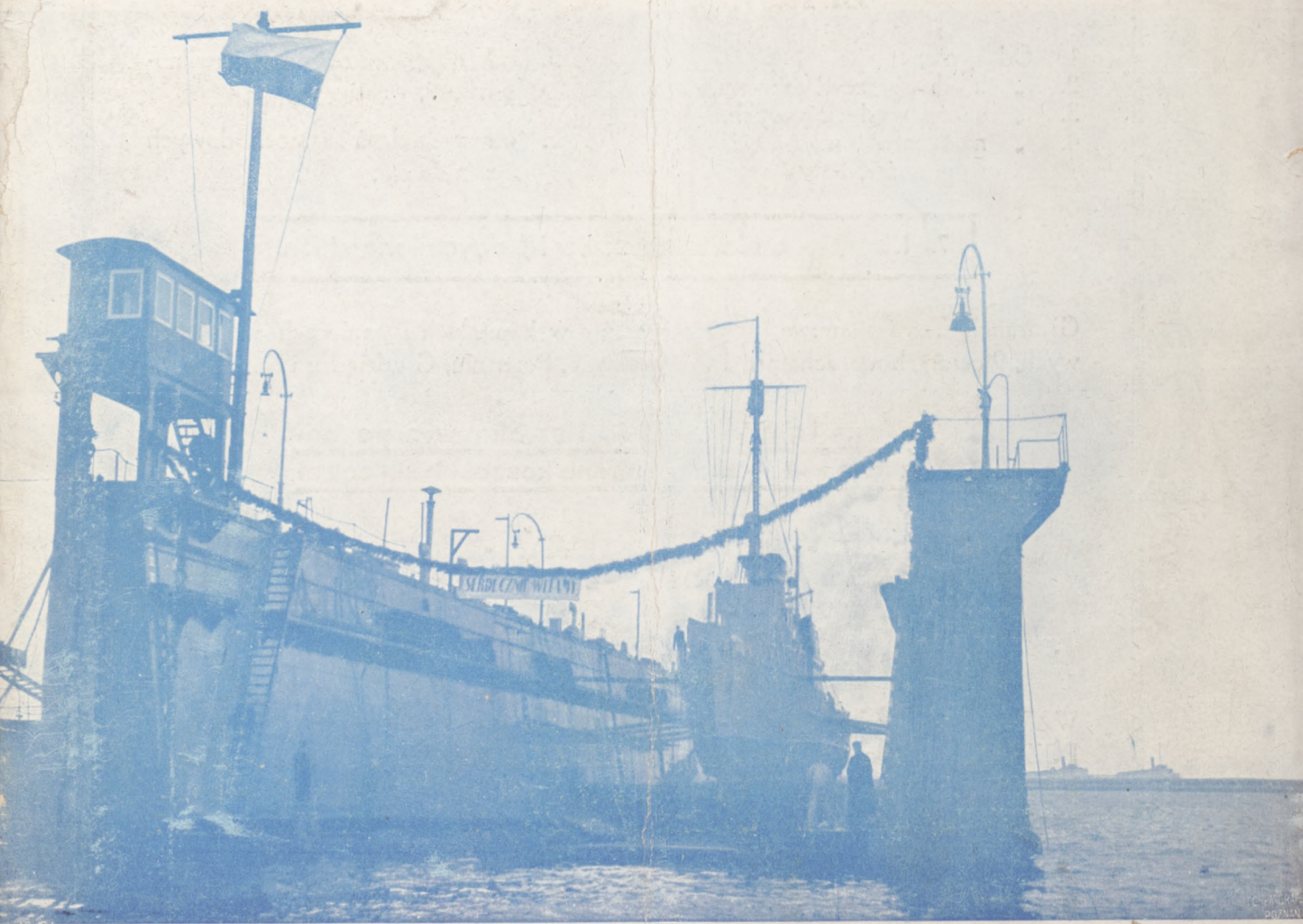


7:150

The navigation



Wylawiacz min C. R. P. „Jaskółka” w doku pływającym „Stoczni Gdynskiej”.
Trawler „C. R. P. Jaskółka” in floating Dock of „Stocznia Gdynska”.

Nr. 1

15
styczeń
1930

600 egz
Drukarnia

Poznańsko-Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń

Spółka Akcyjna w Poznaniu

Jedno z najpoważniejszych Krajowych Towarzystw Ubezpieczeń

Załatwia Ubezpieczenia:

- | | |
|---|---|
| 1. Od ognia, | 5. od odpowiedzialności cywilno-
prawnej, |
| 2. „ kradzieży z włamaniem, | 6. od uszkodzeń samochodowych
i samolotów. |
| 3. „ szkód wodociągowych, | |
| 4. „ następstw nieszczęśliwych
wypadków, | |

7. Ubezpieczenia transportów lądowych i morskich.

Gwarancję T-wa stanowią, oprócz rezerwy w kapitałach i papierach wartościowych, 9 cennych nieruchomości w Warszawie, Poznaniu, Grudziądzu i Katowicach.

Solidna likwidacja szkód i szybka wypłata od-
szkodowań — Umiarkowane koszty ubezpieczeń

Centrala -Twa - POZNAŃ - Kantaka 2-5

DOMY WŁASNE.

ODDZIAŁY TOWARZYSTWA:

WARSZAWA, Czackiego 2, dom własny — Telefony: 502-82, 241-40 i 250-82.
POZNAŃ, Kantaka 2-5, dom własny. GRUDZIĄDZ, 3-go Maja 10/11, dom własny.
KATOWICE, 3-go ul. Maja 13, dom własny. KRAKÓW, ul. Św. Tomasza 22.
LWÓW, Jagiellońska 1. ŁÓDŹ, Piotrkowska 97. WILNO, Mickiewicza 7.

Reprezentacje i agentury we wszystkich miastach Rzeczplł. Polskiej.

ŻEGLUGA

THE NAVIGATION

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

ROK 4

GDYNIA, GDAŃSK, WARSZAWA, POZNAŃ, KATOWICE, DNIA 15 STYCZNIA 1930

NR. 1

Z dniem 1 stycznia br. Naczelną Redakcję czasopisma „ŻEGLUGA” — The Navigation” objął p. ALEKSANDER POTYRAŁA, inżynier techniki okrętowej.

Ze względu na konieczność ściślejszej obserwacji i wzięcia się w zagadnienia polskiej polityki morskiej, Redakcja i Administracja „ŻEGLUGI” została przeniesiona do Gdyni.

WYDAWNICTWO.



CHEMIGRAFJA
POZNAŃ

Poświęcenie doku pływającego „Stoczni Gdynijskiej”. Dok się zanurza. — Floating dock of „Stocznia Gdyniska”.

GDYNIA A GDAŃSK

GDYNIA AND DANZIG

Niniejszy artykuł umieszczamy w odpowiedzi na liczne alarmujące artykuły, które ostatnio ukazują się w prasie gdańskiej, a szczególnie na artykule w „Danziger Zeitung” p. t. „Gdynia u wrót Portu Gdańskiego”, i który niepotrzebnie budzi niepokój wśród kupiectwa gdańskiego i tylko szkodzi współpracy gospodarczej polsko-gdańskiej. *Redakcja.*

W rozwoju gospodarczym Polski, jako Państwa 30-to milionowego, (patrz art. w „Żegludze” nr. 9—10 z dnia 15. X. 1929 r. p. t. „Dzisiejsza Gdynia”) jeden port nie wystarczyłby dla zaspokojenia wzrastających potrzeb Polski. Stąd myśl i urzeczywistnienie, budowa drugiego portu w Gdyni, pomyślanego jako uzupełnienie Portu Gdańskiego: Porty Gdynia i Gdańsk, jak parokrotnie podkreślano ze strony czynników miarodajnych w Polsce, jako bramy wypadowe Polski, mają przejąć całkowity handel zamorski Polski.

Głosy prasy zagranicznej, jak również i opinia fachowców angielskich, francuskich, duńskich i innych zgodnie podkreślają, iż miejsce pod budowę portu Gdyni zostało wybrane idealnie a Polsce wszak chodziło o jak najracjonalniejsze wykorzystanie posiadanej dostępu do morza; praca poszła w dwu kierunkach: budujemy drugi port w Gdyni i rozbudowujemy port Gdański. Nie może być mowy o upośledzeniu Gdańska na rzecz Gdyni: głosy prasy gdańskiej są więc tendencyjne: łożymy również duże sumy na rozbudowę portu Gdańskiego, wszak wszystkie pożyczki Rady Portu Gdańskiego dochodzą do skutku z inicjatywy i za zgodą Polski (Polskiej Delegacji Rady Portu), która również i przyjmuje gwarancję za spłacenie tej pożyczki i do umorzenia której przyczyniają się wyłącznie polscy eksporterzy i importerzy: wszak oni stanowią główne o ile nie wyłączne źródło dochodów Portu Gdańskiego.

Sprawa rozbudowy Portu Gdańskiego, przedstawia się, jak następuje:

Przed 1-szym października 1925 r. do Rady Portu należały następujące żorawie*):

1. Wolna Strefa — strona północna
7 elektr. żoraw portalowych po 2 $\frac{1}{2}$ t nośności
2 " " " " 1 $\frac{1}{2}$ t "
2. Wolna Strefa — strona południowa
1 żoraw 10-tonowy
3. Dworzec Wiślany 1 żoraw 6-tonowy

Przedtem jeszcze jeden 4-tonowy żoraw nad Kanałem Portowym i jeden 25-tonowy w Wolnej Strefie zostały rozebrane jako przestarzałe. 1 października 1925 rozpoczął prace pierwszy nowoczesny żoraw o nośności 7 t z chwytaczem, ustawiony na północnej stronie Wolnej Strefy. W grudniu 1925 r. pracowały tam już cztery 7-tonowe żorawie z chwytaczami. W ten sposób zrobiony został pierwszy decydujący krok w kierunku poparcia rozwoju ruchu towarów masowych. Mniej więcej w tym samym czasie oddane zostały do użytku w Kanale Portowym 2 żorawie parowe o nośności 3 t przy 12 m wysięgu. Następnie w lipcu i sierpniu 1926 r. uruchomione zostały 2 żorawie elektryczne o nośności 3 t z chwytaczami na północnej stronie Wolnej Strefy,

*) Danziger Wirtschaftszeitung: Z techniki przeładunku w Porcie Gdańskim, Dr. H. Thomsen. (członek Gdańskiej Delegacji Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku).

This article is being published in answer to numerous alarming articles appearing lately in Danzig's press and particularly to one in „Danziger Zeitung” entitled — Gdynia at the gates to Danzig — which unrightly disquiets the merchantry of Danzig and affects the possibilities of friendly relations between Danzig and Poland.

The rapid economical development of reinstated Poland as the country of thirty millions of population hardly could depend upon one sea outlet, namely the port of Danzig. The need of another port was evident. Gdynia was the goal. The everincreasing foreign commerce pressed the Polish Government to some action in this direction. The men of importance and authority unanimously agreed that Danzig and her sister-port Gdynia ought to controll all Poland's commerce with abroad. Foreign press also English, French, Danish and other countries experts were in accord with Polish Government. They all admitted Gdynia to be the most ideal spot for Polish outlet to sea. Poland wanted to utilize her narrow seashore to the best advantage. Work began in two directions: building the port of Gdynia, and enlarging the port of Danzig. All talks about neglecting Danzig on account of Gdynia are unjustified and tendential. Just as much money is being spent for building of Gdynia as for extending of Danzig. One must bear in mind that all loans voted by the Board of the port of Danzig are initiated, approved and guaranteed by Poland (Polish delegation of the Board). And who does practically pay for those loans if not Polish exporters and importers, the major if not the only source of the port's income!

The present status of works at Danzig looks as follows.

Untill October 1925 the Harbour Committee disposed with

- 7 electro cranes of 2 $\frac{1}{2}$ tons at the Northern Side, and 2 same of 1 $\frac{1}{2}$ tons each
- 1 crane of 10 tons at the Southern Side of the Free-Zone
- 1 crane of 6 tons at Weichselbahnhof.

In the Free-Port, one crane of 25 tons and in the Hafenkilnel one of 4 tons were destroyed. The first modern crane of 7 tons on Northern Side carried on in October 1925 was soon followed by 4 cranes of equal type in Dezember 1925. In this way, the first decisive steps were done in order to reform the mass goods traffic. The above mentioned establishments were completed, soon afterwards, by 2 steam cranes of 3 tons and a boom of 12 m each in the Hafenkilnel, 2 electro-cranes of 3 tons each with catchers on the Northern Side, and in winter 1926 by 6 cranes of same type at Weichselbahnhof, in spring 1927 by 4 portal cranes of 3 tons each on Southern Side, two of them as whippers, and 2 Diesel motor cranes, at the Holm by 1 steam crane of 3 tons and 1 swimming crane of 25 tons, and in December 1927 by one transportable electro-crane of $\frac{3}{4}$ tons, appropriate, too, for the turn-over of sugar and iron. The last 2 whipper cranes of 3 tons each

w zimie 1926 r. wykończono 6 żórawi z chwytaczami o nośności 7 t na Dworcu Wiślanym; w lutym i w marcu 1927 r. 4 żórawie półportalowe o nośności 3 t na południowej stronie Wolnej Strefy, z czego 2 przechylne, a w czasie od lutego do maja 1927 r. 2 żórawie z silnikami Diesla i dalszy żóraw parowy o nośności 3 t na Holmie oraz jeden 25-tonowy żóraw pływający. W grudniu 1927 r. zakupiony został żóraw na podwoziu z napędem elektr. o nośności $\frac{3}{4}$ t używany zarówno w halach składowych jak i do przeładunku złomu i cukru. Dwa ostatnie nowe żórawie — a mianowicie wyposażone w chwytacze żórawie przechylne o nośności 3 t, — oddane zostały do użytku w kwietniu b. r. na północnej stronie Wolnej Strefy. W międzyczasie ukończono również przegrupowanie żórawi przez przeniesienie trzech żórawi 2 $\frac{1}{2}$ -tonowych z północnej strony Wolnej Strefy na południową na miejsce rozebranego przestarzałego żórawia 20-tonowego. Przegrupowanie to okazało się koniecznym dla usunięcia w miarę możliwości z Wolnej Strefy utrudniającego pracę jednoczesnego przeładunku eksportowych i importowych towarów masowych. Dalsze przegrupowania są w toku. Dwa żórawie parowe w Kanale Portowym stacjonowane są obecnie na Holmie. Miejsce ich w Kanale Portowym zajmują dwa 2 $\frac{1}{2}$ -tonowe żórawie z północnej strony Wolnej Strefy.

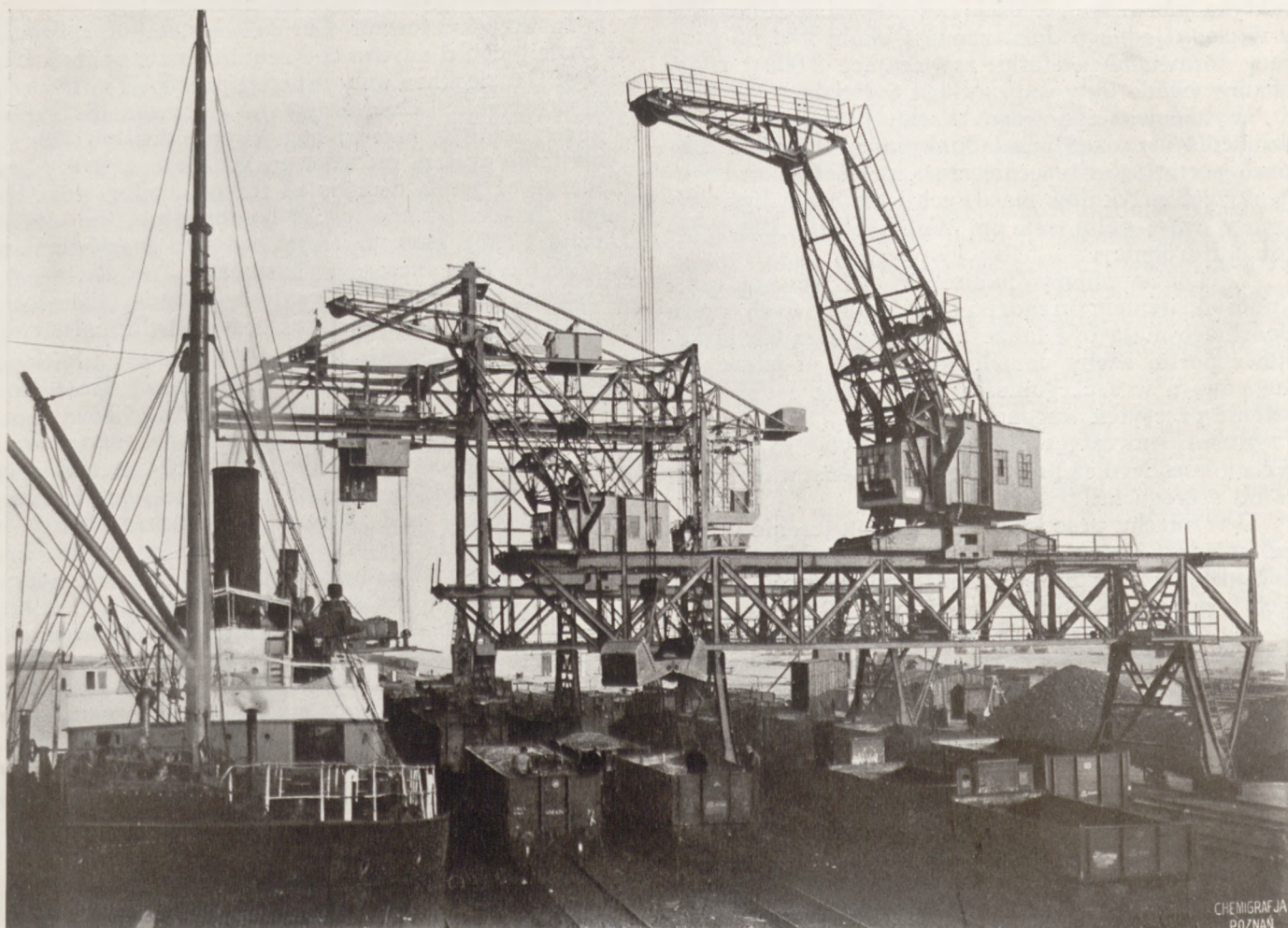
Nietylko Rada Portu zwiększyła ilość żórawi służących przeładunkowi; inicjatywie firm prywatnych zawdzięczać również należy zwiększenie się sprawności portu gdańskiego przez ustawienie nowych urządzeń mechanicznych.

were carried on in April of this year on the Northern Side of Free Port. In the meantime some positions of cranes were changed by putting up 3 cranes of 3 $\frac{1}{2}$ tons each, before at the Northern Side, now at the Southern Side, and by destroying one old crane of 10 tons. This change was necessary in order to avoid any trouble in the turn-over of imported and exported goods. Some other changes are made now: 2 steam cranes, at the Hafenkanal before, now stationed at the Holm are replaced by 2 cranes of 2 $\frac{1}{2}$ tons each, before on the Northern Side.

Besides the Harbour Committee, many private firms, too, strongly augmented the technical abilities of Danzig Harbour by carrying on a great number of cranes.

The modern establishments of cranes etc. alone did not engage for the real improvement of turn-over of mass goods, the enlargement of piers and quays had to follow at the same time. The new quay of 400 m length and 9 m depth in direct nearness at Weichselbahnhof may firstly be mentioned, also the enlargement of the quay at Kaiserhafen at about 100 m, but, the most important tasks of traffic compelled the Harbour Committee to take into consideration the deliverance of all concerned questions in a much larger way than before.

Great work has been started by the ports authorities at Danzig in 1927 to facilitate the turn-over of coal, ores and phosphate designated for Polish overseas commerce. This work centralized mainly at the mouth of Vistula river — Weichselmünde — where a new



Port Gdynia. Instalacje przeładunkowe firmy Robur.

The Port of Gdynia. Loading installation of Robur.

Jasnym jest, że sprawa podniesienia zdolności przeładunkowej portu nie została rozwiązana przez same tylko ustawienie żorawi. Musiano w związku z tem z powodu braku odpowiednich kejuw rozbudować całe odcinki wybrzeża portu gdańskiego. Wymienić należy w szczególności nowe nadbrzeże kejuowe przy Dworcu Wislanym o długości 400 m głębokości bezpośrednio przy keju 9 m, oraz przedłużenie nadbrzeża kejuowego w Kaiserhafen o 100 m.

Wielkie zadania zadośćuczynienia potrzebom wciąż wzrastającego ruchu portowego zmusiły do rozwiązania problemu rozbudowy portu na większą skalę.

Przy Wisłoujściu Rada Portu rozpoczęła w 1927 r. budowę basenu portowego, przeznaczonego wyłącznie dla przeładunku towarów masowych, a więc węgla, rudy i fosfatów. Praca nad budową pierwszej części basenu, o długości około 550 m, została ukończona wiosną 1929 r. Basen ten ma około 1.100 m nadbrzeży o głębokości 9—10 m przy brzegu. Został on wyposażony w trzy taśmowe urządzenia przeładunkowe dla węgla, połączone z wywrotnicami, w dwa mosty przeładunkowe dla rudy o nośności 15 t każdy, w jeden most przeładunkowy dla fosfatów o nośności 10 t, oraz w szereg żorawi portalowych o nośności 7 do 10 t. Zdolność przeładunkowa tych urządzeń wynosi dla węgla około 2,5 milj. ton rocznie, dla rudy i fosfatów — około 1 milj. ton rocznie. Instalacje tego basenu są ostatniem słowem techniki, szybkość przeładunku niejednokrotnie już przekraczała 550 t węgla na godzinę dla każdego urządzenia. Przeciętny statek o nośności 3.000 t może być, jak wykazała praktyka pierwszych miesięcy, z łatwością załadowany w ciągu jednego dnia, zamiast około 2½ dni przy pracy żorawiami, a statki, zawierające 2.800 t rudy, wyładowywane były w przeciągu 8 godzin.

Wybudowanie nowego basenu przyczyni się do odciążenia urządzeń przeładunkowych w innych częściach portu, które obecnie służą przeładunkowi wymienionych artykułów masowych i nie mogą być używane w całej pełni, jak np. Wolna Strefa, dla przeładunku drobnicy.

W końcu należy nadmienić, że równocześnie z udoskonaleniem urządzeń przeładunkowych portu gdańskiego mają być także ulepszone urządzenia kolejowe portu, ażeby umożliwić szybkie podstawianie wagonów, a w szczególności także ściśle i dokładne ważenie przesyłek wagonowych.

Roboty inwestycyjne nad należytą rozbudową węża gdańskiego są prowadzone w intensywnym tempie od szeregu lat.

O rozmachu prac kolei polskich na terenie Gdańska świadczyć może fakt, że w chwili objęcia kolei gdańskich przez Polskę łączna długość torów portowych wynosiła 243 km, a obecnie wynosi 340 km.

Z początkiem nowego roku budżetowego rozpoczęte będą prace nad bezpośredniem połączeniem stacji Troyl z linią kolejową biegnącą od Tczewa. Połączenie to ma na celu kierowanie pociągów z węglem eksportowym górnośląskim wprost z Tczewa na tę nową stację z ominięciem, przeciążonej stacji w Gdańsku. Dotychczas Ministerstwo Komunikacji wydało na tę roboty około 10 milj. zł.

Według statystyki polskiego handlu zagranicznego za 23 r. wymiana towarów pomiędzy Polską a zagranicą wynosiła około 21 milj. ton, z czego Gdańsk przeładował 1,7 milj. ton, a w roku 28 wymiana towarów pomiędzy Polską a zagranicą wynosiła 25,5 milj. ton, a porty Gdańsk i Gdynia przeładowały zale-

quav for this purpose had to be built. Now the first section of said quay is finished. It is 550 m. long and 9 m. deep. When all completed it will stretch out 1100 m. and its depth will measure 9—10 m.

The forest of structures consisting of bridges and cranes has been erected within considerably short period of time. Two modern bridges for coal-charging with their individual capacity of 15 tons and mechanical effects of 100 tons per hour, one bridge for phosphate and ores charging also with mechanical effects of 7—10 tons of capacity are dominating among these structures. The coal bridges are liable to handle with ease 2,5 millions of tons of coal yearly, and phosphate or ore bridge can turn over 1 million of tons of these articles per year.

The full installation of the quay in question is considered as to most complete and modern. It can easily turn-over 500 tons of coal in an hour. It was experienced that a freighter capable to carry 3000 tons of coal can be loaded within one day instead of two and a half needed formerly for the same purpose when cranes were in use. Thanks to this wonderful establishment 2,800 tons of ores can be unloaded within eight hours.

The service of this quay will benefit greatly other parts of the harbour overloaded with work and unable to handle the shipments fast enough or economically. While there was no choice all the goods were handled even by the branches of the port designated for some specific kind of work. The new quay when completed will certainly render valuable service to the harbour of Danzig.

In no way former German system of railroads at Danzig could answer the requirements of then free city of Danzig then only rational port for Polish overseas commerce. Overtaking the railroads the Polish Ministry of RR. had to face a considerable task to rebuild the system in order to facilitate delivery and discharge of goods designated for or coming from Poland. Especially the tracks leading from the city of Danzig to the harbour were bad and insufficient to handle the ever increasing business. The matter was so urgent that the Ministry had to undertake works immediately irrespectively of cost and difficulties.

Today about one hundred klm. of additional tracks were incorporated in the system. More than 10 millions of zlotys were spent. Still there is no end to it and further improvements are under way. This, of course, covers not the Danzig RR. station only. In order to avoid congestion of traffic some additional side line and direct line being built on both shores of Vistula. There is a direct line from Tczew to Danzig's harbour under consideration and work to this end shall start soon. This line will eliminate the Danzig's station and will carry coal from Upper Silesia to harbour directly, thus saving in time and expenses. When this work is completed other Polish RR. junctions will be given serious consideration connecting directly with the harbour other industrial centers of Poland.

The big volume of business directed through Danzig justifies the Ministry's active work fully and proves once again to the world of the best intentions of Polish country toward Danzig.

Statistics for 1923 show the exchange of goods between Poland and foreign countries amounted in this year to about 21 millions of tons. Danzig's share in transportation of it was then 1,7 millions of tons.

dwie 10 milj. ton, więc Gdańsk i Gdynia, nie potrzebują się obawiać, że jedno z nich ucierpi na korzyść drugiego. Jeżeli przypuścimy, iż przeładunek w portach osiągnie w przeciągu najbliższych 4—5 lat wysokość 20 milj. ton i weźmiemy pod uwagę, iż normalnie Gdańsk i Gdynia powinny pracować po 8 godzin dziennie przy dostatecznie rozbudowanych urządzeniach przeładunkowych, to będziemy mieli odrazu wyobrażenie o tem, jak mało Gdańskowi i Gdyni zagraża niebezpieczeństwo wzajemnej konkurencyj. A o żywotności dążeń i stałym rozwoju gospodarczym Polski chlubnie świadczy Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu o której zagranica jednogłośnie wyraziła się, jako o „zdmiewających postępach rozwoju gospodarczego Polski Odrodzonej”.

Statystyczne dane świadczą o stałym rozwoju Portu Gdańskiego. Z portu trzeciorzędowego za czasów niemieckich, wysunął się obecnie Port Gdański, na jedno z czołowych miejsc wśród innych portów na Bałtyku.

In 1928 the amount reached 25 and half millions of tons out of which amount 10 millions of tons were shipped through Danzig and Gdynia. Is there, therefore, any reason for Danzig to worry about Gdynia as a competition to it? It is conjectured that in 4—5 years from now about 20 millions of tons of goods shall be shipped through both Gdynia and Danzig. Would it be possible for Danzig alone to handle such a volume of business? And when speaking of large volume of business — does not the All Polish Exposition justify such an outlook for the country? Was not the foreign press enthusiastic about Poland's steady economical growth? It's unavoidable, and Danzig is destined to share in this prosperity just as well.

The statistics are best proof of Danzig's steady development. Under the German regime Danzig was port of lesser degree and value. At present she is considered as one of the most important of Baltic ports.

Rozwój ruchu okrętowego		Rozwój obrotu towarowego		Udział Portu Gdańskiego w handlu zagranicznym Polski		Development of boats' traffic		Development of business' volume		Participation of Danzig in foreign commerce of Poland	
rok	n. r. t.	rok	ton	rok	%	year	in tons	year	in tons	year	%
1912	1 963 805	rok 1911 do 1913	2 269 603			1912	1 963 805	rok 1911 do 1913	2 269 603		
1922	2 851 949	1922	970 698			1922	2 851 949	1922	970 698		
1923	3 412 182	1923	1 717 792	1923	8	1923	3 412 182	1923	1 717 792	1923	8
1924	3 283 033	1924	2 374 556	1924	13	1924	3 283 033	1924	2 374 556	1924	13
1925	3 714 161	1925	2 712 747	1925	15	1925	3 714 161	1925	2 712 747	1925	15
1926	6 828 320	1926	6 300 299	1926	25	1926	6 828 320	1926	6 300 299	1926	25
1927	7 832 431	1927	7 897 613	1927	31	1927	7 832 431	1927	7 897 613	1927	31
1928	8 071 836	1928	8 615 681	1928	34	1928	8 071 836	1928	8 615 681	1928	34

W roku 1929 obrót towarowy osiągnął wysokość obrotu towarowego za rok 1928, a pamiętać trzeba, iż dwa miesiące luty i marzec, z powodu zamrznięcia portu, zupełnie przepadły dla żeglugi.

Czynniki rządowe w Polsce obniżają do maximum opłaty przewozowe na kolejach, byleby tylko wzrastał wywóz polski, tranzyt przez Polskę, byleby rósł obrót towarowy Portu Gdańskiego. Sprawa łamanych taryf kolejowych do Gdańska została załatwiona po myśli kupiectwa gdańskiego. Ustanowienie bezpośrednich taryf kolejowych z Rumunii i Czechosłowacji do portów polskich, otwiera nowe szerokie możliwości tranzytowe dla Portu Gdańskiego.

Niepotrzebnie więc prasa Gdańska budzi niepokój wśród kupiectwa gdańskiego, wszak lepiej by pomyśleć o pogłębieniu dalszej współpracy gospodarczej Polsko-Gdańskiej, współpracy, która tylko może wyjść na korzyść Gdańska. O ile odzywają się głosy gdańszczan, iż handel zamorski Polski odbywa się nie nad ich głowami, wina leży wyłącznie po stronie kupiectwa gdańskiego. (Patrz artykuł następny: Kupiectwo Gdańskie a handel zagraniczny Polski.) W obliczu przyszłej konkurencji portów niemieckich, lepiej by pomyśleć zawczasu o wspólnym froncie gdańsko-polskim, i dla tego z naszej strony z prawdziwym zadowoleniem witamy głos takiego wybitnego lidera gospodarczego w Gdańsku jakim jest prof. Noé: „Istnieje wszak wspólnota interesów Gdańska i Gdyni, której akcentowanie i rozwijanie, może będzie pożyteczniejszą rzeczą, niż podkreślanie różnic i wynikających stąd obaw”.

Słowa te nie powinny minąć bez echa.

EMER.

The volume of business in 1929 equalled that of 1928, and it must be remembered that the months of February and March of 1929 were dead to navigation owing to entirely frozen shores.

In order to help the export through Danzig and the transit of goods through Poland the Government reduced the Railroad tariff. It was even arranged according to wishes of Danzig's merchantry. Then, the establishment of special connections and rates for transit to Rumania and Czechoslovakia gives new opportunities to Danzig's port.

Why, then, oppose the tightening of relations between Danzig and Poland? Why the alarming articles? Those voicing that Polish overseas business ignores the Danzig merchant we send to the article in this issue entitled „The merchantry and the Polish foreign commerce”. We can see much better solution in friendly cooperation and mutual understanding and particularly now when the conference of ports' representatives of Kingsberg, Stettin, Hamburg and Bremen is nearing, when we shall unite against the competition of these ports. We accord fully with the wise statement of such an economical leader of Danzig as Prof. Noé who said that there is mutuality of business between Danzig and Gdynia which should be accentuated rather than feared for the benefit of both.

His statement that both ports in friendly cooperation can live happily forever answers in full our long ago advocated thesis which simultaneously supports the inevitable expansion of Poland's overseas commerce and her economical development.

GDYNIA UND DANZIG

Dieser Artikel soll Antwort geben auf alle alarmierenden Artikeln, die in letzter Zeit auf den Spalten der Danziger Presse erschienen sind. Vor allem wollen wir hiermit den Artikel der „Danziger Zeitung“ — „Gdingen vor den Toren Danzigs“ beantworten, weil er unnütze Aufregung unter der Danziger Kaufmannschaft hervorrufen und die wirtschaftliche Zusammenarbeit Polens und Danzigs stört.

Schriftleitung.

Im wirtschaftlichen Aufschwung Polens, eines Staates von 30 Millionen Einwohnern, genügt nicht ein Hafen zur Stillung der steigenden wirtschaftlichen Bedürfnisse (siehe Artikel in „Żegluga“ Nr. 9—10, den 15. 10. 1929 unter dem Titel „Dzisiejka Gdynia“). Deshalb eben wurde der Beschluss gefasst einen neuen Hafen in Gdynia zu bauen, um einen natürlichen Nebenhafen für Danzig zu schaffen. Die Häfen in Gdynia und Danzig, wie das seitens der offiziellen polnischen Kreise mehrmals betont wurde, sollen den ganzen Meereshandel Polens umfassen.

Die ausländische Presse und die Fachmänner Englands, Frankreichs und Dänens betonen ausdrücklich, dass der Platz für den Bau der Hafens vortrefflich ausgesucht wurde. Polen wollte doch seinen Zugang zum Meere am günstigsten ausnützen und teilte seine Absicht in zwei Abschnitte: erstens den Bau der Hafens in Gdynia und zweitens den Ausbau des Hafens in Danzig. Es kann also gar keine Rede sein von einer Unterdrückung Danzigs, wie das tendenziös die Danziger Presse schreibt. Polen übernimmt immer die Garantie für die Anleiheschulden der Danziger Hafenausschuss und finanziert doch in erheblichen Masse fasst alle Unternehmungen im Hafenausbau Danzigs: die Einnahmen des Danziger Hafens finden doch ihre grösste Quelle in den Einnahmen der polnischen Exporteure und Importeure.

Der technische Aufschwung der Hafenanlagen Danzig lässt sich folgendermassen feststellen:

Bis zum 1. October 1925 verfügte der Hafenausschuss über folgende Kräne:

1. Freibezirk-Nordseite
 - 7 elektr. Portalkräne zu 2½ t Tragfähigkeit
 - und 2 elektr. Portalkräne zu 1½ t Tragfähigkeit
2. Freibezirk-Südseite ein 10 t-Kran,
3. Weichselbahnhof ein 6 t-Kran.

Nicht allzulange Zeit vorher wurden ein 4 t-Kran am Hafenkanal und ein 25 t-Kran im Freibezirk abgebrochen, weil die Kräne veraltet waren, Am 1. Oktober 1925 wurde der erste moderne 7 t-Greiferkran auf der Nordseite des Freibezirks in Betrieb genommen. Im Dezember 1925 arbeiteten dort bereits vier 7 t-Greiferkräne. Damit war der erste entscheidende Schritt zur Förderung des Massengutverkehrs geschehen. Etwa zur gleichen Zeit wurden zwei Dampfkräne von 3 t Tragfähigkeit bei 12 m Ausladung im Hafenkanal in Betrieb genommen. Es folgten zwei elektr. Kräne mit 3 t Tragfähigkeit, die auch mit Greiferausrüstung versehen sind auf der Nordseite des Freibezirks (Juli/August 1926), im Winter 1926 wurden fertiggestellt 6 Greiferkräne mit 7 t Tragfähigkeit auf dem Weichselbahnhof, Februar und März 1927 vier Halbportalkräne von 3 t Tragfähigkeit auf der Südseite des Freibezirks, von denen zwei als Wippkräne ausgebildet sind und in der Zeit von Februar bis Mai 1927 zwei Dieselmotorkräne, ein weiterer Dampfkran von 3 t Tragfähigkeit auf dem

Holm und ein 25 t Schwimmkran. Im Dezember 1927 wurde ein elektr. Autokarrenkran mit ¾ t Tragfähigkeit beschafft, der sowohl als Hallenkran, als auch als auch als Umschlagskran für Schrott und Zucker verwendet werden kann. Die letzten neuen Kräne — zwei Wippkräne von 3 t Tragfähigkeit mit Greiferausrüstung — konnten im Monat April d. Js. dem Betriebe auf der Nordseite des Freibezirks übergeben werden. Inzwischen war auch eine Umgruppierung von Kränen durch Versetzung von drei 2½ t-Kränen von der Nordseite auf die Südseite des Freibezirks beendet, nachdem dort der veraltete 10 t-Kran abgebrochen war. Diese Umgruppierung hatte sich als notwendig erwiesen, um in Freibezirk nach Möglichkeit das störende Nebeneinander von importierten und exportierten Massengütern zu beseitigen. Weitere Umgruppierung sind z. Zt. im Gange. Die zwei Dampfkräne des Hafenskanals sind jetzt auf dem Holm stationiert. Ihren Platz im Hafenkanal werden einnehmen zwei 2½ Kräne von der Nordseite des Freibezirks.

Aber nicht nur der Hafenausschuss hat dem Umschlagsverkehr eine grosse Anzahl von Kränen neu zur Verfügung gestellt, auch der Initiative von Privatfirmen ist eine weitere Stärkung der Leistungsfähigkeit des Danziger Hafens durch Aufstellung neuer mechanischer Anlagen zu danken.

Allein durch die vermehrte Zuverfügungstellung von Kränen war jedoch nicht geholfen. Im zusammenhänge damit musste auch ein weiterer kaimässiger Ausbau der Uferstrecken im Danziger Hafen erfolgen. Erwähnt sei insbesondere die ca. 400 m lange neue Kantstrecke am Weichselbahnhof mit einer Wassertiefe von 9 m unmittelbar am Kai, und die Verlängerung der Kaistrecke des Kaiserhafens um 100 m. Die grossen Verkehrsaufgaben, die an den Danziger Hafen herangetreten sind, haben jedoch eine grosszügigere Lösung der Hafenausbau-Frage erzwungen.

Bei Weichselmünde begann der Hafenausschuss im Jahre 1927 den Bau eines neuen Massengutbeckens für Kohle, Erze und Phosphate. Der erste Teil des Beckens, ca. 550 m. lang, wurde schon im Frühling des Jahres 1929 beendet. Die Kaistrecke des Beckens ist 1.100 lang, mit einer Wassertiefe von 9—10 m. unmittelbar am Kai. Im Becken gelangen zur Aufstellung 3 Kohlenförderanlagen, 2 Erzverladebrücken zu je 15 t. Tragfähigkeit, eine Phosphatverladebrücke zu 10 t. und paar andere Kräne zu 7—10 t. Tragfähigkeit. Durch die Inbetriebnahme der Anlagen erreicht der Becken eine Umschlagmöglichkeit von 2,5 Mill. t jährlich für Kohle und 1 Mill. t für Erze und Phosphate. Die Anlagen dieses Beckens sind der Ausdruck der modernsten Verladetechnik und die Umschlaggeschwindigkeit betrug schon manchmal 550 t. Kohle pro Stunde für jeden Kran. Durchschnittlich kann also ein Schiff von 3000 t., wie das die Praxis beweist hat, in einem Tage statt in 2½ wie vormals geladen werden. Schiffe mit 2800 t. Erze können schon in 8 Stunden ausgeladen werden.

Der neue Becken wird die anderen Hafenanlagen Danzigs entlasten, die zur Zeit dem Massengutumschlag dienen und nicht gänzlich ausgenutzt werden können, wie dass zum Beispiel in der freien Zone mit den Stückgutumschlag der Fall ist.

Zum Schluss sei noch erwähnt, dass Hand in Hand mit der Vervollkommnung der Umschlagsein-

richtungen im Danziger Hafen, auch die Eisenbahn-Anlagen des Hafens eine so weit gehende Verbesserung erfahren werden, dass eine schnelle Waggon-Zustellung, und insbesondere auch eine einwandfrei und genaue Verwiegung von Waggon-Ladungen erreicht werden wird.

Im Jahre 1923 umfasste der Aussenhandel Polens 21 Millionen Tonn; davon übernahm Danzig nur 1,7 Millionen Tonn.

Im Jahre 1928 betrug der Aussenhandel Polens 25,5 Millionen Tonn, davon übernahm Danzig und Gdynia 10 Millionen Tonn. Es ist der beste Beweis dafür, dass Gdynia und Danzig sich gegenseitig keine Konkurrenz machen. Wenn in 4—5 Jahren der Warenlauf der Häfen eine Summe von 20 Millionen Tonn erreichen wird, wird niemand Zweifeln können, dass der Aufschwung Danzigs durch Gdynia nicht erschwert wird. Den Beweis dagegen für die wirtschaftliche Lebensfähigkeit Polens leistete doch die grosse Ausstellung in Poznań die das grösste Aufsehen der ganzen Welt erregte.

Unnütze denn beunruhigt die Danziger Presse den Danziger Handel und die Danziger Kaufmannschaft. Viel besser wäre an einer näheren wirtschaftlichen Zusammenknüpfung Danzigs mit Polen zu arbeiten, die vom grössten Nutzen für Danzig sein sollte. Die Schuld — wie das manchmal in Danzig betont wird — das oft der polnische Ueberseehandel sich seine Wege über die Köpfe der Danziger Kaufmannschaft bahnt, liegt auf der Danziger Seite. (Siehe den Artikel „Danzig und der Ueberseehandel Polens“).

Deshalb auch muss man ausdrücklich die statistischen Ziffern unterstreichen, die einen Beweis dafür leisten, das Danzig gestützt auf ein polnisches Hinterland nach dem Kriege einer der grössten Baltischen Häfen wurde.

Entwicklung des Schiffsverkehrs		Entwicklung des Warenverkehrs		Anteil Danzigs im Auslandshandel Polens	
Jahr	Netto-Rg.-T.	Jahr 1911 bis 1913	in Tonnen	Jahr	%
1912	1 963 805	}	2 269 603		
1922	2 851 949			1922	970 698
1923	3 412 182	1923	1 717 792	1923	8
1924	3 283 033	1924	2 374 556	1924	13
1925	3 714 161	1925	2 712 747	1925	15
1926	6 828 320	1926	6 300 299	1926	25
1927	7 832 431	1927	7 897 613	1927	31
1928	8 071 836	1928	8 615 681	1928	34

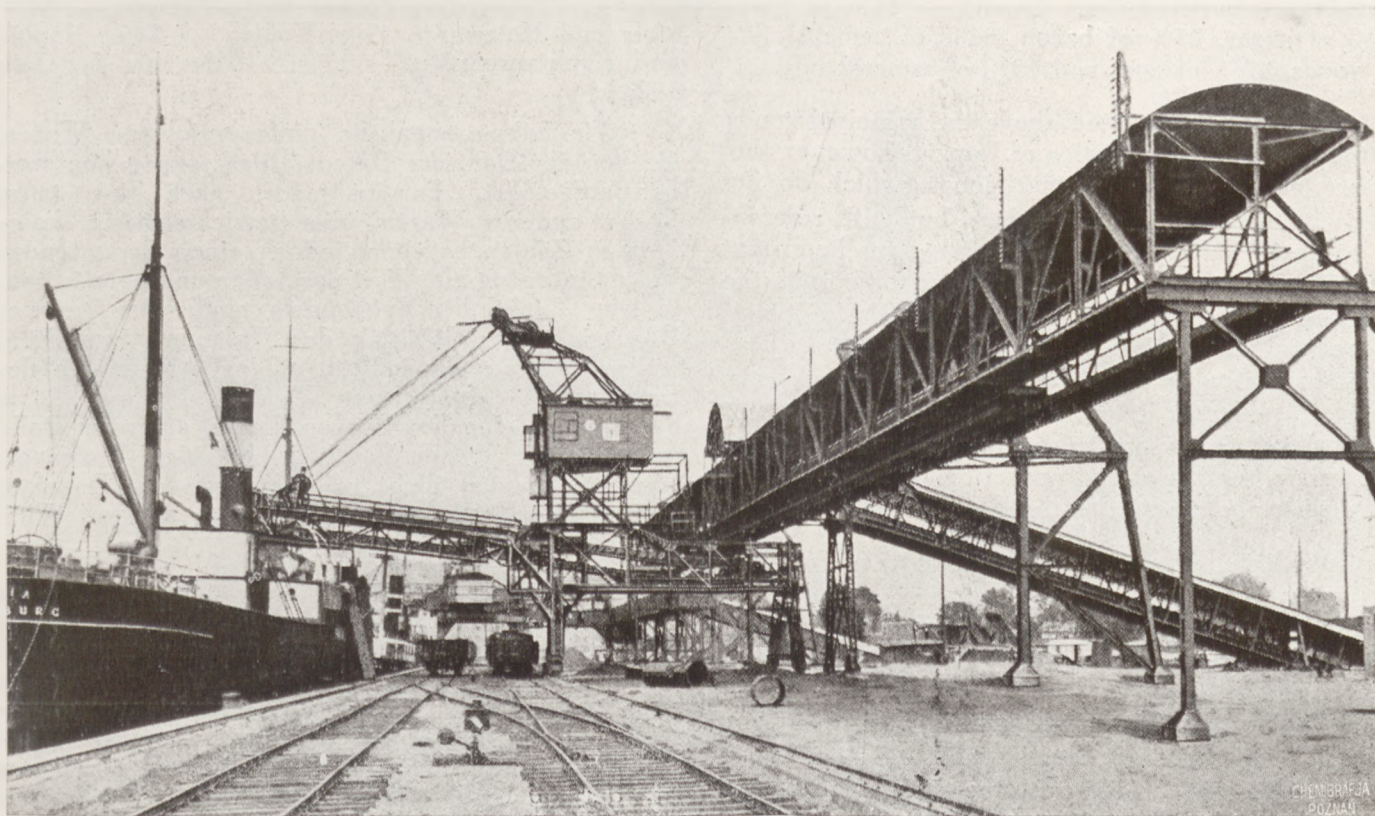
Offizielle polnische Kreise erniedrigen bis zum Maximum die Transportkosten auf der Bahn um wie-möglich die Ausfuhr polnischer Ware oder den Warentransit durch Polen über der Danziger Hafen zu steigern. Unmittelbare Eisenbahntarife für Rumänien und Czechoslowakei über Polen eröffnen für den Aufschwung des Danziger Hafens neue Aussichten.

In Angesicht der steigenden Konkurrenz der deutschen Häfen (Königsberg, Stettin und Hamburg), ist es nötig eine einheitliche Front, als Abwehr für eigene Lebensinteressen zu schaffen. Von grösster Wichtigkeit sind die Worte prof. Nee's eines der hervorragendsten Wirtschaftsführer Danzigs:

— Es lebt die Interessengemeinschaft Danzigs und Gdynia. Diese Interessengemeinschaft zu betonen und auszubauen wäre viel besser und nützlicher, als das Unterstreichen von Verschiedenheiten und allerlei Bedenken.

Diese Worte geben Ausdruck unser Meinung und Verneinen nicht die wirtschaftliche Bedürfnisse Polens.

EMER.



The Port of Danzig. The new Loading Machinery for coal
Modernste Anlagen für den Kohlen-Umschlag im neuen Hafenbecken.

THE MERCHANTRY AND THE FOREIGN COMMERCE OF POLAND. DIE DANZIGER KAUFMANNSCHAFT UND DER AUSLANDSHANDEL POLENS.

Poland's commerce with abroad chooses more and more the maritime route via Danzig and partially via Gdynia, showing from year to year rising figures in the transaction of goods, especially in the harbour of Danzig. It is sufficient to point out that these transactions have increased fivefold in comparison with the figures before the war, but in comparison with the year 1922 more than eightfold. The development of the harbour of Danzig advances very fast and surpasses considerably the development of German ports which respecting the transactions of goods have not yet attained at all, or maintain themselves only in a few cases as high as in the year 1913.

These results have been almost exclusively obtained owing to the goods from Poland, which have been exported via Danzig, or with reference to those goods destined for Poland, the transit-traffic having attained till now very little extent. For this reason the import as the export of the separate goods via Danzig are representing a large percentage, as well the total of the import as the total of the export of the respective goods from Poland. We will remember here that for instance almost the whole import of herrings to Poland is directed via Danzig, and the same can be told with reference to tea, tobacco and coffee, in an important measure to cacao and chocolate as to other colonial produces.

Import of other articles through Danzig amounts to 48% in chemicals and fertilizer, 79% in iron rude, and 44% in automobiles. Export — 44% of grain, 56% of sugar, 21% of bacon, 84% of cement, 19% of woods, 42% of coal and 15% of mineral oils.

We have only quoted above the principal goods, stated by the port-statistics of Danzig; however there are entire series of other goods, which do not result by weighing great numbers but with reference to their value are representing an important amount, and already to-day form an object of the maritime trade. Looking over exactly the statistics of the port-transactions we can besides state a continual increasing of import and export of new goods, which were not of importance in former years, not to speak at all in comparison to those years before the war, when the port-transaction of Danzig stood upon perfectly other conditions of economy.

Based on the above mentioned figures and acts it is interesting to examine the matter of the share of the commerce of Danzig referring to Poland's commerce with abroad. At Danzig the assertion is always oftener made that this enormous transaction of goods in the port takes place without profit for Danzig's economical life, this being a transport of goods which goes over the heads of Danzig's body of merchants, that is to say that the mass-goods are sold either directly by concerns in Poland to the countries of abroad or inversely whole

Der Auslandshandel Polens wählt immer mehr den Seeweg über Danzig und teilweise über Gdynia und weist von Jahr zu Jahr steigende Warenumsatzziffern, insbesondere im Danziger Hafen, auf. Es genügt darauf hinzuweisen, dass dieser Umsatz im Vergleich zu den Vorkriegszahlen sich umsfünffache vergrössert hat, dagegen im Vergleich zum Jahre 1922 — übers achtfache. Die Entwicklung des Danziger Hafens schreitet sehr schnell vorwärts und übersteigt bedeutend die Entwicklung der deutschen Häfen, die, was den Warenumsatz anbelangt, entweder die Vorkriegszahlen überhaupt nicht erreicht haben, oder sich nur in wenigen Fällen kaum auf der Höhe des Jahres 1913 halten.

Diese Ergebnisse sind fast ausschliesslich Dank den polnischen Waren, die über Danzig exportiert wurden, bzw. den für Polen bestimmten ausländischen Waren erzielt worden, da der Transitverkehr bis jetzt nur sehr geringe Ausmasse erreicht hat. Daher stellt auch sowohl die Ein- als auch die Ausfuhr der einzelnen Waren über Danzig einen grossen Prozentsatz der Gesamteinfuhr nach Polen bzw. auch der Gesamtausfuhr aus Polen der betreffenden Waren dar. Wir wollen hier erinnern, dassz. B. beinahe die ganze Heringseinfuhr nach Polen über Danzig geleitet wird und dasselbe bezieht sich auch auf Tee, Tabak, Kaffee, in bedeutendem Masse auf Kakao und Schokolade und andere Kolonialwaren.

Die Einfuhr von Kunstdüngemittel und Chemikalien stellt — 48% der Gesamteinfuhr nach Polen dar, Erze — 79%, Schrott — 90%. Auto — 44%, die Ausfuhr von Getreide stellt — 40% der Gesamtausfuhr aus Polen dar, Zucker 56%, Zement — 84%, Holz und Holzwaren 19%, Kohlen — 42%, Naphta und Naphtaprodukte — 15%. (Alles für das Jahr 1928.)

Wir haben oben die umfangreichsten Waren, die von der Danziger Hafenstatistik angegeben werden, aufgeführt. Es gibt jedoch noch eine ganze Reihe anderer Waren, die gewichtsmässig keine grossen Zahlen ergeben, jedoch einen bedeutenden Betrag in Bezug auf Wert darstellen und bereits heute ein Objekt des Seehandels sind. Bei genauer Durchsicht der Statistik des Hafenumsatzes, können wir ausserdem ein ständiges Anwachsen der Ein- bzw. Ausfuhr neuer Waren feststellen, die in den vorhergehenden Jahren keine grössere Rolle spielten, von einem Vergleich mit den Vorkriegsjahren schon gar nicht zu reden, wo der Danziger Hafenumsatz sich auf vollkommen andere Wirtschaftsbedingungen stützte.

Auf Grund oben angeführter Zahlen und Tatsachen ist es interessant die Angelegenheit des Anteils der Danziger Kaufmannschaft am Auslandshandel Polens zu prüfen. In Danzig wird immer öfter die These vorgebracht, dass dieser gewaltige Warenumsatz im Hafen ohne Nutzen für das Danziger Wirtschaftsleben stattfindet, da dies ein Warentransport ist, der über die Köpfe der Danziger Kaufmannschaft hinweggeht. Und zwar werden die Massengüter entweder von Konzernen in Polen direkt an die ausländischen Ländern verkauft oder umge-

series of economical unions in Poland purchases the goods from abroad directly at the source, by which the agent at Danzig does not take share at these transactions. We can rectify this assertion here beforehand, as even in these cases the forwarding business of Danzig as all branches of Danzig's commerce, serving to the steamship-traffic in the port, profit by this way of business. Therefore it is not correct that the increased transaction of goods and the increased traffic of ships in the port is without influence, regarding the economical life of Danzig.

Besides however the attention is to be called to the reason of such state of things, where the merchant of Danzig does not play the part of an active commercial agent, exercising apparently an activity for assistance and by-activity. For it is really a strange thing that a merchant, since a long time domiciliated at the port, admits that the maritime trade developing itself avoids his enterprise, and does not bring him the profit, which it could bring if it would go through his hands.

Such reasons there are in my opinion several from which we shall endeavour ourselves to analyse the most important.

Passing over the transition state, when, principally during the worthlessness of papercurrency, whole series of young commercial enterprises have been established, old enterprises, from times before the war, are existing here, which have chosen per-

kehrt, kauft eine ganze Reihe von Wirtschaftsverbänden in Polen die Auslandswaren direkt an der Quelle ein, wodurch der Danziger Vermittler an diesem Umsatz keinen Anteil nimmt. Wir können hier diese behauptung im voraus berichtigen, da sogar in diesen Fällen das Danziger Speditionsgeschäft sowie sämtliche Zweige des Danziger Handels, die den Dampferverkehr im Hafen bedienen, verdienen. Es stimmt daher nicht, dass der erhöhte Warenumsatz und Schiffsverkehr im Hafen ohne Einfluss auf das Danziger Wirtschaftsleben ist.

Ausserdem muss man jedoch auf die Ursachen solcher Sachlage aufmerksam machen, wo der Danziger Kaufmann keine Rolle eines aktiven Handelsvermittlers spielt, in dem er scheinbar nur eine Hilfs- und Nebentätigkeit ausübt. Denn es ist eine wirklich wunderliche Sache dass ein seit langem im Hafen ansässiger Kaufmann zulässt, dass der sich entwickelnde Seehandel sein Unternehmen umgeht und ihm infolgedessen nicht den Nutzen gebracht hat, den er bringen könnte, wenn er durch seine Hände ginge.

Solcher Ursachen gibt es unserer Meinung nach mehrere, von denen wir uns bemühen werden die Wichtigsten zu analysieren.

Die Uebergangszeit übergehend, wo, hauptsächlich während der Inflation in Danzig eine ganze Reihe junger Handelsunternehmen entstanden ist, bestehen hier überwiegend alte Vorkriegsunternehmen, die sich vollkommen bestimmte Gegenstände und Richtungen des Handels erwählt haben. Die



*Statek Tow „Süd-Amerika Linie“ ładuje cement w Porcie Gdańskim.
Steamer of the Finland South-America Line loading cement in Danzig's harbour.*

fectly listinct objects and directions of commerce. The changes which have taken place after the independency of Poland could not remain without influence neither about the sort of goods passing Danzig, nor about the direction of the commerce, and in fact we have a good many examples, that transactions of some goods have considerably diminished; but in the contrary other goods imported in former times, we export at present in considerable quantities, and inversely. In conclusion a whole line of new territories of the commerce has arisen. In a great number of cases goods are now produced within the frontiers of Poland's united countries, whilst these goods were imported in former times for covering the requirements of Pommerellen. Posen or the Congress-Kingdom. By this alteration the former importer, — the wholesale merchant of Danzig — has scarcely become a second or third link with a field of activity limited to Danzig or highest to Pommerellen.

Besides restrictions of different sorts had to come in operation as well respecting the import as to the export during the heavy years after the war, for the dependence of Poland's economical vital interests. In consequence of this the merchant of Danzig, for instance dealing in corn, is hindered in the liberty of his activity and has to calculate with the possibility of the prohibition of import and export, what did not occur before the war.

The restriction of the import of articles of luxury hinders much the activity of Danzig's merchants dealing in colonial produces. The Monopol-legislation not being brought in accordance at Danzig and Poland in spite of, that this is required by the convention of Danzig and Poland, is aggravating the activity of Danzig's firms dealing in the respective lines. For these reasons the different complaints result, with reference to the better times before the war, and with charge against Poland, which should have caused the present dullness.

Worse are things, if there is the question of new lines of sea-trade, new arising which economical circles of Poland construct perfectly new by their activity, and of course have to form new connexions with abroad. Here the passiveness or the want of activity of the merchant of Danzig most revenge themselves, for we have already series of cases that new branches, principally in the export, have arisen, where the merchant of Danzig did not believe at the regime of Poland, when these branches formed themselves, and now he is vis-à-vis to the finished work and of course he has been perfectly excluded. An instigation did not exist almost at all hitherto from side of the merchant of Danzig in last time. The cause of it, is just the conservatism, in a great measure, the above mentioned want of activity, and in a certain degree the doubt at the future of Poland, inducing therefore the want of interest, and even sometimes ignorance of the Poland's economical development, farther want of touch with factors, as well such of the government as such of private economical nature, and therefore want of knowledge about Poland's economical intentions etc.

Aenderungen, die nach Erlangung der Unabhängigkeit durch Polen eingetreten sind, konnten nicht ohne Einfluss weder auf die Art der Waren, die durch Danzig gingen, noch auch auf die Richtungen des Handels damit bleiben, und tatsächlich haben wir eine ganze Reihe von Beispielen, dass der Umsatz einiger Waren sich im Danziger Hafen bedeutend verringert hat, dagegen andere Waren wieder, die vorher importiert wurden, exportieren wir gegenwärtig in bedeutenden Mengen und umgekehrt. Schliesslich ist eine ganze Reihe neuer Handelsgebiete entstanden. In einer ganzen Reihe von Fällen werden Waren, die früher zur Deckung des Bedarfs Pommerellens, des Posenschen oder des Kongresskönigsreichs importiert wurden, jetzt innerhalb der Grenzen der vereinigten polnischen Ländern erzeugt, wodurch der frühere Importeur — der Danziger Grosshändler heute kaum zum zweiten oder dritten Kettenglied mit einem auf Danzig und allerhöchstens auf Pommerellen beschränkten Tätigkeitfeld geworden ist.

Ausserdem mussten in den schweren Nachkriegsjahren und sogar bis zum heutigen Tage verschiedener Art Einschränkungen sowohl des Imports als auch des Exports in Kraft treten, in Abhängigkeit von den wirtschaftlichen Lebensinteressen Polens. Infolgedessen ist der Danziger Kaufmann, der zum Beispiel mit Getreide handelt, in der Freiheit seiner Tätigkeit behindert und muss mit der Möglichkeit der Einführung eines Ein- oder Ausfuhrverbots rechnen, was es vor dem Kriege nicht gab. Die Einschränkung der Einfuhr von Luxusartikeln behindert stark die Tätigkeit der Danziger Kolonialwarenkauflleute. Die nicht in Uebereinstimmung gebrachte Steuer-Monopol-Gesetzgebung in Danzig und Polen, trotzdem, dass dies durch die polnisch-Danziger Konvention gefordert wird, erschwert die Tätigkeit der Danziger Firmen auf den betreffenden gebieten. Hieraus entspringen die verschiedensten Klagen unter Berufung auf die besseren Vorkriegszeiten und unter Beschuldigung Polens, als Verursacherin des heutigen Geschäftsstillstandes.

Schlimmer steht die Sache, wenn es sich um neue Gebiete des Seehandels handelt, die neu entstehen und wo die Initiative polnischer Wirtschaftskreise neu aufbaut und natürlich direkte Verbindungen mit dem Auslande anknüpft. Hier rächt sich die Passivität oder auch die Unlust des Danziger Kaufmanns am meisten. Denn wir haben bereits eine Reihe von Fällen, dass neue Zweige hauptsächlich des Exports entstanden sind, wo der Danziger Kaufmann beim Entstehen dieses Exports nicht an das Beginnen Polens glaubte und gegenwärtig der beendeten Arbeit gegenübersteht und natürlich vollkommen ausgeschaltet worden ist. Eine Initiative seitens des Danziger Kaufmanns gab es bis zur letzten Zeit fast gar nicht. Ursache dessen ist eben dieser Konserwatismus; in grossem Hasse die oben erwähnte Unlust, gewissermassen der Zweifel an die Zukunft Polens, daraus entspringender Mangel an Interesse und sogar Unkenntnis der wirtschaftlichen Entwicklung Polens, Mangel an Fühlung mit Faktoren sowohl Regierungs- als auch privat-wirtschaftlichen und dadurch Nichtorientierung über die wirtschaftlichen Absichten Polens u. s. w.

In vielen Fällen gewinnt man den Eindruck, dass der Danziger Kaufmann ausschliesslich auf die Tatsache seines Bestehens in Danzig, als auf einen ent-

In many cases we receive the impression that the merchant of Danzig is calculating exclusively the fact of his existence at Danzig as a decisive factor of his participation at Poland's trade with abroad, which secures him the position of an agent in the commercial relations of Poland with the transatlantic countries. It also seems as if this merchant is waiting, that Poland's importer or exporter, interested in a new branche of business will unconditionally come to the merchant of Danzig with the request of mediation. By this the really naive reproach results, as mentioned before, that although the Polish trade develops itself via Danzig, the merchant at Danzig however has very little profit by it.

It is quite natural that such engagement of spirit and soul at Danzig must have the saddest consequences for the commerce of Danzig. Therefore it must be also underlined with satisfaction, that lately as well the press of Danzig as some individuals farther looking into the future have called the attention to this point endeavouring themselves to awake the enterprising spirit in the economical circles of Danzig; pointing to series of examples of light-minded omission of excellent occasions to profit favourable conjunctures by Danzig and compared with that the incessant efforts of Polish economical circles to strengthen the maritime trade in the contrary of this inactivity of the merchants of Danzig and finally the consideration of the progress of the port at Gdynia supporting itself on the Polish enterprising spirit and fearing the competition of this port.

It must be hoped that these loud calls will not be without success and the merchant of Danzig will cease to look to past times and will suit himself to the now existing conditions, and what is yet of more importance, will begin to work as well for the proper future as also at the maritime trade of Poland.

scheidenden Faktor seiner Anteilnahme am Auslandshandel Polens, der ihm die Stellung eines Vermittlers in den Handelsbeziehungen Polens mit den überseeischen Ländern sichert, rechnet. Es scheint ebenfalls, als wenn dieser Kaufmann darauf wartet, dass der polnische Exporteur oder Importeur, der sich für einen neuen Handelszweig interessiert, sich unbedingt zum Danziger Kaufmann mit der Bitte um seine Vermittlung begeben wird. Hieraus entspringt auch der fürwahr naive Vorwurf, den wir erwähnt haben, dass obwohl der polnische Handel über Danzig sich entwickelt, so hat der Danziger Kaufmann jedoch davon sehr wenig Nutzen.

Es ist ganz natürlich, dass solche Einstellung des Geistes und der ganzen Danziger Psyche die traurigsten Konsequenzen für den Danziger Handel nach sich ziehen musste. Deshalb muss auch mit Befriedigung unterstrichen werden, dass in letzter Zeit sowohl die Danziger Presse als auch einige weiter in die Zukunft blickende Individuen Alarm geschlagen haben, in dem sie sich bemühen, den Geist der Initiative in den Wirtschaftskreisen in Danzig zu wecken, durch Hinweis auf eine Reihe von Beispielen leichtsinnigen Versäumens vorzüglicher Gelegenheiten zur Ausnutzung günstiger Konjunktur durch Danzig und dergleichen unaufhörlicher Bemühungen polnischer Wirtschaftskreise um Stärkung des Seehandels mit der Untätigkeit Danziger und schliesslich Betrachtungen des Wachstums des Gdynia Hafens, sich auf die polnische Initiative stützt.

Man muss hoffen, dass diese lauten Rufe nicht ohne Erfolg sein werden und dass der Danziger Kaufmann aufhören wird auf die Vergangenheit zu blicken und sich an die gegenwärtig bestehenden Bedingungen anpasst und, was noch wichtiger ist, sowohl für die eigene Zukunft als auch die des Ueberseehandels Polens zu arbeiten beginnen wird.

A. Siebeneichen.



Statek P. P. „Żegluga Polskiej“ — „Wisła“ — w Królewcu.

Steamer of the State's Concern „Żegluga Polska“ — „Wisła“ at Königsberg.

POLSKIE PORTY: GDYNIĘ-GDAŃSK

THE POLISH PORTS

RUCH PORTOWY W LISTOPADZIE

MOVEMENT OF VESSELS IN THE PORT OF NOVEMBER

	Ilość okrętów Number of Vessels	Pojemność w t. R. N. Total capacity in tons	Obrót towarowy w tonach Freight turnover in tons
Weszło - Entered	143	132 047	12 104
Wyszło - Left	133	127 246	229 805,4
Suma - Total	276	259 293	241 909,4

ZESTAWIENIE WEDŁUG FLAG W LISTOPADZIE

SPECIFICATION ACCORDING TO THE FLAG FLIED, NOVEMBER

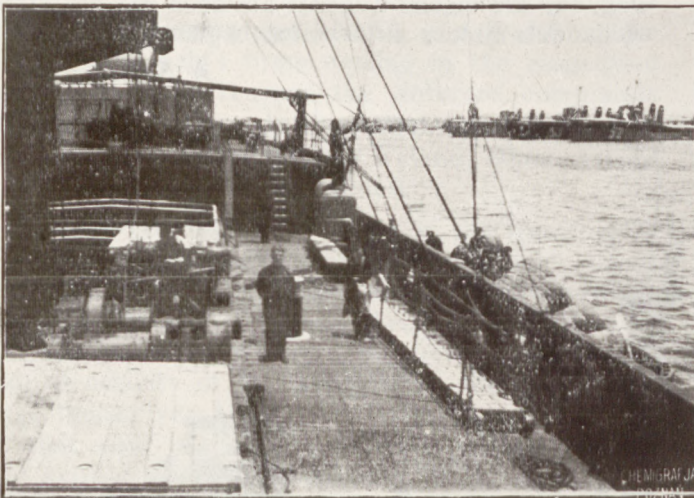
Narodowość Nationality	Ilość statków Number of Vessels	Pojemność t. R. N. Total capacity in tons
Angielska — English	2	1 808
Duńska — Danish	15	15 507
Fińska — Finnish	4	5 206
Francuska — French	6	16 026
Gdańska — Danzig	4	557
Łotewska — Latvian	13	13 504
Niemiecka — German	27	18 605
Norweska — Norwegian	10	7 450
Polska — Polish	11	10 206
Szwedzka — Swedish	41	30 163
Estońska — Esthonian	2	866
Amerykańska — American	3	9 304
Grecka — Greek	3	2 402
Litewska — Lithuanian	1	437

RUCH PASAŻERSKI W LISTOPADZIE

PASSENGER TRAFFIC IN NOVEMBER

Weszło — Entered
20

Wyszło — Left
2 652



Statek P. P. „Żegluga Polskiej” — „Niemen” w Oranie
Steamer of the State's Concern „Żegluga Polska” — „Niemen” at Oran

WYSZCZEGÓLNIENIE ŁADUNKÓW.

SPECIFICATION OF LOADS.

Przywieziono Importet:		Wywieziono Exported:
Ton	Nazwą towaru Species of goods	Ton
805	drobnica	1.032,8
—	węgiel eksport.	215.509,5
—	„ bunkrowego	10 855
2.636	łomu żelaznego	—
—	cukru	2 408,1
—	fosfatu	—
2.030	saletry	—
1.700	tomasyny	—
—	ryżu	—
429	kamień brukarski	—
4.180	ruda żelazna	—
—	wina	—
324	żelazo	—
—	poczta	—
12.104	Ogółem — Total	229.805,4
	Obrót ogólny Total amount	241 909,4

„ATLANTIC” TOW. TRANSP. Z O. O.

Przeładunek transportów masowych: Węgiel, złom, cement, sztuczne nawozy
Własny magazyn, położony nad kanałem portowym z boczną koleją

Gdańsk, Hundegasse 94. Telef. 23 272. Adr. telegr.: „Atltransport”. Gdynia, ul. Starowiejska.
Warszawa, Plac Napoleona nr. 1.

PORT GDANSK — THE PORT OF DANZIG

WESZŁY W LISTOPADZIE
ENTERED IN NOVEMBER

WYSZŁY W LISTOPADZIE
LEFT IN NOVEMBER

	Parowce Steamers		Żaglowce Sailing vessels		Holowniki Tugs	
	ilość number	pojemn. capacity	ilość number	pojemn. capacity	ilość number	pojemn. capacity
Z ładunkiem Cargo	182	130 756	3	511	4	1 777
Z balastem lub próżne With balast and empty	292	204 142	5	412	9	5 306
Awarja i po bunker	12	9 450	—	—	—	—
Razem. Total:	486	344 348	8	923	13	7 083

Razem: 507 okręt. vessels = 352 354 Ntrgt.
Październik-October 1929: 521 okręt. vessels = 367 003 Ntrgt.

	Parowce Steamers		Żaglowce Sailing vessels		Holowniki Tugs	
	ilość number	pojemn. capacity	ilość number	pojemn. capacity	ilość number	pojemn. capacity
Z ładunkiem Cargo	429	302 572	10	1 252	10	5 723
Z balastem lub próżne With balast and empty	46	29 979	1	57	2	437
Awarja i po bunker	12	9 450	—	—	—	—
Razem: Total:	487	337 001	11	1 309	12	6 160

Razem: 510 okręt. vessels = 344 570 Ntrgt.
Październik-October 1929: 524 okręt. vessels = 370 734 Ntrgt.

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

NARODOWOŚĆ NATIONALITY	1926		1927		1928		1929	
	okrętów steamers	pojemność total capacity	okrętów steamers	pojemność total capacity	okrętów steamers	pojemność total capacity	okrętów steamers	pojemność total capacity
Amerykańska — American	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgijska — Belgian	1	74	1	0	—	—	—	—
Chilijska — Chilian	—	—	—	—	—	—	—	—
Gdańska — Danzig	20	10 687	16	6 895	12	5 583	13	4 934
Duńska — Danish	82	73 982	79	64 010	81	62 873	67	51 495
Niemiecka — German	184	84 430	162	82 511	155	101 350	146	88 374
Angielska — English	25	24 521	27	31 169	31	37 104	15	26 215
Estońska — Esthonian	2	132	2	1 071	9	3 620	8	2 758
Finlandzka — Finnish	10	7 571	3	906	8	3 007	10	10 043
Francuska — French	9	9 190	5	5 372	10	8 850	4	4 714
Grecka — Greek	—	—	4	686	5	3 720	6	8 230
Holenderska — Dutch	6	1 108	7	4 083	11	7 102	9	4 688
Japonja — Japan	—	—	1	4 254	—	—	—	—
Włoska — Italian	2	3 819	8	21 143	—	—	3	7 380
Łotewska — Lotvian	13	7 596	23	21 537	19	16 831	30	21 147
Litewska — Lithuanian	1	437	1	437	1	437	8	3 644
Norweska — Norwegian	43	28 474	41	26 220	40	26 682	27	17 272
Austrjacka — Au-trian	—	—	—	—	1	100	2	394
Polska — Polish	3	2 378	33	13 962	10	9 498	16	21 729
Portugalska — Portuguese	—	—	1	865	—	—	—	—
Rumunja — Roumania	—	—	1	102	1	102	—	—
Szwedzka — Swedish	127	78 102	107	55 683	111	53 841	139	78 780
Czechosłowacka — Czechosloviakan	—	—	2	196	5	451	3	448
Turcja — Turkish	—	—	1	24	—	—	—	—
Rosja — Russia	1	2 144	—	—	—	—	—	—
Persja — Persia	—	—	—	—	—	—	1	109
Razem	529	335 045	525	341 126	510	341 151	507	352 354

Największe Towarzystwo Transportowe w Polsce

C. HARTWIG, Sp. Akc.

Centrala: POZNAŃ

Rok założenia 1858 — — Adres telegraficzny: „Cehartwig“

500 współpracowników — Międzynarodowa ekspedycja, frachtowanie statków i maklerka, urzędowi ekspedytorzy Polskich Koleji Państwowych, I owszecznej Wystawy w Poznaniu w r. 1929. Targów Wschodnich we Lwowie oraz największych koncernów przemysłowych. Wolnocłowe składy, celnik przy wszystkich oddziałach T-wa.

ODDZIAŁY:

Bydgoszcz, Gdańsk, Gdynia, Katowice, Kraków, Łódź, Lwów, Poznań, Warszawa, Wilno, Zbąszyń.

RUCH OKRĘTOWY W LISTOPADZIE W GDANSKU
MOVEMENT OF VESSELS OF THE PORT OF DANZIG IN NOVEMBER:
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		
1926	136	76 165	1	19	—	—	339	226 833	4	618	14	7 036	34	24 268	1	106	—	—	529	335 045
1927	189	133 594	5	658	2	223	260	173 061	1	253	40	21 640	26	10 925	—	—	2	761	525	341 126
1928	228	134 702	10	1 174	2	1 225	248	191 436	—	—	12	7 414	10	5 210	—	—	—	—	510	341 151
1929	182	130 756	3	511	4	1 777	292	204 142	5	412	9	5 306	12	9 450	—	—	—	—	507	352 254
WYPŁYŃEŁY — LEFT																				
1926	391	248 966	6	589	16	9 011	46	17 741	3	57	1	473	29	21 771	—	—	—	—	492	298 608
1927	385	272 571	10	1 226	23	14 639	63	25 418	1	143	5	3 355	21	10 948	—	—	4	1 517	513	327 816
1928	432	310 819	10	1 287	15	8 902	51	29 664	—	—	—	—	12	6 870	—	—	—	—	520	357 542
1929	429	302 572	10	1 252	10	5 723	46	24 979	1	57	2	437	12	9 450	—	—	—	—	510	344 470

Frachty — The freights

STAWKI FRACHTOWE NA DRZEWO Z GDANSKA I DO GDYNI

15. I. — 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 pr. m ³	Stupy tele- graficzne Telegraph Poles	Okrągłaki so- snowe za m ³ Fir Round- wood	Sażeni Props p 216 (Cbd) Fathom	Kłepki dębo- we za tonę Oakstaves p ton	Planki dębowe Oak Plancons p/Load
London	38/—	12/6	—	14/6	14/—	13/—	—	39/—	16/—	19/—
Hull	38/6	12/6	—	14/6	14/—	13/—	—	39/—	16/—	19/—
Westharteplol	38/—	12/—	—	14/6	14/—	13/—	—	39/—	16/—	18/—
Grimsby	39/—	12/6	—	15/—	14/—	13/—	—	39/—	16/—	19/—
Goole	—	12/—	—	15/—	14/—	13/—	—	39/—	17/—	18/—
Tyne	40/—	13/—	—	16/—	15/—	13/—	—	40/—	17/—	21/—
Boston	42/—	13/—	—	16/—	15/—	13/—	—	40/—	17/—	20/—
Boness	37/6	11/6	—	14/—	14/6	12/9	—	38/—	15/6	18/—
Grangemouth	37/—	11/—	—	13/—	13/9	12/6	—	38/—	15/6	17/6
Cardiff	47/6	14/—	—	16/—	16/6	15/6	—	48/—	18/—	24/—
Swansea	48/6	14/6	—	16/—	17/—	16/—	—	49/—	19/—	24/—
Liverpool	47/—	14/—	—	16/—	16/6	15/6	—	48/—	19/—	24/6
Manchester	47/—	14/—	—	16/—	16/6	15/6	—	48/—	19/—	24/6
Garstcn	52/—	15/—	—	17/—	—	17/—	—	52/6	20/—	27/—
Preston	50/—	15/—	—	17/—	17/6	16/6	—	50/—	18/—	26/—
Belfast	55/—	15/—	—	17/—	—	17/—	—	—	24/—	26/—
Dublin	55/—	15/—	—	17/—	18/6	17/—	—	—	24/—	26/—
Amsterdam	Hfl. 19/—	—	10/	12/—	Hfl. 7/—	Hfl. 6/50	Hfl. 7/25	Hfl. 19/—	Hfl. 8/—	Hfl. 9/—
Rotterdam	Hfl. 19/—	—	10/	12/—	Hfl. 7/—	Hfl. 6/50	Hfl. 7/25	Hfl. 19/—	8/—	Hfl. 9/—
Antwerpja	33/6	—	10/	12/—	11/6	10/—	11/6	35/—	13/6	16/—
Gent	33/6	—	10/	12/—	11/6	10/—	12/—	35/—	14/—	16/—
Dünkirchen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dunkirk	35/—	—	—	—	12/6	11/—	—	36/—	15/—	17/—
Rouen	37/—	—	—	—	13/6	12/—	—	37/6	16/—	18/—
Hamburg	37/6	—	11/—	—	15/—	12/6	13/—	—	14/—	18/—
Stockholm	—	—	—	Kr. 9 1/2	—	—	—	—	—	—
Kopenhaga	Kr. 30/—	—	—	—	—	—	—	—	Kr. 10/—	—
Buenos Aires	80/—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Neokantowane sosnowe D B. B. dopłacają 3% do zwykłych opłat. Okantowana dębina dopłaca dodatkowo 10%, a nieokantowana 5% 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.

15. I. 1. WĘGIEL — COALS.

Z Gdańska i Gdyni w kierunkach:

Destination from Danzig or Gdynia (Balticum and Finland):			
Memel	5/9	do - to 6/9	zależnie od wielkości
Libawa — Libau	5/9	„ 6/3	
Ryga	5/6	„ 6/6	
Helsingfors	6/9	„ 7/6	
Hango	6/9	„ 7/6	
Abo	6/9	„ 7/6	
Kotka	6/9	„ 7/6	

SZWECJA — SWEDEN

Stockholm	5/6	do - to 7/—	zależnie od wielkości
Kalmar	5/9	„ 7/—	
Norrköping	5/9	„ 7/—	
Karlskrona	5/9	„ 7/—	
Malmö	5/9	„ 7/—	
Helsingborg	5/9	„ 7/—	
Halmstad	5/9	„ 7/—	
Gotheburg — Gothenberg	5/9	„ 7/—	

NORWEGJA — NORWAY

Oslo	6/9	bis 8/—	zależnie od wielkości
Trondhjem	8/3	„ 10/—	

DANJA — DENMARK

Kopenhaga	5/9	do - to 7/—	zależnie od wielkości
Odense	6/—	„ 7/—	
Helsingör	6/6	„ 7/6	
Nyköbing F.	6/9	„ 7/3	
Aalborg	6/9	„ 7/6	
Limfjord Häfen	8/9	„ 9/3	
Randers	6/9	„ 7/3	
Aarhus	6/9	„ 7/6	
Horsens	6/9	„ 7/6	
Fredericia	6/9	„ 7/6	
Frederikshaven	7/—	„ 7/9	

BELGJA — BELGIUM

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

FRANCJA — FRANCE

Rouen	6/6	do - to 7/6	zależnie od wielkości
St. Nazaires	8/—	„ 8/9	
Bordeaux	8/3	„ 9/—	
Marseilles	10/—	„ 11/—	

WŁOCHY — ITALY

Genua Range	8/9	do - to 9/—	
Neapol			
Ancona			
Venedig	10/—	„ 10/9	
Triest			

2. CEMENT — CEMENT.

Stockholm, Gothenburg, Range	Kr. 8.—	do - to 8 ¹ / ₂	zależnie od wielkości
Oslo	Kr. 10.—		
Bergen	Kr. 12.—		
Trondhjem	Kr. 13.—		
Memel	6/—	do - to 7/—	
Libawa — Libau	6/3	„ 7/—	
Ryga	7/3	„ 7/6	
Helsingfors	7/6	„ 8/—	
Abo	7/6	„ 8/—	
Kotka	7/6	„ 8/—	
Rio de Janeiro	18/—	„ 19/—	
Buenos Aires	18/—	„ 19/—	

3. CUKIER — SUGAR.

Liwerpul — Liverpool	13/—	do - to 13/6	
London — London	10/—	„ 11/—	
Antwerpja — Antwerpen	8/6	„ 9/—	
Amsterdam	Hfl. 4.50		
Rotterdam	Hfl. 4.50		
Bergen	Kr. 12.—		
Oslo	Kr. 11.—		
Malmö	Kr. 8.—	do - to Kr. 8.50	
Stockholm	Kr. 8.—	„ Kr. 8.50	
Libawa	7/—	do - to 7/6	
Ryga	8/—	„ 8/6	
Helsingfors	8/6	„ 9/—	
Kotka	8/6	„ 9/—	
Wasa	9/—	„ 10/—	
Marsylja — Marseilles	12/—	„ 13/—	
Rouen	10/—	„ 10/6	
Genua	12/—	„ 13/—	

4. ZBOŻE — GRAIN (HEAVY GRAIN).

Denmark's harbours not north-ern of Aarhus	9/—	do - to 9/6	
Denmark's harbours not north-ern of Aalborg	9/6	„ 10/—	
Gothenburg—Stockholm Range	9/—	„ 9/6	
Helsingfors	8/—	„ 8/6	
Abo	8/—	„ 8/6	
Antwerpja — Antwerpen	6/6	„ 7/—	
Rotterdam	6/6	„ 7/—	
London — London	9/—	„ 9/6	
Westküste U. K.	12/—	„ 13/—	

BEHNKE & SIEG / GDAŃSK

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

Rok założenia 1890.

Adres telegr.: Behnsieg

Telefony: 23541, 23542, 23543, 23544, 23545. NEUFAHRWASSER—NOWY FORT 770.

Oddział w Gdyni

ARMATOR I MAKLER OKRĘTOWY

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

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

ZASTĘPSTWA PIERWSZORZĘDNYCH TOWARZYSTW ASEKURACYJNYCH

ŚLĄSK I BAŁTYK

Decyzja budowy kolei węglowej Śląsk—Inowrocław—Gdynia, połączenia stosunkowo krótkiego, bo długości tylko 542 klm, licząc od Katowic, została przyjęta i na Śląsku i na Pomorzu z wielkim uznaniem. Z zadowoleniem notowała prasa, że już w lecie 1928 r. nastąpiło rozpoczęcie budowy odcinka Herby—Zduńska Wola. Na całą tę kolej Dziennik Ustaw w nr. 16 z dnia 17 lutego 1928 r. przyniósł Ministrowi Komunikacji odpowiednie upoważnienie w postaci rozporządzenia p. Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 tegoż miesiąca. Weszliśmy w okres realizacji dążenia górnictwa śląskiego do zapewnienia sobie taniego frachtu do morza.

W roku 1930 powinniśmy więc mieć wykończone i linje kolejowe, doprowadzające węgiel śląski do portów, i porty z dużą możliwością przeładunkową, i znaczny własny tonaż. Produkcję węgla śląskiego nietylko będziemy mogli wtedy utrzymywać na obecnym poziomie, ale nawet podnieść do normy przedwojennej, dając wielu górnikom zarobek. Ożywiając podstawową wytwórczość górnośląską, zapewniamy nietylko tej prowincji ale całemu krajowi dopływ dewiz za sprzedany węgiel i zachowujemy dla siebie koszty przewozu, których znaczną część — ok. 150 milj. złotych — podczas strejku angielskiego musieliśmy zapłacić Niemcom za transporty do Hamburga i Szczecina, kiedy nasze porty i nasze koleje nie były jeszcze w stanie przewieźć same eksportowanego węgla. Ale co najważniejsze — utrwaliłiśmy naszą niezależność od Rzeszy Niemieckiej. Musimy sobie zdać sprawę z ogólnopolskiego znaczenia wysiłku kolei, by przewieźć do portów całą tę ilość węgla, jaka dawniej szła z kopalni ku bliskiej granicy Niemiec. To już nietylko Śląsk ochroniony od bezrobocia, które zdawało się mu grozić, ale to cała Polska uniezależniona własnym wysiłkiem i mogąca w atmosferze pewności i spokoju prowadzić rokowania handlowe z Niemcami. Port w Gdyni, rozpoczęty w roku 1924, nowe linje kolejowe, biegnące ku morzu, własne statki pod banderą polską — nabierają w oczach naszych innego, większego znaczenia. To dowody świadomości, z jaką społeczeństwo dąży do rozwiązania problemu eksportowego, to najlepsza gwarancja, że osiągniemy istotną gospodarczą niezależność. Zrazem jest to będąc jedyną drogą, na której znajdzie normalne rozwiązanie kwestia Gdańska, gdyż ludność wolnego miasta nie może nie odczuwać coraz żywiej, jak bardzo jej dobrobyt zależy od wzmożenia łączności z Polską.

Ogromny masowy obrót węglem pozwala na inwestycje portowe i kolejowe, na które w innych warunkach nie byłoby nas stać. Mając w ręku ulepszony instrument przewozu, możemy go wykorzystać i dla innych celów niż węglowe, i dla innych niż Śląsk, dzielnic. Projektowana magistrala rolnikom kaliskim, kujawskim, wielkopolskim i pomorskim zapewni tani dowóz nawozów azotowych i superfosfatów ze Śląska. Cukrownie tamtejsze otrzymają taniej i więcej jęczmienia i buraki. Również przemysł łódzki przez Herby—Zduńska Wola będąc kopalnie obsługiwany łatwiej i szybciej. Cementownie małopolskie i cieszyńskie zyskują możliwość taniego przewozu nad morze i będą mogły powiększyć swój eksport do Afryki i Ameryki.

Niemniej dodatnio przedstawia się kwestja frachtu powrotnego. Jak już stwierdza sama utarta nazwa „kolej Śląsk—Gdynia”, nacisk w gospodarzem jej znaczeniu położony był przez jej projektodawców na potrzeby wywozowe. Nie powinno nam to jednak zasłaniać znaczenia, jakie mieć będzie zarówno dla portów w Gdyni i w Gdańsku, jak i dla obrotów wewnętrznych możliwość taniego frachtu w kierunku z północy na południe, od morza w głąb kraju.

W wielu dziedzinach produkcji skazani na przywóz, powinniśmy zwrócić należytą uwagę na umiejętnie wyzyskanie obu portów i unikanie sąsiednich portów konkurencyjnych. Na przeszkodzie stoją taryfy kolejowe. Jak wiadomo, P. K. P. przyznały transportom węgla eksportową taryfę wyjątkową, znacznie niższą od normalnej, ale uczyniły to jedynie wzajemian za zapewnienie sobie węgla kolejowego po niższej cenie. Takiej rekompensaty nie można znaleźć dla transportów ładowanych z okrętów na wagony. Tem bardziej więc zależy przy nich musi na skróceniu przebiegu, jakie daje będąca w budowie linja Śląsk—Gdynia. A jest cno bardzo znaczne: z 674 klm na 542.

W sumie obrotów towarowych portu gdańskiego stanowił eksport przed wojną $\frac{2}{5}$, a import $\frac{3}{5}$. W roku ubiegłym stosunek przedstawiał się zupełnie inaczej na wywóz przypadają aż $\frac{1}{5}$, a na wwóz $\frac{4}{5}$. Ale tak wielka zmiana dokonała się nie wskutek zmniejszenia tonażu przywozowego, lecz w następstwie faktu, że Gdańsk stał się wielkim eksporterem węgla. Przywiezionym w roku 1913 1 233 630 t przeciwstawić można 1 517 194 t importu w roku 1927, a liczba przywozu rośnie wciąż, powiększając szanse znalezienia frachtu powrotnego dla kolei Śląsk—Gdynia i zapewniając jej rentowność.

Artykułami przywozu morskiego do Polski są towary spożywcze (pszenica, tłuszcz, ryż, kakao, kawa, śledzie itd.) saletra, fosfaty, tomasyna, wszelkie rudy, stare żelastwo. Podniesienie wydajności rolnictwa krajowego może wpłynąć na zmniejszenie importu zbóż chlebowych, równocześnie jednak spowoduje zwiększone zapotrzebowanie na nawozy. Jeżeli nawet zakupy saletry chilijskiej zmniejszą się dzięki zastępczym syntetycznym nawozom, to tomasyna, a zwłaszcza fosfaty będą z pewnością przywożone w większych, niż dotychczas ilościach. Import portu gdyńskiego jest wciąż jeszcze znikomy. Ale z 2 793 t w styczniu 1928 r. podskoczył do 39 000 t w sierpniu, z miesiąca na miesiąc rozszerzając zakres przywozu i powiększając liczbę krajów bezpośredniej wysyłki. Pod tym względem pamiętne będą dla Gdyni dwie daty z tego roku: dzień 10 kwietnia, kiedy S/S „Keats” przywiózł z Indyj 3 000 ton ryżu, i 20 września, dzień przybycia ze Szkocji S/S „Borgvold” z pierwszym transportem 1000 beczek śledzi.

Znane jest co do artykułów spożywczych wysokie zapotrzebowanie Śląska, łomaczące się wielkim skupieniem miejsko-fabrycznym, kulturą ludności, dobrym stanem zatrudnienia. Czy z portów naszych towary kolonialne, śledzie, tłuszcze, czy z Poznańskiego i z Kaliskiego kartofle, mąka, bydło, cukier, — wszystko to dzięki nowej linii dowożone będzie taniej i szybciej. Nietylko Śląsk, ale całe Zagłębie Węglowe, cała Małopolska Zachodnia szereg towarów

otrzymywać będzie nową linią. Widocznym znakiem łączności między całą tą dzielnicą i morzem są nowo-wystawione budynki „Łuszczarni i Młynów Krakowskich” w Gdyni, będące dowodem świadomej i w przyszłość wnikającej inicjatywy krakowskiego mieszczaństwa.

Rołnictwo południowo-zachodniej Polski niemniejsze z nowej kolei wyciągnie korzyści. Tą drogą będą fosfaty amerykańskie czy północno-afrykańskie docieść one nietylko do śląskich fabryk superfosfatów, nietylko do Borku Fałęckiego i Oświęcimsa, ale i do Rędzin pod Częstochową i do Kielc dzięki dogodnemu, 26 klm liczącemu połączeniu stacji Herby Nowe z Częstochową. Taniej otrzymamy surowiec pozwoli tym fabrykom więcej eksportować i może nawet wywozem produktu zrównoważyć koszt nabycia i dowiezienia surowca dla potrzeb krajowych.

Największe znaczenie w kierunku od morza ku lądowi mają jednak transporty hutnicze. Wysokoprocentowe rudy żelazne szwedzkie szły dawniej — od szeregu lat — przez Szczecin, obecnie wszystkie huty sprowadzają je wyłącznie przez nasze porty. Tak też przychodzić będą rudy cynkowe i ołowiane. Od słów wymowniejsze są liczby: Gdańsk w r. 1925 przewiózł rud 60 tysięcy, w rok później już 200 tysięcy, a w r. 1927 335 tysięcy. Podobnie stare żelazo, od połowy 1927 r. nabywano już nie w Niemczech, ale w Belgji, Francji, Holandji itd., obiera coraz częściej drogę na Gdańsk, w roku zeszłym dochodząc do 150 tysięcy ton.

Tu znów nietylko Śląsk, ale całe Zagłębie, 90% polskiej produkcji stali, zainteresowane jest w potanieniu traktu, zapewnimem przez nową kolej.

Przedstawienie zabezpieczenia dla niej frachtu powrotnego byłoby niekompletne bez wspomnienia o tranzytowem znaczeniu nowego bezpośredniego połączenia morza ze Śląskiem dla Czechosłowacji. Pozbawiona wybrzeża, zabezpieczyła sobie Czechosłowacja dostęp do morza postanowieniami art. 363 i 364 Traktatu Wersalskiego, które jej przyznają „wolne zony” w portach szczecińskim i hamburskim. Pomimo krótszego przebiegu z tych portów do hut czechosłowackich, pomimo różnicy 140 klm na korzyść Szczeci-

na w stosunku do Gdańska, ekonomiści czechosłowaccy coraz więcej interesują się naszymi portami. Kwestję rozstrzygnie koszt przeładunku i przewozu*). Chodzi przede wszystkim o rudy żelazne, których same huty witkowskie importują ze Szwecji około 600 tysięcy rocznie. Dziś już transporty te idą częściowo przez Gdańsk (w r. 1927 — 97 ton), w przyszłości powinny one być skierowane wyłącznie przez nasze porty, które przecież dla naszych własnych przewozów zaopatrzyć się muszą w odpowiednie dla rudy urządzenia przeładunkowe, będą więc mogły z pomocą nowej linii kolejowej tanio obsłużyć hutnictwo czechosłowackie. Kto wie, czy za lat kilka Czechosłowacja, widząc korzyści gospodarcze takiego tranzytu, nie odda im też innych przewozów zamorskich, np. wywożonych wyrobów wałcownianych lub chmielu. Będzie to leżało w linii rozwoju powojennych stosunków ekonomicznych, w których w naszej części Europy kierunek handlu własnego i tranzytowego zmienił się zasadniczo z zachodnio-wschodniego na południowo-północny z równoczesnem rosnącym usamodzielnieniem się państw „nowych” od pośrednictwa sąsiadów.

* * *

Silna istnieje więź między interesami dwóch, zdawałoby się, tak odrębnych dzielnic: Pomorza i Śląska. W śląskiej wytwórczości znajdują nasze porty najważniejszy artykuł załadunku, potrzeby Śląska dostarczają im towaru przywozoweśo, który dla kolei stanowi cenny ładunek powrotny dla odsyłanych na Śląsk pustych węglarek. Odwrotnie Śląsk portom i morzu zawdzięcza i zawdzięczać będzie swą wielką ekspansją, bez której byłby skazany na częściowe unieruchomienie swych kopalń, a pewno też i hut. Świadomość znaczenia morza dla Śląska wzrasta.

*) Obecne morskie opłaty portowe w Gdyni od ładunku, postojowego i pilotowe, ustanowione rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 29 lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. nr. 28, poz. 264) są najniższe na Bałtyku.

O tranzytowem znaczeniu naszych portów dla Czechosłowacji pisali m. in. dr. Partel w „Morzu” 1927, nr. 1. J. Hejda w „Europe Centrale” 1928 (przedruk w „Messager Polonais” nr. 109), oraz J. Butler w „Przemysł i Handel” 1928, nr. 34.



Z budowy kolei Bydgoszcz—Gdynia: budowa na terenie górzystym (r. 1927).

W SPRAWIE PRZYSPIESZENIA BUDOWY MAGISTRALI KOLEJOWEJ ŚLĄSKO-BALTYCKIEJ.

Słusznie możemy być dumni z wielkiego dzieła, stworzonego własną inicjatywą i rękami polskiego robotnika, — portu Gdyni, — któremu dał początek b. min. inż. Kiedroń, a który doprowadził do dzisiejszych rozmiarów obecny minister Przemysłu i Handlu inż. Kwiatkowski. A jednak istnieje poważne niebezpieczeństwo, które może świetnie rozwijającą się naszą ekspansję zamorską ograniczyć, lub zgoła sprowadzić na niezdrowe tory. Niebezpieczeństwem tem jest zmniejszenie tempa robót koło budowy magistrali kolejowej, łączącej nasze zagłębie węglowe z wybrzeżem morskiem a przede wszystkim z portem w Gdyni. Mimo, że sprawa ta poruszana już była na różnych konferencjach ministerjalnych, gospodarczych, w prasie fachowej i codziennej, a także i nasze pismo już się nią bliżej zajmowało, to jednak uważamy za nasz obowiązek tego problemu nie przemilczać, temwięcej, że szybko po sobie następujące wypadki nakazują za wszelką cenę raz rozpoczęte dzieło do końca doprowadzić.

W obecnej sytuacji gospodarczej jak najintensywniejsza aktywizacja naszego bilansu handlowego jest warunkiem podstawowym. Ograniczać importu, szczególnie w działach inwestycji, nie możemy, temwięcej, że moglibyśmy z tego tytułu narazić się na nieporozumienia z państwami prowadzącymi z nami handel. Pozostaje zatem droga wzmocnienia naszego eksportu, przez szukanie nowych rynków zbytu i racjonalną politykę rządową w dziedzinie taryfowej i celnej. Gospodarki eksportowej nie da się zorganizować na poczekaniu, przeciwnie, należy ją przygotowywać planowo i to przez szereg lat, szczególnie jeśli się to odnosi do wytworów rolnictwa i przemysłu. Inaczej przedstawia się sprawa z gospodarką eksportową naszych kopalń węgla i dlatego temu zagadnieniu powinniśmy obecnie poświęcić jaknajbardziej uwagę.

Konflikt celny z Niemcami w roku 1925 nie zniszczył wcale naszych kopalń węglowych, przeciwnie nauczył je zdobywać coraz to nowe rynki zbytu, torować sobie drogi eksportowe, które w poprzednich latach mogłyby się wydawać nonsensem, kazał obniżyć kosztą produkcji przez zmechanizowanie i usprawnienie pracy w samych kopalniach. Bezrobocie górnicze w Anglii w dużej mierze sprzyjało reorganizacji naszej gospodarki węglowej, ale nie można twierdzić, że ono tylko pozwoliło nam wejść na obecnie nasze rynki zbytu w krajach nadbałtyckich. Przemysł węglowy potrafił szybko dostosować się do nowych warunków i przez następne lata wybitnie przyczyniał się do wzmocnienia naszego bilansu handlowego, a tem samem płatniczego. A jednak nie wykorzystaliśmy wszystkich możliwości eksportowych dla węgla, i w wielu wypadkach trudno nam jest utrzymać dotychczasowe rynki zbytu. Wina leżała poza obrębem samych kopalń, w ograniczonej zdolności przeładunkowej portu gdańskiego i w słabo zorganizowanych transportach kolejowych.

Na przestrzeni dzielącej zagłębie od wybrzeża morskiego dzielnice nasze odziedziczyły po zaborcach systemy kolei żelaznych o kierunku zachodnio-wschodnim, podczas, gdy linie kolejowe biegnące

z południa na północ (tylko z małymi wyjątkami), miały znaczenie lokalne, zatem trudne były do przejścia olbrzymiej powodzi transportów węglowych i innych, które siłą rzeczy z powodu wojny celnej z Niemcami musiały dążyć ku morzu. Logicznym zatem wnioskiem, wyływającym z konieczności rozszerzenia możliwości eksportowych przez Bałtyk było usprawnienie portu gdańskiego, rozbudowa portu w Gdyni i rozpoczęcie prac koło stworzenia magistrali kolejowej, łączącej zagłębie węglowe bezpośrednio z Gdynią.

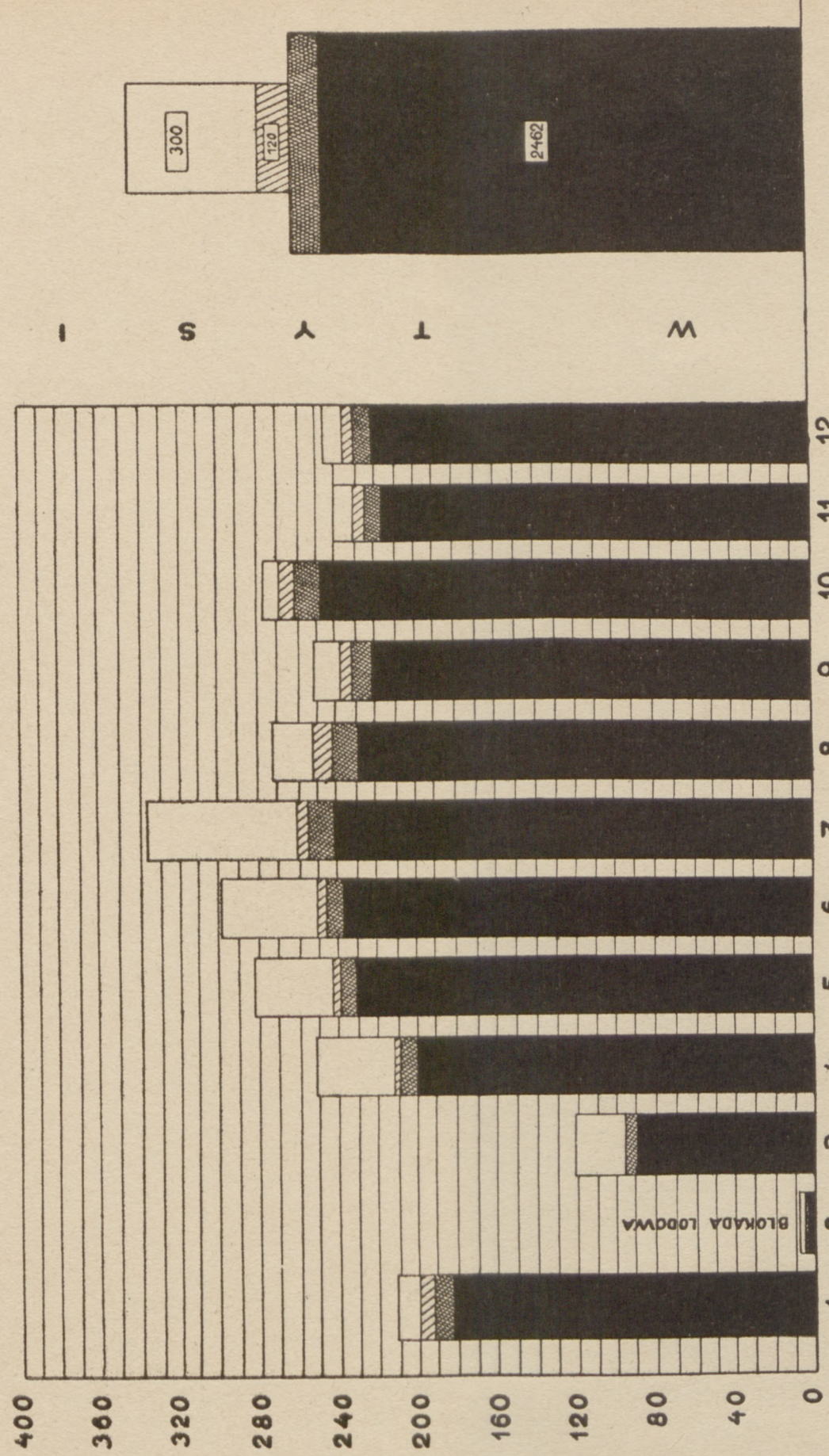
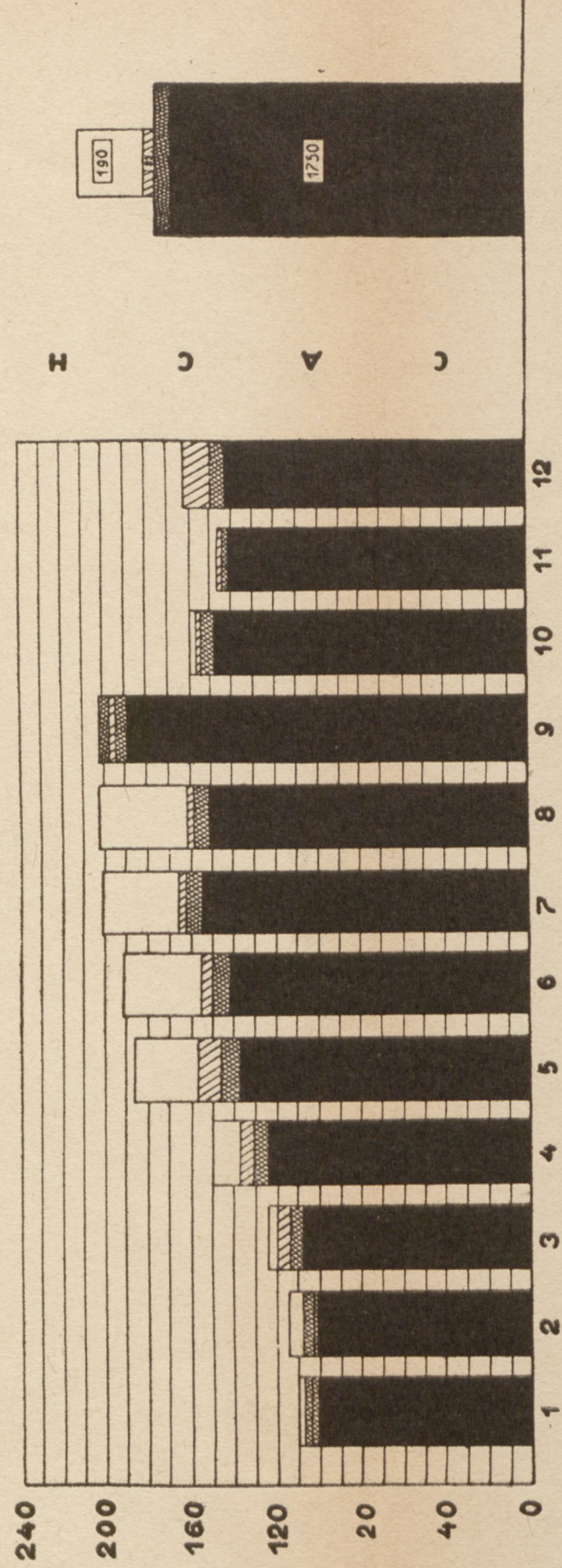
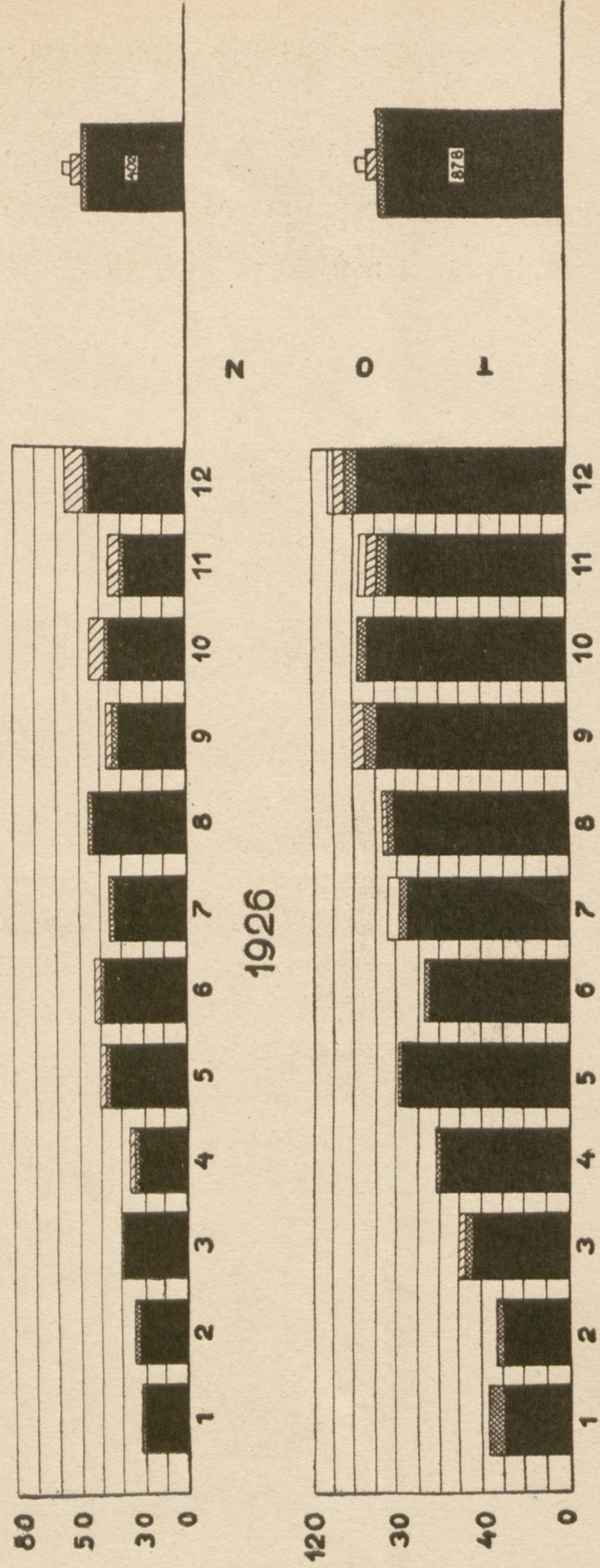
Projekt Ministerstwa Komunikacji zakrojony na szeroką skalę miał do końca roku 1931 oddać do eksploatacji wykończoną linię śląsko-bałtycką i rzeczywiście w pierwszych początkach praca szła nadzwyczaj intensywnie, szczególnie na odcinku Bydgoszcz—Gdynia. Jednakże lata ostatnie coraz słabiej posuwały naprzód prace, a rok ubiegły, 1929, okazał się wprost katastrofalnym. Z przewidzianych na budowę tej linii kredytów w wysokości 128 milionów złotych skreślono aż 90 milionów, które jak się okazało nie wystarczyły nawet na wykończenie odcinka Bydgoszcz-Gdynia. Jest jasnym, że takie krótkowzroczne skreślenie kredytów na naszej gospodarce węglowej może w najbliższym czasie jak najgorzej się odbije, a samo wykończenie magistrali kolejowej może na szereg lat przedłużyć. Nie trzeba dodawać, że nasz bilans handlowy nie będziemy mogli w większym stopniu aktywizować eksportem węgla, gdyż obecne możliwości transportowe są już wyczerpane w 100%.

Stwierdziwszy fakt, iż zmniejszenie tempa prac koło budowy magistrali kolejowej śląsko-bałtyckiej godzi w najżywotniejsze interesy państwa, musimy równocześnie zwrócić na rzecz inną, która może ujdzie uwadze niejednemu ekonomiście. Rozwój budowy portu w Gdyni jest wykładnikiem naszej żywotności ekspansywnej. Port gdyński licząc się z programami rządowymi szczególnie wybitnie zainwestował rządzenia przeładawcze dla węgla, zatem zatrzymanie przeładunku węgla w Gdyni na tym samym poziomie, co w roku zeszłym, może się odbić jaknajfatalniej na dalszym rozwoju portu. (Dla zobrazowania w jakiej mierze zależnym jest port w Gdyni od eksportu węgla podajemy wykresy dotyczące obrotu towarowego za lata ubiegłe.)

Dodamy jeszcze, że Rząd nasz zawarł umowę z szeregiem koncernów węglowych, co do instalacji nowych urządzeń przeładawczych na molo węglowym, a zatem w najbliższym czasie zdolność przeładawcza Gdyni może się podwoić, natomiast możliwości transportowe naszych kolei, jak wyżej zaznaczyliśmy, są już całkowicie wykorzystane, a zatem milijony ton węgla, które bezsprzecznie moglibyśmy umieścić na rynkach zamorskich, nie będziemy mogli wywieźć. A przecież każdy milion ton węgla to plus dla bilansu handlowego około 20 milionów złotych.

Zbliżające się szybko uregulowanie ostateczne polityki węglowej w Anglii stawia nas w niezwykle trudną sytuację. Pomiedzy naszym przemysłem węglowym a kopalniami angielskimi dojść musi do pewnego porozumienia. Jednakże nie łudźmy się, że umo-

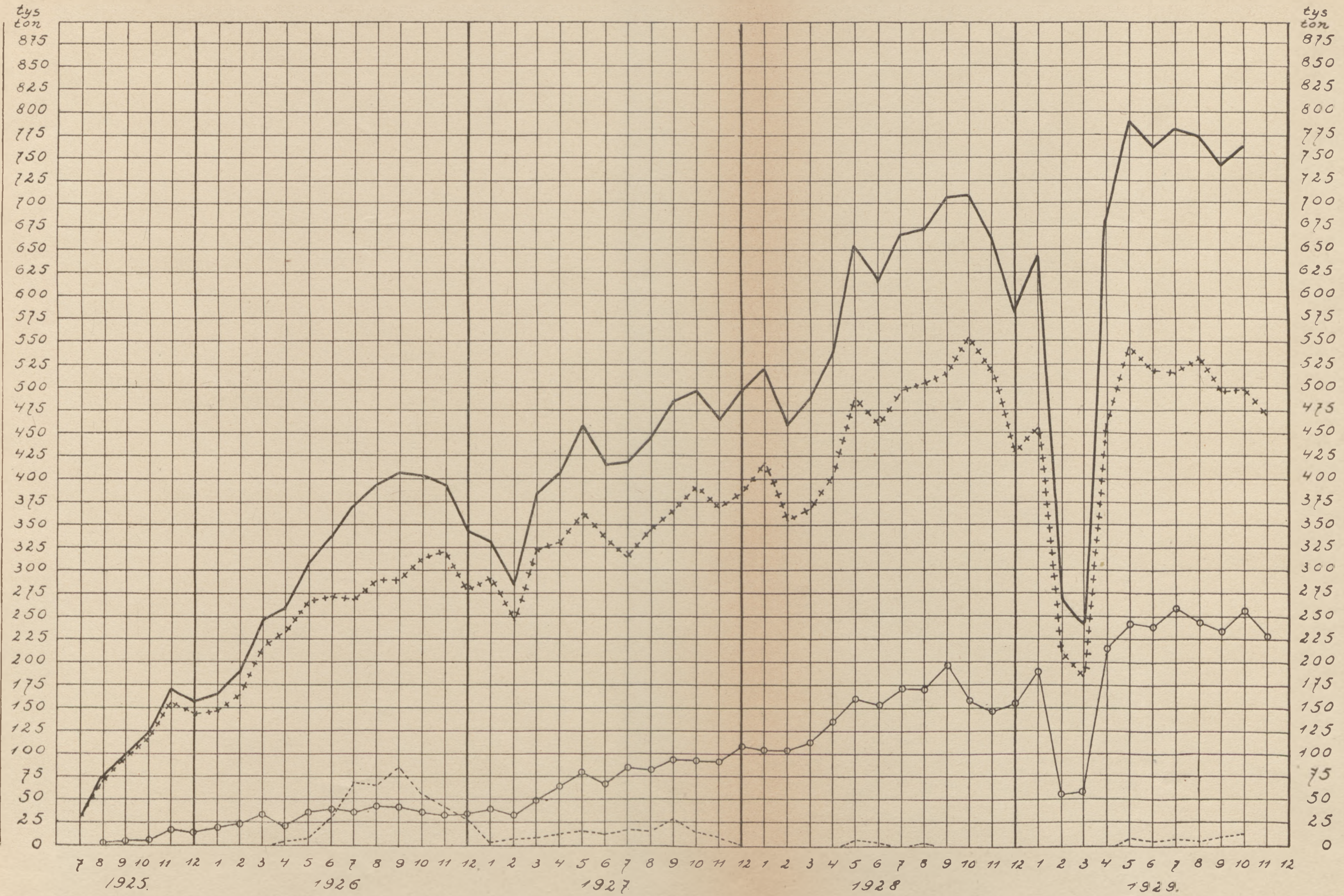
**WYKRES ROZWOJU PORTU W GDYNI
 za czas od 1 stycznia 1926 do 1 stycznia 1930.**



WYWÓZ
 WĘGIEL EKSPORTOWY
 BUNKIER
 INNE TOWARY

KREŚLIŁ *Stefan Zawadzki*

Wyladunek węgla eksportowego w Gdańsku, Gdyni i na innych stacjach Dyrekcji Gdańskiej.



Miesiąc	++++	—○—	——
	Wyladunek węgla w Gdańsku	Wyladunek węgla w Gdyni	Wyladunek węgla na innych stacjach Dyrekcji Gdańskiej	Razem
	ton	ton	ton	ton
1925				
7	25560			25560
8	72711	1740		74451
9	95923	3849		99772
10	118711	2955		121666
11	154167	15549		169716
12	140696	13822		154518
1926				
1	145155	18336		163491
2	163482	24121		187608
3	216872	31325		248247
4	233283	23511	2265	259059
5	267039	35232	6204	308480
6	272119	38127	26153	336459
7	267931	35351	20019	323301
8	286244	40138	65213	391595
9	286234	38036	84782	409052
10	312320	35964	52390	400674
11	320602	30019	39952	390633
12	276604	34848	30023	341475
1927				
1	290077	37879	7982	329938
2	248368	30168	6194	284729
3	322924	49414	9088	381426
4	328884	62876	13917	405677
5	362205	77009	19231	458444
6	334945	67336	15081	417362
7	313483	84920	19576	417979
8	347763	83848	17089	448700
9	364046	94594	25905	484546
10	389900	92004	16208	498112
11	366439	91591	9628	467658
12	383947	109208	475	493631

Miesiąc	++++	—○—	——
	Wyladunek węgla w Gdańsku	Wyladunek węgla w Gdyni	Wyladunek węgla na innych stacjach Dyrekcji Gdańskiej	Razem
	ton	ton	ton	ton
1928				
1	417043	104118		521161
2	353391	104526		457917
3	368828	117399		486227
4	400824	135705		536529
5	487229	160662	4680	652571
6	458726	153520	3642	615888
7	495695	170843		666538
8	502945	169593	685	673223
9	512921	192396		705317
10	551187	156212		707399
11	519706	147463		667169
12	425253	153385		578638
1929				
1	452797	188847		641644
2	211963	54456		266419
3	182910	57778		240688
4	460955	218188		679143
5	540667	241191	7046	788904
6	519285	237944	4529	761755
7	515611	258165	5246	779022
8	528723	242143	4577	774803
9	498937	233874	8462	741273
10	499027	255388	8843	763258
11	473186	225664		
12				

wy te będą dla nas zadawalające, ponieważ sami konsumenci z krajów nadbałtyckich w wielu wypadkach odnosili się do naszego eksportu węglowego sceptycznie, zrażeni dość częstymi niedotrzymywaniem terminów dostawy ze strony polskich kopalń. Powód leżał w niedostatecznych dostawach wagonów do kopalń i pod urządzenia przeładownicze w portach. Eksport polskiego węgla na rynki nadbałtyckie z tem większymi będzie musiał walczyć trudnościami, że obecny rząd angielski chcąc uniknąć bezrobocia, w silnym stopniu popiera tamtejsze kopalnie węgla przez subsydia, które pozwalają przemysłowcom angielskim obniżać ceny rynkowe poniżej własnych kosztów. U nas stosuje się również pewne ulgi taryfowe, ale niewiadomo, czy te szczupłe granice popierania eksportu węglowego będą w najbliższych nawet czasach dostateczne.

Jeśli wspominaemy o niedostatecznym wykorzystaniu portu w Gdyni, to trudno nie podkreślić coraz silniejszego nacisku ze strony niemieckich portów, a przede wszystkim Szczecina, który wszelkimi sposobami stara się przyciągnąć do siebie część naszego handlu morskiego. Coraz radykalniejsze obniżanie taryfy na kolejach niemieckich dla towarów idących z Polski do portów tamtejszych, może spowodować wydatne przerzucenie się naszych eksporterów do Szczecina lub Hamburga, co absolutnie nie pokrywa się z naszymi interesami państwowymi. Jak to wykazuje statystyka obrotu w porcie szczecińskim przeładunek wzrósł w ostatnim roku ponad 7% w stosunku do roku 1928, i co najważniejsze wzrosł ten przeważnie zawiera towar polskiej. W tym wypadku jedynym racjonalnym środkiem jest udogodnienie transportowe na naszych kolejach i jak najszybsze wybudowanie kolei śląsko-bałtyckiej.

Przedstawiając powyższy stan rzeczy w odniesieniu do możliwości aktywizacji naszego bilansu handlowego przez eksport węgla, chcieliśmy dać wyraz przekonaniu, jak konieczną jest jak najszybsza budowa i eksploatacja magistrali kolejowej, łączącej nasze zagłębie węglowe z Gdynią. Skreślanie kredytów na ten cel koniecznych jest tylko jednostronnym środkiem dla zrównoważenia budżetu, i to środkiem bezsprzecznie szkodliwym dla racjonalnego rozwoju gospodarki krajowej, obliczonej na dłuższą metę. Zniszczenie powojenne zmusiło nas do inwestycji w bardzo szybkim tempie, prawie na wszystkich polach, ale obecnie pierwszy głód odbudowy został zaspokojony i dlatego możemy sobie pozwolić na inwestowanie tylko w wypadkach rzeczywiście najbardziej palących, a takim jest konieczność wzmożenia eksportu węgla przez budowę wspomnianej kolei.

Dla całkowitego wykończenia kolei śląsko-bałtyckiej konieczne jest jeszcze 160 milionów złotych; suma ta jest dość znaczna, jeśli będziemy ją rozpatrywać tylko ze strony formalnej, ale zważywszy wszystkie korzyści z połączenia zagłębia węglowego z Gdynią, a tem samem południowych województw z morzem, bezwarunkowo musimy stanąć na stanowisku, że kredyty w budżecie państwowym na ten cel konieczne znaleźć się muszą i że tempo prac musi być przyspieszone, by cała linja najpóźniej w roku 1932 mogła być oddana do eksploatacji. Jako jeszcze jeden zasadniczy atut za szybkim wykończeniem magistrali węglowej przemawia możliwość poważnego tranzytu z Czechosłowacji do polskich portów.

Budowa magistrali śląsko-bałtyckiej jest zagadnieniem o znaczeniu pierwszorzędnym dla państwa i dlatego warto się nad niem zastanowić.

Inż. A. Potyrała.



Z budowy kolei Bydgoszcz — Gdynia.

Hasłem „Żegluga” jest popieranie rozwoju morskiego handlu zagranicznego Polski. Normowania handlu tego na korzyść Polski domagamy się od właściwych czynników rządowych i ustawodawczych

Poznańsko-Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń, Spółka Akcyjna w Poznaniu, ul. Kantaka 2—5, zostało w roku 1919 założone przez obecnie największy prywatny bank w Polsce, Bank Związku Spółek Zarobkowych, który jeszcze dzisiaj jako poważny akcjonariusz jest w tym towarzystwie zainteresowany. Poznańsko-Warszawskie Tow. Ubezp. pracuje w całej Polsce i zbudowało sobie o własnych siłach poważny portfel, wykazujący za rok 1928 zbiór premji w wysokości okragło złotych 6 500 000.—. Przyrost premji w wspomnianym roku w porównaniu do roku poprzedniego wynosił okragło zł 1 700 000.— a dalszy przyrost w roku bieżącym wynosić będzie, mimo ogólnych trudności gospodarczych, mniejwięcej zł 3 000 000.—, tak że ogólny zbiór premji w tym roku dosięgnie blisko zł 10 000 000.—. Zwracamy też uwagę na to, że Poznańsko-Warszawskie Tow. Ubezp. od szeregu lat pracuje z zyskiem i już od 3-ch lat wydziela dywidendę, w wysokości 10%.

Poza rezerwami w kapitałach posiada Poznańsko-Warszawskie Tow. Ubezp. dziewięć wysoko wartościowych kamienic w Poznaniu, Warszawie, Grudziądzu i Katowicach i pokrywa pozatem swoją reasekurację w pierwszorzędnym towarzystwach zagranicznych jak:

1. Schweizerische Rückversicherungs - Gesellschaft w Zurychu (obecnie największe towarzystwo reasekuracyjne na świecie),
2. Rückversicherungs - Gesellschaft „Prudentia“ w Zurychu (założone przez Schweizerische

Rückversicherungs-Gesellschaft),

3. Kölnische Rückversicherungs-Gesellschaft w Kolonji (jedno z najprzedniejszych towarzystw reasekuracyjnych w Niemczech),
4. The Mercantile et. General Insurances w Londynie,
5. Comp. Francaise de Reassurances Gen. w Paryżu.

W samym dziale szkód pożarowych wypłaciło Poznańsko-Warszawskie Tow. Ubezp. od roku 1924 do 1928 włącznie okragło zł 6 000 000.— odszkodowań.

Stwierdzić możemy, że Poznańsko-Warszawskie Tow. Ubezp. posiada zupełne zaufanie we wszystkich warstwach naszego społeczeństwa, a także nasze państwowe instytucje finansowe zaliczają Poznańsko-Warszawskie Tow. Ubezp. do tych wyróżnionych zakładów ubezpieczeń, w których obowiązkowo ubezpiecza się przedsiębiorstwa obciążone pożyczkami hipotecznymi na korzyść wspomnianych instytucji państwowych. W jakiej mierze się cieszy Poznańsko-Warszawskie Tow. Ubezp. zaufaniem kół miarodajnych niech chociaż ten fakt zilustruje, że Towarzystwo to ubezpiecza wszystkie samoloty Linji Lotniczej „Lot“ w Warszawie, w której Rząd nasz poważny bierze udział.

Reasumując powyższe nasze informacje nadmieniamy, że Poznańsko - Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń należy do najpoważniejszych i najsolidniejszych zakładów ubezpieczeń w Polsce.

Pomiędzy kupcami trafiają się fanatycy, którzy występują jako pionierzy na różnych rynkach i wywalczają zbyt dla swego ulubionego towaru. Nie zrażają się konserwatyzmem kupujących, gniewem konkurentów; nie obawiają się pracy, ryzyka pieniężnego — aby tylko wprowadzić swój towar, utrzymać i wzmocnić jego położenie na każdym rynku.

Do takich pionierów pomiędzy kupcami, występujących na rynkach skandynawskich z węglem polskim i zapewniających tam temu węglowi zbyt stale wzrastający, należy p. Rudolph Als. Duńczyk z urodz., narodowości i przekonania, p. R. Als już przed wojną zaczął zajmować się kopalniami, które obecnie stały się polskimi, w niezliczonych analizach badać ich węgle naukowo, aby wyjaśnić wartość poszczególnych pokładów węgla dla różnorodnych celów. Podczas wojny praca ta uległa przerwie, lecz w 1921 p. R. Als założył swą firmę duńską w Kopenhadze, aby stamtąd rozpowszechnić w krajach skandynawskich wyłącznie węgiel polski. Przy dalszym rozwoju interesów założono dwie organizacje siostrzane, a mianowicie w Gdańsku i w Gdyni. Sprzedaż węgla polskiego przez firmy p. R. Alsa rozwinęła się tak znacznie, że w 1927 osiągnęła cyfry około 400 000 ton w ciągu roku, przyczem zaznaczyć należy, że wbrew praktyce handlu węglem w krajach skandynawskich — firmy p. R. Alsa, przeladowują, przewożą i sprzedają wyłącznie węgiel polski.

Uważamy za wskazane z małym naciskiem zaznaczyć tutaj ważną rolę przedstawiciela zaprzyjaźnionego z nami narodu duńskiego. Dzięki niemu na znacznej ilości statków, przybywających do Gdyni i Gdańska, powiewa flaga duńska.



Rudolf Als

Generalny Dyrektor firmy Rudolf Als,
T. A. w Kopenhadze, Gdańsku i Gdyni.

KRYPY ROPOWE DLA POLSKI

Dla Polskiej Marynarki Wojennej zostały wybudowane na stoczni A. & W. Wojan w Gdańsku dwie krypy ropowe; obie krypy otrzymały klasę Lloyd Germańskiego $\frac{A}{4}$ k. — Wymiary ich są następujące:

Długość całkowita . . . 41,40 m
 Długość na wodnicy . . . 40,00 m
 Szerokość na wręgach . . . 8,00 m
 Wysokość boczna . . . 3,25 m
 Zagłębienie przy całkowitem załadunku . . . 2,75 m
 Nośność 500 ton, odpow. 675 m³.

Krypy te otrzymały po jednym kotle systemu stojącego, o paleniskach węglowych dla ogrzewania i wytwarzania pary dla pomp; każdy kocioł ma powierzchnię ogrzewalną 41,5 m² i wytwarza parę o ciśnieniu 10 atmosfer.

Dwie pompy o podwójnym działaniu, z wydajnością około 75 ton na godzinę mogą opróżnić krypę w przeciągu 4,5 godzin, tłocząc ropę na wysokość 4 m. Każda pompa może pompować z poszczególnych przedziałów, jak też je z zewnątrz napędzać. Specjalna pompa balastowa służy do odpompowywania zęb i przedziałów bezpieczeństwa.



Para odlotowa po przejściu przez kondensator może być wypuszczona w atmosferę, albo też użyta do podgrzewania ropy, w którym to celu w przedziałach ropowych wbudowane są odpowiednie węzownice; można też ogrzewać ropę parą świeżą.

Krypy są podzielone na 12 przedziałów grodziami wodoszczelnymi, które oprócz tego podzielone są jeszcze przez grodzie podłużne. Wszystkie cztery przedziały są zgrupowane i oddzielone od następnych przedziałami bezpieczeństwa, dla uniknięcia możliwości eksplozji.

Na rufie okrętu znajdują się pomieszczenia dla załogi i budka sternicza.

W środku okrętu, po lewej burcie znajduje się kotłownia, podczas gdy na prawej burcie wbudowane są pompy i zbiornik wody zasilającej dla kotła.

Na dziobie krypy znajdują się magazyny dla węży i lin. Krypy posiadają windy kotwiczne o napędzie parowym.

Nadzór nad budową tych kryp z ramienia Kierownictwa Marynarki miał komandor Malecki.



Danziger Speditions-Gesellschaft m. b. H. Danzig

Adres telegr.: Lagerei

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

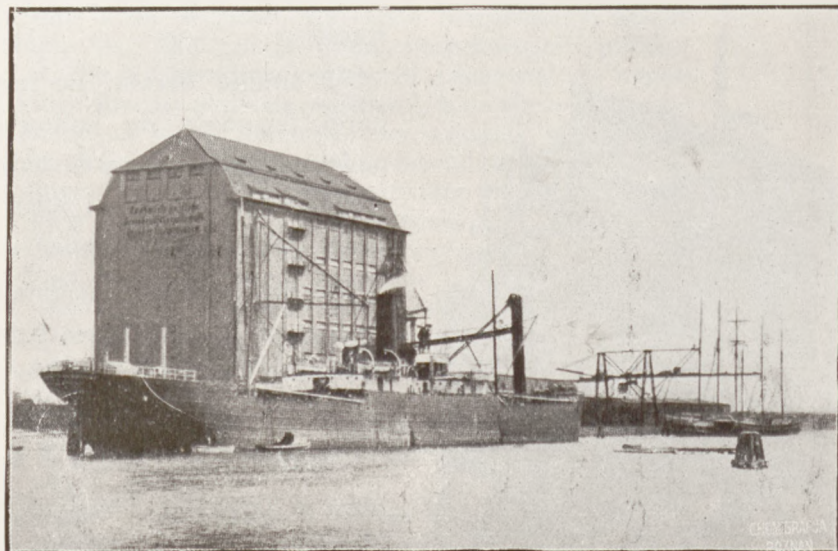


Kantor główny: Gdańsk, Hopfengasse 114/116.

Urządzenie w Gdańsku Holm:

Spichrz w mieście: Hopfengasse 2/6, 67/68, 114/116.

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



Chief office:

Danzig, Hopfengasse 114/117.

Establishment

at Danzig-Holm.

Corn-loft in the town:

Hopfengasse 2/6, 67/68, 114/116.

Wieler & Hardtmann

Spółka Akcyjna — Co. Ltd.

Danzig-Neufahrwasser, ul. Weichselstr. 1

Tel. Centrala: 35141 Skrół telegraf.: Warrant

Tel. Central: 35141 Telegrams: Warrant



Spedycja ładunków masowych

Własne śpichrze zbożowe dla przewozu, wywozu i magazynowania o pojemności 20.000 ton

Własny śpichrz 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)





Urządzenie przeładowcze dla fosfatów w Gdańsku

Wyposażenie żórawi w silniki szeregowo na prąd zmienny

Proste i wypróbowane połączenie hamulców bezpieczeństwa pat. D. R. P. 485 328. Nadzwyczaj dobre regulowanie bezstopniowe szybkości. Charakterystyka silnika podobna do silnika na prąd stały z połączeniem szeregowym. Łatwa obsługa w manewrowaniu. Nadzwyczaj małe zużycie kolektorów i szczotek. Równomierne obciążenie wszystkich trzech faz.

SIEMENS Sp. z O. O.

GDAŃSK

AM OLIVAERTOR 1

Dział dla prądów słabych,

budownictwa nad- i podziemnego

GDYNIA

UL. ANT. ABRAHAMA 1

TOWARZYSTWO ROBÓT INŻYNIERSKICH

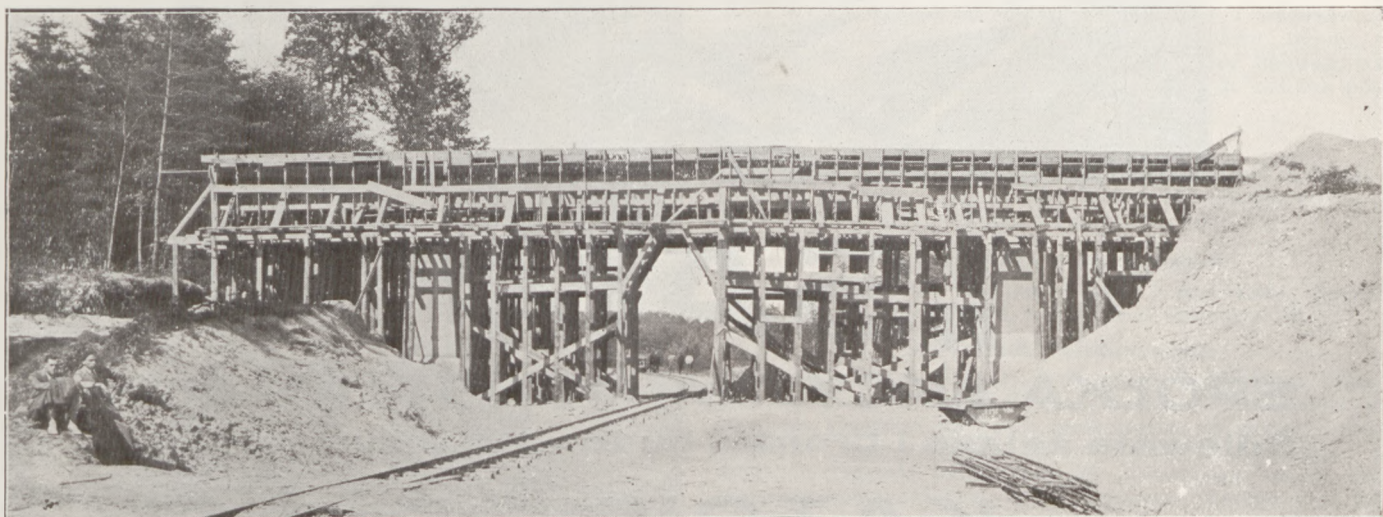
W POZNANIU,
ul. Grottgera nr. 4

„TRI”

G D Y N I A :
Oddział Budowlany

Adres telegraficzny:
POZNAŃ „TRI”

SPÓŁKA AKCYJNA



Z budowy kolei Bydgoszcz — Gdynia.



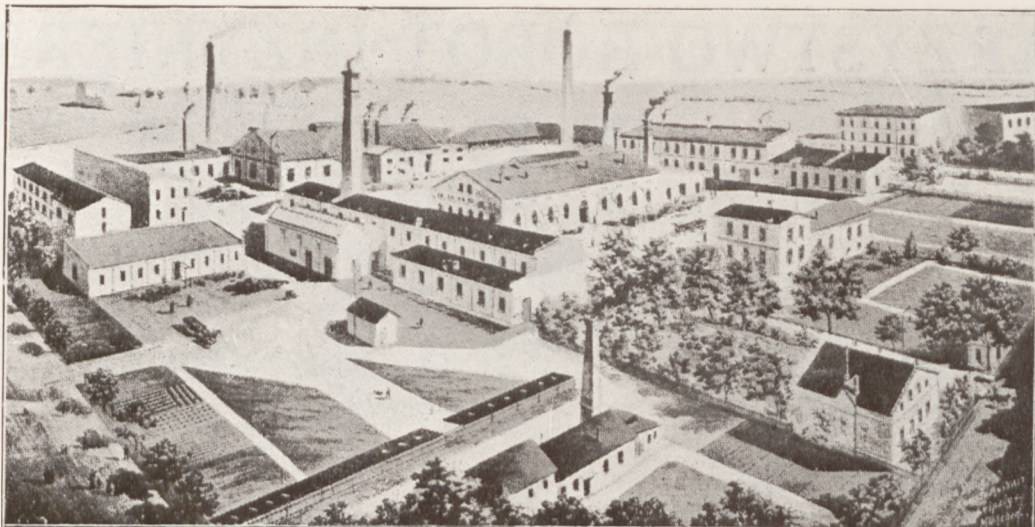
Z budowy kolei Bydgoszcz — Gdynia.

WYKONUJE I PROJEKTUJE WSZELKIE PRACE INŻYNIERSKO-BUDOWLANE:

koleje, drogi bite, mosty, roboty wodne, porty, zakłady fabryczne, kana-
lizacje miast, wodociągi, konstrukcje żelbetonowe, konstrukcje cementowe.

PROJEKTY — WYKONANIE.

PORADA TECHNICZNA.



„SAM”

SPÓŁKA AKCYJNA MÜNSTERMANN
 Odlewnia żelaza i bronzu, budowa maszyn i armatur

KATOWICE

Rok założenia 1881

Zatrudnionych 400 osób

Adres telegraficzny: SAM Katowice

Bronz fosforowy:

do: zwykłych łożysk, panewek, prętów, części armatur itd. średnio natężonych łożysk maszynowych i panewek, średnio natężonych łożysk do walców, łożysk kolejowych — parowozowych i wagonowych.

Specjalny bronz fosforowy:

do: korpusów dla pomp, nurników, wentyli ssących i tłoczących, korpusów wentylowych, siodełek wentylowych kręgli wentylowych i kształtek, form powietrznych do wielkich pieców, form żuźlowych, skrzyń dektadralnych, powłok cylindrowych, płaszczy do walców, walców skórzanych, powłok do walców skórzanych.

Oryginalny bronz fosforowy Dr. Künzel'a

do: wysoko natężonych łożysk maszynowych i panewek, wysoko natężonych łożysk walcowych, kół zębatach, drążków zębatach, kół ślimakowych, pomp centryfugalnych, kół wirowych i kierowniczych i t. d., korpusów sterowych, nakrętek i t. d., suwaków parowozowych i maszynowych, płyt suwakowych, pierścieni tłokowych i t. d.

Bronz fosforowy odporny na wodę morską

do: części maszyn statkowych jak łożysk, korpusów do pomp, pokryw do kondensatorów, rur falistych, powłok do wałów śrub okrętowych i t. d.

Oryginalny bronz fosforowy Dr. Künzel'a odporny na kwasy

do: kwasy do wytrawiania, wrzecion do koszy do wytrawiania, noży do holendrów i nożowisk, noży do holendrów i nożowisk wolnych od cynku i żelaza, skrobaków do walców.

Specjalny bronz fosforowy wysoko odporny na kwasy

do: części przeciw koncentrowanemu kwasowi solnemu i siarkowemu, części przeciw chlorowi i chlorytowi oraz hyperchlorytowi, części przeciw kwasom innego rodzaju, części kutych i prasowanych.

Bronz nikielo-fosforowy

do: części nadzwyczaj wysoko natężonych.

Specjalny spisz niklowy dla pary przegrzanej

do: części dla pary przegrzanej do 200° Cels. części dla pary przegrzanej do 500° Cels.

Wysoko-kujne bronzy pierwszorzędne (kute)

Bronz diamentowy o wytrzymałości 70—90 kg/mm² i rozciągłości 10—5% do wysoko natężonych i na działanie kwasów odpornych części kutych.

Bronz aluminiowy „A” o wytrzymałości 60—70 kg/mm² rozciągłości 10—5% przeznaczenia jak wyżej, szczególnie do sprężyn, szczególnie do sprężyn taśmowych (wymagała sprężystości).

Bronz aluminiowy „B” o wytrzymałości 50—60 kg/mm² i rozciągłości 15—10% do średnio natężonych, na kwasy odpornych części kutych,

Bronz stalowy o wytrzymałości 50—60 kg/mm² i rozciągłości 20—15%.

Bronz manganowy o wytrzymałości 40—50 kg/mm² i rozciągłości 30—20% do odpowiednio natężonych części kutych i prasowanych.

Oprócz tego:

wszelkie aljaże według każdego przepisu

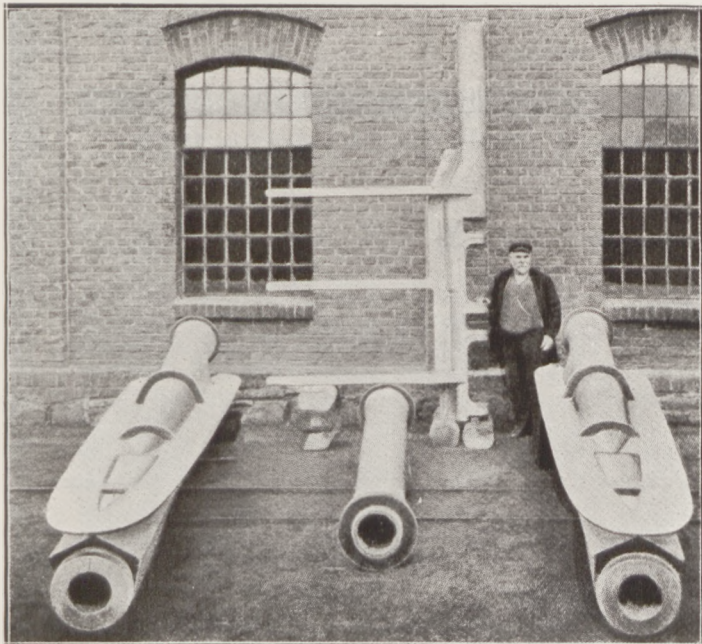
z lanej żelaza, stali, lanej stali, spizu, bronzu, bronzu fosforowego, bronzu odpornego na działanie kwasów, bronzu specjalnego, kutego bronzu manganowego, aluminiowego, diamentowego itd.

Dla kopalń:

Zawory ssące i tłoczące wszelkiego rodzaju, cylindry do pomp, tłoki, nurniki, trzony tłokowe, pierścienie tłokowe, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, futra cylindrowe, powłoki tłokowe, łożyska, pochwy, rury, koła zębata i ślimakowe, ślimaki, ruszta, koła i krążki linowe i łańcuchowe, krążki do odbioru prądu elektrycznego, osie, wały, zawory, zasuwki, kurki, zawory (wentyle) redukcyjne, odwadniacze (garunki redukcyjne), odkraplacze, smoki ssące, dławnice kompensacyjne, kłapy i zawory (wentyle) zwrotne, tamówki, zawory i zasuwki do zalewania, zawory do zgęszczenia powietrza, rury fasonowe itd.

Dla koksowni:

Łożyska, pochwy, drażki, cylindry, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, koła kierownicze i wirowe do pomp, koła zębate i ślimakowe, ślimaki, koła do suwnic, drażki zębate, krążki transportowe, krążki i koła linowe, krążki i koła łańcuchowe, koła pasowe, krążki do odbierania prądu elektrycznego, płyty do okładania ramp, drzwiczki do pieców koksowych, rury podnoszące, tamówki, zawory (wentyle), zasuwki, kurki, odwadniacze (garnki kondensacyjne), odkraplacze, dławnice kompensacyjne, klapy i zawory (wentyle) zwrotne smoki ssące, rury fasonowe, zasuwki gazowe itd.

**Dla wielkich pieców:**

Formy powietrzne, formy ochronne do powietrza, formy szlakowe, skrzynie do oziębiania, szlaki, rynny spustowe, zasuwki do gorącego powietrza, zawory (wentyle), zasuwki, kurki, zawory gazowe, zasuwki, gazowe, rury fasonowe, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, krążki linowe, krążki łańcuchowe, krążki do odbierania prądu elektrycznego, koła pasowe itd.

Dla stalowni:

Płyty armaturowe do pieców, podstawki do kokil, płyty posadzkowe, łożyska, pochwy, nakrętki, koła zębate i ślimakowe, ślimaki, trzony, wały, sprzęgła, koła pasowe, krążki do odbierania prądu elektrycznego, krążki i koła linowe, koła łańcuchowe, ruszta, zawory, zasuwki, kurki, rury fasonowe itd.

Dla walcowni:

Łożyska do walców i maszyn, pochwy, mutry do przeciskania walców, kosze do wytrawiania, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, koła zębate, krążki do odbierania prądu elektrycznego, koła ślimakowe, ślimaki, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, mufy walcowe, wały transportowe, armatury do pieców, ruszta, sprzęgła, rury fasonowe, rynny spustowe, zawory (wentyle) gazowe, zasuwki gazowe, zawory, zasuwki, kurki, tamówki, dławnice kompensacyjne, odwadniacze (garnki kondensacyjne) itd.

Dla wytwórni maszyn:

Osie, łożyska osiowe, łożyska maszynowe, pochwy, trzony, cylindry do pomp, nurniki, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, koła zębate, korpusy do pomp, suwaki sterowe, suwaki obrotowe, trzony suwakowe, cylindry parowe, koła pasowe, sprzęgła, krzyżulce, stojaki łożyskowe, wały, zasuwki, zawory, kurki, zawory (wentyle) redukcyjne, zawory hydrauliczne, zawory trójdrożne, zawory bezpieczeństwa, zawory zasilające, tamówki, odwadniacze (garnki kondensacyjne), odkraplacze, smoki ssące, dławnice kompensacyjne, klapy i zawory zwrotne, hydranty nadziemne i podziemne, zawory i zasuwki gazowe, rury fasonowe itd.

Dla wytwórni kotłów:

Ruszta, rury fasonowe, rury, zawory (wentyle), zasuwki, kurki, zawory redukcyjne, odwadniacze (garnki kondensacyjne), odkraplacze, smoki ssące, dławnice (kompensacyjne), klapy i zawory zwrotne itd.

Dla wytwórni samochodów:

Łożyska, pochwy, tłoki, pierścienie tłokowe, materiał w sztabach z kutego i ciągniętego brązu specjalnego o wytrzymałości od 40–80 kg na 1 mm kwadratowy itd.

Dla wytwórni statków parowych i okrętów:

Łożyska maszynowe, śruby okrętowe, śmigła, piasty, skrzydła do śmigieł, przedłożenia do kondensatorów, koła ślimakowe, ślimaki, wodziki kulisowe, zawory (wentyle) denne, kołnierze do rur, przednice, tylnice, rury ochronne do wałów, powłoki do wałów, koźły do wałów, cylindry i korpusy do pomp, zawory (wentyle), zasuwki, kurki, rury fasonowe, koła skrzydłowe itd.

Dla kolei i tramwajów:

Łożyska osiowe do lokomotyw, tendrów i wagonów, łożyska do drągów i czopów korbowych, pochwy, trzony, suwaki parowe, płyty suwakowe, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, ruszta, kłocze hamulcowe, krążki do odbioru prądu elektrycznego itd.

Dla wytwórni samolotów:

Łożyska, pochwy, tłoki, pierścienie tłokowe, materiał w prętach z kutego i ciągniętego brązu specjalnego od 40–80 kg wytrzymałości na 1 mm kwadratowy itd.

Dla zakładów wodociągowych:

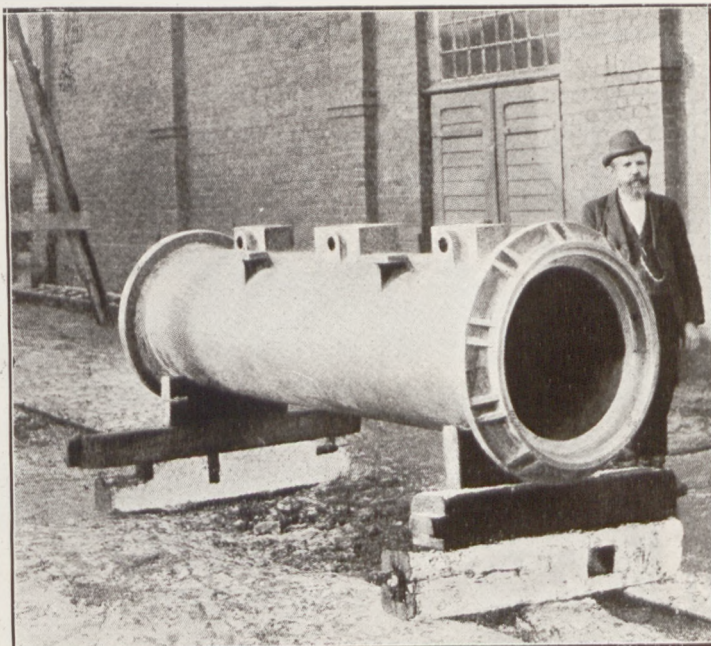
Zasuwki wodne, hydranty pod- i nadziemne, pokrycia włazowe, skrzynki uliczne, włazy, rury fasonowe itd.

Dla zakładów elektrycznych:

Łożyska, pochwy, pręty, koła zębate i ślimakowe, ślimaki, ruszta, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, suwaki, zawory (wentyle), zasuwki, kurki, zawory (wentyle) redukcyjne, odwadniacze (garnki kondensacyjne), odkraplacze, smoki ssące, dławnice kompensacyjne, klapy i zawory zwrotne rury fasonowe itd.

Dla przędzalni:

Pochwy wrzecionowe, panwie do selfaktorów i grempli, łożyska i pierścienie do cylindrów, motaczki do nici, łożyska maszynowe, osie, wały, tłoki, pierścienie tłokowe, koła pa-



sowe, koła zębate i ślimakowe, koła wirowe i kierownicze do pomp centryfugalnych, tłoki wodne, zawory (wentyle), zasuwki, kurki, odwadniacze (garnki kondensacyjne), odkraplacze itd.

Dla fabryk celulozy i papieru:

Noże do holendrów i nożowisk (Grundwerkmesser), kompletne nożowiska, skrobaki, walce do mokrego przyciskania, walce do ogrzewania, walce kierownicze, powłoki do walców, zawory natryskowe do holendrów, armatury dla kotłów do gotowania, zawory (wentyle), zasuwki, kurki, dławnice kompensacyjne, rury fasonowe, sztucze, koła skrzydłowe, łożyska, pochwy, dławnice, cylindry do pomp, nurniki, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, wrzeciona, nakrętki, śruby, tłoki, pierścienie i trzony tłokowe, wały, sprzęgła.

Polskie Towarzystwo Sprzedaży Wyrobów Firmy

WALTER HOENE SP. Z O. O.

Dostarczamy z zapasów i własnej fabrykacji:

Komplety urządzeń transportowo-przewozowych i przeładunkowych

Kompletne kolejki leśne do przewozu materiałów drzewnych

Bocznice

Zwrotnice

Parowozy

Dźwigi parowe

Poszczególne części zapasowe i dopełniające

Bezpłatne odwiedziny przedstawicieli i inżynierów

Katowice

ul. św. Jana 11
Tel. 781

Warszawa

Królewska 18 m. 8
Tel. 421 92

Poznań

Podgórna 10a
Tel. 2016

Wilno

ul. Zawalna 28
Tel. 732

Lwów

plac Marjacki
Tel. 2547

Gdańsk

Stadtgraben 13
Tel. 22451-54

Fabryka:

Gdańsk-Oliwa
Tel. 45265

DANZIGER OELWERKE G. m. b. H.

OLEJARNIA I FABRYKA POKOSTU

ODDZ. SIEMIENIA LNIANEGO:

OLEJ LNIANY, FILTROWANY NA SUROWO,
OLEJ LNIANY DO LAKIERÓW,
FOKOSTY LNIANE GWARANTOWANE,
CZyste, wolne od żywic

ODDZIAŁ PASZ:

MAKUCHY RZEPAKOWE, MAKUCHY
LNIANE, MAKUCHY ARACHIDOWE,
MIELONE MAKUCHY WSZELKICH
RODZAJÓW

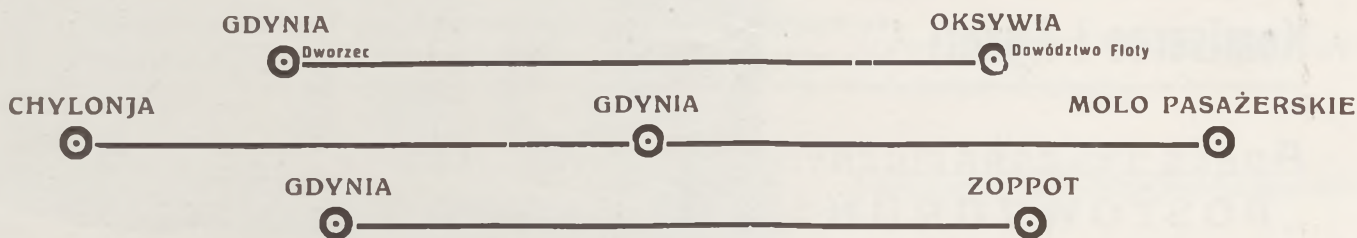
GDAŃSK

NOWY PORT — WILHELMSTRASSE 21

TELEFON: 350-8788

ADRES TELEGR.: „OELWERKE“

MIEJSKIE TOWARZYSTWO KOMUNIKACYJNE W GDYNI



Bilety miesięczne i szkolne ulgowe

Pomorskie Stowarzyszenie Ubezpieczeń

Dyrekcja w Toruniu,
Żeglarska 26 (Dom własny)

w Toruniu

Reprezentacja w Tczewie,
Rynek 7 (Dom własny)



Reprezentacja w Gdyni

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

Pierwsza
Królewsko - Huckska
Fabryka Wag

W. MAINKA

**KRÓLEWSKA-HUTA
ULICA 3 MAJA Nr. 94 96**



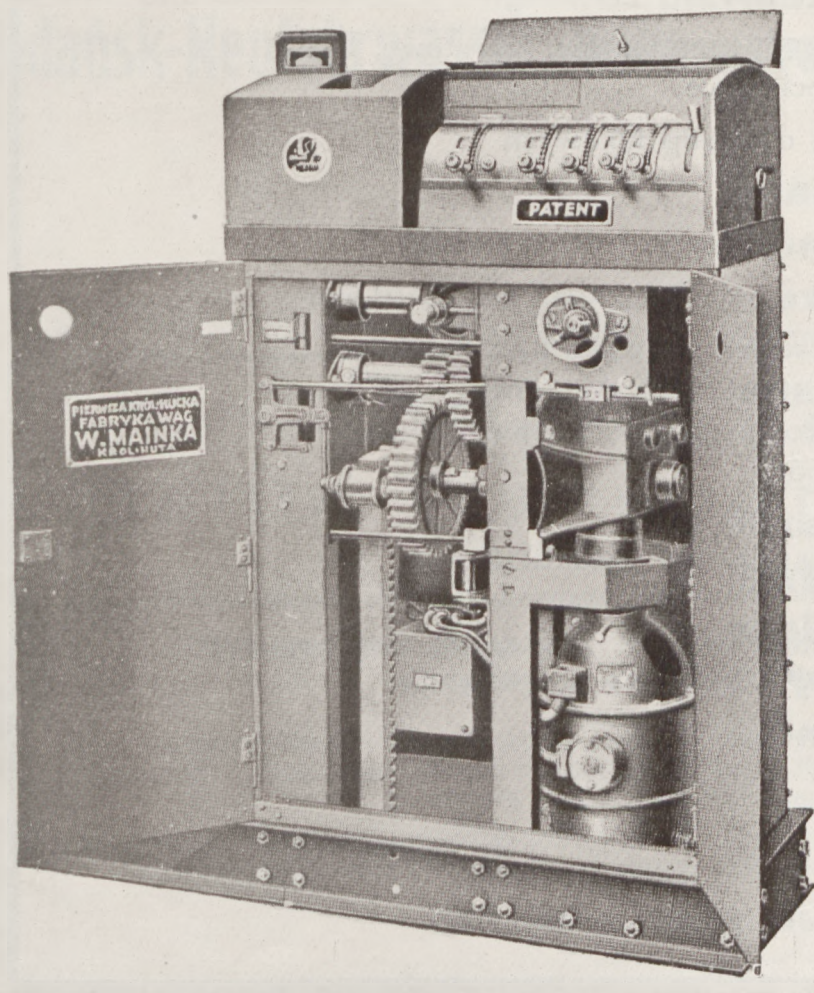
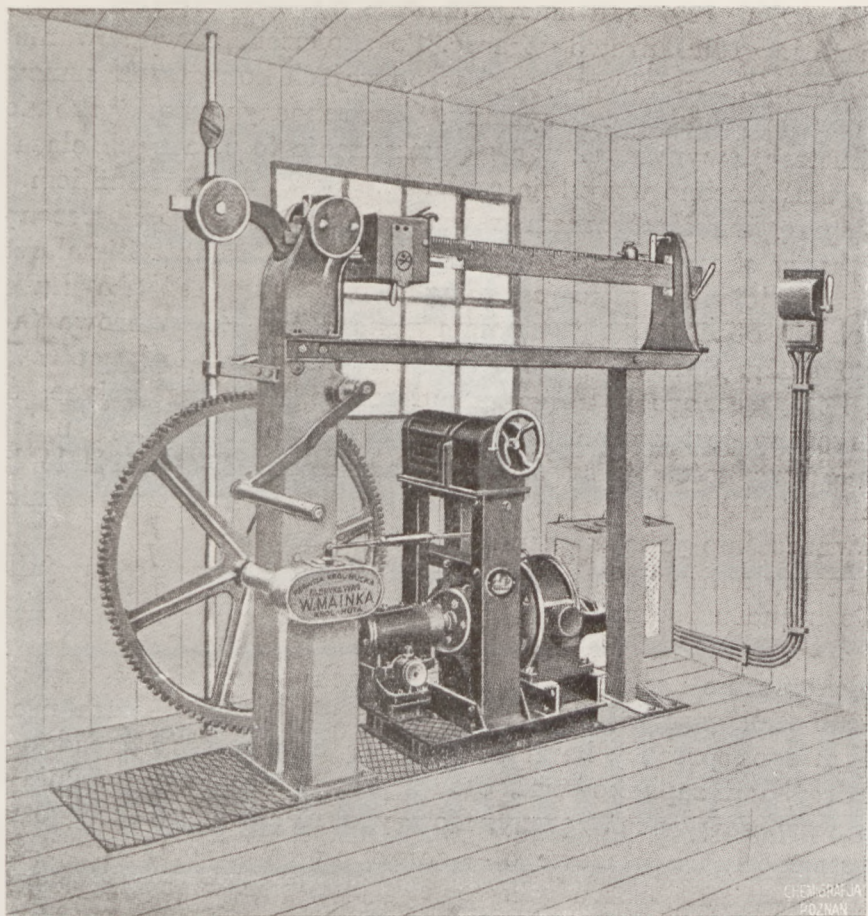
Odciażaj Swą wagę elektrycznie!

Zaoszczędzasz przez to na czasie, ma-
terjale i robociznie!

Dokładność elektrycznie odciażanej wagi
jest stała, koszty naprawy minimalne.

Odciażenie elektryczne można w każdą
istniejącą wagę wbudować.

Oferty i plany bezpłatnie.



Racjonalnie prowadzone przedsiębior-
stwo buduje swe wagi wagonowe i wo-
zowe tylko z

patentowanym

aparatem

włącznikowym

uniemożliwiającym fałszywe drukowanie
i stwierdzanie ciężaru.

FABRYKA LINI I DRUTU



Liny wydobywalne o splotach okrągłych, trójkątnych i płaskich

Liny płaskie, pochylniane, wyciągowe, torowe

Liny nośne o konstrukcji zamkniętej dla kolejek wiszących

Liny kranowe o konstrukcji kablowej o splotcie krzyżowym

Liny dla przemysłu naftowego

Liny pługowe, transmisyjne, okrętowe, lotnicze i pociągowe

Liny cienkie dla lamp łukowych

Sploty druciane

Druty żelazne, czarne i ocynkowane

Druty stalowe od średnicy 0,2 mm do 10 mm o wytrzymałości do 270 kg na 1 mm²

Siatki druciane, sita do żwiru i piasku, siatki ochronne, sita do sortowni, siatki do iskrochronów

Tkaniny żelazne.

Druty kolczaste.

Skabie druciane.

Transportery, Gurty.

Liny konopne.

Szafranek i Roszczyk

Fabryka budowy ogrzewań centralnych i wentylacji

Urządzenia suszarni dla przemysłu drzewnego i chemicznego. / Wykonanie przewodów dla pary wysokiego ciśnienia i t. p. / Urządzenia ogrzewań, ciepłarni. / Instalacja wodociągów i kanalizacji domów i miast.

Boznań, ulica Fredry nr. 6

Telefony: Oddział Ogrzewań nr. 59-22,
Oddział Instalacji nr. 59-29.

Konto bankowe: Poznański Bank Ziemiań.
Konto czekowe: P. K. O. nr. 212290.

Oddział w Warszawie: inż. J. Nowiński, ul. Mokotowska 24.

Wieler & Hardtmann

Sp. Akc.

Gdańsk-Neufahrwasser, Weichselstrasse 1

Spedycja ładunków masowych

Własne śpichrze zbożowe

dla przewozu, wywozu i magazynowania
o pojemności **20 000** ton.

Własny śpichrz nadbrzeżny

dla magazynowania cukru o pojemności
30 000 ton (Russenhof).

Bergenske Baltic Transports Ltd. A.-G.

GDAŃSK, Hundegasse 89

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

Własne, obszerne, zaopatrzone we wszelkie nowoczesne urządzenia składy w samym porcie. Spichlerze, własne bocznice kolejowe. 300 000 mkw. składu 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

Gbiorczyk i S-ka

Spółka Akcyjna dla budowy ogrzewań centralnych,
wentylacji i urządzeń sanitarnych

Ogrzewania wszelkich systemów, wentylacje, urządzenia suszarni
dla przemysłu drzewnego i chemicznego. Wykonanie przewodów
parowych wysokiego ciśnienia i t. p. Kuchnie parowe. Pralnie
mechaniczne. Transport wiorów. Instalacje wodo-
ciągów i kanalizacji domów i miast.

Zarząd: Poznań, Zwierzyniecka 8

Adr. telegr.: „Ogrzewanie“ Poznań

Fabryka: Poznań, ulica Kochanowskiego nr. 7

Przedstawicielstwo: Warszawa, ulica Piękna 11

Stocznia Łodzi

WŁADYSŁAW URBANIAK

POZNAŃ - Droga Dębińska Nr. 10

Telefon Nr. 33-54

Telefon Nr. 33-54

Dostarcza:

motorówki, żaglówki,

łódzie wioślarskie itd.

oraz wszelkie przybory

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 legalizacji gazomierzy i wodomierzy.



A. & W. WOJAN

STOCZNIĄ
SHIPBUILDING

DANZIG-TROYL

Adr. tel.: WOJANWERFT

Tel.-Adr.: WOJANWERFT

TELEFON: 250 87

PHONE: 250 87

Budowa i reparacja statków morskich i rzecznych wszelkiego rodzaju. / Dok pływający. / Wykonanie konstrukcji żelazn. i naprawa maszyn i kotłów parow. wszelk. rodzaju

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

Bruno Stillert

Hurtowy skład węgla

Wholesale of coal

Danzig Telefon 21-284

Königsberg

Stettin

Import
Eksport

Danzig

Tel.: 21-284

Stettin

Königsberg

Import — Export

Adres telegr.: Stillertkohle - - - - - Telegrams: Stillertkohle

Poznański Bank Ziemiań

Centrala: Poznań, Aleje Marcinkowskiego nr. 13



Śpichlerz eksportowy

Eksport i import zboża i wszelkich produktów rolniczych

WIELER & HARDTMANN

Co. Ltd.

Danzig - Neufahrwasser, Weichsel - Str. 1

Forwarding of massgoods



Own corn-lofts

for import, export and warehousing
holding **20.000** tons.



Own Quay-Warehousing

for sugar loads **30.000** tons (Russen-
hof).

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

GDAŃSK

Ankerschmiedegasse 16-17 - Tel. 817 u. 207

From stock on hand

Delivery of English and Upper Silesian

Bunker coal

Own boats and trams.



Gdańska Fabryka Wagonów

Spółka Akcyjna

Normalnotorowe wagony towarowe i osobowe
wszelkiego rodzaju

Wagony specjalne

wagony-cysterny, wagony-chłodnie, wagony dla drzewa i t. d.

Wagony motorowe i wagony przyczepne dla tramwajów,

Wagony dla kolei wąskotorowych i kolejek polowych,

Karoserje autobusowe

Okucia wagonowe z żelaza kutego, części kuźnicowe

.....
Naprawy wszelkich pojazdów kolejowych
.....

Baltische Handelsgesellschaft

mit beschränkter Haftung

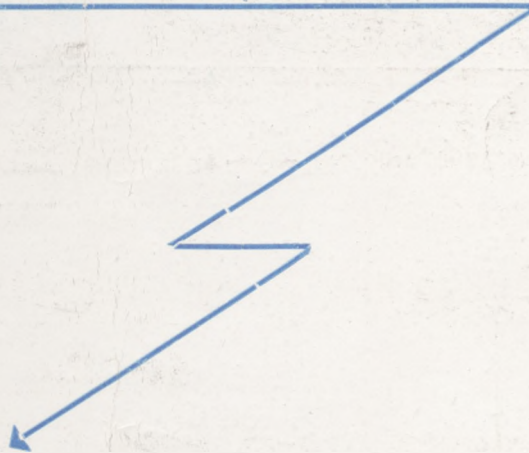
Eksport G.-Ś.^{ego} Węgla

DANZIG, Krebsmarkt Nr. 2|3

Adres telegraficzny: Baltickohlen Danzig. - Telefon: Danzig 257-11

N AJTANIEJ
AJSZYBCIEJ
AJWYGODNIEJ

PODRÓŻUJE SIĘ SAMOLOTAMI



POLSKIEJ LINJI LOTNICZEJ „LOT“
SP. Z O. O.

PORT GDYNIA

NAJLEPIEJ POŁOŻONY PORT NA BAŁTYKU

NOWOCZESNE URZĄDZENIA
PRZEŁADUNKOWE — SZYBKI
I NAJTAŃSZY PRZEŁADUNEK,
DOSTĘPNY DLA NAJWIĘKSZYCH
OKRĘTÓW — KORZYSTNE BUN-
KROWANIE — ZWOLNIENIE STAT-
KÓW BUNKROWYCH OD OPŁAT
WEJŚCIOWYCH I WYJŚCIOWYCH



Port Gdynia. Łuszcarnia ryżu.

Gdynia: Rice husking plant.

THE BEST SITUATED HARBOUR
IN THE BALTIC SEA — MODERN
TRANSHIPPING ESTABLISHMENT,
PROMPTEST AND CHEAPEST
TRANSHIPMENT—ENTRY FOR LAR-
GEST SHIPS — SHIPS BUNKERING
FREE FROM HARBUR DUES

GDYNIA - POLAND

THE CHEAPEST BUNKERING PLACE OF THE BALTIC SEA

Warunki przedpłaty z dostarczeniem do domu: rocznie 18 zł - w Gdańsku 12 guld - zagranicą o 50% drożej.
Naczelna Redakcja i Administracja: Gdynia, ul. Świętojańska Nr. 93, inż. POTYRAŁA.
Konto czekowe: Bank Gospodarstwa Krajowego w Gdyni - Bank Kwilecki, Potocki i S-ka w Gdańsku.
Bank Kwilecki, Potocki i S-ka w Poznaniu.

Redakcja w Gdańsku: Heiligegeistgasse Nr. 117 inż. POTYRAŁA - Reprezentacja w Poznaniu: Woźna Nr. 14^A p. A JAKUBOWICZ.

REDAKTOR I ZA WYDAWNICTWO: Inż. A. POTYRAŁA