalskim, a więc przez lat 135 działała bardzo sprawnie i z wielkim pożytkiem. W czasie przejściowym, gdy w odrodzonej Polsce tworzyła się stopniowa administracja własna, Ministerjum b. dzielnicy pruskiej, uruchomiło polski zakład pod nazwą: „Pomorskie Stowarzyszenie Ubezpieczeń” z siedzibą w Toruniu, a Pomorski Wydział Krajowy udzielił na ten cel pożyczki w kwocie dwóch milionów marek. Działalność rozpoczęło Stowarzyszenie od 1 lipca 1921 roku.

W myśl statutu jest ono instytucją publiczno - prawną, działającą na podstawie ustawy pruskiej z dnia 25 lipca 1910 roku, o publicznych stowarzyszeniach ubezpieczeń od ognia. Nie jest oparte na przymusie, działa nie w celach zarobkowych lecz dla dobra publicznego na zasadzie wzajemności na obszarze Województwa Pomorskiego. Zostaje pod bezpośrednim zarządzeniem dyrektora generalnego, z którym współdziała Rada Zarządzająca składająca się z wybranych przez Wydział Krajowy siedmiu członków. Podlega nadzorowi Starosty Krajowego Pomorskiego, Wydziałowi Krajowemu oraz Sejmowi Krajowemu (wojewódzkiemu), a gwarancję finansową za jej zobowiązania przyjmuje Pomorski Związek Krajowy.

W ciągu kilku lat swego istnienia rozwinęło się Stowarzyszenie bardzo poważnie, przetrwawszy pomyślnie czasy inflacji markowej.

Zamknięcia rachunkowe za ostatni rok 1926 wykazują:

sumę zebranych składek . . . . .	zł. 1.765.908.—
wypłaconych odszkodowań . . . . .	„ 1.669.550.—
zyski . . . . .	„ 251.137.—
fundusz rezerwowy wynosi . . . . .	„ 277.823.—

Stowarzyszenie posiada dwa budynki: w Toruniu przy ulicy Żeglarskiej Nr. 26, gdzie się mieszczą biura Dyrekcji, i w Tczewie Rynek Nr. 7.

Będąc Instytucją prawną - publiczną, popiera czynnie wszelką akcję przeciw pożarową, przewidując w swoim budżecie corocznie kwoty na straże pożarne. W roku 1926 wypłaciła z tego tytułu kwotę zł. 30.000 i przewidziała na rok 1927 kwotę zł. 50.000.

## POMORSKIE STOWARZYSZENIE UBEZPIECZEŃ

w TORUNIU

Dyrekcja w Toruniu, ul. Żeglarska 26

(DOM WŁASNY)

Reprezentacja w Tczewie, Rynek 7

(DOM WŁASNY)

PRZYJMUJE:

### Ubezpieczenia od ognia

budynków i ruchomości, przedsiębiorstw fabrycznych, przemysłowych i rolnych po najniższych taryfach i na dogodnych warunkach.

### Ubezpieczenia od gradobicia

na najdogodniejszych warunkach.

### KOMISARZE i AGENCI

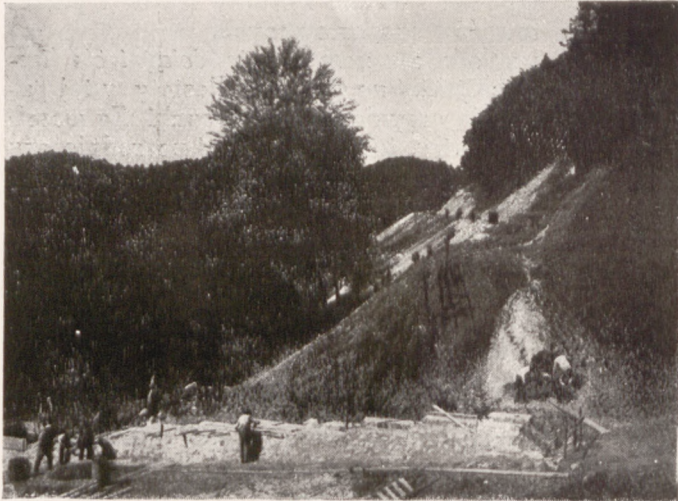
we wszystkich większych miejscowościach Pomorza pośredniczą w zawieraniu ubezpieczeń i udzielają wszelkich wyjaśnień.

Adres telegraficzny: „POSTOW TORUŃ”.

Nr. telefonów 174 i 267 — Konto P. K. O. 201 439.

Dotychczas Towarzystwo ubezpieczało tylko od ognia: w roku bieżącym został uruchomiony dział ubezpieczeń od gradobicia — pozatem projektuje się wprowadzenie działów ubezpieczeń przeciwko: kradzieży z włamaniem i odpowiedzialnością prawną-cywilną.





Budowa kolei w terenie gorzystym.



Przejazd koło W. Kacka.

## TECHNIKA HANDLU ZAMORSKIEGO\*)

### THE WAY OF HANDLING THE OVERSEAS TRADE.

Wielka odległość miejsca przy handlu zamorskim wymaga bezwzględnie przyspieszonego środka korespondencji i dlatego to porozumiewanie się przy pomocy kupieckiego *Code'u*, który oszczędza kosztów, jest w tej gałęzi handlu w jak najczęstszym użyciu.

#### POCZTA.

Poczta listowa stała się wprawdzie w stosunkach zamorskich tak pewną, jak w lądowych, mimo to jednak, na wszelki wypadek zachowuje się zwyczaj przesyłania t. zw. „drugiej poczty”, t. zn. kopje pism (listów, faktur, weksli, konosamentów, polis i t. d.) posyła się najbliższą pocztą, wślad za pierwszą.

Do odejścia i przybycia poczt listowych stosuje się naturalnie cały interes zamorski i otrzymuje przez to swój perjodycznie zmieniający charakter.

#### OFERTY.

Gdy eksporter otrzymał z za morza polecenie złożenia *oferty* w pewnym towarze, udaje się sam lub przez swego zastępcę do fabrykanta i żąda od niego nadesłania wzorów i podaniem ceny, terminów dostawy i innych warunków. Często fabrykanci sami posyłają regularnie swoich agentów do eksportera w celu poinformowania się o jego życzeniach i odebrania zleceń. Ofertę przesyła następnie eksporter za morze w formie propozycji, odnoszących się do typów lub standardów, lub na podstawie zbiorów próbek, które bywają oznaczone cyframi lub literami, z uwzględnieniem telegraficznego *Code'u*.

#### WALUTA.

Waluta, w której następuje propozycja ceny, będzie często walutą kraju importu, jednak nie zawsze tak jest; tak np. angielskie firmy proponują zapłatę najchętniej w angielskiej walucie, a także chętnie przedkłada się walutę stałą nad chwiejną.

#### CENY.

Ceny w handlu zamorskim należy rozumieć przeważnie jako „pierwsze koszty”, *fob port* wywozowy lub *cif* albo *cf* port przywozowy; dla krajów, dla których ciągnie się zwykle traty z klauzulą procentową, oznacza *cifi* cenę, w której te procenty są zawarte, a *cific* cenę, którą kalkulowano łącznie z prowizją należną komisantowi. Jeśli trzeba towar dostawić aż do magazynu kupującego, wtedy mówi się o cenie *All - round*.

Termin płatności podanej ceny jest w handlu zamorskim wedle uzansu angielskiego prawie wyłącznie *netto* kasa, a więc cena płatna w dniu fakturowania lub załadowania na okręt. Procenty za czas przejazdu i w każdym wypadku udzielane *respiro*, idą zatem na ciężar kupującego i albo wstawia się je do faktury, albo wlicza do weksla wyrównawczego albo też obciąża się nimi w roku bieżącym (Ameryka południowa). Inne ceny rozumieją się za okazaniem po 30, 60 i więcej dniach, rzadziej na ściśle określony termin, gdyż sprzedawca będzie się poczuwał do ponoszenia odsetek od czasu przejazdu tylko wtedy, gdy ten czas będzie krótki.

Wypełnienie interesu zamorskiego wymaga przede wszystkim szczególnej staranności przy odpowiednim do transportu morskiego opakowaniu *usual packing* i wysyłce próbek wykonania.

#### FAKTURA.

Faktura będzie zależnie od przeprowadzenia interesu zamorskiego albo rachunkiem w handlu własnym, albo rachunkiem kupna w interesie komisowym. W pierwszym wypadku i przy cenach *All-round* wstawione będą tylko potrącenia skonto i rabatowe, a może być także potrącone przewoźne morskie, jeśli je przy cenach *cf* lub *cif* pobrano później. Podobnie pojedynczo przedstawiać się będzie rachunek kupna przy cenach *cific* lub *cifi*, choć tu mogą być wsta-

\*) Wyjątek z pracy dr. K. Petyniak-Saneckiego.



wione drobne koszty, jeśli nie zastrzeżono sobie *commission in full*. Jeśli natomiast zawarto transakcję na podstawie klauzuli „pierwsze koszty” lub *fob*, to rachunek kupna komisanta będzie zawierał jego koszty, jak przewoźne morskie i opłaty asekuracyjne, odsetki za czas przejazdu, należytość pośrednika (za sprzedaż weksła wyrównawczego), drobne koszty (za opakowanie, dobowanie próbek, porto, stemple) i wreszcie prowizję, liczoną od ceny towaru, powiększoną o koszt.

Przy ubezpieczonych przesyłkach towarowych, faktura zawiera z reguły również kwotę ubezpieczenia, towarzystwo ubezpieczeniowe, jakoteż nazwisko zastępcy tego towarzystwa ubez. w porcie przeznaczenia. Zakończenie faktury tworzą dane, odnoszące się do wyrównania należytości za towar i warunki wydania towaru.

Fakturę w interesie zamorskim wystawia się w dwu do czterech egzemplarzach; jeden lub dwa egzemplarze idą do kupującego, reszta jest przeznaczona dla zainteresowanych banków. Dla niektórych krajów, w których istnieją przeważnie cła wartościowe, należy dołączyć ponadto fakturę cłową, która musi być zwykle uwierzytelnioną przez konsulat miejscowości wystawienia faktury. Często trzeba będzie także dołączyć świadectwo pochodzenia, wystawione przez odnośną izbę handlową.

## PŁACENIE ZA TOWAR.

Wyrównanie należytości za towar w interesie zamorskim następuje albo w gotówce albo czekiem za wydaniem dokumentów załadowczych, rzadziej udziela się otwartego kredytu, a zwyczajnie najczęściej wyrównywa się przez weksel. Zawsze przytem używa się pośrednictwa bankowego. Bank załatwia co najmniej inkaso pretensji fakturowej lub weksla wyrównawczego, jakoteż realizację pretensji dewiz wyrównawczych. Najczęściej jednak pośredniczy on w kredycie wyrównawczym i zabezpiecza go zarazem. Dlatego akredytywa bankowa miała oddawna wielkie znaczenie w zamorskim obrocie towarowym. Wedle obecnego stanu rzeczy można pod względem rozciągłości przyznawania kredytu rozróżnić trzy sposoby:

1. Potwierdzona, nieodwołalna akredytywa, (*confirmed or irrevocable letter of credit* lub *confirmed bankers credit*). Przytem zobowiązuje się bank pisemnie wobec sprzedawcy, wypłacić w gotówce kwotę fakturową, lub zakupić wystawione na kupującego traty z załączonymi dokumentami załadowania, przy zrzeczeniu się regresu, jeśli weksel nie zostanie wykupiony. W tym celu drukuje się często na wekslach napis: *Drawn as per terms of letter of credit*. Ta akredytywa nie może być odwołana, chyba za zgodą sprzedawcy; daje mu zatem wszelką pewność i jest uważana za równoznaczną z *cashiers check* (czek kasyowy). Takich akredytów żądają zwykle tylko firmy zamorskie krajowe.

2. Niepotwierdzona, odwołalna akredytywa (*unconfirmed revocable letter of credit*), może być każdej chwili odwołana. Sprzedawca ponosi zatem ryzyko od załadowania na okręt aż do zapłaty.

3. *Authority of purchase* lub *letter of authority*; bank donosi sprzedawcy, że jest upoważniony przez kupującego do zakupu wystawionych na niego trat z załączonymi dokumentami załadowczymi. Taka akredytywa nie jest, wedle angielskiego (amerykańskiego) uzansu, uważana za równą *bankers credit*,

gdyż nie daje ona żadnej gwarancji wystawcy weksla; bank bowiem może w razie niewykupienia, wziąć regres wobec sprzedawcy.

## K R E D Y T.

Kredyt udzielony przez bank może być i w interesie zamorskim niepokryty, jeśli bank bez zastawu rzeczowego stosuje się do poleceń sprzedawcy. Najczęściej jednak będzie kredyt pokryty przez wartość towaru. Bankowi przyznane zostaje prawo dysponowania towarem albo przez wydanie dokumentów załadowczych (t. zw. kredyt dokumentowy), albo przez formalne zajęcie towaru w zastaw.

1. *Kredyt dokumentowy*. Tratę i dokumenty załadowcze (fakturę, konosament i polisę ubezpieczeniową) wystawia się w kilku egzemplarzach; grupa takich egzemplarzy tworzy kompleks dokumentów (*set*). Pierwszy kompleks (*full set*) zawiera Primę, jeden konosament, polisę ubezpieczeniową i fakturę, ewentualnie fakturę konsularną i świadectwo pochodzenia; drugi kompleks posiada zamiast Primy Sekundę i nie zawiera polisy ubezpieczeniowej, gdyż wystawia się ją z reguły tylko w jednym egzemplarzu. Dokumenty (pierwszy kompleks) są spojone z weksłami wyrównawczymi i oznacza się je zatem jako traty dokumentowe lub *documentary drafts* albo *bills*.

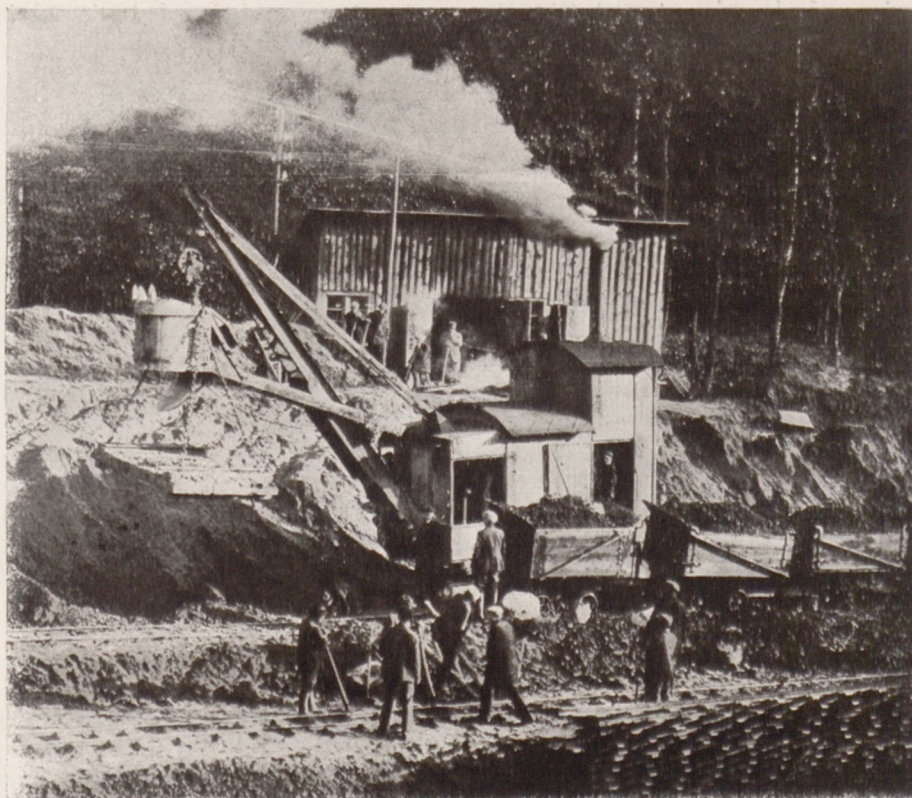
Przy posługiwaniu się kredytem oddaje się bankowi tylko *full set*, który wydaje on kupującemu towar dopiero za zapłatą gotówkową kwoty fakturowej, lub po akceptowaniu traty. Wedle tego rozróżnia się dwa ważne w obrocie zamorskim warunki: Dokumenty za zapłatą, w skróceniu po angielsku *d/p* (*Documents against Payment*) i dokumenty za akceptem dla (*Documents against acceptance*). Ostatnio wymieniona klauzula używana bywa przeważnie przy trasowaniu kwoty fakturowej na podany bank (kredyt akceptowy), któremu oddaje się za akceptem dokumenty załadowcze. Jeśli bank nie wykupuje traty w terminie zapadłości, to wystawca, t. j. sprzedawca staje się zobowiązanym w drodze regresu; ryzyko w czasie obiegu traty ponosi tu zatem sprzedawca. Warunek *d/p* bywa zwykle stosowany przy bezpośrednim trasowaniu kwoty fakturowej na kupującego; tratę sprzedaje się bankowi (kredyt negocjacyjny lub dyskontowy), który wydaje dokumenty za zapłatą gotówkową. Jeśli kupujący za towar nie płaci, to pozostaje on wprawdzie własnością sprzedawcy, który jednak wskutek nieodebrania go, ponosi przy spadającej konjunkturze mniej lub więcej znaczną stratę. Najczęściej wydaje bank dokumenty mimo klauzuli *d/p* już za akceptem traty; prze to obejmuje bank gwarancję za wykupno traty, i zrzeka się prawa regresu wobec wystawcy, który jest obecnie w zupełności pokryty. Dla pewności każe sobie wtedy bank wystawić przez kupującego t. zw. *trust receipt* albo *letter of trust*, w którym kupujący uznaje, że towar pozostaje własnością banku, zobowiązuje się przechowywać towar ubezpieczonym, a wszelki dochód w gotówce lub weksłach uzyskany przy sprzedaży tego towaru swoim klientom, lub w razie szkody, sumę uzyskaną z ubezpieczenia, odprowadzić do banku. Ponadto bank podaje do wiadomości kupującego, że towar zajęty musi być magazynowany oddzielnie od innych towarów i stać pod kontrolą banku. Różnica praktyczna między tratą *d/p*, a *d/a* polega więc na tem, że przy tracie *d/a* wystawca jest odpowiedzialny



z weksla przez cały czas obiegu tegoż, podczas gdy przy tractedip bank, wydając dokumenty już za akceptem, całe ryzyko sam przejmuje. Jeśli w terminie zapadłości traty towar nie został jeszcze wykupiony przez klientów, bank zgadza się często na prolongatę traty lub użycza na towar pożyczki (*loan*) na zastaw towaru.

2. *Kredyt za zastawem.* Tutaj oddaje sprzedawca bankowi akceptującemu wraz z dokumentami okretowemi (załadowczemi) *Letter of hypothecation*, w którym uznaje, że towar pozostaje aż do zapłacenia własnością banku. Ten oddaje natychmiast dokumenty kupującemu, który kwotę, na jaką opiewa trata, zwykle składa do banku. Albo też bank wydaje dokumenty kupującemu za wystawieniem przez tegoż *Letter of Lien*.

*Waluta* weksli wyrównawczych często nie będzie się zgadzała z walutą faktury, gdyż ich miejscem płatności jest zwykle Londyn, lub inna znaczna miejscowość handlowa; przerachowanie następuje wtedy na podstawie każdorazowych kursów dewiz, które według stanu walut są wystawione na większe lub mniejsze wahania. Dłużnik fakturowy będzie usiłował bronić się przed temi wahaniem wartości przez ustalanie kursów; dla każdego zakupu przedsięwzięcie on zatem odpowiednie pokrycie kursowe. Ale także i sprzedawca, jeśli waluta wyrównawcza nie jest walutą krajową, będzie ustalał oczekiwane wpływy dewizowe po kursie, który mu się wydaje korzystnym.



*Budowa kolei Górny Śląsk — Gdynia. Przesuwanie czerpaka pod Rydgoszczą.*

Przy stałym imporcie lub zbyciu, zawiera się takie ustalania kursów nie od wypadku do wypadku, lecz jeśli kurs wydaje się korzystnym, na dłuższy czas, np. na nadchodzący sezon zakupu lub sprzedaży i w wysokości ogólnego prawdopodobnego importu lub eksportu w ten sposób, że porczumiewa się z bankiem, po jakim kursie mają być przeliczane traty lub rymesy o późniejszym terminie płatności.

## TOWARZYSTWO ROBÓT INŻYNIERSKICH

W POZNANIU,  
UL. GROTTGERA 4

ADRES TELEGRAFICZNY:  
POZNAŃ „TRI”.

# „TRI”

TOWARZYSTWO AKCYJNE

G D Y N I A:  
Oddział Budowlany, tel. 4.

G D A Ń S K:  
Kassubischer Markt 21/1.

WYKONUJE I PROJEKTUJE WSZELKIE PRACE INŻYNIERSKO-BUDOWLANE:

KOLEJE, DROGI BITE, MOSTY, ROBOTY WODNE, PORTY, ZAKŁADY  
FABRYCZNE, KANALIZACJE MIAST, WODOCIĄGI, KONSTRUKCJE  
ŻELBETONOWE, KONSTRUKCJE CEMENTOWE.

PROJEKTY — WYKONANIE.

PORADA TECHNICZNA.



# PORT GDYNIA – THE PORT OF GDYNIA

## RUCH PORTOWY W LISTOPADZIE

### MOWEMENT OF WESSELS IN THE PORT OF NOVEMBER

	Ilość okręt. Number of wessels	Pojemność w m <sup>3</sup> Total capacity in m <sup>3</sup>		Obrót towarowy w tonach Freight turnover in tons
		brutto	netto	
Weszło — Entered	64	230,503	134,043	2,815 <sup>1)</sup>
Wyszło — Left	60	213,032	124,484	94,577 <sup>2)</sup>
Suma — Total	124	443,535	258,527	1) 2,775 kostki + + 40 drobnicy 2) 91,777 węgla + + 2,800 cementu

## ZESTAWIENIE WEDŁUG FLAG W LISTOPADZIE

### SPECIFICATION ACCORDING TO THE FLAG FIED, NOVEMBER

Narodowość Nationality	Ilość statków Number of Wessels	Pojemność w m <sup>3</sup> Total capacity in m <sup>3</sup>	
		brutto	netto
Szwecja — Swedish . . .	31	90,803	52,529
Danja — Danish . . .	7	30,087	17,685
Niemcy — German . . .	11	29,809	17,151
Norwegja — Norwegian . .	7	24,101	14,256
Francja — French . . .	3	23,307	13,766
Polska — Polish . . .	3	17,020	9,454
Finlandja — Finnish . . .	1	12,753	7,628
Gdańsk — . . .	1	2,622	1,574

## RUCH PASAŻERSKI W LISTOPADZIE PASSENGER TRAFFIC IN NOVEMBER

Weszło Entered	Wyszło Left
24 Hawre . . . . .	855



Wywóz cukru przez Gdańsk — Export of sugar over Danzig (siład firmy Alldag)

## EXPORT WĘGLA ZA 11 MIESIĘCY

### COAL EXPORT DURING 11 MONTHS

Styczeń . . . ton	38,491	January
Luty . . . . .	30,163	February
Marzec . . . . .	50,094	March
Kwiecień . . . . .	62,976	April
Maj . . . . .	77,975	May
Czerwiec . . . . .	67,276	June
Lipiec . . . . .	85,828	July
Sierpień . . . . .	13,818	Augustus
Wrzesień . . . . .	93,791	September
Październik . . . . .	91,329	October
Listopad . . . . .	91,777	November
Ogółem . ton	773,551	total tons

# „WARTA”

TOWARZYSTWO EKSPEDYCYJNE Z O. P.  
GDAŃSK, LANGERMARKT 19 (DEUTSCHE BANK)

ODDZIAŁ W GDYNI

Adres telegraficzny: „WARTA” — Telefony: w GDAŃSKU: 2 37-89; w PORCIE Wolna Strefa: 350-94; Dworzec Nadwiślański: 353-85  
Specjalność: ładunki masowe fosforatów, pirytów, nawozów sztucznych, rudy, węgla, cukru i t. p.  
EKSPEDYCJA, SKŁADOWANIE. MAKLERSTWO OKRĘTOWE.



## RUCH STATKÓW I OBRÓT PRZEWOZOWY W PORCIE GDYNIA ZA LISTOPAD 1927 R.

MOVEMENT OF VESSELS AND TURNOVER AT THE PORT OF GDYNIA  
DURING THE MONTH OF NOVEMBER 1927.

№	Rodzaj i nazwa statku Kind and name of vessel	Flaga Flag	Pojemność w mtr. <sup>3</sup> Total capacity in m. <sup>3</sup>		Właściciel Owner	Skąd przybył Arrived from	Przywóz Import		Makler Broker	Wywóz Export				Postój od do Stopped from to	Odszedł do Left for
			brutto gross total	netto net			osób persons	ton tons		osób persons	ton tons	ton węgla tons of coal			
												ładunku cargo	bunk. bunkering		
407	s/s „Kristina I“	norw.	2923	1735	J. Tresvig	Westeraas	—	—	Polskarob.	—	—	407,5	65	30/8—2/9	Westeraas
408	„ „Doranrona“	norw.	2430	1493	S. Ahrens	Rostock	—	—	Speed.	—	—	1123,5	145	30/8—2	Viborg
409	„ „Gra“	germ.	2855	1696	Sorensen & Co	Arendal	—	—	Polskarob.	—	—	1342	90	30 —2	Arendal
410	„ „Tania“	norw.	2855	1696	Sorensen & Co	Arendal	—	—	Polskarob.	—	—	1342	90	30 —2	Arendal
411	„ „Bretland“	szwed.	2024	965	S. Brodin	Malmö	—	—	Pam.	—	—	900	60	31 —1	Helsingborg
412	„ „Bretland“	swed.	5726	3495	Dot. Bansko Kulkau	Odensee	—	—	Reinhold	—	—	2905	70	2/9—4	Kopenhaga
413	„ „Bandar“	danś.	5726	3495	Dot. Bansko Kulkau	Odensee	—	—	Reinhold	—	—	2905	70	2/9—4	Kopenhaga
414	„ „Bandar“	szwed.	3211	1781	Korrstrom	Kopenhaga	—	—	„	—	—	1575	40	2 —4	Malmo
415	„ „Aurania“	szwed.	3737	2112	Raawall	Stockholm	—	—	Pam.	—	—	1700	120	2 —5	Kotka
416	żagl. „Regina“	szwed.	473	406	Reinhold	Gdańsk	—	—	„	—	—	275	—	3 —5	Könneby
417	s/s „Silvia“	szwed.	2832	1695	Plensburg- Stattinerdg	Kopenhaga	—	—	„	—	—	1327,5	97	4 —5	Frederiks- havn
418	„ „August-Leffler“	germ.	5452	3163	R. A. B. Ilos	Stockholm	—	—	Reinhold	—	—	2965	102	5 —7	Fredericia
419	„ „Aata“	szwed.	4515	3683	Landström-Stranne	Göteborg	—	—	„	—	—	2167	40	5 —7	Dalzbruck
420	„ „Lisbeth-Gerda“	szwed.	4515	3683	Landström-Stranne	Göteborg	—	—	„	—	—	2167	40	5 —7	Dalzbruck
421	„ „Ravbör“	niem.	2569	1407	Aug. Cords	Gdańsk	—	—	„	—	—	1440	130	5 —7	Ekaras
422	„ „Ravbör“	germ.	2569	1407	Aug. Cords	Gdańsk	—	—	„	—	—	1440	130	5 —7	Ekaras
423	żagl. mot. „Annes“	norw.	2857	1677	F. Meyer	Aarhus	—	—	Polskarob.	—	—	1329	190	6 —8	Hurum
424	żagl. mot. „Annes“	szwed.	228	168	Inhansen	Gdańsk	—	—	Polski LI.	—	—	125	—	7 —8	Aahus
425	s/s „Mewa“	szwed.	3320	2024	R. A. D. Mewa	Aahus	—	—	Polskarob.	—	—	1657,5	65	7 —10	Gefle
426	„ „Danzig“	szwed.	3320	2024	R. A. D. Mewa	Aahus	—	—	Polskarob.	—	—	1657,5	65	7 —10	Gefle
427	„ „Danzig“	niem.	3123	1630	Lübeck-Linne	Korsör	—	—	Reinhold	—	—	1505	40	8 —9	Wargas (fire)
428	„ „Ellan“	germ.	4505	2683	Red. A. B. Inga	Göteborg	—	—	Pam.	—	—	2200	97,5	8 —10	Göteborg
429	„ „Dea“	szwed.	4505	2683	Red. A. B. Inga	Göteborg	—	—	Pam.	—	—	2200	97,5	8 —10	Göteborg
430	„ „Dea“	norw.	6844	4130	Th. Brovig	Sundsvall	—	—	Polskarob.	—	—	3860	206	8 —12	Gent
431	„ „Hilde“	norw.	6844	4130	Th. Brovig	Sundsvall	—	—	Polskarob.	—	—	3860	206	8 —12	Gent
432	„ „Hilde“	niem.	3881	2412	P. H. Bertling	Lübeck	—	—	Reinhold	—	—	1705	120	8 —11	Helsingfors
433	„ „Falkyrian“	germ.	3881	2412	P. H. Bertling	Lübeck	—	—	Reinhold	—	—	1705	120	8 —11	Helsingfors
434	żagl. spt. „Polarbjörn“	szwed.	3441	2000	R. A. B. Falkyrian	Amsterdam	—	—	Polskarob.	—	—	1527	105	9 —12	Husum
435	s/s „Wm. Th. Malling“	szwed.	3441	2000	R. A. B. Falkyrian	Amsterdam	—	—	Polskarob.	—	—	1527	105	9 —12	Husum
436	„ „Polarbjörn“	norw.	925	466	K. Norbek	Gdańsk	—	—	„	—	—	387,5	—	10 —11	Hohnestrand
437	s/s „Spitzberg“	norw.	925	466	K. Norbek	Gdańsk	—	—	„	—	—	387,5	—	10 —11	Hohnestrand
438	mot. „Dietrich-Bohnekamp“	niem.	763	437	E. Ceiss	Gdańsk	—	—	Reinhold	—	—	280	30	10 —12	Odense
439	s/s „Wm. Th. Malling“	germ.	763	437	E. Ceiss	Gdańsk	—	—	Reinhold	—	—	280	30	10 —12	Odense
440	„ „Dietrich-Bohnekamp“	niem.	2770	1649	Aug. Bolten	Kopenhaga	—	—	„	—	—	1215	15	10 —11	Wasa
441	s/s „Wm. Th. Malling“	germ.	2770	1649	Aug. Bolten	Kopenhaga	—	—	„	—	—	1215	15	10 —11	Wasa
442	„ „Pologne“	danś.	5473	3184	D. D. Kulkomp.	Kolding	—	—	„	—	—	2486	165	11 —14	Aarhus
443	„ „Pologne“	franc.	8806	5210	Si Gen. Transatl	Havre	23	8	C. G. T.	425	—	—	—	12 —12	Havre
444	„ „Echo“	gdańs.	2622	1574	Behnke & Sieg.	Riwo	—	1168	Pam.	—	—	—	—	13 —17	Gdańska
445	„ „Mercator“	danzig	2622	1574	Behnke & Sieg.	Riwo	—	1168	Pam.	—	—	—	—	13 —17	Gdańska
446	„ „Kristine“	fińska.	12753	7628	Teutonia Amerika Lenion	Helsingfors	—	—	P. Loyd.	—	—	2800	1401,5	13 —25	Kristiansund
447	„ „Kristine“	fińska.	12753	7628	Teutonia Amerika Lenion	Helsingfors	—	—	P. Loyd.	—	—	2800	1401,5	13 —25	Kristiansund
448	„ „Hafnia“ Députe Charles	finnish	2923	1735	Johs. Tresvig.	Vesteraas	—	—	Polskarob.	—	—	1405	75	13 —16	Vesteraas
449	„ „Hafnia“ Députe Charles	norw.	2923	1735	Johs. Tresvig.	Vesteraas	—	—	Polskarob.	—	—	1405	75	13 —16	Vesteraas
450	„ „Nortier“	danś.	5748	3281	Dampskibssels kabet.	Aarhus	—	—	Prowe	—	—	2870	60	14 —16	Kopenhagi
451	„ „Nortier“	danś.	5748	3281	Dampskibssels kabet.	Aarhus	—	—	Prowe	—	—	2870	60	14 —16	Kopenhagi
452	„ „Ora“	franc.	5695	3346	Armateurs Français	Göteborg	—	—	Polskarob.	—	—	2826	130	14 —17	Göteborga
453	„ „Ora“	franc.	5695	3346	Armateurs Français	Göteborg	—	—	Polskarob.	—	—	2826	130	14 —17	Göteborga
454	„ „Jan“	norw.	2855	1696	O. B. Sörenson & Co	Arendal	—	—	Polskarob.	—	—	1362	80	14 —17	Kristiansund
455	„ „Jan“	szwed.	2439	1381	A. B. Allan	Kallundborg	—	—	Reinhold	—	—	1050	40	14 —16	Abo



№	Rodzaj i nazwa statku <i>Kind and name of vessel</i>	Flaga <i>Flag</i>	ojemność w mtr. <sup>3</sup> <i>Total capacity in m.<sup>3</sup></i>		Właściciel <i>Owner</i>	Skąd przyspył <i>Arrived from</i>	Przywóz <i>Import</i>		Makler <i>Broker</i>	Wywóz <i>Export</i>			Postój od do <i>Stopped from-to</i>	Odszedł do <i>Left for</i>	
			brutto <i>gross total</i>	netto <i>net</i>			osób <i>persons</i>	ton <i>tons</i>		osób <i>persons</i>	ton <i>tons</i>	ton węgla <i>tons of coal</i>			
												ładunku <i>cargo</i>			bank. <i>bank-</i> <i>range</i>
439	„ „Kätie“	niem. <i>germ.</i>	2965	1821	J. Weiss	Stralsund	—	—	Tow. Trans. Morsk.	—	—	1437,5	85	14 —17	Helsingfors
440	„ „Thüre“	szwed. <i>swed.</i>	1244	835	Rederi A. B. Falvik	Königsberg	—	—	Pam.	—	—	592	28	15 —17	Trelleborg
441	„ „Bris“	szwed. <i>swed.</i>	5643	3281	Sannström	Götheburga	—	—	„	—	—	2612,5	—	16 —18	Wallvig
442	„ „Katowice“	pols. <i>polish</i>	5651	3138	Żegluga Polska	Norrköping	—	—	Żegl. Pol.	—	—	2607,5	—	16 —20	Norrköping
443	„ „Excelsior“	szwed. <i>swed.</i>	3949	2380	Red. A. B. Cecil	Götheburga	—	—	Polskarob.	—	—	1915	90	16 —19	Götheburga
444	„ „Agir“	szwed. <i>swed.</i>	3593	2132	Red. A. B. Kjell	Kalmar	—	—	Pam.	—	—	1500	151	17 —20	Kalmar
445	„ „Syr“	szwed. <i>swed.</i>	2219	1222	Red. A. B. Cap.	Ystad	—	—	Polskarob.	—	—	1070	60	17 —20	Helsingborg
446	„ „Billrud“	szwed. <i>swed.</i>	697	334	Billruds A. B.	Karrebaks- münde	—	—	„	—	—	331,5	15	18 —25	Arrika
447	„ „Carrie“	szwed. <i>swed.</i>	3514	2092	Cecil, Landskrona	Göteborg	—	—	Speed	—	—	1750	75	19 —22	Stockholm
448	„ „Brüse“	norw. <i>norv.</i>	4843	2856	Oisen & Co	Oslo	—	—	P. Loyd.	—	—	2402,5	145	19 —22	Kristiansund
449	„ „Ragunda“	szwed. <i>swed.</i>	4677	2759	Fredrika Stockholm	Londyn	—	—	Polski Ll.	—	—	1913	230	21 —25	Hermösand
450	„ „Cecil“	szwed. <i>swed.</i>	3793	2196	R. A. B. Cecil	Norrköping	—	—	Polskarob.	—	—	2117,5	60	24 —25	Götheburg
451	„ „Reinnart“	niem. <i>germ.</i>	2669	1532	Ragnar Nilsson	Kopenhaga	—	—	Tow. Trans. Morsk.	—	—	960	155	24 —25	Wiborg
452	„ „Consulcods“	niem. <i>germ.</i>	2694	1561	Aug. Noris	Gdańsk	—	—	Reinhold	—	—	1575	60	24 —26	Ekeras
453	„ „Cochan“	szwed. <i>swed.</i>	1457	715	Ahranberg	Byskfil	—	676	Pam.	—	—	625	60	24 —29	Isbad
454	„ „Birus“	szwed. <i>swed.</i>	2871	1321	Ahbmark & Co	Gdańsk	—	—	„	—	—	1130	90	24 —27	Kristindhams
455	„ „Danzig“	niem. <i>germ.</i>	3128	1630	Lübeck-Linie	Pargas	—	—	Reinhold	—	—	1425	100	25 —26	Wiborg
456	„ „Nthel“	szwed. <i>swed.</i>	4275	2570	Tb. Jenasson	Götheburg	—	—	Polskarob.	—	—	2151	50	25 —29	Munkedal
457	„ „Oskar“	niem. <i>germ.</i>	2407	1375	R. Nielsen	Kopenhaga	—	—	Speed.	—	—	1100	115	25 —27	Pargas
458	„ „Toruń“	pols. <i>polish</i>	5716	3178	Żegl. Polska	Szczecin	—	—	Żegl. Pol.	—	—	2750	102,5	25 —30	Limhamn
459	ż/m „Jens“	duńs. <i>danish</i>	452	344	Th. Nielsen	Bornholm	—	241	Polski Ll.	—	—	225	—	25 —20	Gdańsk
460	s/s „Pologne“	franc. <i>franch.</i>	8806	5210	Cie Gbe Transatl.	Havre	—	32	C. G T.	470	—	—	—	26 —26	Havr
461	„ „Thyra“	szwed. <i>swed.</i>	1862	1030	Parkwik	Gdańsk	—	—	Pam.	—	—	852,5	60	26 —28	Kolding
462	„ „Norman“	szwed. <i>swed.</i>	1904	999	Th. Ahranberg	Mariagen	—	—	Polskarob.	—	—	862,5	30	26 —28	Oslo
463	„ „Iris“	szwed. <i>swed.</i>	1983	1053	Ahrenberg	Landskrona	—	—	Pam.	—	—	—	—	27 —	—
464	„ „Ragnar“	szwed. <i>swed.</i>	2802	1216	Anderssen	Stockholm	—	—	Pam.	—	—	1453	70	27 —28	Landukrone
465	„ „Ora“	norw. <i>norv.</i>	2855	1696	Sorensen & Co	Kristiansund	—	—	Polskarob.	—	—	1357,5	70	28 —30	Hurum
466	„ „Bengt“	szwed. <i>swed.</i>	1317	817	Red. A. B. Majerna	Rixö	—	690	Pam.	—	—	—	—	28 —1/XII	Gdańsk
467	„ „Skinfaxe“	duńs. <i>danish</i>	4838	2870	Steenberg & Co	Kopenhaga	—	—	Speed.	—	—	2407,5	80	28 —30	Odense
468	„ „Freja“	szwed. <i>sw. d.</i>	3601	2012	A. B. Fallas	Aarhus	—	—	Polskarob.	—	—	—	—	29 —	—
469	„ „Dagny“	szwed. <i>swed.</i>	3160	1867	Olseon	Hersens	—	—	Pam.	—	—	—	—	29 —	—
470	„ „Ingvall“	szwed. <i>swed.</i>	3407	1965	Red. A. B. Vallde	Harlingens	—	—	Polskarob.	—	—	—	—	30 —	—
471	„ „Katowice“	pols. <i>polish</i>	5651	3133	Żegl. Polska	Norrköping	—	—	Żegl. Pol.	—	—	—	—	30 —	—
472	„ „Frankrig“	duńs. <i>danish</i>	3853	2203	A. Christenson	Pargas	—	—	Pol. Ll.	—	—	—	—	30 —	—
473	„ „Joh. Jeauson“	szwed. <i>danish</i>	1851	97	A. B. Kalonarsond	Eika	—	—	Pam.	—	—	—	—	30 —	—
474	„ „Dannild“	duńs. <i>danish</i>	3997	2308	Damaskib Red.	Kopenhaga	—	—	Polskarob.	—	—	—	—	30 —	—



## URZĄDZENIA PORTOWE — MODERN CRANES.

NOWE URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE DO RUDY  
W ROTTERDAMIE.

Wiemy, że Rotterdam to jeden z piękniejszych i większych portów Europy, że setki milionów guldenu włożył w rozbudowę swych urządzeń, na pogłębienie swej drogi wodnej do głębokości 11-u metrów.

Obecnie w „Porcie Wielorybim“ (Waalhafen) Rotterdamu wybudowano nowe urządzenie przeładunkowe, które służy do przeładowywania rudy ze statków Renu na okręty morskie.

Urządzenie to w porcie Rotterdamu posiada trzy mostowe krany. Krany te mają 55 metrów rozpiętości, ramię kranu 3 mtr. Każdy most jest wyposażony w przyrząd do przesuwania towarów wzdłuż mostu, a siłę nośnej 15 ton, 5 metrów wyładunku i 20 mtr. wysokości podniesienia.

Prądu, potrzebnego do pracy kranów motorowych, dostarcza specjalne urządzenie z 4-oma silnikami Diesla o sile 430 P. S.

Rzeczono trzy krany motorowe stanowią nader ekonomiczne urządzenie, o znacznym efekcie pracy. Dla przykładu podejmy, że statek, niosący 8.500 ton rudy, został wyładowany przez te trzy krany w 8 godzin. Z tego 1.600 ton przeładowano w ciągu 40 minut, co odpowiada około 800 tonom wydajności na godzinę dla jednego kranu mostowego.

## NOWY AUTOMATYCZNY DŹWIG.

Dzięki wynalazczości firmy Reichmana i S-ka w Duisburgu od niedawna ukazał się w sprzedaży nowy typ chwytacza dźwigowego, posiadający dla przedsiębiorstw przeładunkowych znaczne techniczne ulepszenia.

Mechanizm tego dźwigu nie różni się naogół od dotychczas używanych do ładowania i wyładowywania materiałów sypkich. Posiada jednak, zamiast tak zw. „baksu“, kilka, zwykle osiem o kształcie szuflowym, ukośnych pazurów, które się zwierają przy chwytaniu ładunku.

Dzięki tej właściwości, chwytacz tego dźwigu może podejmować i przenosić żelazo szmelcowe, paczki, blaszanki, materiał w bryłach (szlaka, koks, bazalt, kwarcyt, glina, kamień wapienny) oraz różne pomiarzone ciężary.

Ten nowy typ chwytacza dźwigowego zbytecznym czyni stosowanie dźwigu magnesowego i wykazuje w wielu wypadkach większy efekt pracy, niż chwytacze magnesowe.

To ma szczególne znaczenie dla tych przedsiębiorstw przeładunkowych, którym zależy na przeładunku żelastwa i które, nie mogąc skutkiem braku prądu stosować dźwigu magnesowego, zmuszone byłyby do ręcznego przeładowywania drobnego szmelcu i innych żelaznych materiałów.

Wielopazurowy chwytacz ten jest używany przez parowych i elektrycznych dźwigach i przy jednokranych urządzeniach. Waży zależnie od rozmiarów, od 1,09 do 5 ton przy

zdolności przeładunkowej od 1 do 3 ton przeciętnie i przy sile nośnej kranu od 3 do 10 ton.

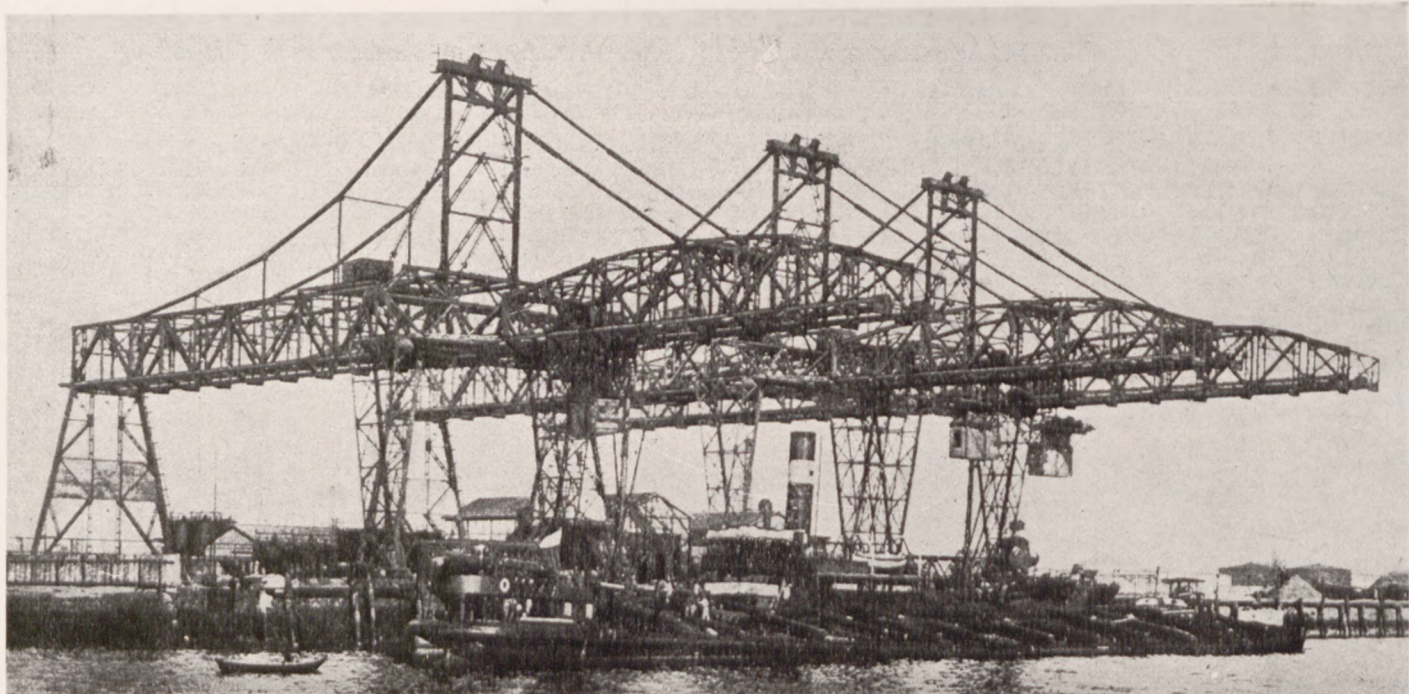
Do obsługi tego dźwigu potrzeba jednego maszynisty i przy specjalnych warunkach jeszcze dwóch ludzi do dokładnego nastawienia.

Stosownie do wymagań przeładunkowych chwytacz ten jest budowany w różnych typach.

Specjalnie skonstruowany jest tak zw. „Polip-chwytacz“: ma 7 ton wagi, 11 do 13 ton zdolności przeładunkowej, 20 ton siły nośnej i olbrzymią siłę chwytu.



Nowy automatyczny dźwig.



Nowe urządzenia przeładunkowe do rudy w Rotterdamie.



# PORT GDAŃSK — THE PORT OF DANZIG

ZESTAWIENIE WEDŁUG FLAG W LISTOPADZIE.  
SPECIFICATION ACCORDING TO THE FLAG FLIED NOVEMBER.

NARODOWOŚĆ NATIONALITY	1924		1925		1926		1927	
	określów steamers	pojemność total capacity	określów steamers	pojemność total capacity	określów steamers	pojemność total capacity	określów steamers	pojemność total capacity
Amerykańska — <i>American</i>	1	4 006	—	—	—	—	—	—
Belgijska — <i>Belgian</i>	—	—	—	—	1	74	1	0
Gdańska — <i>Danzig</i>	24	10.663	14	6.317	20	10.687	16	6.895
Duńska — <i>Danish</i>	48	38.444	45	31.395	82	73.982	79	64.010
Niemiecka — <i>German</i>	149	58.852	163	67.819	184	84.430	162	82.511
Angielska — <i>English</i>	22	21.475	25	24.723	25	24.521	27	31.160
Estońska — <i>Estonian</i>	2	408	9	1.578	2	132	2	1.071
Finlandzka — <i>Finnish</i>	3	410	5	1.521	10	7.571	3	906
Francuska — <i>French</i>	3	2.864	5	10.473	9	9.190	5	5.372
Grecka — <i>Greek</i>	—	—	—	—	—	—	4	686
Holenderska — <i>Dutch</i>	9	8.669	5	3.831	6	1.108	7	4 083
Włoska — <i>Italian</i>	—	—	—	—	2	3 819	8	21.143
Japońska — <i>Japanese</i>	—	—	—	—	—	—	1	4.254
Jugosłowiańska — <i>Jugoslavian</i>	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotewska — <i>Latvian</i>	3	146	12	9.044	13	7.996	23	21.537
Litewska — <i>Lithuanian</i>	1	437	2	511	1	437	1	437
Norweska — <i>Norwegian</i>	17	7.708	15	13.269	43	28.474	41	26.220
Austrjacka — <i>Austrian</i>	—	—	—	—	—	—	—	—
Polska — <i>Polish</i>	13	3.250	4	734	3	2.378	33	13.962
Portugalska — <i>Portuguese</i>	—	—	—	—	—	—	1	865
Rumuńska — <i>Rumanian</i>	—	—	—	—	—	—	1	102
Rosyjska — <i>Russian</i>	1	758	1	342	1	2.144	—	—
Szwedzka — <i>Swedish</i>	21	7.511	63	23 774	127	78.102	107	55.683
Turecka — <i>Turkish</i>	—	—	—	—	—	—	1	24
Czechosłowacka — <i>Czechoslovakian</i>	—	—	—	—	—	—	2	196
	317	165 601	368	200.321	529	335.045	525	341.126

WESZŁY W LISTOPADZIE.  
ENTERED IN NOVEMBER.

	Parowce Steamers		Żaglowce Sailing vessels		Holowniki Tugs	
	ilość number	pojemn. capacity	ilość number	pojemn. capacity	ilość number	pojemn. capacity
Z ładunkiem <i>Cargo</i>	189	133,594	5	658	2	2 3
Z balastem lub próżne <i>With balast and empty</i>	260	173,061	1	253	40	21,640
Awarja i po bunker	26	10,926	—	—	2	761
Razem: <i>Total:</i>	475	317,581	6	911	44	22,634

WYSZŁY W LISTOPADZIE.  
LEFT IN NOVEMBER.

	Parowce Steamers		Żaglowce Sailing vessels		Holowniki Tugs	
	ilość number	pojemn. capacity	ilość number	pojemn. capacity	ilość number	pojemn. capacity
Z ładunkiem <i>Cargo</i>	385	272,571	10	1,226	23	14,638
Z balastem i puste <i>With balast and empty</i>	63	25,418	1	143	5	1,355
Awarja i po bunker	21	10,948	—	—	4	1,517
	469	308,937	11	1,369	32	17,510

Październik-October 1927: 539 okrętów-vessels = 329407 pojmn. cap.  
Listopad-November 1927: 525 . . . . . 341126 . . . . .

Październik-October 1927: 512 okrętów-vessels = 313770 pojmn. cap.  
Listopad-November 1927: 512 . . . . . 327816 . . . . .

RUCH PASAŻERSKI W LISTOPADZIE (GDAŃSK) — PASSENGER TRAFFIC IN NOVEMBER.

Weszło—Entered		Wyszło—Left	
4	Libawa . . . . .	459	
2	Helsingfors . . . . .	—	
100	Kopenhaga . . . . .	267	
91	Londyn . . . . .	948	
53	Hull . . . . .	202	
55	New York . . . . .	713	
305		2,589	



## RUCH OKRĘTOWY W LISTOPADZIE W GDAŃSKU

## MOVEMENT OF VESSELS OF THE PORT OF DANZIG

## WPŁYŃĘŁY — ENTERED

W roku During the year	Z ładunkiem Cargo						Z balastem lub puste With balast and empty						Awarja, w przejeździe, lub po bunker						Ogółem Total	
	parowców steamers		żaglowców sailing vessels		holowników tugs		parowców steamers		żaglowców sailing vessels		holowników tugs		parowców steamers		żaglowców sailing vessels		holowników tugs		okrętów vessels	pojemność capacity
	ilość number	pojemność capacity	ilość number	pojemność capacity	ilość number	pojemność capacity	ilość number	pojemność capacity	ilość number	pojemność capacity	ilość number	pojemność capacity	ilość number	pojemność capacity	ilość number	pojemność capacity	ilość number	pojemność capacity		
1924	165	99081	14	919	—	—	107	52585	—	—	21	11478	10	1533	—	—	—	—	317	165601
1925	142	81329	2	40	3	1577	171	97283	4	318	32	16314	8	862	2	208	4	2360	368	200321
1926	136	766	1	19	—	—	339	226833	4	618	14	7036	34	24268	1	106	—	—	529	335145
1927	189	133594	5	658	2	233	260	173061	1	253	40	21640	26	10926	—	—	1	761	525	341126

## WYPŁYŃĘŁY — LEFT

1924	235	132474	9	1033	26	15787	40	9278	9	169	4	900	9	1338	—	—	—	—	332	160979
1925	273	159657	5	412	36	18120	29	2042	2	40	—	—	7	669	1	141	5	2928	358	184009
1926	191	248966	6	582	16	9010	46	17741	3	57	1	473	29	21771	—	—	—	—	492	29608
1927	385	272571	10	1226	23	14638	63	25418	1	143	5	1315	21	10948	—	—	4	1517	512	327816

## STAWKI FRACHTOWE NA DRZEWO — Z GDAŃSKA I GDYNIA

## THE FREIGHTS FROM — GDYNIA OR DANZIG

	DBB p/Std.	Sleeper & Crossing p/Load	Podkłady sosnowe Fir-Sleepers p/Load	Podkłady dębowe Oak-Sleepers p/Load	Okrągły dąb Round Oak	Stupy tele- graficzne Telegraph Poles	Okrągłaki so- snowe za m <sup>2</sup> Fir Round- wood	Sążeń (Props p/216 Cbd) Fathom	Klepkidębo- we za tonę Oakstavs p/ton	Planki dębowe Oak Plankons p/Load.
London . . . . .	36/6	12/—	—	14/—	14/—	13/—	—	36/—	15/—	18/—
Hull . . . . .	37/—	12/6	—	14/6	14/—	13/—	—	36/—	15/—	18/—
Westhertlepool . . . . .	37/—	12/—	—	14/—	14/—	13/—	—	36/—	15/—	18/—
Grimsby . . . . .	37/—	12/6	—	14/6	14/—	13/—	—	36/—	15/—	18/—
Goole . . . . .	—	11/6	—	13/6	14/—	13/—	—	36/—	15/—	18/—
Tyne . . . . .	39/—	12/—	—	14/—	14/—	13/—	—	—	15/—	18/—
Boston . . . . .	39/—	12/6	—	14/6	14/—	13/—	—	36/—	15/—	18/—
Honess . . . . .	37/—	11/—	—	13/—	13/6	12/6	—	37/—	14/—	17/6
Grangemouth . . . . .	36/—	10/6	—	12/6	13/6	12/6	—	35/—	13/6	17/6
Cardiff . . . . .	44/—	14/—	—	16/—	16/—	14/—	—	35/—	17/—	22/—
Swansea . . . . .	46/—	14/6	—	16/6	17/—	—	—	44/—	18/—	23/—
Liverpool . . . . .	44/6	14/6	—	16/6	17/—	15/—	—	46/—	18/—	24/—
Manchester . . . . .	44/6	14/6	—	16/6	17/—	15/—	—	46/—	18/—	24/—
Garston . . . . .	50/—	15/—	—	17/—	—	17/—	—	46/—	20/—	26/6
Preston . . . . .	45/—	15/—	—	17/—	18/—	16/—	—	50/—	18/—	24/—
Belfast . . . . .	55/—	15/—	—	17/—	—	17/—	—	46/—	25/—	27/6
Dublin . . . . .	55/—	15/—	—	17/—	19/—	17/—	—	—	25/—	27/6
Amsterdam . . . . .	Hfl. 17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	10/—	11/—	Hfl. 6 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Hfl. 6/—	Hfl. 6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Hfl. 17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Hfl. 7/—	Hfl. 9 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Rotterdam . . . . .	Hfl. 17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	10/—	11/—	Hfl. 6 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	" 6/—	" 6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	" 17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	" 7/—	" 9 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Antwerpja . . . . .	29/—	—	10/—	11/—	10/—	9/6	11/6	29/—	12/—	14/—
Gent . . . . .	30/—	—	10/—	11/—	10/—	9/6	12/—	29/—	13/—	14/—
Dünkirchen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dunkirk . . . . .	32/—	—	—	—	11/—	10/6	—	30/—	14/—	15/—
Rouen . . . . .	34/—	—	—	—	12/—	11/6	—	31/—	15/—	17/—
Hamburg . . . . .	37/6	—	9/—	10	15/—	11/6	11/6	—	15/—	20/—
Stockholm . . . . .	—	—	—	Kr. 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	—	—	—	—	—
Kopenhaga . . . . .	Kr. 32/—	—	—	—	—	—	—	—	Kr. 20/—	—
Buenos Aires . . . . .	85/—	—	—	—	Kr. 10/—	—	—	—	—	Kr. 13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Nieokantowane sosnowe D. B. B. dopłacają 30% do zwykłych opłat. Okantowana dębina dopłaca dodatkowo 10%, a nieokantowana 50% do oznaczonych wysokości stawek.

For Unedged fir DBB an additional freight of 30% on the usual rate for DRB has to be paid. For edged oak DBB an additional freight of 10% and for unedged oak DBB an additional freight of 50% on the usual rates for fir DBB must be calculated.

## POMORSKI SYNDYKAT ROLNICZY S. A.

TELEF.: 435 i 439

w TORUNIU

UL. SZEROKA 37

DOSTARCZA

WSZELKIE NAWOZY SZTUCZNE—WĘGIEL—KOKS—MASZYNY I NARZĘDZIA ROLNICZE.

KUPUJE I SPRZEDAJE WSZELKIE ZIEMIOPŁODY.



## FRACHTY Z GDAŃSKA LUB GDYNI — THE FREIGHTS FROM GDYNIA OR DANZIG.

## 1. WĘGIEL — COALS

Z Gdańska i Gdyni w kierunkach:

Destination from Danzig or Gdynia (Balticum and Finland):

Memel . . . . .	5/6	do - to	5/9	zależnie od
Libawa—Libau . . . . .	5/—	"	5/3	wielkości
Ryga . . . . .	5/—	"	5/6	
Helsingfors . . . . .	6/6	"	7/—	
Hange . . . . .	6/6	"	7/—	
Abo . . . . .	6/9	"	7/3	
Kotka . . . . .	6/9	"	7/3	

## SCHWEDEN — SWEDEN

Stockholm . . . . .	5/3	do - to	5/9	zależnie od
Kalmar . . . . .	5/3	"	5/6	wielkości
Norrköping . . . . .	5/3	"	5/6	
Karlskrona . . . . .	5/3	"	5/6	
Malm . . . . .	5/3	"	5/9	
Helsingborg . . . . .	5/3	"	5/9	
Halmstad . . . . .	5/3	"	5/9	
Gothenburg—Gothenberg . . . . .	5/3	"	6/—	

## NORWEGEN — NORWAY

Oslo . . . . .	6/9	bis	7/6	zależnie od
Trondhjem . . . . .	7/6	"	8/—	wielkości

## DANIA — DENMARK

Kopenhaga . . . . .	5/3	do - to	5/9	zależnie od
Odense . . . . .	5/3	"	6/—	wielkości
Helsingør . . . . .	5/6	"	6/—	
Nykøbing F. . . . .	5/9	"	6/3	
Aalborg . . . . .	6/—	"	6/3	
Limfjord Häfen . . . . .	8/—	"	9/—	
Randers . . . . .	6/—	"	6/6	
Aarhus . . . . .	6/—	"	6/6	
Horsens . . . . .	6/—	"	6/6	
Fredericia . . . . .	6/—	"	6/6	
Frederikshaven . . . . .	6/3	"	6/9	

## BELGJA — BELGIUM

Gent . . . . .	6/3	do - to	7/—	
----------------	-----	---------	-----	--

## FRANCJA — FRANCE

Rouen . . . . .	8/6	do - to	7/3	zależnie od
St. Nazaires . . . . .	7/6	"	8/—	wielkości
Bordeaux . . . . .	7/6	"	8/—	
Marseilles . . . . .	9/6	"	10/—	

## WŁOCHY — ITALY

Genoa Range ) . . . . .	9/—	do - to	9/6	
Neapol ) . . . . .				
Ancona ) . . . . .	10/6		11/—	
Venedig f . . . . .				

## 2. CEMENT — CEMENT

Stockholm, Gothenburg, Range . . . . .	2/—	do - to	9/—	zależnie od
Oslo . . . . .	Kr. 12.—			wielkości
Bergen . . . . .	14.—			
Trondhjem . . . . .	15.—			
Memel . . . . .	5/—	do - to	6/—	
Libawa—Libau . . . . .	5/—	"	6/3	
Ryga . . . . .	6/6	"	7/—	
Helsingfors . . . . .	7/—	"	7/6	
Abo . . . . .	7/—	"	7/6	
Kotka . . . . .	7/—	"	7/6	
Rio de Janeiro . . . . .	19/—	"	20/—	
Buenos Aires . . . . .	18/—	"	19/—	

## 3. CUKIER — SUGAR

Liverpool—Liverpool . . . . .	12/—	do - to	13/—	
London—London . . . . .	10		10/6	
Antwerp—Antwerpen . . . . .	8/6		9/—	
Amsterdam . . . . .	Hfl 5—			
Rotterdam . . . . .	3.—			

Bergen . . . . .	Kr. 17.—			
Oslo . . . . .	16.—			
Malmo . . . . .	Kr. 7.—	do - to	Kr. 8.—	
Stockholm . . . . .	7—	"	8.—	
Libawa—Libau . . . . .	7/6	do - to	8/—	
Ryga . . . . .	7/6	"	8/—	
Helsingfors . . . . .	7/6	"	8/—	
Kotka . . . . .	7/6	"	8/—	
Wasa . . . . .	8/6	"	9/—	
Marsylja—Marseilles . . . . .	12/—	"	13/—	
Rouen . . . . .	9/6	"	10/—	
Genoa . . . . .	12/—	"	12/6	

## 4. ZBOŻE — GRAIN (HEAVY GRAIN)

Dänenhäfen nordl. Aarhus . . . . .	7/6	do - to	8/—	
Dänenhäfen nordl. Aalborg . . . . .	8/—	"	8/6	
Gothenburg, Stockholm Range . . . . .	7/6	"	8/6	
Helsingfors . . . . .	7/6	"	8/—	
Abo . . . . .	7/6	"	8/—	
Antwerp—Antwerpen . . . . .	7/—	"	7/6	
Rotterdam . . . . .	7/—	"	7/6	
London—London . . . . .	8/6	"	9/—	
Westküste U. K. . . . .	12/—	"	13/—	

## ŻEGLUGA W PORCIE GDAŃSKIM I RYNEK FRACHTOWY.

Ruch okrętów w porcie gdańskim w ciągu ostatnich miesięcy pozostał na jednym poziomie. Przeciętnie wchodziło do portu powyżej 500 okrętów miesięcznie, z których stale jeszcze dość znaczna część — bez ładunków. Aczkolwiek import w stosunku do ubiegłego roku znacznie się spotęgował tak, że np. w listopadzie z przybyłych 525 okrętów — 196 posiadały ładunki, to jednak  $\frac{2}{3}$  ogólnej ilości okrętów ładunków nie miały. Z pośród 512 okrętów, opuściwszy port w listopadzie — 418 posiadało ładunki. Głównym artykułem eksportowym za ostatnie miesiące pozostał wciąż jeszcze węgiel, którego wywożono: we wrześniu 363,656 ton, w październiku 370,236 ton, w listopadzie 366,439 ton. Wywóz węgla zatem bezustannie wzrastał i doszedł do ca. 400,000 tonn. Eksport drzewa w ciągu ostatnich miesięcy się zmniejszył z przyczyny, że Anglja, nasza główna odbiorczyni, ujawniła małą zdolność nabywczą. Główne artykuły wywozowe dawnych czasów — zboże i cukier — nie osiągnęły jeszcze znacznie większych rozmiarów. Zboża chlebowego nie wywożono wcale, a jedynie jęczmień, nasiona etc. Eksport cukru już się rozpoczął, lecz dotąd nie przybrał większych rozmiarów. Dość ożywionym był import artykułów masowych i tak np. przybyło do portu w listopadzie 36,000 t. fosfatu, 54,000 t. rudy, 13,000 t. sru. Nadto poważnym artykułem importowym są śledzie, których w wóz w listopadzie można oszacować na 60,000 beczek. Ruch w porcie gdańskim w roku 1027 bezwątpienia się powiększył. W ciągu 11 ub. miesięcy do portu gdańskiego weszło 6,315 okrętów o łącznym tonażu 3,564,191 rej. netto tonn, gdy przez cały rok ubiegły przybyło tylko 5,967 okrętów o łącznym tonażu 4,312,480 rej. t. netto. W grudniu b. r. przybędzie z pewnością około 500 okrętów.

Rynek frachtowy, niestety, nie idzie w parze z trwającym rozwojem portu i ujawnia ciągłą tendencję zniżkową. Gdy w październiku i listopadzie zwykle osiągnano najlepsze stawki frachtowe. W mies. czerwcu, lipcu i sierpniu mieliśmy pokazywany wzrost frachtów, spowodowany bardzo późnym zniknięciem kry na wodach fińskich i południowo-szwedzkich, tudzież szczupłością tonażu, jaki się ujawnił w miesiącach letnich wskutek ubycia 1 — 2 kursów z drzewem.

W lecie stawki wynosiły: Londyn — Drzewo 43/—, brzeg wschodni Anglii 41/6 do 42/—, Manchester — 51/6, Belfast — 56/—, Antwerpja 35/— do 36/—, które stopniowo się zniżyły tak, że w grudniu doszły do bardzo niskiego poziomu, jak: Londyn 36/—, Manchester 45/—, Antwerpja 29/— za stand. i jeszcze niżej, skutkiem czego przynoszą przedsiębiorcom okrętowym tylko straty. Podobnie rzeczy się mają i z frachtami węglowymi, które w lecie wynosiły dla większych okrętów do Danji i północnej Szwecji 6/— do 6/3, dla mniejszych 6/9 do 7<sup>2</sup>—, gdy obecnie wynosi 5/3 do 6/—.

Przedsiębiorcom okrętowym nie pozostaje nic innego, jak wycofać narazie pewną ilość okrętów i czekać, aż sytuacja się poprawi.



# Syndikat der Holzindustriellen DANZIG-POMMERELLEN G. m. b. H. & Co.

Adres (telegraf.): — Telegraphic. adresse:  
„HOLZSYNDIKAT DANZIG“.

Gdańsk — Kaiserhafen

TELEFONY: — PHONE:

231 - 85, 231 - 86.

Ekspedycja i magazynowanie drzewa wszelkich gatunków  
Forwarding and storage of all kinds of wood

280.000 m. kw. Placów terenowych.

30.000 m. kw. Składow.



**„ARTUS“**  
**Danziger Reederei u. Handels**  
**Aktiengesellschaft**

DANZIG

Telegrams: ARIUS-DANZIG - Telephone 215-41 (4 lines)

Shipbrokers, Chartering — and Forwarding Agents  
Stevedoring — Bunker-Depot

Agency at Gdynia:

TOWARZYSTWO TRANSPORTOWE MORSKIE

„GDYNIA“

T. z o. p.

Gdynia, ul. 10 Intego, Willa Louise

Telegrams: SPEED-GDYNIA. Telephone 102

all Shipping Codes used

## F. LÜDECKE

TOWARZYSTWO AKCYJNE

### HURTOWNIA PAPIERU

GDAŃSK, LANGASSE 40

Telefon 27981/82.

IMPORT



EKSPORT

Bogato wyposażone składy  
wszelkich papierów dla dru-  
karni, zakładów wydawni-  
czych i fabryk wyrobów  
papierowych.

Specjalne zamówienia wszelkiego rodzaju  
papieru oraz kartonu wykonywamy szybko  
po cenie konkurencyjnej.

Towarzystwo Akcyjne

## „J. FRANASZEK“

ISTNIEJE OD ROKU 1829

UL. KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 15

### OBICIA PAPIEROWE

(TAPETY)

OD NAJSKROMNIEJSZYCH DO NAJWYTWORNIEJSZYCH

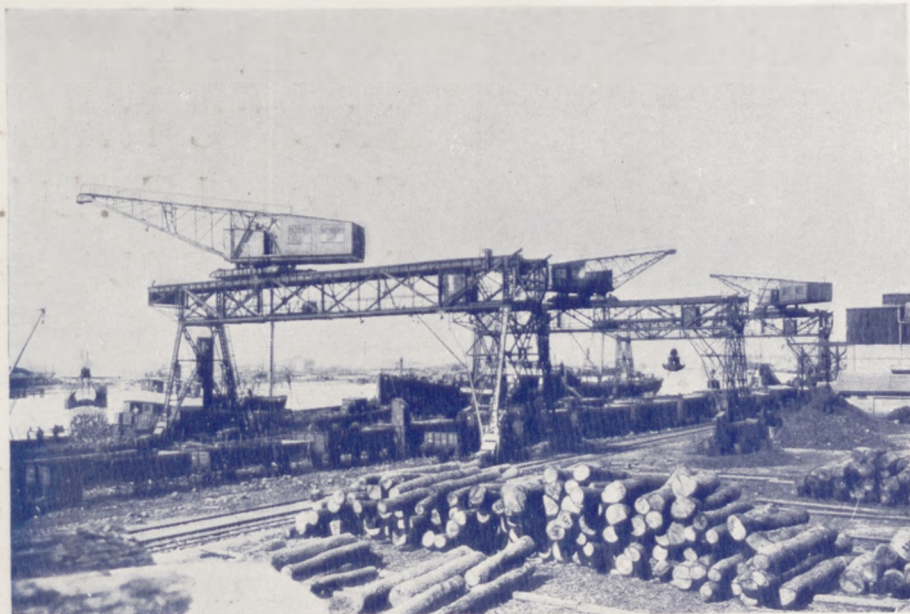


# „ALLDAG“

DANZIG, GENERAL STORAGE Co., Lmt.

DANZIG, OFFICE: MILCHKANNENGASSE 12, PHONE: 272-41

TELEGRAPHIC ADDRESS: „TRANSALDAG, DANZIG“.



STORAGE, CUSTOM,  
DEKLARATION TRANS-  
SHIPMENT, OVERSEAS  
TRANSPORT, FORWAR-  
DING, INSURANCE.

LATEST MODERN  
TRANSSHIPMETNT  
FACILITIES.

COVERED AND OPEN  
STORAGE, WITH RAIL-  
WAY SIDINGS ON WA-  
TER FRONT.

## BEHNKE & SIEG - GDAŃSK

Właściciele: Radca Komercjalny i Konsul Generalny E. Behnke,  
Radca Komercjalny i b. Konsul W. Sieg.

ROK ZAŁOŻENIA 1890.

TELEFONY: 23541, 23542, 23543, 23544, 23545. NEUFAHRWASSER — NOWY PORT 770.

ADRES TELEGR.: BEHNSIEG.

### ARMATOR I MAKLER OKRĘTOWY

Przedstawicielstwo największych linii okrętowych, jak Hamburg-  
Amerika Linie, Svea-Stockholm, G. Heyn & Sons  
Belfast, Stott Line-Liverpool.

Własna Zegluga. Komunikacje między Gdańskiem a Hamburgiem,  
Antwerpją, Lipawą, fińskimi i angielskimi portami.

Transporty do wszystkich portów świata  
a specjalnie do i z Gdyni  
i Gdańska.

ZASTĘPSTWA PIERWSZORZĘDNYCH TOWARZYSTW ASEKURACYJNYCH.





SPÓŁKA  
ŻEGLUGA  
WISŁA-BALTYK  
W TCZEWIE

VISTULA  
BALTIC NAVI-  
GATION Co. Ltd.  
TCZEW - POLAND

Własny port morski w Tczewie.  
Własny tabor morski w ilości 20  
statków morskich, 6 holowników  
morskich i 14 lichtarów morskich  
o ogólnej pojemności 10,500 ton  
D. W.

# Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A.

## G D Y N I A

Tel. 111. Skrót telegraf.: „POLSKAROB“

Codes: The Boe, Scott's 10th Ed. Rudolf Mosse

ZASTĘPSTWO:

„ROBUR“ ZWIĄZEK KOPALŃ GÓRNOŚLĄSKICH SP. Z O. O. KATOWICE.

Przeładunek węgla w Gdańsku i Gdyni na własnych placach.

Maklerstwo okrętowe — Frachtowanie statków.

GDAŃSK: Polnisch-Skandinavische Transport- Handelsgesellschaft m. b. H.,  
Brotbänkegasse 43.

ODDZIAŁ ŻEGLUGOWY W STOCKHOLMIE: „Robur“ Rederi- och Transport A/B.,

Wysyłka własnymi statkami: „Robur“-ca. 1250 D. W., „Robur II“-ca. 2050 D. W.

Przeładunek w sierpniu b. r. ca. 150,000 to. (ok. 40% ogólnego przeładunku).

Warunki przedpłaty z dostarczeniem do domu: rocznie 18 zł., w Gdańsku 12 guld., zagranicą o 10% drożej.

Redakcja i administracja: Warszawa, ul. Próżna 8 m. 4, tel. 255-96. Konto czekowe P. K. O. 16 267. Oddział redakcji: w Gdyni i Gdańsku: red. inż. A. POTYRAŁA (Gdańsk — Schlüsseljamm 63), w Katowicach: red. ZYGMUNT TYSZEL, Plebiscytowa 14.

WYDAWCA: „ŻEGLUGA“.

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI