

111
Z:1,50

Wielka The navigation



Port Gdański. Statek jugosłowiański „Izgled“ ładuje kopalniaki. (Bergenske Baltic Transports Ltd.)
The port of Danzig. Yugoslavian steamer S. S. Izgled loading lumber. (Bergenske Baltic Transports Ltd.)

Nr. 1

styczeń
1931

Stocznia Gdynńska

Sp. Akcyjna - Telefon 13-12

*wykonuje reparacje okrętów, łodzi, kutrów, maszyn, motorów,
konstrukcje żelazne, odlewy każdego rodzaju (jedyna odlewnia w Gdyni).*

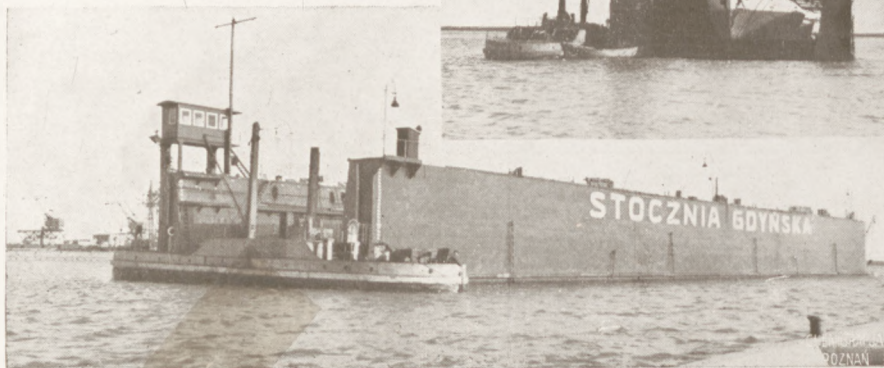
Warsztat pływający z instalacją pneumatyczną.

Dźwig pływający 50—80 ton.

Ceny konkurencyjne, niższe od zagranicznych

Statek P. P. „Żegluga Polska”
„GDYNIA” — w doku pływającym
Stoczni Gdynńskiej.

Steamer of the State's Concern
„Żegluga Polska” — „GDYNIA” in
floating Dock of „Stocznia Gdynńska”



Dok pływający
„Stoczni
Gdynńskiej”

Floating Dock
of „Stocznia
Gdynńska”

*Repair Workshop for ships of all kinds and sizes, including fishing craft,
also for engines, machinery, etc.*

Structural iron work. The only iron and metal foundry at Gdynia.

Repair Shop with compressed-air plant.

Floating crane: Hoisting capacity from 50 to 80 tons.

Moderate charges, cheaper than abroad.

Stocznia Gdynńska

Co. Ltd. - Phone 13-12

CENA ZŁ. 1.50

WIELKI THE NAVIGATION

CZASOPISMO MORSKIE I GOSPODARCZE
A MONTHLY RECORD OF POLISH COMMERCE BY SEA

ROK 5

GDYNIA, GDAŃSK, WARSZAWA, POZNAŃ, KATOWICE,

STYCZEŃ 1931 NR. 1



Olejarnia Gdynska Pierwszy ładunek zboża w porcie Gdynskim.

Oil factory, First load of grain at Gdynia.

ROZWÓJ GDAŃSKA i GDYNI. DEVELOPMENT OF DANZIG UND GDYNIA.

Duży nacisk musi być położony na rozwój handlu i rozbudowę portu gdańskiego. Rozwój gospodarczy Gdańska, jako polskiego instrumentu gospodarczego, leży w interesie własnym Polski.

Jakie rezultaty wydała ta polityka w dziedzinie gospodarczej? Najlepszą odpowiedź na to pytanie dają nam cyfry dotyczące obrotu towarowego, przechodzącego przez port gdański (patrz tabl. 1).

Jak wykazują podane wyżej liczby, ruch portowy wzrósł w Gdańsku w porównaniu z latami przedwojennymi, czterokrotnie i Gdańsk stał się z małego portu o drugorzędnym znaczeniu, trzecim z kolei po Sztokholmie i Kopenhadze portem Bałtyku. Potężny rozwój obrotu towarowego pociągnął za sobą konieczność rozbudowy urządzeń portowych kosztem parokrotnie zaciągniętych pożyczek w ogólnej sumie przeszło 20 milionów fr. zł., oraz pociągnął za sobą konieczność znacznych inwestycji kolejowych, uskuteczniionych kosztem Rządu Polskiego. Pomimo imponującego rozwoju portu gdańsk., okazał się on dla życia gospod. Polski niewystarczający. Na terytorjum Rzecz. Polskiej w odległości 21 km od Gdańska, w dawnej wiosce rybackiej Gdyni, Rząd Polski widział się zmuszonym wybudować nowy basen i miasto portowe.

It is plain that proper economical development of Danzig as the Polish economical instrument lies in the interest of Poland self. A special attention to the development of its commerce and enlarging of its port has to become a climax of Polish efforts.

What are the results of such Polish tactics? The best answer to this question is being found in the volume of business carried through Danzig's port. (See plate 1).

Comparing the port's business with the prewar one we notice that it is four times as large and that the former small, of lesser value port became the third one on Baltic sea (after Stockholm and Copenhagen). The steady growth of business caused rebuilding of the port at an expense of several loans totalling over 20 millions of golden franks, and forced the Polish government to invest a considerable amount of money in railroads connecting with Danzig. Nevertheless, the tremendous development of Danzig's port could not correspond with ever growing overseas commerce of Poland. And so the Government's eye lay on a small fishermen village located about 21 klm from Danzig. This naturally was Polish territory.

Tablica 1. Ruch towarowy przez port gdański.

w tonach

Plate 1. Volume of business through Danzig in tons.

Rok Year	Przywóz Import	Wywóz Export	Ogółem Total
1912	1 141 455	1 311 757	2 453 212
1913	1 233 630	878 471	2 112 101
1919	174 000	72 235	246 235
1920	1 700 000	138 246	1 838 246
1921	1 026 420	378 952	1 405 372
1922	466 287	504 411	970 698
1923	654 929	1 062 864	1 717 793
1924	738 072	1 636 85	2 374 557
1925	690 779	2 031 969	2 722 748
1926	640 696	5 656 605	6 300 301
1927	1 517 194	6 380 420	7 897 614
1928	1 832 409	6 783 273	8 615 682
1929	1 792 951	6 766 699	8 559 650

Rząd Polski zrozumiał, że dla pełnej niezależności nie wystarczy port o ograniczonym dostępie do morza, lecz konieczny jest port na własnym wybrzeżu, gwarantujący pełną swobodę działania.

Jak wspominałem powyżej, prawie połowa całego obrotu towarowego Polski idzie już dzisiaj morzem. Podział tonażu między obu portami okazuje się w ten sposób niezbędny. Podnoszono, że wybudowanie drugiego portu w tak nieznacznej odległości nie jest umotywowane ze stanowiska gospodarczego, lecz podyktowane względami politycznymi, konkurencji z Gdańskiem, w którym Polska pełni praw nie posiada; twierdzenie to jest nieprawdziwe. Gdynia nie będzie konkurencją Gdańska, lecz oba te porty mają się wzajemnie uzupełniać. Najlepszym tego dowodem jest, że pomimo budowy Gdyni, Gdańsk rozwinął się w tym samym czasie lepiej, aniżeli jakkolwiek port europejski. Oczywiście, byłoby

The Polish Government understood very well that an insufficient outlet to the sea could not give the country sufficient guarantees to its complete independence. Such an outlet within country's own boundary was indispensable. The need of proper defense dictated establishing of Gdynia's port.

And so the erection began. Rushing of work was pressed badly by the growing economical interests of Poland. The port of Danzig could not answer the needs not only because of limited rights of Poland in this free city but because of its insufficiency to carry the growing business. As I had mentioned more than one half Polish business is being carried by sea. Division of business among two ports was inevitable. Then, rumor was spreading that erecting of port so close to Danzig was dictated by political

*) Rozdział ten odpowiada treści odczytu wygłoszonego dnia 25 maja 1930 r. w Instytucie Carnegie'ego w Paryżu przez Ministra Dr. Henryka Strasburgera, Komisarza Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku.

* This article is an excerpt from a lecture delivered on May 25-th, 1930, at Carnegie's Institute in Paris by the Minister Dr. Henry Strasburger, Commissioner General of the Republic of Poland at Danzig.

korzystnej, gdyby oba te porty, gdański i gdyński, leżały w znacznej od siebie odległości, jednakże decydującym momentem dla ich samodzielnego rozwoju jest nie sprawa odległości, lecz środków komunikacyjnych, łączących oba te porty z centrami przemy-

reasons, and competition with the city where Poland's rights were limited. Such suppositions were and are not true. Gdynia will never become a competition to Danzig, both ports are to fulfill expectations of the country. The fact that while Gdynia is rising as

Tablica 2. Ruch towarowy przez port w Gdyni.

w tonach

Plate 2. Volume of business through Gdynia in tons.

Rok Jear	Przywóz Import	Wywóz Export	Ogółem Total
1924	631	9 086	9 717
1925	1 646	49 743	51 389
1926	178	410 297	410 475
1927	6 702	891 457	898 199
1928	190 962	1 766 386	1 957 348
1929	356 789	2 462 000	2 818 789

słowymi kraju. Celem odciążenia linii kolejowej, łączącej obecnie ośrodki przemysłowe z Gdańskiem i Gdynią, Rząd Polski przystąpił parę lat temu do budowy nowej linii kolejowej, niezależnej od linii idącej do Gdańska. Nowa ta linja ma być uruchomiona w ciągu tej jesieni i przyczyni się ona nietylko do rozwoju Gdyni, ale i do dalszego rozwoju Gdańska, odciążając kolej gdańską, której przelotność dosięga już swego kresu.

Jednocześnie Rząd Polski postanowił w inny jeszcze sposób przyczynić się do rozwoju portu gdańskiego. Pomimo trudności finansowych, z jakimi walczy nasza Rzeczpospolita, do budżetu r. 1930 wstawiona została pierwsza rata przeznaczona na regulację Wisły, przy której ujściu do Bałtyku leży Gdańsk Wisła wobec zupełnego zaniedbania jej przez dawne władze zaborcze, w szczególności zaś rząd rosyjski, jako środek komunikacyjny nie odgrywała prawie żadnej roli. Rozpoczynające się w tym roku roboty nad regulowaniem Wisły według projektu, który został już przez Rząd Polski opracowany i ma być w ciągu lat następnych wykonany, przyczynią się niewątpliwie do dalszego rozwoju portu gdańskiego.

W ten sposób działalność Polski na morzu polega na wykorzystaniu i rozwoju wszystkich sił gospodarczych i wszystkich instrumentów ekonomicznych, jakie otrzymała w dostępie do morza na zasadzie istniejących traktatów. Polska dąży zatem do równoległego rozwoju i rozbudowy obu portów polskich Gdańska i Gdyni.

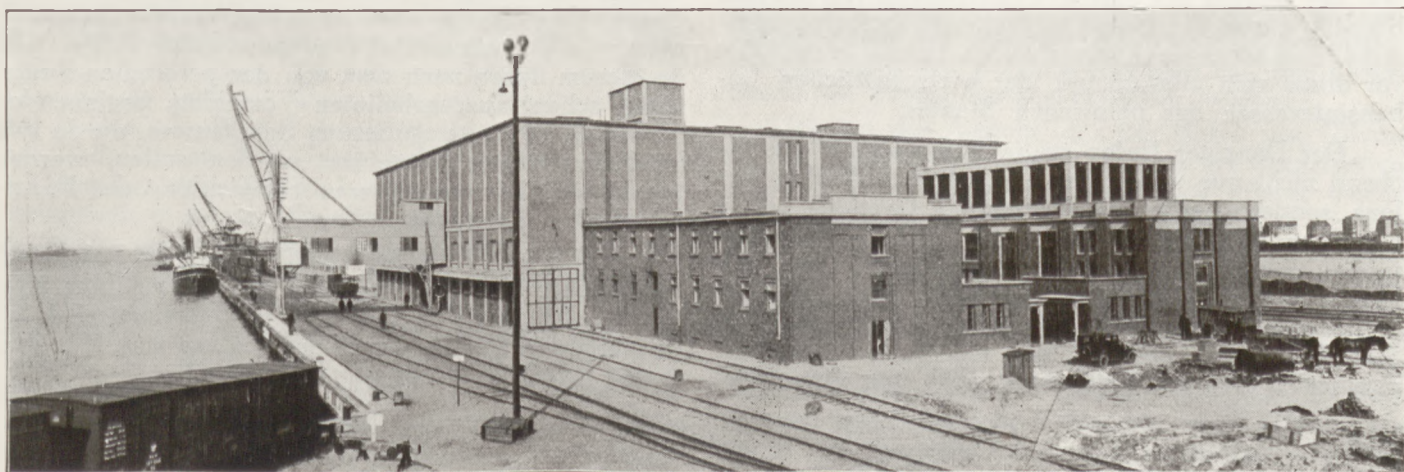
a port Danzig developed in meantime better than other European port ought to justify this statement. Doubtless it would be better if both ports were separated by a bigger distance between, but not distance decides of the popularity of a port. It's the railroad connections make for it. The Polish Government started works on a RR. line independent from Danzig's territory.

This new line was opened to traffic in autumn and serves not only Gdynia but Danzig also by taking off of its RR. system's overhead of business thus permitting to function latter more efficiently.

At the very same time the Polish government helped the development of Danzig's port in another respect. In spite of financial difficulties of the republic a considerable amount for regulation of Vistula river at Baltic was entered in 1930 budget. This river neglected badly by aggressors, particularly by Russian government, presented no value as a transportation means. The beginning of works according to plans aproved by Polish government and to be executed within the few following years will render much to the development of Danzig's port.

This way Poland's activity on sea depends largely on proper use and development of all economical instruments granted to her by existing treaties.

The republic aims, therefore, toward the rational and equal development of both ports, of Danzig and Gdynia.



Port Gdyniński: Chłodnia eksportowa.

The port of Gdynia: Cold storage.

AUFSCHWUNG DANZIGS und GDYNIA.

Der wirtschaftliche Aufschwung Danzigs liegt im Interesse Polens, als polnisches, wirtschaftliches Instrument. Es muss speciel der Aufschwung des Danziger Handels und des Danziger Hafens betont werden. Welche Resultate gab diese Politik? Die beste Antwort auf diese Frage geben uns die Ziffern des Waarenverkehrs im Danziger Hafen. Die Beschäftigung des Danziger Hafens ist im Vergleich mit der Vorkriegszeit viermal gestiegen und der Danziger Hafen hat sich aus einem kleinen in einem grossen Hafen ausgebaut, der auf den dritten Platz nach Stockholm und Kopenhagen steht. Der grosse Aufschwung des Waarenverkehrs zog nach sich den Ausbau der Hafenanlagen auf Kosten mehrfacher Anleihen in einer Gesamtsumme von 20 Millionen Goldfranken und zwang zu grösseren Aufwendungen für Ausgaben der Eisenbahnen, die auf Kosten der polnischen Regierung geschahen. Trotz des grossartigen Aufschwungs des Danziger Hafens zeigte es sich, dass er für das

Tabelle 1. Waarenumschlag im Danziger Hafen.
in Tonne

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Summe
1912	1 141 455	1 311 757	2 453 212
1913	1 233 630	878 471	2 112 101
1919	174 000	72 235	246 235
1920	1 700 000	138 246	1 838 246
1921	1 026 420	378 952	1 405 372
1922	466 287	504 411	970 698
1923	654 929	1 062 864	1 717 793
1924	738 072	1 636 485	2 374 557
1925	690 779	2 031 969	2 722 748
1926	640 696	5 656 605	6 300 301
1927	1 517 194	6 380 420	7 897 614
1928	1 832 409	6 783 273	8 615 682
1929	1 792 951	6 766 699	8 559 650

wirtschaftliche Leben Polens nicht ausreicht. Auf polnisches Gebiet in einer Entfernung von 21 km von Danzig im ehemaligen Fischerdorf Gdynia sah sich die polnische Regierung gezwungen einen neuen Hafen aufzubauen.

Die polnische Regierung hat eingesehen, dass für die völlige Unabhängigkeit ein Hafen mit beschränktem Zutritt zum Meere nicht ausreicht sondern, dass auf der eigenen Küste ein Hafen notwendig sei, der völlige Bewegungsfreiheit sichert. So war der Beginn des Ausbaus des Hafens von Gdynia diktiert durch die Notwendigkeit der Selbstverteidigung, sein weiterer Ausbau wurde jedoch erzwungen vor allem vom Standpunkt der wirtschaftlichen Lebensinteressen des polnischen Staates.

Der Danziger Hafen zeigte sich als nicht ausreichend nicht nur wegen der beschränkten Rechte Polens, sondern auch aus technischen Gründen. Wie ich schon oben bemerkt habe, geht beinahe die Hälfte des polnischen Waarenumsatzes heute über den Meeresweg. Verteilung der Gesamttonnage zwischen die beiden Häfen zeigt sich deshalb als unvermeidlich. Man hob hervor, dass der Bau eines zweiten Hafens in einer so geringen Entfernung nicht vom wirtschaft-

lichen Standpunkte begründet sei sondern, dass es nur aus politischen Gründen nämlich der Konkurrenz mit Danzig in dem Polen nicht die vollen Rechte besitze, geschehe. Diese Behauptung ist unrichtig. Gdynia soll kein Konkurrenzhafen für Danzig werden, sondern die beiden Häfen sollen sich gegenseitig vervollständigen. Der beste Beweis hierfür ist dass trotz des Baues — von Gdynia, Danzig sich in derselben Zeit besser entwickelt hat, als irgend ein anderer Hafen in Europa. Selbstverständlich wäre es günstiger wenn beide Häfen nämlich Danzig und Gdynia etwas weiter von einander entfernt lägen, doch ausschlaggebendes Moment für ihre Entwicklung ist nicht die Entfernung, sondern die Verkehrsverbindungen beider Häfen mit den Industriezentren des Landes. Um die Eisenbahnlinien welche jetzt die Industriezentren mit Danzig und Gdynia verbinden zu entlasten, begann die polnische Regierung vor ein paar Jahren den Bau einer neuen Eisenbahnlinie wel-

Tabelle 2. Waarenumschlag in Gdynia.
in Tonne

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Summe
1924	631	9 086	9 717
1925	1 646	49 743	51 389
1926	178	410 297	410 475
1927	6 702	891 457	898 199
1928	190 962	1 766 386	1 957 348
1929	356 789	2 462 000	2 818 789

che völlig unabhängig ist von der nach Danzig führenden. Diese neue Linie wurde schon für den öffentlichen Verkehr eröffnet und wird nicht nur zur Entwicklung von Gdynia, sondern auch zum weiteren Aufschwung von Danzig dienen, entlastet dabei die Eisenbahnlinie nach Danzig deren Leistungsfähigkeit schon den Höhepunkt erreicht hat, Gleichzeitig beschloss die polnische Regierung noch auf andere Weise zur Entwicklung des Danziger Hafens beizutragen. Trotz der finanziellen Schwierigkeiten mit denen der polnische Staat zu kämpfen hat wurde in den Haushalt 1930 die erste Rate eingesetzt welche zur Regulierung des Weichselflusses an dessen Mündung Danzig liegt, verwendet werden soll. Die Weichsel spielte, wegen der völligen Vernachlässigung durch die früheren Verwaltungen, insbesondere durch die russische, als Verkehrsmittel überhaupt keine Rolle. Die in diesem Jahre nach dem von der polnischen Regierung schon ausgearbeiteten Vorschlag, beginnenden Arbeiten an der Regulierung des Flusses, die in den nächsten Jahren ausgeführt werden sollen, werden zweifellos viel zur weiteren Entwicklung des Danziger Hafens beitragen.

Auf diese Weise besteht die Fähigkeit Polens auf dem Meere in der Ausnützung und Entwicklung aller wirtschaftlichen Kräfte und aller Oekonomischer Instrumente welche sie durch den Zugang zum Meer auf grund bestehender Verträge erhalten hat.

Minister Dr. Strasburger.

GDANSK A GDYNIA. DANZIG UND GDYNIA.

Zamieszczając poniższy artykuł, redakcja, aczkolwiek nie zgadza się w zupełności z wywodami szanownego autora, podkreśla z prawdziwym zadowoleniem gotowość kupiectwa gdańskiego do lojalnej współpracy gospodarczej z Polską.

Nie ulega wątpliwości, że na początku istniejącego obecnie politycznego ukształtowania, sfery gospodarcze gdańskie, miały szczerzy zamiar wejścia w przyjazne stosunki z kupcami i przemysłowcami polskimi, i spodziewały się owocnej współpracy.

Przypominam sobie doskonale jak przyjaznego przyjęcia doznała gdańska komisja gospodarcza w r. 1919 w Warszawie, wysłana w celu nawiązania stosunków handlowych.

W tym czasie miałem okazję wygłosić mowę podczas bankietu w Klubie Kupieckim, w której stwierdziłem, że my gdańszczanie urodziliśmy się i wyrosliśmy jako Niemcy, i nikt nam nie może wziąć za złe, jeżeli w poglądach naszych i uczuciach zawsze Niemcami pozostaniemy. Przecież Polacy pomimo 150-letniej niewoli potrafili zachować ducha polskiego i wreszcie osiągnęli ten swój cel, tj. niezawisłość.

My, gdańscy kupcy i przemysłowcy, pojechaliliśmy wtedy do Warszawy w tym celu, aby zapewnić zainteresowane koła polskie, że jesteśmy politykami realnymi, którzy przystępują się do istniejącego stanu i gotowi są całe wieloletnie doświadczenie w handlu i żegludze oddać do dyspozycji polskiej klienteli, i w ten sposób zgodnie współpracować.

O polityce wtedy nie było mowy, komisje gospodarcze bowiem nie były upoważnione do przeprowadzania uchwał natury politycznej i jeżeli nadzieje które pokładaliśmy w naszej jeździe do Warszawy zawiodły, należy to przypisać w największej mierze nieporozumieniom i różnicom politycznym. W każdym razie, handel a z nim export i import sprowadzony został na całkiem inne tory, niż te któreśmy początkowo przewidywali. Jest przecież nie do zaprzeczenia, że kupiectwo gdańskie nie zajęło w polskim handlu tego miejsca, jakiegośmy się spodziewali na podstawie ówczesnych pertraktacji.

Jestem osobiście zdania, że stworzenie portu w Gdyni przypisać należy więcej względom natury politycznej, a nie koniecznościom gospodarczym, chociaż uwzględnić trzeba, że Rzeczpospolita Polska musiała stworzyć sobie bazę dla swej marynarki wojennej. Na zasadzie Traktatu Wersalskiego Gdańsk miał służyć Polsce jako port d'attache dla marynarki wojennej, jednakowoż Polacy nie byłiby panami sytuacji w Gdańsku, a pozatem stała obecność obcych okrętów wojennych w porcie gdańskim, nie byłaby specjalnie pożądaną ani przyjemną. Jednakowoż port gdyński jest więcej portem handlowym niż wojennym i jako baza morska nie gra wielkiej roli. To też słusznie zapytują gdańszczanie, czy celowem jest aby Gdynia w takiej mierze rozbudowywana była, tembardziej, że port gdański w ostatnim czasie ulepszył i rozbudował znacznie urządzenia przeładunkowe, a że pozatem Martwa Wisła nadaje się na przestrzeni wielu kilometrów do dalszej budowy urządzeń portowych, port gdański można uwa-

Wir bringen den unterstehenden Artikel, obgleich wir mit seinem Sinn nichtvöllig einverstanden sind, mit der grössten Freude, dass die Danziger Kaufmannschaft zur lojalnen, wirtschaftlichen Mitarbeit mit Polen bereit ist.

Es wird gewiss den Lesern der Zeitung interessant sein, einmal die Frage, wie sich in den Augen von Danziger interessierte Kreisen die Konkurrenz zwischen Gdynia und Danzig abspielt, von jemand behandelt zu sehen, der die Ereignisse von Anfang an ohne Voreingenommenheit verfolgt hat. Fraglos herrschte in Danziger Wirtschaftskreisen bei Beginn der neuen politischen Gestaltung der feste Wunsch, mit polnischen Kaufleuten und Industriellen in freundschaftlicher Weise zu arbeiten. Ich erinnere mich sehr gut der liebenswürdigen Aufnahme, die die erste Danziger Wirtschaftskommission, die im November 1919 nach Warschau zur Anbahnung wirtschaftlicher Relationen ging, dort fand. Ich habe bei einem Festessen im Saale des Kupiecki Klup eine längere Rede gehalten, in der ich auseinandersetzte, dass wir Danziger nun einmal als Deutsche geboren und gross geworden seien, und dass man uns nicht verargen könne, wenn wir in unsern Anschauungen und Gefühlen deutsch bleiben würden; es haben ja auch die Polen ihr nationales Gefühl 150 Jahre während der Fremdherrschaft erhalten und sind damit schliesslich wieder zur politischen Freiheit gekommen. Wir Danziger Kaufleute und Industrielle sind damals nach Warschau gekommen, um den polnischen interessierten Kreisen die Versicherung zu geben, dass wir Realpolitiker seien, die sich auf den Boden der gegebenen Verhältnisse stellten und nun bereit seien, ihre langjährigen Erfahrungen in Handel und Schiffahrt den polnischen Interessenten zur Verfügung zu stellen und in freundschaftlicher Weise mit ihnen Im- und Export zu bearbeiten. Von Politik war damals nicht die Rede, denn zu irgendwelchen politischen Abmachungen hatten die Kommissionen keinerlei Vollmacht, und wenn dann später sich die Erwartungen, die wir an die Warschauer Reise knüpften, nicht erfüllt haben so liegt vielleicht auch die grössere Schuld an politischen Differenzen und Missverständnissen. Jedenfalls hat sich der ganze Handel, der Im- und Export, schliesslich in ganz andere Bahnen gedrängt, als wir ursprünglich voraussahen, und es ist nicht zu leugnen, dass der Danziger Kaufmann im polnischen Verkehr nicht den Eingang gefunden hat, den unsere damaligen Verhandlungen erwarten liessen.

Ich bin der Ansicht, dass der Hafen von Gdynia in der Hauptsache auch nicht aus wirtschaftlichen, sondern aus politischen Rücksichten erbaut wurde, wobei natürlich zu berücksichtigen ist, dass die Republic Polen einen Platz für ihre Kriegsmarine haben musste. Wenn ihr auch Danzig als port d'attache zugestanden wurde, so war sie im Danziger Hafen doch nicht ganz Herr im Hause, und es muss ohne weiteres zugegeben werden, dass auch den Danzigern die dauernde Anwesenheit fremder Kriegsschiffe nicht gerade angenehm war. Nun ist aber Gdynia viel mehr ein Handels- als ein Kriegshafen geworden und die Unterbringung der Kriegsmarine spielt in Gdynia eine geringere Rolle. Es wird nun von den

zać za nadający się do dalszego powiększenia. Jeżeli nawet miarodajne osobistości polskie uważają stworzenie własnego portu za konieczne, a to ze względu na to, że Gdańsk jakoby nie jest w stanie opanować całego handlu morskiego Polski, to jednak muszą stwierdzić, że sfery gdańskie, które bynajmniej nie idą na pasku niemiecko-nacjonalistycznej polityki, uważają że stworzenie przynajmniej pewnego procentowego stosunku pomiędzy oboma portami jest konieczne.

Jeżeli jednak port gdyński korzysta z wszelkiego rodzaju udogodnień i przywilejów, których Gdańsk nie posiada, jeżeli Polska stwarza syndykaty importowe i exportowe w celu skierowania ruchu przez Gdynię, wtedy pozostaje tylko do stwierdzenia, że Polska nie wypełnia przyjętych na siebie traktatowo zobowiązań wobec Gdańska, to znaczy nie używa gdańskiego portu całkowicie, lecz wprost przeciwnie, odciąga od niego dużą część ruchu towarowego, który mógłby być przez Gdańsk z łatwością opanowany. Wszystko to jest bardzo dobrze wiadome polskiemu rządowi, chociażby z tego względu, że w Gdańskiej Radzie Portu zasiada 6 panów, którzy polskie urzędy dokładnie informują, co Gdańsk może zrobić teraz i co mógłby zrobić, jeżeliby się rozbudowało urządzenie portowe.

To, że Rząd Polski włożył miliony złotych w urządzenie portu gdyńskiego, nie jest rzeczą Gdańska, chociaż jest samo przez się zrozumiałem, że Gdańsk nie może łatwo konkurować z Gdynią w której opłaty portowe są znacznie niższe.

Od Gdańskiego portu wymaga się, aby chociaż w małej mierze był rentownym, i jeżeli nie może on przynieść żadnych zysków, to jednak nie powinny być ewentl. zapomogi rządów polskiego i gdańskiego zbyt wielkie. O Gdyni tego w żadnym razie powiedzieć nie można, gdyż wszelkie sumy wydane na miasto i port uważać trzeba jako dane à fonds perdu.

Jeżeli dalej weźmiemy pod uwagę, że odbiorcem i założycielem w porcie gdyńskim przyznawane są wszelkie udogodnienia czy to pod względem podatkowym czy też pod względem taryfy kolejowej, wtedy jasnym jest, że Gdańsk musi być poszkodowanym i, że przez te środki odciąga się sztucznie obrót towarowy od Gdańska.

W tem wszystkim widzą Gdańczycanie upośledzenie swoich interesów i dlatego zmuszony był Senat Gdański zwrócić się do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów z notą, w której zwraca uwagę, że rząd polski nie traktuje portu gdańskiego w myśl istniejących traktatów. Niema żadnej widocznej potrzeby kierowania handlu zbożowego i cukrowego, a do tego ma dojść jeszcze handel drzewny, przez Gdynię zamiast Gdańska, gdyż Gdańsk posiada wszelkie wymagane urządzenia, jak magazyny etc., których Gdynia nie posiada i które stworzyć musi wielkim nakładem kosztów. Cała więc ta tendencja nie ma podstaw gospodarczych i nie może być traktowana jako konieczność natury gospodarczej.

Gdy Gdynia będzie miała własne magazyny i inne urządzenia do magazynowania towarów, to jest rzeczą zrozumiałą, że kupiectwo polskie ze względu na narodowych prowadzić będzie handel im, i exportowy przez Gdynię, a wtedy urządzenia portu Gdańskiego będą nieużywane i bezcelowe.

Jest więc zupełnie niezrozumiałem dlaczego wyrzuca się tyle pieniędzy na rzecz, których widocz-

Danzigern vielleicht mit Recht gefragt, ob es nötig ist dass Gdynia in dieser Weise ausgebaut wird, da der Hafen von Danzig in den letzten Jahren sehr erheblich in seinen Umschlagsvorrichtungen erweitert ist und, da noch die Tote Weichsel kilometerweise zur Verfügung steht, erweiterungsfähig bleibt. Wenn aber Polen schon glaubte, einen eigenen Hafen nötig zu haben, weil nach Ansicht der leitenden Persönlichkeiten der Danziger Hafen nicht in der Lage ist, den ganzen Verkehr zu bewältigen, so muss nach Ansicht aller Danziger Kreise, auch solcher, die absolut nicht im deutsch-nationalen Fahrwasser schwimmen, wenigstens ein gewisses paritätisches Verhältnis zwischen den beiden Häfen walten. Wenn für Gdynia alle möglichen besonderen Vorteile geschaffen werden, die man dem Danziger Hafen nicht zubilligt, wenn für den Im- und Export Syndikate gebildet werden mit der nicht misszuverstehenden Weisung, den Verkehr über Gdynia zu lenken, so kommt Polen nicht der vertraglich übernommenen Verpflichtung nach, den Hafen von Danzig voll und ganz auszunutzen, sondern entzieht dem Danziger Hafen einen grossen Teil des Verkehrs, den er noch sehr gut bewältigen könnte. Dieses ist natürlich bei den betreffenden polnischen Behörden sehr gut bekannt, da ja doch in dem paritätischen Hafenausschuss 6 Herren sitzen, die von der polnischen Regierung dazu bestimmt, genau informiert sind, was Danzig leisten kann, und was es bei einer etwaigen Vergrösserung der Hafenanlagen noch zu leisten imstande ist.

Dass die polnische Regierung eine ungezählte Anzahl von Millionen im Hafen von Gdynia verankert hat, ist natürlich nicht Sache der Danziger Beurteilung, obwohl es selbstredend für den Danziger Hafen schwer ist, zu konkurrieren, wenn in Gdynia die Hafenkosten erheblich geringer sind als bei uns. Vom Danziger Hafen wird verlangt, dass er sich einigermaßen rentieren soll, und wenn auch kleine Ueberschüsse zu erzielen sind, doch auch keine zu grossen Zuschüsse seitens der beiden Regierungen Polen und Danzig geleistet werden sollen. Bei Gdynia kommt das wohl nicht in Frage, da die für den Hafen und die Stadt ausgegebenen Summen à fonds perdu gegeben sind. Wenn nun noch alle möglichen sonstigen Vorteile den Abladern oder Empfängern von Waren in Gdynia geboten werden, sei es in Bezug auf steuerliche Behandlung, Umsatzsteuer, vielleicht auch mit der Eienbahnfracht, so ist es ganz klar, dass der Danziger Hafen darunter leiden muss, und dass der Verkehr durch solche Massnahmen künstlich von Danzig abgelenkt wird. Darin sehen die Danziger natürlich eine Benachteiligung ihrer Interessen, und das hat wohl auch den Senat veranlasst, die Eingabe an den Hohen Kommissar des Völkerbundes zu machen, die darauf aufmerksam macht, dass der Hafen von Danzig nicht in der vereinbarten Weise seitens der polnischen Behörden behandelt wird. Es liegt wirklich keine Veranlassung vor, z. B. den Zucker- und Getreidehandel, neuerdings will man auch den Holzhandel dazu nehmen, von Danzig nach Gdynia abzulenken, denn das dürfte auch wirtschaftlich insofern schon keine richtige Massregel sein, als in Danzig bereits die nötigen Lagerhäuser und Lagerplätze vorhanden sind während sie in Gdynia erst mit grossen Kosten geschaffen werden müssen. Sind sie einmal da, so liegt es wohl in der Natur der Sache, dass die polnischen Kaufleute und Industriellen schon aus nationalem Gefühle den Im- und Export über Gdynia leiten werden, und die für den Umschlagverkehr in Dan-

nej potrzeby nie widać, chyba, że chce się ze względów nacjonalistycznych bojkotować gdańskich kupców i ekspedytorów.

Mcim zdaniem kupiectwo gdańskie nie dało powodów do takiego traktowania, a nawet stwierdzić muszę, że moja firma i cały szereg innych gdańskich firm, szczerze i uczciwie pracowały zawsze, aby obrót gospodarczy między Polską i Gdańskiem rozbudować, i jemu zawsze służyły.

Mam nadzieję, że te słowa usłyszane będą w jak najszerzych kołach polskich, i przyczynią się do tego, że stosunek między wielką Polską i małym Gdańskiem, przynajmniej pod względem gospodarczym, przybierze znów przyjazny charakter. Dla tego celu gotów jestem zawsze rękę mą wyciągnąć.

W. Sieg, radca handlowy.

Udogodnienia istniejące w Porcie Gdynskim, o których wyżej jest mowa, są w zupełności zrozumiałe i dotyczą wyłącznie tych dziedzin w których Polska nie posiada uprawnień w Gdańsku; jest więc rzeczą Senatu Gdańskiego wprowadzić analogiczne udogodnienia i w Porcie Gdańskim.

Redakcja.

zig geschaffenen Anlagen stehen unbenutzt. Es ist also unverständlich, wie man Geld auf diese Weise wegwerfen kann, wenn keine Notwendigkeit dafür vorliegt, es sei denn, dass man entschlossen ist, aus rein nationalen Rücksichten den Danziger Spediteur und Danziger Kaufmann zu boykottieren. Meiner Ansicht nach hat gerade die Danziger Kaufmannschaft hierzu keine Veranlassung gegeben, denn nicht nur meine Firma sondern eine grosse Anzahl alter Danziger Häuser hat sich ehrlich bemüht, den wirtschaftlichen Verkehr zwischen Polen und Danzig bestens auszubauen und ihm nach Kräften zu dienen.

Ich will hoffen, dass diese offenen Worte in weitesten polnischen Kreisen zu Gehör kommen und dazu beitragen, dass das Verhältnis zwischen dem grossen Polen und dem kleinen Danzig wenigstens wirtschaftlich wieder ein freundschaftliches wird. Ich reichte gern meine Hand dazu.

W. Sieg, Kommerzienrat.

Wirtschaftliche Vorteile, die im Hafen von Gdynia eingeführt sind und von denen der Artikel spricht, bedürfen keiner Argumentierung. Die Vorteile sind bloss in dieser Richtung eingeführt, in der Polen in Danzig keinen Einfluss hat. Es hängt jetzt bloss vom Danziger Senat ab, dieselben Vorteile bei sich einführen zu wollen.

Redaktion.



S. S. „Herakles“ (7600 ton) w Porcie Gdańskim (Bergenske Baltic Transports Ltd.)
S. S. „Herakles“ (7600 ton) at Danzig (Bergenske Baltic Transports Ltd.)

POLSKIE PORTY: GDYŃIA - GDYŃSK

THE POLISH PORTS

RUCH OKRĘTOWY W ROKU 1930

MOVEMENT OF VESSELS IN 1930

	Ilość okrętów Number of Vessels	Pojemność w t. R. N. Total capacity in tons	Obrót towarowy w tonach Freight turnover in tons
Weszło — Entered	2 238	2 029 822	504 117,3
Wyszło — Left	2 219	2 014 299	3 121 628,6
Suma — Total	4 457	4 044 121	3 625 745,9

RUCH PASAŻERSKI W ROKU 1930

PASSENGER TRAFFIC IN 1930

	pasażerów Passengers	Suma — Total
Weszło — Entered	6 781	24 169
Wyszło — Left	17 388	

ZESTAWIENIE WEDŁUG FLAG W ROKU 1930

SPECIFICATION ACCORDING TO THE FLAG FLIED

Narodowość Nationality	Ilość statków Number of Vessels	Pojemność t. R. N. Total capacity in tons
A amerykańska — American	47	145 020
A angielska — English	40	60 585
A austriacka — Austrian	4	716
A belgijska — Belgian	4	4 451
A czecho-słow. — Czechoslovakian	3	739
A duńska — Danish	201	190 116
A estońska — Esthonian	38	22 849
A fińska — Finnish	31	27 603
A francuska — French	53	145 042
A gdańska — Danzig	35	15 850
A grecka — Greek	1	1 696
A holenderska — Dutch	10	3 073
A japońska — Japanese	1	4 277
A litewska — Lithuanian	11	6 242
A łotewska — Latvian	123	125 172
A niemiecka — German	397	267 270
A norweska — Norwegian	152	129 260
A perska — Persian	2	232
A polska — Polish	298	360 464
A szwedzka — Swedish	796	514 836
A włoska — Italian	1	2 378

WYWÓZ WĘGLA DO POSZCZEGÓLN. KRAJÓW PRZEZNACZENIA

EXPORT OF COAL TO DIFFERENT COUNTRIES

Do — to	Tonn — Tons	%
Algerji — Alger	7 451,5	0,3
Belgii — Belgium	49 630,4	1,8
Danji — Denmark	445 248,6	15,8
Estonji — Esthonia	9 620,5	0,3
Finlandji — Finland	190 052,8	6,8
Francji — France	87 239,0	3,1
Hedžas — Hedgas	1 500,0	0,1
Holandji — Holland	34 283,2	1,2
Litwy — Lithuania	1 579,0	0,1
Łotwy — Lotvia	122 673,0	4,4
Niemiec — Germany	58 597,5	2,1
Szwecji — Sweden	1 286 837,5	45,8
Norwegji — Norway	498 216,0	17,7
Włoszech — Italy	10 424,0	0,4
via Gdańsk — via Dantzig	1 271,0	—
Irlandji — Ireland	4 104,0	0,1
Suma — Total	2 808 828,0	100,0



Statek P. P. „Żegluga Polskiej” — „Warta”.
Steamer of the Concern „Żegluga Polska” — „Warta”.

LINJA BAŁTYCKA

P. P. „ŻEGLUGI POLSKIEJ“

zapewnia eksporterom i importerom polskim regularną komunikację pomiędzy Gdynią a portami: Libawa — Ryga — Tallin — Helsingfors

PORT GDAŃSK — THE PORT OF DANZIG

WESZŁY W GRUDNIU ENTERED IN DEZEMBER

	Parowce Steamers		Żaglowce Sailing vessels		Holowniki Tugs	
	ilość number	pojemn. capacity	ilość number	pojemn. capacity	ilość number	pojemn. capacity
Z ładunkiem Cargo	159	98 411	2	160	2	1 141
Z balastem lub próżne With balast and empty	292	220 183	2	277	1	473
Awarja i po bunker	29	12 843	3	480	—	—
Razem. Total:	480	331 437	7	917	3	1 614

Razem: 490 okrętów — vessels = 333 968 Ntrgt.

WYSZŁY W GRUDNIU LEFT IN DEZEMBER

	Parowce Steamers		Żaglowce Sailing vessels		Holowniki Tugs	
	ilość number	pojemn. capacity	ilość number	pojemn. capacity	ilość number	pojemn. capacity
Z ładunkiem Cargo	471	334 652	9	1 180	3	1 614
Z balastem lub próżne With balast and empty	25	15 950	—	—	—	—
Awarja i po bunker	29	12 520	2	338	—	—
Razem: Total:	525	363 122	11	1 518	3	1 614

Razem: 539 okrętów — vessels = 366 254 Ntrgt.

ZESTAWIENIE WEDŁUG FLAG W GRUDNIU SPECIFICATION ACCORDING TO THE FLAG FLIED IN DEZEMBER

Narodowość Nationality	Ilość stat- ków Number of Vessels	Pojemność t. R. N. Total capacity in tons
Angielska — English	8	10 435
Duńska — Danish	82	57 019
Fińska — Finnish	9	9 186
Francuska — French	5	6 004
Gdańska — Danzig	11	4 083
Łotewska — Lotvian	22	19 385
Niemiecka — Germany	168	80 629
Norweska — Norwegian	22	14 925
Polska — Polish	19	25 291
Szwedzka — Svedish	110	66 150
Estońska — Esthonian	12	10 143
Litewska — Lithuanian	4	2 276
Grecka — Greek	3	7 390
Holenderska — Dutch	8	4 175
Włoska — Ytaly	2	5,039
Austrjacka — Austrian	1	194
Perska — Persian	1	115
Czechosłowacka-Chekoslovakian	2	225

RUCH PASAŻERSKI W GRUDNIU PASSENGER TRAFFIC IN DEZEMBER

	Weszło Entered	Wyszło Left
Rouen	—	—
Helsingfors	2	2
Stockholm	—	—
Kopenhaga	39	140
London — London	52	6
Hull	39	1
New York	15	219
Razem: Total:	147	368

Największe Towarzystwo Transportowe w Polsce C. HARTWIG Sp. Akc.

500 współpracowników

Międzynarodowa ekspedycja, frachtowanie statków i maklerka.

Urządowi ekspedytorzy Polskich Kolei Państwowych, Międzynarodowego Targu w Poznaniu, oraz największych koncernów przemysłowych.

Wolnościowe składy, cenie przy wszystkich oddziałach Towarzystwa.

**Oddziały: BYDGOSZCZ, GDAŃSK, GDYNIA, KATOWICE, KRAKÓW, ŁÓDŹ,
LWÓW, POZNAŃ, WARSZAWA, WILNO, ZBĄSZYŃ**

Centrala: POZNAŃ

Rok założenia 1858

Adres telegraficzny: „Cehartwig“

Frachty z Gdyni

STAWKI FRACHTOWE NA DRZEWO Z GDAŃSKA I DO GDYNI

25. XII. —

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	Stopy telegraficzne Telegraph Poles	Okrągłaki sosnowe za m ³ Fir Round-wood	Sazeń Props p/216 (bd) Fathom	Klepkę dębowe za tonę Oakstaves p/ton	Planki dębowe Oak Planks p/Load
London	33/—	11/6	—	13/6	13/—	12/6	—	34/—	14/—	17/—
Hull	33/6	11/—	—	13/6	13/—	12/6	—	34/—	14/—	17/—
Westhurtlepool	33/—	11/—	—	13/6	13/—	12/6	—	34/—	14/—	17/—
Grimsby	34/—	11/6	—	14/—	13/—	12/6	—	34/—	14/—	17/6
Goole	—	10/6	—	13/—	13/—	12/6	—	34/—	15/—	16/6
Tyne	35/—	11/6	—	14/6	14/—	13/—	—	35/—	15/—	17/—
Boston	36/—	11/6	—	14/6	14/—	13/—	—	35/—	15/—	19/—
Boness	32/—	10/—	—	13/—	13/—	12/—	—	33/—	13/6	16/—
Grangemouth	32/—	10/—	—	12/6	13/—	12/—	—	33/—	13/6	16/—
Cardiff	42/—	13/—	—	15/—	15/—	14/—	—	42/—	17/—	21/—
Swansea	43/—	13/6	—	15/6	16/—	15/—	—	43/—	18/—	22/—
Liverpool	40/—	13/—	—	15/—	15/—	14/—	—	42/—	17/6	20/—
Manchester	40/—	13/—	—	15/—	15/—	14/—	—	42/—	17/6	20/—
Garston	44/—	13/3	—	16/—	10/—	16/—	—	44/—	19/—	23/—
Preston	43/—	13/3	—	16/—	16/—	15/—	—	43/—	17/6	22/—
Belfast	55/—	15/—	—	17/—	17/—	17/—	—	—	22/—	25/—
Dublin	55/—	15/—	—	17/—	17/—	17/—	—	—	22/—	25/—
Amsterdam	Hfl. 17/—	—	9/—	10/—	Hfl. 6.25	Hfl. 5.50	Hfl. 6.50	Hfl. 17/—	Hfl. 7/—	Hfl. 8/—
Rotterdam	Hfl. 17/—	—	9/—	10/—	Hfl. 6.25	Hfl. 5.50	Hfl. 6.50	Hfl. 17/—	7/—	Hfl. 8/—
Antwerpja	27/—	—	8/9	9/9	9/3	9/—	10/—	27/—	11/—	14/—
Gent	27/—	—	8/9	9/6	9/3	9/—	10/—	27/—	11/—	14/—
Dünkirchen —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dunkirk	28/—	—	—	—	10/3	10/—	—	28/—	13/—	15/—
Rouen	29/—	—	—	—	11/—	11/—	—	29/—	14/—	16/—
Hamburg	37/6	—	11/—	12/—	15/—	12/6	13/—	—	14/—	18/—
Stockholm	—	—	—	Kr. 9 1/2	—	—	—	—	—	—
Kopenhaga	Kr. 26/—	—	—	—	—	—	—	—	Kr. 10/—	—
Buenos Aires	80/—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Nieokantowane 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.

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 bocznicę kolejowe. 300 000 mkw. składu dla ekspedycji drzewa. Dział masowej ekspedycji węgla.

ODDZIAŁ w GDYNI, ul. Portowa

25. XII. 1. WĘGIEL — COALS.

Z Gdańska i Gdyni w kierunkach:

Destination from Danzig or Gdynia (Balticum and Finland):

Memel	4/3	do - to	5/3	zależnie od
Libawa — Libau	4/3	"	5/3	wielkości,
Ryga	4/3	"	5/6	
Helsingfors	4/3	"	6/—	
Hango	4/3	"	6/—	
Abo	4/3	"	6/—	
Kotka	4/3	"	6/—	
Wiborg	4/9	"	6/6	

SZWECJA — SWEDEN

Stockholm	4/3	do - to	5/6	zależnie od
Kalmar	4/3	"	5/6	wielkości
Norrköping	4/3	"	5/6	
Karlskrona	4/3	"	5/6	
Malmö	4/3	"	5/6	
Helsingborg	4/3	"	5/6	
Halmstad	4/3	"	5/6	
Gotheburg — Gothenberg	4/3	"	5/9	

NORWEGJA — NORWAY

Oslo	5/6	bis	7/6	zależnie od
Trondhjem	6/9	"	8/6	wielkości

DANJA — DENMARK

Kopenhaga	4/3	do - to	5/9	zależnie od
Odense	4/6	"	6/—	wielkości
Helsingör	4/6	"	6/3	
Nyköbing F.	5/3	"	6/6	
Aalborg	4/9	"	6/6	
Limfjord Häfen	7/6	"	8/6	
Randers	4/9	"	6/6	
Aarhus	4/6	"	6/6	
Horsens	4/9	"	6/6	
Fredericia	4/9	"	6/6	
Frederikshaven	5/6	"	7/—	

BELGJA — BELGIUM

Gent	4/6	do - to	6/—
----------------	-----	---------	-----

FRANCJA — FRANCE

Rouen	5/3	do - to	6/6	zależnie od
St. Nazaires	6/6	"	7/9	wielkości
Bordeaux	6/9	"	8/6	
Marseilles	9/—	"	10/6	

WŁOCHY — ITALY

Genua Range	6/6	do - to	7/3
Neapol			
Ancona			
Venedig	8/—	"	9/—
Triest			

2. CEMENT — CEMENT.

Stockholm, Gothenburg, Range	Kr. 8.—	do - to	8 1/2	zależnie od
Oslo	Kr. 10.—			wielkości
Bergen	Kr. 12.—			
Trondhjem	Kr. 13.—			
Memel	5/—	do - to	6/—	
Libawa — Libau	5/6	"	6/—	
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	12/—	do - to	12/6
London — London	9/—	"	9/6
Antwerpja — Antwerpen	8/—	"	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	6/—	do - to	6/6
Ryga	6/6	"	7/6
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	7/—	do - to	8/—
Denmark's harbours not north-			
ern of Aalborg	7/6	"	8/6
Gothenburg—Stockholm Range	7/—	"	8/—
Helsingfors	6/—	"	6/6
Abo	6/—	"	6/—
Antwerpja — Antwerpen	6/—	"	6/3
Rotterdam	6/—	"	6/3
London — London	8/—	"	8/3
Westküste U. K.	11/—	"	11/—

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 PORT 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

DWIE PILNE SPRAWY.

Przyczyn i powodów, zwlekających rozwiązanie zasadniczego zagadnienia, dla szybko rozwijającego się portu Gdynińskiego, jakim jest sprawa budowy ogólnej stoczni okrętowej, możnaby naliczyć wiele, ale takie założenie pozwoli nam tylko na konkluzję, że jest źle, podczas, gdy słuszniejszym jest wysunięcie wniosków, jak zaradzić temu brakowi. Uświadomienie społeczeństwa polskiego, co do ważności stworzenia własnego portu w Gdyni znalazło zdecydowany wyraz w energicznych posunięciach Ministra Kwiatkowskiego, natomiast sprawa własnego przemysłu okrętowego nie ma dotychczas dość silnego orędownika, któryby mógł ją wytoczyć na szerszą arenę zadań ogólnopństwowych i dlatego dotychczas nietylko nic zdecydowanego jeszcze nie zrobiliśmy, ale nawet wysuwane projekty, są zbywane półsłówkami.

Upływa jedenasty rok polityki morskiej, zatem jest już chyba najwyższy czas, by coś konkretnego zostało zadecydowane w tej lub innej formie ze strony tak rządu, jak przemysłu polskiego. Jeśli na rozbudowę przemysłu chemicznego i metalowego preeliminujemy rokrocznie dziesiątki milionów złotych, ze względów strategicznych, wobec tego, czy ze względów nietylko strategicznych, ale i gospodarczych i ze względów potrzeby racjonalnej ekspansji morskiej, o której ostatnio tyle się mówiło, nie znajdzie się, już nie miliony, ale przynajmniej śmiała decyzja, któraby pozwoliła rozpocząć pracę, spóźnioną już i tak kilka lat.

Nasza flota handlowa i wojenna, aczkolwiek nie liczna, przecież już obecnie przedstawia poważną pozycję w wydatkach na same remonty, które przeważnie dokonywuje się zagranicą. Wydatek na rok 1930 przypuszczalnie przekroczy 5 milj. zł. Gdybyśmy mogli podjąć się wszelkich remontów statków, zawiązających do Gdyni, osiągnęlibyśmy dalsze 2—3 miliony. Zatem musi nasunąć się pytanie, dlaczego tej gałęzi przemysłu nie staramy się wszystkimi siłami wspomagać. Dlaczego nadal decydujemy o oddawaniu zamówień na budowę nowych okrętów za granicę, zamiast starać się, by w jak najkrótszym czasie mogły one być wykonane w Gdyni.

Jesteśmy przekonani, że obchody dziesięciolecia powrotu Polski nad morze pozostawiły w umysłach tak całego społeczeństwa naszego, jak Rządu i Ciała Ustawodawczego poważną dozę zrozumienia dla spraw morskich i że przecież w najbliższej przyszłości zdecydujemy się stworzyć jednolity plan działania w rozbudowie żeglugi i marynarki wojennej, a nie będziemy zmuszać Ministerstwo Przemysłu i Handlu do improwizacji, a Kierownictwo Marynarki do zebrania o każdy grosz na budowę nowych jednostek. Zatem, przy czym współdziałanie chcemy budować te wszystkie okręty, któremu z naszych sąsiadów bliższych czy dalszych chcemy dać monopół na wywożenie z Polski dziesiątek milionów złotych za stal okrętową, której na Górnym Śląsku mamy pod dostatkiem, Ile jeszcze koncepcji powstanie w naszych głowach co do wysyłania polskich robotników na emigrację, bo tutaj nie chcemy dla nich stworzyć warsztatów pracy, któreby przez budowę okrętów dały zatrudnienie tysiącom, tak w stoczni, jak w hutach i przemysłach pomocniczych. To są refleksje, które nasuwają się nam, gdy zestawia-

my dotychczasowe wyniki pracy w Gdyni w tej dziedzinie.

Ludziom z tą sprawą nieobznajomionym wydać się może, że conajmniej dziesiątki milionów o ile nie setki, wchodzi tutaj w rachubę, na które przecież nie mamy pokrycia w naszym budżecie. Tak nie jest. Potrzebna tutaj jest tylko decyzja zainteresowanych czynników, tj. Ministerstw Przemysłu i Handlu, Spraw Wojskowych i Robót Publicznych, jak też odpowiednia gwarancja Ministerstwa Skarbu względnie Banku Gospodarstwa Krajowego, podczas gdy kapitał około 25 milionów złotych znajdzie się bez trudności w Polsce czy zagranicą. Przecież Pan Minister Kwiatkowski niedawno powiedział — „Witamy tam (w Gdyni) każdą zdrową inicjatywę gospodarczą, nacechowaną chęcią pokojowej współpracy, z całą radością, niezależnie, czy wychodzi ona ze strony polskiej, czy też obcych naszych przyjaciół”. Uciekanie się do półśrodków, w postaci warsztatów reperacyjnych na Oksywiu dla Marynarki i nad basenem południowym dla portu gdynińskiego, nie jest na miejscu, tem więcej, jeśli i tych odpowiednio się nie popiera.

Jakie jest więc wyjście z tej sytuacji. Przedewszystkiem potrzeba stworzyć jednolity plan rozbudowy tak floty handlowej jak Marynarki Wojennej, nie według dotychczasowych budżetów, które, poza konwenansowymi pozycjami, nie zdobyły się na faktyczną ocenę ważności własnej żeglugi i marynarki, ale według intensywności naszego handlu i stosunków z krajami zamorskimi. Ten plan, który w odniesieniu do żeglugi musi w ciągu najbliższych dziesięciu lat przewidzieć pomnożenie tonażu przynajmniej do ½ miliona, a odnośnie do marynarki wykonanie programu przynajmniej z roku 1924, musi być przeprowadzony z całą bezwzględnością kosztem innych pozycji budżetowych, mających znaczenie regionalne. Nieszczęściem jest, że poszczególni członkowie ciała ustawodawczego nie doceniają spraw morskich, gdyż wówczas zdobyliby się na więcej myśli państwowo twórczej i na komisjach sprawy morskie ujmowałiby w odpowiedni sposób.

Ustalenie planu rozbudowy żeglugi i marynarki musi przejść jako ustawa państwowa, za której wykonanie będą odpowiedzialne odpowiednie ministerstwa. Na podstawie w ten sposób nakreślonego programu należy przeprowadzić odpowiednie umowy z kapitalistami czy to zagranicznymi, czy krajowymi, co do stworzenia nowoczesnej stoczni ogólnej nad kanałem, przemysłowym, na terenach, na ten cel już wyznaczonych. Powstawanie stoczni musi iść w szybkim tempie, z określonym zakresem inwestycji rocznych tak, by do roku 1940 była cała stocznia całkowicie ukończona i by mogła budować okręty włącznie dla żeglugi transatlantyckiej, z pełnym wyposażeniem maszynowym. Program organizacyjny tej stoczni powinien być tak obmyślany, by każdy nowowykończony heling był bezzwłocznie eksploatowany, to znaczy, by stocznia, niezależnie od własnej budowy warsztatów i helingów, produkowała równocześnie nowe okręty, no i naprawiała stare. W zamian za zapewnienie rokrocznego kontyngentu zamówień na nowe okręty, dla tej stoczni, ze strony Rządu, musi tenże mieć kontrolę nad jej gospodarką, przez dostateczny głos w radzie nadzorczej,

w tym celu utworzonej akcyjnej spółki. Jako aport do tej spółki wniesie nasz Rząd urządzenia portowe i tereny stoczni. Pożądaniem byłoby ze wszechmiar, by w stworzeniu tej stoczni wzięły udział polskie huty żelazne, ponieważ pozwoliłoby to na ograniczenie zysków w samej stoczni, z tytułu, iż już same dostawy materiałów byłyby dla hut źródłem poważnych dochodów, pozatem nasze huty zainteresowane w przemyśle okrętowym bezpośrednio, szybciej dostosowałyby się do jego potrzeb w dostawie materiałów, co z punktu wojskowego i gospodarczego jest bardzo ważne.

Silne tempo rozwijania projektów i bezzwłoczne przystąpienie do realizacji, bo bez własnej stoczni okrętowej w Gdyni, ani sam port, ani żegluga, ani marynarka nie będą mogły rozwijać się normalnie, a w dodatku musielibyśmy zupełnie niepotrzebnie składać daninę obcym przemysłom i co najniebezpieczniejsze, w razie wojny musielibyśmy zupełnie zrezygnować z wszelkiej akcji na morzu, czyli innymi słowami, dobrowolnie zrezygnować z obrony dostępu do morza. Jest bowiem nie do pomyślenia jakakolwiek praca floty wojennej i transportów wojskowych, bez oparcia się o dobrze zorganizowany arsenał i warsztaty okrętowe.

Drugą, niemniej ważną sprawą dla Gdyni, jest w obecnej chwili konieczność popierania własnych warsztatów okrętowych, już istniejących w porcie, które muszą walczyć z poważnymi trudnościami, tak technicznymi, jak gospodarczymi, aby nie ulec prze-

wadze stoczni okrętowych w Gdańsku. Szerszemu ogółowi nie jest wiadomem, że gdański przemysł okrętowy cieszy się przywilejami wyjątkowymi w zakupie materiałów z zagranicy, a od niedawna także z Polski. Ustawa skarbowa o poborze cła, zawiera specjalny punkt, pozwalający stosować zwolnienie całkowite od cła dla surowców, półfabrykatów i fabrykatów, sprowadzanych z zagranicy, a koniecznych dla budowy okrętów i ich wszelkich urządzeń, za wyjątkiem kuchennych i kajutowych, o ile te nie są w Polsce wyrabiane, lub termin dostawy jest nieodpowiedni. Jasnym jest, że stocznie okrętowe w Gdańsku z tego przywileju skwapliwie korzystają. Odbiło się to bardzo ujemnie w odniesieniu do materiałów walcowanych, czyli stali okrętowej, zużywanej przy budowie okrętów w ogromnych ilościach, na naszym przemyśle hutniczym, który nie był zdolnym do konkurencji z hutami niemieckimi, czeskiemi czy angielskimi i na rynek gdański w żaden sposób nie mógł się przedostać. Ten stan nieznośny został przed niedawnym czasem, przez Ministerstwo Skarbu zniesiony, przez pozwolenie sprzedaży materiałów okrętowych dla stoczni Gdańska po cenie eksportowej.

Kontrola nad wykonaniem wspomnianego przywileju dla przemysłu okrętowego w Gdańsku należy do odpowiednich władz celnych, zatem nie naszą jest rzeczą rozstrzygnięcie zarzutów ze strony niektórych kół gospodarczych w Polsce, czy, zgodnie z przepisem, wszystkie materiały sprowadzone z hut polskich do Gdańska istotnie są zużywane dla budowy okrętów,



Statek Tow. „Süd-Amerika Linie” ładuje cement w Porcie Gdańskim. (Bergenskie Baltic Transports Ltd.)
 Steamer of the Finland South-America Line loading cement in Danzig's harbour. (Bergenskie Baltic Transports Ltd.)

ale interesuje nas inna sprawa, dotycząca bezpośrednio nowopowstających warsztatów okrętów w Gdyni, które przecież mają tworzyć związek przyszłych stoczni polskich.

Gdynia i jej warsztaty okrętowe nie korzystają dotychczas z żadnych przywilejów ani udogodnień co do zakupu materiałów dla budowy i zaopatrzenia okrętów, ani z zagranicy, ani z hut krajowych. Wprawdzie odnośna ustawa, regulująca zakup materiałów w Polsce po cenach eksportowych, zastrzega się, że dotyczy to tylko okrętów budowanych na obszarze celnym polskim na rachunek zagranicy, względnie okrętów polskich dalekobieżnych, ale przecież w Gdyni, jeśli się bierze pod uwagę warsztaty prywatne, to pracują one w przeważnej części przy reperacji okrętów obcych, zawijających do portu. Jasnym jest, że przy takim stanie rzeczy warsztaty okrętowe w Gdyni w stosunku do przemysłu okrętowego w Gdańsku są upośledzone, bo cena materiałów uprzywilejowanych jest dużo niższa od rynkowej. Nie mogą tej różnicy cen wyrównać nieco niższe płace robotnicze, tem więcej, że obciążenia socjalne w Gdyni są bezporównania wyższe od tych w Gdańsku, a warunki pracy niejednokrotnie opłakane. Z tego też względu konkurencja stoczni gdańskich, w każdym konkretnym wypadku, jest dla Gdyni tak bardzo przeważająca, że albo Rząd nasz będzie zmuszony stworzyć specjalne subsydjum dla tego młodego przemysłu, albo w niedługim czasie staniemy przed faktem pokonania polskich warsztatów okrętowych przez silny przemysł gdański subwencjonowany milionowymi pożyczkami przez Rzeszę Niemiecką.

Konieczność stworzenia silnych warsztatów okrętowych w Gdyni podkreśliliśmy już powyżej, teraz sprecyzujemy tylko środki, które umożliwią warsztatom gdyńskim konkurencję z Gdańskiem i z zagranicą. Przedewszystkiem jest więc koniecznym wprowadzenie w życie rozporządzenia Ministerstwa Skarbu co do t. zw. konta okrętowego dla materiałów do budowy, także dla Gdyni. W ten sposób warsztaty w Gdyni nie będą skazane na monopolowe oferowanie ze strony Syndykatu Polskich Hut Żelaznych a także w wypadkach, gdy huty polskie nie podejmą się dostawy w wymagany, zakupienie materiału zagranicą powoli na terminowe wykonanie robót. Drugim zadaniem będzie pozwolenie na zakup materiałów w hutach polskich po cenach eksportowych t. zn. ze zwrotem cła. Zasadniczo dla Syndykatu Hut Żelaznych jest obojętnem dokąd te materiały idą, zagranicę, do Gdańska, czy Gdyni, gdyż w każdym razie za materiał eksportowy otrzymają one zwrot cła od Rządu Polskiego i korzystają ze specjalnej taryfy kolejowej. Dla Rządu natomiast nie może być obojętnem, czy stal okrętowa idzie zagranicę, do Gdańska, czy Gdyni, ponieważ oprócz pewnej kwoty pieniężnej za sam

materiał, w pierwszym wypadku nic nie zyskujemy, w drugim zyskuje Gdańsk, w trzecim popieramy własny przemysł morski, dając zatrudnienie poważnej ilości ludzi.

Powyżej nakreślona potrzeba równego traktowania Gdyni z Gdańskiem w zakresie polityki celnej, jest naszym zdaniem jeszcze niedostateczną, by zapewnić całkowicie zdolność konkurencyjną warsztatom okrętowym w Gdyni z przemysłem gdańskim. Pamiętajmy, że warunki pracy w Gdyni są naprawdę trudne; niezupełnie dobrze chroniony port, słabo rozwinięte środki transportowe, brak wykwalifikowanych robotników, wysokie obciążenia socjalne itd. Dlatego koniecznym jest, by Rząd nasz przez odpowiednie okólniki polecił podległym urzędzie i przedsiębiorstwom, związanym w tym względzie umowami, by te swoje zapotrzebowania na roboty przy taborze morskim tylko w ostateczności oddawały stoczniom w Gdańsku, a przedewszystkiem starały się popierać własny przemysł w Gdyni. Jeśli rząd niemiecki, dla popierania swych interesów w gdańskim przemyśle okrętowym zdecydował się w przeciągu ostatnich czterech lat wyasygnować ponad 50 milionów zł, to nasz Rząd musi bezwarunkowo zdobyć się przynajmniej na to małe poparcie, którego ramy tutaj nakreśliliśmy, aby w ten sposób dać chociaż minimalne podstawy do istnienia i rozwijania się polskich warsztatów okrętowych w Gdyni. Z naszej strony życzylibyśmy istniejącym warsztatom okrętowym w Gdyni, aby do współpracy wciągnęły nietylko huty żelazne w Polsce, ale także przedsiębiorstwa żeglugowe tak rządowe, jak prywatne, gdyż wówczas naprawdę mogłyby być o pracę spokojne.

Te skromne udogodnienia dla warsztatów okrętowych w Gdyni nie są jeszcze żadnym przywilejem w stosunku do Gdańska, ale dopiero zrównaniem traktowania. Dotychczasowy stan należy uważać za anormalny. Czy jednakże te udogodnienia okażą się w najbliższej przyszłości wystarczającymi, zdaje się nam wątpliwem. Naszym zdaniem trzeba będzie stworzyć ustawę i to możliwie w najbliższym czasie, o popieraniu własnego przemysłu okrętowego, któraby pozwoliła warsztatom okrętowym w Gdyni konkurować ze stoczniami zagranicznymi. Najracjonalniwszym byłoby wypłacanie premji od tonny zbudowanych okrętów i to z uwzględnieniem pochodzenia materiałów budowlanych.

Zagadnienia powyższe mają znaczenie nietylko dla samego portu gdyńskiego, ale ogólnokrajowe i dlatego byłoby wskazaniem, by odnośne czynniki rządowe i gospodarcze jak najprędzej nimi się zainteresowały i zgodnie z dążnościami naszej polityki morskiej ją rozwiązały.

Inż. A. Potyrała.

LINJA BAŁTYCKA

P. P. „ŻEGLUGI POLSKIEJ“

zapewnia eksporterom i importerom polskim regularną komunikację pomiędzy Gdynią a portami: Libawa — Ryga — Tallin — Helsingfors

ROZBUDOWA BANKÓW DLA HYPOTEK OKRĘTOWYCH.

Dyskusja co do wspierania żeglugi i budowy okrętów w Niemczech, w tej lub innej formie trwa. Dyskusja ta poruszona została w tak szerokiej formie nie tylko na skutek referatu dyr. Rosenstiela w komisji gospodarczej niemieckich stoczni, lecz również ze względu na rozmaite głosy ze sfer miarodajnych niemieckiej żeglugi co do ewentl. subwencji, które to sfery dalekie są od jednogłośnego stanowiska na powyższej sprawie. Plany subwencyjne znajdują szczególne uznanie i poparcie u linii nieregularnych.

W celu wysunięcia na przedni plan zdrowych ekonomicznie projektów w tej sprawie jedno z pism niemieckich ogłasza poniższy artykuł, który omawia możliwości rozbudowy banków dla hypotek okrętowych z inicjatywy i przy pomocy prywatnych kapitałów.

Wymaganiem jest dla tego możliwość lombardowania i dostateczne zabezpieczenie listów zastawnych.

Inflacja w Niemczech wywołała m. in. krach istniejących 3 banków dla hypotek okrętowych, które to banki dopiero w latach 1925/26 mogły kapitały swoje cokolwiek powiększyć. Ze jednak nie udało się bankom tym sprzedać w dostatecznej ilości listy zastawne na okręty, były one w niemożliwości udzielania żegludze długoterminowych kredytów w formie hypotek na okręty, a to w wymaganej wysokości i ilości. Ponieważ jednak dla okrętów morskich wymagane są właśnie większe kapitały, których banki te dać nie były w stanie, musiały banki zadowolić się mniejszymi obiektami, jak to: żegluga rzeczna, żegluga rybacka (pełnomorska) i mała żegluga kabotażowa. Ale nawet w tej dziedzinie i tak bardzo ograniczonej banki daleko nie mogły sprostać swemu zadaniu i nie mogły udzielać pożyczek hypotecyjnych dla niezbędnych reperacji wzgl. budowy nowych obiektów. Z tego też powodu Rzesza zmuszona była udzielić bankom tym zapomogi w kwocie paru milionów marek, z tem żeby te zużyte były na pożyczki dla żeglugi rzecznej i małej żeglugi morskiej. Pięniądze te bardzo prędko się rozeszły i obecnie kredyt jest wyczerpany, a popyt trwa niezaspokojony.

Sprawa nowych kapitałów dla wielkiej żeglugi o tyle była mniej aktualna, że żegluga wielka mogła zdobyć nowe kapitały bądź przez podwyższenie kapitału własnego, bądź to przez nowe emisje obligacji. Dlatego gorszą była sytuacja mniejszych przedsiębiorstw. Wprawdzie zaraz po utworzeniu banków tj. w r. 1918 były one w stanie dzięki kapitałom swoim udzielić odpowiednie pożyczki tej grupie towarzystw żeglugi, lecz inflacja pochłonęła całkowicie nagromadzone kapitały, tak że o nowych kredytach mowy być nie mogło.

Trudne to połączenie kredytów okrętowych prowadziło do tego, że snuto najrozmaitsze plany stworzenia nowych banków w Niemczech, specjalnie mających za zadanie udzielanie pożyczek hypotecyjnych na okręty.

Plany te zostały jednak niewypełnione, gdyż Rząd Rzeszy stoi na stanowisku, iż dotychczas istniejące 3 banki do hypotek okrętowych są zupełnie dla niemieckiej żeglugi wystarczające. Tak by też było w rzeczywistości, gdyby banki te rozporządzały odpowiednim kapitałem.

Już w r. 1929 niemieckie towarzystwa żeglugi rzecznej postawiły żądania, aby Rząd udzielił im subwencji w postaci premji wypłacanych z zasobów ubezpieczenia od bezrobocia dla wszystkich statków wybudowanych w Niemczech. Poza tem podatek obrotowy od statków miałby być skasowany. Dalej zażądano cła ochronnego dla statków, oraz ulg podatkowych dla tychże wzgl. specjalnych wysokich podatków dla statków wybudowanych na rachunek

Niemiec zagranicą. W końcu zażądano przywilejów przy rządowych dostawach dla statków niemieckiego pochodzenia.

Wartości o które chodzi w żegludze rzecznej nie są bynajmniej małe. Np. żegluga morska włącznie rybacka zatrudnia pług. statystyki z 1925 r. ca. 43 000 osób, żegluga zaś rzeczna 44 000 osób. Tonaż morski wynosił 1928 r. ca. 3,8 milj. ton, tonaż rzeczny zaś ca. 6,6 milj. ton. Jeżeli nawet weźmiemy pod uwagę, że tona morska nie równa jest tonie rzecznej co do ważności, jednak wartość tonażu rzecznej jest b. znaczną. Jeżeli więc Towarzystwa żeglugi rzecznej i morskiej zwrócą się do Rządu o subwencje, to wymagane będą tak wielkie sumy, że wszelka dyskusja będzie wykluczona.

Pozostaje więc tylko jedna kwestja, a mianowicie czy nie będą mogły istniejące banki w jakikolwiekbyż sposób utrzymać większe środki pieniężne dla podtrzymania żeglugi. Banki te obecnie mają po 1 Mil. Mk kapitału i upoważnione są do wydawania listów zastawnych okrętowych do wysokości 20 razy większej od całkowitego wpłaconego kapitału. Ogólnie liczyć więc można, że zdolność kredytowa tych banków wynosi ca 63 milj. Mk., podczas gdy np. banki holenderskie rozporządzają 146 Milj. Mk. Trzeba jednak zaznaczyć, że popyt na niemieckie okrętowe listy zastawne jest bardzo słaby.

W ogólności więc, banki niemieckie rozporządzają, wyłączając subwencje rządowe, kapitałem 5 Milj. Mk. do pożyczenia, a to ze względu na to, że nie cały kapitał jest wpłacony.

Zjawisko małego popytu na niemieckie okrętowe listy zastawne jest bardzo dziwne, tembardziej, że np. holenderskie listy zastawne cieszą się wielkiem wzięciem, ulokowane ich na ca. 140 Milj. Mk. i uchodzą one za b. dobrą i lubianą lokatę kapitału, chociaż oprocentowanie, nawet obecnie wacha się w granicach tylko $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ %. Powodem tego jest fakt, że ustawodawstwo holenderskie, pierwsze ze wszystkich uregulowało sprawę zabezpieczenia hypotek okrętowych tak, że list zastawny jest całkowicie zagwarantowany i właściciel takiego listu jest pewien swoich pieniędzy. Łatwość obiegu i zbytu tych listów zyskała też dla tego, że Bank Państwowy w Holandji udziela pożyczki lombardowe pod zastaw listów tych.

Niemieckie listy zastawne okrętowe tracą wiele, bo brak im jest możności lombardowania i dostatecznego zabezpieczenia. Bez tego zabezpieczenia a przy najmniej możliwości lombardowania nie będzie można liczyć na lokatę dostatecznej ilości listów zastawnych. Wielkie banki nie mogą przejąć listów tych dla sprzedaży, co byłoby b. ułatwione ze względu na dobrze zorganizowaną sieć filji, które by lokowały te listy, a to dlatego, że banki nie mają możności uzyskania pożyczek na ten cel od banku Rzeszy.

To samo da się powiedzieć o kasach oszczędnościowych.

Również ważną jest sprawa, jak wyżej pisaliśmy, dostatecznego zabezpieczenia listów zastawnych. Gdyby zabezpieczenie takie istniało, niewątpliwie lokowano by wolne kapitały w listach zastawnych okrętowych. Niezrozumiałem więc jest dlaczego Rząd Rzeszy dotychczas nie zdecydował się przyznać prawa te bankom dla hypotek okrętowych, przez co dano by tym bankom możliwość dalszego rozwoju, a żegludze niemieckiej, nawet wielkiej, przysporzyło by niezbędne kapitały.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE

BUDOWA NOWYCH STATKÓW DLA NORWEGJI

Jak wiadomo wybudowała już Stocznia Gdańska cały szereg okrętów dla żeglugi przybrzeżnej na rachunek norweskich towarzystw okrętowych. Należałoby przede wszystkim tutaj wymienić dwa statki pasażerskie „Sanct Svithun” i „Kronprinsesse Martha” dla Stavangerske Dampskibsselskab, które ukończono w roku 1927 względnie 1929. W jesieni 1930 roku odstawiła Stocznia Gdańska dalsze dwa statki towarowe po 3 400 tonn dla Norwegii a mianowicie SS „Vestvangen” w październiku i SS „Austvangen” w listopadzie. Statki te przedstawiają drugą serję statków towarowych, których zamówienie nastąpiło przez jedno i to samo towarzystwo okrętowe. W styczniu 1929 r. zamówione zostały statki „Nordvangen” i „Soervangen”, w listopadzie 1929 r. obecnie ukończone statki „Vestvangen” i „Austvangen” i 2 dalsze statki w lipcu 1930 r. które jeszcze nie zostały spuszczone do wody. Byłoby to więc jedno z największych zamówień na statki towarowe o średniej wielkości, jakie w ostatnich latach przez jedno i to samo towarzystwo okrętowe zostało udzielone Stoczni Gdańskiej.

Jeden z najbardziej doświadczonych norweskich fachowców w dziedzinie budowy okrętów, zmarły w międzyczasie inż. Karl Conradi pisał do Tow. Okr. po ukończeniu pierwszej serji tych okrętów co następuje:

„Jak W Panowie sobie przypominają, udałem się po odbytych podróżach próbnych na SS

„Nordvaben” do Kopenhagi i na SS „Servangen” do Aarhus.

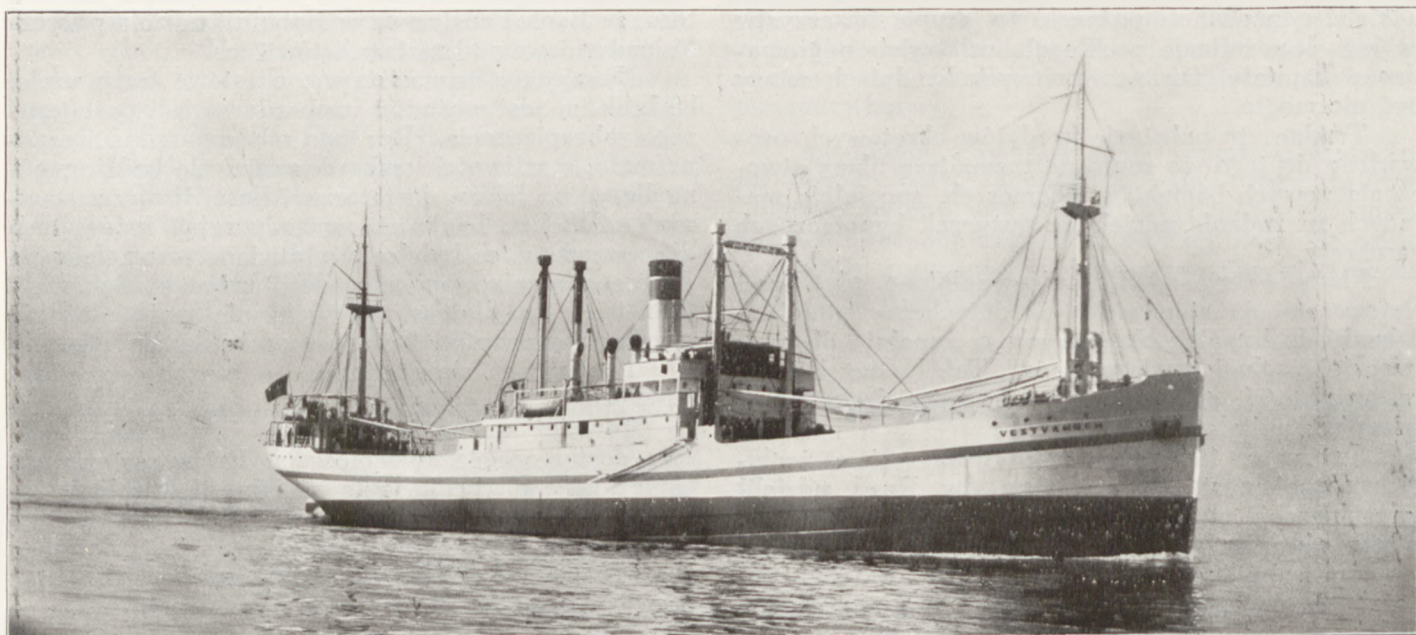
Miałem wobec tego wielką sposobność statki te we wszystkich szczegółach jak najdokładniej przestudjować.

Pominąwszy ogólny projekt, można z całą pewnością powiedzieć, iż żaden z okrętów Norweskiej Floty Handlowej nie przewyższa pod względem wyposażenia i starannego wykonania wszystkich szczegółów wybudowane przez W Panów statki.

Uznanie to, odpowiada rzeczywistości, gdyż, jak z powyższego wynika, Towarzystwo Okrętowe zamówiło kolejno 3 serje tych okrętów, których wymiary główne są następujące:

długość 290', szerokość 45'6", wysokość boczna 20'6".

Jako napęd główny, wbudowano silnik Lentz'a, w wykonaniu jednolitem wielkość 9. Moc trwała tej maszyny wynosi około 1 350 KM, przyczem okręty te uzyskując z ładunkiem w normalnej pogodzie szybkość 11 węzłów na godz. Okręty te pracują bardzo ekonomicznie. Dzielne zużycie węgla wynosi około 12 $\frac{1}{2}$ tonn z pełnym ładunkiem i przy szybkości 10 węzłów. Obecnie dostarczone okręty „Vestvangen” i „Austvangen” zaopatrzone są w odróżnieniu od pierwszej serji w paleniska olejowe i w urządzenia dodatkowe dla 12 pasażerów. Znajdujące się obecnie w budowie okręty należą do drugiej serji.



Okręt S S „Vestvangen” podczas podróży próbnej na pełnym morzu.

TRANSPORTOWANIE TOWARÓW ZA POMOCĄ URZĄDZEŃ TRANSPORTOWYCH POWIETRZNYCH.

Do przeładowania towarów drobno-ziarnistych i sproszkowanych, używa się dziś w większości wypadków urządzeń transportowych powietrznych. Szybkie wprowadzenie ich w użycie należy przypisać wielkiej zdelności przystosowania się tych urządzeń do różnych ładunków, dalej wielką wydajnością przy nieznanym personelu obsługującym i stałą gotowo-

ścią do ruchu. Towar przeładowywany chroniony jest od wpływów pogody, tak że robota może zostać wykonana o każdej porze. Nieznaczna średnica przewodów transportowych umożliwia wprowadzenie ich też do takich miejsc, gdzie inne urządzenia przeładownicze wskutek swej wielkości nie mogą być użyte.

Rozróżniamy zasadniczo urządzenia dla powietrza ssanego i powietrza tłoczonego. Obydwa systemy składają się z rurociągów, ze śluz i z przynależnych urządzeń maszynowych. Na końcu przewodów ssących znajduje się kosz ssący z otworami, przez które ładunek, który ma zostać transportowany, zostaje wciągnięty do zbiornika, skąd można go odprowadzić przez śluzę.

Podczas przeładunku towar pod wpływem przewiewu przewietrza się gruntownie i oczyszcza się z kurzu, co szczególnie jest ważne dla zboża.

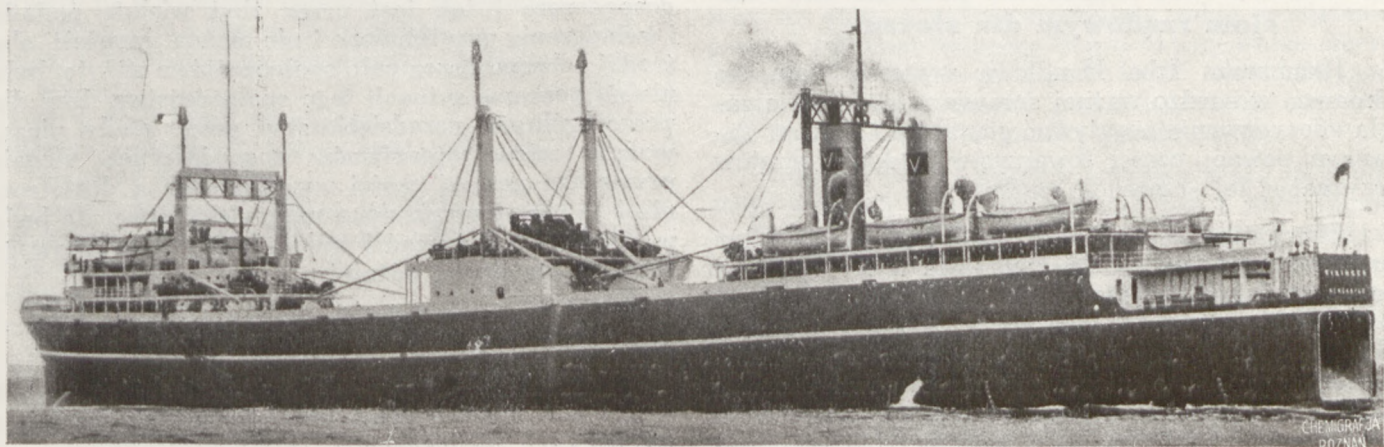
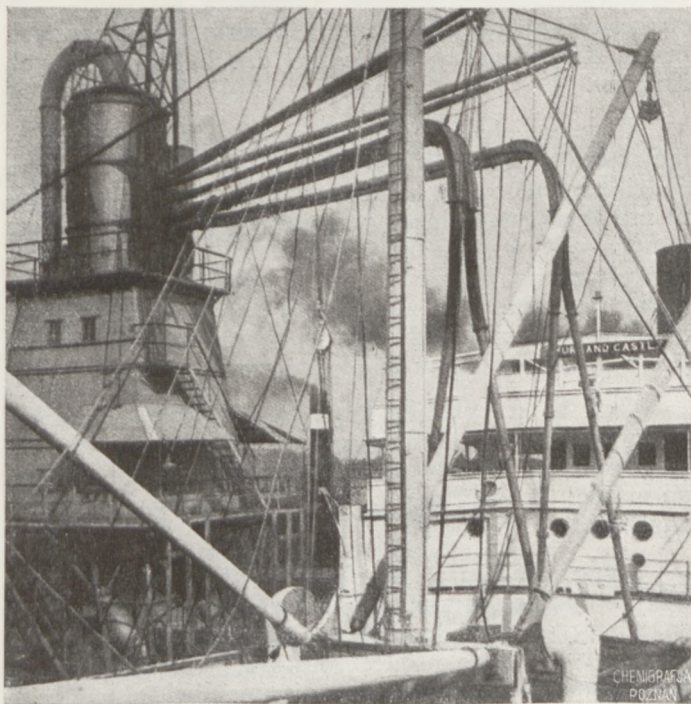
Urządzenia transportowe powietrzne nadają się we wszystkich tych wypadkach, gdzie się rozchodzi o rozdział towarów na różne miejsca, jak n. p. w elewatorach.

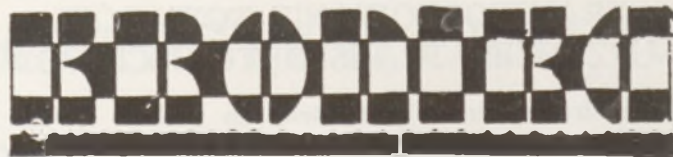
Urządzenia transportowe powietrzne mogą być nieruchome lub ruchome. Do ostatnich należą przede wszystkim pływające lewary. Załączona rycina przedstawia taki lewar, zbudowany przez „Miag”, który jest ustawiony na statku. Ten sposób budowy lewarów na statku umożliwia użycie niezależnie od miejsca, gdyż lewary te można łatwo przeholować z jednego miejsca portu na drugie. Wydajność największych lewarów pływających wynosi do 200 tenn na godzinę.

PLYWAJĄCA RAFINERJA OLEJU WIELORYBIEGO.

Załączona rycina przedstawia okręt-rafinerję oleju wielorybiego, „Vikingen” który został niedawno wykończony w stoczni firmy Swan Hunter et. Wigham Richardson w Wallsend-on-Tyne. Osobliwością tego statku jest duży otwór w tylnej części pokładu, który wciąga się wieloryby, za pomocą mocnych wind, po pochylej płaszczyźnie do góry na pokład. Jak widać na rycinie, statek posiada nadzwyczajne mocne maszty i bupy do podnoszenia i obracania ogromnych ciężarów. Wieloryby, które dostarczane są

przez małe, właściwe poławiacze wielorybów, zostają przerabiane w rafinerji na okręcie. Dla oleju jest do dyspozycji 27 tanków głównych i 10 tanków pomocniczych; pozatem jest jeszcze kilka zbiorników dla paliwa i wody, ponieważ ten statek jest jednocześnie okrętem macierzystym, z którego zapasów uzupełnia swoje potrzeby flotylla poławiaczy wielorybów. Długość wspomnianego statku jest około 150 m, największa szerokość 22 m, nośność 14000 tonn.





ANGLJA.

Rządowe ubezpieczenie wielkich transatlantyków Cunard-Line?

W angielskiej Izbie Gmin Minister Handlu wielkobrytyjskiego p. Graham wniósł w imieniu rządu wniosek o prawo ubezpieczenia rządowego budowy 2 nowych wielkich okrętów transatlantycznych Cunard-Line.

Minister motywował wniosek swój tem, że rząd angielski spodziewa się poprawy światowej sytuacji gospodarczej a zatem i zwiększenia się w znacznej mierze ruchu pasażerskiego między Europą i Ameryką. Anglja musi utrzymać swoje przodujące stanowisko w tej komunikacji. Zarzut stawiany rządowi, że ubezpieczyć chce wybitnie luksusowe przedsięwzięcie jest według Grahama nieuzasadniony. Inne kraje wydają pośrednio lub bezpośrednio wielkie sumy na subdyja dla żeglugi morskiej, poczem Anglja musi mieć na uwadze poważną konkurencję niemiecką a mianowicie cba wielkie transatlantyki „Bremen” i „Europe”. Pozatem dzięki swej wielkości i dużej szybkości projektowane 2 okręty Cunard Line w ostatecznym wyniku przedstawiają znaczne oszczędności. Nie wchodząc w bliższe szczegóły, koszta budowy pierwszego okrętu wynosić będą ca 4—4,5 milj. Ł. Możliwem jest jednak, że koszta te będą większe. Jak dotychczas można było stwierdzić otwarty rynek ubezpieczeniowy gctów jest przyjąć ubezpieczenie tej budowy do sumy 2 do 2,5 milj. Ł., tak, że reszta przypadnie na rząd. Nie należy jednak traktować chęć rządu jako próbę robienia konkurencji na rynku ubezpieczeniowym. Osiągnięcie 1/2% premji plus 2 i 1/2 tej stawki uważa nawet prezes Lloyd'a za zupełnie możliwe. Wreszcie rząd ma zamiar tylko wtedy uczestniczyć w asekuracji, o ile się okaże że wszelkie możliwości ubezpieczenia na rynku otwartym będą wyczerpane.



Hamburska Izba Handlowa przeciw subwencjom rządowym dla stoczni.

Hamburska Izba Handlowa wypowiedziała się niedawno w bardzo ważnej sprawie a mianowicie zajęła zdecydowanie negatywne stanowisko przeciw żądaniu pewnej części towarzystw budowy okrętów przyznania jej subwencji rządowych.

Obecnie opublikowała Izba Handlowa dokładne umotywowanie jej punktu widzenia w tej sprawie, ponieważ jak dotychczas, plan rządu rzeszy nie został jeszcze ostatecznie odrzucony. Dlatego też Izba Handlowa zwróciła się do zainteresowanych ministerstw z prośbą o nieprzyznawanie pewnej części stoczni pożyczek i subwencji. Izba motywuje swoje wystąpienie m. in. tem, że z powodu zbyt wielkiego

tonażu ogólnego niemieckiej żeglugi i niekorzystnego stanu rynku frachtowego towarzystwa okrętowe zmuszone były ograniczyć znacznie ilość odjazdów okrętów. Wobec tego jest zupełnie zrozumiałem, że i budowa nowych jednostek floty handlowej uległa dużemu ograniczeniu i żegluga niemiecka nie może wykorzystać należycie pożyczek rządowych przyznanych przez Rząd Rzeszy specjalnie dla budowy nowych okrętów.

Pozatem obecny stan zdrowej konkurencji istniejący między niemieckimi towarzystwami okrętowymi, będzie zmieniony na niekorzyść tych towarzystw, które nie skorzystają teraz z zasiłków rządowych, a tem samem będą, w razie budowy nowych jednostek w dalszym terminie, upośledzone. Te właśnie towarzystwa będą zmuszone, albo zwrócić się do rządu o takie same zapomogi, albo też będą w konieczności zaniechania wszelkich planów budowy nowych okrętów.

Jest to zrozumiałe, gdyż towarzystwa te nie będą mogły wytrzymać konkurencji poprzednio subwencjonowanych towarzystw a tem samem nie osiągną normalnej amortyzacji i procentowania włożonego kapitału.

Jedna ze stoczni niemieckich która właśnie podjęła kampanję o przyznanie subwencji, pisze, że przyznanie przez rząd kredytu zamawiającym w stoczni tej okręty, w wysokości 50 milj. mk. wzgl. przyznanie bezpośredniej subwencji stoczni, umożliwi tej ostatniej zatrudnienie bezpośrednio i pośrednio 13 500 robotników na przeciąg 2-ch lat, a to oznacza dla państwa zaoszczędzenie ca 20 000 000 mk. za zapomogi dla bezrobotnych. Te rozumowanie jest niesłuszne, gdyż nie jest pewnem, że przemysł pomocniczy, który podług powyższego dowodzenia zatrudnić by miał ca 4 500 robotników, i bez zamówień stoczni nie zwolnił wzgl. angażował nowego personelu. Pozatem całe to dowodzenie doprowadzić by mogło do fałszywych wniosków, gdyby się miało ten sposób rozumowania uogólnić. W ten sposób mogłoby każde przedsiębiorstwo wystąpić do Rządu Rzeszy z żądaniem przyznania pewnej części funduszu zapomogi dla bezrobotnych a to celem powiększenia obrotu. Jest zrozumiałem, że Rząd Rzeszy tych podań nie uwzględnił, gdyż nie może społeczeństwo utrzymywać z pieniędzy państwowych poszczególne przedsiębiorstwa. Życie gospodarcze i tak jest przez zbyt wielkie podatki i świadczenia przytłumione i nie można dopuścić, aby środki zebrane przez całe społeczeństwo zużyte, były nie na poprawę sytuacji tego społeczeństwa, lecz dla poszczególnych przedsiębiorstw, gdyż wtedy niezawodnie całość organizmów gospodarczych ulegnie przewadze pewnej części wyróżnionych a dostatecznie i te nawet wyróżnione przedsiębiorstwa nie będą w stanie się utrzymać i tylko chwilę upadku swego przesuną na trechę później.

Stawki płac w żegludze niemieckiej.

Nowa taryfa płac wielkiej żeglugi, która została ustalona z końcem roku 1929, brzmi jak następuje (w markach niemieckich):

Oficerowie okrętowi:

	Wielka żegluga	do Anglii i Irlandji	Morze Północne i Bałtyckie	na okrętach od 100 do 400 BRT
1 oficer	380	340	306	243
2 "	310	275	227	195
3 "	235	210	180	—
4 "	170	160	—	—
1 mechanik	570	500	415	306
2 "	380	340	306	232
3 "	310	275	227	—
4 "	235	210	—	—

Dla statków gdzie jest oficer lub mechanik sam jeden.
 oficer 306,—
 mechanik 310,—

Personel pokładowy:

1 bosman, 1 cieśla	158,—
2 bosman, 2 cieśla	141,—
Żaglownicy	141,—
Sternik	141,—
Starszy marynarz	132,—
Marynarz	63,—
Młodszy marynarz	42,—
Chłopiec okrętowy	30,—

Personel maszynowy:

Asystenci maszynistów i elektrotechników, po roku służby jako asystent	152,—
Asystenci maszynistów i elektrotechników, którzy byli mniej niż rok w pływaniu	122,—
Podoficerowie maszyniści	152,—
Palacze	143,—
Ładownicy węgla (trymerzy)	12,—
Oddzielna dopłata za czyszczenie kotłów w dzień	3.25
Oddzielna dopłata na okrętach z silnikiem Diesel'a	
a) na okrętach do 1500 BRT:	
mechanicy	30,—
personel maszynowy	20,—
b) na okrętach ponad 1500 BRT:	
mechanicy	40,—
personel maszynowy	30,—

Kucharz i steward:

Kucharz	158,—
1 steward, w 1—4 roku służby	124,—
1 steward, w 5—8 roku służby	135,—
1 steward, ponad 8 lat służby	158,—
Steward na parowcach osobowych na Morzu Północnym i Morzu Bałtyckim	124,—
Steward kajutowy na parowcach towarowych	119,—
Steward, jeśli jeden na okręcie	119,—
Rzeźnicy i piekarze, którzy jadą jako pomocnicy kucharzy	113,—
Pomocnicy kucharzy, którzy już pływali	95,—
Pomocnicy kucharzy, którzy nie pływali	72,—
Steward załogi	63,—
Chłopcy	30,—
Opłata za wyżywienie w wypadkach, kiedy nie gotuje się na okręcie, dziennie	3,75
Za pracę dodatkową:	
starsi, za godzinę	1,—
młodszy, za godzinę	—,50

Płaca dodatkowa telegrafistów:

na okrętach z radjotelegrafistą	35,—
na okrętach bez radjotelegrafisty	85,—

Nowe płace obowiązują od dnia 1 listopada 1929 r., do 30 września 1931 r. i mogą być wypowiedziane miesiąc przed tym terminem.

Pensje kapitanów zostały również ustalone i obowiązują od 1 listopada 1929 r. Są one następujące:

Na okrętach z motorami Diesel'a w żegludzie wielkiej i średniej — 690 marek, dla morza niemieckiego i bałtyckiego — 600 marek. Na statkach od 100 do 400 t. R. Br. we wszystkich żeglugach — 500 marek. Na żaglowcach powyżej 1000 t. R. Br. — 690 marek, od 500 do 1000 t. — 600 marek i od 100 do 500 t. R. Br. — 500 marek niemieckich.

AMERYKA.

Wolne strefy w portach jako poparcie żeglugi amerykańskiej.

W Ameryce dzięki bezustannym staraniom około poparcia żeglugi udało się w ostatnich latach znacznie powiększyć przewóz towarów amerykańskich amerykańskimi statkami. Podczas gdy w latach 1904—1914 tylko 10% handlu amerykańskiego szło statkami amerykańskimi, pod względem wartości w ostatnim dziesięcioleciu statkami amerykańskimi przewieziono ponad 36%. Amerykanie nie zadawalniają się jeszcze tymi wynikami i szukają dalszych środków do przeciwdziałania konkurencji zagranicznej.

W ostatnich czasach zwrócono uwagę na problem wolnych stref w portach amerykańskich. Obecnie zajął się tą sprawą bardzo gorliwie amerykański Shipping Board celem wprowadzenia jej jak najszybciej w życie.

Przewodniczący Shipping Boardu, zarządził w tym kierunku obszerne studia, które pozwoliły wszystkim kwestje ująć w odpowiednim sprawozdaniu. Część pierwsza tego sprawozdania traktuje najgłówniejsze wolne porty Europy z punktu widzenia możliwości urządzenia takich stref w portach amerykańskich. Przedstawione tam są skutki, jakie osiągnięto w Europie dla żeglugi i handlu.

Jako główny argument za wolnymi portami, przytoczony jest fakt, że pozwala to na poparcie handlu tranzytowego i komisijnego, a tem samem ożywienie floty handlowej, ponieważ opłaty i formalności celne w wolnych strefach odpadają. Amerykanie boją się jednak zbyt wielkiej ilości wolnych stref w różnych portach, ponieważ te konkurowałyby ze sobą a zatem utrudniały sobie wzajemnie pracę. Zdaniem Shipping Board należy wolne strefy urządzać w centrach handlowych ważnych pod względem strategicznym, przyczem muszą one jednak nadawać się dla handlu tranzytowego.

Przedstawiciele różnych portów starają się realizację wolnych stref przyspieszyć przez interwencje w Senacie amerykańskim, dążąc do przeprowadzenia noweli do będącego w opracowaniu wniosku taryfowego. Starania władz portowych popierają właściciele większych firm, izby handlowe i związki gospodarcze. Przypuszczać należy, że wobec wielkiego zainteresowania rządu amerykańskiego rozwojem żeglugi handlowej, sprawa ta zostanie w najbliższym czasie definitywnie rozstrzygnięta.

WŁOCHY ITALY

Ruch w portach włoskich. W sierpniu 1930 r. weszło do wszystkich portów 6 571 441 ton statków z 2 103 734 ton towarów i 559 511 pasażerami.

20 039 okrętów o tonażu 6 616 297 opuściło porty włoskie z ładunkiem 696 219 ton towarów i 617 357 pasażerów.

W tym samym miesiącu przeszłego roku ruch ten przedstawiał się jak n.:

Przyjazd: 19 515 okrętów — 6 335 162 ton — 2 397 919 ton towarów i 485 890 pasażerów.

Odjazd: 19 526 okrętów — 6 347 803 ton — 730 517 ton towarów i 460 542 pasażerów.

Prawodawstwo. Rząd włoski ustalił zasady obowiązujące przy udzielaniu pomocy okrętom i samolotom znajdującym się w niebezpieczeństwie. Stworzone zostały „okręgi pomocy” postawione pod kontrolą Urzędów Marynarki Wojennej i stworzono specjalną służbę kontroli, śledzącą stale linię nawigacyjną wielkich parowców.

Służba ta za pośrednictwem stacji (TSF) telegrafu bez drutu Coltano (Piza) podawać będzie co 24 godz. położenie każdego wielkiego parowca do Biura Sygnałów Ministerstwa Komunikacji, które zaznaczy stanowisko tych okrętów na wielkich mapach morskich.

Przemysł okrętowy. S/M „Barbarito” (8 000 ton) wybudowany przez stocznnię „Cantiere Navale Triestino di Monfalcone” dla Tow. „Società Veneziana di Navigazione a Vapore” odbył jesienią 30 r. próby maszyn. Okręt osiągnął szybkość 16,2 węzłów zamiast 13,5 i $\frac{3}{4}$ przewidzianych, a to w przeciągu 6 godzin jazdy. Grupa motorów zbudowanych przez Etablissements des Grands Moteurs Tow. Fiat w Turynie składa się z jednego motoru głównego Diesel'a dwufazowego o wydajności zwykłej 6 000 KM. i czterech grup generatorów elektrycznych dla pomocniczych czynności okrętowych.

Jesienią 30 r. stocznia Cantiere Navale Triestino di Monfalcone spuściła na wodę łódź podwodną włoską „Tricheco” (850 ton). Łódź ta wyposażona jest w 2 motory Diesla o sile 3 000 KM. Motory pochodzenia Etabl. des Gr. Moteurs Fiat Torino.

Stocznia Cantiere Navale Tosi w Taranto spuściła jesienią 30 r. na wodę łódź podwodną „Luigi Settembrini” (930 ton i 1150 ton przy zanurzeniu,

szybkość na powierzchni 17 węzł. i 19 węzł. przy zanurzeniu. Długość 69 m uzbrojenie 1 działo 102 mm i 8 rur torpedowych, do tego 18 torped.

Zamówienia zagraniczne dla stoczni włoskich.

1. „Cantiere Novale Triestino”: okręt cysterna 11 000 ton dla Standard Shipping Co. w Nowym Jorku motor „Fiat”; okręt-cysterna 7 800 ton również z motorem „Fiat”, dla Tow. „AABI” w Oslo. 2 łodzie podwodne dla Turcji, 3 cargo po 1500 ton każdy, z motorami „Stabilimento Tecnico Triestino” dla S. S. S. R.

2. Cantiere Ansaldo. 2 kontr.-torpedowce à 1 500 ton o szybkości 28 węzł. dla Turcji.

3. Cantiere Piaggio de Riva Trigoso: 2 kontr. torpedowce à 1 200 ton dla Turcji i 23 cargo. 50 m dług. dla SSSR.

Żegluga. Lloyd-Triestino. Miesięczna komunikacja z Indjami: S/M Himolaja i S/M Fusijama. Miesięczna komunikacja Bombay-Shanghai: S/S Pilsno i S/S „Cracovia” à 8 000 ton i S/S „Tevere” à 8 400 ton z przedłużeniem do Jokohamy i Kobe S/S „Gange” o 12 400 ton.

Marittima: Posp. komunik. miesięczna z Bombajem, w porozumieniu z Lloyd Triestino. Połączenie Genui z Indjami Holenderskimi i Angielskimi, co miesiąc. W ruchu są 3 okręty (o 6 700 ton i jeden o 5 862 ton).

Società di Navigazione a Vapore: 2 odjazdy miesięcznie: 1 z Genui, 2-i z Wenecji — do Kalkuty: na linii tej kursują 4 okręty motorowe à 8 000 ton. M/S „Barberigo” jest już w podróży.

Lloyd Sabando i Navigazione Generale Italiana: wspólna eksploatacja linii do Australji (14 odjazdów rocznie z Genui i Neapolu) w ruchu 4 okręty z jedną klasą pasażerską: S/M „Romolo” i S/M „Remo” à 9 680 ton. „Viminale” i „Esquilino” à 9 680 ton.

„Società di Navigazione Libera Triestina” zapewnia regularne połączenie z S. Francisco za pomocą S/M California. „California” jest obecnie największym i najszybszym okrętem obsługującym linię Europa—Kalifornia. 5 okrętów motorowych tego tow. najnowszej konstrukcji obsługuje linie półn. Pacyfiku. Okręt tranzatlantycki „Corte Grande” Lloyd'a Sabando w 25-ej podróży pobił rekord szybkości na trasie Morze Śródziemne — Stany Zjedn. Okręt ten wypłynął z Neapolu dn. 30 sierpnia po 1-o godzinnym postoju w Gibraltarze, celem przyjęcia poczty dostarczonej samolotem z Genui, dopłynął do N. Jorku w dn. 7 września, wysadzając pasażerów na ląd w 7-iu dniach po wyjeździe z Neapolu i 6-iu po wyjeździe z Gibraltaru.



Statek Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polskiej” — „Niemen” — w Oranie.

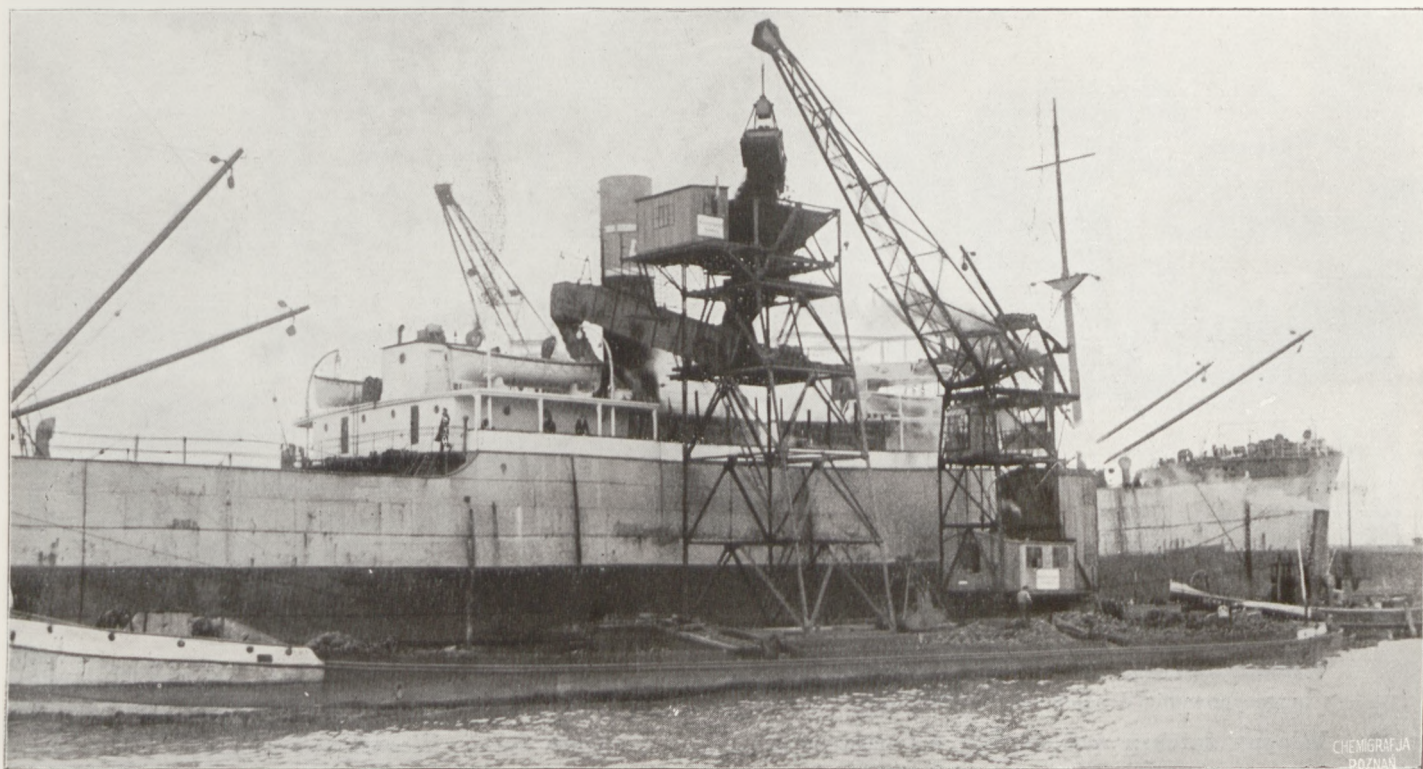
Mechanische bunkrowanie okrętów morskich.

Towarzystwo Handlowe „Giesche” w Gdańsku pierwsze zastosowało mechaniczne bunkrowanie okrętów morskich. W tym celu zostało w lutym b. r. zainstalowane urządzenie do mechanicznego bunkrowania, widoczne na załączonej fotografii. Składa się ono z pontonu, na którym zmontowany jest żóraw wysięgowy o podnośności 5 tonn, następnie odpowiedni bunker wysięgowy z przewodami teleskopowymi.

Praca odbywa się w ten sposób, że chwytacz żórawia wybiera węgiel z kryp znajdujących się obok pontonu i wsypuje do ruchomego bunkra. Tutaj na-

stępuje automatyczne ważenie ładunku, poczem węgiel zostaje przeprowadzony do transportera taśmowego i rurociągu teleskopowego.

Zaletą tego urządzenia jest wysoka wydajność pracy i dokładne ważenie ładunku. Kiedy przy dotychczas stosowanych środkach bunkrowania wydajność wynosiła zaledwie około 20 tonn na godzinę, urządzenie opisane przeladowuje około 80 tonn na godzinę, z równoczesnym dokładnym zważeniem za-bunkrowanego węgla.



Mechanische Bebunkierung der Schiffe.

Die Giesche Handelsgesellschaft in Danzig ist als erste Bunkerfirma in Danzig dazu übergegangen, die Uebergabe von Bunkerkohlen an Seedampfer zunächst im Hafen von Danzig zu mechanisieren. Zu diesem Zwecke hat sie die auf obigem Bilde gezeigte Bunkermaschine im Februar v. Js. in Betrieb genommen. Dieselbe besteht aus einem Ponton, auf welchem ein moderner Wippkran mit einer Tragfähigkeit von 5 ts sowie ein Bunkergerüst mit Wiegebunker, Förderbandausleger und Teleskoprohr aufgestellt sind.

Der Gang der Arbeit ist der, dass, wie aus dem Bilde ersichtlich, der Greifer die Kohle aus dem neben dem Ponton liegendem Kahn aufnimmt und sie in den am oberen Ende des Bunkergerüsts befind-

lichen Wiegebunker schüttet. Hier wird die Kohle automatisch verwogen und auf das sich im Auslegerarm befindliche Förderband gelassen. Ueber das Förderband gelangt die Kohle durch das Teleskoprohr in den Schiffsbunker. Die Vorteile einer solchen Maschine liegen in der um ein bedeutendes erhöhten Leistung, sowie in der hiermit zusammenhängenden Verbilligung des Umschlages einerseits und in der exakten Gewichtsfeststellung andererseits.

Während bei den früheren Arbeitsmethoden, d. h. bei Uebergabe der Bunkerkohlen mittels Rohrkippen, eine Stundenleistung von ca. 20 ts erreicht wurde, leistet die Maschine 80 ts per Stunde und lasst die ganze Lieferung über die Wage gehen.

Wieler & Hardtmann

Spółka Akcyjna — Co. Ltd.

Danzig-Neufahrwasser, ul. Weichselstr. 1

Tel. Centrala: 35141 Skrót telegraf.: Warrant

Tel. Central: 35141 Telegrams: Warrant



Spedycja ładunków masowych

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

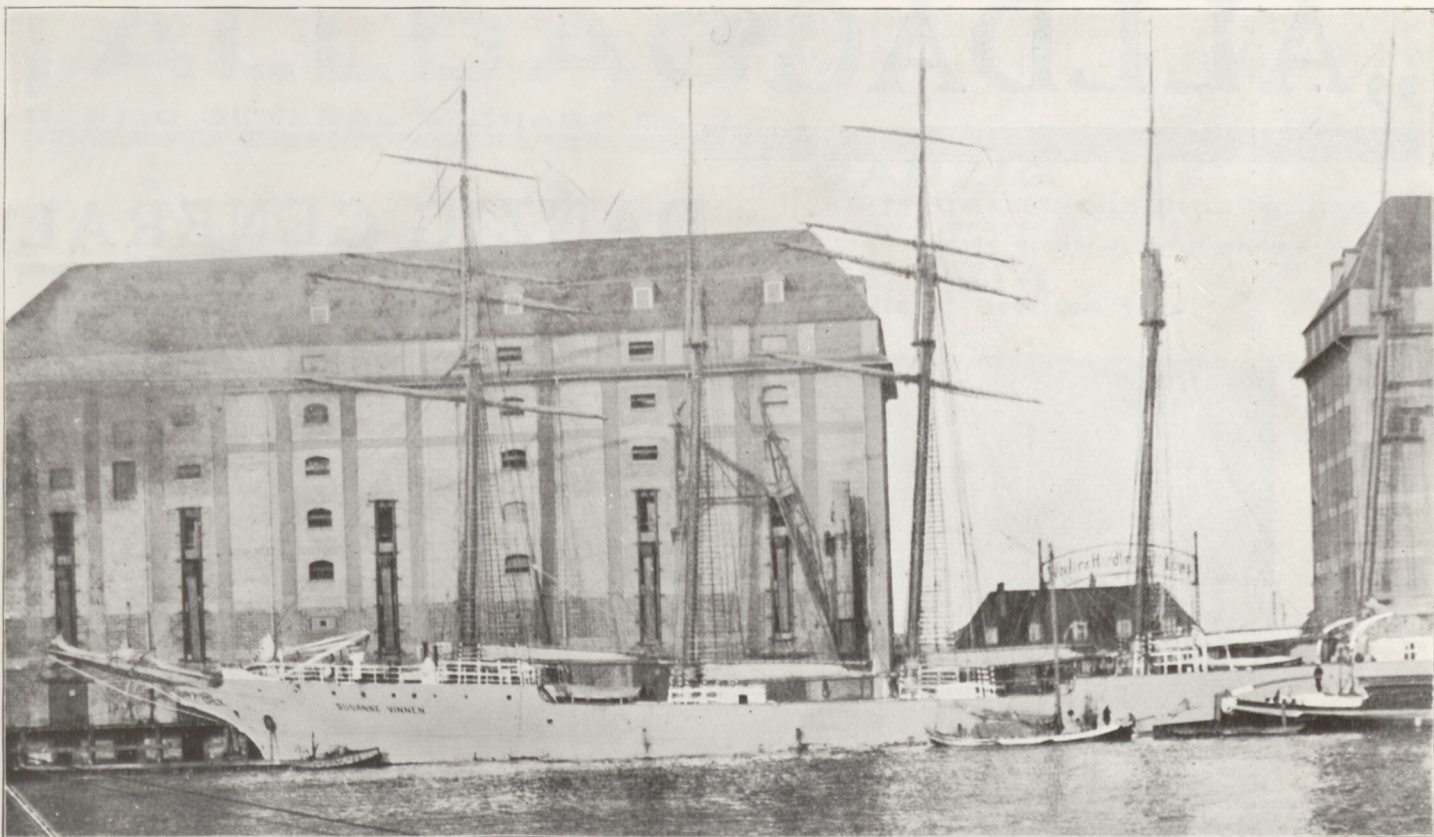
Własny śpichrz nadbrzeżny dla magazynowania cukru o pojemności 28.000 ton (Russenhof)

Forwarding of massgoods

Own corn - lofts for import, export and warehousing holding 20.000 tons.

Own Quay - Warehousing for sugar holding 28.000 tons (Russenhof)





S. S. „Herakles“ (7600 ton) w Porcie Gdańskim (Bergenske Baltic Transports Ltd.)

„ALLDAG“

DANZIG GENERAL
STORAGE Co., Lmt.

DANZIG

OFFICE: MILCHKANNENGASSE 12

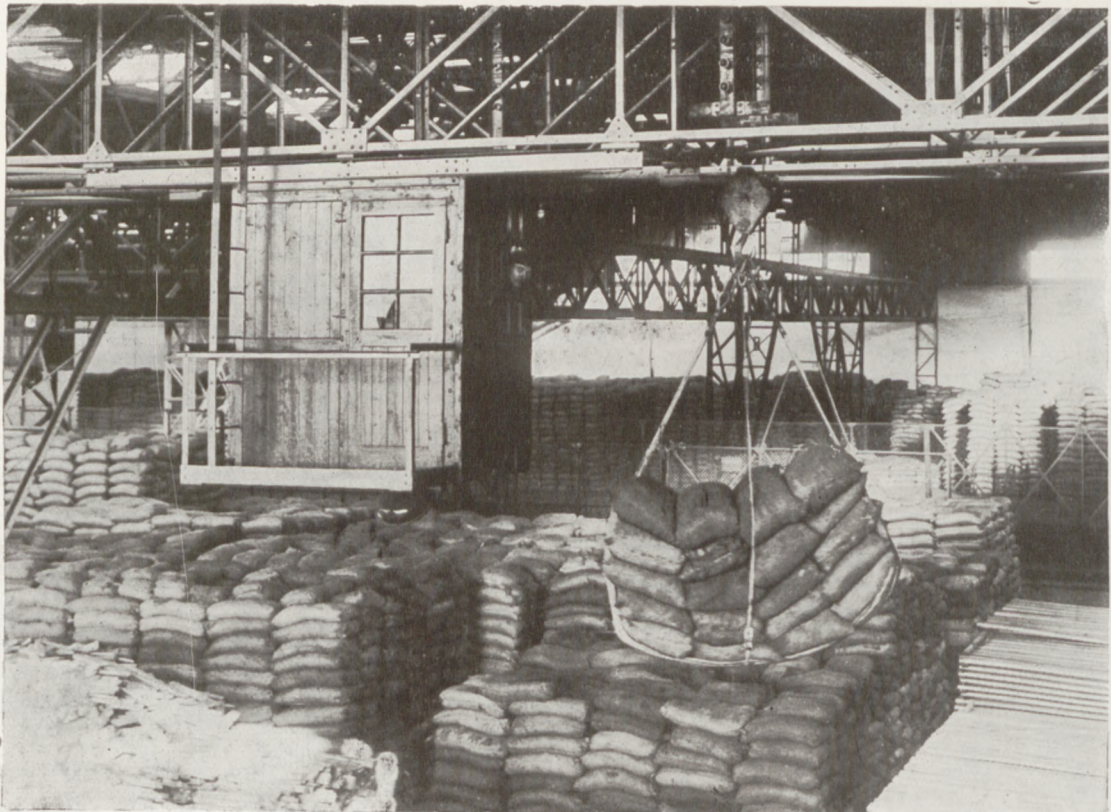
PHONE: 272-41

TELEGR. ADDRESS: „TRANSALLDAG, DANZIG“

GDYNIA

ULICA PORTOWA 1

STORAGE, CUSTOM, DEKLARATION TRANSSHIPMENT, OVERSEAS TRANSPORT,
FORWARDING, INSURANCE - LATEST MODERN TRANSSHIPMENT FACILITIES -
COVERED AND OPEN STORAGE, WITH RAILWAY SIDINGS ON WATER FRONT



„ALLDAG”

DANZIG GENERAL STORAGE Co., Ltd

DANZIG

Office: Milchkanngasse 12

Phone 272-41

Telegraphic address: „Transaldag - Danzig”

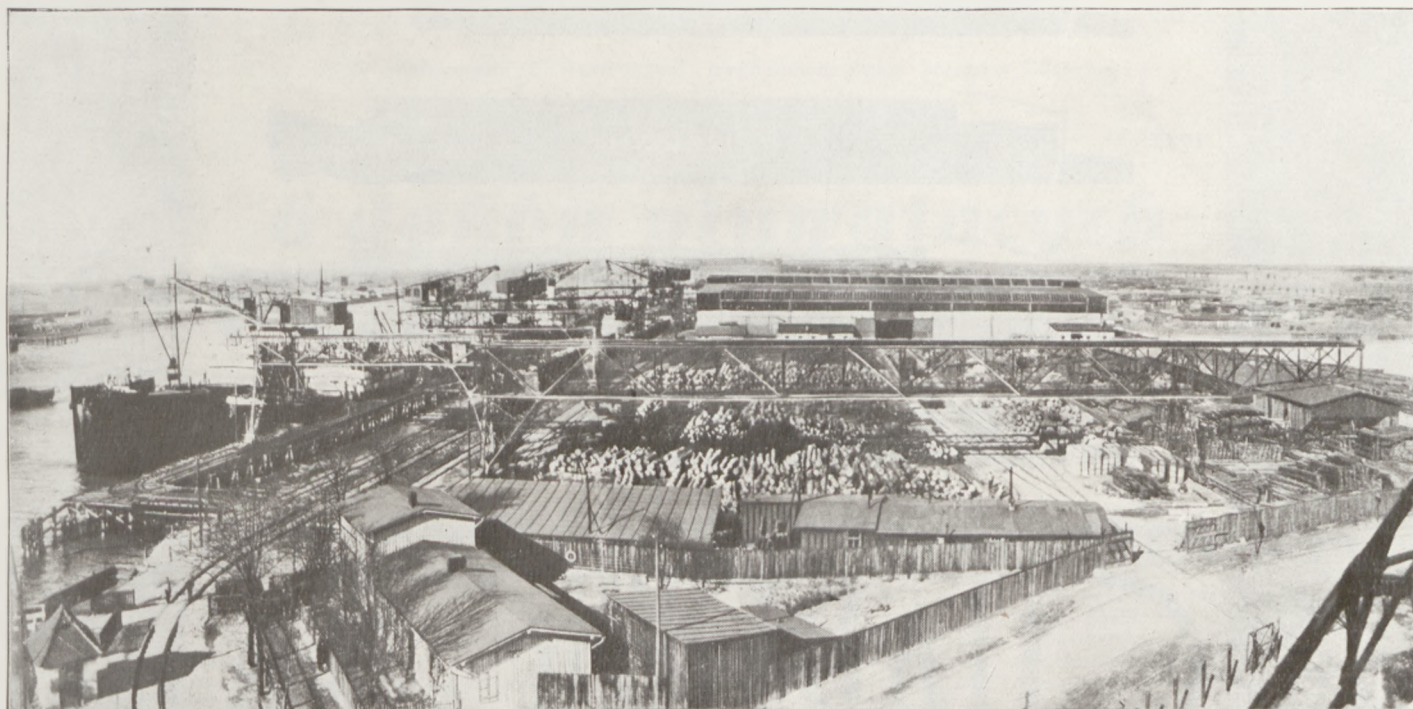
Gdynia

ulica Portowa 1



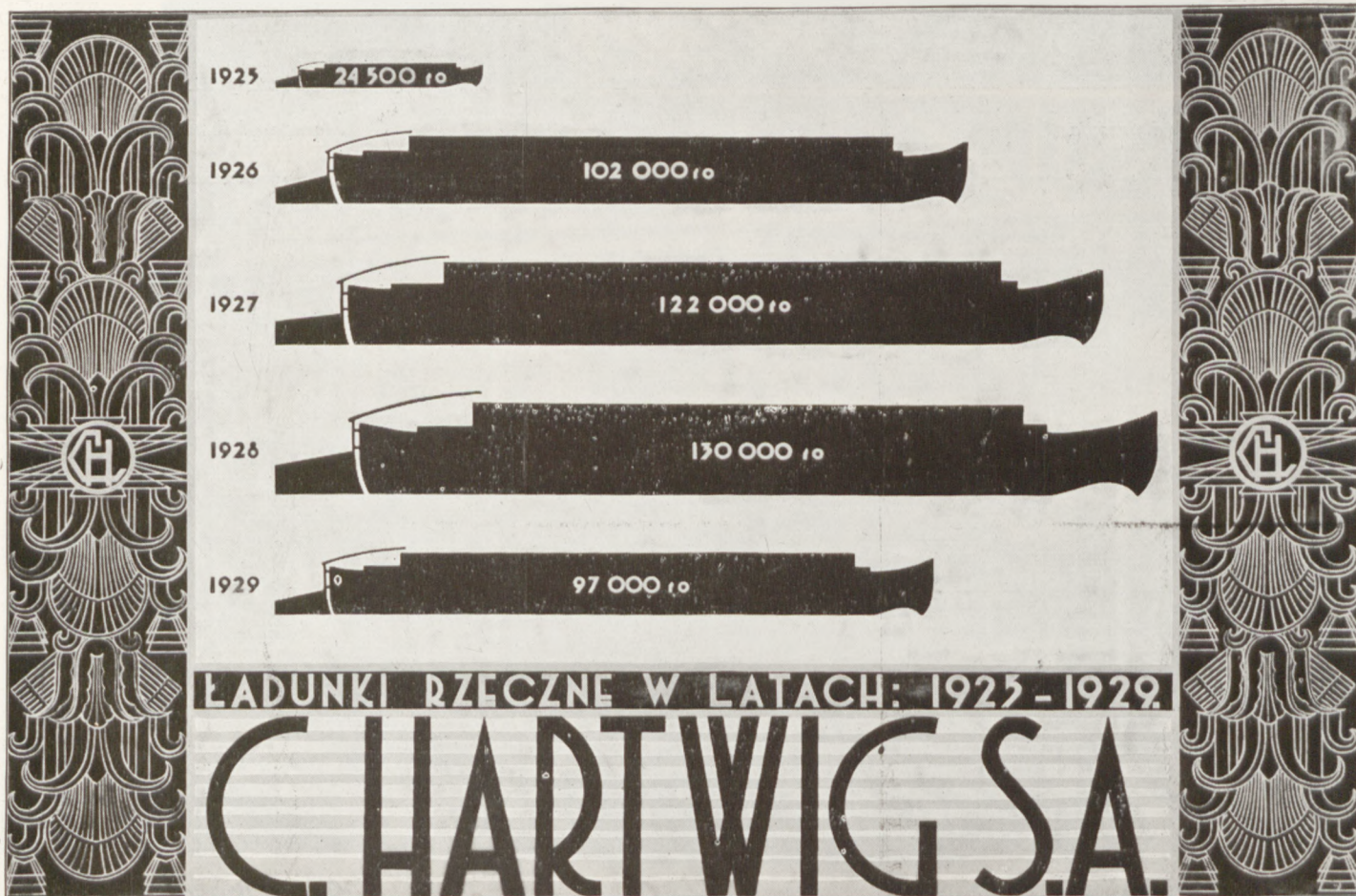
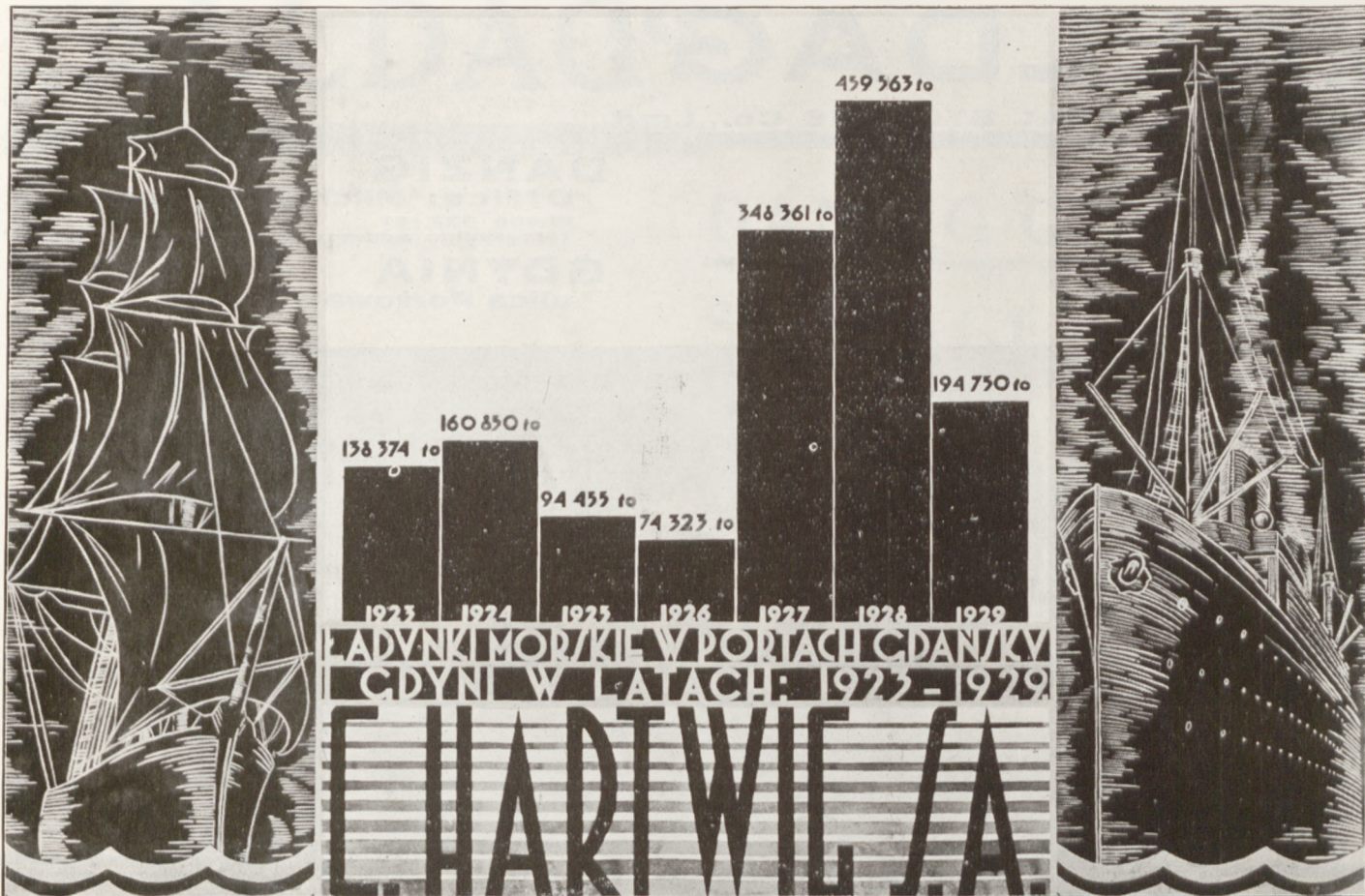
Skład drzewa.

Storage of lumber.



Ogólny widok składów, f-my „Alldag”.

General view of Storage - houses.

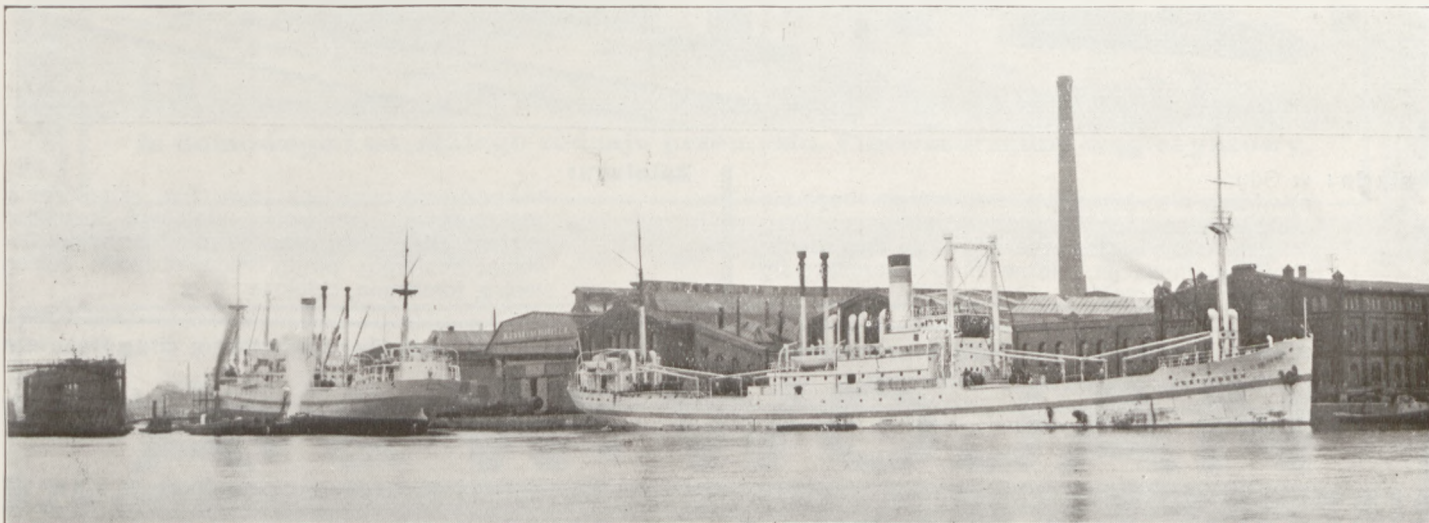


Stocznia Gdańska

Budowa i reparacja statków

morskich i rzecznych wszelkiego rodzaju

Fabryka maszyn i kotłarnia



S. S. „Vestvangen” i „Austvangen” wybudowane przez Stocznnię Gdańską,

6 doków pływających

o pojemności do 8000 tonn

2 dźwigi pływające

o nośności 125 tonn

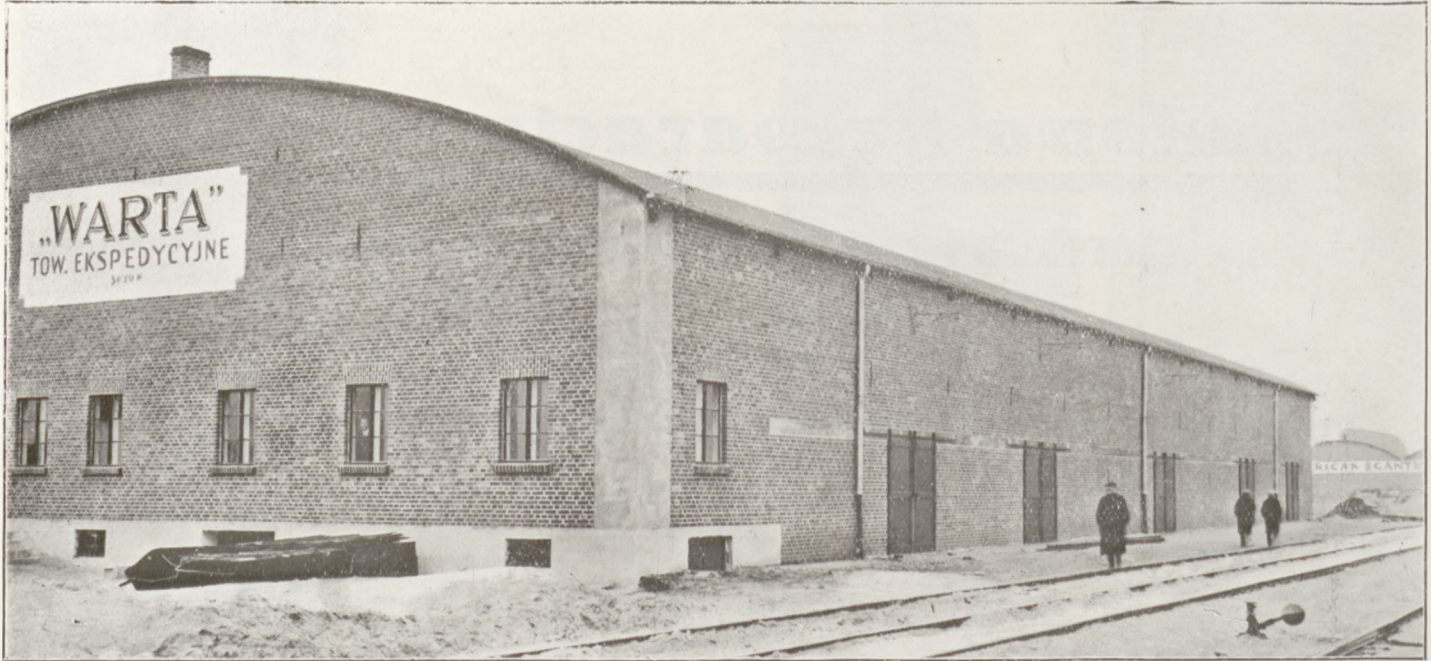
„WARTA” TOWARZYSTWO EKSPEDYCYJNE Z O. P. W GDAŃSKU W GDYNI

TELEFONY w Gdańsku: 28546, 28547, 28548 zbiorowy 28545

TELEFON w Gdyni: 1219

Adres telegraficzny dla Gdańska i Gdyni: „WARTA“

CODES: The Boe Code, A. B. C. Code 5-th Edition, Bentley's Code



Posiada: w Gdyni

- a) własny plac brzegowy, przy którym mogą się największe oceaniczne statki zatrzymać. Przy placu stoją elektryczne krany do dyspozycji;
- b) własny magazyn, własne biuro mieszczące się w samym porcie.

Załatwia:

ekspedycję wszelkich towarów, składowanie, frachtowanie i maklerstwo statków. Specjalnie załatwia ekspedycję masowych transportów: węgiel, fosforyty, piryty, ruda, pozatem cukier, saletra, tomasyna, celuloza i t. d.

Firma „WARTA” posiada pierwszorzędny, fachowy personel pod kierownictwem długoletnim doświadczeniem wypróbowanych fachowców.

ACETYLEN- UND SAUERSTOFFWERKE A. G. — GDAŃSK

FABRYKA: Pommersche Strasse 31

BIURO: Hopfengasse 74



Najstarsza fabryka na Wschodzie.

Poleca: **KWAS WĘGLOWY I TLEN** najwyższej jakości do cięcia i szwajlowania wszelkich metali

WSZYSTKIE NARZĘDZIA DO CIĘCIA I SZWJLOWANIA włącznie z przyborami

Generalna Reprezentacja „GASACCUMULATOR“ A. G. / Stockholm

„PROGRESS”

ZJEDNOCZONE KOPALNIE GÓRNOŚLĄSKIE
SP. Z OGR. ODP.

KATOWICE, ULICA STAWOWA NR. 13

Tel. Nr. 1167, 2523, 2180, 1369, 776 - Adr. teleg.: „Progress”, Katowice

WYŁĄCZNE BIURO SPRZEDAŻY WĘGLA NASTĘPUJĄCYCH TOWARZYSTW:

GÓRNOŚLĄSKIE ZJEDNOCZONE HUTY KRÓLEWSKA I LAURA W KATOWICACH, Z KOPALNIAMI: EUGENJA, HR. LAURA, DĘBIEŃSKO.

KATOWICKA SP. AKC. DLA GÓRNICZWA I HUTNICZWA W KATOWICACH, Z KOPALNIAMI: FLORENTYNA, FERDYNAND, MYSŁOWICE ORAZ KOKSOWNIĄ „HUTA HUBERTUS”.

THE HENCKEL VON DONNERSMARCK-BEUTHEN ESTATES LTD. W KARLUSZOWCU, Z KOPALNIĄ RADZIONKÓW.

ŚLĄSKIE KOPALNIE I CYNKOWNIE SPÓLKA AKCYJNA W LIPINACH Z KOPALNIAMI: MATYLD A, ANDA LUZJA.

Węgiel kamienny tylko pierwszorzędnej jakości. Specjalne gatunki dla opalu domowego i wszelkiego rodzaju przemysłu. Pierwszorzędny węgiel gazowy.

A. & W. WOJAN

STOCZNIA
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

Pomorskie Stowarzyszenie Ubezpieczeń w Toruniu.

W Polsce przedrozbiorowej ubezpieczenia nie istniały zupełnie. Gdy potrzebę ich zaczęto odczuwać i nawet poczyniono pierwsze zabiegi twórcze w tym kierunku, sprawa ta wobec zdarzeń poprzedzających dziejową tragedję klęski Państwa siłą rzeczy upadła. Po rozbiorach trzy dzielnice Polski weszły w orbitę interesów ekonomicznych państw zaborczych, a sprawy ubezpieczeń w każdej dzielnicy kształtowały się w sposób rozmaity.

W Niemczech idea ubezpieczeniowa rozwinęła się już od dawna. Po zaborze ziem polskich wprowadzono na nich w szybkim tempie ubezpieczenia od ognia. Pomorze łącznie z Prusami wschodnimi od r. 1785 miało publiczny Zakład ubezpieczeniowy pod nazwą „Westpreussische Provinzial-Feuersocietät” z siedzibą w Gdańsku. Po odzyskaniu zabranych dzielnic przed 10 laty wszystkie pożyteczne urządzenia dokonane przez Niemców Polska zatrzymała i stara się o dalszy ich rozwój. Pomorze w stosunku do niemieckiego Zakładu ubezpieczeniowego znalazło się z powodu siedziby jego w usamodzielnionym Gdańsku w takim położeniu, że nie miało możności natychmiastowego ujęcia tego Zakładu w swoje ręce jak to się stało z identycznym Zakładem w Poznaniu. Wskutek tego „Westpreussische Prov. Feuersocietät” zatrzymało cały dorobek majątkowy 135-letni należący w znacznej części do samorządu pomorskiego a zdobyty na społeczeństwie tegoż Pomorza, a dla uchylenia wszelkich prawnych pretensyj do siebie w sposób podstępny i oszukańczy sprzedało się Akcyjnemu Towarzystwu „Die Danzig”. W rezultacie Samorząd pomorski — bez funduszów, bez aktów, po przerwie jednorocznej otworzył w r. 1921 na nowo polski publiczny Zakład ubezpieczeń pod nazwą „Pomorskie

Stowarzyszenie Ubezpieczeń od Ognia” w Toruniu, siedzibie Województwa.

Krótką przerwą w ciągłości działań ubezpieczeniowych, przy silnie na Pomorzu rozwiniętej idei ubezpieczeniowej wykorzystana została dość intensywnie przez liczne prywatne zakłady polskie. Pomorskie Stowarzyszenie rozpoczęło więc działanie bez funduszu, za pożyczone przez Pomorski Związek Krajowy dwa miliony marek przy silnej konkurencji i ponadto przy wzrastającej dewaluacji pieniądza, tak ujemnie wpływającej na celowość wszelkich umów. Krytyczny ten okres czasu przetrwano szczęśliwie, właściwy jednak rozwój Instytucji zaczął się dopiero po przeprowadzeniu stałej waluty od r. 1924.

Rozwój ten wykazuje poniższe cyfry:

	Składka ubezp.	Szkody wypłac.
1924	642 480,—	373 689,73
1925	1 321 099,33	1 465 586,51
1926	1 552 043,10	1 019 380,44
1927	1 940 550,11	1 326 570,31
1928	2 437 173,67	1 322 057,61
1929	2 870 373,45	3 206 731,33

W r. 1927 przy równoczesnej zmianie nazwy na „Pomorskie Stowarzyszenie Ubezpieczeń” oprócz działu ogniowego wprowadzono także dział gradowy, który przedstawia się następująco:

	Składka ubezp.	Szkody wypłac.
1927	94 236,25	56 317,57
1928	115 910,74	69 770,70
1929	131 951,91	96 483,75

Instytucja posiada obecnie majątek w postaci domu w Toruniu, ul. Żeglarska 26, gdzie znajdują się jej biura, — oraz domu w Tczewie, Rynek 7. — Fundusz rezerwowy działu ogniowego wynosi zł 277 823,39, działu gradowego zł 70 099,83.

Bruno Stillert

Hurtowy skład węgla

Wholesale of coal

Danzig Telefon 21-284

Königsberg

Stettin

Import
Eksport

Danzig

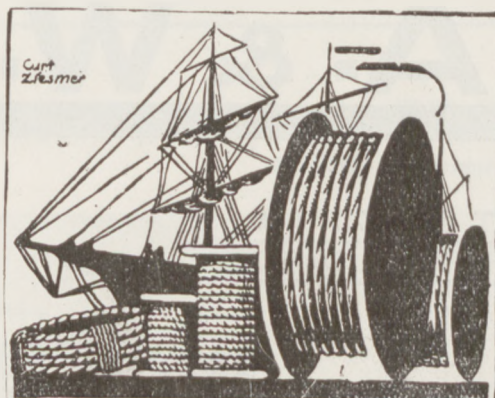
Tel.: 21-284

Stettin

Königsberg

Import — Export

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



KABELFABRIK

Mechanische Draht- und Hanfseilerei

G. m. b. H.

Gdańsk, Langgarten 109

Liny druciane — liny konopne,
sznury — nici sznurkowe — sieci
rybackie.

Telefon nr. 243 3.

DANZIGER OELWERKE ^{G. m.} _{b. H.}

OLEJARNIA I FABRYKA POKOSTU

ODDZ. SIEMIENIA LNIANEGO:

OLEJ LNIANY, FILTROWANY NA SUROWO,
OLEJ LNIANY DO LAKIERÓW,
POKOSTY 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”

GDYŃSKA OLEJARNIA S. A. GDYNIA

PRODUKCJA ROCZNA OKOŁO 50 000 TON NASION OLEISTYCH

N AJTANIEJ
AJSZYBCIEJ
AJWYGODNIEJ

PODRÓŻUJE SIĘ SAMOLOTAMI

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

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

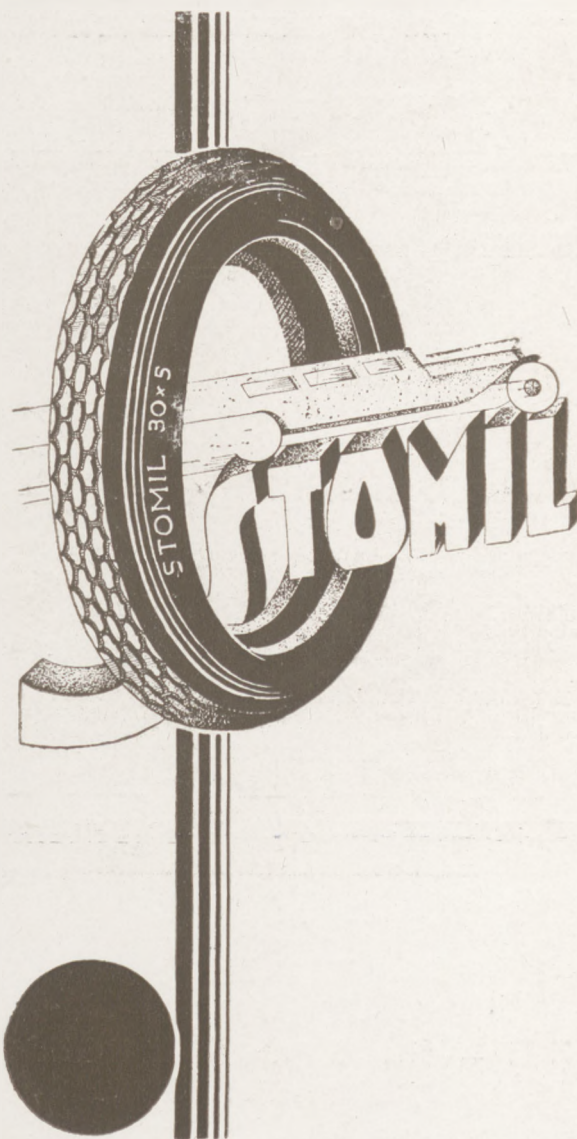
na najdogodniejszych warunkach.

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



Poznańska Fabryka

Wyrobów Gumowych

Sp. Akc.

Poznań-Starołęka

PORT GDYNIA

NAJLEPIEJ POŁOŻONY PORT NA BAŁTYKU

NOWOCZESNE URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE — SZYBKI I NAJTAŃSZY PRZEŁADUNEK, DOSTĘPNY DLA NAJWIĘKSZYCH OKRĘTÓW — KORZYSTNE BUNKROWANIE ZWOLNIENIE STATKÓW BUNKROWYCH OD OPŁAT WEJŚCIOWYCH I WYJŚCIOWYCH



Port Gdynia. Łuszcarnia ryżu.

The port of Gdynia. Rice husking plant.

THE BEST SITUATED HARBOUR IN THE BALTIC SEA — MODERN TRANSHIPPING ESTABLISHMENT, PROMPTEST AND CHEAPEST TRANSHIPMENT — ENTRY FOR LARGEST 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.

REDAKTOR I ZA WYDAWNICTWO: Inż. A. POTYRAŁA