

*Ładowanie wagonu dla Polskich Koleji Państwowych w porcie Hull w dniu 7 kwietnia 1928 na statek „Kolpino” (Ellerman's Wilson Line)*

*Loading Steam Rail Cars in Hull, destined for the Polish Railways, Warsaw, per Ellerman's Wilson Liner „Kolpino” To Danzig, April 7 th, 1928.*

15.

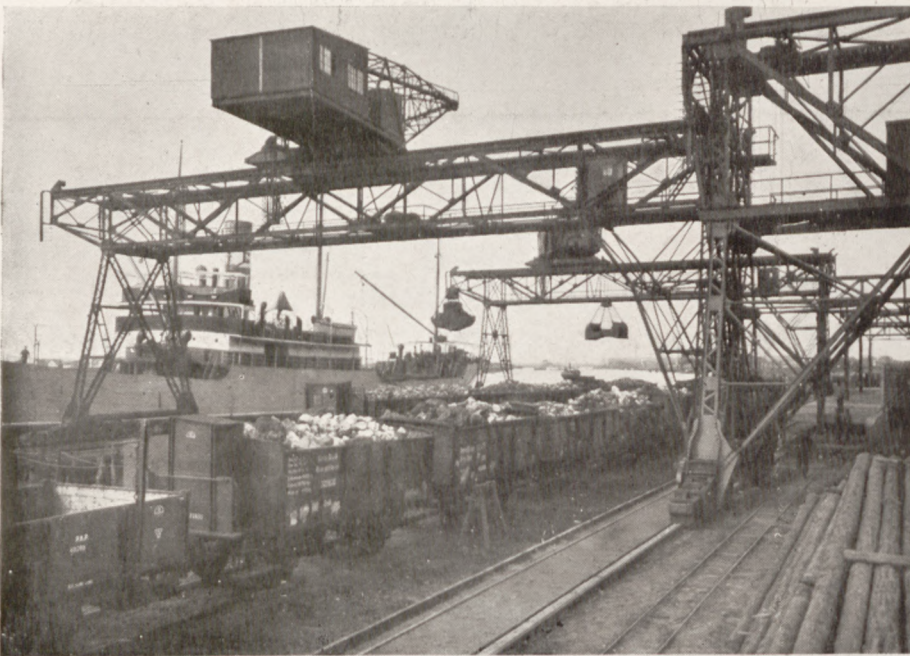
maj - czerwiec  
1928

# „ALLDAG“

DANZIG GENERAL STORAGE Co., Lmt.

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

TELEGRAPHIC ADDRESS: „TRANSALDAG, DANZIG“.



STORAGE, CUSTOM,  
DEKLARATION TRANS  
SHIPMENT, OVERSEAS  
TRANSPORT, FORWARD  
ING, INSURANCE.

LATEST MODERN  
TRANSSHIPMENT  
FACILITIES.

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

## ADOLPH VOIGT

SHIPBROKER,  
Chartering and Salvage Agent.

## DANZIG

Bunkers, Commission, Forwarding,  
Insurance, and Average Agent.

*Bankers:*

**Danziger Commerz- & Depositen-Bank A. G.**

Telegraphic Address — ADOVO DANZIG.

Branch Offices at **NEWFAIRWATER** and **G DYNIA**

Representative of First Class Ship Owners.

*Speciality:*

Shipments of Timber to **Holland, Belgium,**  
Northern France, and England. ::

Telephone: 239-51.

Codes used: Scotts, Watkins, Boe, A.B.C. and  
Seedienstschlüssel.

**Agent for the Hamburg-Ostsee Linie. — Ernst Russ, Hamburg.**

Regular weekly service Hamburg/Danzig.

# ŻEGLUGA THE NAVIGATION

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

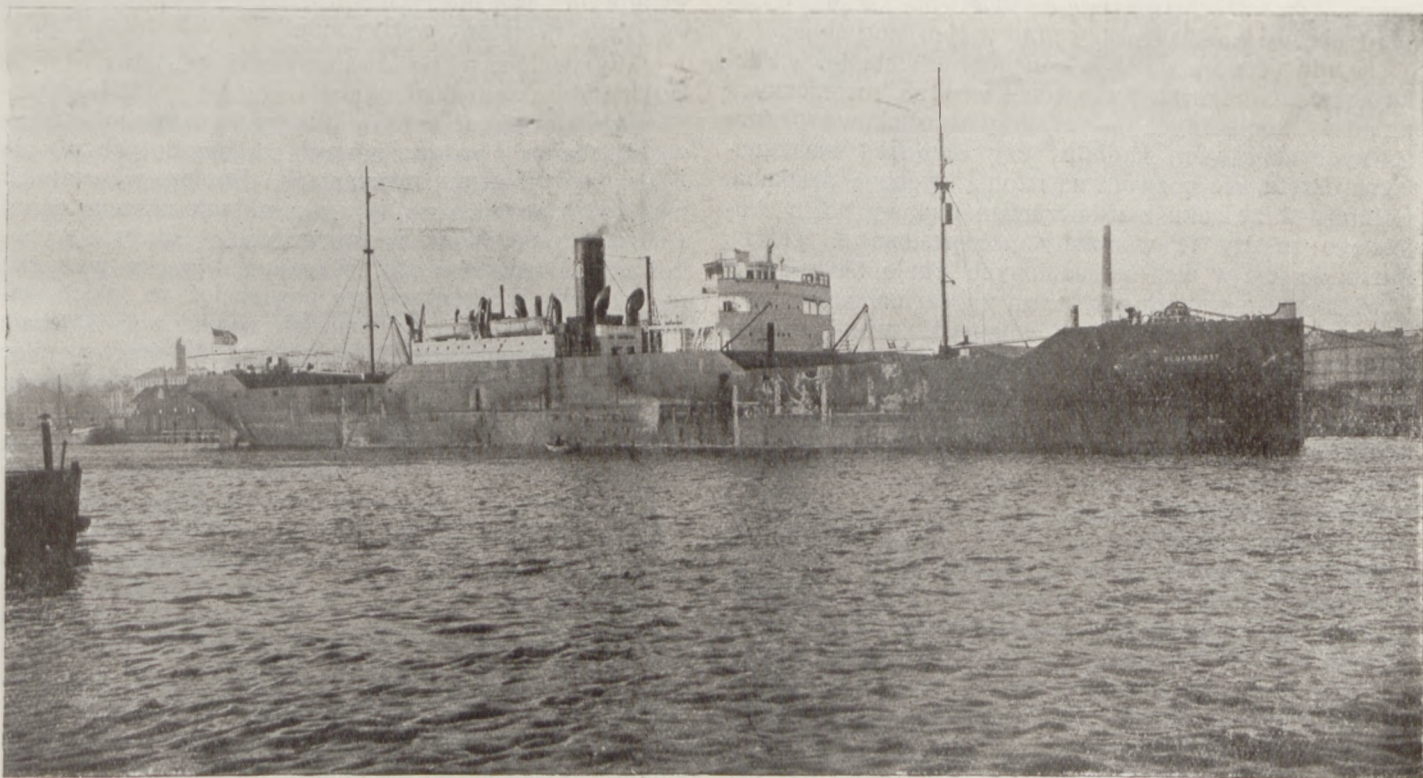
ROK 2

WARSZAWA, GDANSK, GDYNIA, KATOWICE, DN. 15. VI. 1928 R.

Nr. 5-6

## REALNE PODSTAWY DLA STWORZENIA WŁASNEGO PRZEMYSŁU OKRĘTOWEGO.

*REAL BASES FOR CREATING OWN SHIPPING INDUSTRY*



Statek tankowy „Gelarhurt“ (6700 t) w porcie gdańskim zabiera melasę.

### I. WSTĘP.

Zastanawiając się nad wytycznymi drogami ku niezależnieniu się naszego kraju od zagranicy pod względem gospodarczym, musimy szczególnie baczna uwagę zwrócić na konieczność wytwarzania dóbr, które dla postępu ekonomicznego i zdrowego rozwoju interesów narodowych na arenie życia międzynarodowego są niezbędne. Robiąc przegląd ważniejszych dziedzin gospodarczych, musimy stwierdzić, że prawie na wszystkich polach naszej techniki wytwórczej, nawet na tych, które do niedawna były dla nas niedostępne, zrobiliśmy

w przeciągu lat ostatnich ogromne postępy; jedynie morski przemysł okrętowy nie znalazł dotychczas żadnego konkretnego ujęcia i w tym wypadku nie posunęliśmy się ani na krok naprzód.

Analiza przyczyn i powodów, które na szereg lat cofnęły normalny rozwój naszej ekspansji morskiej, właśnie przez brak nowoczesnego przemysłu okrętowego i żeglugi, jest zadaniem nie tak łatwym jak może na pozór wyglądać, w każdym razie dałaby ona podstawę do szeregu ciężkich zarzutów przeciw ciałom ustawodawczym, władzom państwowym, a przede wszystkim prze-

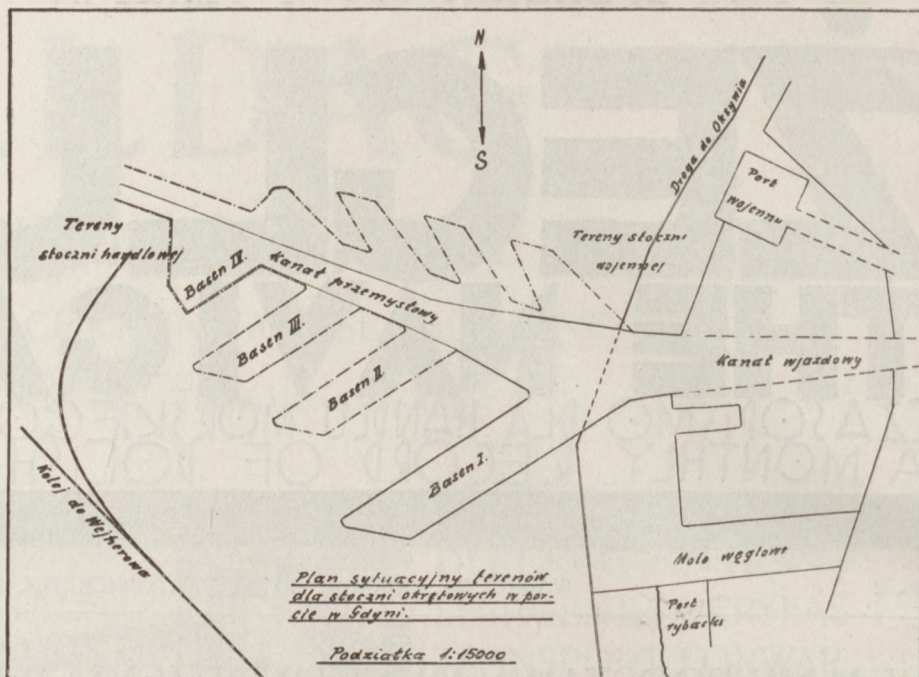
ciw nam inżynierom techniki morskiej, którzy z tytułu swego zawodu najczęściej zainteresowani i najczęściej zobowiązani jesteśmy sprawę przemysłu okrętowego i żeglugi sprowadzić na drogę realizacji.

Przystępując dzisiaj do rozpatrzenia możliwości stworzenia własnego przemysłu okrętowego, musimy zaznaczyć, że myśl, a nawet wysiłki w tym kierunku, prawie od chwili powstania Państwa Polskiego były, lecz było to mierzenie sił na zamiary, a co najgorsze, te poczynania nie znalazły dostatecznego zrozumienia w sferach, których obowiązkiem było je poprzeć. W rezultacie nietylko że nie zostało nic nam w spuściźnie, ale te osiem lat ubiegłych przygniata nas ciężarem pesymizmu czy jesteśmy wogóle zdolni do stworzenia własnego przemysłu okrętowego.

Wobec szybkich postępów prac portowych w Gdyni, dalej realnych początków floty handlowej i wojennej, koniecznym jest zastanowić się nad problemem stworzenia własnej stoczni okrętowej i rozbudowania jej do rozmiarów odpowiadających naszym potrzebom gospodarczym. Dla wszechstronnego wyświetlenia sprawy podajemy obecny stan faktyczny prac w tym kierunku.

Kierownictwo marynarki wojennej uruchomiło w Pucku warsztaty reparacyjne; jednakże brak technicznych urządzeń, koniecznych nawet przy stosunkowo prymitywnych naprawach kadłuba, czy urządzeń maszynowych okrętu, nie pozwolił na istotną swobodę działania. Ostatnio w związku z ukończeniem budowy portu wojennego zostały te warsztaty przeniesione do Gdyni. Mimo, że jest w nich zatrudnionych około 130 robotników, o jakimkolwiek większym znaczeniu mowy być nie może, ze względów następujących; warsztaty te znajdują się obecnie obok portu wojennego, rozmieszczone tylko prowizorycznie, a zatem licząc się z koniecznością przeniesienia, kierownictwo nie może wydajnie pracować nad racjonalną organizacją ale traktuje sprawę doraźnie; bezwarunkowo ważniejszym jest fakt, że kierownictwo warsztatów leży w rękach ludzi naznaczonych w tym celu przez Dowództwo Floty, a zatem organizacja jest czysto etatowa, bez wszelkiej zdrowszej inicjatywy osobistej, bez możliwości podjęcia jakichkolwiek starań nad zmodernizowaniem warsztatów, gdyż w każdym wypadku ma się do czynienia z ograniczeniami budżetowymi i zezwoleniem władz centralnych. Dlatego dotychczasowe wyniki pracy wspomnianych warsztatów są tylko mierne.

Dowodem dalszej dążności ku stworzeniu warsztatów dla naprawy łodzi i mniejszych statków była inicjatywa prywatna, inżyniera Stodolskiego; założone przez niego warsztaty obok portu rybackiego, na terenie mola węglowego, nie rozwijały się niestety pomyślnie z braku odpowiednich funduszy na inwestycje. To też szereg lat istnienia tej firmy nie przyniósł nic konkretnego i w końcu właściciel zdecydował się sprzedać całe urządzenie towarzystwu „Nauta“, które te warsztaty dalej prowadzi. Według opinii ludzi bliżej poinformowanych, nowi przedsiębiorcy wykazują dużo energii i podobno rozporządzają znacznym kapitałem; jeśliby tak rzeczywiście było, to tylko należy sobie życzyć, by sprawa wydzierżawienia przez rząd odpowiednich terenów, w obrębie portu rybackiego, znalazła jaknajszerszą de-



cyzję, gdyż tylko rozporządzając dostatnim miejscem dla rozbudowy można te warsztaty postawić na nowoczesnym poziomie. Obecnie zajmowane miejsce na molo węglowym jest dla tych warsztatów nieodpowiednim i dlatego rozbudowę wstrzymuje.

Wymienione wyżej dwa wypadki szukania wyjścia z sytuacji, są zakrojone na małą skalę, t. zn. te warsztaty mogą się podjąć napraw drobnych, natomiast naprawy zasadnicze i budowa nowych statków dotychczas nie znalazły wyrazu w poczynaniach. Dopiero w ostatnich miesiącach prowadzone były pertraktacje naszego rządu z grupą przemysłowców francuskich w sprawie wybudowania nowoczesnej stoczni ogólnej. W tym wypadku nie możemy nic konkretnego powiedzieć, na jakich warunkach podjęliby się Francuzi wybudować stocznice w Gdyni, niemniej jednak faktem jest, że chcą oni mieć przeważny wpływ na kierownictwo przedsiębiorstwa, a zatem o uniezależnieniu się nie może być mowy\*). Ponieważ w założeniu przyjęliśmy możliwość uniezależnienia się całkowitego w budownictwie okrętowym od wpływów obcych, dlatego w tem rozważaniu chcielibyśmy zakreślić plan, który opierając się na realnych podstawach, naszym tylko wysiłkiem może i powinien znaleźć urzeczywistnienie.

## II. TERENY BUDOWLANE POD STOCZNIĘ.

W projekcie zasadniczym portu gdyńskiego przewidziane są tereny dla stoczni handlowej zupełnie poza urządzeniami przeładowniczymi, nad basenem IV południowej części portu; dla stoczni wojennej zostały przeznaczone pola obok kanału wjazdowego pomiędzy portem handlowym a wojennym; wreszcie stocznia rybacka ma powstać w obrębie portu rybackiego. Jak z tego wynika, przemysł okrętowy w Gdyni ma być w przyszłości terytorjalnie podzielony, z uwzględnieniem specjalności wytwórczej.

Stocznia dla okrętów handlowych została terenowo upośledzona na korzyść stoczni wojennej; musimy bo-

\*) Według ostatnich informacji sprawa oddania budowy stoczni okrętowej przedsiębiorcom francuskim jest nieaktualną i nawet pertraktacje zostały zerwane, natomiast jest bardzo możliwym rozwiązanie w ten sposób, że polski przemysł metalowy przy współudziale rządu już w roku bieżącym uruchomi warsztaty reparacyjne, a z biegiem czasu stocznice okrętową.

wiem zważyć, że plan rozbudowy portu stwierdza zupełnie wyraźnie, iż baseny II, III i IV będą bagrowane dopiero po roku 1930, tak samo kanał przemysłowy. W chwili gdy eksploatacja basenu IV będzie konieczną, obrót nocny wynosić musi około 7 milionów ton, na co trzeba czekać przynajmniej 10 lat. Chcąc więc obecnie rozpocząć pracę nad budową stoczni na wspomnianych terenach, trzeba bezzwłocznie przystąpić do kopania kanału przemysłowego i basenu IV, z tem założeniem, że włożone w to kapitały przez szereg lat nie będą zamortyzowane.

W przeciwieństwie do tych braków, jakie wykazałyśmy odnośnie do terenu stoczni handlowej — stocznia wojenna ma położenie wprost idealne. Znajdować się ona bowiem będzie nad samym morzem, budowę urządzeń można rozpocząć niezwłocznie, bez robót uprzystępniających dopiero dojazd, następnie posiada ogromny zasób miejsca pod dalszą rozbudowę, tak urządzeń fabrycznych, jak kolonji robotniczych. Ten ostatni wzgląd przemawia szczególnie silnie za stworzeniem jednej ogólnej stoczni dla okrętów handlowych i wojennych, która w bezpośredniej bliskości łączyła się z hutami i walcownią stali okrętowej; powstanie przemysłu hutniczego w Gdyni możemy uważać za pewnik najbliższych dziesiątek lat. Za oddaniem omawianych terenów pod stocznję ogólną przemawia również wzgląd, iż port wojenny od handlowego winien być oddzielony czynnikiem neutralnym, praktyka bowiem wykazuje, że pomiędzy obsługą statków handlowych i wojennych istnieją stałe konflikty i tarcia, które nawet przy najlepszych obustronnych chęciach nie dadzą się całkowicie usunąć.

Sprawa dojazdu kolei żelaznej tak do terenu projektowanej stoczni handlowej jak wojennej przedstawia się stosunkowo dobrze. Pierwsza może otrzymać dojazd bezpośrednio od linii głównej Gdynia—Chylonia, względnie z dworca głównego w Gdyni, druga wymaga przeprowadzenia okólnej linii, która w każdym bądź razie musi być doprowadzona do portu wojennego.\*)

Stocznia rybacka, przeznaczona dla obiektów mniejszych, terenowo ma rozrost ograniczony. Niewiadomo właściwie, jak czynniki decydujące w tym wypadku przedstawiają sobie sprawę portu rybackiego, gdyż jest zupełnie jasne, że pozostawienie kolonji rybackiej w Gdyni popsuje planowość rozbudowy portu handlowego. Z czasem dla rzemiosła rybackiego miejsca w Gdyni nie będzie, a zatem niewiadomo, czy port i stocznia rybacka będą miały nadal rację bytu, owszem możemy śmiało powiedzieć, że te razem z osiedlami rybackimi muszą się znaleźć w którejkolwiek miejscowości nadmorskiej poza Gdynią. Z drugiej strony wokół obecnego portu rybackiego powstanie przemysł rybny, więc rozbudowanie tak portu jak stoczni rybackiej ma swoje zalety.

### III. REALNE PODSTAWY DLA WARSZTATÓW REPARACYJNYCH.

Działalność stoczni w Gdyni w latach początkowych będzie się ograniczać do napraw statków odwiedzających port, a dopiero z biegiem czasu i zebranego doświadczenia, jak też odpowiedniego wyposażenia technicznego, będzie można przejść do budowania nowych okrętów. Gdyby wszystkie okręty zawijające do Gdyni zdecydowały się usuwać swe defekty w tamtejszej stoczni, moglibyśmy śmiało powiedzieć, że warsz-

taty miałyby zapewnioną pracę dla tysiąca robotników. Jednakże musimy się z tem liczyć, że kapitanowie statków obcych, tylko w razie ostatecznej konieczności, naprawy naszej stoczni oddadzą, gdyż zaufanie do niej dopiero z czasem da się wyrobić. Dlatego naprawa statków obcych nie może być brana pod uwagę, aż do czasu, gdy pod względem wykonania nie będziemy ustępować innym, a koszty pracy będą przemawiać na naszą korzyść. Natomiast co się tyczy naszej własnej floty handlowej i wojennej, mamy możność wszystkie remonty, tak mniejsze jak i zasadnicze, przeprowadzić w warsztatach w Gdyni. Da się osiągnąć przez odpowiednie dyrektywy dla przedsiębiorstw państwowych, a ulgi podatkowe i premje dla przedsiębiorstw prywatnych.

Dla zobrazowania faktu, jakie sumy pieniężne musimy już wydawać na remont okrętów tak handlowych, jak wojennych, podajemy poniższe zestawienie, opierające się częściowo na informacjach osobistych, częściowo na kalkulacji kosztów remontu. Zaznaczyć musimy, że zestawienie to nie jest wcale wyczerpujące, niemniej jednak daje punkt zaczepienia dla dalszego rozważania. Przejdźmy poszczególne instytucje, czy przedsiębiorstwa, posiadające tabor okrętowy.

#### 1. Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska“.

Wartość 5 statków po 2850 t. d. w. nośności (Katowice, Kraków, Poznań, Toruń, Wilno) licząc 10,5 Ł za tonę d. w. wynosi 150 000 Ł; 3% wartości jako stawka roczna na remont: . . . . .	4 500,— Ł
Statek „Warta“ o nośności 4 200 t. dw. licząc po 8 Ł, przedstawia wartość 33 000 Ł; z tego możemy przyjąć jako stawkę na remont 3,5%, czyli: . . . . .	1 175,— Ł
Statek „Tczew“ o nośności 1000 t. dw. licząc 12,5 Ł za t. dw. przedstawia wartość 12 500 Ł; przy rocznej stawce 3% otrzymujemy wydatek na remont: . . . . .	375,— Ł
2 statki pasażerskie „Gdańsk“ i „Gdynia“ o łącznej wartości 79 000 Ł, przy stawce rocznej 2,5% dają: . . . . .	1 975 — Ł
Razem:	8 025,— Ł

W przeliczeniu na złote polskie otrzymujemy cyfrę 350 000. Według naszych informacji „Żegluga Polska“ wydała na remont za przeciąg swego istnienia do 1. X. 1927, t. zn. 9 miesięcy około 360 000 zł. Wprawdzie w pierwszych miesiącach eksploatacja rozciągała się tylko na 5 pierwszych statków, natomiast dalsze zostały przejęte nowe, wzgl. po gruntownym remoncie, z drugiej jednak strony na niektórych z nich koniecznymi były przeróbki, w związku ze zmianą warunków żeglugi, a zatem wydatek całkowity odpowiada mniej więcej normalnej stawce rocznej na remont.

#### 2. Towarzystwo Żeglugi Morskiej „Wisła-Baltyk“

Towarzystwo to posiada tabor składający się z 5 holowników (1 zatonał) i 14 lichtug o łącznej nośności 10 500 t. dw. Licząc przeciętnie za holownik 2 500 Ł, otrzymujemy ich wartość 12 500 Ł. Przyjmując jako stawkę roczną na remont 10% wartości, ze względu na wiek tychże holowników i ich zużycie, mamy wydatek: . . . . .	1 250,— Ł
Lichtugi przedstawiają wart. około 3,5 Ł za t. dw. czyli 36 750 Ł łącznie. Stawka na remont 7,5% wartości wyniesie: . . . . .	2 750,— Ł
Razem	4 000,— Ł

W przeliczeniu na polską walutę około 175 000 zł. W rzeczywistości Tow. „Wisła Baltyk“ w roku ubiegłym wydało więcej, aniżeli podaje nasza kalkulacja.

\* Prace nad doprowadzeniem linii kolejowej okólnej do Portu Wojennego już zostały rozpoczęte.

### 3. Towarzystwo Kopalni Węgla „Robur“.

Przedsiębiorstwo to posiada dwa statki „Robur I“ i „Robur II“ o nośności 1 500 i 2 200 t. dw. Przyjmując ich wartość przeciętnie 5 £ za t. dw. otrzymamy wartość 18 500 £, co przy stawce rocznej 10%, ze względu na wiek statków, daje: 1 850,— £.

W przeliczeniu wynosi ten wydatek około 80.000 zł. rocznie.

### 4. Marynarka wojenna.

Koszty remontu okrętów wojennych i pomocniczych na r. 1926 wyniosły około 1 650 000 zł., z czego 900 000 zł. przypada na stocznie w Gdańsku, a 750 000 zł. na warsztaty marynarki w Pucku. W roku ubiegłym wydatki te były wyższe, ze względu na przejęcie szkolnego krążownika „Bałtyk“ i szkolnego żaglowca „Iskra“ i konieczną ich przebudowę wewnętrzną. Według wszelkiego prawdopodobieństwa wydatki te przekroczą 2 miliony złotych.

### 5. Inne.

Poza temi głównymi pozycjami w naszych wydatkach na naprawę statków floty handlowej i wojennej, mamy jeszcze cały szereg mniejszych, a to na konserwację taboru Urzędu Marynarki Handlowej w Gdyni, Inspektoratu Celnego i Inspektoratu Rybackiego, a wreszcie na naprawę prywatnych kutrów rybackich. Według naszych informacji w roku 1926 w samych warsztatach marynarki wojennej w Pucku uskuteczono remonty kutrów rybackich za łączną sumę 30 000 Z. Jako ogólna suma wydatków dla wyżej wymienionych właścicieli taboru pływającego możemy przyjąć około 150 000 Z.

Zestawiając ogół rocznych wydatków na same remonty i konserwacje statków, które już posiadamy, a to:

1) Żegluga Polska	350 000 zł.
2) Tow. „Wisła-Bałtyk“	175 000 „
3) „Robur“	80 000 „
4) Marynarka Wojenna	2 000 000 „
5) Inne	150 000 „
Razem	<u>2 755 000 zł.</u>

Cyfra ta daje nam możliwość przeprowadzenia rachunku odnośnie do uruchomienia warsztatów, któreby mogły prosperować przy przeprowadzaniu tylko samych wyżej wymienionych remontów. W tym celu podajemy poniższą kalkulację.

Te niespełna 3 miliony złotych są to wpływy za mające być wykonane prace. Wpływy, czyli cena sprzedażna, składa się z dwóch pozycji, z kosztów własnych i zysku. Koszty własne dzielą się na koszty wytwórcze i koszty administracji. W kosztach wytwórczych rozróżniamy trzy pozycje, a to koszty materiału, robocizny i koszty pośrednie (amortyzacja urządzeń, ubezpieczenie, kierownictwo techniczne, siła, światło itd.)

Praktyka wykazuje, że stosunek kosztów materiału do kosztów robocizny, w wypadku napraw kadłuba okrętowego lub urządzeń maszynowych wynosi przeciętnie około 1:1. Przyjmując zatem jako podstawę wynagrodzenie robotnika przeciętnie 1,40 Z za godzinę, z uwzględnieniem premii za wydajność (w warsztatach marynarki wojennej w Gdyni wynosi najwyższa płaca 1,36 Z), przy 300 dniach w roku i kosztach pośrednich około 50% kosztów robocizny, otrzymujemy koszty wytwórcze na rok i jednego robotnika:

1) robocizna $300 \times 8 \times 1,40$	$= 3 360$ zł.
2) koszty pośrednie 50%	$= 1 680$ „
3) koszty materiału 100%	$= 3 360$ „
Razem	<u>8 400 zł.</u>

Wracając do rocznych wpływów brutto, musimy przyjąć około 10% całej sumy jako pozycję zysków, następnie 10% na koszty administracyjne, przyczem zaznaczyć trzeba, że przy tego rodzaju przedsiębiorstwach

procenty są bezsprzecznie za wysokie, a zatem otrzymujemy:

1) wpływy brutto	2 755 000 zł.
2) zysk 10%	275 500 „
3) koszty własne	2 479 500 „
4) koszty handlowe 10%	247 950 „
5) koszty wytwórcze	2 231 550 „

Dzieląc koszty wytwórcze ogólne, przez wyliczone poprzednio na jednego robotnika, otrzymujemy ilościowy stan zatrudnienia warsztatów w efektywnych robotnikach i tak:  $\frac{2\,231\,550}{8\,400} = 266$

Doliczając do tej liczby około 10% na personel techniczny, administracyjny i pomocniczy, otrzymujemy ogólne zatrudnienie około 300 pracowników.

W rzeczywistości sprawa ta o tyle korzystniej przedstawia się na rzecz ilości zatrudnionych, że koszty pośrednie będą o wiele mniejsze, może nawet do połowy, następnie koszty materiałów również są za wysoko szacowane. Następnie ilościowo będzie tabor morski stale się zwiększał, a wreszcie przyjdzie czas, gdy można będzie rozpocząć budowę nowych obiektów.

Odnosnie do możliwości rozwoju naszej marynarki wojennej i handlowej i związanych z tem konieczności dalszych wydatków na remont, możemy podać następujące dane:

Rząd Polski zdecydował się budować, względnie zakupić szereg statków dla żeglugi t. zw. angielskiej, dalej, śródziemnomorskiej, a także przybrzeżnej. Towarzystwo „Robur“, związane umową, ma swoją flotę powiększyć do roku 1929 na 10 000 t. dw. Marynarka wojenna z końcem roku 1928 przejmie dwa niszczyciele i trzy łodzie podwodne, które bezwarunkowo wymagać będą większej staranności w konserwacji, aniżeli statki dotychczas posiadane. Wreszcie odpowiednia polityka gospodarcza przewiduje wydatne popieranie własnego rybactwa nie tylko przybrzeżnego, ale też pełnego morza, co postawi nas przed faktem posiadania szeregu nowych kutrów i statków większych. Przewidując jako prawdopodobne zrealizowanie tych planów w ramach powyżej podanych, otrzymujemy obraz dalszej realnej podstawy dla rozbudowy własnych warsztatów okrętowych w Gdyni.

Cztery statki dla żeglugi angielskiej dla przewozu emigrantów i produktów mięsnych, każdy po 3000 t. dw. w cenie 16 £ za t. dw. przedstawiają wartość 192 000 £. Następnie trzy okręty dla linii lewantyńskiej po 5000 t. dw. dla przewozu węgla do krajów morza śródziemnego, a rudy, fosfatów i drobnicy z powrotem, w cenie 14 £ za t. dw. przedstawiają wartość 210 000 £. Przy stawce rocznej na naprawę 2,5% otrzymujemy ogólne wydatki w wysokości 10 000 £. Pozatem dochodzą dwa statki dla żeglugi przybrzeżnej, których wartość możemy określić na około 44 000 £, co da nam dalszy wydatek 2,5% = 1100 £.

Tabor dla przedsiębiorstwa „Robur“ o ogólnej nośności 6 300 t. dw. w cenie przynajmniej 8 £ za t. dw. wyniesie 50 400 £ łącznej wartości, a stawka za remont 3,5% = 1 760 £.

Wydatki wojennej marynarki, w związku z powiększeniem liczby okrętów musimy przyjąć przynajmniej 50% większe, aniżeli dotychczas, a zatem dalszy 1 milion złotych.

Również pozycja wydatków na remonty taboru Urzędu Marynarki Handlowej w Gdyni, a przedewszystkiem rybaków, ulegnie zmianie, skromnie licząc około 100%.

Zestawiając powyższe cyfry, dające nam punkt zaczepienia dla dalszej kalkulacji, odpowiednio do granic

rozbudowy floty według prawdopodobieństwa w ciągu roku bieżącego, otrzymujemy:

1) rządowe zamówienia	485 000 zł.
2) Robur	76 500 „
3) Marynarka Wojenna	1 000 000 „
4) Inne	150 000 „
Razem . . . . .	1 711 500 zł.

Jak wynika z porównania liczb, jest to dalsze 60% wydatków na konserwację i remont naszych statków, a zatem stan zatrudnienia warsztatów w Gdyni mógłby się powiększyć bezpośrednio o 60%.

Mając na względzie okoliczność, iż czas wprowadzenia w ruch warsztatów okrętowych nie da się zredukować poniżej jednego roku, ze względu na konieczność przeprowadzenia szeregu prac hydrotechnicznych, musimy urządzenia warsztatowe już w pierwszym stadium rozbudowy przystosować do warunków produkcji, odpowiadających konieczności remontu floty zwiększonej, a zatem, jako początkowy stan zatrudnienia stoczni w Gdyni przyjąć około 500 ludzi.

#### IV. ORGANIZACJA PRZEDSIĘBIORSTWA.

Istotą organizacji jest planowe ułożenie sposobu działania i przygotowanie odpowiednich środków dla osiągnięcia pewnego celu.

Celem organizacji warsztatów okrętowych w Gdyni będzie zbieranie doświadczenia technicznego i handlowego, przy sposobności remontów okrętowych własnej floty, które z czasem mamy użytkować dla budowy nowych okrętów, niezależniąc się tą drogą od zagranicy. Naturalnie, że to zbieranie doświadczenia, czyli szkolenie się w przemyśle okrętowym, nie może wykraczać poza granice gospodarczej racjonalności, t. zn. nie możemy tolerować ani zbyt drogiej kosztów wytwórczych, ani zbyt małej solidności pracy, w imię popierania własnego przemysłu.

Organizacja przedsiębiorstwa w dziedzinie pracy dla nas bądź co bądź nowej nie będzie zadaniem zbyt łatwym. Mając do dyspozycji konieczny kapitał, czy to w postaci gotówki czy kredytu, nie mamy jeszcze pewności, że przedsiębiorstwo pomyślnie się rozwinie, nawet gdy pracę zapewnimy sobie na dłuższy okres czasu. Podstawowym problemem w organizacji jest sprawa doboru ludzi, którzyby ją wprowadzili na zdrowe tory, dlatego to powtórzyć musimy za Amerykaninami „odpowiedni człowiek na odpowiednim stanowisku“ i dlatego od rozważenia tej sprawy nasze uwagi zaczynamy.

Mówmy prawdzie po imieniu, w Polsce nie mamy dostatecznej ilości ludzi, którzyby mogli przejąć w swe ręce ogrom pracy czekającej nas w przemyśle okrętowym. Według szczegółowych danych posiadamy zaledwie 12 inżynierów, którzy z tytułu swego wykształcenia, czy zawodu są obznajomieni ze sprawami morskimi. Są to jednak przeważnie ludzie starsi, którzy swe najlepsze siły oddali pracując u obcych, dlatego wyszkolenie jaknajszybsze nowego pokolenia dla przemysłu okrętowego jest jedną z najbardziej palących spraw naszej polityki morskiej.

Personelu technicznego z wykształceniem średnim, a obznajomionego z budownictwem okrętowym również prawie że nie mamy do dyspozycji. I w tym wypadku należałoby pomyśleć o zorganizowaniu wydziału okrętowego, przy którejkolwiek ze szkół technicznych zawodowych w kraju.

Wyszkolonych i fachowych majstrów okrętowych prawie że nie mamy. Dla prowadzenia warsztatów mechanicznych przy stoczni będzie można zupełnie dobrze zaangażować ludzi z praktyką w przemyśle metalowym, lecz majstrów kadłubowych musimy sami do-

piero wyszkolić ze zdolniejszych robotników lub majstrów, którym podobna praca nie jest całkiem obca.

Sprawa robotników przedstawia się naogół lepiej. Robotnik polski jest przeciętnie dość inteligentny i zdolny, a zatem przy odpowiednich instrukcjach, w przeciągu niedługiego czasu, może z powodzeniem wpracować się w dziedzinę niewiele mu znana.

Na przyływ robotników lub specjalistów majstrów z sąsiednich ośrodków przemysłu okrętowego, a więc przedewszystkiem z Gdańska liczyć nie możemy, gdyż płace robotnicze tamtejsze są wyższe od dopuszczalnych w Gdyni, a koszty utrzymania są prawie na jednym poziomie. Dlatego import robotników i personelu średniego na większą skalę musimy uważać za nerealny, jeśli przedsiębiorstwo ma pracować tanio. Możemy tylko angażować ludzi, którzy w Polsce pracują w nielicznych firmach, zajmujących się sporadycznie budową czy naprawą statków rzecznych, gdyż warunki płacy zgóry przewidujemy wyższe, aniżeli w głębi kraju.

Kierownictwo przedsiębiorstwa musi spoczywać w rękach jednego człowieka, odpowiedzialnego za całość i rozwój zakładów. Ponieważ warsztaty okrętowe w Gdyni będą najprawdopodobniej, pod wzl. formy finansowania przedsiębiorstwa, towarzystwem akcyjnym, bez względu na charakter kapitału, może on być całkowicie prywatny lub częściowo rządowy wzgl. komunalny, kierownik może być odpowiedzialnym tylko przed odnośną radą nadzorczą, ale tylko za kierunek i całość rozwoju przedsiębiorstwa, nigdy natomiast za poszczególne posunięcia. Mieszanie się w sprawy różnych instytucyj kontrolnych, stojących poza przedsiębiorstwem, musimy uważać za niedopuszczalne. Podział pracy pomiędzy poszczególne działy musi być jak najistotniej przeprowadzony, aby uniknąć późniejszych scysji co do kompetencji, względnie usuwania się od odpowiedzialności. Odpowiedzialność i inicjatywa osobista muszą znaleźć jak najdalej idące zastosowanie. Zgóry należy przemyśleć przestrzec przed przeorganizowaniem prowadzącym do gospodarki papierowej i mianowaniem figur utytułowanych, bez określonego pola pracy i prawa decyzji.

Sprawa polityki płac jak też socjalnych instytucyj powinna znaleźć rzeczowe potraktowanie. Opierając się na doświadczeniach wyniesionych przez różne przedsiębiorstwa przemysłowe w latach powojennych, możemy uważać system premijowy płac z uwzględnieniem wydajności pracy na jednostkę czasu i dokładności wykonania, jako najbardziej humanitarne i najwiecei przyczyniające się do uzgodnienia poglądów i dążeń pomiędzy kapitałem i pracą.

Sfinansowanie przedsiębiorstwa nie powinno napotkać na poważniejsze trudności. Założenie warsztatów, w tym zakresie jak przyjęliśmy na wstępie, więc dla przeprowadzenia remontów gruntownych naszych okrętów handlowych i wojennych, przy stanie zatrudnienia 500 pracowników, wymagać będzie około 4 milj., złotych na inwestycje i około 3 milionów jako kapitał obrotowy, zatem kapitał zakładowy w wysokości 6—7 milionów jest wystarczającym, by przedsiębiorstwu dać stosunkowo silne podstawy finansowe i dobre wyposażenie techniczne. Całkiem wdzięczne pole do popisu mają w tym wypadku kapitały prywatne które, po otrzymaniu koncesji na otwarcie stoczni okrętowej, z równoczesnym wdzierżawieniem im odpowiednich terenów, mogłyby osiągnąć poważne zyski z przedsiębiorstwa, ze względu na całkowite poparcie i bezkonkurencyjność w Polsce.

## V. TECHNICZNE ROZWIĄZANIE ZADANIA.

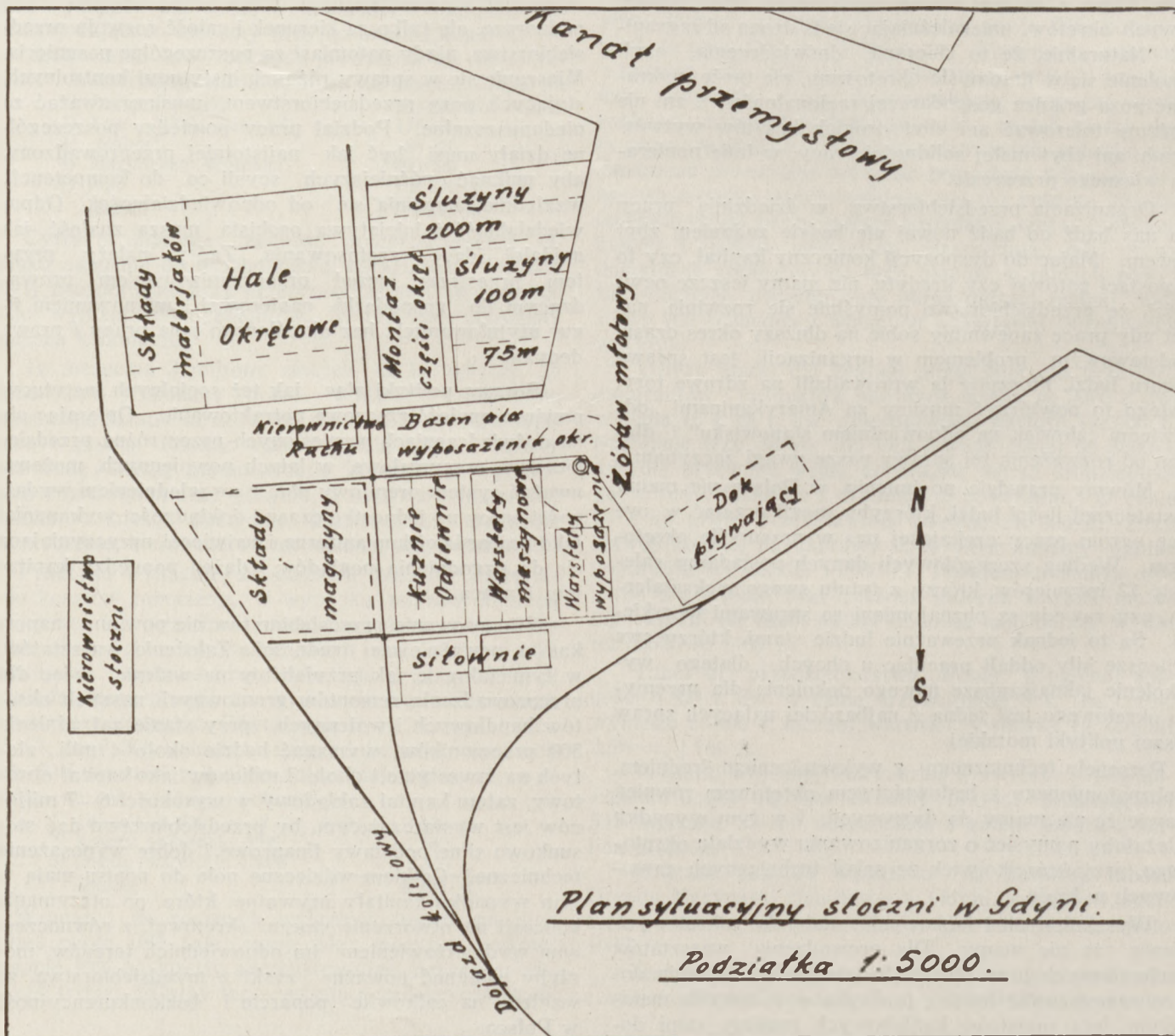
Przyjmując w założeniu sprawę terenu pod stocznią jako przesadzoną i to w ten sposób, że najpierw powstające zakłady okrętowe ogólne zostaną rozmieszczone nad basenem IV, stajemy przed koniecznością wykonania następujących prac wstępnych, które jednak nie mogą obciążać kapitału inwestycyjnego warsztatów, ale muszą być prowadzone na rachunek budowy portu: przez kopanie kanału przemysłowego o długości około 1200 m, szerokości przynajmniej 100 m i głębokości 10 m; wybagrowanie basenu IV o powierzchni około 130.000 m<sup>2</sup>, 10 m głęboko. A zatem mamy do wybagrowania około 2½ miliona m<sup>3</sup> torfu i piasku. Następnie koniecznym jest wzmocnienie nadbrzeży kanału przemysłowego i basenu IV, chociażby prowizorycznie, w przeciwnym bowiem razie będziemy musieli stale czyścić koryto kanału i dno basenu. Długość nadbrzeży wymienionych wynosi około 3000 m.

Równocześnie z pracami hydrotechnicznymi należy przeprowadzić bocznice kolejową, abyśmy z chwilą kładzenia fundamentów pod warsztaty mogli materiał dowozić koleją. Długość toru bocznicy wraz z odgałęzieniami warsztatowymi początkowo wyniesie około 3000 m.

Ponieważ w początkowym stadium rozbudowy stoczni prawie cała praca będzie się wyrażać reparacją okrętów, zatem uruchomienie odpowiedniego doku

plywającego musi być faktem dokonany z chwilą podjęcia pierwszej naprawy. Licząc się ze stosunkami naszych portów możemy określić wielkość doku pływającego na około 4.000 ton podnośności. Dok ten da nam możliwość remontu kadłuba okrętów wszystkich dla żeglugi europejskiej; naprawa okrętów oceanicznych narazie nie jest brana w rachubę. Obok doku pływającego koniecznym jest żóraw pływający o sile podnośnej do 100 ton, niemniej jednak w pierwszych czasach przypuszczalnie trzeba będzie zadowolić się żórawem mniejszym.

Potrzebną energię mechaniczną dla napędu maszyn, środków przewozowych, oświetlenia itp. otrzymamy w postaci prądu elektrycznego, przesłanego dla portu przez krajową elektrownię w Gródku. Według projektu już opracowanego dla elektryfikacji portu przewód o napięciu 15.000 V będzie przechodził obok terenów stoczni, a zatem potrzebujemy tylko małą stację transformatorów dla redukcji napięcia. Prąd dostarczany do Gdyni jest zmienny, trójfazowy, przeto wszystkie silniki elektryczne trzeba będzie do niego zastosować. Dla zabezpieczenia ruchu w razie wypadku przerwania prądu z elektrowni krajowej, trzeba będzie ustawić rezerwową siłownię; najlepiej nadaje się w tym wypadku silnik Diesla, gdyż jest zawsze gotów do ruchu. Jako moc siłowni rezerwowej możemy przyjąć około 800 KM.





Rozkład warsztatów, a także kolonii robotniczej przewidujemy w ten sposób, by w miarę rozrastania się przedsiębiorstwa, jego rozbudowa nie napotkała na przeszkody. Dlatego też szkicując plan przyszłej stoczni nad basenem IV zwróciliśmy uwagę na najkorzystniejsze rozmieszczenie warsztatów i helingów, nie dla stoczni w początkowym stadium ale w pełni rozwoju, tj. w chwili, gdy ona będzie koncentrować cały polski przemysł okrętowy, tak handlowej jak i wojennej floty. Wydajność jej przy zatrudnieniu około 10.000 ludzi będzie wynosić wówczas rocznie około 100 000 ton okrętów, wraz z całym maszynowym urządzeniem, co koniecznym jest przy stanie naszej floty handlowej ok. 2½ miliona ton.

Mając w głównych zarysach plan rozbudowanej stoczni, trzeba nam będzie wszelkie przejściowe urządzenia wznosić w miejscu, określonym przyszłym celem przeznaczenia. Spowoduje to początkowo rozrzucenie zabudowań po różnych stronach terenu, niemniej jednak chcąc budować budynki trwałe, a nie tylko prowizoryczne baraki, tą niedogodność trzeba będzie przeboleć, aby później uniknąć niepotrzebnych kosztów na przenoszenie wzgl. usunięcie całkowite początkowych warsztatów. Zależnie od sprężystości działania stoczni w Gdyni, jej szybki rozwój może nastąpić w przeciągu zaledwie kilku lat, dlatego nie dające się uniknąć przeszkody w pracy warsztatów, w związku z jakąkolwiek translokacją, przemawiają bezwarunkowo za przejściowym rozmieszczeniem rozrzuconem.

W planie naszym mamy dwa helingi dla okrętów do 200 m długich, dalej dwa do 150 m długich i trzy mniejsze. Jest zupełnie jasnym, że helingi największe dopiero w dalekiej przyszłości potrzebne być mogą, naprzykład dla okrętów emigracyjnych lub krajozników, nie daje to nam jednak powodu, by z tą ewentualnością wcale się nie liczyć i w planie wogóle tych helingów nie przewidywać, wówczas bowiem będąc konsekwentnymi dla skrócenia drogi transportu z warsztatów okrętowych na helingi, hale obrabiarek dla materiału okrętowego zbliżylibyśmy do helingów, a zatem stracilibyśmy możliwość przedłużenia ich w razie potrzeb. Warsztaty okrętowe z obrabiarkami są pomyślane dla wszystkich helingów równocześnie. Obok helingów mniejszych albo powiedzmy na drodze z hali obrabiarek na helingi spotykamy halę montażową. Konieczność projektowania tejże została nam podyktowana ze względu na koszty wytwórcze, praktyka bowiem wykazuje, że o wiele mniej kosztuje montaż poszczególnych części kadłuba okrętowego w warsztacie, aniżeli na helingu, a zatem starać się powinniśmy montować jak najwięcej przed pójściem do helingu. Wielkość części kadłuba jest naturalnie ograniczona siłą podnośną żórawi helingowych.

Dla wyposażenia okrętów spuszcanych na wodę przewidujemy specjalnie wykopany basen, wrzynający się pomiędzy śluzyny a warsztaty maszynowe. Koniecznym będzie zaopatrzyć go w silny żóraw stały. Przez wykopanie specjalnego basenu otrzymujemy większą długość nadbrzeża, z drugiej strony umieszczając go pomiędzy warsztatami okrętowymi a maszynowymi mamy łatwiejszy dostęp z obu stron, co przy wykończaniu okrętu jest bezwarunkowo wymagane.

Rozkład warsztatów maszynowych wraz z odlewniami, kuźniami itd. pozwala na planową organizację produkcji o zasadzie najkrótszych transportów.

Pomieszczenie dla doków pływających nie będzie takie proste jak może się na pierwszy rzut oka wydawać. Dwa lub trzy doki potrafimy jeszcze bez trudności umieścić w basenie przemysłowym, ale w chwili gdy życie będzie wymagało uruchomienia dalszych kilku doków,

choćby niewielkich, trzeba będzie się uciec do rozszerzenia basenu na terytorja przyległe, po przeciwnej stronie kanału przemysłowego.

Co się tyczy kolonii robotniczej, która równocześnie z kładzeniem fundamentów pod pierwsze warsztaty stoczni musi być budowana, to terenów rozporządzalnych jest pod dostatkiem. Są to wprawdzie grunta prywatne, które trzeba będzie wykupywać, niemniej jednak mamy możliwość zaprowadzenia wzorowych i zdrowych kolonii. Wchodzą tutaj w rachubę terytorja Grabowa dla kolonii robotniczych i dalej odległe Leszczynki dla pracowników umysłowych.

## VI. W SPRAWIE DALSZEJ ROZBUDOWY.

Już poprzednio zauważyliśmy, że z chwilą rozkwitu naszej żeglugi i przemysł okrętowy do niej stosować się musi, tak pod względem zdolności wytwórczej jak jakości. Dlatego to w założeniu wyznaczaliśmy odpowiednie miejsca dla helingów o rozmiarach odpowiadających okrętom oceanicznym. Sprawa helingów ma dla stoczni zasadnicze znaczenie, dlatego jej poświęcimy więcej uwagi.

Rozróżniamy kilka sposobów spuszczenia okrętów wybudowanych na stałym gruncie, a to przy pomocy śluzyn pochyłych, poprzecznych lub poziomych. Każdy z nich ma swe zalety i wady. Spuszczanie okrętu bowiem do wody stosuje się obecnie tylko dla statków rzecznych, natomiast okręty większe buduje się na śluzynach pochyłych albo poziomych czyli dokach, poczem spuszczenie do wody odbywa się wzdłuż osi okrętu na odpowiednich saniach. Przy śluzynach pochyłych spotykamy się z dwoma niebezpieczeństwami, a to możliwością zatarcia się sani na prowadnicach, w następstwie czego okręt nie zesunie się do wody i koniecznym jest ponowne, technicznie bardzo trudne i kosztowne podbudowanie nowych sani i prowadnic, albo, z czym się należy zawsze liczyć, siły występujące w chwili podnoszenia tyłu okrętu przez wypieraną wodę, wywołują dość wielkie naprężenia w wiązaniach kadłuba, a nawet je deformują. Całkowitej pewności, nawet przy naidokładniejszych obliczeniach, nie mamy nigdy, że okręt zostanie bez przeszkody spuszczone do wody. Z drugiej strony samo spuszczenie okrętu do wody ze śluzyn pochyłych ma w sobie wielką siłę emocji, która dla ogółu mimo wszystko jest dużym czynnikiem propagandowym, czego nie należy niedoceniać. Spuszczanie okrętów na śluzynach poziomych jest pewniejsze, gdyż odbywa się przy pomocy silników, a nie jak to poprzednio omówionym sposobem, drogą składowej siły ciężaru okrętu, która przezwycięża opór tarcia sani na prowadnicach pochyłych. Poza to przy śluzynach poziomych mamy wielką dogodność w transporcie materiałów do budowy okrętów, który odbywa się na jednym poziomie, podczas gdy w wypadku śluzyn pochyłych np. dla okrętu 200 m długiego, mamy do czynienia z różnicą poziomu wynoszącą około 10 m, co wymaga żórawi szczególnej konstrukcji. Jak widzimy z powyższych uwag, wszystkie momenty zdają się przemawiać za śluzynami poziomymi, jednakże tak nie jest, gdyż w tym wypadku koniecznym jest odgródenie części basenów przyległych i wypompowanie wody, aby na twardym gruncie mógł osiaść podstawiony dok pływający. Urządzenie takiej zapory jest bardzo kosztowne. Kalkulacja kosztów budowy i utrzymania tych lub innych śluzyn w chwili przystępowania do ich budowy, pozwoli nam w przyszłości wyciągnąć odpowiednie wnioski.

Tereny nad basenem IV pozwalają nam na dość swobodny podział miejsca dla poszczególnych warsztatów i urządzeń stoczni; nawet z chwilą gdy dojdziemy

do produkcji ok. 100.000 ton rocznie nie będziemy terytorjalnie ograniczeni w dalszym rozroście, gdyż możemy z rozbudową postępować dalej na zachód wzdłuż kanału przemysłowego, jak też rozpocząć eksploatację przeciwnej strony kanału. Jeśli natomiast przyjdzie konieczność stworzenia w miejscu przemysłu hutniczego i walcowni, wówczas musimy poszukać nowych terenów, gdyż tutaj zagradza nam drogę Chylonja. Najlepiej na ten cel nadają się pola pod Wzniesieniem Oksywiem, poniżej Obduża Starego.

Już na wstępie naszych rozpatrywań zaznaczyliśmy, że powstanie hut żelaznych i walcowni materiałów okrętowych możemy uważać za pewnik niedalekich dziesiątek lat. Przemawiają zatem różne względy, a przede wszystkim koszty transportu. Nasze złoża rud w głębi kraju są dość szczupłe, dlatego też sprowadza się przez ważną część z krajów skandynawskich, tem więcej, że polskie rudy są mało wartościowe. A zatem materiał dla budowy okrętów jest o tyle droższym, po przerobieniu rud skandynawskich w polskich hutach, ile kosztuje przewóz rud w głąb kraju, a blach i profili zpowrotem nad morze. Natomiast przetwarzając na miejscu rudy szwedzkie w Gdyni, potrzebujemy tylko sprowadzać węgiel wzgl. koks, do którego to celu możemy jak najlepiej wykorzystać tania drogę wodną. Kalkulacja szczegółowa wykaże korzyści z tego tytułu płynące. Na pytanie, czy dla produkcji nowoczesnej huty żelaznej będzie dostatecznym konsumentem przemysł okrętowy w Gdyni, musimy odpowiedzieć również pozytywnie. Wielkie piece, należące do wieści jak średniej wielkości, buduje się obecnie na dzienną wydajność około 200 ton surowca. Przy 350 dniach ruchu w roku otrzymujemy 70 000 ton surowca, co przy odpowiednich procesach dodawania złomu i odpadków w piecach martynowskich, dla materiałów walcowanych, zwiększy ogólną produkcję do niespełna 100 000 ton rocznie. Przyjmując, że tonaż naszej floty handlowej dojdzie do 2½ miliona ton, co musimy uważać za konieczne, ze względu na niebezpie-

czeństwo przewagi gospodarczej państw sąsiednich, dalej przy dopuszczalnej starości okrętu przeciętnie 20 lat, otrzymujemy roczne zapotrzebowanie na tonaż okrętowy około 125 000 ton. Część z tego przypada naturalnie na materiał taki jak miedź, mosiądz, cyna, cynk, ołów, drzewo, cement itd. ale przeważnie jest to stal i żelazo. Poza to wielkie zapotrzebowanie na materiał żelazny przedstawiać będzie marynarka wojenna. Niskie ceny produktów hutniczych mogą z powodzeniem konkurować na rynku okrętowym w Gdańsku, który pracuje przeważnie na rachunek obcy. Zaznaczyć przytem trzeba, że w Polsce nie posiadamy dotychczas ani jednego wielkiego pieca o wydajności 200 ton surowca, ale od 70 do 150 ton dziennie, a zatem uruchomienie własnej huty w Gdyni, już przy produkcji własnej stoczni około 40.000 ton rocznie, może się kalkulować.

## VII. WNIOSKI.

W celu jak najszybszego uniezależnienia się przynajmniej częściowego od wytwórczości obcej, należy dążyć do stworzenia własnego przemysłu okrętowego. W pierwszym okresie winny to być warsztaty, mogące się podjąć remontów całkowitych naszej floty handlowej i wojennej, a dopiero w miarę zebranego doświadczenia technicznego i handlowego samo życie i konieczność je rozbuduje do rozmiarów wielkich zakładów okrętowych. Rząd polski, przez wydzierżawienie terenów pod stocznice i ewentualną porękę dla uzyskania kredytów, winien poprzeć usiłowania kapitałów prywatnych. Organizacja przedsiębiorstw musi zwrócić szczególną uwagę na planowość poczyniń, by z biegiem lat nie napotkać na przeszkodę w rozroście. Sprawy szkolenia personelu kierowniczego jak średniego, dalej mistrzów i robotników, należy poświęcić wiele troski, gdyż tylko wówczas przedsiębiorstwo będzie prosperowało racjonalnie, gdy w nim pracować będą ludzie fachowi z chęcią do pracy.

Inż. A. Potyrała.

# SAM SPÓŁKA AKCYJNA MÜNSTERMANN / KATOWICE

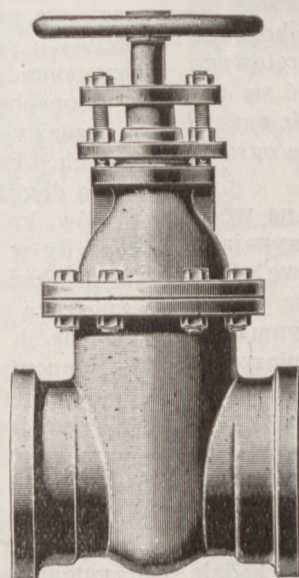
## ODLEWNIE ŻELAZA I BRONZU / BUDOWA MASZYN I ARMATUR

### Odlewy z bronzu fosforowego

dla zakładów budowy statków parowych i okrętów: łożyska maszynowe, śruby okrętowe, popelery, piasty, skrzydła do propelerów, przedłożenia do kondensatorów, koła ślimakowe, ślimaki, wodziki kulisowe, zawory denne, kołnierze do rur, prz. dnice, tylnice, rury ochronne do wałów, rowłoki do wałów, koźły do wałów, cylindry i korpusy do pomp, zawory, zasuwki, kurki, rury fasonowe, koła skrzydłowe itd.

### Bronzy kute

w sztabach o wytrzymałości aż do 100 kg / mm<sup>2</sup>



### Armatury ciężkie

dla przewodów parowych, wodnych, gazowych, naftowych, a to: zasuwki i zawory żelazne i stalowe. Kurki, garnki kondens. hydranty pod- i nadziemne, studnie uliczne i hydrantowe, stojaki i t. d. Przybory kanalizacyjne i wodociągowe: uchwytyki, aparaty nawiertnicze, kształtki i t. d.

Reprezentacja na Gdańsk i okolice:

**I. SCHWARZ — Gdańsk,**

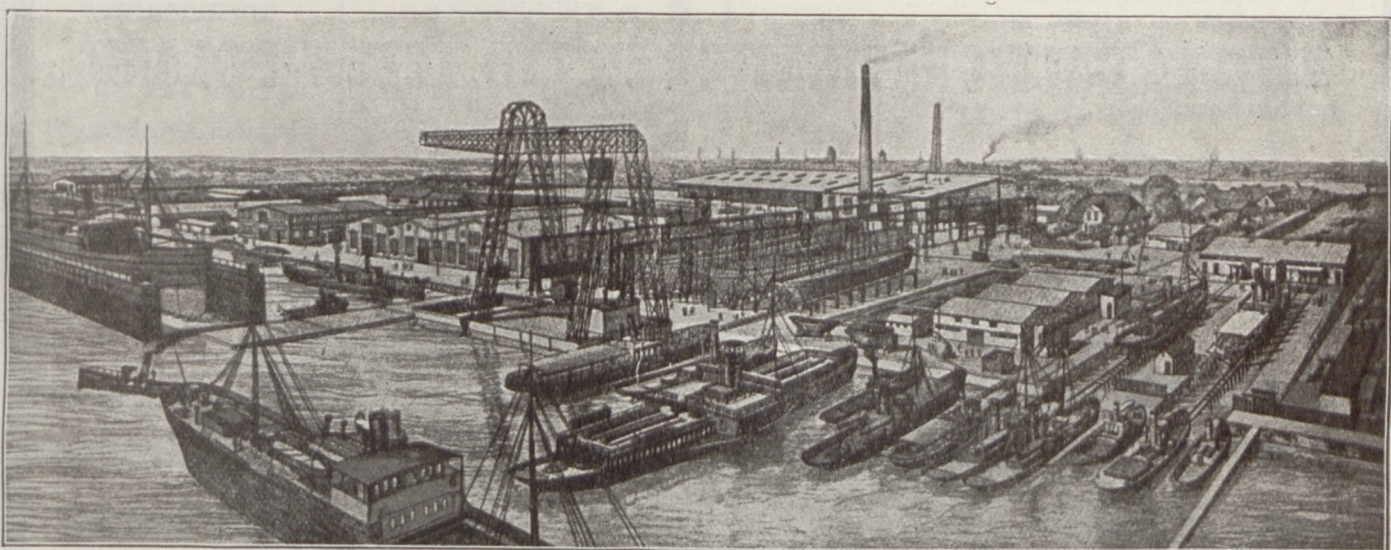
**Pfefferstadt 1.**

ROK ZAŁOŻ. 1881

# KŁAWITTER

**NAJSTARSZA STOCZNIA W GDAŃSKU**

STOCZNIA OKRĘTOWA  
DOK PŁYWAJĄCY  
UŚLIZGI PATENTOWANE  
DŹWIG PŁYWAJĄCY



FABRYKA MASZYN  
ODLEWNIA ŻELAZA, STALI I METALI  
FABRYKA KOTŁÓW  
KOTLARNIA

Wielkie WARSZTATY REPA-  
RACYJNE dla OKRĘTÓW,  
MASZYN, KOTŁÓW I t. d.

# KŁAWITTER

**POSIADA NAJDŁUŻSZE I NAJWIĘKSZE DOŚWIAD-  
CZENIE W DZIEDZINIE BUDOWY OKRĘTÓW**

# Gebrüder Drens, Neufahrwasser

Schulstrasse 8 — Telefon 352 11.

*Warsztaty konstrukcji żelaznych i naprawy maszyn.*

*Specjalność: Reparacja okrętów i wykonanie wszelkich robót, wchodzących w zakres kowalstwa, kotlarstwa, tokarstwa i młynarstwa.*

*Autogeniczne cięcie i spawanie (metali).*

*Sprawdzanie wytrzymałości łańcuchów okrętowych i dźwigowych.*

*Machine-repair- and iron construction-works*

*Speciality: Ships-Repairs  
all Kinds of Blacksmith' and Coppersmith's Work done.*

*Turning and Milling Work.*

*Metal Foundry.*

*Autogenous Cutting and Welding.*

*Testing of anchor chains and Crans Chaines.*

*Maschinen-Reperatur  
u Eisenkonstruktions-Werkstätte*

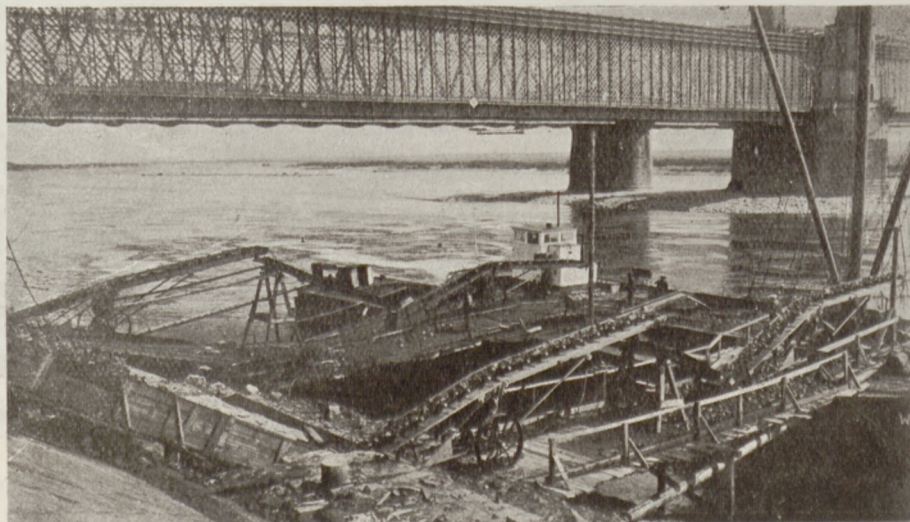
*Spezialität: Ausführung sämtlicher Schmiede-, Kupferschmiede-, Dreh- sowie im Mühlenbetrieb vorkommender Arbeiten.*

*Autogenisches Schmieden u. Schweißen*

*Metallgiesserei.*

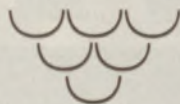
*Prüfen von Schiffs- und Kranketten.*

## VISTULA BALTIC NAVIGATION CO. LTD. TCZEW-POLAND



## SPÓŁKA ŻEGLUGA WISŁA-BALTYK W TCZEWIE

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 W. D.



# Otto Kleemann

**Danzig - Neufahrwasser**

Sasperstr. 1 -:- Tel.: 352 07

Naprawa okrętów,  
maszyn i kotłów.

Kotłarnia.

Odlewnia metali.

Autogeniczne  
spawanie.

**SPECJALNOŚĆ:**  
Wykonanie wszel-  
kich prac, w za-  
kres falcowania  
wchodzących.

**KONTO BANKOWE:**  
BANK GOSPODARSTWA  
KRAJOWEGO — GDYNIA.

Ship- Engine and  
Boiler Repairs.

Copper Smithy.  
Brass Foundry.

Autogenous  
Welding.

**SPECIALITY:**  
all kinds of folding  
work done.

**BANKING ACCOUNT:**  
BANK GOSPODARSTWA  
KRAJOWEGO — GDYNIA.  
(The National Economy  
Bank.)

# A.&W.WOJAN

STOCZNI  
SHIPBUILDING

**DANZIG - TROYL**

Adr. tel.: WOJANWERFT  
Tel.-Adr.: WOJANWERFT

TELEFON: 25087  
PHONE: 25087

Budowa i reparacja stat-  
ków morskich i rzecznych  
wszelkiego rodzaju. / Dok  
plywający. / Wykonanie  
konstrukcji żelaznych i na-  
prawa maszyn i kotłów pa-  
rowych wszelkiego rodzaju

Building and reparation  
of river and coast crafts  
of every description.  
Swimmingdock. / Iron  
constructions. / All Kinds  
of Mechanical Works

## FABRYKA LIN I DRUTU

dawniej

# A. DEICHSEL

**Spółka Akcyjna w Sosnowcu**

Telefony: 77 i 311 Adres  
telegr.: Deichsel, Sosnowiec.

## LINY STALOWE

dla przemysłu górniczego i naftowego.

Liny  
stalowe dla  
kolejek linowych.  
Liny lotnicze. Liny  
windowe. Liny okrętowe.  
Liny konopne. Drut zwykły  
i stalowy, cynkowany i polero-  
wany, wszelkich wytrzymałości. Drut  
kolczasty. Siatki druciane ogrodzeniowe.

## Gebr. Backhaus

**Danzig - Schellmühl**

**Tel. 24885** Kessel-Schmiede / Maschinen-Fabrik.  
Schiffs-Reparaturen / Kupfer-  
Schmiede / Elektrische und autogene  
Schweisserei / Sämtliche Motor-  
Reparaturen.

Iron works / Boiler works / Ship re-  
pairs / Electrical Welders / Hydraulic  
Boiler Repairs.

Fabryka kotłów i maszyn / Naprawa  
okrętów / Kotłarnia / Elektryczne  
i autogeniczne spawanie / Wszelkie  
naprawy motorów.

**Tel. 24888**

## Bracia Backhaus

**Gdańsk - Schellmühl**

# Polskie Zakłady Przemysłu Cynkowego Sp. Akc. w Będzinie

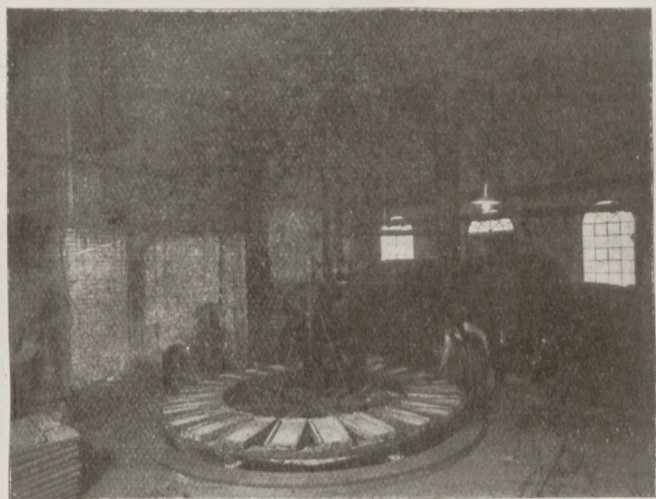
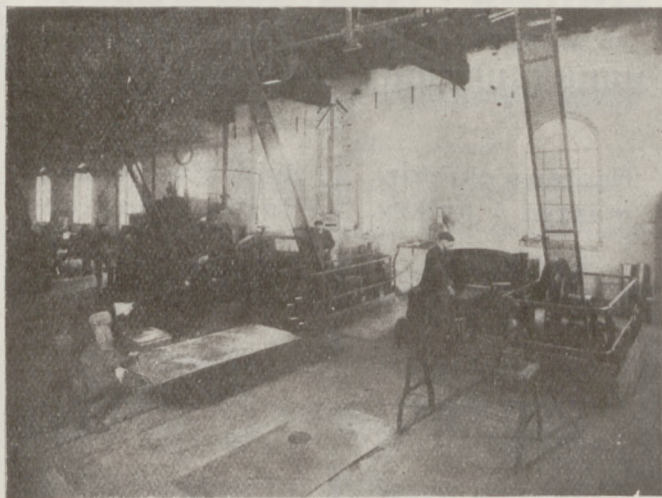
(Ti) Polskie Zakłady Przemysłu Cynkowego S. A. w Będzinie należą do największych i najsolidniejszych przedsiębiorstw przetwórczego przemysłu metalowego w Polsce. Zakłady te powstały z dawniej istniejącej walcowni blachy cynkowej, założonej w 1899 r. pod firmą „Tillmanns i Oppenheim” w Będzinie, która po wojnie światowej przestoczona została na Spółkę Akcyjną pod powyższą nazwą. Nowy zarząd tego towarzystwa, z obecnym Generalnym Dyrektorem p. Szymonem Fürstenbergiem na czele, przystąpił niezwłocznie do odbudowania przedsiębiorstwa zniszczonego wskutek działań wojennych, poczyniwszy znaczne inwestycje w kierunku rozszerzenia dotychczasowego zakresu fabrykacji. Po udoskonaleniu istniejącej już, zdawna walcowni cynku, w której wyrabiana jest blacha cynkowa we wszelkich wymiarach, wybudowano na obszernym terenie fabrycznym cynkownię blachy żelaznej i fabrykę blaszanych wiader ocynkowanych, oraz urządzono osobno oddziały fabryczne dla wyrobu blach dziurkowanych i naczyń blaszanych. Równocześnie ułożono własną bocznice kolejową, dochodzącą do magazynów fabrycznych, tak że wyroby fabryki załadowuje się wprost do wagonów i w ten sposób chronione są one od ujemnych wpływów atmosferycznych.

Głównym przedmiotem eksportu Polskich Zakładów Przemysłu Cynkowego S. A. w Będzinie jest masowo we wszelkich wymiarach wyrabiana blacha ocynkowana, znana pod marką C. K. H., która dzięki swej pierwszorzędnej jakości znajduje znaczny zbył we wszystkich krajach bałkańskich, bałtyckich, skandynawskich, w Austrii, na Węgrzech, jak również w niektórych krajach zamorskich, jak w Argentynie i Brazylii. Eksport do tych krajów w 1926 i 1927 r. wynosił około 15.000 ton.

Poważna ta placówka polskiego przemysłu cynkowego znajduje się w stałym rozwoju. W roku 1927 zainstalowane zostały nowoczesne maszyny prawie we wszystkich oddziałach fabrycznych, dzięki czemu produkcja znacznie się powiększyła i odbywa się w sposób racjonalny. Dalsza rozbudowa Zakładów przewidziana jest w najbliższej przyszłości.

Obecnie Polskie Zakłady Przemysłu Cynkowego S. A. w Będzinie zatrudniają około 1000 robotników i dają rocznej produkcji narazie ca. 24.000 ton, z czego  $\frac{2}{3}$  przypada na zapotrzebowanie wewnątrz kraju, a  $\frac{1}{3}$  na wywóz.

W końcu należy jeszcze nadmienić, że wyroby Polskich Zakładów Przemysłu Cynkowego S. A. w Będzinie na Wystawie Wzorów w Rzymie 1926 r. i na Wystawie Ekonomicznej w Paryżu 1927 r. odznaczone zostały nagrodami Grand Prix i Złotymi Medalami.



Inż. JÓZEF KIEDROŃ  
„Koło Ekonomistów”,  
Katowice.

# KOLEJ GÓRNY ŚLĄSK—GDYNIA JAKO NAJPILNIEJSZY PROBLEMAT GOSPODARCZY POLSKI

THE RAILWAY UPPER SILESIA—GDYNIA THE MOST URGENT ECONOMICAL PROBLEM OF POLAND

Możliwości produkcyjne odnośnie do węgla w Polsce, po przyłączeniu Górnego Śląska, wynoszą w stosunku rocznym około 45 milionów ton, a to biorąc za podstawę rekordowe wydobycie ostatnich miesięcy 1926 roku, spowodowane strejkami angielskim. Przed wojną na terytorjum obecnym Polski wydobywano okrągło 41 milionów ton, z czego przypadło:

na Polski Górny Śląsk 32 miliony ton  
na Zagłębie Dąbrowskie 7 milion. ton  
na Zagłębie Krakowskie 2 miliony ton

W międzyczasie powstał jednak na Polskim Górnym Śląsku i w Zagłębiu Dąbrowskim szereg kopalń, dzięki którym możność produkcyjną zwiększono conajmniej o 10%, t. j. podniesiono ją o około 4 milj. ton, czyli do liczby 45 milionów ton rocznie. Zaznaczyć przytem należy, że wydobycie węgla z pomocą istniejących urządzeń technicznych mogłoby jeszcze być z łatwością o dalsze 10% podniesione, t. j. do 50 milj. ton rocznie.

Produkcji tej rynek krajowy nie jest w stanie pochłoniąć. W roku 1923 wynosił zbyt węgla w kraju (w postaci węgla, koksu i brykietów, wliczając w to własne zapotrzebowanie kopalń) około 24 milj. ton. W roku 1925 — ze względu na panujący wówczas kryzys gospodarczy — tylko 23 miliony ton a w 1926 — jeszcze mniej, bo 21,2 milj. ton. Konsumcję krajową można jednak, wraz z unormowaniem stosunków gospodarczych w Państwie podwyższyć bez wielkich



Angielska flota wojenna w Gdyni. Bunkrowanie H. M. S. „Alecto” przez firmę Giesche.

trudności do 26 milionów ton, — tyle wyniosło spożycie krajowe w roku 1927 — wobec czego, — przyjmując 45 milionów ton jako normalne wydobycie, pozostałoby do umieszczenia na rynkach zagranicznych 19 do 20 milionów ton węgla, o ile postawimy sobie za zadanie utrzymanie wydobycia na wysokości, odpowiadającej w przybliżeniu obecnemu zatrudnieniu i obecnym warunkom technicznym kopalń.

## ZBYT WĘGLA Z CAŁEJ POLSKI W TYS. TON PRZECIĘTNIE MIESIĘCZNIE.

	1913	1923	1924	1925	1926	1927
Zużycie własne i deput.	623	382	357	293	297	312
Sprzedaż w kraju . . .	1 195	1 571	1 344	1 425	1 470	1 849
Razem spoż. wewn.	1 818	1 953	1 701	1 718	1 767	2 161
Sprzedaż zagraniczna	1 523	1 047	931	686	1 226	965
„ całkowita . . .	2 723	2 618	2 305	2 111	2 696	2 814
Razem zbyt ogólny . . .	3 346	3 000	2 662	2 404	2 993	3 126
Sprzedaż do Niemiec		670	565	226	2	1
„ „ inn. krajów		377	396	460	1 223	964
w tem						
do Austrii . . . . .		233	238	224	216	229
„ Czechosłowacji . . .		62	46	53	46	42
„ Węgier . . . . .		31	57	60	50	55
„ Szwecji . . . . .		2	—	29	189	210
„ Danji . . . . .		1,5	0,8	18	79	115
„ Norwegii . . . . .		—	—	—	14	19
„ państw bałtyckich . .		0,7	1,3	10	52	58
„ Anglii . . . . .		—	—	—	249	—
„ Italji . . . . .		0,5	1	7	83	97

## ZBYT WĘGLA Z CAŁEJ POLSKI W TYS. TON

	1913	1923	1924	1925	1926	1927
Zużycie własne i deput.	7 478	4 581	4 285	3 511	3 559	3 745
Sprzedaż w kraju . . .	14 335	18 848	16 127	17 091	17 642	22 931
Razem spoż. wewn.	21 813	23 430	20 412	20 605	21 201	25 938
Sprzedaż zagraniczna	18 341	12 560	1 532	8 230	14 707	11 579
„ całkowita . . .	32 676	31 408	27 609	25 324	32 349	33 772
Razem zbyt ogólny . . .	40 154	35 99	31 944	28 835	35 903	37 117
Sprzedaż do Niemiec		8 043	6 777	2 709	38	14
„ do inn. krajów		4 517	4 755	5 521	14 669	11 565
w tem						
do Austrii . . . . .		2 790	2 857	2 690	2 591	2 745
„ Czechosłowacji . . .		742	555	636	535	501
„ Węgier . . . . .		375	686	721	604	661
„ Szwecji . . . . .		25	—	344	268	2 514
„ Danji . . . . .		18	9	221	942	1 374
„ Norwegii . . . . .		1	—	1	163	230
„ państw. bałtyckich . .		8	16	124	620	696
„ Anglii . . . . .		—	—	—	2 985	1
„ Italji . . . . .		6	14	87	999	1 166

Przyjmując konsumpcję krajową w wysokości 26 milj. ton, przypada na jednego mieszkańca w Polsce przeciętnie rocznie około 0,85 ton. Jest to liczba wyjątkowo niska, nie stojąca w żadnym stosunku do konsumpcji węgla u naszych sąsiadów, gdzie waha się ona często pomiędzy cyfrą 3—5 ton rocznie. Nikłe zapotrzebowanie węgla w Polsce tłumaczy się z jednej strony małym uprzemysłowieniem kraju, stosunkowo niskim poziomem kulturalnym ludności, oraz używaniem drzewa jako opału na szerokich jeszcze polaciach naszej ojczyzny. Przy sprzyjających jednak warunkach, przy dalszym rozwoju gospodarczym Polski, nikłe to zapotrzebowanie mogłoby być znacznie podniesione i w ten sposób kopalnie węgla w Polsce mogą w przyszłości na rynku krajowym znaleźć rezerwoar zbytu, zapewniający im stały, normalny rozwój. Należy jednak nie zapominać, iż wzrost ten odbywać się będzie bardzo powoli, tak, że na znacznieszą poprawę sytuacji węglowej przez wydajne wzmoczenie zbytu na rynku wewnętrznym w najbliższym czasie liczyć jeszcze nie należy.

W powyżej nakreślonej sytuacji rynki zagraniczne nabierają dla polskiego przemysłu węglowego szczególnego znaczenia. Na rynkach zagranicznych musi wszak być umieszczona ilość około 20 milionów ton rocznie, t. j. blisko połowa całej produkcji węglowej w Polsce o wartości okragło 300 milionów franków szwajcarskich. To też opinia publiczna wciąż zwracała uwagę na konieczność podniesienia eksportu węgla, jako naszego najważniejszego artykułu wywozowego, i stawiała pod adresem polskiego przemysłu węglowego zarzuty, że, — szczególnie bezpośrednio po wybuchu wojny celnej z Niemcami, — przemysł węglowy polski nie dość usilnie jakoby robił starania, by zdobyć dla węgla polskiego nowe zagraniczne rynki zbytu.

Zarzuty te były w bardzo małym stopniu, w stosunku do przemysłowców górniczych, uzasadnione. Jak długo polityka taryfowa kolei żelaznych nie została dostosowana do istniejących warunków ekonomicznych, możliwości wywozowe węgla z Polski były bardzo ograniczone. Zmiana tej polityki, obniżenie taryfy kolejowej do Gdańska z jednej strony, umowy taryfowe z Czechami, Austrią i Italią z drugiej strony, pozwoliły przemysłowi węglowemu na rozszerzenie aktywności i na jaknajdalej idące wykorzystanie istniejących możliwości.

Najważniejszą rolę w tej walce o rynki zbytu odgrywa kwestja środków i możliwości komunikacyjnych. Należy sobie bowiem uświadomić, iż co do nich sytuacja polskiego Zagłębia węglowego jest wyjątkowo ciężka. Polskie Zagłębia węglowe są pod względem geograficznym bardzo nieszczęśliwie położone. Znajdują się bowiem na peryferji Państwa, otoczone są zagłębiami węglowymi państw obcych, które z niemi na swoich rynkach wewnętrznych z łatwością mogą konkurować, mając dogodniejsze warunki kredytowe, oraz pewne, dość znaczne korzyści w kosztach przewozu. Co jest jednak najważniejsze: nasze Zagłębia węglowe nie posiadają dostatecznych połączeń kolejowych ani z wnętrzem kraju ani z zagranicą, a przede wszystkim nie mają dogodnego połączenia kolejowego czy wodnego z morzem.

Polska nie może eksportu swego do Austrii, nawet w razie najbardziej sprzyjających okoliczności podnieść znacznie ponad 250.000 ton miesięcznie, — a Austrija stanowi jeden z najważniejszych rynków zbytu dla węgla polskiego. — Kontyngent wywozowy do Czechosłowacji wynosi 60.000 ton miesięcznie i jest unormowany umową handlową. Rynek węgierski może mniej-

więcej tę samą ilość polskiego węgla skonsumentować, t. j. około 60.000 ton miesięcznie. Do Jugosławji, Rumunji i Szwajcarji możemy w najlepszym razie liczyć na zbyt około 50.000 ton miesięcznie łącznie. Przyjmując, iż drogą lądową potrafimy wysłać do Italji jeszcze 80.000 ton miesięcznie, do Rosji, Łotwy, Estonji, Litwy około 50.000 ton miesięcznie, okazuje się, że w najbardziej sprzyjających warunkach Polska, drogą lądową, może w chwili obecnej wysłać zaledwie 550.000 ton miesięcznie, która to liczba w razie pomyslnego układu handlowego z Niemcami podniesie się conajwyżej o dalszych 350.000 ton, t. j. o wysokość kontyngentu wywozowego, na jaki polski przemysł węglowy liczy.

Wychodząc z liczby eksportu 20 milj. ton węgla rocznie, widzimy, że tak długo, dopóki nie posiadziemy układu handlowego z Niemcami, musimy wywozić około 14 milj. ton rocznie ponad obecną ilość eksportu lądowego, by utrzymać produkcję na normalnej wysokości i zapewnić naszemu bilansowi handlowemu tak potrzebną dla naszej waluty równowagę.

Zbytu tego, używając tylko dróg lądowych, w żadnym wypadku nie uzyskamy. Jedyne rynki zbytu, które dla tych ilości mogłyby wchodzić w rachubę, to rynki zamorskie, jak Szwecja, Danja, Finlandja, Holandja, Norwegja oraz te części Italji i Rosji, do których jedynie drogą morską dotrzeć jesteśmy w stanie.

W razie odpowiedniego wysiłku ze strony naszego przemysłu węglowego, — opierając się na doświadczeniach, uzyskanych w ostatnim półroczu, — można przyjąć, iż Polska mogłaby w sprzyjających warunkach, sprzedać:

do Szwecji	3 miliony ton rocznie
„ Danji	2.500.000 „ „
„ Norwegji	350.000 „ „
„ Holandji	600.000 „ „
„ Finlandji	500.000 „ „
„ Łotwy i Estonji	300.000 „ „
„ Italji jeszcze	1.800.000 „ „
„ Rosji	1.200.000 „ „
a do innych krajów Francji, Hiszpanji etc.	750.000 „ „
razem	11.000.000 ton rocznie.

Dodając ilość tę, t. j. 11 milionów ton rocznie, do poprzednio wymienionych 25 milionów ton rocznie zapotrzebowania wewnętrznego i 6 milionów ton rocznego eksportu drogą lądową — bez Niemiec, dochodzimy do liczby ogólnej 42 milionów ton, która to liczba podniósłaby się po zawarciu układu handlowego z Niemcami o dalsze mniejwięcej 4 miliony ton, czyli mogłaby osiągnąć liczbę 45—46 milionów ton, którą na samym początku wymieniliśmy jako jedynie zdolną zapewnić polskiej produkcji węglowej normalną egzystencję i tak konieczny dalszy rozwój.

Jeżeli sobie ten stan rzeczy należycie uświadomimy, jeżeli przede wszystkim uwzględnimy, iż do tej liczby 45 milionów ton dojdziemy tylko wówczas, gdy drogą morską potrafimy przewieźć rocznie 11—12 milionów ton, to zrozumiemy, że należyta rozbudowa portów i urządzeń przeladowniczych, zwłaszcza w Gdyni, oraz jak najszybsze bezpośrednie połączenie polskich Zagłębi węglowych z morzem, jest tem kardynalnym zagadnieniem, od którego szczęśliwego rozwiązania zależą losy polskiego przemysłu węglowego, a pośrednio cała sytuacja gospodarcza naszego Państwa.

Polska opinia publiczna zdaje sobie od dłuższego czasu sprawę z powagi tego zagadnienia i wysuwała pierwotnie jako jego rozwiązanie sprawę budowy t. zw. kanału węglowego, który miał łączyć Śląsk z Bałtykiem. Ministerstwo Robót Publicznych opracowało



swego czasu już nawet dość szczegółowe plany budowy tego kanału, co dowodzi, że zamiary owe ze sfery marzeń zaczynały się przeobrażać w rzeczywistość. Projekt ten spotyka się w ostatnich czasach z poważnymi zastrzeżeniami. Nie negując potrzeby rozbudowy sieci dróg wodnych w Polsce, krytycy tego projektu wykazują, że budowa kanału wymaga olbrzymich kapitałów, których na razie nie mamy w kraju i nie zdobędziemy na ten cel łatwo zagranicą, ze względu na trudności, połączone z potrzebą amortyzacji tych kapitałów. Nie rozwiązałyby też kanał w żadnym razie już w chwili obecnej tak niestęchanie pilnych naszych potrzeb transportowych, gdyż budowa jego musiałaby być rozłożona na lat 10—15, a utrzymywanie przez ten długi okres czasu produkcji węgla na poziomie o 12 do 15 milj. ton niższym od obecnej możliwości produkcyjnej kopalń polskich, musiałoby narazić polskie górnictwo węglowe na zupełną ruinę. Budowa kanału wydaje się w obecnej sytuacji także i z tego względu mało wskazaną, ponieważ Polska, cierpiąca na chro-

niczny brak kapitałów, nie powinna ich wędzić w przedsięwzięciach tak kosztownych i tak powoli się amortyzujących, jak kanał węglowy.

Jedynym rozwiązaniem, zapewniającym możliwość szybkiego zdobycia zamorskich rynków zagranicznych dla Polski, jest — równoległe z należytą rozbudową portów polskich, w pierwszej linii portu w Gdyni, umożliwiającą przeladunek i wywóz okragło 15 milionów ton węgla rocznie, — wybudowanie specjalnej linii towarowej pomiędzy polskimi zagłębiami węglowymi, przede wszystkim Śląskiem a morzem, która to kolej, odpowiednio nisko obliczając taryfy przewozowe, umożliwiłaby kopalniom polskim zwycięską walkę z konkurencją obcą na rynkach zagranicznych. W obecnych warunkach, kiedy przelotność kolei w kierunku naszych portów bałtyckich pozwala na przewóz zaledwie do 600.000 ton miesięcznie, o umieszczeniu naszej dzisiejszej nadprodukcji węgla na rynkach zamorskich mimo największych wysiłków przemysłu węglowego mowy być nie może.

c. d. n.

## GDAŃSK A GDYNIA.

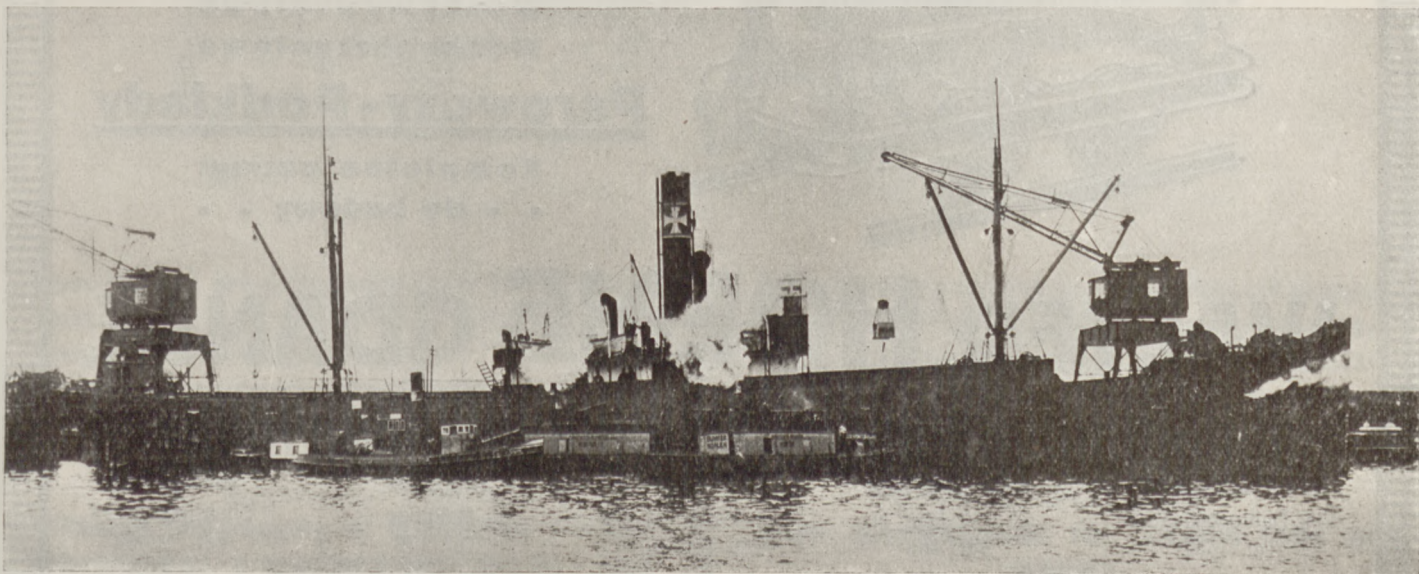
Zamieszczając artykuł radcy komercyjnego i b. Konsula W. Siega, uważamy obawy autora co do paraliżowania rozrostu portu gdańskiego przez Gdynię za nieuzasadnione: wszak porty Gdynia i Gdańsk mają wzajemnie się uzupełniać i rozwój obu jest troską czynników miarodajnych. Wraz z rozwojem życia gospodarczego Polski wzmacniać się będzie ruch portowy Gdańska i Gdyni.

Natomiast redakcja z prawdziwym zadowoleniem podkreśla uwagi szanownego autora, dotyczące gotowości kupiectwa gdańskiego do lojalnej współpracy z Polską. Przyp. red.

Mówiąc o widokach rozwoju portów Gdańska i Gdyni, musimy się zastanowić, czy sąsiednie porty niemieckie uważać należy za poważny ujemny czynnik tego rozwoju.

Jest to kwestja taryfy kolejowej. Jeśli Dyrekcja państwowych kolei niemieckich za przewóz węgla z Górnego Śląska do Szczecina ustali taryfę niższą od obecnej taryfy za identyczny przewóz z Górnego Śląska do Gdyni i Gdańska, tedy prawdopodobnie należy oczekiwać, że część masowych transportów, jak eksport węgla i import rudy i szrotu, kierowana będzie na

Szczecin. Tu wylania się kwestja, czy taki obrót rzeczy leży w interesie P. K. P., które przecież dostosowywały się do masowego transportu węgla do Gdańska i Gdyni, a dla swych pustych wagonów mają jaknajlepsze użytkowanie, gdy transporty rudy znowu przewożą na Górny Śląsk. Wydaje mi się to być mało prawdopodobnem, aby P. K. P. kierowały eksport węgla i import rudy i szrotu na Szczecin, naturalnie o ile istnieje możność opanowywania tego ruchu na własnych linjach. Obecnie znajduje się w budowie bezpośrednia droga kolejowa z Górnego Śląska do wybrzeża morskiego. Z chwilą ukończenia tej drogi P. K. P. będą w stanie przetransportować do portów w Gdańsku i Gdyni te ilości węgla, które koncern węglowy zdoła sprzedać na eksport. Konkurencja angielskich kopalń węglowych ujawnia się coraz bardziej na rynku węglowym. Między angielskimi koncernami węglowymi są pertraktacje w toku, zmierzające do ustalenia wyższej ceny dla węgla, konsumowanego w kraju i do zniżenia ceny węgla eksportowego o 2/— wzgl. 3/—. Gdyby dążenia te się urzeczywistniły, węgiel polski stanąłby wobec groźnej konkurencji angielskiej, przy obecnych bowiem cenach koleje zaledwie pokrywają koszty własne, zaś kopalnie żadnego zysku

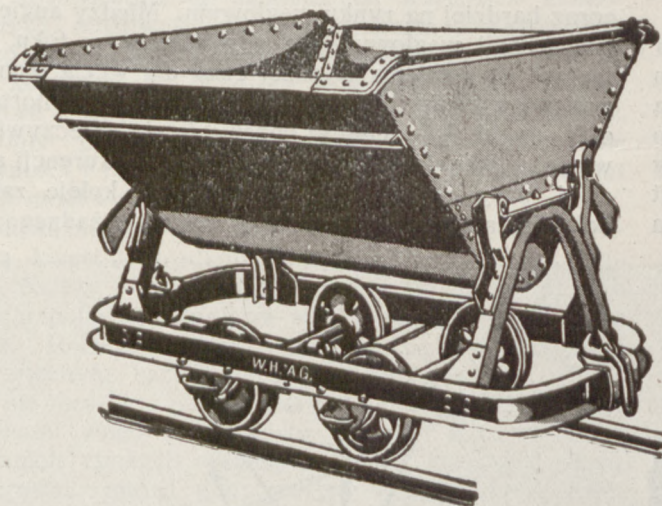


*Bunkrowanie statku w porcie gdańskim przez firmę Danziger Bunker-Kontor.*

nie osiągną. Gdańsk przetransportował drogą morską w roku zeszłym ca. 4 miliony ton węgla, a w ciągu ostatnich dni mieliśmy dzienne transporty po 17—20.000 ton, z czego wynika, że sam Gdańsk zdoła w przyszłości przetransportować 5—6 milionów tonn. Ta zdolność transportowa jeszcze się powiększy z chwilą ukończenia nowego basenu. Gdynia również osiąga 140—150 tysięcy ton miesięcznie i tu należy oczekiwać zwiększenia się zdolności transportowej. Jeśli zatem P. K. P. zdoła uporać się z temi ilościami węgla i przewozić je z Górnego Śląska do Gdańska i Gdyni, to transportowanie drogą morską 7½—8 milionów, a w najbliższych latach nawet i więcej, nie nastreczy żadnych trudności. O ile dobrze się orientuję, nie należy oczekiwać zwiększenia się eksportowych transportów morskich, szczególnie w wypadku dojścia do zawarcia traktatu handlowego między Niemcami a Polską, gdyż Niemcy zawarowałyby dla siebie conajmniej 150—200 tysięcy ton miesięcznie. Umowa niemiecko-polska, dotycząca sprowadzania przez Niemcy z Polski drzewa, niekorzystnie odbija się na Gdańsku. Ceny drzewa w Niemczech są znacznie wyższe, niż w Anglii i innych krajach konsumcyjnych, dlatego też dostawcy dążą do forsowania możliwie większych ilości drzewa do Niemiec bezpośrednio koleją, przeto eksport via Gdańsk znacznie ucierpiał. Gdańscy eksporterzy już to sobie uświadomili i dostosowują się do prowadzenia swych przedsiębiorstw na mniejszą skalę, redukują personel i urządzenia techniczne. Jednakowoż pod pewnym względem traktat handlowy niemiecko-polski przyczyni się do ożywienia ruchu w porcie gdańskim. Liczna bowiem ilość artykułów transportowana będzie z portów niemieckich lub tranzyt przez porty niemieckie do portu gdańskiego. Mam wrażenie, że Gdynia w tym wypadku Gdańskowi konkurencji nie wytworzy. Domy ekspor-

towe towarów kolonialnych, śledzi i t. p. artykułów mają swoje siedziby w Gdańsku i oczywiście swe interesy nadal tu prowadzić będą. Dowiaduję się jednak, iż w Gdyni wybudowane są kolosalne składy na cukier i inne artykuły, co naturalnie może stanowić konkurencję dla Gdańska. Tego rodzaju składy istnieją w Gdańsku od wielu lat. Egzystencja kupiectwa i klasy robotniczej jest z nimi ściśle związana. Jeśli Polska rozbudowuje port w Gdyni, to jednak jestem zdania, że niema konieczności tworzenia tam nowych kosztownych składów, jeśli takie składy w dostatecznej ilości już są w Gdańsku. Na podstawie umowy wersalskiej port gdański przecież przeznaczony jest dla Polski. W kupiectwie gdańskim dominuje jednomyślna opinia, że z sąsiadem polskim należy pozostawać na jaknajlepszej stopie handlowej, że stosunki gospodarcze Gdańska z Polską winny być rozszerzone i poczynione jaknajdalej idące ułatwienia w każdym kierunku. Po ustabilizowaniu się waluty w Polsce należy oczekiwać również pomyślnego rozwoju stosunków gospodarczych. My, gdańszczanie, liczymy na to, że w parze z pomyślnym rozwojem warunków gospodarczych pójdzie zwiększony import i eksport via Gdańsk. Co Gdańsk w tym kierunku będzie mógł uczynić, uczyni. Port gdański został w ostatnich latach znacznie udoskonalony. Urządzenia portowe zostały rozszerzone. Obecnie jest w budowie wielki basen portowy u ujścia Wisły. Władze portowe nie szczędzą wysiłków i funduszków w kierunku zwiększenia zdolności przeładunkowej portu. Wszystko to czynione jest w przeświadczeniu, że sferę gospodarcze Rzeczypospolitej Polskiej wysiłki te należy ocenić i wynagrodzić przez korzystanie z portu i jego urządzeń.

W. SIEG,  
radca komercyjny.



**Dostarczamy**  
dla budowy kolei Państwowej  
Bydgoszcz-Gdynia

**Szyny Tory Zwrotnice**

**Wózki wywrotowe**  
**Wózki skrzyniowe**

**Parowozy - Podkłady**

**Kompletne pociągi**  
- - do budowy - -

**WALTER HOENE GDAŃSK**

SP. Z O. O.

**Fabryka kolejek Polnych-, Wąsko- i Normalno-Torowych**

**WARSZAWA**  
Plac Dąbrowskiego 2  
Tel. 1554

**KATOWICE**  
ul. św. Jana 11  
Tel. 781

**POZNAŃ**  
ul. Podgórna 10a  
Tel. 1600-2016

**LWÓW**  
ul. Batorego 4  
Tel. 179

**GDAŃSK**  
Stadtgraben 13  
Tel. 22454

## GDAŃSK, JAKO PORT PRZEŁADUNKOWY DLA ZBOŻA.

Handel zbożem należy do najstarszych procedurów handlowych Gdańska.

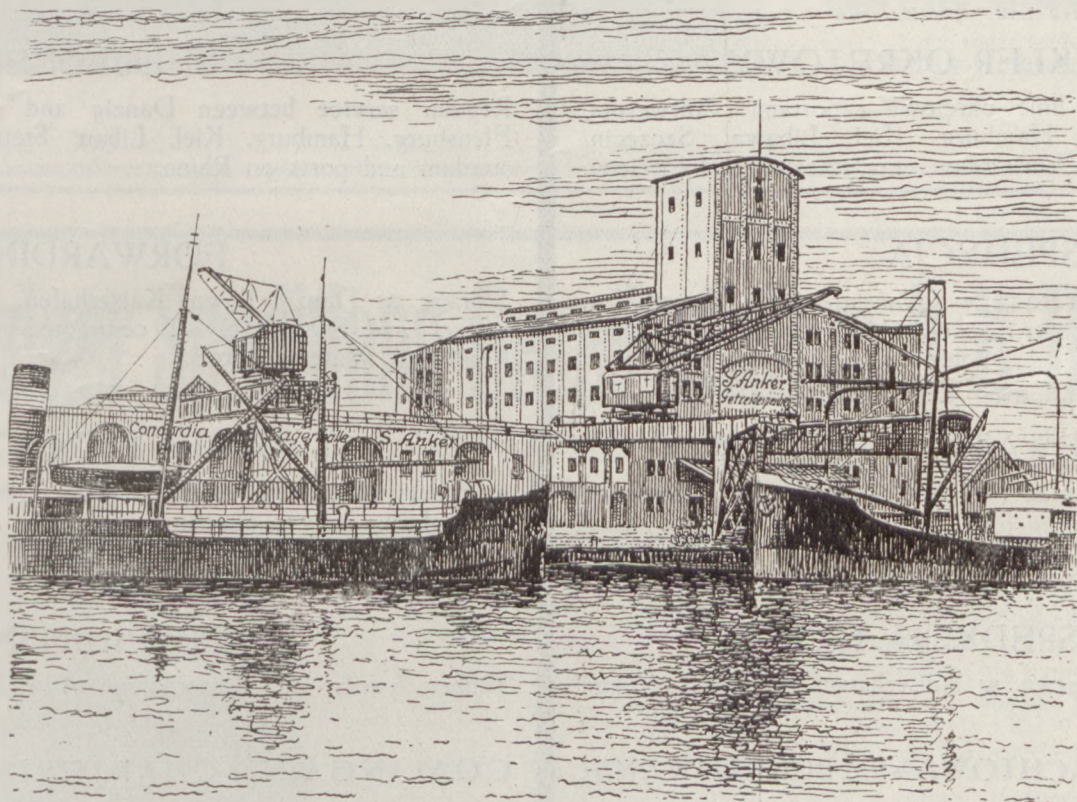
Urządzenia portu gdańskiego dla przeładunku zboża były jeszcze przed wojną zaopatrzone w najnowsze już wówczas maszyny i mimo zupełnego zastoju w ciągu 3—4 letnich miesięcy były w stanie z łatwością przeładować 500.000 ton zboża, oprócz tego niemałe ilości otrąb i makuchołów. W międzyczasie poprawiono i zmodernizowano mechaniczne urządzenia starych spichrzów, zaprowadzając liczne pneumatyczne instalacje ssące. Nadto wykończono w roku 26 dalsze dwa spichrze zbożowe o pojemności ca. 6.000 ton.

Gdańsk może przeto obecnie z łatwością przeładować dziennie 3—4.000 ton zboża. Korzystne położenie spichrzów nad wodą umożliwia bezpośrednie załadowanie na okręty. Spichrze te posiadają również bezpośrednie połączenie kolejowe.

Największym i najnowszym urządzeniem dla przeładunku zboża jest wielki silos Gdańskiego Towarzystwa Spedycyjnego (Danziger Speditionsgesellschaft) o pojemności 20.000 ton. Z największych spichrzów, służących do przeładunku zboża, należy wymienić nast.: spichrze f-my Ferdinand Prowe przy Kaiserhafen (4.000 to.) i urządzenia w kanale portowym firm: Ankerlager i Prowe. Oba spichrze nad kanałem portowym posiadają łączną pojemność 11.500 ton.

Szczególnie na wielką skalę urządzony jest spichrz tak zw. „Russenhof“ firmy Wieler i Hardtmann przy dworcu Nadwiślańskim; składa się on z dwóch wielkich spichrzów o łącznej pojemności 28.000 ton. Urządzenie to przeznaczone jest specjalnie dla przeładowywania towarów w workach. Obecnie ma być ono tak przebudowane, aby mogło służyć również dla przeładowywania zboża.

# Ankerlager Sp. Akc. Gdańsk Ltd. at Danzig



**Spedycja i magazynowanie ładunków masowych / Przeładunek węgla / Obsługa autami ciężarowymi / Spichlerz zbożowy z elewatorem powietrzossącym / Dwa elektryczne dźwigi.**

Telefony: 26 897 i 26 898

Skrót telegraficzny: Ankerlager

**Własne magazyny w Gdańsku i Neufahrwasser o pojemność 25.000 ton**

**Forwarding and warehousing of mass-goods / Turn-over of coal / Managing by load automobiles / Corn-loft-elevator with pneumatical sucking work / Two electric cranes**

Telegrams: Ankerlager

Phones: 26 897, 26 898

**Own warehouses for 25.000 tons of goods**

Prócz tych urządzeń przeladowczych, czynne są w dalszym ciągu stare spichrze w Gdańsku-Mieście na tak zwanej „wyspie spichrzowej“, otoczonej obydwoją dopływami Motławy. Pojemność tych spichrzów szacowana jest na 100.000 to. Zewnętrznie zachowały one

swój starodawny wygląd, wewnątrz natomiast zaopatrzone są w najnowsze urządzenia. Dla dłuższego magazynowania znajdują się w obrębie w. m. Gdańska i na dworcu Nadwiślańskim w drugim rzędzie szopy w odległości ok. 50—60 m. od brzegu.

# F E R D I N A N D P R O W E

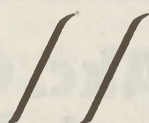
G. m. b. H.

DANZIG / GDYNIA

Sp. z o. o.

Adres telegraficzny: »PROWE-DANZIG«

TELEFON: DANZIG, Sammel-Nummer 280-51



## MAKLER OKRĘTOWY

Regularne linie okrętowe z portami: Antwerpja, Flensburg, Hamburg, Kiel, Libawa, Szczecin, Amsterdam oraz stacjami nadreńskimi.

## EKSPEDYCJA

Składy towarowe w Gdańsku=miasto, Kaiserhafen, Neufahrwasser i Schellmühl: wszystkie z boczną koleją i połączeniem wodnym.

## ELEWATORY ZBOŻOWE

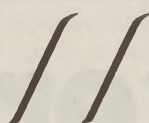
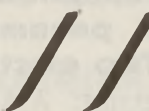
w Kaiserhafen i Neufahrwasser, oba z boczną koleją.

Sortownia zboża.

## EKSPEDYCJA DRZEWA

Składy drzewa w Kaiserhaven o 75 000 m. kw.

## FRACHTOWANIE I BUNKROWANIE



## SHIPBROKERS

Regular service between Danzig and Antwerp, Flensburg, Hamburg, Kiel, Libau, Stettin, Amsterdam and ports on Rhine.

## FORWARDING

Storage at Danzig-Town, Kaiserhafen, Neufahrwasser and Schellmühl all connected with Rail Road and Water Stations.

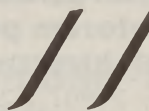
## GRAIN STORAGE

at Kaiserhafen and Neufahrwasser, both situated at highest quays, connected by rail. / Grain cleaning and sorting installations.

## TIMBER-SHIPPING

Timber yards at Kaiserhafen of 75 000 m<sup>2</sup>.

## COALING AND CHARTERING



# Wieler & Hardtmann

Spółka Akcyjna — Co. Ltd.

Danzig-Neufahrwasser, ul. Weichselstr. 1.

Tel. Centrala: 35141. Skrót telegraf.: Warrant.

Tel. Central: 35141. Telegrams: Warrant.



**Spedycja ładunków masowych.**

**Własne spichrze zbożowe**

dla przywozu, wywozu i magazynowania  
o pojemności 20.000 ton.

**Własny spichrz nadbrzeżny**

dla magazynowania cukru  
o pojemności 30.000 ton (Russenhof).

**Forwarding of massgoods**

**Own corn-lofts**

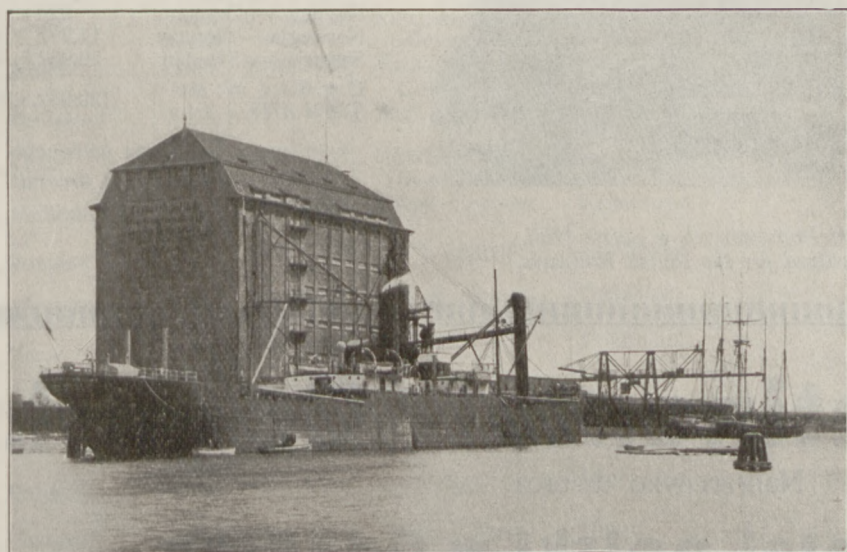
for import, export and warehousing  
holding 20.000 tons.

**Own Quay-Warehousing**

for sugar loads  
30.000 tons (Russenhof).

# Danziger Speditions-Gesellschaft m. b. H. Danzig

Telegram: Lagerei



*Urządzenie przeladunkowe w Gdańsku-Holm.  
Establishment Transshipment at Danzig-Holm.*

Własna przystań z silosowym spichrzem zbożowym, szopami składowymi i urządzeniami dźwigowymi w Gdańsku-Holm, 10 elewatorowych spichrzów w Gdańsku-mieście. Przeladowanie zboża i wszelkich ładunków masowych luzem i w workach; oczyszczanie nasion i seradeli.

Kantor główny: Gdańsk, Krebsmarkt 7/8  
Telef. 25101 i 25150

Urządzenie w Gdańsku-Holm:  
tel. 23001 i 23002

Spichrz w mieście: Hopfengasse 2/6, 67/68,  
114/116, tel. 28416 i 23204.

Own loading station with corn-loft-silo, ware-houses and electric cranes in Danzig-Holm, 10 elevator-granary-lofts in the City of Danzig. Turn-over of corn and all mass-goods loosely and in sacks. Clearing of seeds and grains.

Chief office: Danzig, Krebsmarkt 7/8  
Telef. 25101, 25150

Establishment at Danzig-Holm:  
Phones 23001, 23002

Corn-loft in the town: Hopfengasse 2/6,  
67/68, 114/116, phones 28416, 23204.

# PORT GDYNIA — THE PORT OF GDYNIA

RUCH PORTOWY W KWIETNIU  
MOVEMENT OF WESSELS IN THE PORT  
OF APRIL

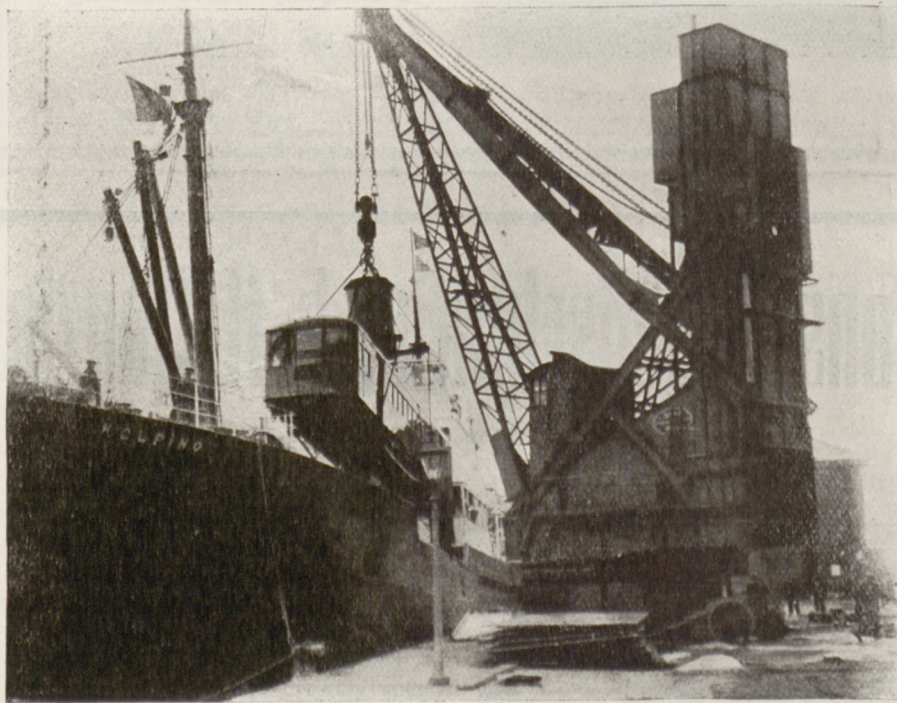
	Ilość okrętów Number of wessels	Pojemność w m <sup>3</sup> Total capacity in m <sup>3</sup>		Obrót towarowy w tonach Freight turnover in tons
		brutto	netto	
Weszło — Entered	77	350,388	208,116	13,480 <sup>1)</sup>
Wyszło — Left	73	337,118	200,091	129,932,5 <sup>2)</sup>
Suma — Total	150	687,506	408,207	1) patrz wyszcz. ładunku 2) patrz zestaw. wywozu

ZESTAWIENIE WEDŁUG FLAG W KWIETNIU  
SPECIFICATION ACCORDING TO THE  
FLAG FLIED, APRIL

Narodowość Nationality	Ilość statków Number of Wessels	Pojemność w m <sup>3</sup> Total capacity in m <sup>3</sup>	
		brutto	netto
Szwedzka — Swedish . . .	22	39,368	13,911
Niemiecka — German . . .	15	34,126	12,057
Francuska — French . . .	4	30,018	10,607
Duńska — Danish . . .	8	24,285	8,581
Polska — Polish . . .	9	21,742	7,683
Angielska — English . . .	4	20,089	7,009
Łotewska — Latvian . . .	6	17,607	6,222
Norweska — Norwegian . . .	5	11,314	3,998
Estońska — Estonian . . .	2	6,246	2,207
Holenderska — Dutch . . .	1	2,101	743
Gdańska — Danzig . . .	1	1,219	431

## RUCH PASAŻERSKI W KWIETNIU PASSENGER TRAFFIC IN APRIL

Weszło — Entered . . . . . 41  
Havre . . . . . 939  
Wyszło — Left . . . . . 939



Ładowanie wagonu dla Polskich Koleji Państwowych w porcie Hull.  
Loading Steam Rail Cars in Hull, destined for the Polish Railways.

## ZESTAWIENIE DOTYCZĄCE WYWOZU WĘGLA WEDŁUG ZGŁOSZONYCH KRAJÓW PRZEZNACZENIA.

STATEMENT CONCERNING THE COAL  
EXPORT ACCORDING TO THE  
ANNOUNCED COUNTRIES OF  
DESTINATION.

Kraj przeznaczenia Country of Destination	Ilość ogólna Total quantity	Udział w % Participant in %
Belgia — Belgium . . .	8,240	6,3
Danja — Denmark . . .	28,095,5	21,6
Finlandja — Finland . . .	8,007,5	6,2
Łotwa — Latvian . . .	7,480	5,8
Niemcy — German . . .	920	0,7
Norwegja — Norway . . .	17,257	13,3
Szwecja — Sweden . . .	59,932,5	46,1
O g ó ł e m :	129,932,5	100
T o t a l :		

kwoty bez węgla paliwnego  
Quantities without fire-coal

# Hotel Continental / Gdańsk

Naprzeciwko dworca

## Jedyny Hotel polski w Gdańsku

Pierwszorzędna kuchnia warszawska

## RUCH STATKÓW I OBRÓT PRZEWOZOWY W PORCIE GDYNIA ZA MARZEC 1928 R.

MOVEMENT OF VESSELS AND TURNOVER AT THE PORT OF GDYNIA  
DURING THE MONTH OF APRIL 1928

№	Rodzaj i nazwa statku <i>Kind and name of vessel</i>	Flaga <i>Flag</i>	Pojemność w mtr. <sup>3</sup> <i>Total capacity in m.<sup>3</sup></i>		Właściciel <i>Owner</i>	Skład przybył <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>	bunk. <i>bank-</i> ringe		
191	s/s „Ernst Hugo Stines“	niem. <i>germ.</i>	9336	4858	Hugo Stines Linie	Szczecin	—	—	Reinhold	—	—	4293,5	145	29.3 - 4.4	Rördal
193	„Akenside“	angiel. <i>engl.</i>	5361	3222	Cn. Grace Ltd.	Kopenhaga	—	—	Polskar.	—	—	2765	179	30. - 1.	Gandawa
194	„Ulsness“	norw. <i>norv.</i>	1853	976	Det. Stavanger	Szczecin	—	—	Hartwig	—	—	500	105	30. - 1.	Stavanger
197	„Käthe“	niem. <i>germ.</i>	2965	1821	Weiss	Neustadt	—	—	Speed.	—	—	1485	120	31. - 2.	Helsingfors
198	„Motlau“	gdąńsk. <i>danz.</i>	2368	1219	Behnke u. Sieg	Kopenhaga	—	—	Hartwig	—	—	920	80	1.4. - 3.	Königsberg
199	„Allan“	szwed. <i>swed.</i>	2683	1532	Harry Perssen A. B.	Landskrone	—	—	Pam	—	—	1120	33	2 - 4.	Karlskröne
200	„Borghild“	niem. <i>germ.</i>	2613	1522	Em. Retzlaff	Rotterdam	—	550	Hartwig	—	—	—	—	2. - 4.	Gdańsk
201	„Elsie“	szwed. <i>swed.</i>	3977	2339	Persson	Halmstadt	—	—	Pam.	—	—	2470	40	2. - 6.	Göteborg
202	„Ellen“	„	4506	2683	Svensson	Trelleborg	—	—	„	—	—	2197,5	140	2 - 5.	Stockholm
203	„Kraków“	polsk. <i>polish</i>	5718	3177	Żegl. Polska	Stockholm	—	—	Żegl. Pol.	—	—	2760	90	2 - 6.	„
204	„Kaupo“	łotew. <i>lotv.</i>	6903	4124	Jensen	„	—	—	Pam.	—	—	3707,5	150	3. - 7.	Göteborg
205	„Sten-Sture“	szwed. <i>swed.</i>	2541	1482	Ernths	Gdańsk	—	—	Speed.	—	—	1197	92,5	4. - 6.	Mariager
206	„Hessa“	norw. <i>norv.</i>	6270	3727	Aalesunds Cn.	Klajpeda	—	—	Polskar.	—	—	3355	50	4. - 8.	Oslo
207	„Majfrid“	szwed. <i>swed.</i>	2540	1485	Osterberg	Helsingborg	—	—	Reinhold	—	—	1100	75	4. - 6.	Saxkjöbing
208	„Phila“	niem. <i>germ.</i>	3876	2059	Fr. Nimitz	Oslo	—	—	Polskar.	—	—	1855	100	5. - 7.	Stemmestad
209	„Annie“	szwed. <i>swid</i>	3268	1976	Kistianstaitz A. B.	Ahus	—	—	Pam.	—	—	1650	33,5	5 - 7.	Malmö
210	„Inga“	„	3564	2024	Red. A. B. Inga	Varberg	—	—	Polskar.	—	—	1650	20	6. -10.	Varberg
211	„Virginie“	franc. <i>french</i>	15085	9799	Cie Gle Trans.	Havre	20	5	C. G. T	60	—	—	—	6. - 6.	Havre
212	„Selma“	niem. <i>germ.</i>	4006	2315	Fr. Nimitz	Szczecin	—	—	Polskar.	—	—	2147,5	—	6. -10.	Odense
213	s/s „Fricka“	„	7160	4485	Retzlaff	„	—	—	Polskar.	—	—	2750	—	7 -13	Gefle
214	„Cecil“	szwed. <i>swed</i>	3793	2196	Red. A. B. Ce- cil	Oxelösund	—	—	„	—	—	2052,5	220	7. -14	Halmstadt
215	„Kalev“	eston. <i>esth</i>	5284	3123	Talin Schip. Com.	Libawa	—	—	Reinhold	—	—	2650	80	7. -13	Drammen
216	„Katowice“	polsk. <i>polish</i>	5651	3138	Żegl. Polska	Norrköping	—	—	Żegl. Pol.	—	—	2700	150	7. -14.	Göteborg
217	„Keats“	angiel. <i>engl</i>	12241	7703	Glover Bro- thers	Rangovn	—	—	Pam.	—	—	—	200	8. -23.	Hull
218	„Wilhelmina“	szwed. <i>swed</i>	3385	1975	Rüdel Carlson	Kopenhaga	—	—	Reinh.	—	—	1360	50	9. -11.	Aarhus
219	„Regulus“	„	2626	1391	O. T. Ahmark	Lanskrone	—	—	Polskar.	—	—	1330	40	9. -12.	Ottebacken
220	„Akenside“	angiel. <i>engl</i>	5361	3222	Conelf, Grace	Gandawa	—	—	„	—	—	2785	150	10. -12.	Gandawa
221	„Vera“	duńs. <i>danish</i>	3473	2040	Kolster	Drommen	—	—	„	—	—	1806	55	10. -12.	Oslo
222	m/ż „Lwów“	polska <i>polish</i>	3665	2730	Min. Przem. i Handlu	—	—	—	—	—	—	—	—	7 -11.	Gdańska
222	s/s „Paris“	duńs. <i>danish</i>	4271	2547	S. S. Co. Pau- lie	Kopenhaga	—	—	Pam.	—	—	2425	130	14. -16.	Ryga
223	„Kalpaks“	łotew. <i>lotv.</i>	6197	3346	A. Kalnin	Hull	—	—	Hartwig	190	—	2905	125	14. -18.	„
224	„Pologne“	franc. <i>french</i>	8806	5210	C. G. Trans.	Havre	1	8	C. G. T.	—	—	—	—	14. -14.	Havre
225	„Hera“	szwed. <i>swed.</i>	4025	2318	Otto Hellster	Ny-åshamn	—	—	Speed	—	—	1652,5	105	14. -16.	Helsingfors

№	Rodzaj i nazwa statka <i>Kind and name of vessel</i>	Flaga <i>Flag</i>	Pojemność w mtr. <sup>3</sup> <i>Total capacity in m.<sup>3</sup></i>		Właściciel <i>Owner</i>	Skład przrzybł <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>	banku <i>bricks</i>		
226	„Bretland“	duńsk.	5726	3495	Det. Danske Kulkomp.	Kopenhaga	—	—	Speed	—	—	2870	60	14.4 -16.4	Kopenhaga
227	„Algieba“	niem.	5521	3562	Molzen	Kiel	—	—	Polskar.	—	—	2640	75	14 -18.	Gefle
228	„Solaas“	germ. norw. norv.	3872	2233	Mörland	Hamburg	—	—	„	—	—	1990	127,5	15 -18	Arendal
229	„Bomma“	„	2282	1306	Fred. Olsen	Skien	—	576	Pol. LI.	—	—	—	—	16. -18.	Gdańsk
230	„Continental“	niem.	1537	864	Paulsen u. Ivers	Kiel	—	61	Reinhold	—	—	—	—	16 -16	„
231	„Wem. Th. Malling“	duńsk.	5473	3184	Det. Danske Kulkomp.	Kopenhaga	—	—	„	—	—	2622,5	90	16 -18.	Aarhus
232	„Kivs“	lotew.	372	2328	A. Kalnin Co.	Szczecin	—	—	Hartwig	—	—	1632,5	100	16 -19.	Eckenäs
233	„Sten-Sture“	szwed.	2541	1482	Red. A. B. Ernst	Mariage	—	—	Pam.	—	—	1107,5	132,5	16. -18	Falkenberg
234	„Lothar“	niem.	1189	729	Joh. Ick.	Hamburg	—	202	Hartwig	—	—	—	30	18. -19.	Libawa
235	„Abava“	germ. lotew. tolv.	4029	2446	Parvalde Red. A. B. Inga	Aarhus	—	—	Pol. LI.	—	—	2150	55	18. -21	„
236	„Otis“	szwed.	3715	2150	„	Götheborg	—	—	Hartwig	—	—	1775	—	18. -19	Trelleborg
237	„Electra“	niem.	3572	2257	Hohn u. Molzen	Flensburg	—	—	„	—	—	1622	—	18 -20.	Eckenäs
238	„Kaupo“	germ. lotew. lotv.	6903	4124	Alb. Jensen	Götheborg	—	—	Pam.	—	—	3705	125	18. -22	Stockholm
239	„Franz Rudolf“	niem.	4019	2407	Fr. Nimitz	Assens	—	—	Polskar.	—	—	2100	62,5	18 -20.	Bandholm
240	„Tajgeta“	germ.	3616	2273	Hohn u. Mol.	Flensburg	—	—	Hartwig	—	—	1595	90	18 -22	Eckenäs
241	„Bonus“	„	2385	1470	Joh. Ick.	Hamburg	—	291	„	—	—	—	—	19. -20.	Gdańsk
242	„Kraków“	polsk.	5718	3177	Żegl. Polska	Stockholm	—	—	Z. P	—	—	2615	142,5	19 -23	Valvik
243	„Wirginie“	franc.	15085	9799	C. G. T.	Havre	13	21	C G T	288	—	—	—	20 -20	Le Havre
244	„Akenside“	franc. angiel.	5361	3222	Connels	Gandawa	—	—	Polskar.	—	—	2690	180	20. -23.	Gdańsk
245	„Robur“	polsk.	2759	1634	Polskarob	Oxelösund	—	—	„	—	—	1210	20	20. -24	Stockholm
246	s/s „Nornan“	polsk. szwed.	1904	999	Th. Ahrenberg	Kopenhaga	—	—	Spec	—	—	950	—	21. -22	Grenau
247	„Selma“	szwed. niem.	4006	2315	Fr. Nimitz	Odense	—	—	Polskar.	—	—	135	50	21. -25	Nakskov
248	„Kalev“	germ. estoń.	5284	3123	Tallin Schipp. Company	Drammen	—	—	„	—	—	2645	265	21. -27.	Drammen
249	„Bretland“	duńsk.	5726	3495	Det Danske Kulkomp.	Kopenhaga	—	—	Reinhold	—	—	2940	80	22 -24.	Kopenhaga
250	„Katowice“	duńsk. polsk.	5651	3138	Żegl. Polska	Götheborg	—	—	Żegl. Pol	—	—	2805	60	22. -25	Stockholm
251	„Inga“	polsk. szwed.	3680	2069	Red. A. B. Kjell	Gdańsk	—	2	Polskar.	—	—	2100	13,5	22. -26.	Kalmar
252	„Kjell“	szwed.	3357	1945	A. Bol	Götheborg	—	—	„	—	—	1978,5	—	24. -28	Halmstad
253	„Eem“	holen.	3738	2101	V. Honntvast	Hamburg	—	—	Pam	—	—	1800	160	24 -26	Slugsund
254	„Siirto“	szwed.	2386	1189	Ostaviat	Klajpeda	—	—	Prove	—	—	1080	—	25. -27	Ystad
255	„Novington“	szwed. angiel.	9741	5942	Bell Symendson	Bassen	—	5550	Pam	—	—	—	—	25.	„
256	„Altenfelde“	niem.	6558	4231	Fuhrmann	Götheborg	—	—	„	—	—	3205	60	25 -29.	Limhamn
257	„Vera“	germ. duńsk.	3447	2040	Martin Carl	Oslo	—	—	Polskar	—	—	1736	150	25. -27.	Oslo
258	„Frieda“	duńsk.	5747	3594	Schach Steenberg	Stockholm	—	—	Pam	—	—	3150	100	25. -29.	Malmö
259	„Pologne“	franc.	8806	5210	C. G. T.	Havre	7	16	C G T	111	18	—	—	26 -26.	Le Havre
260	„Alf“	duńsk.	6157	3890	Alfred Christens	Alborg	—	—	Reinhold	—	—	3270	—	26 -30.	Kopenhaga
261	„Robur II“	duńsk. polsk. polsk.	3881	2257	Polskarob	Oxelösund	—	—	Polskar.	—	—	1899	100	26. -15	Norrköping



№	Rodzaj i nazwa statku <i>Kind and name of vessel</i>	Flaga <i>Flag</i>	Pojemność w mtr. 3 <i>Total capacity in m. 3</i>		Właściciel <i>Owner</i>	Skąd przybył <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>	ładunku <i>corego coal</i>			ton węgla <i>tons of coal</i>
262	„Indus“	szwed. <i>swed.</i>	2077	1011	Stjormann	Saxköping	—	—	Polskar.	—	—	1030	80	26 4.-29. 4.	Kristenhamn
263	„Dagny“	„	2275	1086	Ingmansson	Karlshamn	—	—	„	—	—	940	65	26. -29.	Karlstadt
264	„Gdynia“	polsk. <i>polish</i>			P. P. Żegluga Polska	Gdańsk	—	—	Żegl. Pol.	—	—	—	—	26. —	—
265	„Gdańsk“	„			„	„	—	—	„ „	—	—	—	—	26. —	—
266	„Elsie“	szwed. <i>swed.</i>	3977	2339	Red. A. B. Ce- cil	Kiel	—	—	Polskar.	—	—	2503	75	27. - 1.5.	Munkedal
267	„Ragnar“	njem. <i>germ.</i>	2355	1230	Nilsson	Swendborg	—	—	Speed.	—	—	1110	45	29. - 1.	Apenrade
268	„Stephanie“	łotew. <i>lotv</i>	2145	1239	Ed. Krauze	Königsberg	—	—	Reinhold	—	—	—	—	29. -	—
269	„Franc-Rudolf“	njem. <i>germ.</i>	4020	2407	Nimtz	Bandholm	—	—	Polskar.	—	—	—	—	29. -	—
270	„Dampre“	norw. <i>norv.</i>	5465	3125	Mathisen	Oslo	—	—	Hartwig	—	—	—	—	29. -	—
271	„Mitkjel“	„	1614	933	Klausen	Gdańsk	—	—	Polskar.	—	—	720	48	29. -30.4.	Kaldrill
272	„Robur I“	polsk. <i>polish</i>	2759	1634	Polskarob	Stockholm	—	—	„	—	—	—	—	30. -	—
273	„Kajsa“	szwed. <i>swed.</i>	3527	2064	Red. A. B. Hild	Karlskrona	—	—	Pam.	—	—	—	—	30. -	—
274	„Niemen“	polsk. <i>polish</i>	8793	5221	P. P. Żegluga Polska	Stoekton on Tees	—	—	Żegl. Pol.	—	—	—	—	30. -	—

### WYSZCZEGÓLNIENIE ŁADUNKÓW. SPECIFICATION OF LOADS.

Przywieziono — Imported:

Wywiezione — Exported:

Skąd From.	Ton Ton	Nazwa towaru Species of goods	Ton Ton	Dokąd To
	—	węgiel eksport. - export coal	129.932,5	w/g wyszczególnienia III according to the specification
	—	węgiel paliwny - fire coal	5.390,5	
	—	tomasyna - Thomas flour		
Rotterdam —	550			
Rongarū —	—			
Hamburg —	—			
Rossen —	12243	ryż - rice		
Havre —	29	wino - wine		
Skien —	576	saletra - salpetre		
Kiel —	61	szyn żelazn. - iron rails		
Havre —	21	różne - divers		
		amunicja - munition	18	Havre
	13480	Ogółem -- Total	135.341	

Obrót ogólny  
Total amount 148.821**„WARTA“**TOWARZYSTWO EKSPEDYCYJNE Z O. P.  
GDAŃSK, LANGERMARKT 19. **Oddział w Gdyni.**

Adres telegr.: „Warta“ — Telefony: w Gdańsku: 237-89, 245-89; w Porcie Wolna Strefa: 350-94; Dworzec Nadwiślański: 353-85.

**Specjalność: ładunki masowe fosforytów, pirytów, nawozów sztucznych, rudy, węgla, cukru i t. p.  
Ekspedycja, składowanie. Maklerstwo okrętowe.****Współpraca z Tow. Akc. Międzynarodowych Transportów Emil Tücking, Katowice.**

CZYSZCZENIE KOTŁÓW I OKRĘTÓW — BOILER AND SHIP'S CLEANER

## C. PREUSS

TELEFON 35229

DANZIG-NEUFAHRWASSER, SASPERSTR 33a

TELEFON 35229

## CARL MECK \* DANZIG

Langebrücke 14  
Telefon 21833

Przedsiębiorstwo dla żeglugi holowniczej. Transporty wodne wszelkiego rodzaju i roboty holownicze morskie, portowe i rzeczne, przewóz osób, przejazdky spacerowe i zbiorowe. Dostarczanie łodzi dla ładunków i magazynowanie. Kupno i sprzedaż na własny i cudzy rachunek. ✕ Ratownictwo.

Establishment for towage navigation. Carries out all kinds of water transports. Towing — works on sea, in harbour and rivers. Forwarding of persons. Excursions and Club-drives. Provides with boats for transports, Warehousing. Selling and Buying for own and others account. :: Salvage.



## F. PREUKSCHAT

Przedsiębiorstwo dla żeglugi holowniczej i ratownictwa. Wycieczki zbiorowe.

Establishment for towage-navigation and salvage. Club-Drives.

Telefon: 21928, 27079.

„Hela“	400 P. S.
Danzig	350 „ „
Holm	180 „ „
Manfred	160 „ „

Mottlau	150 P. S.
Bording I.	170 Ton.
Bording II.	150 „

Danzig, Brabank 22

## STOCZNIA ŁODZI WŁADYSŁAW URBANIAK, POZNAŃ

Droga Dąbłńska Nr. 10. Telefon 33-54.

Dostarcza

motorówki, żaglówki, łodzie wioslarskie i t. d. oraz wszelkie przybory.

Mistrz nurkowy

## CHR. MIKUTEIT

Tauchermeister

Sądownie zaprzysiężony rzeczoznawca — Gerichtlich vereidigter Sachverständiger

Sasperstr. 53

DANZIG-NEUFAHRWASSER

Sasperstr. 53



**„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

„SPEED“

T z o. p

Gdynia, ul 10 lutego, Willa Louise  
Telegrams: SPEED.GDYNIA. Telephone 102

\*

all Shipping Codes used.

# UNIWERSALNY KRAN OBRACALNO-BIEŻNY

## NOWY ŚRODEK TRANSPORTU.

Różnorodne drobne ruchome środki transportu w rodzaju wózków ciężarowych, wózków elektrycznych, kranów pociągowych, dźwigni na worki i układaczy, istnieniem swoim dowodzą, jak koniecznymi są środki pomocnicze dla potania kosztów przeladunku.

Rysunki Nr. 1, 2 i 3 wyobrażają nowe urządzenie, które, dzięki swej wielostronnej zastosowalności, powołane jest do zastępowania wszystkich wyżej wymienionych środków pomocniczych, bowiem jednoczy w sobie wszelkie ich dodatnie właściwości.

Ruchliwość kranu i zdolność obracania go na miejscu umożliwiają jego zastosowywanie również i tam, gdzie inne środki przeladunkowe nie dopisują, np. w ciasnych, ostrokatnych składach. Spokojny bieg, tak ważny dla towarów wrażliwych, osiągany zostaje dzięki gumowym kołom, które zapewniają stałą równowagę nawet na nierównym terenie i wykluczają wszelkie wstrząśnienia. Wszelkie ruchy wykonywane są przy pomocy elektro-motorów.

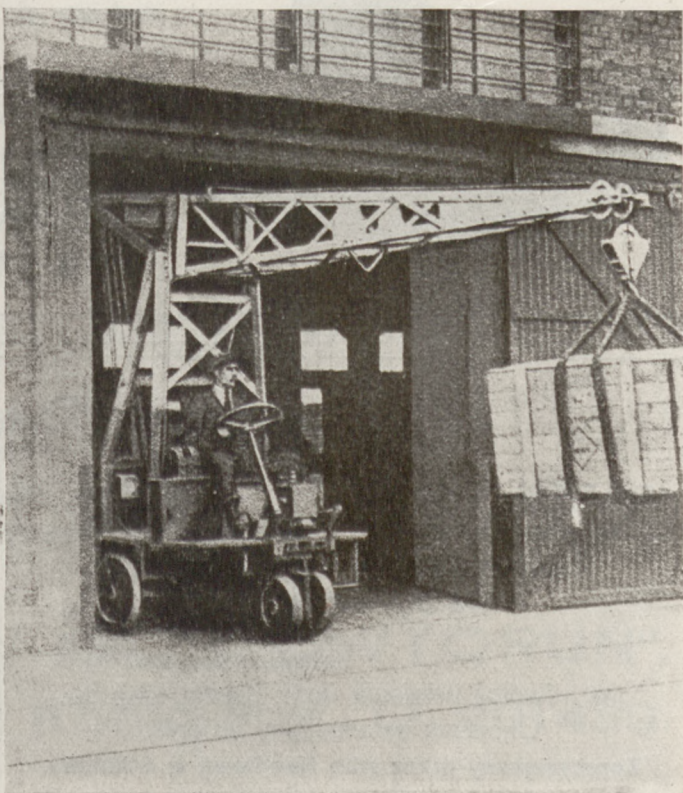
Konstrukcja organów kierowniczo-kontrolnych jest tak pomyślana, że umożliwia kierowcy stałą obserwację ładunku, pozostającego zawsze w jego polu widzenia. Dzięki odpowiednim kształtom, nadanym organom operującym, obsługa wózka i kranu jest tak prosta, że każdy niedoświadczony człowiek pewną ręką może manewrować auto-kranem.

Winda i pomost dzięki elektrycznemu działaniu końcowych imadeł zapobiega nieszczęśliwym wypadkom t. j. urwaniu się lin wskutek nieostrożności kierowcy.

Przy kranach akumulatorskich bateria jest do wyjmowania. 1-o, by móc ładować i tam, gdzie nie można wjeżdżać z całym kranem, 2-o, by przez zaopatrzenie w zapasową baterję zapewnić nieprzerwalne funkcjo-



nowanie. Uruchomienie ciężaru uskutecznione zostaje na miejscu przez obracanie się całego wózka, w ten sposób kran ma zapewnioną równowagę we wszystkich kierunkach, a ładunek o ciężarze do 2 ton, nie może ująć z pola widzenia kierowcy.



# Szafrański i Gbiorczyk

## FABRYKA BUDOWY OGRZEWAŃ CENTRALNYCH i WENTYLACJI

Urządzenia suszarni dla przemysłu drzewnego i chemicznego. Wykonanie przewodów dla pary wysokiego ciśnienia itp.



Urządzenia ogrzewań, cieplarni. / Instalacja wodociągów i kanalizacji domów : : : : : i miast : : : : :

**POZNAŃ, ULICA FREDRY 6**

ul. Fredry 6. / Telefony: Oddział Ogrzewań 3622. Oddział Instalacji 3629. / Adres dla telegr.: „Ogrzewanie” Poznań / Konto bank.: Bank Zw. Sp. Zarobkow. / Konto czek.: P. K. O. 206 779.



### Fabryka Armatur, Wodomierzy, Gazomierzy

Sp. z o o.

POZNAŃ, ul. Dąbrowskiego Nr. 79. Telefon Nr. 67-15.

Poleca:

*Gazomierze i aparaty*

*Wodomierze wszelkich typów systemu Siemens*

*Naprawy — części zapasowe*

**Stacja do badania gazomierzy i wodomierzy.**

### Elektryczne wózki i traktory

nadające się **do** wszelkiego rodzaju

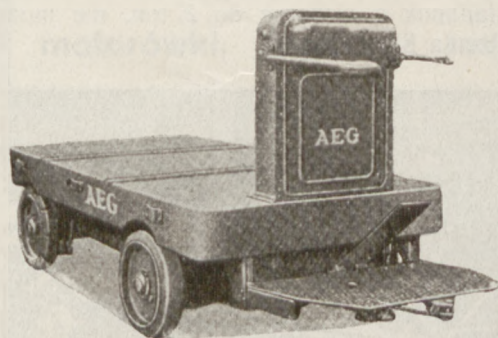
**transportów**

dostarcza

## AEG Elektrizitäts-A. G.

Danzig, Elisabethwall 9.

Telefon 27651.



## James Gerwien, Kapt.

Tel. 216 63

Danzig, Plankengasse 2.

Tel. 216 63

### Zaprzyięzony rzeczoznawca dla spraw żeglugi

(hawarja, inspekcja otworów ładunkowych, ładowanie)

jak również ustalania ilości i wagi towarów.

Oficjalnie ustanowiony próbnik.

Zaprzyięzony przez Izbę Handlową w Gdańsku.

### Expert sworn for navigation

(Average, Inspection of loading holes, loading matters)

likewise fixing quantity and weight of goods.

Public employer for testing.

Sworn by the Board of Commerce at Danzig.

# Pomorskie Stowarzyszenie Ubezpieczeń

w Toruniu

Dyrekcja w Toruniu, ul. Żeglarska 26 (Dom własny)

Reprezentacja w Trzewie, 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: „POSTOWTORUŃ“.

Nr. telef. 174 i 267 — Konto P. K. O. 201439.

# PORT GDAŃSK — THE PORT OF DANZIG

ZESTAWIENIE WEDŁUG FLAG W KWIETNIU  
SPECIFICATION ACCORDING TO THE FLAG FLIED IN APRIL

NARODOWOŚĆ NATIONALITY	1925		1926		1927		1928	
	określonych steamers	pojemność total capacity	określonych steamers	pojemność total capacity	określonych steamers	pojemność total capacity	określonych steamers	pojemność total capacity
Amerykańska — American . . . . .	3	10 701	—	—	—	—	—	—
Belgijska — Belgian . . . . .	—	—	—	—	2	—	2	—
Duńska — Danish . . . . .	46	23 379	82	56 154	96	55 872	90	57 739
Gdańska — Danzig . . . . .	14	5 113	10	4 733	22	7 535	13	4 770
Niemiecka — German . . . . .	119	44 927	153	60 734	2 8	101 908	225	111 000
Angielska — English . . . . .	23	26 253	22	27 262	27	36 047	21	34 521
Estońska — Esthonian . . . . .	2	295	—	—	5	1 716	2	633
Finlandzka — Finnish . . . . .	1	93	2	622	7	3 719	6	9 125
Francuska — French . . . . .	3	2 664	3	3 370	5	3 920	8	9 117
Grecka — Greek . . . . .	—	—	—	—	—	—	3	2 502
Holenderska — Dutch . . . . .	5	1 012	6	3 851	4	2 161	18	6 521
Łotewska — Latvian . . . . .	1	223	13	9 831	16	17 273	19	16 144
Litewska — Lithuanian . . . . .	—	—	—	—	1	437	1	196
Włoska — Italian . . . . .	—	—	1	3 802	—	—	—	—
Jugosłowiańska — Yugoslavian . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Norweska — Norwegian . . . . .	9	5 224	12	11 295	30	18 659	27	23 961
Austrjacka — Austrian . . . . .	—	—	—	—	1	24	2	394
<b>Polska — Polish . . . . .</b>	<b>3</b>	<b>2 363</b>	<b>5</b>	<b>4 870</b>	<b>21</b>	<b>9 041</b>	<b>7</b>	<b>8 191</b>
Panama . . . . .	1	2 311	—	—	—	—	—	—
Rosyjska — Russian . . . . .	—	—	—	—	1	1 983	—	—
Szwedzka — Swedish . . . . .	29	8 400	132	77 467	170	84 627	125	62 055
Portugalska — Portuguese . . . . .	—	—	1	1 720	—	—	—	—
Turecka — Turkish . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	48
Czechosłowacka — Czechoslovakian . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	498
Chilijska — Chilian . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	233
Rumuńska — Rumanian . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	151
<b>Razem: Total:</b>	<b>259</b>	<b>132 958</b>	<b>442</b>	<b>265 711</b>	<b>626</b>	<b>344 922</b>	<b>576</b>	<b>348 404</b>

## WESZŁY W KWIETNIU. ENTERED IN APRIL

	Parowce Steamers		Żaglowce Sailing vessels		Holowniki Tugs	
	ilość number	pojemn. capacity	ilość number	pojemn. capacity	ilość number	pojemn. capacity
Z ładunkiem Cargo	307	152 872	6	939	1	473
Z balastem lub próżne With ballast and empty	242	185 619	4	839	7	3 106
Awarja i po bunker	8	4 377	1	159	—	—
<b>Razem: Total:</b>	<b>557</b>	<b>342 868</b>	<b>11</b>	<b>1957</b>	<b>8</b>	<b>3 579</b>

## WYSZŁY W KWIETNIU. LEFT IN APRIL

	Parowce Steamers		Żaglowce Sailing vessels		Holowniki Tugs	
	ilość number	pojemn. capacity	ilość number	pojemn. capacity	ilość number	pojemn. capacity
Z ładunkiem Cargo	434	284 453	8	1 375	6	3 627
Z balastem lub próżne With ballast and empty	80	23 845	—	—	3	762
Awarja i po bunker	8	4 377	—	—	1	84
<b>Razem: Total:</b>	<b>522</b>	<b>312 676</b>	<b>8</b>	<b>1 375</b>	<b>10</b>	<b>4 473</b>

Marzec-March 1928: 534 okręt. vessels = 311 281 Ntrgt  
Kwiecień-April 1928: 576 okręt. vessels = 348 404 Ntrgt.

Marzec-March 1928: 522 okręt. vessels = 320 244 Ntrgt.  
Kwiecień-April 1928: 540 okręt. vessels = 318 524 Ntrgt.

## RUCH PASAZERSKI W KWIETNIU (GDAŃSK) — PASSENGER TRAFFIC IN APRIL

Weszło — Entered		Wyszło — Left	
46	Pillau . . . . .	—	—
—	Swinemünde . . . . .	—	41
46	Libawa . . . . .	—	59
3	Gotenburg . . . . .	—	—
3	Stockholm . . . . .	—	—
13	Helsingfors . . . . .	—	—
129	Kopenhaga . . . . .	—	783
95	Londyn . . . . .	—	3 172
56	Hull . . . . .	—	801
173	New-York . . . . .	—	513
<b>564</b>		<b>5370</b>	

RUCH OKRETOWY W KWIETNIU W GDAŃSKU  
MOVEMENT OF VESSELS OF THE PORT OF DANZIG IN APRIL

WPŁYŃEŁY — 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		
1925	168	87 199	3	229	3	1 419	75	41 99	2	86	3	1 251	4	1 71	—	—	1	663	259	132 958
1926	12	76 510	5	396	2	782	290	181 020	7	1 02	4	4 336	3	1 701	1	64	—	—	442	263 711
1927	244	132 589	14	1 388	2	764	322	191 331	3	646	25	13 341	15	4 806	1	57	—	—	606	344 922
1928	307	152 872	6	959	1	473	242	185 619	4	839	7	3 106	8	4 377	1	159	—	—	576	348 404

WYPŁYŃEŁY -- LEFT

1925	223	118 283	2	193	2	632	37	15 247	2	44	4	1 892	2	99	—	—	1	653	273	137 053
1926	378	240 737	12	1 249	18	7 929	30	11 607	1	127	1	128	3	1 701	1	64	—	—	444	263 542
1927	519	297 728	10	1 381	17	9 936	62	22 678	—	—	3	739	12	4 332	1	57	2	744	626	337 593
1928	434	284 453	8	1 375	6	3 627	80	23 846	—	—	3	762	8	4 377	—	—	1	84	540	318 524

STAWKI FRACHTOWE NA DRZEWO — Z GDAŃSKA I GDYNI

15. VI. —

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	Slupy telegraficzn. Tel graph Poles	Okrągłaki sosnowe za m <sup>2</sup> Fir Round-wood	Sażń Props p/216 Cbd) Fathom	Kiepkł dębowe za tonę Oakstaves p/ton	Planki dębowe Oak Plankons p/Load.
London . . . . .	35/—	12 —	—	14 —	12,6	13/—	—	36 —	15/—	17/—
Hull . . . . .	36/—	12,6	—	14,6	12/—	13/—	—	36/—	15/—	17 —
Westhertlepool . . . . .	35 6	12/—	—	14 —	12/—	13/—	—	36/—	15/—	16 6
Grimby . . . . .	36/—	12/6	—	14/6	12/—	13/—	—	36/—	15/—	17/—
Goole . . . . .	—	11 6	—	13/6	12/—	13/—	—	36 —	15/—	16/—
T, ne . . . . .	38 —	12 —	—	14/—	13/—	13 —	—	37/—	16 —	18/—
Boston . . . . .	38/—	12 6	—	14,6	12/—	13 —	—	36 —	15/—	17 —
Boness . . . . .	35/—	11 —	—	13/—	11,9	12 6	—	35,6	14/—	16 —
Grangemouth . . . . .	34 —	10 —	—	10/—	11,9	12 6	—	35 —	13/6	16 —
Cardiff . . . . .	42 —	13 —	—	15 —	14 6	14 —	—	44/—	17/—	21 6
Swarsea . . . . .	44 —	13 —	—	15/—	15/—	—	—	46 —	18 —	22,6
Liverpool . . . . .	42 —	13 —	—	15/—	15/—	15/—	—	43 —	17/—	23 —
Manchester . . . . .	42 —	13 —	—	15/—	15 —	15 —	—	43 —	17 —	23/—
Garston . . . . .	47 —	14/—	—	16/—	—	17 —	—	48/—	20 —	27/—
Preston . . . . .	4 —	14 —	—	16/—	16/—	16 —	—	44 —	18 —	22,6
Belfast . . . . .	55 —	15 —	—	17/—	—	17/—	—	—	25 —	27 6
Dublin . . . . .	55/—	15/—	—	17/—	19 —	17 —	—	—	25/—	27/6
Amsterdam . . . . .	Hfl. 16 —	—	9 6	11/—	Hfl. 6 1/4	Hfl. 6 —	Hfl. 6 3/4	Hfl. 16 —	Hfl. 7 —	Hfl. 9 3/4
Rotterdam . . . . .	Hfl. 15/—	—	9 6	11/—	Hfl. 6 1/4	" 6/—	" 6 3/4	" 16 —	" 7 —	" 9 3/4
Antwerpja . . . . .	26 —	—	9 6	11/—	10 —	9/6	11/6	28/—	12/—	14/—
Gent . . . . .	27 —	—	9 6	11/—	10 —	9/6	12/—	28/—	13 —	14/—
Düńken . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dunkirk . . . . .	30/—	—	—	—	11/—	10 6	—	19 —	14 —	15 —
Rouen . . . . .	32/—	—	—	—	12/—	11 6	—	30/—	15 —	17 —
Hamburg . . . . .	37 6	—	9 —	10	15/—	11/6	11 6	—	15 —	20/—
Stockholm . . . . .	—	—	—	Kr. 9 1/2	—	—	—	—	—	—
Kopenhaga . . . . .	Kr. 32 —	—	—	—	—	—	—	—	Kr. 10 —	—
Buenos Aires . . . . .	85/—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Neokantowane 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 DBB 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.

# Aug. Wolff & Co., Gdańsk i Nowy Port

Rok założenia 1871. Adres telegr.: „WOLFFS“.

Spedycja. — Składy towarowe z mechanicznym urządzeniem do przeladunku.  
Makler okrętowy. — Węgiel en gros. — Węgiel bunkrowy. — Asekuracja.

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

## 15. VI. — 1. WEGIEL — COALS.

Z Gdańska i Gdyni w kierunkach:

Destination from Danzig or Gdynia (Balticum and Finland):				
Memel	5/9	do - to	6/—	zależnie od wielkości
Libawa — Libau	5/3	..	5/6	
Ryga	5/—	..	5/6	
Helsingfors	5/—	..	5/6	
Hango	5/—	..	5/6	
Abo	5/6	..	6/—	
Kotka	5/6	..	6/—	

## SZWECJA — SWEDEN

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

## NORWEGJA — NORWAY

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

## DANJA — DENMARK

Kopenhaga	5/9	do - to	6/3	zależnie od wielkości
Odense	5/9	..	6/3	
Helsingör	5/9	..	6/3	
Nyköbing F.	5/9	..	6/6	
Aalborg	6/—	..	6/6	
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/—	do - to	6/6
------	-----	---------	-----

## FRANCJA — FRANCE

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

## WŁOCHY — ITALY

Genova Range	}	9/—	do - to	9/6
Neapol				
Ancona	}	10/6	..	11/—
Venedig				
Triest				

## 2. CEMENT — CEMENT.

Stockholm, Gothenburg, Range	8/—	do - to	9/—	zależnie od wielkości
Oslo	Kr. 12.—			
Bergen	Kr. 14.—			
Trondhjem	Kr. 15.—			
Memel	5/	do - to	6/—	
Libawa — Libau	5/	..	6/3	
Ryga	6/6	..	7/—	
Helsingfors	6/3	..	6/9	
Abo	6/3	..	6/9	
Kotka	6/3	..	6/9	
Rio de Janeiro	15/—	..	16/—	
Buenos Aires	15/—	..	16/—	

## 3. CUKIER — SUGAR.

Liwerpul — Liverpool	12/—	do - to	13/—
Londyn — London	10	..	10/6
Antwerpia — Antwerpen	8/—	..	8/6
Amsterdam	Hfl. 4.75		
Rotterdam	Hfl. 4.75		
Bergen	Kr. 17.—		
Oslo	Kr. 16.—		
Malmö	Kr. 7.—	do - to	Kr. 8.—
Stockholm	Kr. 7.—	do - to	Kr. 8.—
Libawa	7/—	do - to	7/6
Ryga	7/6	..	8/—
Helsingfors	7/6	..	8/—
Kotka	7/6	..	8/—
Wasa	8/6	..	9/—
Marsylja — Marseilles	12/—	..	13/—
Rouen	9/—	..	9/6
Genua	12/—	..	12/6

## 4. ZBOŻE — GRAIN (HEAVY GRAIN).

Denmark's harbours northern of Aarhus	7/6	do - to	8/—
Denmark's harbours northern of Aalborg	8/—	..	8/6
Gothenburg, Stockholm Range	7/6	..	8/6
Helsingfors	6/6	..	7/—
Abo	6/6	..	7/—
Antwerpia — Antwerpen	7/—	..	7/6
Rotterdam	7/—	..	7/6
Londyn — London	8/6	..	9/—
Westküste U. K.	12/—	..	13/—

## BEHNKE &amp; SIEG / GDAŃSK

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

Rok założenia 1890.

Adres telegr.: Behnslieg.

Telefony: 23541, 23542, 23543, 23544 23545. NEUFABRWASSER — NOWY PORT 770.

## Oddział w Gdyni

## ARMATOR i MAKLER OKRĘTOWY

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

Własna Żegluga. Komunikacje między Gdańskiem a Hamburgiem, Antwerpją, Lipawą, fińskimi i angielskimi portami. Transporty do wszystkich portów świata a specjalnie do i z Gdyni i Gdańska.

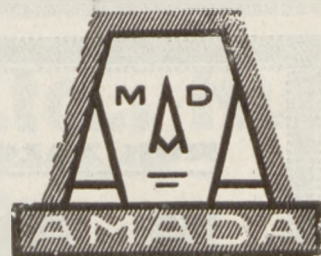
ZASTĘPSTWA PIERWSZORZĘDNYCH TOWARZYSTW ASEKURACYJNYCH.





Po zawarciu unii celnej między Rzeczypospolitą Polską a odłączonym od Niemiec Wolnym Miastem Gdańskiem, zdecydowało się kilka znacznych fabryk konserw w Brunświku założyć wspólnie z pewną gdańską wytwórnią konserw rybnych fabrykę konserw i marmolady w Gdańsku. Po wykończeniu urządzenia fabrycznego, mieszczącego się początkowo w wynajętym budynku, kierownictwo przedsiębiorstwa objął p. Dr. Fryderyk Meinecke, jeden z współzałożycieli, sprowadzając fachowy personel z fabryk brunświckich. Organizacja sprzedaży nowej firmy: „DAGOMA Danziger Gemüse- und Obst-Konserven und Marmeladen-Fabrik G. m. b. H.“ („Dagoma“, Gdańska wytwórnia konserw jarzynowych i owocowych oraz marmolady, Tow. z ogr. odp.) oparła swój plan pracy ściśle na dotychczasowych okręgach zastępczych firm brunświckich, powierzając zastępstwa rejonowe prawie wyłącznie dawniejszym przedstawicielom tychże. Wyroby nowej firmy, wytwarzane na podstawie długoletniego doświadczenia fabryk brunświckich w krótkim czasie uznane zostały jako pierwszorządne i szybko rozposzechniły się w rozmaitych dzielnicach Rzeczypospolitej Polskiej.

Pan Dr. Meinecke skłonił w dalszym ciągu firmy brunświckie do założenia łącznie z inną grupą finansowa fabryki tłuszczu jadalnego i margaryny „AMADA“, której organizacja sprzedaży weszła w skład istniejącej już „Dagomy“. Oba przedsiębiorstwa, stanowiące wprawdzie samostne pod względem gospodarczym organizacje, pozostawały pod wspólnym kierownictwem i pracowały ręką w rękę, zyskując przez to już od samego początku znaczne korzyści materialne i techniczne. Dzięki tym pomyślnym warunkom kierownictwo obu



firm na skutek wzrastającego popytu na swe wyroby, zmuszone było już w stosunkowo krótkim czasie swe fabryki znacznie rozszerzyć.

W tym celu nabyto przedewszystkiem na własność teren fabryczny, położony tuż przy porcie i posiadający własną bocznice kolejową. Oba przedsiębiorstwa wyposażone dodatkowo w najnowsze maszyny, dzięki czemu osiągnięto rekord pod względem jakości wyrobów oraz rentowności fabrykacji. Aby przedewszystkiem zapewnić fabryce konserw dostawę pierwszorządnych i jednolitych surowców, stanowiących podstawę dla fabrykacji dobrych konserw i marmolady, zawarto na wzór fabryk niemieckich, z gdańskimi, w szczególności zaś z pomorskimi i poznańskimi ziemianami umowy, dotyczące uprawy jarzyn i szparagów. W ten sam sposób zapewniono sobie dostawę owoców pierwszorządnych gatunków z b. Kongresówki i Galicji. Również opakowanie, zwłaszcza większe ilości skrzyń, papieru etc. nabywano w miarę możliwości na terenie unii celnej, stwarzając w ten sposób stałą wzajemną wymianę towarów. Postępująca sanacja ogólnogospodarczych stosunków w Gdańsku i Polsce przyczyniła się do wzmocnienia produkcji na zdrowej podstawie kupieckiej i wpłynęła bezpośrednio na jej potaniecie, tak że obecnie można konkurować z najlepiej urządzonymi zagranicznymi przedsiębiorstwami i, zapatrując ludność terenów unii celnej w pierwszorządne i tanie konserwy i marmolady, oraz masło sztuczne i tłuszcze jadalne, fabryk „Dagoma“ i „Amada“, wyrobione w doskonały i higieniczny sposób i stanowiące przeto pełnowartościową namiastkę coraz to droższego masła naturalnego.

Wytwórnia flag i żagli. ——— Flags- and Sails-Manufacturing. †††

**F. Schlaegel, Capt.**

Tel. 352 78

Neufahrwasser, Bergstrasse 25.

Tel. 352 78

**Warsztaty ożaglenia.  
Żagle jachtowe.**

Wykonanie i reparaacja wszelkiego rodzaju żagli, okryć, pokrowców i pierścieni ratowniczych.  
Wszelkie roboty żaglownicze wykonuję szybko i fachowo.  
**Staty dostawca polskich tow. okrętowych.**

**Tackling-Factory.**

**Yacht-Sails. Awnings on hire**  
All kinds of sails, covers, cases and safety — rings done,  
likewise repairing of them.  
Every kind of Rigging Work promptly and carefully executed  
**Furnishes continually to the Polish Ship-Companies.**

**KAPT. A. BRAUER**

zaprzysiężony przez Izbę Handlową  
rzeczoznawca dla spraw żeglugi,  
ładowania i ustalania ilości towarów

sworn by the Board of Commerce  
for navigation, loading and fixing  
— quantities of goods —

**DANZIG-NEUFABRWASSER**

Tel. 35129

Sasperstr. 57/60

Tel. 35129

ROK ZAŁOŻENIA 1880ROK ZAŁOŻENIA 1880

# H. BERNEAUD, GDAŃSK

## BERNEAUD & Co

### ABERDEEN (SZKOCJA)

## IMPORT I EKSPORT ŚLEDZI

JEDYNY ZAKŁAD CHŁODNICZY  
DLA  
ŚLEDZI (MATJESÓW) NA MIEJSCU

ADRES TELEGR.: **BERNEAUD, GDAŃSK** TELEFON: 28004/28005

Kopalnie węgla:  
Giesche i Cleophas  
na Górnym Śląsku



# GIESCHE



Zastępstwo w Gdańsku:  
Giesche Sp. z o. o.

Adres telegr.: Giesche Gdańsk,  
Holzmarkt 4.

# Bruno Stillert

Hurtowy skład węgla Wholesale of coal

Danzig Telefon 21284

Königsberg

Stettin

Import  
Eksport

Danzig

Tel.: 21284

Stettin

Königsberg

Import — Export

Adres telegr.: Stillerkohle / Telegrams: Stillerkohle

# Ellerman's Wilson Line Ltd., Hull

Steamship Owners

**Danzig-Hull  
Hull-Danzig**

Underwriters

**Danzig-London  
London-Danzig**

Forwarding Agents

Regular weekly service of fast passenger and cargo steamers, with connection to all parts. The Hull route is most favourable or the northern and central parts of England. For information concerning passengers and cargo apply to:

Regularne połączenia tygodniowe własnymi parostatkami, zaopatrzonymi we wszelkie wygody dla ruchu pasażerskiego. Przewóz towarów do Anglii i do wszystkich części świata. Najdogodniejsze połączenie z Anglią środkową i północną oraz Szkocją przez Hull. Informacjami wszelkimi służy:

**Ellerman & Wilson Lines Agency Coy. Ltd.**

Tel.-Adr.: „WILSONS-DANZIG“

**DANZIG**

Telephon: 249 41 u. 249 42

## Bergenske Baltic Transports Ltd. A.-G.

G D A Ń S K, Hundegasse 89

**Towarzystwo okrętowe. Frachtowanie i ładowanie statków.  
Ekspedycja ogólna. Ubezpieczenie.**

Własne, obszerne, zaopatrzone we wszelkie nowoczesne urządzenia składy w samym porcie. Spichlerze, własne bocznicie kolejowe, 300 000 m. kejów dla ekspedycji drzewa. Dział masowej ekspedycji węgla.

Firma zastępowana jest w Polsce przez „POLSKI LLOYD“ S. A. w Warszawie, Łodzi, Poznaniu, Krakowie, Lwowie, Katowicach, Wilnie i w Białymstoku.

**ODDZIAŁ w GDYNI ul. Portowa.**

## Danziger Bunker-Kontor G. m. b. H.



**Danzig**

Ankerschmedegasse 16/17, Tel. 817 u. 207

**From stock on hand**

Delivery of English and Upper Silesian

**Bunker coal**

Own boats and trams.

# » PROGRESS «

Zjednoczone Kopalnie Górnośląskie · Sp. z ogr. odp.

KATOWICE, ULICA STAWOWA Nr. 13

Tel. Nr. 1167, 2523, 2180, 1369, 776. Adr. telegr.: Progress, Katowice.

Zastępstwo w Gdańsku „Progresscoal“ Langfuhr, Hauptstrasse 101b, Telefon 421-84.

Wylączne biuro sprzedaży węgla następujących towarzystw:

Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura w Katowicach, z kopalniami: EUGENJA, LAURA, DEBIENSKO.

Katowicka Spółka Akcyjna dla Górnictwa i Hutnictwa w Katowicach, z kopalniami: FLORENTYNA, FERDYNAND, MYSŁOWICE oraz koksownią „HUTA HUBERTUS“.

The Henckel von Donnermarck-Beuthen Estates Ltd. w Karłuszowcu, z kopalniami: MENZEL, GOTTESSEGEN, HILLEBRAND, RADZIONKÓW.

Śląskie Kopalnie i Cynkownie Sp. Akc. w Lipinaczu, z kopalniami: MATYLDA, ANDALUZJA.

Węgiel kamienny tylko w pierwszorzędnej jakości. Specjalne gatunki dla opał domowego i wszelkiego rodzaju przemysłu. Pierwszorzędny węgiel gazowy. Udział w ogólnym wydobyciu węgla na Górnym Śląsku około 28%.

## BALTISCHE

# KOHLLEN-HANDELS-GES. m. b. H.

## DANZIG

ADR. TELEGR.: BALTICKOHLLEN, DANZIG  
TELEFON: DANZIG 25710

## GÓRNOŚLĄSKI WĘGIEL KAMIENNY

dla EKSPORTU, PRZEMYSŁU, ROLNICTWA i OPAŁU DOMOWEGO z kopalń Księcia Pszczyńskiego — Katowice: Książę Marja - stacja Murcki / Książę - stacja Kosztowy / Szyby „Boer“ - stacja Kostuchna / Szyby „Piast“ - stacja Kosztowy, Zjednoczenia Brade-Książątka - stacja Brade, Zjednoczenia Aleksander - stacja Łaziska G. Śl.

## WĘGIEL BUNKROWY

Warunki przedpłaty z dostarczeniem do domu: rocznic 18 zł., w Gdańsku 12 guld., zagranicą o 50% drożej.  
Redakcja i administracja: Warszawa, ul. Próżna 8 m. 4, tel. 255-96. Konto czekowe P. K. O. 16267. Oddziały redakcji i administracji w Gdyni i Gdańsku: red. inż. A. POTYRAŁA (Gdańsk — Vorstädtischergraben 48<sup>1</sup>), w Katowicach: red. ZYGMUNT TYSZEL, ul. Plebiscytowa 14.