PORT GDAŃSKI



PORT GDAŃSKI

BERGENSKE

BALTIC TRANSPORTS LTD. A.G.

ADR. TELEGR.: „BERGENSKE"

GDAŃSK
HVNDEGASSE 89, CENTR. TEL. 22541

GDYNIA
VL. PORTOWA TEL. 1230/1231

MAKLERZY OKRĘTOWI i AGENCI FRACHTOWI,
EKSPORT WĘGLA, WĘGIEL BVNKROWY, EKSPEDYCJA,
VBEZPIECZENIE, AGENTVRY AWARYJNE

REGVLARNA ŻEGLVGA OKRĘTOWA DO WSZYSTKICH PVNKTÓW:
SKANDYNAWJI, FINLANDJI, LEWANTV, MORZA ŚRÓDZIEMNEGO,
AMERYKI POŁVDN. i PÓŁN. IT.D.

ZASTĘPSTWO NA POLSKĘ:

POLSKI LLOYD S.A.

CENTRALA; WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKIE 36
ODDZIAŁY: GDYNIA, KATOWICE, ŁÓDŹ, LWÓW, POZNAŃ, WILNO, KRAKÓW
ADR. TELEGR.: „LLOYDPOL"

LINJE REPREZENTOWANE:

SCANDINAVIAN LEVANT & AMERICA S.S. AGENCY G.M.B.H.
GDAŃSK
HVNDEGASSE 89
ADR. TELEGR.: „SCANDSHIP"

SVENSKA ORIENT LINIEN
SVENSKA AMERIKA LINIEN
SVENSKA AMERIKA-MEXICO LINIEN
REDERI A/B TRANSATLANTIC
REDERI A/B SVENSKA LLOYD

PORT GDAŃSKI

OPRACOWANE PRZEZ

RADĘ PORTU I DRÓG WODNYCH

W GDAŃSKU

WYDANE PRZEZ TYGODNIK

PRZEMYSŁ i HANDEL

WARSZAWA

ELEKTORALNA 2

1 9 2 9

SP. AKC. ZAKŁ. GRAF. „DRUKARNIA POLSKA", WARSZAWA, SZPITALNA 12

RADA PORTU I DRÓG WODNYCH W GDAŃSKU

PREZYDENT

H. DE LÖES, Pułkownik

KOMISARZE:

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

F. HILCHEN, Dr., Dyrektor
K. JACYNICZ, Komandor-porucznik
W. MODEROW, Radca Prokuratorji Generalnej
S. WITKOWSKI, Komandor
H. ZARZYCKI, Dyrektor

WOLNEGO MIASTA GDAŃSKA

E. BOSSELMANN, Armator
K. EXNER, Radca Rządu i Budowy
K. HOFFMANN, Nadradca Rządu
H. KIESEWETTER, Kupiec
E. WERNER, Sekretarz Związku Zaw.

DYREKCJA RADY PORTU

DYREKTOR HANDLOWY

B. NAGÓRSKI

DYREKTOR TECHNICZNY

R. BRUNS

NACZELNICY WYDZIAŁÓW:

Dr. H. THOMSEN (Wydz. ruchu)
Dr. J. WICZKOWSKI (Wydz. ekonomiczny)
A. ROŻANKOWSKI (Wydz. admin. Wisły)
A. KLOTZKY (Wydz. budowy portu)
F. FOJUT (Wydz. budowy maszyn)

DALSZE URZĘDY CENTRALNE RADY PORTU:

WYDZIAŁ FINANSOWY

K. LITTSCHWAGER

WYDZIAŁ ADMINISTRACYJNY

A. DEUTSCH

NACZELNICY URZĘDÓW LOKALNYCH:

URZĄD PILOTÓW

T. ZIÓŁKOWSKI (Komandor Pilotów)

URZĄD BUDOWY PORTU

W. SCHMIDT

ZARZĄD KEJÓW

E. KUBALL

URZĄD BUDOWY MASZYN

W. SCHOCKELT

URZĄD BUDOWY WODNEJ

W. ZÖLLNER

AGENCJA HANDLOWA RADY PORTU W WARSZAWIE, WSPÓLNA 3

A. RUDZKI

PRZEMYSŁ i HANDEL

TYGODNIK

NAJWIĘKSZE PISMO GOSPODARCZE W POLSCE
NAJBARDZIEJ SKUTECZNY ORGAN OGŁOSZENIOWY

WARSZAWA, ELEKTORALNA 2

THE POLISH ECONOMIST

MIESIĘCZNIK

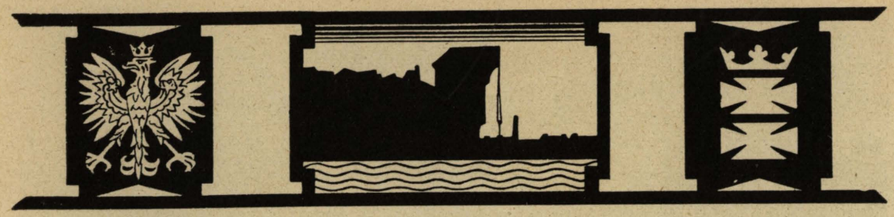
JEDYNY INFORMATOR O POLSCE W JĘZYKU ANGIELSKIM

WARSZAWA, ELEKTORALNA 2

REPREZENTANT NA W. M. GDAŃSK:

ALBERT BEIN

GDAŃSK, SCHICHAUGASSE 8; TEL.: 251-08



ROZDZIAŁ I

ZARYS HISTORYCZNY

Już w kronikach z najodleglejszych czasów spotkać można wzmianki o handlu, prowadzonym drogą morską z ziemiami, położonemi przy ujściu Wisły. Od roku 1000-go począwszy wymieniany być zaczyna w dokumentach historycznych Gdańsk. W kronikach z początku XIII wieku pojawiają się bardziej szczegółowe dane o ówczesnym gdańskim handlu zamorskim. Dzięki położeniu swemu przy ujściu wielkiej rzeki staje się Gdańsk dość szybko ważnym punktem handlowym, w którym zbiega się handel naturalnego geograficznego obszaru ciążenia, t. j. przedewszystkiem ziem polskich.

Znaczny rozkwit Gdańska jako portu przypada na drugą połowę wieku XIV i na następne stulecie. Od tego czasu zaczyna się szybko rozszerzać zakres stosunków handlowych Gdańska z krajami zamorskiemi, a więc z Danją, Szwecją, Flandrją, Anglją, Francją, Hiszpanją i Portugalją. W końcu wieku XVI statki gdańskie docierają także do Włoch. Ludność Gdańska wynosi w XVII stuleciu 75.000 mieszkańców, t. j. więcej niż Norymbergi i Hamburga w owym czasie.

Podstawowym obszarem ciążenia portu gdańskiego były ziemie polskie; niezależnie jednak od tego Gdańsk utrzymywał ożywione stosunki również z Litwą, Rygą, Rewlem i z oddalonym Nowgorodem na północy; na południe stosunki Gdańska sięgały do Węgier i Mołdawji, tak że często towary wschodnie docierały na zachód Europy drogą na Gdańsk.

Rozwijającym się pomyślnie stosunkom gospodarczym odpowiadał rozwój portu. Początkowo podstawowym artykułem wywozowym portu gdańskiego było drzewo i jego przetwory. W końcu XIV wieku wywożono przez Gdańsk w pomyślnych latach przeszło 2.500 setek drzewa po 120 desek każda. Wywożono też w tych latach przeciętnie po 1.000 łasztów popiołu i smoły oraz do 1.000 kamieni wosku rocznie. W ciągu wieku XVI i XVII eksport ten wzrasta dalej, tak, że np. w 1610 r. wywieziono 10.014 łasztów popiołu i potażu oraz 6.074 łasztów smoły. Wartość tych towarów



Prospect der Mottlau von der seite des Fisch-marckts nach dem Krahn-Thor
Prospectus Mottlaviae e regione fori piscarii versus Machinam, qva Molles in altum tolluntur

WIDOK DAWNEGO PORTU GDAŃSKIEGO NA MOTŁAWIE

wynosiła około miljona guldenów, sumę, jak na owe czasy, niewątpliwie wysoką.

Pomiędzy artykułami eksportowemi wymienić należy również miedź i ołów. W wiekach XVI i XVII wywożono przez Gdańsk 5 — 10.000 ctn. miedzi rocznie.

Eksport zboża rozpoczął się w wieku XV, największy rozkwit przypada na drugą połowę XVI i na początek XVII wieku, kiedy to w niektórych latach wychodziło przez port gdański do 128.000 łasztów rocznie, t. j. ok. 250.000 ton. Od połowy XVII wieku, wskutek ciągłych wojen i upadku gospodarczego gdańskiego obszaru ciążenia, eksport zboża tylko w wyjątkowo pomyślnych okresach przewyższał 50.000 łasztów rocznie. Pomiędzy artykułami eksportowemi w tym okresie wymienić jeszcze należy len, konopie, pierze, płótno, saletrę i skóry surowe. W przywozie poważną rolę odgrywały korzenie, owoce południowe, drogerje i inne artykuły tego rodzaju, przywożone z Antwerpji, Amsterdamu i Lizbony. Import ich na początku wieku XVIII wynosił ok. 200.000 funtów. Pozatem importowano poważne ilości soli zamorskiej, śledzi oraz wina. Dużą pozycję stanowiły skóry wyprawione, których import sięgał do 1 miljona sztuk rocznie, oraz sukno, którego w Polsce wówczas jeszcze prawie nie wyrabiano. Wymienić pozatem należy szkło i papier.



Das Pack-Haus
Aedificium emporeticum

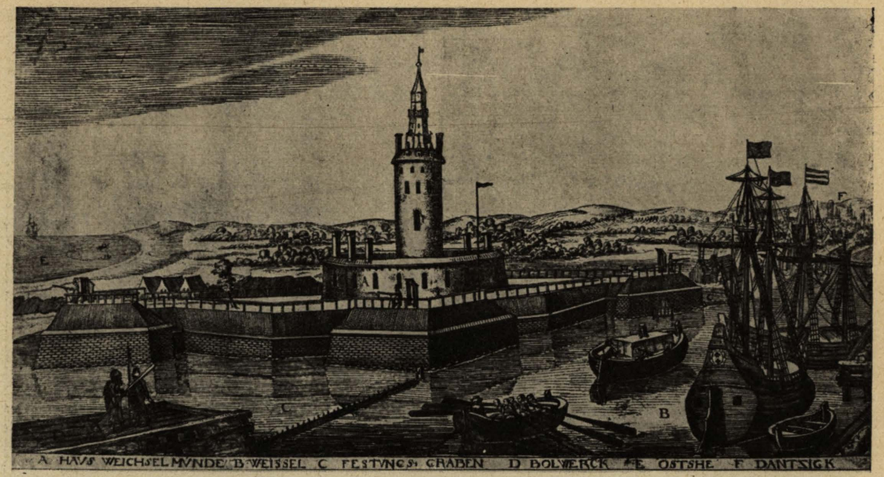
WIDOK STARYCH GDAŃSKICH ŚPICHRZÓW PORTOWYCH

Ruch okrętów przedstawiał się również, jak na owe czasy, poważnie. Od początku wieku XVI do końca XVII zawijało do Gdańska przeciętnie 500 — 1.000 statków rocznie, przyczem na pierwszem miejscu stała bandera holenderska, a za nią angielska i gdańska.

Jak widzimy z powyższego krótkiego przeglądu historycznego, port gdański odgrywał w wiekach XV do XVIII wielką rolę jako pośrednik pomiędzy Wschodem i Zachodem, będąc jednem z najpoważniejszych ogniw w ówczesnym handlu międzynarodowym. Na morzu Bałtyckiem jedynie Lubeka była dla Gdańska poważnym konkurentem.

Od drugiej połowy XVIII wieku następuje powolny upadek handlu gdańskiego, spowodowany wojnami i zmianami politycznemi w obszarze ciążenia.

Od początku XIX wieku Gdańsk należy do Prus i staje się jednym z licznych już portów niemieckich na Bałtyku. Punkt ciężkości handlu międzynarodowego przenosi się w tym czasie bardziej ku oceanowi Atlantyckiemu i portom bliżej niego położonym. Prócz tego rozbiory Polski i podział naturalnego zaplecza Gdańska przez granice celne i polityczne utrudniają rozwój handlu zamorskiego w daw-



WIDOK DAWNEJ TWIERDZY PRZY WISŁOUJŚCIU

nych rozmiarach. Mimo to port gdański zwiększał stopniowo swoje obroty i w ostatnich latach przedwojennych grał dość poważną rolę w handlu morskim na Bałtyku. Szczegółowy przegląd ruchu okrętowego i towarowego w tym okresie omówiony zostanie poniżej porównawczo przy rozpatrywaniu ruchu obecnego.

Po wojnie port gdański postawiony został znów przed nowemi zadaniami; pracuje on w warunkach odmiennych aniżeli w XIX stuleciu. Przez zjednoczenie ziem polskich i połączenie Wolnego Miasta Gdańska pod względem celnym z Polską port uzyskał ogromny obszar ciążenia i został głównym punktem, w którym koncentruje się handel zamorski Polski.

Celem dalszych rozdziałów będzie zaznajomienie czytelnika z rozwojem portu gdańskiego w ciągu ostatniego dziesięciolecia i z jego stanem obecnym.

ROZDZIAŁ II

ORGANIZACJA ZARZĄDU PORTU

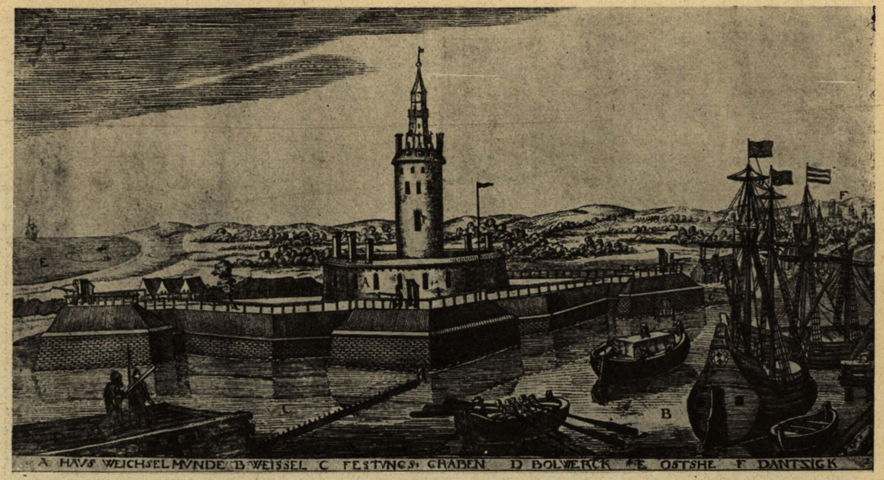
1. — WŁADZE NACZELNE

Zarząd i naczelne kierownictwo portu gdańskiego spoczywają, zgodnie z konwencją polsko-gdańską z dn. 9 listopada 1920 r., w rękach „Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku", która składa się z równej ilości Komisarzy Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska pod przewodnictwem neutralnego Prezydenta. Ten ostatni jest albo obierany przez Rząd Polski i Senat Wolnego Miasta Gdańska, albo też, jeżeli porozumienie nie zostanie osiągnięte, mianowany przez Radę Ligi Narodów i wtedy musi być obywatelem szwajcarskim. Do kompetencji Rady Portu należą wszystkie sprawy, dotyczące administracji i rozbudowy portu, przyczem zadania swoje wykonywuje ona za pośrednictwem podległych jej Dyrekcyj: Handlowej i Technicznej, oraz Wydziałów: Administracyjnego i Finansowego, o których mowa będzie poniżej. Rada Portu dzieli się pozatem na sekcje, w skład których wchodzą delegaci, po jednym z każdej strony.

Rada Portu posiada trzy języki urzędowe, a mianowicie polski, niemiecki i francuski. Niezależnie od tego korespondować można z Radą Portu i w innych językach, jak np. angielskim, rosyjskim, włoskim i holenderskim, gdyż Rada Portu posiada urzędników, znających ten język. Rada Portu posiada własną banderę, na której są reprezentowane herby Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska.

2. — WŁADZE WYKONAWCZE

Naczelnemi organami wykonawczemi Rady Portu są Dyrekcje: Handlowa i Techniczna, na czele których stoją Dyrektorzy, mianowani przez Radę Portu. Pozatem Radzie Portu podlegają bezpośrednio Wydziały: Administracyjny i Finansowy, które są emanacjami odpowiednich sekcyj.



WIDOK DAWNEJ TWIERDZY PRZY WISŁOUJŚCIU

nych rozmiarach. Mimo to port gdański zwiększał stopniowo swoje obroty i w ostatnich latach przedwojennych grał dość poważną rolę w handlu morskim na Bałtyku. Szczegółowy przegląd ruchu okrętowego i towarowego w tym okresie omówiony zostanie poniżej porównawczo przy rozpatrywaniu ruchu obecnego.

Po wojnie port gdański postawiony został znów przed nowemi zadaniami; pracuje on w warunkach odmiennych aniżeli w XIX stuleciu. Przez zjednoczenie ziem polskich i połączenie Wolnego Miasta Gdańska pod względem celnym z Polską port uzyskał ogromny obszar ciążenia i został głównym punktem, w którym koncentruje się handel zamorski Polski.

Celem dalszych rozdziałów będzie zaznajomienie czytelnika z rozwojem portu gdańskiego w ciągu ostatniego dziesięciolecia i z jego stanem obecnym.

ROZDZIAŁ II

ORGANIZACJA ZARZĄDU PORTU

1. — WŁADZE NACZELNE

Zarząd i naczelne kierownictwo portu gdańskiego spoczywają, zgodnie z konwencją polsko-gdańską z dn. 9 listopada 1920 r., w rękach „Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku", która składa się z równej ilości Komisarzy Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska pod przewodnictwem neutralnego Prezydenta. Ten ostatni jest albo obierany przez Rząd Polski i Senat Wolnego Miasta Gdańska, albo też, jeżeli porozumienie nie zostanie osiągnięte, mianowany przez Radę Ligi Narodów i wtedy musi być obywatelem szwajcarskim. Do kompetencji Rady Portu należą wszystkie sprawy, dotyczące administracji i rozbudowy portu, przyczem zadania swoje wykonywuje ona za pośrednictwem podległych jej Dyrekcyj: Handlowej i Technicznej, oraz Wydziałów: Administracyjnego i Finansowego, o których mowa będzie poniżej. Rada Portu dzieli się pozatem na sekcje, w skład których wchodzą delegaci, po jednym z każdej strony.

Rada Portu posiada trzy języki urzędowe, a mianowicie polski, niemiecki i francuski. Niezależnie od tego korespondować można z Radą Portu i w innych językach, jak np. angielskim, rosyjskim, włoskim i holenderskim, gdyż Rada Portu posiada urzędników, znających ten język. Rada Portu posiada własną banderę, na której są reprezentowane herby Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska.

2. — WŁADZE WYKONAWCZE

Naczelnemi organami wykonawczemi Rady Portu są Dyrekcje: Handlowa i Techniczna, na czele których stoją Dyrektorzy, mianowani przez Radę Portu. Pozatem Radzie Portu podlegają bezpośrednio Wydziały: Administracyjny i Finansowy, które są emanacjami odpowiednich sekcyj.

A) DYREKCJA HANDLOWA

Dyrektorowi Handlowemu podlegają pod ogólną kontrolą Rady Portu sprawy eksploatacji portu gdańskiego. Wszelkie zagadnienia, związane z potrzebami handlu i żeglugi oraz przeładunku towarów w porcie, ogniskują się w jego rękach. Za pośrednictwem podległych urzędów wykonawczych kieruje on ruchem portowym w szerokiem znaczeniu tego słowa i eksploatacją urządzeń portowych. Bada on rozwój ruchu portowego oraz jego potrzeby i jest w stosunku do Rady Portu wnioskodawcą w tej dziedzinie. Do Dyrekcji Handlowej należy też opracowywanie w miarę potrzeby projektów zmian taryf portowych, oraz troska o to, ażeby układ taryf kolejowych w obszarze ciążenia był dla portu gdańskiego pomyślny i zachęcał do korzystania z jego urządzeń w handlu zamorskim.

Sprawy wewnętrznej eksploatacji portu opracowuje w centrali Dyrekcji Wydział Ruchu, któremu podlegają urzędy wykonawcze w porcie. Wymienić tu należy Urząd Pilotów, regulujący ruch okrętów w porcie i na redzie, oraz Zarząd Kejów, zajmujący się eksploatacją urządzeń przeładunkowych i składowych Rady Portu.

Sprawami ekonomicznemi, a więc opracowywaniem taryfy opłat portowych,



WIDOK OGÓLNY MIASTA GDAŃSKA I PORT

wniosków w dziedzinie portowych taryf kolejowych, załatwianiem reklamacyj taryfowych, sprawami prasowemi, propagandą i statystyką zajmuje się Wydział Ekonomiczny. Wymienić tu specjalnie należy Biuro Taryfowe Rady Portu, które bada wysokość stawek przewozowych do Gdańska w porównaniu z innemi portami i na życzenie klijentów oblicza kalkulacje przewozowe. Na czele tego biura stoi wykwalifikowany taryfowiec.

Z dalszych urzędów, podległych Dyrekcji Handlowej, zasługuje na wymienienie Agencja Handlowa Rady Portu w Warszawie, której zadaniem jest utrzymywanie jak najbliższego kontaktu z interesantami portu w jego obszarze ciążenia, udzielanie klijentom potrzebnych im informacyj przy posługiwaniu się portem gdańskim w handlu zamorskim, wreszcie propaganda.

B) DYREKCJA TECHNICZNA

Dyrektor Techniczny opracowuje wszelkie sprawy, dotyczące rozbudowy i utrzymania portu i dróg wodnych w obrębie Wolnego Miasta Gdańska. Dyrekcja Techniczna dzieli się na 3 Wydziały:



JEDEN Z FRAGMENTÓW PORTU

Wydział Budowy Portu opracowuje w porozumieniu z Dyrekcją Handlową plany rozbudowy portu i po ich zatwierdzeniu przez Radę Portu kieruje ich wykonaniem. Do Wydziału tego należy również konserwacja wszystkich budowli portowych, hal składowych, nadbrzeży, bulwarów oraz innych umocnień brzegowych, dalej drogi jezdnej i t. d. Pozatem podlega mu, łącznie z Wydziałem Budowy Maszyn, oświetlenie portu, utrzymanie znaków morskich oraz urządzenia sygnałowego w czasie mgły. Wykonawczym organem Wydziału Budowy Portu jest Urząd Budowy Portu w Neufahrwasser.

Wydziałowi Budowy Maszyn podlega utrzymanie wszelkich urządzeń mechanicznych w porcie i na drogach wodnych, a więc żórawi, mostów przeładunkowych dla rudy, urządzeń przeładunkowych dla węgla, wreszcie wszelkich statków i narzędzi, lodołamaczy, pogłębiarek, kafarów i t. d. Prace te Wydział przeprowadza za pośrednictwem Urzędu Budowy Maszyn Gdańsk-Krakau i Warsztatów Portowych Neufahrwasser.

Wydział Administracji Wisły ma za zadanie przeprowadzanie wszelkich prac, związanych z regulacją Wisły w obrębie Wolnego Miasta Gdańska, oraz innych dróg wodnych, prowadzących do zatoki Fryskiej. Wydział ten troszczy się o utrzymanie śluz i budowli regulacyjnych na Wiśle i na drogach wodnych, obydwuch moli przy ujściu Wisły, o uniknięcie zapiaszczenia ujścia Wisły, oraz prowadzi prace lodołamania na Wiśle, pogłębiania nurtu, pomiary hydrometryczne, prace sondowania i t. d. Prace te wykonywuje Wydział za pośrednictwem Urzędu Budowli Wodnych w Einlage.

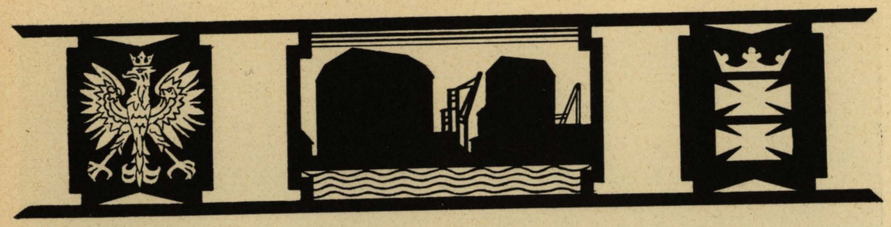
Wszystkie większe prace budowlane Rady Portu zasadniczo powierzane są firmom prywatnym w drodze publicznego przetargu, podczas gdy roboty konserwacyjne i mniejsze budowle nowe zazwyczaj przeprowadzane są przez urzędy, względnie warsztaty Rady Portu we własnym zarządzie.

C) WYDZIAŁ ADMINISTRACYJNY

Wydział ten jest emanacją Sekcji I, jak to powyżej było powiedziane. Podlegają mu sprawy personalne i prawne, zakup materjałów i mebli biurowych, administracja budynków biurowych, sprawy robotnicze, kasy chorych, ubezpieczenia i t. p.

D) WYDZIAŁ FINANSOWY

Wydział ten jest emanacją Sekcji II, której podlega rachunkowość i kasa Rady Portu; za pośrednictwem kontrolerów rachunkowych uskutecznia ona kontrolę nad prawidłowością składanych Radzie Portu rachunków. Pozatem Sekcja ta opracowuje coroczny preliminarz budżetowy Rady Portu, sprawy kredytów, oraz przygotowywanie, zarząd i kontrolę pożyczek.



ROZDZIAŁ III

OPIS PORTU

Port gdański położony jest pod 18° 39' 52" długości geograficznej od Greenwich i 54° 21' 18" szerokości geograficznej. Jest on utworzony przez dolny bieg Wisły, czyli t. zw. „Martwą Wisłę", o długości ok. 30 km, pomiędzy śluzą w Einlage a dawnem ujściem do morza przy Nowym Porcie. Właściwy port morski obejmuje Martwą Wisłę od mostu kolejowego w Gdańsku do ujścia w Nowym Porcie wraz z kanałami i basenami oraz Motławą.

Podnieść tutaj należy, że port gdański w porównaniu do innych portów, położonych przy ujściu wielkich rzek, ma tę przewagę, że znajdując się bezpośrednio przy morzu, leży nad korytem martwem, pozbawionem prądu od czasu stworzenia nowego ujścia Wisły za pomocą sztucznego przekopu pod Schiewenhorst w latach 1890—95. Odcięte od głównego biegu koryto Martwej Wisły zostało połączone z Wisłą żywą przy miejscowości Einlage za pomocą śluzy dla statków o długości 61 m, szerokości 12·5 m i głębokości 2·5 m przy średniej wodzie oraz śluzy dla tratew o długości 280 m i szerokości 11 m. Cały ruch na drogach wodnych pomiędzy portem gdańskim a jego obszarem ciążenia odbywa się bez trudności przez tę śluzę. Przez odcięcie od nurtu Wisły port zabezpieczony został przed zapiaszczeniem, powodziami, przejściem lodów i prądem rzecznym. Dzięki zabezpieczeniu w ten sposób od zamulenia można raz osiągniętą za pomocą bagrowania głębokość utrzymywać bez trudu przez szereg lat bez potrzeby stałego bagrowania. Głębokość wody w porcie morskim wynosi 9·5 m, z wyjątkiem małego odcinka Martwej Wisły, położonego powyżej ujścia Motławy, oraz basenu na Holmie, gdzie głębokość wynosi 7 m.

1. — WJAZD DO PORTU

Reda portu gdańskiego jest ze wszystkich stron osłonięta przed wiatrami i ma odpowiednie dla zarzucania kotwic dno, składające się piasku i gliny.



WJAZD DO PORTU

Wjazd do portu jest bezpieczny i nie przedstawia żadnych trudności. Jest on utworzony przez sztucznie wybagrowane koryto, którego część zewnętrzna ma 1.770 m długości, 250 m szerokości i 10·5 m głębokości, podczas gdy część wewnętrzna, t. j. bliższa portu i tworząca z zewnętrzną kąt silnie rozwarty, posiada 1.550 m długości, 150 m szerokości i 10 m głębokości. Brzegi koryta wjazdowego oznaczone są pławami, wyjście w stronę morza pławą świetlną, ku której kierują się statki wjeżdżające do portu. Pozatem istnieją sygnały świetlne na lądzie. Niezależnie od tego w 1926 r. Rada Portu uruchomiła nowoczesne urządzenie do nadawania sygnałów w czasie mgły przed wjazdem do portu w Neufahrwasser, składające się z elektromagnetycznego aparatu nadawczego dla sygnałów podwodnych (wysokość tonu — 1.050 drgnień na sekundę), oraz takiegoż aparatu nadawczego dla sygnałów powietrznych (nautofon, wysokość tonu — 525 drgnień na sekundę).



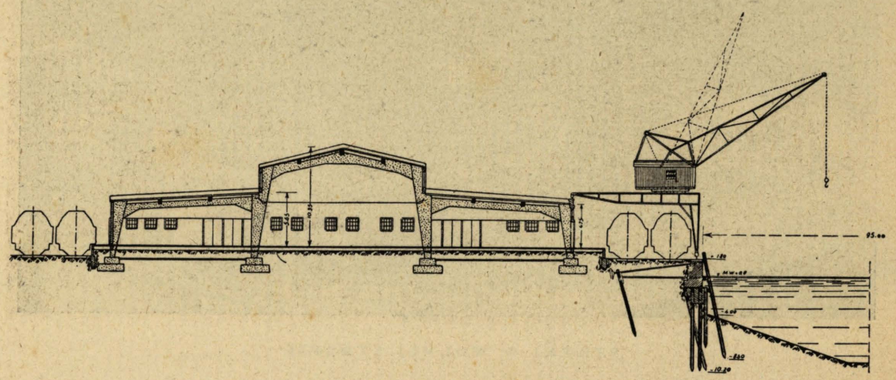
STATKI W WOLNEJ STREFIE

Ujście portowe ujęte jest w mola, przyczem molo wschodnie dłuższe jest o 450 m od zachodniego dla osłony wjazdu przed wiatrami wschodniemi. Szerokość wjazdu pomiędzy molami wynosi ok. 80 m.

2. — WOLNA STREFA

Zaraz po wjeździe do portu widzimy na prawo, czyli na zachód, basen portowy, zbudowany w 1879 r., stanowiący od 1899 r. wraz z przyległemi nadbrzeżami Wolną Strefę portu gdańskiego. Długość nadbrzeży tego basenu wynosi 1.455 m, głębokość w środku basenu 8 m. Basen ten, dzięki swemu wygodnemu położeniu bezpośrednio przy wjeździe do portu i dzięki charakterowi wolnocłowemu, stanowi najcenniejszą bodaj część portu gdańskiego. Dlatego też Rada Portu od początku swego istnienia specjalną uwagę zwróciła na rozszerzenie terenu Wolnej Strefy i modernizację jej

urządzeń. Nadbrzeża składają się, jak to przedstawia Rys. 1, z muru betonowego, opatrzonego na krawędzi blokami granitowemi i opartego na rusztowaniu z pali drewnianych. Podczas gdy jeszcze przed kilkoma laty liczba żórawi w Wolnej Strefie była bardzo niewielka, dzisiaj znajduje się tam 21 elektrycznych żórawi portalowych o nośności od 1½ — 5 t, zaopatrzonych przeważnie w chwytacze. Dalsze 4 żórawie znajdują się w budowie. Powierzchnia składów Wolnej Strefy, należących do Rady Portu, wynosi 17.000 m kw., przyczem na miejscu starych ciasnych składów wybudowana została w 1926 r. nowoczesna hala składowa z żelazo-betonu o powierzchni 6.500 m kw., zaopatrzona w wózki elektryczne i żórawie wewnętrzne. W 1929 r. hala ta powiększona została o dalsze 4.200 m kw. Wreszcie w 1929 r. Rada Portu rozpoczęła budowę jeszcze jednej hali podobnego typu o powierzchni



RYS. 1.—PRZEKRÓJ NADBRZEŻA I HALI SKŁADOWEJ W WOLNEJ STREFIE

ok. 7.500 m kw., również na południowej stronie basenu. W ten sposób cała strona południowa zostanie zaopatrzona w najnowocześniejsze urządzenia dla przeładunku drobnicy. Hala w Wolnej Strefie utworzona jest w przekroju z 3 części. Podłoga położona jest o 1·10 m powyżej górnej krawędzi szyn kolejowych i zbudowana jest z desek drewnianych, spoczywających na progach, które umieszczone są na grubej warstwie szlaki i piasku. Hala jest wyposażona w 7 wag szybko ważących, każda o nośności 3·2 t, oraz w jedną wagę o nośności 5·1 t. Dla przyśpieszenia przeładunku służy 6 żórawi półportalowych systemu wypadowego, każdy o nośności 3 t, znajdujących się bezpośrednio przy hali od strony nadbrzeża. Znajduje się tu również dostateczna ilość urządzeń przeciwpożarowych. O szczegółach układu ramp i torów w zreformowanej części Wolnej Strefy daje pojęcie umieszczony wyżej na tejże stronie Rys. 1.



WNĘTRZE NOWEJ HALI SKŁADOWEJ W WOLNEJ STREFIE

Właściwem przeznaczeniem Wolnej Strefy jest, oczywiście, służenie przeładunkowi i składowaniu artykułów importowych oraz tranzytowych i to w pierwszym rzędzie drobnicy. Ponieważ jednak, jak to dalej zobaczymy, port gdański w latach powojennych przyjął charakter dużego portu eksportowego dla towarów masowych, a urządzenia dla ich przeładunku były dopiero stopniowo budowane, musiano częściowo przystosować Wolną Strefę, a mianowicie jej nadbrzeże północne, do przeładunku węgla oraz rudy. Dzięki uruchomieniu w pierwszej połowie 1929 r. nowego basenu dla towarów masowych przy Wisłoujściu, Wolna Strefa zostaje stopniowo odciążona od przeładunku towarów masowych i znów zaczyna służyć przedewszystkiem swemu pierwotnemu przeznaczeniu, t. j. przeładunkowi drobnicy. Modernizacja urządzeń dla drobnicy w Wolnej Strefie stanowi część integralną ogólnego planu rozbudowy portu gdańskiego, który jest obecnie w stadjum realizacji. Ilość nowoczesnych urządzeń składowych i przeładunkowych dla drobnicy będzie się w Wolnej Strefie z każdym rokiem zwiększała.



KANAŁ PORTOWY

3. — BASEN PRZY WESTERPLATTE

Na lewo od wjazdu do portu, naprzeciwko basenu Wolnej Strefy, leży basen Westerplatte. Basen ten został wybudowany kosztem Polski i Gdańska w 1925 r. dla potrzeb przeładnuku polskich materjałów wojennych. Ponieważ jednak transporty tego rodzaju przychodzą z natury rzeczy dość rzadko, tak, że basen ten był stosunkowo bardzo mało wyzyskany przy jednoczesnem niesłychanie intensywnem wykorzystaniu innych części portu dla ruchu handlowego, Rząd Polski zgodził się na przejściowe zniesienie wyłączności przeznaczenia Westerplatte i, na mocy umowy z dn. 4/VIII 1928 r. między Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem, oddał basen ten Radzie Portu dla przeładunku towarów normalnych, z wyjątkiem krótkich okresów, w czasie których jest tam przeładowywany materjał wojenny. Basen ten posiada 600 m nadbrzeży i jest wyposażony w 6 żórawi o nośności 2'5 do 5 t. Przeładowuje się tu obecnie przeważnie złom żelazny i towary w workach.



ŚPICHRZE ZBOŻOWE I CUKROWE

4. — KANAŁ PORTOWY

Dalszą kolejną częścią portu jest t. zw. Kanał Portowy. Wschodnie jego nadbrzeże, t. j. strona od Westerplatte, nie jest zaopatrzona w urządzenia przeładunkowe i służy dla tymczasowego postoju okrętów, czekających na miejsce lub na dalsze zlecenia. Nadbrzeże zachodnie zaopatrzone jest w mur kejowy i tory nadbrzeżne i jest intensywnie wyzyskane dla przeładunku towarów i dla postoju statków pasażerskich. Głębokość przy brzegu wynosi 5 — 7 m, pośrodku kanału 9'5 m. Długość nadbrzeża — 1.981 m. Zgrupowany jest tutaj szereg urządzeń przeładunkowych firm prywatnych oraz kilka składów publicznych Rady Portu. Wymienić należy w pierwszym rzędzie urządzenie dla przeładunku drobnicy firmy August Wolff, dalej śpichlerz zbożowy i skład dla towarów w workach, zaopatrzony w żórawie i pneumatyczny wchłaniacz zboża firmy Anker, oraz śpichlerze firmy Prowe i składy firmy Wieler & Hardtmann.

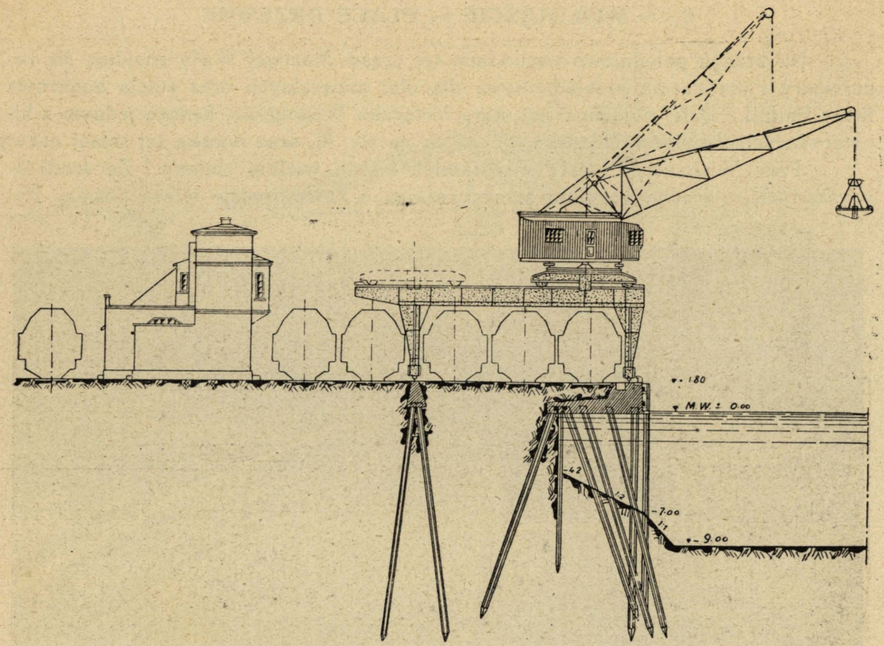


PORTOWE REZERWOARY NAFTOWE

5. — MARINEKOHLENLAGER — DWORZEC WIŚLANY

Kanał Portowy kończy się koło „Möwenschanze", starej fortyfikacji przy dawniejszem Wisłoujściu, miejscem obrotowem dla okrętów. W kierunku południowym łączy się on z Martwą Wisłą jako dalszą częścią portu. Na brzegu północnym wymienić należy przedewszystkiem t. zw. Marinekohlenlager z należącemi do Rady Portu 12 składami o ogólnej powierzchni ok. 6.000 m kw. Za linją składów znajdują się należące do Rządu Polskiego wielkie zbiorniki naftowe o łącznej pojemności 22.000 t. Dalej stoją bezpośrednio nad brzegiem Wisły dwa wielopiętrowe śpichrze cukrowe firmy Wieler & Hardtmann, przystosowane również do przeładunku i składowania zboża o łącznej pojemności 28.000 t.

Zaraz za temi śpichrzami zaczyna się t. zw. Dworzec Wiślany (Weichselbahnhof). Znajduje się tutaj szereg składów Rady Portu i firm prywatnych (Hartwig, Atlantic) oraz rezerwoary naftowe firmy Baltisch-Amerikanische Petroleum Import - Ges. W 1926 r. wybudowane zostało przy Dworcu Wiślanym nowoczesne



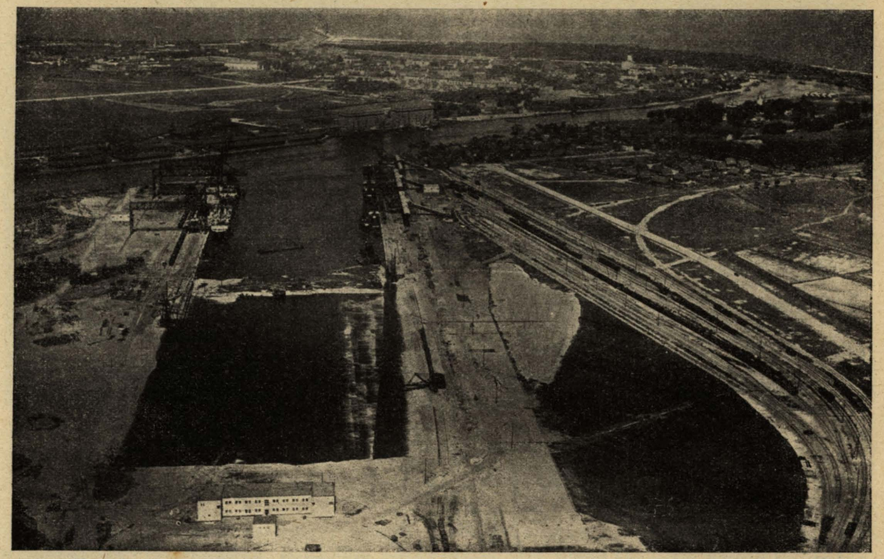
RYS. 2. — PRZEKRÓJ NADBRZEŻA DLA PRZEŁADUNKU WĘGLA PRZY DWORCU WIŚLANYM

urządzenie dla przeładunku towarów masowych. Rada Portu wybudowała tutaj nadbrzeże betonowe o długości 400 m i głębokości 9 m bezpośrednio przy brzegu. Nowe to nadbrzeże utworzone jest, podobnie jak nadbrzeża przy Kaiserhafen, w basenie I na Holme, basenie portowym na Westerplatte oraz basenie dla towarów masowych w Wisłoujściu — z muru betonowego w formie wspornika kątowego, spoczywającego na silnym ruszcie palowym (p. Rys. 2, wyżej). Nadbrzeże to zostało wyposażone w 6 siedmiotonowych elektrycznych żórawi portalowych z chwytaczami dla przeładunku węgla i rudy. Żórawie te obsługują pięć torów kolejowych, położonych bezpośrednio przy brzegu, i służą dla przeładunku z wagonów na statek lub naodwrót. W tej części portu są przeładowywane, jak wspomniano wyżej, przeważnie artykuły masowe: węgiel eksportowy, importowane rudy, fosforyty i t. p.

6. — WISŁOUJŚCIE — PLACE DRZEWNE

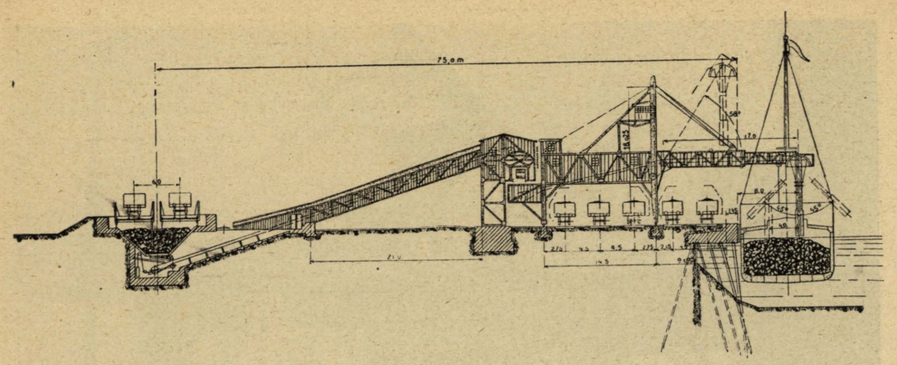
Na brzegu południowo-wschodnim tej części Martwej Wisły znajdują się rezerwoary i urządzenia przeładunkowe dla olei mineralnych oraz stacja bunkrowa firmy Baltoil. Dalej położona jest stara forteczka Wisłoujście, będąca jednym z historycznych zabytków Gdańska (p. sztych na str. 8), oraz wioska tej samej nazwy.

Przy Wisłoujściu zaszły w ostatnich latach wielkie zmiany. Ze środków, uzyskanych w drodze pożyczki amerykańskiej, o której będzie mowa później, Ra-

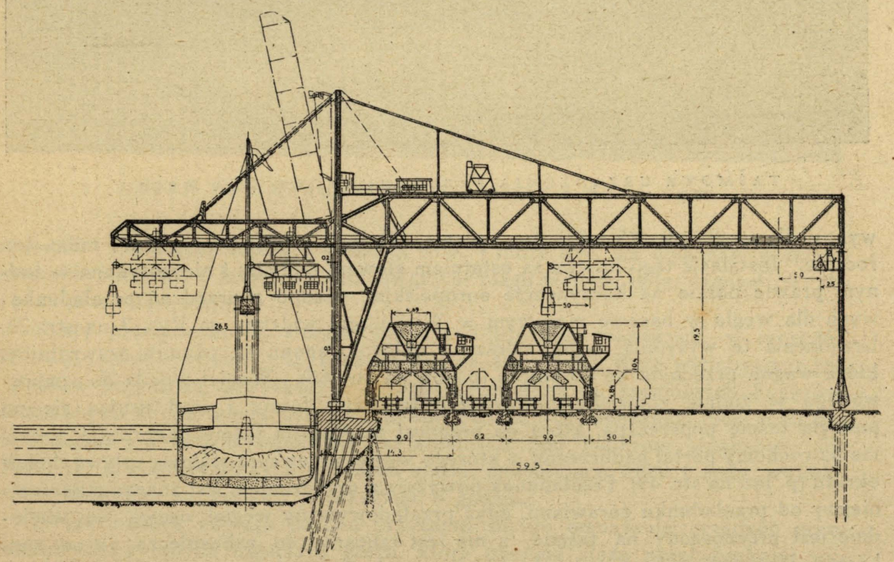


WIDOK OGÓLNY NOWEGO BASENU DLA TOWARÓW MASOWYCH

da Portu rozpoczęła w 1927 r. budowę basenu portowego, przeznaczonego wyłącznie dla przeładunku towarów masowych, a więc węgla, rudy i fosfatów. Praca nad budową pierwszej części basenu, o długości ok. 550 m, została ukończona wiosną 1929 r. Basen ten ma ok. 1.100 m nadbrzeży o głębokości 9 — 10 m przy brzegu. Został on wyposażony w trzy taśmowe urządzenia przeładunkowe dla węgla, połączone z wywrotnicami, w dwa mosty przeładunkowe dla rudy o nośności 15 t każdy, w jeden most przeładunkowy dla fosfatów o nośności 10 t, oraz w szereg żórawi portalowych o nośności 7 do 10 t. Zdolność przeładunkowa tych urządzeń



RYS. 3.—PRZEKRÓJ NOWYCH URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH DLA WĘGLA



RYS. 4.—PRZEKRÓJ NOWYCH URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH DLA RUD



TAŚMOWE URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE DLA WĘGLA

wynosi dla węgla ok. 2'5 miljn. ton rocznie, dla rudy i fosfatów — ok. 1 miljn. ton rocznie. Instalacje tego basenu są ostatniem słowem techniki i niespotykane w żadnym prawie porcie na kontynencie europejskim. Jedno z urządzeń przeładunkowych dla węgla w basenie masowym w Wisłoujściu widzimy na Rys. 3 na str. 23. Urządzenia te wysypują węgiel odrazu z całego wagonu za pomocą wywrotnicy, która wagon przechyla do 45 stopni (p. fot. na str. 65). Węgiel wpada do wmurowanego w ziemię zbiornika betonowego lejowatej formy i stąd usuwa się na pochyłą taśmę poprzeczną, która go przenosi w górę na taśmę podłużną i wreszcie na ruchomy portal nadbrzeżny, z którego węgiel przez rurę stalową spływa do luk okrętu (p. fot. na str. 49). Przeładunek powyższem urządzeniem jest znacznie korzystniejszy od przeładunku żórawiami, gdyż przeładowywany węgiel osuwa się, względnie jest przenoszony na taśmie, a nie jest rzucany, co zabezpiecza go od rozbijania. Ilość robotników, potrzebnych dla przeładunku, jest minimalna, a szybkość przeładunku niejednokrotnie już przekraczała 550 t węgla na godzinę dla każdego

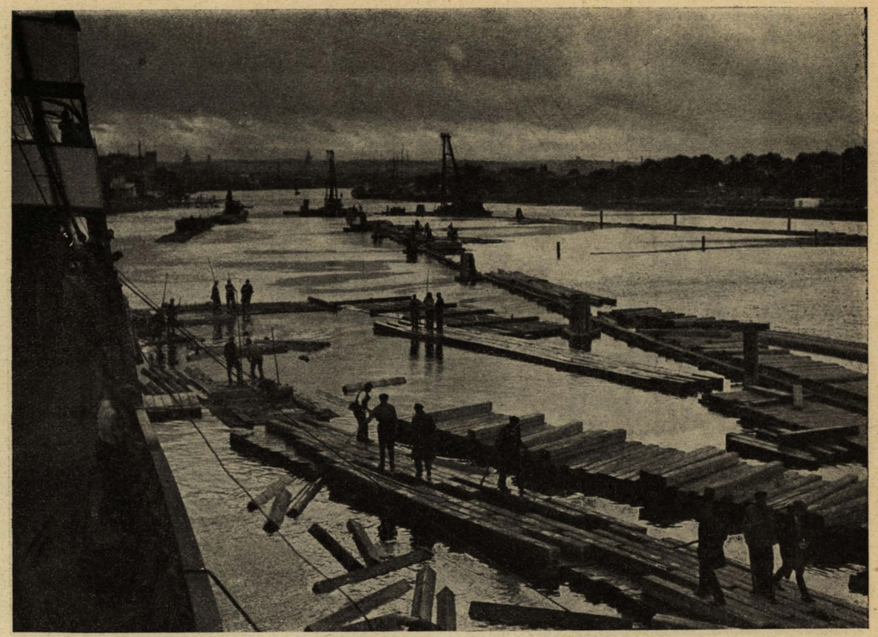


MOSTY PRZEŁADUNKOWE DLA RUDY I FOSFATÓW

urządzenia. Przeciętny statek o nośności 3.000 t może być, jak wykazała praktyka pierwszych miesięcy, z łatwością załadowany w ciągu jednego dnia, zamiast ok. 2½ dni przy pracy żórawiami.

Mosty przeładunkowe, służące importowi towarów masowych, w szczególności rudy, fosfatów, złomu i t. d., widzimy na Rys. 4 na str. 23. Ruda wydobywana jest ze statków zapomocą chwytaczy i zostaje wsypywana do specjalnych bunkrów, umieszczonych na portalach nad torami kolejowemi. W bunkrach tych ruda zostaje zważona i potem wysypuje się do stojących pod bunkrem wagonów. Już wkrótce po uruchomieniu tych urządzeń statki, zawierające 2.800 t rudy, wyładowywane były przy ich pomocy w przeciągu 8 godzin.

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

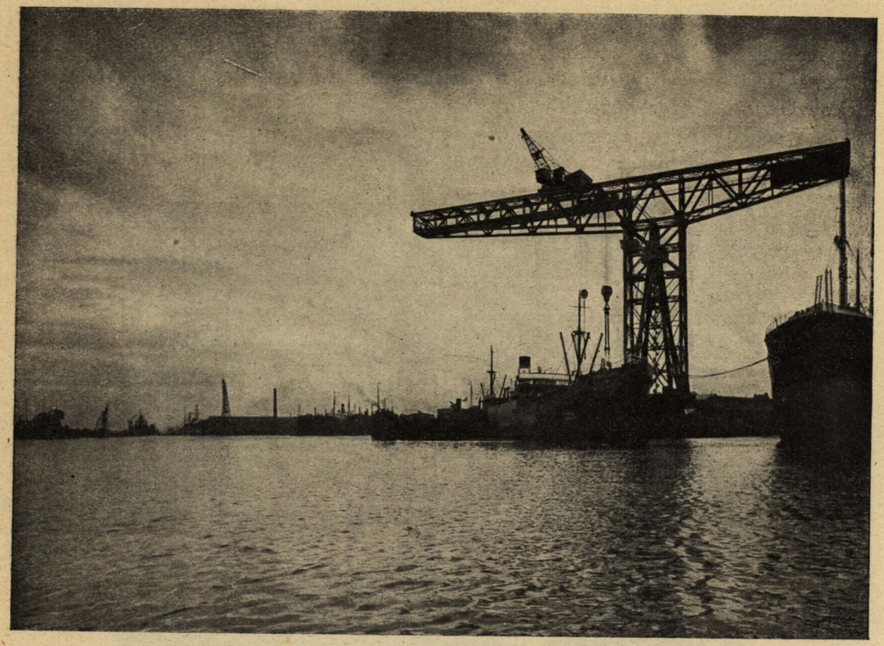


PRZEŁADUNEK DRZEWA Z WODY NA STATEK

Powyżej Wisłoujścia znajdują się rozległe place, które przed wojną służyły za skład amunicji niemieckiej marynarki wojennej. W latach powojennych wzmógł się ogromnie eksport drzewa przez port gdański — co zostanie omówione w rozdziale, traktującym o rozwoju ruchu — tak że powstała konieczność stworzenia nowych miejsc przeładunkowych i składowych dla drzewa. Zużytkowano dla tego celu wymienione wyżej place. Wielkim nakładem kosztów Rady Portu i firm prywatnych zostały one zniwelowane i wyposażone w liczne bocznice kolejowe i pomosty, umożliwiające przybijanie dużych okrętów. Koncentruje się tu dzisiaj poważna część przeładunku i składowania drzewa.

7. — STOCZNIE — HOLM — KAISERHAFEN

Niedaleko za Dworcem Wiślanym Martwa Wisła tworzy łuk w kierunku zachodnio-południowym, a wprost na południe rozpoczyna się sztuczny kanał,



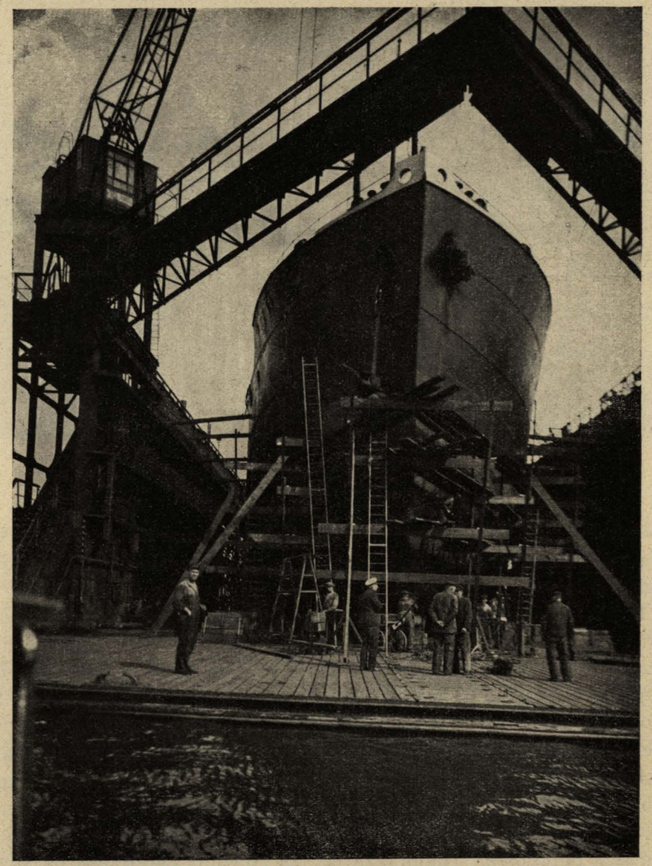
WIDOK OGÓLNY TERENÓW STOCZNI GDAŃSKICH

t. zw. Kaiserhafen, który łączy się z drugiej strony przy ujściu Motławy z Martwą Wisłą. Na północnej stronie Martwej Wisły znajduje się gmach poczty polskiej, dalej składy i miejsca postojowe okrętów Baltic-Amerika-Line (United Baltic Corporation Ltd.) i London Baltic Line, utrzymujących regularne połączenia pomiędzy Gdańskiem i Ameryką Północną oraz Gdańskiem i Londynem, składy firm prywatnych, rezerwoary naftowe i urządzenia dla przeładunku węgla bunkrowego. Wreszcie pozostała część, aż do ujścia Motławy, zajęta jest przez urządzenia fabryki wagonów, Stoczni Schichau i Stoczni Gdańskiej.

Przeciwległy brzeg należy do wyspy Holm, utworzonej przez Martwą Wisłę i Kaiserhafen. Znajdują się tam przedsiębiorstwa prywatne, wielki śpichlerz dla zboża o pojemności 12.000 t, należący do Rolniczego Tow. Handlowego, oraz urządzenia stoczni gdańskich. W północnej części Holmu znajduje się basen, zaopatrzony w nadbrzeża betonowe. Nadbrzeża te, jak również nadbrzeża od strony Kaiserhafen, służą przeładunkowi drzewa i złomu żelaznego. Poważna część Holmu słu-

ży wyłącznie prawie składowaniu drzewa. Holm wyposażony jest w 7 żórawi o nośności 2 do 8 t. W południowej części Holmu znajdują się trzy duże hale składowe, nadające się między innemi bardzo dobrze, jak to zostało stwierdzone przez łachowców, do składowania bawełny.

Wschodni brzeg kanału Kaiserhafen tworzy część portu o tej samej nazwie. Należy ona do jednej z najważniejszych i najlepiej wyposażonych w urządzenia



JEDEN Z DOKÓW PŁYWAJĄCYCH

przeładunkowe i składowe. Głębokość wynosi tutaj 9 m, nadbrzeże rozbudowane jest na długości 440 m jako mur betonowy i jest wyposażone w 8 żórawi o nośności 2½ do 8 t. Przeważna część nadbrzeża jest własnością gminy miejskiej Gdańska, do której należą też powyższe żórawie oraz szereg urządzeń składowych. Pozatem znajdują się tutaj urządzenia firm prywatnych. W pierwszym rzędzie wymienić należy fabrykę chemiczną, która zajmuje się produkcją, mieszaniem oraz przeładunkiem nawozów sztucznych, dalej norweską firmę żeglugową Bergenske, utrzymującą szereg połączeń z krajami skandynawskiemi, bałtyckiemi i innemi, wreszcie firmę Alldag, posiadającą własne nowoczesne urządzenia przeładunkowe dla węgla i drzewa oraz obszerną halę składową. Stoją tu na nadbrzeżu cztery wielkie mosty przeładunkowe o nośności 5 t każdy.

8. — MARTWA WISŁA DO MOSTU KOLEJOWEGO

Dalsza część portu morskiego od ujścia Motławy do mostu kolejowego służy przeważnie składowaniu i przeładunkowi drzewa. Głębokość wody wynosi na tej przestrzeni już tylko 7 m. Z pośród firm prywatnych, posiadających tutaj urządzenia przeładunkowe dla drzewa, wymienić należy Bergford, British Baltic Timber Export, Danziger Holzindustrie i Danziger Holzkontor. Pozatem znajduje się w tej części portu najstarsza w Gdańsku stocznia Klawittera, służąca budowie i reparacji statków średnich i mniejszych, oraz stocznia Wojana.

9. — MOTŁAWA

Do portu morskiego zaliczane są również obydwie odnogi Motławy, czyli dawny port gdański. Ze względu na niedostateczną głębokość (4 — 5 m) jest ta część portu dostępna dzisiaj tylko dla średnich i mniejszych statków, gra jednak dość poważną rolę w przeładunku towarów różnorodnych i zboża. Pojemność śpichlerzy, znajdujących się na t. zw. Wyspie Śpichlerzy, którą tworzą obydwie odnogi Motławy, oceniana jest na ok. 100.000 t. Cały szereg starych śpichlerzy zaopatrzony jest w nowoczesne urządzenia pneumatyczne dla przeładunku zboża

10. — PORT RZECZNY

Powyżej mostu kolejowego Martwa Wisła tworzy na przestrzeni 20·5 km aż do śluzy w Einlage część portu, służącą potrzebom żeglugi rzecznej i spławu tratew. Powierzchnie wodne wykorzystane są tutaj dla składowania drzewa, nadchodzącego drogą wodną. Po obydwu stronach szerokiego koryta rzeki znajdują się liczne place składowe dla drzewa i tartaki.

11. — WYSZCZEGÓLNIENIE NAJWAŻNIEJSZYCH URZĄDZEŃ PORTOWYCH

Na zakończenie opisu urządzeń portowych podajemy poniżej kilka zasadniczych danych cyfrowych. Na ich podstawie czytelnik będzie mógł wyrobić sobie zdanie o różnorodności i poważnej ilości tych urządzeń:

Długość nadbrzeży portu morskiego	31	km
z tego prostopadłych nadbrzeży betonowych	8	„
Powierzchnia wodna portu morskiego	211	ha
Powierzchnia wodna portu rzecznego	685	„
Lądowe place składowe	ok. 2	miljn. m²
Wodne place składowe	„ 2'5	„ „
Głębokość od wjazdu do portu aż do ujścia Motławy	9—10	m
Długość torów kolejowych w porcie	142	km
Żórawie nadbrzeżne o nośności od 1½ do 8 t	76	
z tego zaopatrzonych w chwytacze	18	
Żórawie pływające o nośności 25—100 t	7	
Mosty przeładunkowe dla rudy i fosfatów o nośności 10—15 t	3	
Taśmowe urządzenia przeładunkowe dla węgla, każde z dwiema wywrotnicami	3	
Powierzchnia krytych składów nadbrzeżnych	205.000	m²
Śpichlerze z automatycznemi urządzeniami dla przeładunku zboża i cukru — pojemność	160.000	t
Rezerwoary dla olei mineralnych i melasy — pojemność	93.000	„
Stocznie dla budowy i naprawy okrętów	4	
Doki pływające o nośności do 8.000 t.	9	

Liczne stacje bunkrowe dla parowców i statków motorowych.



ROZDZIAŁ IV

OBSZAR CIĄŻENIA PORTU GDAŃSKIEGO KOLEJE I DROGI WODNE, PROWADZĄCE DO PORTU

Podstawą możliwości rozwojowych każdego portu jest wielkość i znaczenie gospodarcze jego obszaru ciążenia. Najbardziej nowoczesne urządzenia przeładunkowe i najdogodniejsze warunki korzystania z nich nie są w stanie zapewnić pomyślnego rozwoju portowi, jeżeli nie ma on jednocześnie mocnych podstaw w silnym gospodarczo obszarze ciążenia. Interesanci portowi natomiast muszą mieć możność szybkiej, częstej i taniej komunikacji z krajami zamorskiemi z jednej i z miejscowościami wewnątrz kraju z drugiej strony.

POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE

...e portu gdańskiego jest wyjąt-
...niowej części morza Bałtyckie-
...y Europy środkowo-wchodniej.

...I WODNEMI

...ów naturalnych portu gdańskie-
...jego przy ujściu Wisły, jednej
...a, rzeka spławna i żeglowna na
... Posiada ona pozatem szereg
...orzących system dróg wodnych
...granice. Wymienić należy tutaj
... ujściu, a więc: Wisłę Elbląską,
...oprzez Zalew Fryski z miastami

ERRATA

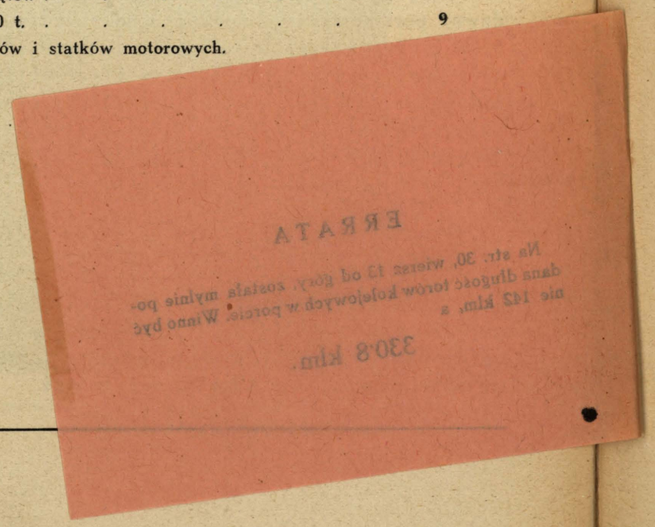
Na str. 30, wiersz 13 od góry, została mylnie podana długość torów kolejowych w porcie. Winno być nie 142 klm, a

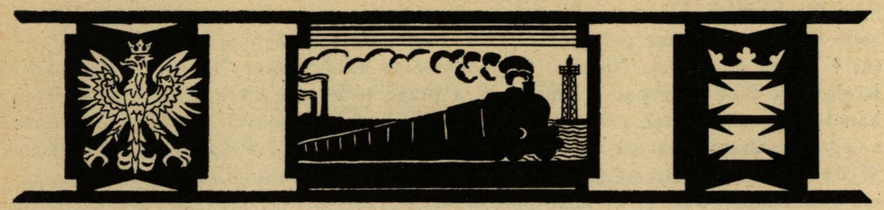
330·8 klm.

11. — WYSZCZEGÓLNIENIE NAJWAŻNIEJSZYCH URZĄDZEŃ PORTOWYCH

Na zakończenie opisu urządzeń portowych podajemy poniżej kilka zasadniczych danych cyfrowych. Na ich podstawie czytelnik będzie mógł wyrobić sobie zdanie o różnorodności i poważnej ilości tych urządzeń:

Długość nadbrzeży portu morskiego	31 km
z tego prostopadłych nadbrzeży betonowych	8 „
Powierzchnia wodna portu morskiego	211 ha
Powierzchnia wodna portu rzecznego	685 „
Lądowe place składowe	ok. 2 miljn. m²
Wodne place składowe	„ 2'5 „ „
Głębokość od wjazdu do portu aż do ujścia Motławy	9—10 m
Długość torów kolejowych w porcie	142 km
Żórawie nadbrzeżne o nośności od 1½ do 8 t	76
z tego zaopatrzonych w chwytacze	18
Żórawie pływające o nośności 25—100 t	7
Mosty przeładunkowe dla rudy i fosfatów o nośności 10—15 t	3
Taśmowe urządzenia przeładunkowe dla węgla, każde z dwiema wywrotnicami	3
Powierzchnia krytych składów nadbrzeżnych	205.000 m²
Śpichlerze z automatycznemi urządzeniami dla przeładunku zboża i cukru — pojemność	160.000 t
Rezerwoary dla olei mineralnych i melasy — pojemność	93.000 „
Stocznie dla budowy i naprawy okrętów	4
Doki pływające o nośności do 8.000 t.	9
Liczne stacje bunkrowe dla parowców i statków motorowych.	





ROZDZIAŁ IV

OBSZAR CIĄŻENIA PORTU GDAŃSKIEGO KOLEJE I DROGI WODNE, PROWADZĄCE DO PORTU

Podstawą możliwości rozwojowych każdego portu jest wielkość i znaczenie gospodarcze jego obszaru ciążenia. Najbardziej nowoczesne urządzenia przeładunkowe i najdogodniejsze warunki korzystania z nich nie są w stanie zapewnić pomyślnego rozwoju portowi, jeżeli nie ma on jednocześnie mocnych podstaw w silnym gospodarczo obszarze ciążenia. Interesanci portowi natomiast muszą mieć możność szybkiej, częstej i taniej komunikacji z krajami zamorskiemi z jednej i z miejscowościami wewnątrz kraju z drugiej strony.

1. — POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE

Z punktu widzenia geograficznego położenie portu gdańskiego jest wyjątkowo korzystne. Leży on mn. w. w środku południowej części morza Bałtyckiego i jest przez to punktem centralnym na północy Europy środkowo-wchodniej.

2. — POŁĄCZENIA DROGAMI WODNEMI

Do wyżej wymienionych korzystnych warunków naturalnych portu gdańskiego zaliczyć należy przedewszystkiem położenie jego przy ujściu Wisły, jednej z wielkich rzek Europy środkowej. Już Wisła sama, rzeka spławna i żeglowna na długości ok. 1.000 km, sięga daleko w głąb kraju. Posiada ona pozatem szereg rozgałęzień naturalnych i połączeń sztucznych, tworzących system dróg wodnych Polski, częściowo sięgających nawet poza jej granice. Wymienić należy tutaj w pierwszym rzędzie rozgałęzienia Wisły przy jej ujściu, a więc: Wisłę Elbląską, Nogat i szereg kanałów, łączących port gdański poprzez Zalew Fryski z miastami

Prus Wschodnich, Elblągiem, Królewcem i wreszcie przez dalsze połączenia z Niemnem. Dalej ma Gdańsk połączenie przez Wisłę, Narew, Biebrzę i Kanał Augustowski z całem dorzeczem Niemna, tak bogatem w lasy, przez Narew, Bug, kanał Królewski, Pinę i Prypeć z Dnieprem, a przez to z całą Ukrainą, wreszcie przez kanał Bydgoski, Noteć i Wartę z Odrą. Sieć dróg wodnych, łączących Gdańsk z jego obszarem ciążenia, jest więc bardzo rozgałęziona. Projektowana regulacja Wisły na całej przestrzeni przyczyni się w znacznym stopniu do zwiększenia znaczenia komunikacji wodnej w ruchu portowym, a przez to i do dalszego rozwoju portu.

3. — POŁĄCZENIA KOLEJOWE

Już w drugiej połowie XIX wieku, a zwłaszcza w bieżącem stuleciu, punkt ciężkości w dziedzinie komunikacji portu gdańskiego z jego obszarem ciążenia przeniósł się na koleje. W latach powojennych zaznaczyło się to jeszcze wyraźniej, tak że dzisiaj przeważna część ruchu odbywa się drogą kolejową. Najważniejszemi linjami kolejowemi, łączącemi Gdańsk z jego obszarem ciążenia, są:

a) linja Gdańsk — Grudziądz — Mława — Warszawa, z połączeniami do Białegostoku, Brześcia, Mińska, Moskwy, Pińska, Kowla, Kijowa, Radomia, Lublina, Lwowa, Tarnopola, Kołomyi i stacyj rumuńskich;
b) linja Gdańsk — Tczew — Toruń — Włocławek — Kutno — Łowicz z wieloma odnogami w głąb kraju;
c) linja Gdańsk — Tczew — Gniezno — Lubliniec — Katowice i dalej do granicy czeskosłowackiej, węgierskiej i do Górnego Śląska Niemieckiego;
d) liczne linje, łączące port gdański z Pomorzem i Poznaniem;
e) linja Gdańsk — Tczew — Chojnice — Berlin;
f) linja Gdańsk — Gdynia — Wejherowo — Szczecin — Berlin.

Port gdański jest więc obsługiwany przez rozgałęzioną sieć kolejową. Komunikacja z całą Polską i z częściami obszaru ciążenia portu gdańskiego, leżącemi poza jej granicami, jest dogodna i szybka. Podajemy poniżej odległości do kilku ważnych punktów gospodarczych:

Kraj	*Stacja*	*Odległość — w km. taryfowych*	*Czas przebiegu pociągu towarowego w godzinach*
Polska	Warszawa	408	24
	Poznań	295	20
	Łódź Fabr.	408	23
	Białowieża	637	37
	Lwów	841	68
	Kowel	737	58
	Borysław	913	53
	Katowice	599	40
Niemcy	Górny Śląsk niem.	654	44

Kraj	*Stacja*	*Odległość — w km. taryfowych*	*Czas przebiegu pociągu towarowego w godzinach*
Węgry	(granica państwa pod Helembą)	1.003	69
Rumunja	(granica państwa pod Śniatyniem - Załucze)	1.068	84
Z. S. R. R.	(granica państwa pod Stołpcami)	860	65
	(granica państwa pod Mohylanami)	909	67
Czechosłowacja	Bohumin	697	
	Brno	871	
	Kosice	990	
	Mor. Ostr. Privoz	706	
	Praha	758	
	Zilina	762	



OKRĘTY W PORCIE

4. — OBSZAR CIĄŻENIA PORTU GDAŃSKIEGO

W obszarze ciążenia portu gdańskiego zaszły w latach powojennych poważne zmiany. Duża część obszarów gospodarczych, ciążących ku Gdańskowi, podzielona była przed wojną przez szereg granic politycznych i celnych, co musiało odbijać się ujemnie na rozwoju ruchu portowego. Po wojnie przeważna część geograficznego obszaru ciążenia portu gdańskiego znalazła się, taksamo jak i port gdański, w obrębie granic gospodarczych Polski i tworzy jednolitą z nim całość pod względem gospodarczym. Sprawiło to, że w skład dzisiejszego obszaru ciążenia portu gdańskiego wchodzą liczne ziemie Rzeczypospolitej Polskiej, których duża część dawniej obsługiwana była przez inne porty. Głównemi ośrodkami polskiemi, których handel zamorski obsługiwany jest przez port gdański, są województwa centralne, eksportujące przez Gdańsk płody rolne, cement, wyroby żelazne, a sprowadzające maszyny, towary kolonjalne i różnorodne, dalej Poznańskie i Pomorze,



STATKI W NOWYM BASENIE DLA TOWARÓW MASOWYCH

eksportujące płody rolne, cukier i drzewo, a sprowadzające nawozy sztuczne oraz towary różnorodne, następnie Zagłębie Węglowe, dostarczające Gdańskowi podstawowy dzisiaj artykuł eksportowy węgiel, a sprowadzające rudy, złom żelazny i inne surowce dla przemysłu hutniczego. Drzewo przychodzi poza Pomorzem z województw wschodnich, a oleje mineralne z Małopolski Wschodniej. Pozatem idzie oczywiście w obie strony cały szereg innych, niewymienionych tutaj artykułów.

Obszar ciążenia portu gdańskiego wychodzi jednak dziś dalej jeszcze poza swe dawne granice. Poważne transporty rudy, złomu i innych artykułów idą do Czechosłowacji. Rumunja wysyła przez Gdańsk pewną część swego drzewa i zboża, ruch z Rosją zaczyna się również powoli na nowo rozwijać.

O znaczeniu poszczególnych części gdańskiego obszaru ciążenia dla ruchu portowego daje pewne pojęcie poniższe zestawienie przewozów kolejowych do Gdańska i z Gdańska. Liczby te odnoszą się do całkowitego dowozu i wywozu kolejowego z Gdańska, a nie tylko do towarów, które przybyły lub mają być wysłane drogą morską (dane dla 1928 r. — w tonach):

Kraj pochodzenia, wzgl. przeznaczenia	*Dowóz kolejami do Gdańska*	*Wywóz kolejami z Gdańska*	*Obrót łączny*
Wolne Miasto Gdańsk	217.122	228.147	445.269
Polskie województwa zachodnie	470.147	317.314	787.461
Polskie województwa centralne i wschodnie	1,744.549	473.181	2,217.730
Polski Górny Śląsk	4,637.917	720.195	5,358.112
Małopolska	388.494	71.463	459.957
Niemcy	62.796	37.265	100.061
Czechosłowacja	6.112	192.273	198.385
Rumunja	12.267	10.727	22.994
Austrja	524	485	1.009
Inne kraje	25.048	13.668	38.716
Razem:	7,564.976	2,064.718	9,629.694

5. — POLITYKA TARYFOWA KOLEI POLSKICH

O rozmiarach obszaru ciążenia każdego portu nie decydują dzisiaj wyłącznie względy natury geograficznej, lecz rozstrzygający wpływ ma też polityka taryfowa na kolejach, prowadzących do danego portu. Ponieważ port gdański opiera swój ruch w głównej mierze na obrocie towarów z ziemiami polskiemi oraz z krajami, które z natury rzeczy dla komunikacji morskiej przez Gdańsk korzystają z tranzytu przez Polskę, znalazł się on po wojnie w tem położeniu, że o układzie taryf w jego obszarze ciążenia decyduje przeważnie polityka taryfowa jednego tylko zarządu kolejowego, a mianowicie polskiego.

Ponieważ Rząd Polski stara się z natury rzeczy wykorzystać w całej pełni uzyskany dostęp do morza i przyciągnąć jak najwięcej towarów na koleje, idące w tym kierunku, prowadzi on od szeregu lat konsekwentną politykę korzystnych taryf kolejowo-portowych. Cały szereg taryf wyjątkowych na większość ważniejszych artykułów handlu zamorskiego Polski przyczynia się do kierowania ich na Gdańsk z pominięciem zagranicznych portów konkurencyjnych. Stawki przewozowe na kolejach polskich są wogóle znacznie niższe niż na jakichkolwiek innych kolejach w Europie środkowej i wschodniej. Taryfy wyjątkowe jeszcze bardziej pogłębiają tę różnicę na korzyść Gdańska, dzięki czemu mógł on rozszerzyć tak bardzo zakres swoich wpływów portowych. W nowej taryfie kolejowej polskiej, która obowiązuje od 1/X 1929 r., taryfy portowe zgrupowane zostały w zeszycie specjalnym, co ogromnie ułatwi interesantom orjentowanie się we wszystkich ułatwieniach, związanych z przewozem przez porty.

W dziedzinie popierania tranzytu przez Polskę pomiędzy portem gdańskim a krajami ościennemi zarząd polskich kolei prowadzi podobną politykę. Istnieje już dzisiaj szereg wyjątkowych taryf tranzytowych, bądź to wydawanych od wypadku do wypadku dla poszczególnych artykułów, bądź też regulujących całkowicie ruch tranzytowy z danem państwem. Wymienić tutaj należy w pierwszym rzędzie polsko-gdańsko-czeskosłowacką taryfę portową, która uwzględnia większość artykułów handlu zagranicznego Czechosłowacji z krajami zamorskiemi. Taryfa ta utrzymana jest na tak niskim poziomie, że przewóz z Gdańska do Czechosłowacji i odwrotnie jest tańszy niż przez którykolwiek z innych portów morza Bałtyckiego lub Śródziemnego.

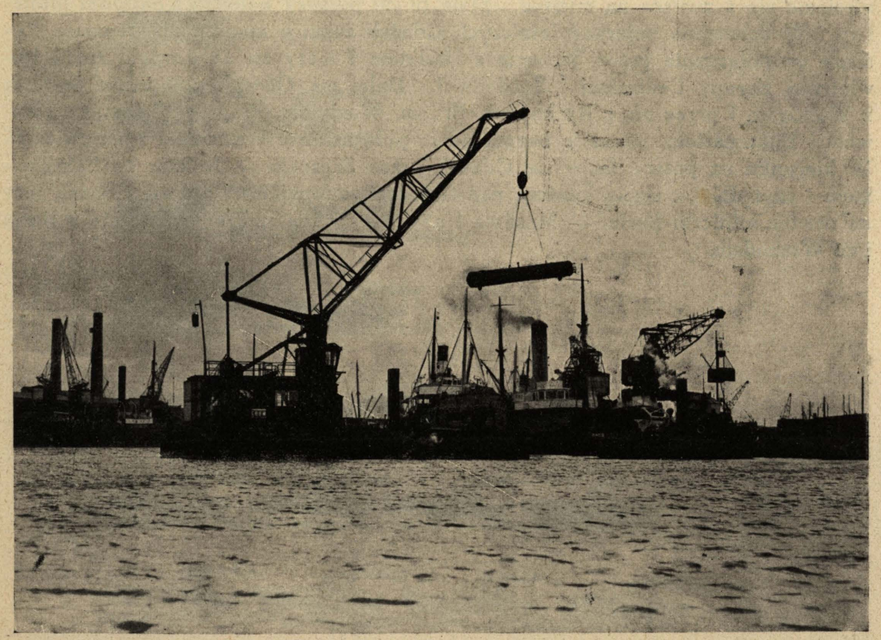
Pragnąc ułatwić interesantom orjentację w dziedzinie kosztów transportu przez Gdańsk, Rada Portu posiada przy swojej Dyrekcji Handlowej Biuro Taryfowe, na czele którego stoi fachowiec z dziedziny spraw taryfowych. Biuro to udziela na życzenie interesantów wszelkich informacyj, dotyczących kosztów przewozu towarów do Gdańska i odwrotnie kolejami polskiemi i zagranicznemi. Pozatem w wypadkach, kiedy kalkulacja przewozowa na Gdańsk przedstawia się z jakichkolwiek powodów niedość korzystnie, Biuro Taryfowe opracowuje odpowiednie wnioski do Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, które są przedkładane przez Radę Portu z odpowiedniem umotywowaniem.

6. — MORSKIE POŁĄCZENIA PORTU GDAŃSKIEGO

O znaczeniu portu decyduje jednak nietylko dogodność komunikacji jego z obszarem ciążenia, ale też ilość oraz częstość połączeń okrętowych z krajami zamorskiemi. Port gdański i pod tym względem stoi na wysokości zadania. Posiada on dużą ilość regularnych linij okrętowych, które łączą go z 57 portami i służą przewozowi ładunków zbiorowych do wszystkich większych portów europejskich oraz

do szeregu portów poza-europejskich. Dla przykładu wymienimy tu szereg ważniejszych połączeń:

Z Antwerpją utrzymują regularną komunikację dwie linje; statki między Gdańskiem a Antwerpją kursują 3 razy na miesiąc. Z Amsterdamem istnieje połączenie co dwa tygodnie, z Bordeaux 3 — 4 razy w miesiącu, to samo z Dunkierką, z Hamburgiem 15 razy miesięcznie, z Kłajpedą 10 i z Królewcem 9 razy miesięcznie, z Kopenhagą 5 razy miesięcznie, z Lubeką raz na tydzień, z Helsingforsem 7 razy miesięcznie, z różnemi portami finlandzkiemi 2 — 4 razy miesięcznie, z Lipawą 12, z Londynem 8 razy miesięcznie, z Liverpoolem i Manchesterem co 12 dni, z New Yorkiem i Południ. Ameryką 1 — 2 razy miesięcznie, z Rygą i Tallinem 4 razy miesięcznie, z portami śródziemnomorskiemi i Bliskiego Wschodu co dwa tygodnie, i t. d. Szczegółowy wykaz linij okrętowych podany jest w załączniku (str. 73).



ŻÓRAW PŁYWAJĄCY PRZY PRACY

Niezależnie od stałych połączeń odwiedza port gdański ogromna ilość statków nieregularnych (tramps), charterowanych od wypadku do wypadku. Odnosi się to zwłaszcza do transportu towarów masowych, choć i tutaj często, szczególniej jeżeli chodzi o eksport węgla, statki przychodzą z pewną regularnością.

Wysokość frachtów morskich jest, oczywiście, rozmaita, zależnie od odległości i rodzaju towaru. Podlega też ona konjunkturze na międzynarodowym rynku frachtowym. W każdym razie w większości wypadków frachty te nie są wyższe niż do któregokolwiek z portów sąsiednich i nieznacznie się różnią, zwłaszcza przy dużych odległościach, od wysokości frachtów do portów, leżących nad morzem Północnem.

7. — POŁĄCZENIA POWIETRZNE PORTU GDAŃSKIEGO

W dobie obecnej nie wystarcza szybka komunikacja morska lub lądowa. Załatwienie terminowej tranzakcji wymaga niejednokrotnie szybszego sposobu przeniesienia się z miejsca na miejsce. Staje tu do pomocy kolejom i okrętom lotnictwo. W dziedzinie połączeń lotniczych Gdańsk zajmuje miejsce niepoślednie. Posiada on połączenie przez Szczecin z Berlinem i łączy się tą drogą z siecią powietrzną Europy Centralnej i Zachodniej. Dalej ma Gdańsk połączenie lotnicze z Warszawą i przez nią z Krakowem, Brnem, Wiedniem, Pragą, Paryżem, ze Lwowem i Bukaresztem, wreszcie bezpośrednie połączenie z Poznaniem i Katowicami. W kierunku na północ łączy się Gdańsk przez Szczecin — Kalmar ze Sztokholmem i stąd dalej z siecią lotniczą państw skandynawskich. Pozatem Gdańsk leży na drodze lotniczej Berlin — Moskwa i uzyskuje w ten sposób połączenie z Rosją i ze Wschodem.

ROZWÓJ RUCHU OKRĘTOWEGO



ROZDZIAŁ V

RUCH PORTOWY

1. — RUCH OKRĘTOWY

W rozdziale I wspomnieliśmy, że ruch portowy w Gdańsku rozwijał się w latach przedwojennych w tempie stosunkowo powolnem. W 1890 r. pojemność okrętów, które zawinęły do portu gdańskiego, wyniosła 577.099 t rej. netto, a w 1910 r. — 879.004 t r. n., czyli że w ciągu 20-lecia wzrósł ruch okrętowy w Gdańsku o 52%.

Dla zilustrowania rozwoju ruchu okrętowego w Gdańsku po wojnie podajemy przedewszystkiem poniższą tabelę ruchu statków w ostatnich latach, ponieważ cyfry najlepiej same za siebie przemawiają:

	Weszło okrętów:			*Wyszło okrętów:*		
	ilość	*pojemność t r. n.*	*%*	*ilość*	*pojemność t r. n.*	*%*
1913	2.910	924.837	100	2.855	936.854	100
1922	2.712	1,423.129	154	2.677	1,428.820	153
1923	2.930	1,722.927	186	2.856	1,689.255	180
1924	3.312	1,635.010	177	3.330	1,648.023	176
1925	3.986	1,869.979	202	3.958	1,864.182	199
1926	5.967	3,432.480	371	5.903	3,395.840	363
1927	6.950	3,899.854	422	6.942	3,932.577	420
1928	6.198	4,045.240	437	6.183	4,026.596	430

Jak widać z powyższej tabeli, już 1922 r. przyniósł wzrost ruchu w porównaniu z 1913 r. o 54%. W latach następnych linja rozwojowa ruchu okrętowego prawie że bez odchyleń idzie ciągle w górę, przyczem w rekordowym roku 1928 był on o 337%, czyli przeszło 4-krotnie większy niż w ostatnim roku przedwojennym. W żadnym porcie europejskim ruch nie osiągnął tak szybkiego wzrostu w latach powojennych.

Równocześnie ze wzrostem ruchu okrętowego zwiększała się ilość bander różnych państw, biorących w nim udział. Ilustruje to poniższa tabela:

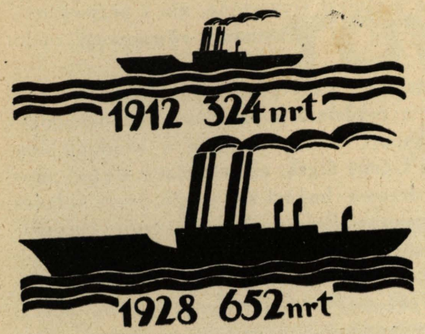
Narodowość	1912 Statki przychodzące i wychodzące: ilość	t r. n.	udział % w tonażu	1928 Statki przychodzące i wychodzące: ilość	t r. n.	udział % w tonażu
W. M. Gdańsk	—	—	—	276	132.491	1·64
Polska	—	—	—	266	213.079	2·64
Niemcy	3.742	1,061.260	54·50	4.149	2,102.956	26·05
Litwa	—	—	—	59	19.758	0·24
Łotwa	—	—	—	542	464.588	5·76
Estonja	—	—	—	127	48.209	0·60
Rosja	89	50.488	2·50	4	3.374	0·04
Finlandja	—	—	—	162	213.072	2·64
Szwecja	724	217.837	11·00	2.714	1,326.942	16·44
Danja	470	118.674	6·00	1.956	1,464.874	18·15
Islandja	—	—	—	2	1.132	0·01
Norwegja	485	266.606	13·60	703	513.432	6·36
Anglja	277	164.392	8·30	608	830.332	10·29
Holandja	161	70.780	3·50	260	143.047	1·77
Belgja	6	2.414	0·10	20	10.732	0·13
Francja	6	3.920	0·20	218	218.583	2·71
Hiszpanja	—	—	—	6	12.416	0·15
Włochy	4	5.496	0·20	42	113.583	1·41
Austrja	—	—	—	24	4.600	0·06
Grecja	—	—	—	97	134.806	1·67
U. S. A., Kanada	2	1,938	0·10	12	40.690	0·50
Turcja	—	—	—	27	409	0·01
Portugalja	—	—	—	4	7.256	0·09
Jugosławja	—	—	—	11	32.364	0·40
Czechosłowacja	—	—	—	60	9.822	0·13
Rumunja	—	—	—	8	1.041	0.01
Panama	—	—	—	2	4.622	0·06
Chile	—	—	—	22	3.626	0·04
Razem:	5.966	1,963.805	100·00	12.381	8,071.836	100·00

Jak z powyższej tabeli wynika, zamiast 11 bander, reprezentowanych w 1912 r. w gdańskim ruchu portowym, w 1928 r. bierze w nim udział 28 bander. Wskazuje to na wzrost znaczenia Gdańska, jako portu międzynarodowego. Nastąpiły też poważne przesunięcia w stosunku wzajemnym poszczególnych bander i w znaczeniu ich dla całego ruchu. Bandera niemiecka zajmuje, tak jak i przed wojną, pierwsze miejsce, udział jej procentowy w całym ruchu okrętowym w tonach rejestrowanych netto spadł jednak z 54% w 1912 r. na 26% w 1928 r. Wzrosło natomiast znaczenie innych bander, zwłaszcza skandynawskich. Tak np. udział Danji wzrósł

BANDERY W PORCIE W 1928 R.



w tym samym czasie z 6% na 18%, Szwecji z 11% na 16%, Anglji z 8% do 10%, Francji z 0'20% na 2'8%. Bandera polska zajmuje w 1928 r. w gdańskim ruchu 8-me miejsce, z udziałem 2'6%, bandera gdańska 12-te miejsce z udziałem 1'6%.



RYS. 5.—WZROST TONAŻU PRZECIĘTNEGO STATKÓW

Wrastał też równocześnie z roku na rok w latach powojennych tonaż przeciętny zawijających do Gdańska okrętów. Jest to zjawisko zupełnie zrozumiałe, skoro się przyjmie na uwagę, że port gdański utrzymuje obecnie komunikację z daleko większą ilością portów i zwłaszcza z portami daleko położonemi, co wymaga posługiwania się większemi statkami. W 1912 r. tonaż przeciętny wynosił 329 t r. n., w 1925 r. — 470 t r. n., w 1926 r. — 575 t r. n., w 1927 r. — 597 t r. n., a w 1928 r. — 652 t r. n., czyli że jest o 100 % większy niż przed wojną.

Wzrost ruchu w porcie gdańskim występuje jeszcze bardziej jaskrawo, skoro się porówna przedwojenne i obecne cyfry ruchu okrętowego w Gdańsku z rozwojem ruchu okrętowego innych portów. Ilustruje to poniższa tabela (w t r. n. przy wejściu):

Port	*1913*	*1928*	*% w stosunku do 1913 r.*
Gdańsk . .	924.837	4,045.240	437
Gdynia . .	—	984.893	—
Królewiec . .	735.380	704.500	96
Szczecin . .	2,576.163	2,284.712	89
Lipawa . .	1,070.589	392.903	37
Ryga . . .	2,070.059	1,332.271	64
Kopenhaga . .	4,717.500	5,583.700	118
Sztokholm . .	3,787.646	4,785.826	126
Malmö . .	2,571.726	3,052.724	119
Hamburg . .	14,185.000	21,448.203	151
Brema . .	5,251.267	9,083.374	173

2. — RUCH TOWAROWY

Wzrostowi ruchu okrętowego odpowiadają pod względem ilości również cyfry przeładunku towarów w porcie gdańskim. W latach przedwojennych ruch

towarowy znamionowała pewna równowaga pomiędzy przywozem i wywozem. Istniały oczywiście wahania w tę lub inną stronę, były one jednak niezbyt wielkie. Tłomaczyło się to tem, że przedwojenny gdański obszar ciążenia, znacznie mniejszy od dzisiejszego, nie posiadał w swym obrocie zamorskim tak dużej ilości artykułów masowych jak obecnie, a przytem były one nietylko wywożone, ale i przywożone, jak np. węgiel. Wszystko to przyczyniało się do utrzymania równowagi ruchu w obie strony.

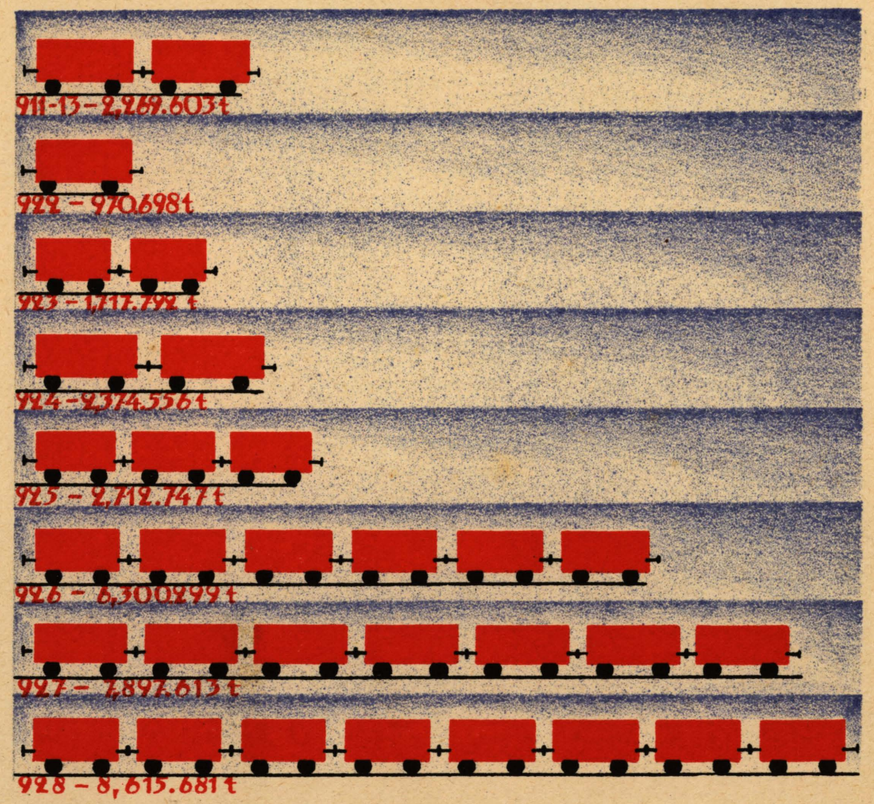
Po wojnie obszar ciążenia portu gdańskiego uległ poważnym zmianom i rozszerzył się znacznie, jak o tem mówiliśmy w rozdziale poprzednim. Gdańsk pozyskał okręgi gospodarcze, produkujące na eksport towary masowe w wielkich ilościach. Mamy tu na myśli przedewszystkiem Górny Śląsk, eksportujący węgiel, oraz polskie województwa wschodnie, wywożące drzewo. Import zaś węgla przez Gdańsk ustał zupełnie. Cały wogóle handel zagraniczny Polski charakteryzuje ogromna przewaga eksportu nad importem pod względem wagi. Wypływa to z natury polskiego gospodarstwa narodowego: wywożone są liczne surowce i półfabrykaty w wielkich ilościach o poważnej wadze, przywozi się natomiast poza pewną ilością surowców przeważnie bardziej wartościowe artykuły gotowe w mniejszych zato ilościach. Ponieważ Gdańsk jest portem obsługującym w pierwszym rzędzie polski handel zamorski, struktura handlu zagranicznego Polski musiała być decydującą dla charakteru gdańskiego ruchu portowego. To też w latach powojennych eksport przez port gdański jest większy od importu, choć i ten ostatni, zwłaszcza poczynając od 1926 r., rozwija się bardzo pomyślnie.

Wzrost eksportu towarów masowych jest zjawiskiem niezmiernie pomyślnem i skutki tego są nieznacznie tylko osłabione przez brak odpowiedniego ekwiwalentu w imporcie. Słusznie twierdzą autorzy wydanej przed dwoma laty urzędowej pracy o porcie hamburskim, opierając się na materjale statystycznym, że szybki wzrost znaczenia swego zawdzięcza Hamburg głównie „stałemu rozwojowi ruchu towarów masowych, które przyczyniły się do dzisiejszego światowego znaczenia portu hamburskiego".

Poniższa tabela ilustruje cyfrowo rozwój ruchu towarowego w porcie gdańskim (w tonach):

	Przywóz	*%*	*Wywóz*	*%*
1911	1,039.701	100	1,203.795	100
1912	1,141.455	110	1,311.757	109
1913	1,233.630	119	878.471	73
1923	654.929	63	1,062.864	88
1924	738.072	71	1,636.485	136
1925	690.778	66	2,031.969	169
1926	640.696	62	5,659.605	470
1927	1,517.194	146	6,380.420	530
1928	1,832.409	176	6,783.273	564

ROZWÓJ OBROTU TOWAROWEGO



Jak widzimy z tabeli, ruch towarowy po wojnie przechodził rozmaite koleje. W pierwszych latach większy był import, co się tłomaczy skutkami wojny i koniecznością sprowadzania artykułów pierwszej potrzeby w wielkich ilościach. W 1922 r. występuje pewna równowaga, a poczynając od 1923 r. eksport jest już znacznie większy od importu. Dwa lata ostatnie przyniosły poprawę w ich wzajemnym stosunku. Podczas gdy jeszcze w 1926 r. import stanowił tylko 11% eksportu, w 1927 r. wynosi już 24%, a w 1928 r. stosunek ten poprawia się jeszcze bardziej i import wynosi 27% eksportu.

W każdym razie pod względem przewożonych ilości ruch w obydwu kierunkach jest znacznie większy niż przed wojną, a mianowicie w porównaniu do 1911/13 r. import jest większy o 61%, eksport o 499%. Przejdziemy teraz zkolei do szczegółowego rozpatrzenia ruchu towarowego i do zaznajomienia się ze zmianami i przesunięciami, które nastąpiły w nim w latach ostatnich.

A) IMPORT

Artykuły spożywcze i kolonjalne. — Na pierwszem miejscu umieszczamy w imporcie grupę artykułów kolonjalnych i spożywczych, ponieważ jest to jedna z najstarszych gałęzi handlu gdańskiego. W rozdziale historycznym podaliśmy cyfry importu artykułów kolonjalnych w stuleciach minionych. W okresie bezpośrednim przed wojną import tych artykułów grał poważną rolę. W przeciętnej lat 1911/13 przywożono ich 131.000 t rocznie. W 1920 r. import tej grupy wzrasta do olbrzymiej wysokości 1,343.367 t, co zostało spowodowane, jak to wyżej zaznaczyliśmy, koniecznością sprowadzania artykułów żywnościowych w dużych ilościach bezpośrednio po wojnie. Już w roku następnym spada on do 602.854 t. W latach dalszych import artykułów kolonjalnych utrzymuje się przeciętnie na poziomie 250 — 300.000 t rocznie, wynosząc ściśle w 1927 r. 251.882 t i w 1928 r. — 330.755 t.

Składowanie i przeładunek importowych artykułów kolonjalnych odbywa się w częściach portu, wyposażonych w należycie urządzone dla tego celu składy. Wymienić tu należy w pierwszym rzędzie Wolną Strefę z jej nowoczesnemi halami składowemi, składy przy Dworcu Wiślanym, w Kaiserhafen i nad Motławą.

Z pośród tej grupy na szczególne wymienienie zasługują:

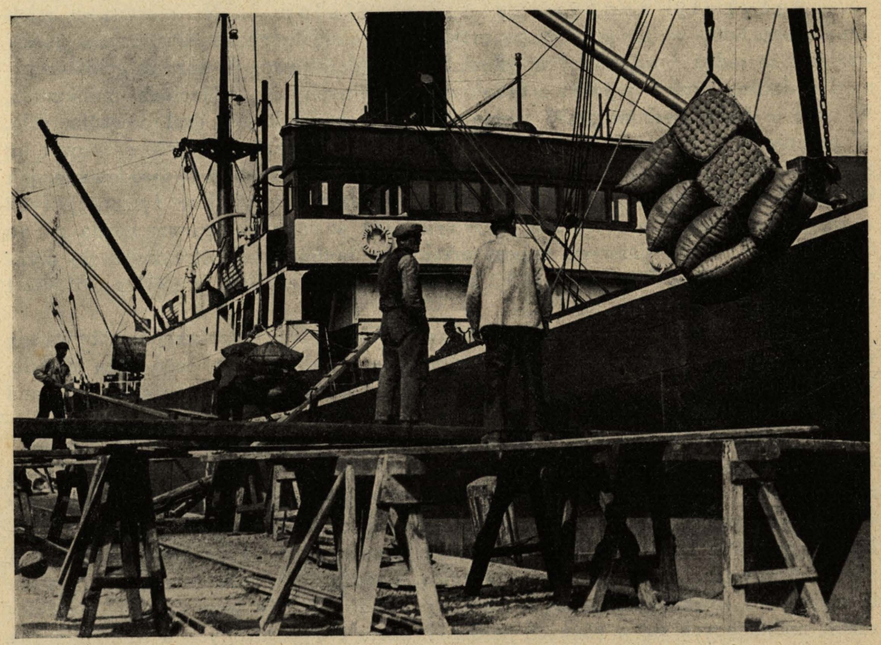
Zboże. — Import zboża przez Gdańsk nie jest zjawiskiem stałem. Ma on miejsce tylko wówczas, kiedy urodzaj w Polsce nie dopisze i na przednówku powstaje konieczność sprowadzania zboża z zagranicy. Cyfry więc tutaj są przypadkowe i wahania bardzo wielkie. W 1928 r. sprowadzono przez Gdańsk 151.491 t zboża. Sprowadza się przeważnie pszenicę, podczas gdy żyto i jęczmień zawsze figurują jako towar eksportowy. Zboże przeładowuje się przy licznych śpichlerzach, znajdujących się w różnych punktach portu i wyposażonych w automatyczne urządzenia przeładunkowe.

Ryż. — Ryż był importowany przez Gdańsk już przed wojną. W latach 1911/13 przywożono do Gdańska 12.568 t tego artykułu. W latach ostatnich import ten wzrósł, osiągając w 1928 r. — 17.553 t.

Kawa, kakao, herbata. — Wymienione artykuły należą do jednej z dawnych gałęzi handlu gdańskiego. W ostatnich latach przedwojennych przywożono ich przeciętnie 4.838 t rocznie. Po wojnie import ten wzrasta i np. w 1928 r. przywieziono przez Gdańsk 9.799 t tych artykułów.

Tytoń. — Import tytoniu utrzymywał się w latach przedwojennych w skromnych granicach; w przeciętnej lat 1911/13 przywożono przez Gdańsk 1.139 t rocznie. W latach powojennych import tytoniu wzrasta szybko, osiągając swoje maksymum w 1925 r. cyfrą 19.223 t. Po wprowadzeniu monopolu tytoniowego w Polsce i w Gdańsku import tytoniu cofnął się, utrzymując się jednak nadal na wyższym poziomie niż przed wojną. W 1928 r. przywieziono 6.346 t.

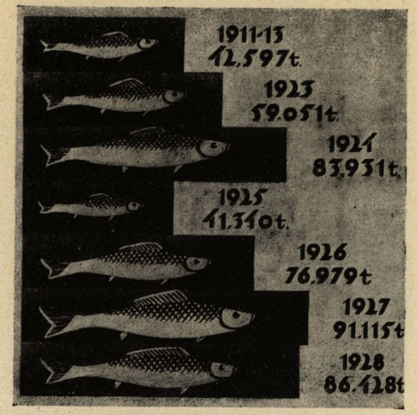
Tłuszcze jadalne. — Artykuł ten gra poważną dosyć rolę tak w imporcie przez port gdański, jak i w handlu na gdańskim rynku. Znajduje się tutaj



WYŁADUNEK TYTONIU

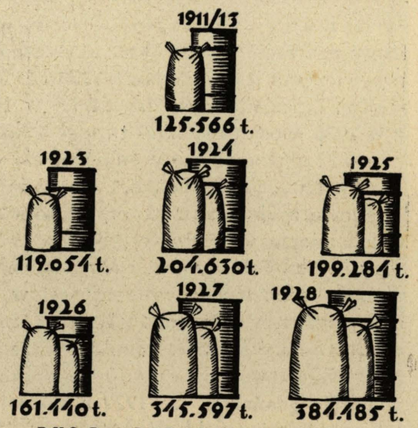
bowiem szereg przedsiębiorstw przemysłowych, przetwarzających tłuszcze jadalne, przywożone do Gdańska w stanie surowym. W 1928 r. przywieziono 17.758 t tych artykułów.

Śledzie. — Jako rynek importowy dla śledzi posiada Gdańsk z dawna ustaloną reputację. Import ten już przed wojną miał wielkie znaczenie handlowe. W przeciętnej lat 1911/13 przywożono przez Gdańsk 42.597 t rocznie. W latach powojennych przywóz śledzi wzrósł poważnie i waha się w granicach od 60 — 100.000 t. W 1928 r. przywieziono 86.428 t. Śledzie kierują się z Gdańska nietylko do Polski, ale również tranzytem do krajów ościennych.

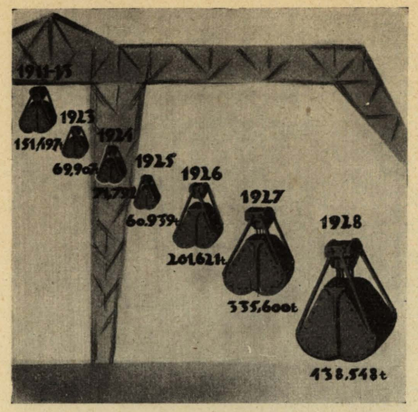


RYS. 6. — IMPORT ŚLEDZI PRZEZ GDAŃSK

Nawozy sztuczne i chemikalja. — Artykuły te zajmują jedno z najpoważniejszych miejsc w imporcie przez port gdański. W związku z podnoszeniem się kultury rolnej w Polsce import ten ma tendencję wyraźnie zwyżkową. Podczas gdy jeszcze w 1923 r. przywieziono tylko 119.054 t tych artykułów, w 1925 r. cyfra ta wzrasta już do 190.284 t, w 1927 r. do 345.597 t, a w 1928 r. osiąga rekordową cyfrę 389.485 t. W przeciętnej lat 1911/13 przywożono 125.566 t rocznie. Przeładunek tych artykułów odbywa się w różnych częściach portu. Fosfaty, przychodzące w stanie surowym, luźnym, przeładowywane są za pomocą żórawi bezpośrednio z okrętu do wagonu, przeważnie w Wolnej Strefie i przy Dworcu Wiślanym. Uruchomiony w 1929 r. basen dla towarów masowych przy Wisłoujściu zaopatrzony został m. in. w mosty przeładunkowe i żórawie portalowe dla fosfatów; najsłabsze z tych żórawi mają nośność 10 t. Nowoczesne te urządzenia odciążą inne części portu od przeładunku tych artykułów, zwłaszcza że dają one gwarancję szybkiego i dogodnego przeładunku. Inne rodzaje nawozów sztucznych i chemikalij, przychodzące w workach lub



RYS. 7. — IMPORT NAWOZÓW SZTUCZNYCH



RYS. 8. — IMPORT RUD

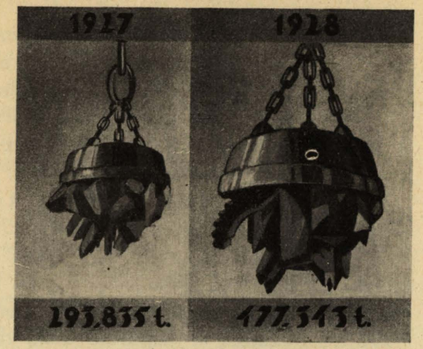
w opakowaniu, są przeładowywane w Wolnej Strefie i przy Dworcu Wiślanym i są składowane, jak np. saletra, w specjalnie dla tego celu przeznaczonych składach.

Grupa rud i minerałów. — W ciągu dwuch lat ostatnich na pierwsze miejsce w imporcie wybija się grupa surowców dla przemysłu hutniczego. Przed wojną sprowadzano przez Gdańsk w przeciętnej lat 1911/13 — 151.497 t rudy żelaznej rocznie. Po wojnie do 1926 r. import tej grupy utrzymuje się w granicach ok. 100.000 t rocznie. W 1926 r., dzięki zabiegom Rady Portu, która przeprowadziła szeroką propagandę za posługiwaniem się portem gdańskim przy imporcie surowców hutniczych, import ten wzrasta poważnie, osiągając 246.513 t. W latach następnych pomyślny rozwój postępuje szybko naprzód: import wynosi w 1927 r. 709.636 t i w 1928 r. — 980.466 t. Ponieważ import tych artykułów przez port gdański nie ogranicza się do potrzeb hutnictwa polskiego, ale rozszerzył się również na tranzyt do państw ościennych, w pierwszym rzędzie do Czechosłowacji, posiada on dalsze pomyślne możliwości rozwojowe. Rozejrzyjmy się w podziale tej grupy pomiędzy poszczególne artykuły.

Rudy żelazne. — Cyfrę przywozu rud żelaznych przed wojną podaliśmy powyżej. Do 1926 r. przywożono mniej niż przed wojną. Tak np. w 1925 r. przywieziono jeszcze tylko 60.939 t. W 1926 r. przywieziono już przeszło 3-krotnie więcej, a mianowicie 206.951 t, w 1927 r. cyfra przywozu wzrasta do 335.601 t, a w 1928 r. osiąga 438.549 t.

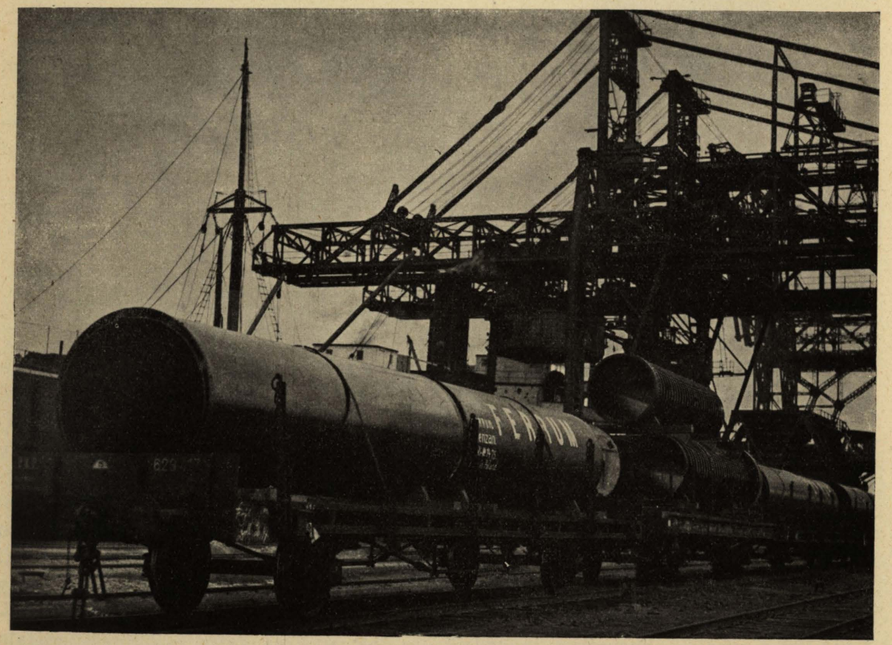
Przeładunek rudy odbywał się do niedawna przeważnie w Wolnej Strefie i przy Dworcu Wiślanym. Obydwie te części portu zaopatrzone są w żórawie 7-tonowe z chwytaczami, przystosowane specjalnie do przeładunku rudy. Z chwilą uruchomienia w pierwszej połowie 1929 r. nowego basenu dla towarów masowych przy Wisłoujściu, import rudy zostaje tam w głównej mierze skoncentrowany, ponieważ basen ten zaopatrzony jest w dwa nowoczesne mosty przeładunkowe dla rudy, każdy o nośności 15 t, jeden most o nośności 10 t, dwa 10-tonowe żórawie oraz w bunkry do przeładunku i ważenia rud.

Złom żelazny. — Import złomu żelaznego jest czemś zupełnie nowem w porcie gdańskim. Do 1927 r. nie istniał on prawie zupełnie i dopiero od dwuch lat rozwija się szybko i pomyślnie. W 1927 r. przywieziono 293.835 t złomu, w 1928 r. 477.344 t. W 1928 r. import złomu przewyższał więc cyfrę przywozu rudy. Złom przychodzi w głównej mierze z Anglji i Ameryki, pozatem w mniejszych ilościach z Francji i innych państw. Przeładunek złomu odbywa się przeważnie w basenie wyspy Holm, który został zaopatrzony w specjalne urządzenia dla przeładunku złomu, oraz w basenie na Westerplatte.



RYS. 9. — IMPORT ZŁOMU

Metale i wyroby z nich. — Import tych artykułów ustępuje poważnie pod względem ilości dwum działom poprzednim omawianej grupy. W 1928 r.



PRZEŁADUNEK RUR FIRMY „FERRUM", PRZEZNACZONYCH NA EKSPORT DO JAPONJI

przywieziono 64.577 t. Ma on jednak duże znaczenie handlowe, ponieważ chodzi tu przeważnie o towary wysokowartościowe. Przywożone są tu rozmaite rodzaje żelaza surowego, walcowanego, miedź, nikiel i inne rudy wartościowe, drut i t. p. Na szczególne uwzględnienie zasługują samochody osobowe, których w 1928 r. przywieziono 5.328 t. Samochody niektórych marek, jak np. Forda, przychodzą do Gdańska na specjalnych statkach, bez opakowania, gotowe do jazdy — i wprost z portu szosami udają się w głąb kraju.

Inne artykuły importowe. — Zasługują tu na wymienienie materjały budowlane, których w 1928 r. przywieziono 39.083 t. Chodzi tu głównie o kostkę granitową ze Szwecji. Dalej przywozi się przez Gdańsk duże ilości tłuszczów zwierzęcych, garbników i skór. Przychodzą też przez port gdański dosyć poważne ilości surowców i wytworów przemysłu włókienniczego, tak np. w 1928 r. 9.934 t. Pozatem w imporcie dużą rolę grają inne transporty drobnicy, których ze względu na ich różnorodność oddzielnie tutaj wyliczyć niepodobna.

B) EKSPORT

Węgiel. — Węgiel od niedawna dopiero występuje w ruchu portowym jako artykuł eksportowy, ze względu jednak na jego dzisiejsze znaczenie udzielamy mu pierwszego miejsca. Przed wojną port gdański był portem importowym dla węgla. W przeciętnej lat 1911/13 przywożono 210.030 t rocznie. Węgiel ten pochodził z Nadrenji i z Anglji i był konsumowany w najbliższym obszarze ciążenia portu. W pierwszych latach powojennych import węgla niema już miejsca, ponieważ zapotrzebowanie wewnętrzne Gdańska pokrywane jest przez węgiel, dowożony kolejami z polskiego Górnego Śląska. Eksport jednak rozwija się bardzo słabo, tak że jeszcze np. w 1924 r. wywieziono tylko 40.811 t.

Dopiero 1925 r. przyniósł wielkie zmiany. Zamknięcie w czerwcu tego roku granicy niemieckiej dla importu węgla polskiego zmusiło górnictwo polskie do szukania nowych rynków zbytu. Znaleziono je w pierwszym rzędzie w państwach skandynawskich i bałtyckich. Wprowadzona została na kolejach wyjątkowa taryfa ulgowa na eksport węgla drogą morską. Rada Portu ze swojej strony obniżyła opłaty portowe, i kalkulacja dla węgla polskiego na wymienionych rynkach stała się dzięki temu korzystną. To też już w 1925 r., a raczej w drugiem jego półroczu, wywieziono przez Gdańsk 618.005 t węgla. W 1926 r. wywóz rozwijał się nadal z miesiąca na miesiąc i tylko w niewielkim stopniu mógł być zwiększony po wybuchu strajku górników w Anglji, w związku z którym zapotrzebowanie na węgiel polski wzrosło bardzo znacznie; gdańskie urządzenia portowe i kolejowe nie pozwalały wtedy na znaczniejsze zwiększenie wywozu. W roku tym wywieziono przez Gdańsk 3,404.380 t węgla. Pesymiści twierdzili, że tak wysoka cyfra osiągnięta została tylko z powodu przejściowej konjunktury. Rzeczywistość jednak wykazała, że się

mylili. Węgiel polski zawojował cały szereg rynków i nie dał się już z nich zepchnąć. W 1927 r. wywieziono 4,103.173 t, a w 1928 r. nawet 5,369.347 t. Wzrost eksportu węgla przez port gdański w ciągu dwuch lat ostatnich nabiera jeszcze większego znaczenia, jeżeli się przyjmie na uwagę, że przez porty bałtyckie w Niemczech wywieziono większe ilości węgla tylko w 1926 r., roku wyjątkowej konjunktury, kiedy wszelkie koszty transportu i przeładunku opłacały się z powodu niezwykle wysokich cen węgla. W latach następnych eksport węgla przez te porty spadł prawie do zera. Tymczasem eksport zamorski węgla polskiego ma dziś już wszelkie cechy stałości: koncerny węglowe posiadają na rynkach odbiorczych stałych klientów, operują przeważnie długoterminowemi kontraktami. Przytem w miarę rozwoju tego eksportu otwierają się przed nim coraz dalsze możliwości: ostatnio węgiel polski zaczyna docierać do Afryki i do Ameryki Południowej.

O kierunkach eksportu węgla przez port gdański mówi poniższa tabela (dane dla 1928 r. — w tonach, bez węgla bunkrowego):

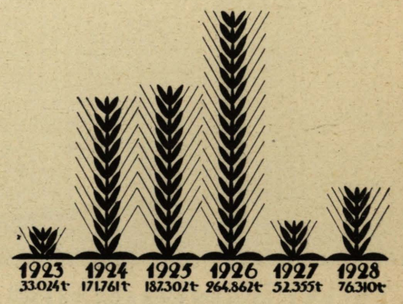


KOŃCOWY MOMENT PRACY TAŚMOWYCH URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH DLA WĘGLA

Do:		*Do:*	
Szwecji	1,631.344	Rosji	14.000
Danji	1,267.264	Islandji	10.212
Norwegji	460.995	Brazylji	10.080
Francji	382.597	Afryki	9.861
Finlandji	365.044	Hiszpanji	9.550
Łotwy	295.919	Anglji	7.200
Włoch	289.116	Estonji	7.154
Niemiec	54.108	U. S. A.	3.150
Holandji	53.316	p. Order	5.435
Litwy	40.216		
Belgji	40.093	Razem:	4,956.654

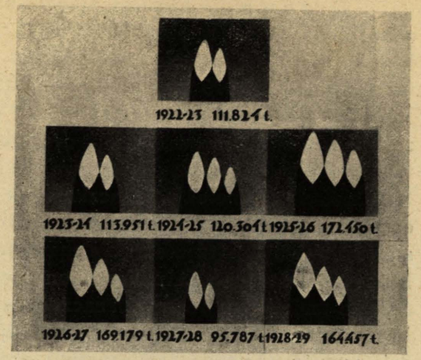
Eksport węgla przez Gdańsk przedstawia się więc imponująco nietylko pod względem ilości, ale też i pod względem szerokiego rozgałęzienia jego kierunków. Węgiel polski dociera drogą na Gdańsk do najdalszych nawet krajów zamorskich i staje się coraz bardziej znanym na rynku światowym.

Urządzenia przeładunkowe z 1924 r. nie były oczywiście przystosowane do tak szybkiego wzrostu eksportu nowego artykułu masowego. Celem zapewnienia sprawności przeładunku, Rada Portu, w porozumieniu z kolejami polskiemi, wydała z jednej strony szereg zarządzeń natury organizacyjnej, o których mowa będzie poniżej, z drugiej strony przystąpiła do intensywnej rozbudowy portu. Zwiększono przedewszystkiem znacznie ilość żórawi w istniejących już częściach portu, dalej wybudowano nowoczesne urządzenia przeładunkowe przy Dworcu Wiślanym, które zostały uruchomione w 1927 r., wreszcie przystąpiono w 1927 r. do budowy basenu dla towarów masowych przy Wisłoujściu i oddano ten basen częściowo do użytku z wiosną 1929 r. Basen ten jest wyposażony w trzy urządzenia przeładunkowe dla węgla, połączone z wywrotnicami, które są w stanie przeładować ok. 2'5 miljn. t węgla rocznie.



RYS. 10. — EKSPORT ZBOŻA

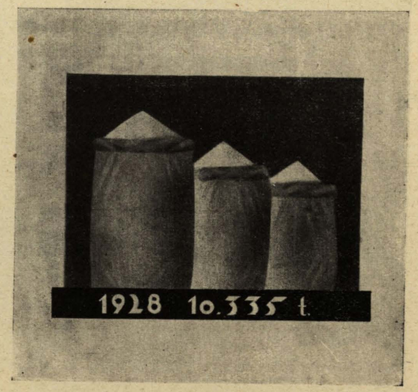
Artykuły spożywcze. — Eksport tych artykułów stał przed wojną na pierwszem miejscu w wywozie portu gdańskiego. W przeciętnej lat 1911/13 wywożono 844.892 t rocznie. W pierwszych latach powojennych obserwowano, jak to wyżej wspomnieliśmy, zjawisko wprost przeciwne, a mianowicie olbrzymi import artykułów spożywczych. Z chwilą poprawy stosunków rolniczych w gdańskim obszarze ciążenia eksport płodów rolnych i ich przetworów zaczyna pomału powracać do swej poważnej roli. W latach 1923/28 waha się on w granicach od 220 do 550.000 t, zależnie od urodzaju w Polsce. W grupie tej na szczególne uwzględnienie zasługuje zboże. Eksport zboża w przeciętnej ostatnich trzech lat przedwojennych wynosił 402.822 t. Osiągnięcie tak wysokich cyfr było możliwe, ponieważ wywożono przez Gdańsk duże ilości zboża ukraińskiego. Obecnie Ukraina produkuje i wywozi daleko mniej płodów rolnych niż przed wojną, i eksport ten kieruje się głównie przez południowe porty rosyjskie. W latach powojennych wywożono przez Gdańsk znacznie mniej zboża; największą ilość osiągnięto w 1926 r., a mianowicie 264.862 t. W 1928 r. wskutek nieurodzaju w roku poprzednim i konieczności nawet sprowadzania do Polski wielkich ilości zboża, wywieziono tylko 79.366 t. Zboże przeładowywane i składowane jest w licznych śpichlerzach i silosach firm prywatnych, znajdujących się przedewszystkiem nad Kanałem Portowym na Holmie i na Wyspie Śpichlerzy. Wywozi się przeważnie jęczmień (71.782 t w 1926 r.) i żyto (136.866 t w tym samym urodzajnym 1926 r.).



RYS. 11. — EKSPORT CUKRU

Cukier. — W przeciętnej lat 1911/13 wywożono przez Gdańsk 374.588 t cukru rocznie dzięki dowozowi cukru ukraińskiego. Dzisiaj koncentruje się w Gdańsku cały prawie eksport cukru polskiego, wynosząc w kampanji cukrowej 1927/28 95.787 t, 1928/29 — 164.457 t.

Z innych artykułów spożywczych wymienić jeszcze należy mięso i beko-ny, których wywieziono w 1928 r. 5.896 t, sól 10.355 t, spirytus 6.170 t, melasę 17.573 t, masło i jaja oraz szereg innych artykułów w mniejszych ilościach, lecz o dużej stosunkowo wartości i cenie.



RYS. 12. — EKSPORT SOLI

Drzewo. — Eksport drzewa należy do jednej z najstarszych gałęzi handlu gdańskiego. W przeciętnej lat 1911/13 wywożono rocznie 258.959 t drzewa i wyrobów z niego. W latach powojennych eksport drzewa wzrasta szybko, wynosząc w 1923 r. — 730.996 t, w 1924 r. — 1,018.949 t, w 1925 r. — 901.916 t, w 1926 r. — 1,389.033 t, i wreszcie osiągając w 1927 r. rekord w wysokości 1,740.365 t. W 1928 r., z racji gorszej konjunktury dla drzewa polskiego w Anglji i skierowania wskutek tego poważnej ilości drogą lądową do Niemiec, eksport drzewa spadł do 914.192 t. Spodziewać się należy, że aczkolwiek cyfry w 1927 r. nie zostaną w najbliższym czasie osiągnięte, to jednak eksport drzewa po przejściowym spadku, wywołanym złą konjunkturą, utrzyma swoje znaczenie przez czas dłuższy i wynosić będzie w najbliższych latach ok. 1 miljona ton rocznie. Pod względem jakościowym eksport drzewa zmienił się również znacznie w porównaniu z czasami przedwojennemi, i to korzystnie. Dawniej wywożono więcej drzewa okrągłego i podkładów kolejowych, dziś wywóz obejmuje w pierwszym rzędzie materjały tarte, pozatem forniery, dyk-



UKŁADANIE DRZEWA EKSPORTOWEGO WEWNĄTRZ OKRĘTU

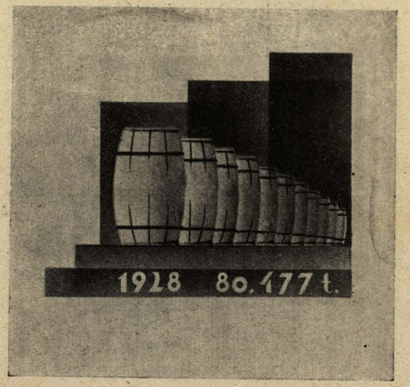
ty, klepki dębowe i t. p. półfabrykaty. Prócz tego wywozi się dość dużo drzewa dębowego, przeważnie w stanie okrągłym.

Jako port eksportowy dla drzewa Gdańsk posiada wyjątkowo korzystne warunki naturalne. Wielka ilość nadbrzeży i położonych bezpośrednio nad wodą placów składowych umożliwia składowanie bardzo znacznych ilości drzewa i tani przeładunek wprost ze składu na statek. Port gdański posiada dziś ok. 2 miljn. m kw. lądowych placów składowych i 2'5 miljn. m kw. wodnych placów składowych dla drzewa. Wszystkie one są zaopatrzone w dogodne połączenia kolejowe i miejsca postojowe dla okrętów. Składowanie drzewa odbywa się w głównej mierze na placach drzewnych pomiędzy Wisłoujściem i Kaiserhafen, dalej na wyspie Holm oraz w górnej części Martwej Wisły za stoczniami Klawittera i Wojana do mostu kolejowego i poza nim.



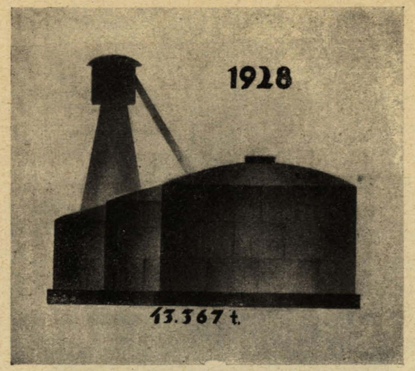
RYS. 13. — EKSPORT DRZEWA

Cement. — Eksport cementu na większą skalę rozpoczął się w 1927 r., osiągając 123.925 t. W 1928 r. wywieziono 80.477 t cementu. Cofnięcie się to należy uważać za przejściowe, gdyż zostało ono spowodowane głównie zwiększonem zapotrzebowaniem cementu na rynku wewnętrznym w związku ze szczególnem ożywieniem w tym roku ruchu budowlanego w kraju, a przedewszystkiem w związku z niepomyślną konjunkturą na rynkach odbiorczych. Cement kieruje się z Gdańska po części do krajów bałtyckich, w głównej jednak mierze do krajów zamorskich, a więc na Bliski i Daleki Wschód oraz do Ameryki Południowej. Eksport ten ma pomyślne warunki rozwojowe, w związku ze wzrastającą produkcją.



RYS. 14. — EKSPORT CEMENTU

Oleje mineralne — Przed wojną oleje mineralne były artykułem importowym: przywożono przez Gdańsk ok. 50.000 t nafty i innych olei mineralnych



RYS. 15.—EKSPORT OLEI MINERALNYCH

rocznie. Po wojnie, wskutek pokrywania zapotrzebowania wewnętrznego w Polsce i w W. M. Gdańsku przez polskie zagłębie naftowe, artykuły te zmieniły swój kierunek i stały się eksportowemi, osiągając przeciętnie 40.000 t rocznie, a nawet w 1926 r., który był rokiem dobrej konjunktury, cyfrę rekordową 150.000 t. Oleje mineralne są w Gdańsku przepompowywane za pomocą specjalnych urządzeń do okrętów - cystern. Pojemność zbiorników dla tych artykułów w porcie przekracza 90.000 t, czyli że jest wystarczająca dla eksportu większego nawet znacznie od obecnego. Świadczy o tem zresztą wymieniona wyżej wysoka cyfra eksportu w 1926 r.

3. — RUCH KOLEJOWY I DROGAMI WODNEMI

Jak to już wyżej wspomnieliśmy, ruch między portem gdańskim a jego obszarem ciążenia odbywa się w głównej mierze za pomocą kolei. Poważne zawsze jednak jeszcze ilości towarów korzystają z dróg wodnych. O stosunku wzajemnym tych obydwu środków komunikacyjnych mówią poniższe tabele (w tonach):

	Całkowity dowóz do portu od strony lądu	*kolejami*	*z tego:* %	*drogami wodnemi*	%
1912	2,100.608	1,798.360	86	302.248	14
1922	1,989.377	1,902.051	96	87.326	4
1923	1,759.672	1,668.587	95	91.085	5
1924	2,140.728	2,038.742	95	101.986	5
1925	2,823.053	2,701.762	96	121.291	4
1926	6,614.326	6,083.624	92	530.702	8
1927	7,279.823	7,125.076	98	154.747	2
1928	7,729.239	7,564.982	98	164.254	2

	Całkowity wywóz z portu w stronę lądu:	*kolejami*	*z tego:* %	*drogami wodnemi*	%
1912	1,525.084	1,217.045	80	308.039	20
1922	1,091.804	1,045.521	96	46.283	4
1923	865.764	832.275	96	33.489	4
1924	804.744	748.446	93	56.298	7
1925	878.107	791.488	90	86.619	10
1926	906.606	818.770	90	87.836	10
1927	1,944.481	1,775.071	91	169.410	9
1928	2,182.251	1,992.601	91	189.650	9

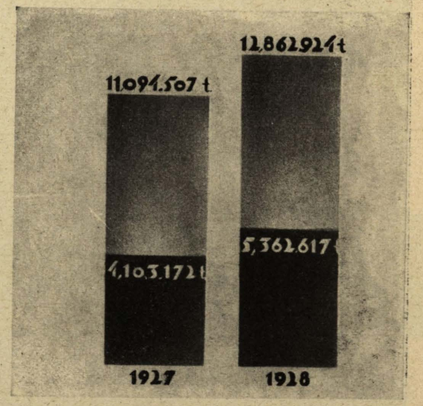
4. — RUCH PASAŻERSKI

Jako port pasażerski Gdańsk gra po wojnie poważną rolę. Koncentruje się tutaj przeważna część polskiego ruchu emigracyjnego. Gdańsk posiada regularne połączenia pasażerskie z Ameryką Południową, z Londynem i innemi portami angielskiemi, z Kopenhagą, Sztokholmem, Szczecinem, Królewcem, Kłajpedą, Lipawą, Rygą i Tallinem, oraz sporadyczne połączenia z portami innemi. O rozwoju i kierunkach ruchu pasażerskiego mówią poniższe tabele (ilości osób):

Z portu wzgl. do portu:	*Przyjechało:*			*Wyjechało:*		
	1926	*1927*	*1928*	*1926*	*1927*	*1928*
Piława	775	330	467	914	478	376
Lipawa	800	737	726	813	917	571
Ryga	21	21	146	12	3	163
Świnoujście	579	551	4	682	406	245
Sztokholm	189	73	45	140	1	20
Helsingfors	93	77	91	41	12	13
Kopenhaga	1.223	1.358	1.523	3.166	3.704	3.807
Londyn	1.680	2.159	1.633	14.504	16.991	17.791
Hull	416	756	571	5.466	8.499	7.577
New York	1.259	1.415	1.371	5.184	6.216	8.007
Inne porty	576	965	490	761	914	473
Razem bez ruchu przybrzeżnego:	7.611	8.442	7.067	31.683	38.141	39.043
Gdański ruch przybrzeżny	14.094	20.497	26.861	23.337	32.321	38.338
Ogółem:	21.705	28.939	33.928	55.020	70.462	77.381

5. — ZNACZENIE PORTU GDAŃSKIEGO DLA HANDLU ZAGRANICZNEGO POLSKI

Głównem zadaniem portu gdańskiego jest obsługiwanie w pierwszym rzędzie handlu zamorskiego Polski. Rozwój polskiego handlu zamorskiego i zmiany jego charakteru zostały już w krótkości omówione powyżej. Zmienne tendencje przy jednoczesnym olbrzymim wzroście ruchu portowego stawiają portowi szereg wymagań, którym on w miarę postępów rozbudowy urządzeń portowych uczynił naogół zadość. Port gdański odgrywa



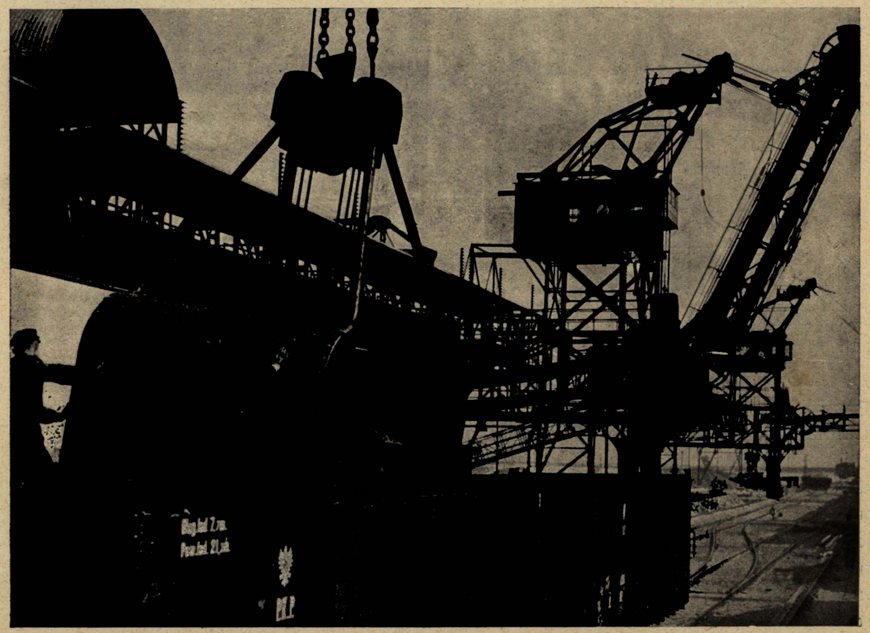
RYS. 16.—UDZIAŁ GDAŃSKA W EKSPORCIE WĘGLA POLSKIEGO

też coraz większą rolę w życiu ekonomicznem Polski. Udział procentowy obrotów portowych Gdańska w handlu zagranicznym Polski wzrasta z każdym rokiem, co uwidocznia poniższa tabela (w tonach):

	Przywóz do Polski	*z tego przez Gdańsk*	%	*Wywóz z Polski*	*z tego przez Gdańsk*	%
1923	3,194.232	654.929	21	17,647.758	1,062.864	6
1924	2,413.508	738.072	31	15,739.829	1,636.485	10
1925	3,410.070	690.778	20	13,602.706	2,031.969	15
1926	2,438.490	640.696	26	22,303.935	5,659.605	25
1927	4,903.060	1,517.194	31	20,356.038	6,380.420	31
1928	5,165.374	1,832.409	35	20,423.562	6,783.273	33

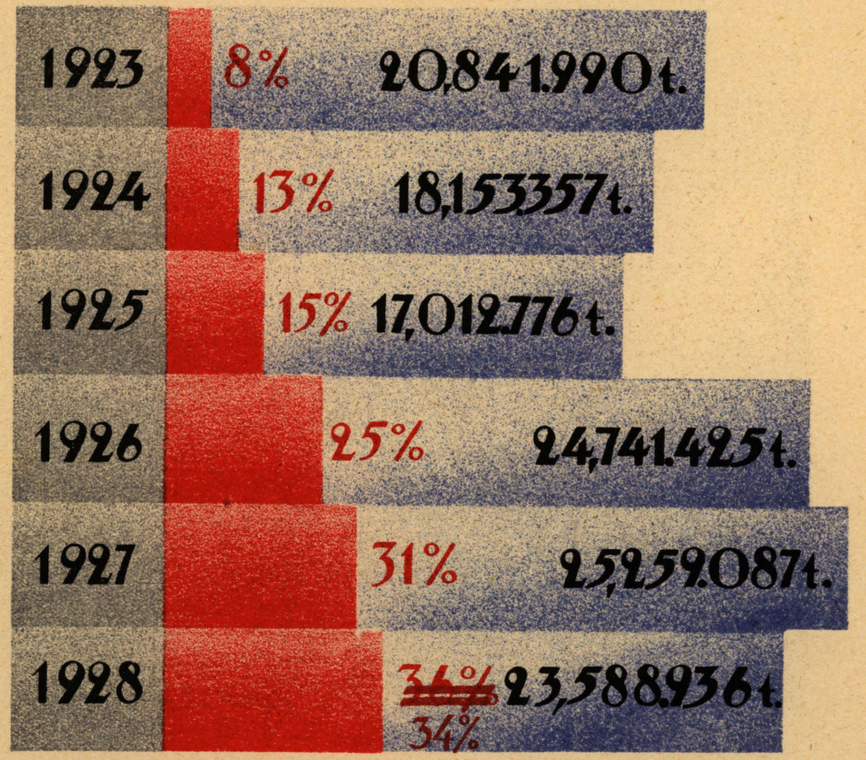
Udział procentowy ruchu przez Gdańsk w stosunku do całkowitego przywozu lub wywozu Polski wynosił dla poszczególnych artykułów w 1928 r.:

w imporcie: dla ryżu 17%, kawy 67%, kakao 53%, herbaty 79%, tytoniu 62%, tłuszczów jadalnych 66%, śledzi 100%, nawozów sztucznych i chemi-



CHWYTACZ AUTOMATYCZNY DO PRZEŁADUNKU WĘGLA

UDZIAŁ PORTU W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKIM



UWAGA: Czarne liczby wykazują całkowity handel zagraniczny Polski w tonach, czerwone — udział procentowy portu gdańskiego

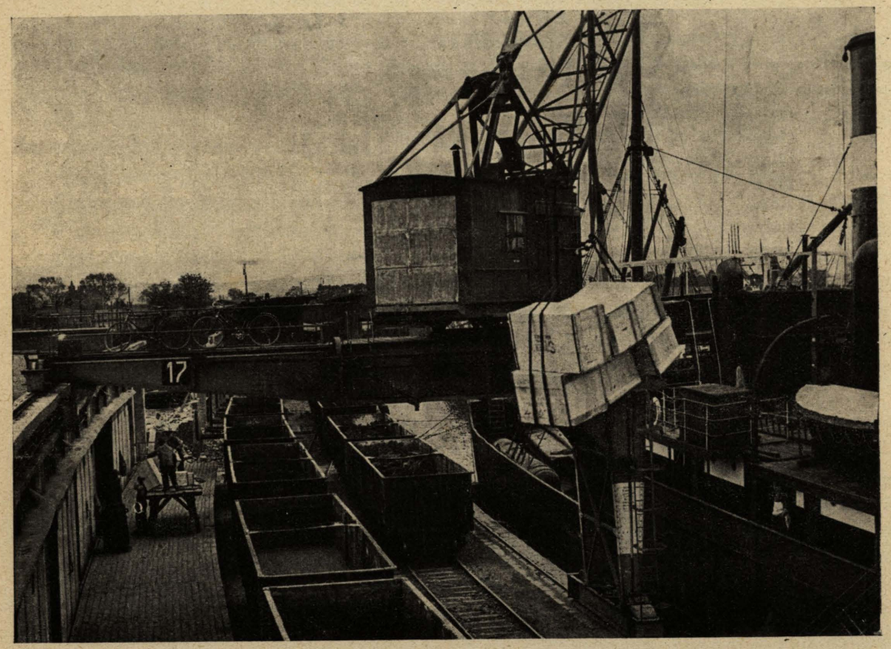
kalij 48%, rudy żelaznej 79%, złomu żelaznego 90%, samochodów 44%;

w eksporcie: dla zboża 40%, cukru 56%, bekonów 21%, cementu 84%, drzewa 19%, węgla 42%, olei mineralnych 15%.

Jeżeli Hamburg, przez który kieruje się ok. 20% niemieckiego handlu zagranicznego, uważa się w myśl słów oficjalnej broszury portu hamburskiego „słusznie jako największa brama wypadowa Niemiec" („mit Recht als Deutschlands weitestes Ein- ind Ausfalltor"), to tem bardziej port gdański, obsługujący przeszło 33% handlu zagranicznego Polski, może z całą słusznością uważać siebie za główną bramę Polski w handlu zagranicznym i za poważny czynnik w jej życiu gospodarczem.

6. — TRANZYT

Niezależnie od ruchu towarów polskich, w latach ostatnich począł się rozwijać ruch tranzytowy przez port gdański do krajów, graniczących z Polską. Wzamian za utracone dzisiaj częściowo przewozy tranzytowe zboża i cukru z Ukrainy,



PRZEŁADUNEK DROBNICY W WOLNEJ STREFIE

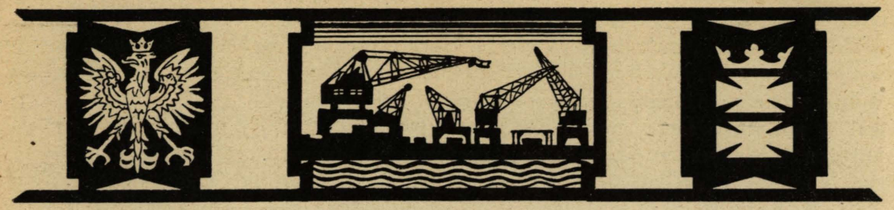
port gdański pozyskał ruch tranzytowy z Czechosłowacją, niemieckim Górnym Śląskiem oraz w mniejszym zakresie z Węgrami, Austrją i Rumunją. O ilościach towarów, przewożonych tranzytem przez port gdański, daje przybliżone pojęcie poniższa tabela dowozu i wywozu kolejami do Gdańska (w 1928 r. — w tonach):

A) Dowóz kolejami do Gdańska:

	z Niemiec	z Czechosłowacji	z Rumunji	z Austrji	z innych krajów
zboże	6.621	15	2.867	—	15
cukier	338	—	—	—	—
drzewo i wyroby z drzewa	609	4.305	4.041	—	22.381
węgiel	945	—	—	—	—
nafta	103	2	75	—	—
materjały budowlane	6.970	18	—	1	14
inne artykuły	47.210	1.772	5.293	523	2.638
Razem:	62.796	6.112	12.276	524	25.048

B) Wywóz kolejami z Gdańska:

	do Niemiec	do Czechosłowacji	do Rumunji	do Austrji	do innych krajów
artykuły spożywcze	8.340	147	5.337	16	206
materjały budowlane	601	1	—	—	—
chemikalja i nawozy sztuczne	3.727	20.088	11	—	12.735
żelazo i wyroby żelazne	1.121	100	281	—	134
przędza	333	14	18	2	1
złom	6.850	8.330	—	—	—
rudy	1.157	162.851	—	—	—
inne artykuły	15.136	742	5.080	467	592
Razem:	37.265	192.273	10.727	485	13.668



ROZDZIAŁ VI

EKSPLOATACJA PORTU

1. — PILOTAŻ, FORMALNOŚCI MELDUNKOWE, PRZYDZIAŁ MIEJSC POSTOJOWYCH

Statki, przychodzące do portu gdańskiego lub też port ten opuszczające, zobowiązane są do posługiwania się pomocą pilota; odnosi się to również do jazdy wewnątrz obszaru portowego. Wszyscy piloci są funkcjonarjuszami Rady Portu, a jednocześnie zaprzysiężeni są przez władze celne. Pilot daje kapitanowi wszelkie wskazówki, tyczące się nawigacji przy wjeździe do portu i w obrębie portu. Natychmiast po przybyciu do portu, kierownik statku ma obowiązek zgłosić się osobiście u komandora pilotów i przedłożyć papiery okrętowe, a w szczególności dowód rejestracji i list pomiarowy okrętu. Przy opuszczaniu portu należy przedłożyć Urzędowi Pilotów dowód rejestracji i poświadczenie Kasy Głównej Rady Portu, że statek opłacił należne opłaty portowe, a paszport wyjazdu na morze, świadczący o dokonaniu formalności celnych, winien być przedłożony Urzędowi Celnemu. Bliższe szczegóły o obowiązkach zawijających i wychodzących statków zawarte są w przepisach policyjnych dla portu gdańskiego, które można otrzymać w Urzędzie Pilotów.

Przydział miejsc postoju dla statków w porcie i przy nadbrzeżach dokonywany jest na wniosek maklera okrętowego przez Urząd Pilotów. Jeżeli chodzi jednak o miejsce postojowe przy nadbrzeżu, na którem znajdują się publiczne urządzenia przeładunkowe i składowe, to makler musi zwrócić się najpierw do Zarządu Kejów, który zawiaduje temi urządzeniami. Zarząd Kejów, zależnie od tego, które dźwigi i składy mogą być przydzielone danemu statkowi, przydziela odpowiednie miejsce postoju i komunikuje o tem Urzędowi Pilotów.

Regularne linje okrętowe skierowywane są zasadniczo zawsze do tych samych publicznych miejsc postoju lub też do własnych lub wydzierżawionych miejsc postojowych. Statki z drobnicą wyładowują zwykle towary w Wolnej Strefie i przy-

Dworcu Wiślanym, cukier przeładowuje się na Holmie, przy Marinekohlenlager, w składach specjalnych firmy Wieler & Hardtmann oraz w innych składach portowych; cement przeładowuje się przeważnie przy Dworcu Wiślanym, saletra na Westerplatte i w Kanale Portowym, złom żelazny na Holmie i na Westerplatte, węgiel w nowym basenie specjalnym przy Wisłoujściu, przy nowem nadbrzeżu na Dworcu Wiślanym, w Kaiserhafen i czasowo na północnej stronie Wolnej Strefy, ruda i fosfaty w basenie przy Wisłoujściu i w Wolnej Strefie i t. d.

Rada Portu dąży metodycznie do grupowania przeładunku towarów według ich rodzaju w poszczególnych częściach portu. Decydujący krok w tym kierunku uczyniony będzie po zupełnem wykończeniu i uposażeniu nowego basenu przy Wisłoujściu, który ma być przedłużony do 1.000 m długości i gdzie ma być w przyszłości skoncentrowany cały przeładunek węgla, rudy i fosfatów, a zapewne i złomu. Urządzenia portowe, położone na lewym brzegu Wisły, a więc Wolna Strefa, nadbrzeże Kanału Portowego, Marinekohlenlager i Dworzec Wiślany zostaną wówczas zarezerwowane dla wyłącznego przeładunku drobnicy, zboża i towarów w workach oraz dla ruchu pasażerskiego.

Przydział miejsc dla statków, ładujących węgiel eksportowy, odbywa się według specjalnej procedury. Odległość kopalń węgla od portu gdańskiego zmusiła do zarządzeń szczególnych celem uniknięcia, ażeby z jednej strony okręty przychodzące dla ładowania węgla nie czekały niepotrzebnie długo na nadejście wagonów, z drugiej zaś strony, aby wagony, dowożące węgiel, bez potrzeby nie czekały na nadejście okrętów, na które węgiel ma być załadowany. Koniecznem było zatem stworzenie ścisłej współpracy zarządu portowego z kolejami i eksporterami węgla. Założono w tym celu przy Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku „Biuro Dyspozycyjne Pociągów Węglowych", składające się z przedstawicieli Dyrekcji Kolejowej i Zarządu Kejów. Każdy transport węgla winien być na 10 dni naprzód w tem biurze zgłoszony, przyczem podać należy nazwę i pojemność statku, datę przybycia, ilość węgla do zabrania, koncern węglowy oraz miejsce postojowe, które chcianoby otrzymać. Na podstawie tego zameldowania statek otrzymuje miejsce postojowe na dany termin i dopiero na 4 dni przed tym terminem węgiel może być wysłany z kopalni do portu. Przydział miejsc odbywa się w ramach norm miesięcznych, ustalonych zgóry dla każdego koncernu węglowego według kolejności zgłoszeń. Gdańska Dyrekcja Kolejowa zawiadamia odnośny koncern o tem, kiedy węgiel ma być wysłany. Przepisy, dotyczące powyższego, zawarte są w ogłoszeniach Rady Portu z dn. 23/XI 1925 r. i 10/IX 1926 r.

2. — SKŁADOWANIE I PRZEŁADUNEK

Rada Portu jest właścicielką większości urządzeń przeładunkowych i składowych w porcie. Tak np. z 8 km nadbrzeży betonowych należy do Rady Portu



DRZEWNE PLACE SKŁADOWE

5 km, z 76 żórawi 43 należą do Rady Portu; należą do niej również wszystkie nowoczesne urządzenia przeładunkowe przy Wisłoujściu. Podobnie przedstawia się sprawa z halami i placami składowemi. Rada Portu oddaje do dyspozycji interesantów publiczne urządzenia przeładunkowe i składowe za niewielką opłatą, a ci przeprowadzają odnośne czynności na własny rachunek. Urządzenia Rady Portu dostępne są dla wszystkich interesantów. Rada Portu przeprowadziła szereg zasadniczych reform w systemie eksploatacji składów i urządzeń przeładunkowych, pozostawiając jednakże nadal wykonywanie przeładunku firmom prywatnym, jak to miało miejsce przed wojną.

A) HALE I PLACE SKŁADOWE

Poruszona powyżej reforma eksploatacji portu polega m. in. na tem, że podczas gdy przed wojną wszystkie prawie składy i place portowe wydzierżawiane

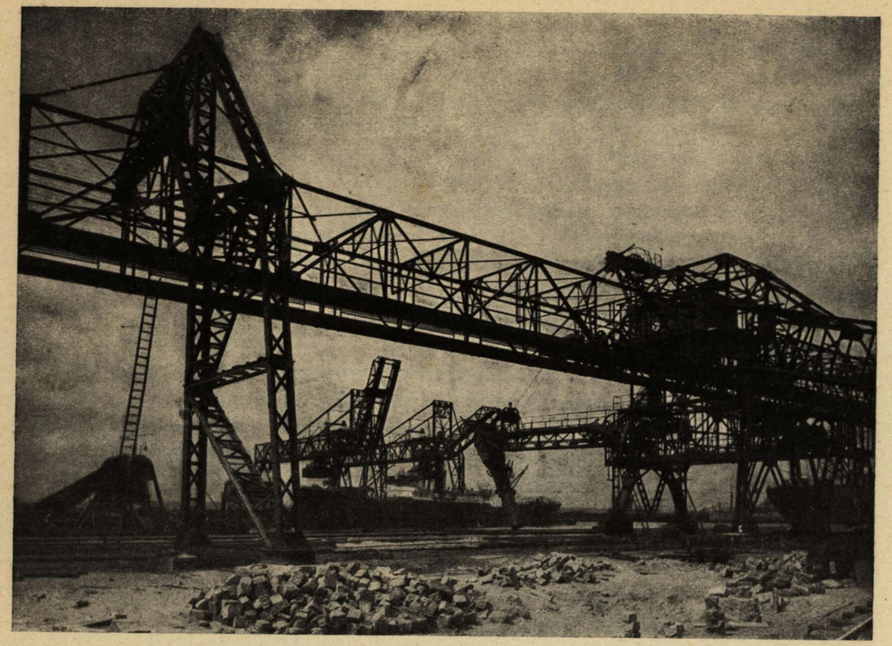
były na dłuższe terminy prywatnym przesiębiorstwom spedycyjnym, obecnie Rada Portu wydzierżawia firmom prywatnym tylko część placów drzewnych oraz te nieliczne składy, które dla przeładunku w ścisłem znaczeniu tego słowa większej roli grać nie mogą, ponieważ nie są położone bezpośrednio nad wodą. Place takie i składy potrzebne są firmom, prowadzącym handel artykułami, które muszą przez dłuższe okresy być składowane w bezpośredniej bliskości portu.

Większość hal i placów składowych lądowych i wodnych, położonych w ważniejszych częściach portu i należących do Rady Portu, przeznaczona została dla użytku publicznego, celem składowania krótkoterminowego, i jest administrowana przez Zarząd Kejów. Składy te są dostępne dla każdego interesanta, t. zn., że niema przymusu uciekania się do pośrednictwa określonej firmy spedycyjnej, lecz każdy może się zgłosić bezpośrednio do Zarządu Kejów z prośbą o udzielenie miejsca dla składowania towarów. Opłatę składową uiszcza się od metra kwadratowego za każdy dzień składowania. Złożenie i odbiór towarów przeprowadza składający pod kontrolą Zarządu Kejów. Dozwolone jest ich przepakowywanie, dzielenie, sortowanie, oczyszczanie, oraz wyjmowanie próbek. Obróbka i sprzedaż detaliczna są zakazane.

Wychodząc z założenia, że szczególniej hale i place składowe, położone bezpośrednio przy brzegu, służyć powinny składowaniu krótkoterminowemu, Rada Portu ogranicza zasadniczo termin składowania na tych miejscach do 20 dni. Po upływie tego okresu Zarząd Kejów ma prawo zarządzić usunięcie towarów, lub w razie konieczności towary te złożyć na rachunek i ryzyko składającego na innem miejscu. Niezależnie od tego rygoru opłaty za składowanie w wymienionych wyżej składach pobierane są według skali progresywnej, co już samo przez się zmusza do zgodnego z przeznaczeniem wykorzystywania przydzielonego przez Zarząd Kejów miejsca. Szczegółowe przepisy, ustalające sposób korzystania z hal i placów składowych Rady Portu, zawarte są w Regulaminie Składowania z dn. 10/IX 1929 r.

B) MECHANICZNE URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE

Przydział żórawi lub też innych urządzeń przeładunkowych odbywa się na podstawie piśmiennego zgłoszenia w Zarządzie Kejów. Przydział żórawi następuje naogół według kolejności nadchodzenia statków, dla których żórawie były zamówione. Kolejność tę stosuje się zależnie od rodzaju statku lub też rodzaju towarów, które mają być przeładowywane, to znaczy, że są oddzielne listy kolejności np. dla statków z węglem i dla statków z drobnicą. Personel techniczny, potrzebny do obsługi żórawi, należy do Rady Portu i podlega Zarządowi Kejów. Pozostały personel robotniczy, potrzebny dla przeładunku, powinien być dostarczony przez wynajmującego żóraw.



NOWOCZESNE URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE

Wyładunek wzgl. załadunek statku zapomocą żórawi należy uskuteczniać możliwie prędko. Dla gwarancji, że przydzielone żórawie będą należycie intensywnie wykorzystane, ustalona została przepisowa minimalna wydajność żórawia na godzinę i stosownie do tego minimum opłaty za godzinę. Czas pracy żórawi ustala Rada Portu, przytem dopuszczalne są godziny nadliczbowe. Przy przeładunku towarów masowych (węgla, rudy, złomu i t. d.) obowiązuje z reguły praca na dwie lub trzy zmiany. Szczegółowe przepisy co do urządzeń przeładunkowych Rady Portu zawarte są w Regulaminie Żórawi z dn. 10/IX 1929 r.

3. — ZNACZENIE WOLNEJ STREFY

Wolna Strefa jest miejscem wolnego składowania pod względem celnym. Terytorjum Wolnej Strefy i składy tam się znajdujące są wydzielone z obszaru celnego i podległe jedynie pewnemu ogólnemu nadzorowi celnemu. Znajdujące się

w nich towary są wolne od cła i od przepisów ustawodawstwa celnego co do deklaracji, rewizji i t. d. dopóki nie przekroczą granicy Wolnej Strefy i nie wejdą na właściwe terytorjum celne polsko-gdańskie. Obszar Wolnej Strefy otoczony jest od strony lądu wysokiem ogrodzeniem zabezpieczającem, pozatem od strony wody i lądu strzeżony jest przez posterunki celne. Prawo celne nie ogranicza terminu składowania w Wolnej Strefie.

Zakładanie przedsiębiorstw przemysłowych w Wolnej Strefie jest zakazane. Dozwolone jest natomiast przepakowywanie towarów oraz ich obróbka. Dozwolonym jest oczywiście i ponowny wywóz towarów drogą morską bez żadnej odprawy celnej. Ruchy statków, przeładunek towarów i t. d. wolne są od wszelkiej kontroli i opłaty celnej. Dozwolone jest również zaopatrywanie się statków dla własnej potrzeby ze składów tutaj położonych w towary, które nie uiściły żadnych opłat celnych.

Znaczenie gospodarcze Wolnej Strefy jest bardzo poważne. Istnienie jej umożliwia importerom zakup zagranicą dużych partyj towaru, złożenie ich w składach Wolnej Strefy bez żadnej kontroli celnej i odbieranie z nich mniejszych partyj w miarę potrzeb na rynku wewnętrznym. W ten sposób unika się unieruchomiania kapitału obrotowego w postaci zapłaconego cła, a formalności kontroli są bez porównania prostsze niż w t. zw. „prywatnych składach tranzytowych". Nie mniejsze znaczenie posiada Wolna Strefa również dla ruchu tranzytowego, zwłaszcza morskiego. Istnienie jej daje możność ponownego wywozu towarów morzem do któregokolwiek z innych portów, dla którego Gdańsk występuje w danym wypadku w roli portu tranzytowego.

Zaznaczyć należy, że i poza obrębem Wolnej Strefy znajduje się cały szereg składów wolnocłowych. Można w nich składować towary zagraniczne bez oclenia, ale pod zamknięciem celnem. Używanie takich składów jest mniej dogodne aniżeli składowanie w Wolnej Strefie, gdyż towary znajdujące się w nich trzymane są w ścisłej ewidencji urzędów celnych i właściciel składu odpowiedzialny jest za uiszczenie od nich cła, nawet w wypadku gdyby zostały zniszczone. Koszt nadzoru celnego jest tu również większy niż w Wolnej Strefie. Składy tego rodzaju posiada Rada Portu przy Dworcu Wiślanym i na Holmie. Wszystkie składy publiczne Rady Portu mogą być na zasadzie umowy z władzami celnemi każdej chwili zmienione w razie potrzeby na składy wolnocłowe, nie tracąc przytem charakteru składów publicznych, t. j. dostępnych dla interesantów.

4. — URZĄDZENIA KOLEJOWE W PORCIE

Wszystkie tory kolejowe w obrębie portu, jak również dworce portowe i dworzec główny w Gdańsku należą do Rady Portu. Rada Portu zawarła z zarządem P. K. P. na mocy odpowiedniej decyzji Wysokiego Komisarza Ligi Narodów umowę, powierzającą Polskiej Administracji Kolejowej administrację i eksploatację urządzeń kolejowych w porcie. Na podstawie tej umowy wszystkie wpływy z kolejowego ruchu portowego przypadają kolejom polskim, które ze swojej strony zobowiązały się utrzymywać i rozbudowywać na własny koszt w miarę potrzeby urządzenia kolejowe w obrębie portu. Polska Administracja Kolejowa wykonywa eksploatację ruchu kolejowego na całej sieci kolejowej, należącej do Rady Portu. Należy do tego również podstawianie i odprowadzanie wagonów do miejsc postoju statków, do hal i placów składowych i t. d., obsługa bocznic prywatnych i innych miejsc ładunkowych.

Port gdański jest wyposażony w liczne urządzenia kolejowe i dworce przetokowe. Ilość torów i bocznic w porcie wzrasta z roku na rok i długość ich wynosi obecnie 330·8 km. Cały szereg nadbrzeży, szczególnie służących dla przeładunku towarów masowych, zaopatrzony jest w dużą ilość równoległych torów kolejowych przybrzeżnych (do 7), co umożliwia sprawny i szybki przeładunek.



WYWROTNICE DLA WAGONÓW KOLEJOWYCH

Dla zapewnienia obsługi licznych torów nadbrzeżnych i bocznic konieczną była budowa wielkich stacyj przetokowych Saspe, Rdz i Legetor na lewym brzegu, a Kaiserhafen, Holm i Troyl na prawym brzegu. Prócz tego wielki dworzec przetokowy dla pociągów, przeznaczonych do portu, znajduje się koło Tczewa w Zajączkowie. Aby dać pojęcie o rozwoju sieci torów odstawczych i przetokowych w porcie, wspomnieć należy, że same transporty węgla wymagają przeciętnego postoju ok. 60.000 t węgla w wagonach kolejowych, gdyż liczba ta przedstawia zapas niespełna trzydniowy i często bywa przekraczana. Nowa stacja przetokowa przy basenie dla towarów masowych posiada z tego powodu 35 km torów kolejowych.

5. — STOCZNIE I PRZEMYSŁ W PORCIE

Na pierwszy plan w dziedzinie urządzeń przemysłowych w porcie wysuwają się stocznie. Gdańsk posiada 4 stocznie, a mianowicie: Stocznię Gdańską (International Shipbuilding & Ingeneering Co. Ltd.), Stocznie Schichau, Klawitter i Wojan. Szczególnie dwie pierwsze z wymienionych stoczni grają wielką rolę w budownictwie okrętowem nietylko gdańskiem, ale i międzynarodowem. Tak np. na Stoczni Schichau wybudowane zostały m. in. wielkie okręty transatlantyckie „Homeric" i „Columbus", o pojemności 36.000 t każdy. Pozatem wybudowano w Gdańsku ostatnio wielkie okręty dla Norwegji, Niemiec, Rosji, Południowej Ameryki i szeregu innych państw. Niezależnie od budowy okrętów nowych, stocznie gdańskie posiadają pierwszorzędne urządzenia dla reparacji i odnawiania statków. Z dalszych urządzeń przemysłowych wymienić należy liczne tartaki, przerabiające w Gdańsku drzewo, przychodzące częściowo w stanie surowym z Polski. Pozatem zasługuje jeszcze na wymienienie fabryka chemiczna, fabryka wagonów, szereg zakładów drobniejszych dla reparacji statków i łodzi, wreszcie wielkie warsztaty kolejowe na Troylu, połączone obecnie w jedno towarzystwo ze Stocznią Gdańską.

6. — KOSZTY PRZEŁADUNKU

Jak to powyżej zaznaczono, Rada Portu nie uskutecznia całkowitego przeładunku. To też koszty tego ostatniego powinny być traktowane pod dwojakim kątem widzenia: interesanta, uskuteczniającego przeładunek na własny rachunek i ryzyko, interesuje to, co pobiera Rada Portu za używanie urządzeń przeładunkowych i składowych; interesanta natomiast, powierzającego przeładunek firmie spedycyjnej — całokształt tych kosztów. Rozpatrzymy poniżej oddzielnie pojedyńcze czynniki kosztów przeładunku, a mianowicie: opłaty portowe, opłaty składowe, opłaty za korzystanie z mechanicznych urządzeń przeładunkowych, koszty robocizny.

A) OPŁATY PORTOWE

W porcie gdańskim opłaty pobierane są na podstawie każdorazowo obowiązującej taryfy opłat, ustalanej przez Radę Portu. Opłaty portowe w Gdańsku nie mają charakteru fiskalnego i zasadniczym ich celem jest pokrycie kosztów utrzymania i administracji portu. Wysokość opłat jest rozmaita dla różnego rodzaju okrętów i towarów, co daje możność sprawiedliwego rozkładu ich ciężaru. Taryfa przewiduje cały szereg zwolnień lub zniżek i nie może być w żadnym wypadku uważana za wygórowaną. Taryfa opłat jest bardzo elastyczna dzięki temu, że o wysokości poszczególnych stawek decyduje tylko jedna instancja, a mianowicie Rada Portu. W miarę możliwości finansowych stara się Rada Portu przystosowywać taryfę do przejściowych nawet potrzeb handlu i żeglugi, dążąc do utrzymania jej na możliwie niskim poziomie.

Zasadniczemi opłatami portowemi w Gdańsku, które powinny być brane na uwagę przy ustalaniu kalkulacji, są:



PRZEŁADUNEK CUKRU Z BARKI WIŚLANEJ DO ŚPICHRZA

Opłata od okrętów. — Opłata ta jest pobierana od każdego metra sześciennego pojemności netto przy wejściu i wyjściu od okrętów, przychodzących i wychodzących drogą morską. Wysokość jej waha się od 0'06 G do 0'14 G. od m³, zależnie od stopnia wykorzystania pojemności statku. Linje regularne otrzymują przy ruchu towarowym 15% zniżki, a przy pasażerskim 20%. Statki, nie kursujące na linjach stałych, otrzymują od 7-go wejścia w ciągu roku kalendarzowego 5%, a od 11-go — 10% zniżkę. Pozatem przewidziany jest cały szereg zupełnych zwolnień od opłaty. Z ważniejszych przykładów statków, zwolnionych od opłat, wymienić należy statki, zachodzące do portu w poszukiwaniu ładunku i opuszczające port w ciągu 48 godzin bez otrzymania takowego, statki, zachodzące po informacje lub wskazówki, wreszcie statki, zachodzące do portu dla uzupełnienia paliwa, dla wyekwipowania się, dla naprawy lub jako do portu ratunkowego. Wszystkie te statki nie uiszczają wcale opłaty za wejście do portu i wyjście z portu.

Opłata od ładunku. — Opłata ta jest pobierana od towarów wyładowanych lub załadowanych w obrębie portu gdańskiego. Wysokość jej wynosi zasadniczo 0'72 G od tony za towary normalne i 0'48 G za towary masowe. Przeszło 50 specjalnie wymienionych w taryfie towarów masowych uiszcza 0·48 G od tony. Pozatem istnieje szereg wyjątków. Za drzewo płaci się 0·32 G od m³, za węgiel i koks przy eksporcie 0·20 G od tony, za rudy żelazne, szlakę i przepałki pirytowe przy imporcie 0·20 G od tony. Od opłaty tej zwolnione są do połowy towary, przeładowywane w porcie z jednego statku na drugi, oraz towary, przywiezione i wywiezione ponownie po pobycie w porcie nie dłuższym niż przez dni 20. Od opłaty wolny jest zupełnie balast, artykuły wchodzące w skład własnego zapotrzebowania okrętów oraz węgiel okrętowy i ropa opałowa.

Opłata za pilotaż. — Jak to wyżej zaznaczono, w porcie gdańskim istnieje przymus pilotażu. Za świadczenia w tej dziedzinie pobierane są od statków opłaty w następującej wysokości: dla części portu *A* (od redy włącznie aż do południowego końca Kanału Portowego) za statki do 2.000 m³ za pierwsze 200 m³ — 8 G, za każde dalsze 100 m³ — 2 G, za statki ponad 2.000 m³ za pierwsze 2.000 m³ — 44 G, za każde dalsze 500 m³ — 9 G. Dla części portu *B* (od końca Kanału Portowego aż do do linji promu przy Milchpeter) stawki powyższe zwiększają się o 50%, dla części portu *C* (pozostała część portu) — o 75%.

Za pomoc pilota przy zmianie miejsca postoju statków w obrębie portu pobiera się opłatę, która wynosi przy statkach do 1.000 m³ — 8 G, wzrastając w miarę wielkości statku.

Kapitanowie statków, przychodzących regularnie do portu, mają prawo pod pewnemi warunkami składać egzamin na pilota, i otrzymują wówczas świadectwo, na mocy którego statki przez nich prowadzone zwolnione zostają od przymusu pilotażu; uiszcza się wówczas za nie tylko połowę należnej opłaty za pilotaż.

Podkreślić w tem miejscu należy, że w Gdańsku, poczynając od zimy 1928/29, nie pobiera się żadnych opłat ani dodatków do opłat za łamanie lodu. Cały szereg portów pobiera opłaty dodatkowe w miesiącach zimowych, niezależnie od tego, czy lód jest czy nie jest łamany. W Gdańsku ruch okrętowy i towarowy jest obecnie całkowicie wolny od tego ciężaru. Miało to zwłaszcza wielkie znaczenie w ciągu tak niezmiernie surowej zimy 1928/29 r. Rada Portu nie pobierała wtedy żadnych opłat nawet za pomoc, niesioną statkom poza obrębem portu, w Zatoce Gdańskiej lub na pełnem morzu.

B) OPŁATY SKŁADOWE

Za składowanie na placach i w halach składowych Rady Portu pobiera się opłaty według publicznej taryfy opłat składowych. Jak to wyżej powiedziano, opłaty te dla większości składów nadbrzeżnych pobierane są według skali progresywnej, zależnie od tego jak długo towary są składowane. Opłaty te wynoszą:



SKŁAD DLA WYŻSZYCH SORTYMENTÓW DRZEWA

W halach składowych:

na stronie północnej Wolnej Strefy za każdy dzień i m² za pierwsze 3 dni — 4 fen., za dalsze 7 dni — 5 fen., za każdy następny dzień — 15 fen.,
na stronie południowej Wolnej Strefy — 4, 5, 10 i 12 fen.,
nad Kanałem Portowym — 4 fen. dziennie za cały czas składowania,
przy Marinekohlenlager — 3·5 fen. dziennie za cały czas składowania,
na Holmie — 3 fen. dziennie za cały czas składowania,
w składach, przeznaczonych przez Radę Portu dla dłuższego składowania — 2·5 fen. we wszystkich wypadkach.

Na placach publicznych składowych za każdy dzień i m² zapotrzebowanego obszaru:

w Wolnej Strefie w pierwszej linji — 2, 2·5, 4 i 5 fen.,
w Wolnej Strefie w drugiej linji — 1·5 fen. za cały czas składowania,
przy Dworcu Wiślanym — tak jak w Wolnej Strefie,
nad Kanałem Portowym — tak jak w Wolnej Strefie,
na Marinekohlenlager — 1·5 fen. za cały czas składowania,
na Holmie — od 0·01 — 0·5 fen.,
na placach, przeznaczonych przez Radę Portu do dłuższego składowania — 0·5 fen. za cały czas składowania,

Na wodnych publicznych placach składowych — od 0·1 do 0·5 fen. za każde 3 dni i m².

Niezależnie od tych podstawowych pozycyj taryfa składowa przewiduje szereg wypadków wyjątkowych.

C) OPŁATY ZA KORZYSTANIE Z MECHANICZNYCH URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH

Opłaty za posługiwanie się przy przeładunku urządzeniami, znajdującemi się w basenie dla towarów masowych przy Wisłoujściu, pobierane są według taryfy z dn. 10/IX 1929 r. i wynoszą dla specjalnych urządzeń węglowych 55 fen. od tony węgla za przeładunek z wagonu aż do otworu luki okrętowej; dla dźwigów mostowych przy przeładunku rudy 65 fen. od tony za przeładunek ze statku na wagon i 10 fen. za ważenie zapomocą specjalnych bunkrów.

Opłaty za posługiwanie się żórawiami, należącemi do Rady Portu, pobierane są według publicznej taryfy opłat za używanie żórawi. Wysokość tych opłat zależna jest od rodzaju żórawia i od towaru, który jest przeładowywany. Poniżej podajemy kilka najbardziej charakterystycznych przykładów:

Przy przekładaniu lekkich towarów masowych elektrycznemi żórawiami portalowemi o nośności 7 t z chwytaczami, za każdą tonę: przy pracy na jedną zmianę 0·65 G, przy pracy na kilka zmian 0·55 G, przy pracy na kilka zmian przy węglu eksportowym 0·45 G, najmniej jednak za każdy żóraw i każdą rozpoczętą godzinę przy pracy na jedną zmianę 26 G, przy pracy na kilka zmian 22 G, przy pracy na kilka zmian przy węglu eksportowym — 18 G. W praktyce wchodzą tu w grę jedynie stawki dla pracy na kilka zmian. Za posługiwanie się takiemi żórawiami bez chwytaczy opłaty obniżają się o 20 — 30%.

Za elektryczne żórawie portalowe o nośności 2·5 t pobiera się za każdą tonę: przy pracy na 1 zmianę 0·35 G, przy pracy na kilka zmian 0·25 G, przy pracy na kilka zmian przy węglu eksportowym 0·20 G; najmniej jednak za każdy żóraw i każdą rozpoczętą godzinę przy pracy na jedną zmianę 5 G, przy pracy na kilka zmian 3·50 G, przy pracy na kilka zmian przy węglu eksportowym 3 G. Przy użyciu żórawi Rada Portu dostarcza personel techniczny, zaś firma przeładunkowa inne siły robocze.

Przy przeładunku innych towarów stawki utrzymane są na tym samym mn. w. poziomie, w każdym razie różnice w górę i w dół nie przekraczają 20% w stosunku do stawek, podanych wyżej.



KAISERHAFEN I BASENY NA HOLMIE

D) KOSZTY ROBOCIZNY

Do wyżej wymienionych poszczególnych kosztów przeładunku w Gdańsku dochodzą koszty robocizny, czyli płace robotników portowych. Płace te w ciągu kilku lat ostatnich ustabilizowały się i podlegają nieznacznym tylko wahaniom. Utrzymują się one na poziomie mn. w. jednakowym z portami niemieckiemi i są znacznie niższe od płac w portach angielskich i skandynawskich.

E) OGÓLNE KOSZTY PRZEŁADUNKU

Zaznaczyliśmy powyżej, że wysokość kosztów przeładunku powinna być rozpatrywana pod dwojakim punktem widzenia. Omówione powyżej koszty portowe pozwalają na opracowanie kalkulacji przez firmę, uskuteczniającą przeładunek samodzielnie. Dla firmy jednak powierzającej przeładunek firmie spedycyjnej miarodajną jest pobierana przez nią stawka przeładunkowa.

Port gdański posiada cały szereg zdawna osiadłych przedsiębiorstw spedytorskich. Po wojnie przybyły jeszcze firmy polskie i zagraniczne, co stało się bodźcem do zdrowej konkurencji. Za przeładunek towarów drobnicowych firmy spedycyjne pobierają stawki, zawarte w taryfie spedytorskiej, opublikowanej przez Związek Gdańskich Spedytorów. W każdym razie, opierając się na tej taryfie, interesant ma prawo domagać się, ażeby stawka przeładunkowa nie była wyższa od wymienionej w taryfie. W praktyce przy większych transportach wszystkie firmy spedycyjne oferują stawki niższe aniżeli przewidziane w taryfie, i dzięki konkurencji poszczególnych firm nadawca towaru może zawierać kontrakty na przeładunek na warunkach bardzo korzystnych.

Taryfa spedytorska nie obejmuje towarów masowych, i dlatego też w razie potrzeby informacyj co do kosztów przeładunku tych towarów interesant winien się zwrócić z żądaniem oferty do jednego lub kilku przedsiębiorstw spedycyjnych.

REGULARNE POŁĄCZENIA OKRĘTOWE GDAŃSKA

STATKI DO:	KURSUJĄ CO:	PRZEDSTAWICIEL W GDAŃSKU:
Aarhus	14 dni	Bergenske Baltic
Abo	8 — 10 dni	Lenczat & Co.
Aleksandrji	3 tygodnie	Scandinavian Levant & America S/S. Agency
Algieru	3 tygodnie	Scandinavian Levant
Ameryki Południ.	3 tygodnie	Bergenske Baltic
Amsterdamu	14 dni	Ferd. Prowe
Antwerpji	miesiąc	Worms & Cie.
„	14 dni	Norddeutscher Lloyd
Bergen	14 dni	Bergenske Baltic
Bordeaux	miesiąc	Worms & Cie.
„	12 dni	F. G. Reinhold
Braiły	14 dni	Scandinavian Levant
Bremy	miesiąc	Worms & Cie.
Brestu	miesiąc	Worms & Cie.
Bourgasu	14 dni	Scandinavian Levant
Caën	miesiąc	Worms & Cie.
Calais	miesiąc	Worms & Cie.
Constancy	14 dni	Scandinavian Levant
Dundee	12 dni	F. G. Reinhold
Dunkierki	miesiąc	Worms & Cie.
„	12 dni	F. G. Reinhold
Finlandji	3 tygodnie	Bergenske Baltic
Gandawy	miesiąc	Worms & Cie.
Gothenburga	8 dni	F. G. Reinhold
Grangemouth	12 dni	F. G. Reinhold
Helsingforsu	14 dni	P. Bornholdt & Co.
„	3 tygodnie	Norddeutscher Lloyd
Helsingborgu	8 dni	F. G. Reinhold
Hamburga	7 dni	Behnke & Sieg
„	7 dni	Behnke & Sieg
„	miesiąc	Worms & Cie.
„	miesiąc	Adolf Voigt
„	7 dni	Ferd. Prowe
Haify	14 dni	Scandinavian Levant
Hull	8 dni	Ellerman & Wilson Lines
Jaffy	14 dni	Scandinavian Levant
Kłajpedy	10 dni	Behnke & Sieg
„	8 dni	F. G. Reinhold
„	tydzień	United Baltic Corporation
Kopenhagi	8 dni	F. G. Reinhold
„	14 dni	Bergenske Baltic
Kolonji i portów nadreńskich	8 dni	Aug. Wolff & Co.

STATKI DO:	KURSUJĄ CO:	PRZEDSTAWICIEL W GDAŃSKU
Królewca	8 dni	Aug. Wolff & Co.
„	10 dni	Behnke & Sieg
„	14 dni	Norddeutscher Lloyd
„	miesiąc	Worms & Cie.
Kotki	10 dni	Lenczat & Co.
Konstantynopola	14 dni	Scandinavian Levant
Lubeki	8 dni	Lenczat & Co.
Le Havre	12 dni	F. G. Reinhold
„	miesiąc	Worms & Cie.
Leith	12 dni	F. G. Reinhold
Lipawy	8 dni	F. G. Reinhold
„	tydzień	Behnke & Sieg
„	tydzień	United Baltic Corporation
Liverpoolu	12 dni	F. G. Reinhold
Londynu	tydzień	United Baltic Corporation
„	tydzień	Ellerman & Wilson Lines
Malmö	8 dni	F. G. Reinhold
„	14 dni	Bergenske Baltic
Manchesteru	12 dni	F. G. Reinhold
Nantes	miesiąc	Worms & Cie.
New Yorku	2 — 4 tygodnie	United Baltic Corporation
Pireusu	14 dni	Scandinavian Levant
Rygi	8 dni	United Baltic Corporation
„	8 dni	F. G. Reinhold
„	14 dni	P. Bornholdt & Co.
„	14 dni	Norddeutscher Lloyd
Rotterdamu	8 dni	Aug. Wolff & Co.
„	14 dni	Norddeutscher Lloyd
Rouen	miesiąc	Worms & Cie.
Salonik	14 dni	Scandinavian Levant
Portów Czarnego Morza	14 dni	Scandinavian Levant
Smyrny	14 dni	Scandinavian Levant
Svansea	12 dni	F. G. Reinhold
Szczecina	14 dni	Ferd. Prowe
„	14 dni	F. G. Reinhold
Sztokholmu	14 dni	Behnke & Sieg
Tallina	8 dni	F. G. Reinhold
„	8 dni	Lenczat & Co.
Warny	14 dni	Scandinavian Levant
Wyborga	8 — 10 dni	Lenczat & Co.

SPIS RZECZY

ROZDZIAŁ I

STRONA

ZARYS HISTORYCZNY ... 5

ROZDZIAŁ II

ORGANIZACJA ZARZĄDU PORTU ... 9
1) WŁADZE NACZELNE ... 9
2) WŁADZE WYKONAWCZE ... 9
A) DYREKCJA HANDLOWA ... 10
B) DYREKCJA TECHNICZNA ... 11
C) WYDZIAŁ ADMINISTRACYJNY ... 12
D) WYDZIAŁ FINANSOWY ... 12

ROZDZIAŁ III

OPIS PORTU ... 13
1) WJAZD DO PORTU ... 13
2) WOLNA STREFA ... 15
3) BASEN PRZY WESTERPLATTE ... 18
4) KANAŁ PORTOWY ... 19
5) MARINEKOHLENLAGER — DWORZEC WIŚLANY ... 20
6) WISŁOUJŚCIE — PLACE DRZEWNE ... 22
7) STOCZNIA — HOLM — KAISERHAFEN ... 26
8) MARTWA WISŁA — DO MOSTU KOLEJOWEGO ... 29
9) MOTŁAWA ... 29
10) PORT RZECZNY ... 29
11) WYSZCZEGÓLNIENIE NAJWAŻNIEJSZYCH URZĄDZEŃ PORTOWYCH ... 30

ROZDZIAŁ IV

OBSZAR CIĄŻENIA PORTU GDAŃSKIEGO. KOLEJE I DROGI WODNE, PROWADZĄCE DO PORTU ... 31
1) POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE ... 31
2) POŁĄCZENIA DROGAMI WODNEMI ... 31
3) POŁĄCZENIA KOLEJOWE ... 32
4) OBSZAR CIĄŻENIA PORTU GDAŃSKIEGO ... 34
5) POLITYKA TARYFOWA KOLEI POLSKICH ... 35
6) MORSKIE POŁĄCZENIA PORTU GDAŃSKIEGO ... 36
7) POŁĄCZENIA POWIETRZNE PORTU GDAŃSKIEGO ... 38

ROZDZIAŁ V

RUCH PORTOWY ... 39
1) RUCH OKRĘTOWY ... 39
2) RUCH TOWAROWY ... 41
A) IMPORT:
ARTYKUŁY SPOŻYWCZE I KOLONJALNE ... 43
ZBOŻE ... 43

RYŻ ... 44
KAWA, KAKAO, HERBATA ... 44
TYTOŃ ... 44
TŁUSZCZE JADALNE ... 44
ŚLEDZIE ... 45
NAWOZY SZTUCZNE I CHEMIKALJA ... 45
RUDY ŻELAZNE ... 46
ZŁOM ŻELAZNY ... 46
METALE I WYROBY Z NICH ... 47

B) EKSPORT:
WĘGIEL ... 48
ARTYKUŁY SPOŻYWCZE ... 50
CUKIER ... 51
DRZEWO ... 52
CEMENT ... 53
OLEJE MINERALNE ... 53

3) RUCH KOLEJOWY I DROGAMI WODNEMI ... 54
4) RUCH PASAŻERSKI ... 55
5) ZNACZENIE PORTU GDAŃSKIEGO DLA HANDLU ZAGRANICZNEGO POLSKI 55
6) TRANZYT ... 57

ROZDZIAŁ VI

EKSPLOATACJA PORTU ... 59
1) PILOTAŻ, FORMALNOŚCI MELDUNKOWE, PRZYDZIAŁ MIEJSC POSTOJOWYCH 59
2) SKŁADOWANIE I PRZEŁADUNEK ... 60
A) HALE I PLACE SKŁADOWE ... 61
B) MECHANICZNE URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE ... 62
3) ZNACZENIE WOLNEJ STREFY ... 63
4) URZĄDZENIA KOLEJOWE W PORCIE ... 64
5) STOCZNIE I PRZEMYSŁ W PORCIE ... 66
6) KOSZTY PRZEŁADUNKU ... 66
A) OPŁATY PORTOWE ... 67
B) OPŁATY SKŁADOWE ... 69
C) OPŁATY ZA KORZYSTANIE Z MECHANICZNYCH URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH ... 70
D) KOSZTY ROBOCIZNY ... 70
E) OGÓLNE KOSZTY PRZEŁADUNKU ... 72

ZAŁĄCZNIK:

REGULARNE POŁĄCZENIA OKRĘTOWE GDAŃSKA ... 73

WYKRESY KOLOROWE:

ROZWÓJ RUCHU OKRĘTOWEGO ... 38—39
BANDERY W PORCIE W 1928 R. ... 40—41
ROZWÓJ OBROTU TOWAROWEGO ... 42—43
UDZIAŁ PORTU W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI ... 56—57

MAPY:

MAPA PORTU GDAŃSKIEGO ... } przy końcu książki
MAPA ZAPLECZA PORTU GDAŃSKIEGO ... }

Budowa okrętów w Gdańsku od 200 lat

Schiffswerft KLAWITTER DANZIG



Walter Ziesmer

KLAWITTER

Towarzystwo budowy okrętów z o. o. & Co.

GDAŃSK

TEL. GDAŃSK 223-15/16 TEL. NEUFAHRWASSER 353-80

STOCZNIA OKRĘTOWA I FABRYKA MASZYN
KOTLARNIA I KUŹNIA MIEDZI
ODLEWNIA ŻELAZA, STALI I METALI

BUDOWA

OKRĘTÓW HANDLOWYCH I PASAŻERSKICH, WSZELKIEGO RODZAJU I WIELKOŚCI PAROWCÓW RZECZNYCH, DRAG I T. D., MASZYN, KOTŁÓW, INSTALACYJ DŹWIGOWYCH, URZĄDZEŃ GORZELNIANYCH, PALENISK DO PYŁU WĘGLOWEGO

NAJSTARSZY NOWOCZEŚNIE URZĄDZONY
WARSZTAT REPARACYJNY
NAD BAŁTYKIEM

SPECJALNOŚĆ: SPAWANIE KOTŁÓW

DOK PŁYWAJĄCY O NOŚNOŚCI 3.000 T
ŻÓRAW PŁYWAJĄCY O NOŚNOŚCI 60 T
2 PATENTOWANE UŚLIZGI

SKOROWIDZ OGŁOSZEŃ

	Strona
ASEKURACJA	
Bergenske Baltic Transports Ltd. A.-G., Gdańsk	II okł.
Johannes Ick, Gdańsk	30
Polska Agencja Morska (PAM), Sp. z o. o., Gdynia	2
Aug. Wolff & Co., Gdańsk	31
BANKI	
Baltische Commissionsbank G. m. b. H. & Co., Gdańsk	20
Bank Cukrownictwa S. A., Poznań	20
Commerz-u. Privat-Bank A.-G., Filiale Danzig, Gdańsk	45
R. Damme, Gdańsk	24
Danziger Allgemeine Verkehrsbank A.-G., Wrzeszcz	24
Danziger Bank A.-G., Gdańsk	24
Danziger Bank für Handel u. Gewerbe A.-G., Gdańsk	24
Danziger Commerz-u. Depositenbank A.-G., Gdańsk	24
Danziger Handels-u. Industriebank A.-G., Gdańsk	24
Danziger Privat-Actien-Bank, Gdańsk	25
Danziger Vereinsbank Stein, Laasner & Co., Gdańsk	25
Deutsche Bank, Filiale Danzig, Gdańsk	25
Direction der Disconto-Gesellschaft, Filiale Danzig, Gdańsk	25
Dresdner Bank in Danzig, Gdańsk	25
E. Heimann & Co., Gdańsk	25
The British and Polish Trade Bank A.-G., Gdańsk	26
BUDOWLANE ARTYKUŁY	
Fr. Bartels & Co., Gdańsk (azbest)	36
Godulla S. A., Chebzie G. Śl. (cegła)	14
Sieg & Co., Gdańsk (kamienie brukowe)	28
BUDOWNICTWO PORTOWE	
Bamag-Meguin S. A., Berlin (dźwigi)	5
P. Borchardt, Gdańsk (budownictwo wodne)	37
Edelbrunn, Sp. z o. o., Gdańsk (wiertnictwo, studnie)	7
Kampnagel S. A., Hamburg (dźwigi)	4
G. Knackstedt, Chociebuż (urządzenia przetokowe)	5
L. G. Mouritzen & Co., Kopenhaga (bagrowanie)	32
J. Pohlig S. A., Kolonja (dźwigi)	3
BUNKROWY WĘGIEL	
Baltische Kohlenhandelsges. m. b. H., Gdańsk	15
Bergenske Baltic Transports Ltd. A.-G., Gdańsk i Gdynia	II okł.
Danziger Bunker-Kontor, Gdańsk	15
Progresscoal, Sp. z o. o., Gdynia	15
Sieg & Co., Gdańsk	28
Aug. Wolff & Co., Gdańsk	31
CERAMICZNE WYROBY	
Friedenshütte S. A., Katowice	8
CUKIER	
Baltische Commissionsbank G. m. b. H. & Co., Gdańsk	20
Bank Cukrownictwa S. A., Poznań	20
Gerike, Bahr & Co., Gdańsk	20
Wieler & Hardtmann A.-G., Gdańsk (ekspedycja)	39
DRZEWO	
R. Brambach, Gdańsk - Brzeźno	18
Danziger Holzumschlag G. m. b. H., Gdańsk - Wrzeszcz	17
B. Döring, Gdańsk	18

Strona

H. Koschnik, Gdańsk ... 17
L. Luchtenstein, Gdańsk - Wrzeszcz ... 37
P. Rubin, Gdańsk ... 17
W. Schoenberg, Danziger Sleeperkontor G. m. b. H., Gdańsk ... 16
J. Sonnenberg G. m. b. H., Gdańsk ... 17
Tow. Akc. dla Interesów Drzewnych, Gdańsk - Wisłoujście ... 18
„Vistula" Danziger Holzindustrie S. A., Gdańsk - Wrzeszcz ... 17

DYKTY I FORNIERY

B. Döring, Gdańsk ... 18

EKSPEDYTORZY

„Atlantic" Sp. z o. o., Gdańsk i Gdynia ... 17
Bergenske Baltic Transports Ltd. A. - G., Gdańsk i Gdynia ... II okł.
Johannes Ick, Gdańsk ... 30
H. Lenczat & Co., Sp. z o. d., Gdańsk i Gdynia ... wkładka
P. Orlovius Sp. z o. o., Gdańsk - Nowy Port ... 31
„Polskarob" Polsko - Skandynawskie Tow. Transport. S. A., Gdynia i Gdańsk ... 40
„Polski Lloyd" S. A., Gdynia ... II okł.
Ferd. Prowe G. m. b. H., Gdańsk i Gdynia ... 29
Schenker & Co., Gdańsk ... 30
„Warta" Sp. z o. o., Gdańsk ... 39
Wieler & Hardtmann A.-G., Gdańsk ... 39
Aug. Wolff & Co., Gdańsk ... 31

ELEKTRYCZNOŚĆ

AEG, Gdańsk ... 35
Siemens Sp. z o. o., Gdańsk i Gdynia ... 34

FARBY I LAKIERY

Daol S. A., Oliwa ... 33
Standing, Sp. z o. o., Gdańsk - Wrzeszcz ... 23

HOLOWNIKI

Sieg & Co., Gdańsk ... 28
Standard - Nobel w Polsce S. A., Warszawa ... 19
„Weichsel" S. A., Gdańsk ... 28

HUTNICTWO

Bismarkhütte S. A., Wielkie Hajduki G. Śl. ... 6
Centrala Zakupu Złomu Polskich Hut Żelaznych, Sp. z o. o., Warszawa ... 7
Friedenshütte S. A., Katowice ... 8
Hohenlohego Zakłady S. A., Wełnowiec G. Śl. ... 10
Giesche S. A., Katowice ... 11
Katowicka Sp. Akc. dla Górnictwa i Hutnictwa, Katowice ... 12

KLEPKI

J. Sonnenberg G. m. b. H., Gdańsk ... 17

KOLONJALNE TOWARY

Londexpoco Sp. z o. o., Gdańsk ... 33

KWAS SIARKOWY

Chemische Industrie A. - G., Gdańsk ... 23
Giesche S. A., Katowice ... 11
Hohenlohego Zakłady S. A., Wełnowiec G. Śl. ... 10

MAKLERZY OKRĘTOWI

Behnke & Sieg, Gdańsk ... 27
Bergenske Baltic Transports Ltd. A.-G., Gdańsk i Gdynia ... II okł.
Danziger Schiffahrtskontor G. m. b. H., Gdańsk ... 27
H. Lenczat & Co., Sp. z o. o., Gdańsk i Gdynia ... wkładka

Strona

Polska Agencja Morska (PAM), Sp. z o. o., Gdynia ... 2
„Polskarob" Polsko-Skandynawskie Tow. Transport. S. A., Gdynia i Gdańsk ... 40
Ferd. Prowe G. m. b. H., Gdańsk i Gdynia ... 29
H. Scharenberg & Co., Gdańsk ... 19
Ed. Sodtman, Gdańsk ... 27
„Warta" Sp. z o. o., Gdańsk ... 39
Aug. Wolff & Co., Gdańsk ... 31
Ad. Voigt, Gdańsk ... 39

MASZYNY I WYROBY METALOWE

„Ferrum" S. A., Katowice (rury, śruby, osie, odlewy) ... 7
Fischer & Nickel, Gdańsk (armatury) ... 36
Walter Hoene G. m. b. H., Gdańsk (materjały i urządzenia dla kolei i kolejek) ... 33
Industrie-u. Blechwarenwerke A.-G., Gdańsk (opakowania blaszane) ... 36
Klawitter, Werftsbetriebsges. m. b. H., Gdańsk (maszyny, kotły, bagry etc.) ... wkładka
Schäffer & Budenberg G. m. b. H., Magdeburg - Buckau (armatury) ... 36
„Silesia" Huta, Paruszowiec G. Śl. (naczynia emaljowane) ... 6

MEBLE

H. Scheffler, Gdańsk ... 16

MŁYNY

H. Bartels & Co., Sp. z o. o., Gdańsk ... 21

NAFTOWE PRODUKTY

„Polmin", Państwowa Fabryka Olei Mineralnych, Drohobycz ... III okł.
H. Scharenberg & Co., Gdańsk ... 19
Standard — Nobel w Polsce S. A., Warszawa ... 19

NAWOZY SZTUCZNE

Chemische Fabrik Milch A.-G., Gdańsk ... 23
Chemische Industrie A.-G., Gdańsk ... 23
Herssens, Alberty & Cie., Gdańsk ... 27
Wilhelm, Weiss & Co., Gdańsk ... 23

OKRĘTOWE TOWARZYSTWA

Behnke & Sieg, Gdańsk ... 27
Bergenske Baltic Transports Ltd. A.-G., Gdańsk i Gdynia ... II okł.
Ellerman & Wilson Lines Co. Ltd., Gdańsk ... 2
Johannes Ick, Gdańsk ... 30
Lübeck - Linie S. A., Lubeka ... wkładka
Lübeck - Wyburger Dampfschiffahrtsges., Lubeka ... wkładka
„Polskarob" Polsko-Skandynawskie Tow. Transport. S. A., Gdynia i Gdańsk ... 40
Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe, S. A., Gdynia ... 2
Standard - Nobel w Polsce S. A., Warszawa (żegluga rzeczna) ... 19
„Weichsel" S. A., Gdańsk ... 28
A. & W. Wojan, Gdańsk - Troyl (żegluga rzeczna) ... 26
„Żegluga Polska" P. P., Gdynia ... 1

OKRĘTOWE URZĄDZENIA

H. Scheffler, Gdańsk (umeblowanie) ... 16
F. Schaegel, Gdańsk - Nowy Port (żagle, liny) ... 26

PRZEŁADUNKOWE URZĄDZENIA

AEG, Gdańsk (silniki do dźwigów) ... 35
Bamag - Meguin S .A., Berlin ... 5
Kampnagel S. A., Hamburg ... 4
Klawitter, Werftsbetriebsges. m. b. H., Gdańsk ... wkładka
G. Knackstedt, Chocieburz (Cottbus E.) ... 5
J. Pohlig S. A., Kolonja ... 3

RATOWNICTWO MORSKIE

Sieg & Co., Gdańsk ... 28
„Weichsel" S. A., Gdańsk ... 28

	Strona
STOCZNIE OKRĘTOWE	
Klawitter, Werftbetriebsges. m. b. H., Gdańsk	wkładka
A. & W. Wojan, Gdańsk - Troyl	26
TECHNICZNE ARTYKUŁY	
Fr. Bartels & Co., Gdańsk	36
TŁUSZCZE I OLEJE	
Aarhus Oliefabrik A.-G., Aarhus Danja (oleje)	32
„Amada" S. A., Gdańsk (margaryna i tłuszcze jadalne)	22
Fr. Bartels & Co., Gdańsk	36
N. Bortz, Gdańsk (nasiona oleiste)	21
Danziger Oelwerke G. m. b. H., Gdańsk (oleje)	22
W. Koglin, Gdańsk (surowce mydlarskie i margarynowe, smalec i słonina)	17
Londexpoco Sp. z o. o., Gdańsk (oleje, surowce mydlarskie, łój)	33
„Masłosojuz", Stryj (masło)	21
Wilhelm, Weiss & Co., Gdańsk (nasiona oleiste)	21
WĘGIEL	
Baltische Kohlenhandelsges. m. b. H., Gdańsk	15
Bergenske Baltic Transports Ltd. A.-G., Gdańsk i Gdynia (ekspedycja)	II okł.
Danziger Bunker-Kontor G. m. b. H., Gdańsk	15
Friedenshütte S. A., Katowice	8
„Fulmen", Sp. z o. o., Katowice	13
Giesche Handelsges. m. b. H., Gdańsk	38
Giesche S. A., Katowice	11
Godulla S. A., Chebzie G. Śl.	14
Grodzieckie Tow. Kopalń Węgla i Zakładów Przemysłowych S. A., Grodziec k. Będzina	18
Hohenlohego Zakłady S. A., Wełnowiec G. Śl.	10
Katowicka Sp. Akc. dla Górnictwa i Hutnictwa, Katowice	12
„Polskarob" Polsko-Skandynawskie Tow. Transport. S. A., Gdynia i Gdańsk (ekspedycja)	40
Polskie Kopalnie Skarbowe na Górnym Śląsku S. A., Królewska Huta	9
Progresscoal, Sp. z o. o., Gdynia	15
„Progress", Sp. z o. o., Katowice	13
„Robur", Związek Kopalń Górnośląskich, Katowice	11
Rybnickie Gwarectwo Węglowe, Katowice	13
Sieg & Co., Gdańsk	28
Wirek Kopalnie S. A., Nowa Wieś G. Śl.	14
WŁÓKIENNICZY PRZEMYSŁ	
Putzwollfabrik, Gdańsk — Wrzeszcz	23
WYDAWNICTWA	
„Danziger Volksstimme", Gdańsk (dziennik)	37
„Przemysł i Handel", Warszawa (tygodnik)	wkładka
„The Polish Economist", Warszawa (miesięcznik)	wkładka
ZAPAŁKI	
Sp. Akc. do Eksploatacji Państwowego Monopolu Zapałczanego w Polsce, Warszawa	38
ZBOŻE	
H. Bartels & Co., Sp. z o. o., Gdańsk	21
N. Bortz, Gdańsk	21
Herssens, Alberty & Cie, Gdańsk	27
Ferd. Prowe G. m. b. H., Gdańsk i Gdynia (ekspedycja)	29
Wieler & Hardtmann A.-G., Gdańsk (ekspedycja)	39
Wilhelm, Weiss & Co., Gdańsk	21
ZŁOM ŻELAZNY	
„Atlantic" Sp. z o. o., Gdańsk i Gdynia (ekspedycja)	29
Centrala Zakupu Złomu Polskich Hut Żelaznych Sp. z o. o., Warszawa	7

LÜBECK-LINIE S. A.

LUBEKA

TEL.: 25231 ADR. TELEGR.: „LÜBECKLINIE" LÜBECK

REGULARNE 8 — 10-DNIOWE PODRÓŻE NA PRZESTRZENI:

LUBEKA — GDAŃSK *GDAŃSK — TALLINN*
GDAŃSK — RYGA *GDAŃSK — LENINGRAD*

GENERALNE ZASTĘPSTWO W GDAŃSKU:

H. LENCZAT & Co., S. z O. O.

TEL.: 257-41/44 ADR. TELEGR.: „LENSCHAT" DANZIG

LÜBECK-WYBURGER DAMPFSCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT

LUBEKA

TEL.: 25231 ADR. TELEGR.: „WYBURGERDAMPF" LÜBECK

REGULARNE 8 — 10-DNIOWE PODRÓŻE NA PRZESTRZENI:

LUBEKA — GDAŃSK *GDAŃSK — WYBORG (WIBORG)*
GDAŃSK — KOTKA

GENERALNE ZASTĘPSTWO W GDAŃSKU:

H. LENCZAT & Co., S. z O. O.

TEL.: 257-41 ADR. TELEGR.: „LENSCHAT" DANZIG

H. LENCZAT & Co., S. z O. O.

GDAŃSK & GDYNIA

MAKLERZY OKRĘTOWI, AGENCJA FRACHTOWA,
MAGAZYNOWANIE, EKSPEDYCJA

TEL.: 257-41/44 ADR. TEL.: „LENSCHAT" DANZIG

BIURO PORTOWE:
NEUFAHRWASSER, OLIVAERSTRASSE 6/7 TEL.: 353-65

REGULARNE 8 — 10-DNIOWE PODRÓŻE NA PRZESTRZENI:

LUBEKA — GDAŃSK
GDAŃSK — LUBEKA
GDAŃSK — RYGA
GDAŃSK — TALLINN
GDAŃSK — LENINGRAD
GDAŃSK — WYBORG
GDAŃSK — KOTKA
GDAŃSK — ABO
GDAŃSK — HELSINGFORS
PÓŁN. AMERYKA—GDAŃSK

GENERALNE ZASTĘPSTWO TOWARZYSTW.

LÜBECK-LINIE A.-G. W LUBECE

LÜBECK-WYBURGER DAMPFSCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT W LUBECE

AMERICAN SCANTIC LINE MOORE & MC CORMACK, NEW-YORK

PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE

„ŻEGLUGA POLSKA"

GDYNIA

FLOTA PRZEDSIĘBIORSTWA:

OKRĘTY TOWAROWE:

S/S. NIEMEN 5.020 T. D. W.
S/S. WISŁA 5.020 T. D. W.
S/S. WARTA 4.200 T. D. W.
S/S. KATOWICE 2.850 T. D. W.
S/S. KRAKÓW 2.850 T. D. W.
S/S. POZNAŃ 2.850 T. D. W.
S/S. TORUŃ 2.850 T. D. W.
S/S. WILNO 2.850 T. D. W.
S/S. TCZEW 1.050 T. D. W.

OKRĘTY PASAŻERSKIE:

S/S. GDYNIA 585 G. R. T.
S/S. GDAŃSK 547 G. R. T.
S/S. JADWIGA 270 G. R. T.
S/S. WANDA 270 G. R. T.
S/S. HANKA 91 G. R. T.

OKRĘTY PASAŻERSKIE P. P. „ŻEGLUGA POLSKA" UTRZYMUJĄ REGULARNE LINJE POMIĘDZY GDYNIĄ, HELEM, GDAŃSKIEM, SOPOTAMI, ORŁOWEM I JASTARNIĄ

S/S. „GDYNIA" I S/S. „GDAŃSK" ROBIĄ PODRÓŻE TURYSTYCZNE PO BAŁTYKU

POLSKO-BRYTYJSKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWE

S. A.

GDYNIA (GDAŃSK)—HULL
HULL-GDYNIA (GDAŃSK)

GDYNIA (GDAŃSK)—LONDYN
LONDYN-GDYNIA (GDAŃSK)

REGULARNA KOMUNIKACJA TYGODNIOWA WŁASNEMI PASAŻERSKO-TOWAROWEMI PAROSTATKAMI, ZAOPATRZONEMI WE WSZELKIE WYGODY DLA RUCHU PASAŻERSKIEGO I W ŁADOWNIE-CHŁODNIE DLA PRZEWOZU ARTYKUŁÓW SPOŻYWCZYCH

INFORMACJAMI WSZELKIEMI SŁUŻY

POLSKO-BRYTYJSKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWE S.A., GDYNIA

LUB

ELLERMAN & WILSON LINES AGENCY CO. LTD., GDAŃSK

ADR. TELEGR.:
„POLBRIT" GDYNIA
„WILSONS" GDAŃSK

TELEFONY:
GDYNIA 169
GDAŃSK 249-41/42

POLSKA AGENCJA MORSKA
SP. Z O. O.
POLISH SHIPPING AGENCY LTD.

TEL. GDYNIA 150-6, 150-7 — TEL. GDAŃSK 243-05, 243-06

GDYNIA

ODDZIAŁ W GDAŃSKU

ADR. TELEGR.: **PAM** GDYNIA
" " GDAŃSK

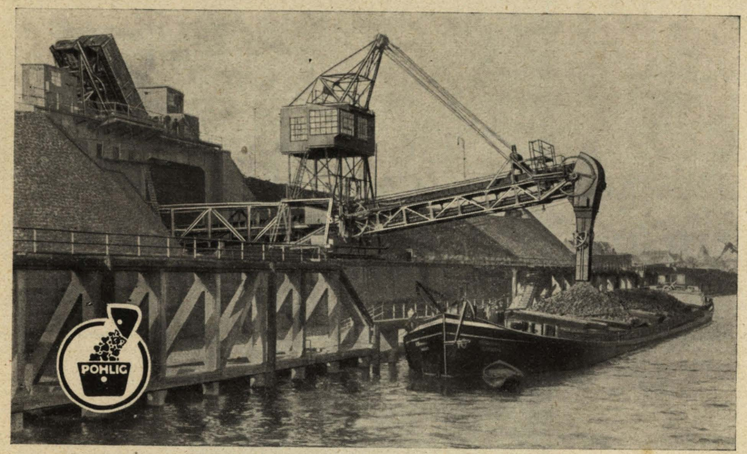
POŚREDNICTWO W FRACHTOWANIU OKRĘTÓW POD ŁADUNKI MASOWE W OBROCIE EKSPORTOWYM I IMPORTOWYM. ODPRAWA OKRĘTÓW W GDYNI I W GDAŃSKU. POŚREDNICTWO W UBEZPIECZANIU OKRĘTÓW I TRANSPORTÓW MORSKICH.

PRZEDSTAWICIELSTWA:

TOW. OKR. „CHARGEURS RÉUNIS"
(REGULARNA LINJA OKRĘTOWA POMIĘDZY GDYNIĄ A AMERYKĄ POŁUDNIOWĄ)

TOW. OKR. „AMERICAN SCANTIC LINE"
(REGULARNA LINJA OKRĘTOWA POMIĘDZY GDYNIĄ A STANAMI ZJEDNOCZONEMI)

Pohlig



NA UŻYTEK
PRZEŁADUNKU TOWARÓW MASOWYCH
W PORTACH WYBUDOWALIŚMY M. IN.:

W GDAŃSKIM BASENIE PORTOWYM W WISŁOUJŚCIU 2 INSTALACJE PRZEŁADUNKOWE DLA WĘGLA, ZDOLNE DO ZAŁADOWANIA W CIĄGU DNIA 10.000-TONOWEGO OKRĘTU PRZY SPRAWNOŚCI 400 TON NA GODZINĘ; W PORCIE KÖLN-NIEHL (ZOBACZ POWYŻSZĄ ILUSTRACJĘ) WYKONALIŚMY INSTALACJĘ DO PRZEŁADUNKU WĘGLA O SPRAWNOŚCI 400 TON NA GODZINĘ; **DLA PIERWSZORZĘDNEJ FABRYKI, Z DZIAŁU WIELKIEGO PRZEMYSŁU CHEMICZNEGO**, WYKONALIŚMY URZĄDZENIE DO WYŁADOWYWANIA STATKÓW WRAZ Z ELEKTRYCZNĄ KOLEJĄ WISZĄCĄ O WAGONACH DUŻEJ POJEMNOŚCI, O WYDAJNOŚCI DO 500 TON NA GODZINĘ. JEST TO NAJWIĘKSZA ELEKTRYCZNA KOLEJ WISZĄCA NA ŚWIECIE

J. POHLIG, S. A.
KOLONJA

KAMPNAGEL

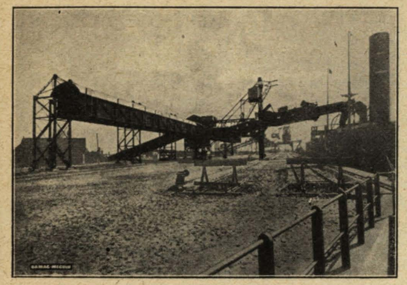


DŹWIG W PORCIE GDAŃSKIM
ZE ZMIENNYM WYSIĘGIEM
TYPU KAMPNAGEL

ŻÓRAWIE ZE ZMIENNYM WYSIĘGIEM SĄ DLA NOWOCZESNYCH URZĄDZEŃ PORTOWYCH DŹWIGAMI O WYSOKIEJ SPRAWNOŚCI

FABRYKA ŻELAZA (DAWNIEJ NAGEL & KAEMP) S. A.
HAMBURG

BAMAG-MEGUIN



TYLKO NOWOCZESNE URZĄDZENIA TRANSPORTOWE ZAPEWNIAJĄ EKONOMICZNĄ PRACĘ
W PORTACH

NASZE URZĄDZENIA DO ZAOPATRYWANIA STATKÓW W WĘGIEL I DO PRZEŁADOWYWANIA SPEŁNIAJĄ TĘ SŁUŻBĘ W GDAŃSKU JAK RÓWNIEŻ W WIELU INNYCH PORTACH

BEMAG-MEGUIN S. A. W BERLINIE NW 87

URZĄDZENIA PRZETOKOWE
DLA TORÓW PODJAZDOWYCH

A) Z LINĄ BEZ KOŃCA I OPATENTOWANEM W NIEMCZECH SAMOCZYNNEM URZĄDZENIEM DO WŁĄCZANIA DWUCH SZYBKOŚCI, T. J. BIEGU POWOLNEGO LINY PRZY RUCHU JAŁOWYM I PRZYŚPIESZONEGO BIEGU LINY W RAZIE DOCZEPIENIA WAGONÓW

B) Z WINDAMI PRZETOKOWEMI O SPRZĘGLE, DZIAŁAJĄCEM SPOKOJNIE I SPECJALNIE SKONSTRUOWANEM DLA PODSTAWIANIA WAGONÓW. NIEZMIERNIE UŁATWIONE ŚCIĄGANIE LINY Z BĘBNA WINDY

WYSTARCZAJĄ DWIE REFERENCJE:
1) GDAŃSK: PORT W WISŁOUJŚCIU
2) SZCZECIN: PORT W REIHERWERDER

GUSTAW KNACKSTEDT

FABRYKA MASZYN
I ODLEWNIA ŻELAZA

WYROBY:
KOLEJKI LINOWE I ŁAŃCUCHOWE
POCHYLNIE HAMULCOWE

CHOCIEBUŻ (COTTBUS E.)
ROK ZAŁOŻENIA 1887
TELEFON 199

BISMARCKHÜTTE

WIELKIE HAJDUKI (G. Śl.)

HUTA BISMARCKA ORAZ NALEŻĄCA DO NIEJ HUTA FALVA
OBEJMUJĄ NASTĘPUJĄCE

ZAKŁADY:

koksiarnię, wielkie piece, stalownie systemu „Siemens-Martin", odlewnię żelaza i stali, walcownie żelaza sztabowego i bednarki, walcownie blachy cienkiej, walcownie blachy grubej, walcownie żelaza grubego, walcownie na zimno, walcownie rur, fabrykę podków, fabrykę stali lanej i szlachetnej, zakład do wodoru i tlenu, zakład do siarczanu żelazawego.

WYTWÓRCZOŚĆ
ROZCIĄGA SIĘ NA:

wytwarzanie koksu, surówki martinowskiej, odlewniczej, hematytowej, zwierciadlistej, żużli wielkopiecowych dla budowy dróg i kolei żelaznych, żelaza zlewnego i stali zlewnej, odlewu szarego i odlewu stalowego, żelaza grubego, cienkiego, kształtowego i jakościowego, kęsów, stali siemens-martinowskiej, stali sprężynowej, stali do bródek, haceli, do płóz sannych, do obręczy kołowych, stali resorowej do wagonów, blach handlowych, blach dachowych, blach połyskowych (z niebieskim połyskiem), wytrawianej blachy do wytłaczania, blachy dynamowej, wysokowartościowych blach transformatorowych, blach stalowych, blach z nierdzewiejącej stali, wysokowartościowych blach dla budowy samochodów i samolotów, blachy grubej, blach stalowych o miękkiem jądrze (stal - żelazo - stal), blach ostojnicowych do parowozów, szyn kopalnianych, łupek, podkładek i łapek, platyn, stali taśmowej walcowanej na zimno zupełnie miękkiej w jakości głębokiego ciągnienia oraz twardej dla celów kartonażowych, dla ramek naboi i na inne cele wytłaczania, bednarki pakowniczej, bednarki do kabli, rur stalowych bez szwu do 750 mm, rur gazowych, opłomków, rur wiertniczych, rur kołnierzowych i rur podsadzkowych różnych typów, zwłaszcza dla dobywania ropy, rur przewodowych do wysokiego ciśnienia dla ropy, nafty, gazu zimnego, systemu „Rotary", rur żerdziowo-wiertniczych o nawalcowanych wzmocnionych końcach, stalowych rur kielichowych do 30 m w jednej sztuce, rur żelaznych spawanych gazem wodnym na zakładkę do 2 m, kompletnych przewodów turbinowych dla największych spadów, kształtowników rur, podków, pierwszorzędnych stali konstrukcyjnych dla każdego celu zużycia, sztuk kutych fasonowych, sztuk kutych w wykrojach, surowych i obrobionych, sztuk kutych każdego wymiaru i wytrzymałości, uszlachetnionych dla przemysłu samochodowego, samolotowego i wojennego, blach pancernych, ciągnionej stali wszelkiego rodzaju, stali szybkotnącej i stali o wysokiej sprawności dla wszystkich celów zużycia.

Od 1927 r. przystąpiono do radykalnych rozszerzeń, przebudowań jakoteż modernizacji zakładów — co już częściowo przeprowadzono.

EKSPORT OBEJMUJE WSZYSTKIE CZĘŚCI ŚWIATA

HUTA „SILESIA"

PARUSZOWIEC G. ŚL.
ZARZĄD HANDLOWY — HAJDUKI WIELKIE G. ŚL.
1 × I 2 × DEKAPOWANE BLACHY JAKOŚCIOWE;
NACZYNIA EMALJOWANE I OCYNOWANE,
KONWIE OCYNOWANE DO MLEKA

FERRUM

SP. AKC.
ZAWODZIE-KATOWICE
STACJA KOLEJOWA: BOGUCICE
ADRES TELEGR.: „FERRUM KATOWICE"

ODDZIAŁ I:
ŚRUBY, NAKRĘTKI, NITY, SWORZNIE, HAKI ŻELAZNE IZOLATOROWE, TRZONY I WSZELKIE WYROBY ŻELAZNE DLA POTRZEB KOLEJNICTWA I TELEGRAFU

ODDZIAŁ II:
ODLEWY KSZTAŁTOWE ZE STALI SIEMENS - MARTINA DO 10 TON WAGI W JEDNEJ SZTUCE

ODDZIAŁ III:
OSIE DO WOZÓW CIĘŻAROWYCH

ODDZIAŁ IV:
RURY GŁADKIE I BANDAŻOWE, SPAWANE GAZEM WODNYM PONAD 300 M/M ŚREDNICY DLA KANALIZACJI, GAZU I WODOCIĄGÓW

WŁASNE BIURA I REPREZENTACJE ZAGRANICĄ:
AMSTERDAM, BARCELONA, BERLIN, KJOBENHAVN, LONDON, MILANO, OSLO, PARIS, WIEN, ZÜRICH, TOKIO, MEXICO

STUDNIE FILTROWANE ŻWIREM

(KIESSCHÜTTUNGS - BRUNNEN)
WŁASNEJ KONSTRUKCJI

WYKONANE MIĘDZY INNEMI DLA PORTÓW WESTERPLATTE I WEICHSELMÜNDE ORAZ DLA DWORCA KOLEI PAŃSTWOWYCH W TROYL
INSTALACJE ODŻELEŹNIAJĄCE, STACJE POMP, PRÓBNE WIERCENIA, ZAKŁADANIE FUNDAMENTÓW NA PALACH, OBNIŻANIE POZIOMU WODY GRUNTOWEJ

EDELBRUNN

BOHRGESELLSCHAFT M. B. H.
GDAŃSK

CENTRALA ZAKUPU ZŁOMU POLSKICH HUT ŻELAZNYCH

SP. Z OGR. ODP.

WARSZAWA, WARECKA 9

ODDZIAŁ W KATOWICACH, PLAC WOLNOŚCI 2

ZRZESZENIE POLSKICH HUT ŻELAZNYCH:

GÓRNOŚLĄSKIE ZJEDNOCZONE HUTY KRÓLEWSKA I LAURA, SPÓŁKA AKC. GÓRNICZO-HUTNICZA
HUTA BISMARKA, SPÓŁKA AKCYJNA
HUTA POKOJU, SPÓŁKA AKCYJNA
TOWARZYSTWO AKCYJNE ZAKŁADÓW HUTNICZYCH HUTA BANKOWA
TOWARZYSTWO SOSNOWIECKICH FABRYK RUR I ŻELAZA, SPÓŁKA AKCYJNA
TOWARZYSTWO ZAKŁADÓW METALOWYCH B. HANTKE, SPÓŁKA AKCYJNA
KATOWICKA SPÓŁKA AKCYJNA DLA GÓRNICTWA I HUTNICTWA
SPÓŁKA AKCYJNA WIELKICH PIECÓW I ZAKŁADÓW OSTROWIECKICH
MODRZEJOWSKIE ZAKŁADY GÓRNICZO-HUTNICZE, SPÓŁKA AKCYJNA
BAILDONSTAL, SPÓŁKA AKCYJNA
TOWARZYSTWO STARACHOWICKICH ZAKŁADÓW GÓRNICZYCH, SPÓŁKA AKCYJNA
HUTA ŻELAZNA „KRAKÓW", SPÓŁKA AKCYJNA

DLA ZAKUPU I REPARTYCJI ZŁOMU ŻELAZNEGO

FRIEDENSHÜTTE

SP. AKC.

ZARZĄD GŁÓWNY:
KATOWICE, ZAMKOWA 3

HUTA POKOJU W NOWYM BYTOMIU
HUTA BAILDONA W KATOWICACH

KOPALNIE WĘGLA:
„POKÓJ" W NOWYM BYTOMIU
„WOLFGANG" W RUDZIE
„HR. FRANCISZEK" W RUDZIE
„EMINENCJA" W KATOWICACH

KOKSIARNIE, WIELKIE PIECE,
STALOWNIE I ZAKŁADY DALSZEJ OBRÓBKI

ZARZĄD ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH
MIKOŁAJA HR. BALLESTREMA
W RUDZIE G. ŚL.

CENTRALNE BIURA: KATOWICE, ZAMKOWA 3

KOPALNIA WĘGLA „WAWEL", KOKSIARNIA „WOLFGANG",
TARTAK „KOKOTTEK", ZAKŁADY CERAMICZNE „KAROL EMANUEL"

SPRZEDAŻ WĘGLA I KOKSU PRZEZ:
„ROBUR" ZWIĄZEK KOPALŃ GÓRNOŚLĄSKICH
KATOWICE, POWSTAŃCÓW 49

POLSKIE KOPALNIE SKARBOWE NA GÓRNYM ŚLĄSKU

SPÓŁKA DZIERŻAWNA

SOCIÉTÉ FERMIÈRE DES MINES FISCALES DE L'ÉTAT POLONAIS

EN HAUTE SILÉSIE

KRÓLEWSKA HUTA G. ŚL. RYNEK 9-15

TELEFONY:
KRÓLEWSKA HUTA 636-640

SPRZEDAŻ
WĘGLA, KOKSU, BRYKIETÓW I SIARCZANU
AMONU Z KOPALŃ „KRÓL", BIELSZOWICE,
KNURÓW I Z KOKSIARNI W KNUROWIE

ADR. TELEGR.: „SKARBOFERME" KRÓLEWSKAHUTA

AGENTURA
DO SPRAW EKSPORTU MORSKIEGO I WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ
NA OBSZAR W. M. GDAŃSKA
FIRMA „SKARBOPOL", GDAŃSK, TOEPFERGASSE 33
TELEFON: 270-74

ZAKŁADY HOHENLOHEGO

HOHENLOHE - WERKE

SP. AKC.

WEŁNOWIEC (G. Śl.)

TELEFON ZARZĄDU GŁÓWNEGO: KATOWICE 440—447.
ADRES TELEGR.: „HOHENLOHE" WEŁNOWIEC G.-ŚLĄSK

ODDZIAŁ I — WĘGIEL

WĘGIEL PŁOMIENNY Z KOPALŃ: „MAKS"—„WUJEK"
ZJEDNOCZONA HOHENLOHE-FANNY
BRYKIETY Z KOPALNI „WUJEK" O ZNAKU H. W.

FIRMA SPRZEDAŻY WĘGLA

„F U L M E N"

GÓRNOŚLĄSKI HANDEL WĘGLA SP. Z OGR. ODP.
KATOWICE, JULJUSZA LIGONIA 3, 5, 7

ODDZIAŁ II — METALE

BLACHA CYNKOWA — CYNK H. H. KORONA (PODW. RAFIN.) —
CYNK HOHENLOHE (RAFIN. I NIERAFIN.) — PYŁ CYNKOWY
ORYGINALNY OŁÓW HUTNICZY

ODDZIAŁ III — KWASY

KWAS SIARKOWY (60° Bé) TECH. CZYSTY
KWASY SIARKOWE OD 92 DO 100%
OLEUM 12%. — OLEUM 20%.

„R O B U R"

ZWIĄZEK KOPALŃ GÓRNOŚLĄSKICH

K A T O W I C E POWSTAŃCÓW 49

TEL. KATOWICE: MIĘDZYM. 2627-2630, MIEJSC. 2631-2634
ADRES TELEGR.: „R O B U R - KATOWICE"

D O S T A R C Z A

WĘGIEL — BRYKIETY — KOKS

ROCZNE WYDOBYCIE WYNOSI OK. 40% OGÓLNEGO WYDOBYCIA GÓRNEGO ŚLĄSKA

WŁASNA EKSPOZYTURA DLA EKSPORTU DROGĄ MORSKĄ PRZEZ GDAŃSK
P. F.
„POLNISCH-SKANDINAVISCHE TRANSPORT-HANDELSGESELLSCHAFT m. B. H."
GDAŃSK, LANGERMARKT 3

WŁASNE URZĄDZENIA PORTOWE W GDYNI
P. F.: **„POLSKO-SKANDYNAWSKIE TOW. TRANSPORTOWE, Sp. Akc. W GDYNI"**

GIESCHE SP. AKC.

KATOWICE, PODGÓRNA 4

ADRES TELEGR. „GIESCHE - KATOWICE"

WĘGIEL KAMIENNY — CYNK ELEKTROLITYCZNY — CYNK SUROWY — CYNK RAFINOWANY
(W. H. - P. H.) — CYNK PRASOWANY — BLACHA CYNKOWA — KUBKI CYNKOWE —
KADM — OŁÓW — BLACHA OŁOWIANA — RURY OŁOWIANE — DRUT
OŁOWIANY — GLEJTA OŁOWIANA — PLOMBY OŁOWIANE —
PRZĘDZA OŁOWIANA — ŚRUT — MINJA — CYNA
DO LUTOWANIA — KWAS SIARKOWY
WSZELKICH STOPNIOWOŚCI —
O L E U M 20%

ZASTĘPSTWA:

WARSZAWA — S. KRASNODĘBSKI, ZIELNA 24
„GE-TE-WE", MARSZAŁKOWSKA 137 (BIURA W BYDGOSZCZY I ŁODZI)

GDAŃSK
GIESCHE HANDELSGESELLSCHAFT M. B. H., HOLZMARKT 4

B E R L I N — BERGWERKSPRODUKTE G. M. B. H. WĘGIEL — POTSDAMERSTR. 121c
C Y N K — UNTER DEN LINDEN 17
W I E D E Ń — GIESCHE HANDELSGESELLSCHAFT M. B. H., INVALIDENSTR. 7
P R A G A — BERGWERKSPRODUKTE G. M. B. H. (BRACIA SZRAMEK), HYBERNSKA 40

KATOWICKA SPÓŁKA AKCYJNA
DLA
GÓRNICTWA I HUTNICTWA

KATOWICE, ZAMKOWA 10

TELEFONY: KATOWICE 411 DO 417 I 1127
ADRES TELEGR.: „KOHLENEISEN-KATOWICE"

WYSOKOGATUNKOWY DŁUGOPŁOMIENNY WĘGIEL Z WŁASNYCH KOPALŃ „MYSŁOWICE" I „FERDYNAND", GRUBOŚCI PONIŻEJ 70 M/M, MYTY, GATUNEK I-*A* WEDŁUG GÓRNOŚLĄSKIEJ KONWENCJI WĘGLOWEJ

WĘGIEL KOKSUJĄCY DLA GAZOWNI Z WŁASNYCH KOPALŃ „REDEN" I „SCHWERIN", GATUNEK I-*A* WEDŁUG GÓRNOŚLĄSKIEJ KONWENCJI WĘGLOWEJ

KOKS DLA HUTNICTWA I WSZELKICH INNYCH CELÓW, SMOŁA WĘGLOWA, BENZOL, SIARCZAN AMONIAKU, Z WŁASNYCH KOKSIARŃ, HUTA „HUBERTUS"

ODLEWY STALOWE I ŻELAZNE, WSZELKIE RODZAJE ODLEWÓW METALOWYCH, ŻELAZO BUDOWLANE, KRANY, WENTYLE ETC. WYROBU HUTY „HUBERTUS" W ŁAGIEWNIKU. ŻELAZO WALCOWANE, BELKI, SZYNY I PÓŁFABRYKATY WYROBU HUTY „MARTA" KOŁO KATOWIC

UPRASZAMY O ŁASKAWE ZAPYTANIA P. T. KLIJENTELI ZAGRANICZNEJ

FULMEN
GÓRNOŚLĄSKI HANDEL WĘGLA
SP. Z OGR. ODP.
KATOWICE
JULJUSZA LIGONIA 3, 5, 7
TELEF.: 497, 498, 807, 2271
ADR. TELEGR.: „FULMEN KATOWICE"

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ WĘGLA Z KOPALŃ ZAKŁADÓW HOHENLOHEGO (HOHENLOHEWERKE) SP. AKC. I CZERNICKIEGO TOWARZYSTWA WĘGLOWEGO, SP. AKC.

NAZWY KOPALŃ:
WUJEK (OHEIM), KRAMSTA, MAKS, KAROLINA (FANNY) I HOYM—LAURA

„PROGRESS"
ZJEDNOCZONE
KOPALNIE GÓRNOŚLĄSKIE
SP. Z O. P.
KATOWICE, STAWOWA 13
ADR. TELEGR.: „PROGRESS KATOWICE"
TELEFONY: 1167, 2523, 2180, 1369, 776

WYŁĄCZNE BIURO SPRZEDAŻY WĘGLA NASTĘPUJĄCYCH TOWARZYSTW:
GÓRNOŚLĄSKIE ZJEDNOCZONE HUTY KRÓLEWSKA I LAURA SP. AKC. GÓRNICZO-HUTNICZA, KATOWICE
KATOWICKA SPÓŁKA AKCYJNA DLA GÓRNICTWA I HUTNICTWA, KATOWICE
THE HENCKEL V. DONNERSMARCK-BEUTHEN EST. LTD., KARŁUSZOWIEC
ŚLĄSKIE KOPALNIE I CYNKOWNIE SP. AKC., LIPINY
Węgiel kamienny tylko pierwszorzędnej jakości. Specjalne gatunki dla opału domowego i wszelkiego rodzaju przemysłu. Pierwszorzędny węgiel gazowy. Udział w ogólnem wydobyciu węgla na Górnym Śląsku ok. 23%
„PROGRESSCOAL" GDAŃSK-WRZESZCZ
HAUPTSTRASSE 101 *b*

RYBNICKIE GWARECTWO WĘGLOWE
KATOWICE *POWSTAŃCÓW 50*
KOPALNIE WĘGLA KAMIENNEGO:
„ANNA" POD PSZOWEM „EMA" POD RADLINEM
„RÖMER" POD NIEDOBCZYCAMI
WĘGIEL KOKSUJĄCY, GAZOWY, PŁOMIENNY □ SORTYMENTY DO 70 M/M PŁUKANE
KLASA JAKOŚCIOWA I-A KONW. WĘGLOWEJ □ WARTOŚĆ OPAŁOWA 7.400—7.800 KAL.
BRYKIETOWNIE:
„KOPALNIA EMA" — „KOPALNIA RÖMER"
BRYKIETY R. G. BRYKIETY ORZECHOWE
1 KG, 3 KG, 6 KG Z PŁUKANEGO MIAŁU WĘGLOWEGO
KLASA JAKOŚCIOWA I □ WARTOŚĆ OPAŁOWA 7.500 KAL.
KOKSOWNIA KOPALNI EMA:
KOKS WIELKOPIECOWY, OPAŁOWY, SIARCZAN AMONU I BENZOL
CENTRALE SPRZEDAŻY:
WĘGLA, BRYKIETÓW I KOKSU
„ROBUR"
ZWIĄZEK KOPALŃ GÓRNOŚLĄSKICH, SP. Z OGR. POR. — KATOWICE, POWSTAŃCÓW 49
BENZOLU, AMONJAKU, PRODUKTÓW SMOŁOWYCH, WYTWORÓW ZAKŁADÓW IMPREGNACYJNYCH ORAZ PAPY DACHOWEJ
„ZWIĄZEK KOKSOWNI"
SP. Z OGR. POR., KATOWICE, POWSTAŃCÓW 49

GODULLA SP. AKC.

CHEBZIE G. ŚL.

RUDA 77
TELEFONY: KRÓLEWSKA HUTA 340—343
KATOWICE . . . . 339 i 193

PRODUKTY:

WĘGIEL KOKS

PRODUKTY UBOCZNE Z WĘGLA KAMIENNEGO:
SIARCZAN AMONU, SMOŁA, DZIEGIEĆ, BENZOL
CEGŁA

FIRMA SPRZEDAŻY WĘGLA:
„ROBUR", KATOWICE G. ŚL., POWSTAŃCÓW 49
ZWIĄZEK KOPALŃ GÓRNOŚLĄSKICH SP. Z OGR. POR.

FIRMA SPRZEDAŻY KOKSU I PRODUKTÓW UBOCZNYCH
„CARBOCHEMIA" SP. Z O. P. KATOWICE, POWSTAŃCÓW 5

SPRZEDAŻ CEGŁY: „GODULLA" SP. AKC. CHEBZIE G. ŚL.

WIREK KOPALNIE SPÓŁKA AKCYJNA

NOWA WIEŚ

SIEDZIBA ADMINISTRACJI:
CHEBZIE, G. ŚL.

KRÓL. HUTA 340—343
TELEFONY: KATOWICE. . 339 i 193
RUDA 77

WĘGIEL
Z KOPALŃ: SZYB HILLEBRAND, KOPALNIA WIREK (MENZEL)

SPRZEDAŻ PRZEZ
„ROBUR" KATOWICE, POWSTAŃCÓW 49

BUNKER-COAL

DANZIGER
BUNKER-KONTOR
G. M. B. H.

GDAŃSK

TEL.: 248-17, 242-07
ADR. TEL.: „DABUKO"

„PROGRESSCOAL"
TOWARZYSTWO DLA SPRZEDAŻY
WĘGLA BUNKROWEGO
Z OGR. ODP.

GDYNIA

∴ TELEFON: 230 ∴
ADR. TEL.: „PROCOAL"

BALTISCHE KOHLENHANDELSGES. M. B. H.,

DANZIG GDAŃSK

ADR. TELEGR:
„BALTICKOLEN" DANZIG
TELEFON 257-11

GÓRNOŚLĄSKI WĘGIEL KAMIENNY

DLA EKSPORTU, PRZEMYSŁU, ROLNICTWA I OPAŁU DOMOWEGO Z KOPALŃ KSIĘCIA PSZCZYŃSKIEGO— KATOWICE: KSIĄŻE MARJA — STACJA MURCKI, KSIĄŻE — STACJA KOSZTOWY, SZYBY „BÖER" — STACJA KOSTUCHNA, SZYBY „PIAST" — STACJA KOSZTOWY, ZJEDNOCZENIA BRADE-KSIĄŻĄTKO— STACJA BRADE, ZJEDNOCZENIA ALEKSANDER— STACJA ŁAZISKA G. ŚL.

WĘGIEL BUNKROWY

H. SCHEFFLER

GDAŃSK

ROK ZAŁOŻENIA 1876

MEBLE I WNĘTRZA DOMÓW MIESZKALNYCH
WYKOŃCZANIE WNĘTRZ BUDYNKÓW
(LOKALE HANDLOWE, BANKI, WILLE, URZĄDZENIA OKRĘTOWE)
STOLARSTWO BUDOWLANE (OKNA, DRZWI, SCHODY)

SALA WZORÓW:
STADTGRABEN 6

FABRYKA I SALE WYSTAWOWE:
AM HOLZRAUM 3/4

NAJSTARSZE WIELKIE PRZEDSIĘBIORSTWO STOLARSKIE W GDAŃSKU
TEL.: 286-14, 257-62

FABRYKA MEBLI, STOLARSTWO ARTYSTYCZNE

EKSPORT PROGÓW, SLIPRÓW,
DESEK, BELEK, SOSN.
„CROSSINGS",
SŁUPÓW TĘLEGRAFICZNYCH
I WSZELKIEGO RODZAJU
MATERJAŁU TARTEGO

DANZIGER SLEEPERKONTOR

W. SCHOENBERG

G. M. B. H.
ELISABETHWALL 9
GDAŃSK

EKSPORT KLEPEK DĘBOWYCH

J. SONNENBERG G.M.B.H.

GDAŃSK
ALTE KOMMANDANTUR 11

ZAKUPUJE STALE KLEPKI
GATUNKU EKSPORTOWEGO
WE WSZELKICH WYMIARACH

TEL.: 258-90 ADR. TELEGR.: „STAEBE"

HELLMUTH KOSCHNICK

GDAŃSK, WRZESZCZ BRUKSELA
Ferberweg 13 72, rue Joseph Brand
ADR. TELEGR.: „HOLZMAKLER-DANZIGLANGFUHR" „HEKOBOIS - BRUXELLES"

AGENT DRZEWNY
DLA WSZELKICH GATUNKÓW DRZEWA

PERCY RUBIN

EKSPORT DRZEWA

GDAŃSK, BROSCHKISCHER WEG 4

ADRES TELEGR.: „PERUB"

ZNAKOWANIE EKSPEDYCYJNE: U/S MILLRUN III/IV

P ♔ R
P ♛ R
—R—

WILLY KOGLIN

GDAŃSK
AGENT I MAKLER
SUROWCE MYDLARSKIE I MARGARYNOWE
SMALEC I SŁONINA
TEL.: 212-32, 234-22, 513-82
ADR. TELEGR.: „WIKOG" GDAŃSK
SZYFRY: ACME, A. B. C., 6 WYD.
BENTLEYS, MOSSE Z UZUPEŁN.

DANZIGER HOLZINDUSTRIE „VISTULA"

SPÓŁKA AKCYJNA
GDAŃSK-WRZESZCZ, KASTANIENWEG 4. TEL.: 417-83
WŁASNE POBRZEŻE GDAŃSK NEHRUNGER WEG 11/13
MIEJSCE SPRZEDAŻY: WRZESZCZ, KASTANIENWEG 4
BOGATO ZAOPATRZONE SKŁADY DRZEWA
BUDOWLANEGO I STOLARSKIEGO, DYKT KLEJONYCH I FORNIERÓW

DANZIGER HOLZUMSCHLAG G. M. B. H.

DANZIG-LANGFUHR
ST. MICHAELSWEG 83*b*
ADRES TELEGR.: „HOLZUMSCHLAG DANZIG" TEL.: 240-72/3

FACHOWA EKSPEDYCJA SLIPRÓW, PROGÓW, SŁUPÓW
TELEGRAFICZNYCH I INNYCH GATUNKÓW DRZEWA
SPECJALNOŚĆ:
ROZDZIELANIE, SKRACANIE I OBRÓBKA WE WŁASNYCH WARSZTATACH
DRZEWA SPŁAWIANEGO WODĄ. LOMBARDOWANIE DRZEWA EKSPEDJOWANEGO



BERNHARD DÖRING

GDAŃSK

(DAWNIEJ D. F. DÖRING) ZAŁOŻONA W 1885 R.

DYKTY KLEJONE — FORNIERY —
ZAGRANICZNE DRZEWO MASYWNE

EKSPERT PRZYSIĘGŁY W SPRAWACH DRZEWNYCH

KANTOR I SKŁAD: STEINDAMM 16-21

TELEFON: 287-68

TOWARZYSTWO AKCYJNE
DLA
INTERESÓW DRZEWNYCH

(AKTIENGESELLSCHAFT
FÜR HOLZINTERESSEN)

GDAŃSK — WISŁOUJŚCIE

ADRES:
GDAŃSK, SKRZ. POCZT. 46
TELEFONY: 218-41, 237-15

NAJWIĘKSZE SKŁADY
EKSPEDYCYJNE
DRZEWA DĘBOWEGO
W GDAŃSKU

EKSPEDYCJA DRZEWA

TARTAK ZALICZKI NA DRZEWO

REINHOLD
BRAMBACH

ROK ZAŁOŻENIA 1886

BIURO GŁÓWNE:
GDAŃSK-BRZEŹNO
TEL. 353-76

HURTOWY HANDEL
DRZEWEM I TARTAKI

SPECJALNOŚĆ:

TARCIE DRZEWA SOSNOWEGO
WEDŁUG WYMAGAŃ RYNKU
NIEMIECKIEGO I ANGIELSKIEGO

GRODZIECKIE TOWARZYSTWO
KOPALŃ WĘGLA I ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH S. A.

DOSTARCZA
NIESPIEKAJĄCY SIĘ WĘGIEL PŁOMIENNY PIERWSZORZĘDNEJ
JAKOŚCI DLA CELÓW PRZEMYSŁOWYCH I NA OPAŁ DOMOWY

GRODZIEC KOŁO BĘDZINA TELEFON: BĘDZIN 19

ADRES TELEGR.: „GROTO GRODZIEC K/BĘDZINA"

STANDARD-NOBEL W POLSCE S. A.

ŻEGLUGA

CENTRALA: WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKA 57, TEL. 274-08
BIURO ŻEGLUGI: WARSZAWA, ZAMOYSKIEGO 2, TEL. 76-97

REPREZENTANT W GDAŃSKU: ANKERLAGER A. G.,
HOPFENGASSE 34 TELEF.: 268-97 i 268-98

EKSPOZYTURY

PŁOCK — DOBRZYŃSKA 43, TEL. 228
WŁOCŁAWEK — PŁOCKA 130, TEL. 72
TORUŃ — STARY RYNEK 25, TEL. 863

NINIEJSZEM KOMUNIKUJEMY, ŻE ROZPOCZĘLIŚMY STAŁE KURSY TOWAROWE PIERWSZORZĘDNEMI STATKAMI NA RZECE WIŚLE NA SZLAKU GDAŃSK—WARSZAWA

POCIĄGI HOLOWNICZE ODCHODZĄ Z WARSZAWY I GDAŃSKA CO 5 DNI

WŁASNE MUROWANE MAGAZYNY W WARSZAWIE W PORCIE POD SASKĄ KĘPĄ

TELEFON: 239-18 : : : :
ADR. TELEGR.: „SEEFRACHT"

SZYFRY: { THE BOE SCOTT'S 10 WYD. WATKINS

H. SCHARENBERG & Co.

MAKLER OKRĘTOWY I AGENT FRACHTOWY

SPECJALNOŚĆ
FRACHTOWANIE OKRĘTÓW - CYSTERN
ZE WSZYSTKICH MIEJSC KONTYNENTU

ZASTĘPSTWO
NAJWIĘKSZYCH KRAJOWYCH I ZAGRANICZNYCH
TOWARZYSTW ŻEGLUGI OKRĘTAMI-CYSTERNAMI

GDAŃSK
MÜNCHERGASSE 4/6 „ERAH-HAUS"

BANK CUKROWNICTWA S. A.

POZNAŃ, SEW. MIELŻYŃSKIEGO 7

ADRES TELEGR.: „BACUKRO"

O D D Z I A Ł Y:

WARSZAWA, KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 55
LWÓW, JAGIELLOŃSKA 1
GDAŃSK, MELZERGASSE 11/13,
BALTISCHE COMMISSIONS-BANK
G. m. b. H. & Co. KOMMANDITGES.

ZAŁATWIA WSZELKIE OPERACJE BANKOWE

DZIAŁ KRAJOWY

HANDEL HURTOWY WSZYSTKIEMI GATUNKAMI CUKRU, WYTWARZANEMI PRZEZ CUKROWNIE, NALEŻĄCE DO KARTELU CUKROWNICZEGO

DZIAŁ EKSPORTOWY

SPRZEDAŻ CUKRU, MELASY I SUSZONYCH WYTŁOKÓW BURACZANYCH

DZIAŁ ZAKUPÓW

DOSTARCZANIE ARTYKUŁÓW DLA POTRZEB PRZEMYSŁU CUKROWNICZEGO I ROLNICZEGO I DLA PROWADZENIA CUKROWNI

GERIKE, BAHR & Co.

GDAŃSK

DOMINIKSWALL 11 TEL.: 260-51 i 260-54

BERLIN
W. 8. JÄGERSTR. 1
TEL.: MERKUR 8721, 8722, 8723

HAMBURG
GRÖNINGERSTR. 14
TEL.: ROLAND 1229, 1230, 1231

SZCZECIN (STETTIN)
SPLITTSTR. 3
TEL.: 30551, 30552

MAGDEBURG
MOLTKESTR. 7
TEL.: STEPHAN 42264, 42265

KOLONJA (KÖLN)
RHEINAUSTR. 30
TEL.: ULRICH 5890, 5891, 5892

WROCŁAW (BRESLAU)
GARTENSTR. 104
WŁASNA CENTRALA TEL.: 22821

KRÓLEWIEC (KÖNIGSBERG)
WALLSCHESTR. 7—10
TEL.: 1833, 1834

ADRES TELEGRAFICZNY DO WSZYSTKICH TYCH MIAST: „ZUCKERGERIKE"

CUKIER TRZCINOWY — CUKIER BIAŁY

HANDEL TERMINOWY W HAMBURGU, LONDYNIE, PARYŻU, NEW-YORKU

MELASA, WYTŁOKI I NASIONA BURAKÓW

EKSPORT

ZBOŻA,

STRĄCZKOWYCH,
NASION OLEISTYCH ETC.

WILHELM, WEISS & Co.
GDAŃSK, LANGERMARKT 41
TEL.: 247-06/07

ADRES TELEGR.: „WEBRO" GDAŃSK

H. BARTELS & Co.

SP. Z O. O.

GROSSE MÜHLE GDAŃSK

PRZEMIAŁ — EKSPORT — EKSPEDYCJA

ADR. TELEGR.: GROSSMÜHLE TEL.: 284-95, 284-96

NIKOLAI BORTZ

IMPORT
AJENCJE
EKSPORT

ZBOŻE
STRĄCZKOWE
NASIONA
SPEC. NASIONA LNIANE

ZASTĘPSTWO pierwszorzędnych firm zbożowych

GDAŃSK,
ELISABETHWALL 9

TELEFONY:
Lokalne: 216-66, 216-69
Zamiejsc.: 216-66
Wieczor.: 413-50

ADR. TELEGR.:
„KORNBORTZ" GDAŃSK
„SAATENBORTZ" GDAŃSK

KODY:
Wieger's Blitz-Code 1908 mit Nachtrag
Wievag-Code
Bentley's Complete Phrase Code Book,
ABC Code, 5th Edition,
Rudolf-Mosse-Code mit Supplement
Wieger's Blitz-Code 1929

KRAJOWY
ZWIĄZEK MLECZARSKI

SPÓŁDZIELNIA Z OGR. ODP.

„MASŁOSOJUZ"

W STRYJU

DOSTARCZA W KRAJU I NA EKSPORT ZNAKOMITE MASŁO DESEROWE ZE ZNAKIEM

MSC TRADE MARK

ADRESOWAĆ:
„MASŁOSOJUZ"
GŁÓWNA AGENCJA HANDLOWA
LWÓW, KOŚCIUSZKI 1-A

TOWARZYSTWO AKCYJNE

DLA FABRYKACJI TŁUSZCZÓW JADALNYCH

AMADA

BIURO ZARZĄDU I FABRYKA: BROSCHKISCHERWEG 18

GDAŃSK

NAJDELIKATNIEJSZA MARGARYNA
I TŁUSZCZE JADALNE

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: 350-87/88

ADRES TELEGR.: „OELWERKE"

CHEMISCHE
INDUSTRIE A. G.
GDAŃSK

CHEMISCHE
FABRIK MILCH A. G.
GDAŃSK

POLECA PO CENACH GIEŁDOWYCH:

SUPERFOSFAT I SUPERFOSFAT AMONOWY NAJLEPSZEGO GATUNKU DLA NAWOŻENIA MASZYNOWEGO, SIARCZAN SODOWY (SÓL GLAUBERSKA), KWAS SOLNY, KWAS SIARKOWY, KWAS DO AKUMULATORÓW, FLUOROKRZEMIAN SODOWY

STANDING

FABRYKA
LAKIERÓW I FARB
SP. Z O. O.
GDAŃSK-WRZESZCZ

FRIEDENSCHLUSS TELEFON: 416-98

FARBY OKRĘTOWE
EMALJE ŚWIATŁOODPORNE
LAKIERY ODPORNE NA DZIAŁANIE ATMOSFERY
LAKIERY ODPORNE NA GORĄCO
LAKIERY DO ŻELAZA
FARBY RDZOOCHRONNE

PUTZWOLLFABRIK

GDAŃSK - WRZESZCZ
HOCHSTRIESS 5 - 11

TEL. 422-70 PO GODZ. BIUR.: 519-77

ODDZIAŁ: KRÓLEWIEC
TEL.: 448-47 I 409-61

MIESIĘCZNA ZDOLNOŚĆ PRODUKCYJNA
PONAD 250.000 KG

WEŁNA
DO CZYSZCZENIA
ŚCIERKI
DO CZYSZCZENIA
KRĄŻKI
DO POLEROWANIA

IMPORT

SALETRY CHILIJSKIEJ,
TOMASYNY,
SOLI POTASOWYCH ETC.

WILHELM, WEISS & Co.
GDAŃSK, LANGERMARKT 41
TEL.: 247-06/07

ADRES TELEGR.: „WEBRO" GDAŃSK

FINANSOWANIEM ZAJMUJĄ SIĘ W GDAŃSKU

COMMERZ- UND PRIVAT-BANK AKTIENGESELLSCHAFT, FILIALE DANZIG, DANZIG

R. D A M M E, D A N Z I G

DANZIGER ALLGEMEINE VERKEHRSBANK AKTIENGESELLSCHAFT, LANGFUHR

DANZIGER BANK AKTIENGESELLSCHAFT, DANZIG

DANZIGER BANK FÜR HANDEL UND GEWERBE, AKTIENGESELLSCHAFT, DANZIG I ZOPPOT

DANZIGER COMMERZ- UND DEPOSITENBANK, AKTIENGESELLSCHAFT, DANZIG

DANZIGER HANDELS- UND INDUSTRIEBANK, AKTIENGESELLSCHAFT, DANZIG

IMPORTU I EKSPORTU NASTĘPUJĄCE BANKI:

D A N Z I G E R P R I V A T - A C T I E N - B A N K, DANZIG, LANGFUHR, NEUFAHRWASSER, OLIVA, ZOPPOT, GRUDZIĄDZ, POZNAŃ, STAROGARD, TCZEW

DANZIGER VEREINSBANK STEIN, LAASNER & Co., DANZIG

DEUTSCHE BANK, FILIALE DANZIG, DANZIG, LANGFUHR, OLIVA, TIEGENHOF, ZOPPOT

DIRECTION DER DISCONTO-GESELLSCHAFT, FILIALE DANZIG, DANZIG

DRESDNER BANK IN DANZIG, DANZIG

E. H E I M A N N & Co., D A N Z I G

THE BRITISH AND POLISH TRADE BANK A. G.

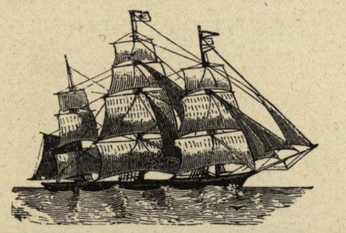
GDAŃSK, DOMNIKSWALL 6

ADR. TELEGR.: „TRABANQUE" TEL.: 283-51

KAPITAŁ AKCYJNY G 5,000.000

INSTYTUCJA, ZAŁOŻONA PRZEZ BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO ORAZ ANGLO-INTERNATIONAL BANK LTD. W LONDYNIE W 1926 R. DLA POPIERANIA OBROTU TOWAROWEGO MIĘDZY GDAŃSKIEM A POLSKĄ Z JEDNEJ STRONY, A ZAGRANICĄ Z DRUGIEJ STRONY

PRZEPROWADZA WSZELKIE TRANZAKCJE BANKOWE:
DYSKONTO WEKSLI, KREDYTY TOWAROWE, INKASO,
KREDYTY LOMBARDOWE, FINANSOWANIE,
REMBURSY ETC.



F. SCHLAEGEL

Capt.

NOWY PORT

Bergstrasse 25 Telefon: 352-78

FABRYKA FLAG

WYTWÓRNIA ŻAGLI I OLINOWANIA—ŻAGLE JACHTOWE — WYPOŻYCZALNIA PLANDEK

Wyrób i reperacja wszelkiego rodzaju żagli, pokrowców, pasów i kół ratunkowych

Wszelkie roboty, dotyczące olinowania, wykonywa się szybko i fachowo

A. & W. WOJAN

GDAŃSK-TROYL

TELEFON: 250-87

STOCZNIA OKRĘTOWA I PRZEDSIĘBIORSTWO ŻEGLUGI RZECZNEJ
WSZELKIE ROBOTY, WCHODZĄCE W ZAKRES
BUDOWY OKRĘTÓW, KOTŁÓW I MASZYN
DOK PŁYWAJĄCY O NOŚNOŚCI 800 TON
KRYPY, LICHTUGI, PAROWCE Z WINDAMI DO PODNOSZENIA WĘGLA

DANZIGER SCHIFFAHRTSKONTOR G. M. B. H.

MAKLERSKIE BIURO OKRĘTOWE I AGENCJA FRACHTOWA

GDAŃSK, ELISABETHWALL 9

ADRES TELEGR.: „NAVIGATION"

CZŁONEK
BALTIC AND INTERNATIONAL
MARITIME CONFERENCE

KODY:
WATKINS, SCOTT'S, ABC 5 WYD.
BALTIC, SEEDIENSTSCHLÜSSEL, BOE

TEL.: 258-52/53

ODDZIAŁ W NOWYM PORCIE 352-18

PO GODZINACH BIUROWYCH M. JACOBSEN 519-17

BEHNKE & SIEG

ARMATOR
I MAKLER OKRĘTOWY
w GDAŃSKU

BIURO GŁÓWNE: LANGERMARKT 20

TELEFON: 235-41

ADRES TELEGR.: „BEHNSIEG"

BIURO W PORCIE: GDAŃSK-NEUFAHRWASSER OLIVAERSTRASSE 33a
TELEF.: 353-41, 353-42

ODDZIAŁ W GDYNI: UL. PORTOWA, TELEF.: 1718

REGULARNA KOMUNIKACJA WŁASNEMI I OBCEMI PAROWCAMI NA LINJACH:

GDAŃSK — HAMBURG
GDAŃSK — ANTWERPJA
GDAŃSK — LONDYN
GDAŃSK — BELFAST
GDAŃSK — SZTOKHOLM
GDAŃSK — CHINY I JAPONJA
I T. D.

EDUARD SODTMANN

MAKLER OKRĘTOWY

GDAŃSK,

NORDPROMENADE 3

ADR. TELEGR.: „ESODT GDAŃSK"

TELEFON: 249-04

SPECJALNOŚĆ:

FRACHTOWANIE DRZEWA I ZBOŻA
DO WSZYSTKICH PORTÓW MORZA
PÓŁNOCNEGO I BAŁTYKU

HERSSENS, ALBERTY & Cie

GDAŃSK, HUNDEGASSE 37

TEL. 262-12/13

ZBOŻE I NAWOZY SZTUCZNE

UPOWAŻNIENI BEZPOŚREDNI IMPORTERZY SALETRY CHILIJSKIEJ

„WEICHSEL"

GDAŃSKIE TOWARZYSTWO ŻEGLUGI PAROWEJ
I KĄPIELISK MORSKICH, S. A.

ROK ZAŁOŻENIA 1842

ŻEGLUGA HOLOWNICZA
WYDOBYWANIE Z DNA I RATOWNICTWO MORSKIE

ADRES TELEGRAFICZNY:
„WEICHSEL GDAŃSK"

TELEFONY: GDAŃSK 231—66/67
NEUFAHRWASSER 351-93

SIEG & Co.

SP. Z OGR. ODP.

EKSPORT I IMPORT WĘGLA
WĘGIEL KOMOROWY (BUNKROWY)
ŻEGLUGA HOLOWNICZA
WYDOBYWANIE Z DNA I RATOWNICTWO MORSKIE
IMPORT SZWEDZKICH KAMIENI BRUKOWYCH

ADRES TELEGR.:
„SIEGCO GDAŃSK"

TELEFONY: GDAŃSK 230-81
NEUFAHRWASSER 352-02

FERDINAND PROWE

G. m. b. H.

Gdańsk i Gdynia

Adres telegr.: „Prowe Gdańsk" *Telefon: Gdańsk 280-51*

MAKLER OKRĘTOWY

Regularne linje okrętowe z portami: Antwerpja, Flensburg, Hamburg, Kiel, Lipawa, Szczecin, Amsterdam, oraz stacjami nadreńskiemi

EKSPEDYCJA

Składy towarowe, wszystkie z bocznicą kolejową i połączeniem wodnem
Przeładownie minerałów, węgla, złomu żelaza

ELEWATORY ZBOŻOWE

w Kaiserhafen i Neufahrwasser, oba z bocznicą kolejową
Sortownia zboża

EKSPEDYCJA DROGOWA

„ATLANTIC"

TOWARZYSTWO TRANSPORTOWE Z O. P.

GDAŃSK
HUNDEGASSE 94
TELEFONY: 232-72 i 232-62.

ŚPICHRZ ::: „ATLANTIC" WEICHSELBAHNHOF

ADRES TELEGR. „ATLATRANSPORT"

GDYNIA
UL. PORTOWA — TEL.: 1617 i 1809

SPECJALNOŚĆ:

TRANSPORTY MASOWE:
ZŁOMU, CEMENTU, WĘGLA, NAWOZÓW SZTUCZNYCH

JOHANNES ICK

GDAŃSK

TELEFON:
SAMMELNUMMER 214-41
ADRES TELEGRAFICZNY:
„ICK" – GDAŃSK
EKSPEDYCJA – SKŁADOWANIE –
UBEZPIECZENIE – CLENIE
ZAŁADUNEK RUDY
ZAŁADUNEK WĘGLA

HAMBURG

BAUMWALLL 3 (SLAMANHAUS)
SAMMELNUMMER NICOLAS 1261
ADRES TELEGRAFICZNY:
„ICK" – HAMBURG
LINJA OKRĘTOWA – EKSPEDYCJA –
MAKLERKA OKRĘTOWA
REGULARNA KOMUNIKACJA MIĘDZY
HAMBURGIEM – SZCZECINEM –
GDAŃSKIEM – GDYNIĄ –
KRÓLEWCEM – LIPAWĄ

AGENTURA EKSPEDYCYJNA FIRMY
JOHANNES ICK
SP. Z O. O. W GDYNI
EKSPEDYCJA — SKŁADOWANIE — UBEZPIECZENIE — CLENIE

SCHENKER & Co.

DANZIG

INTERNATIONALE TRANSPORTE

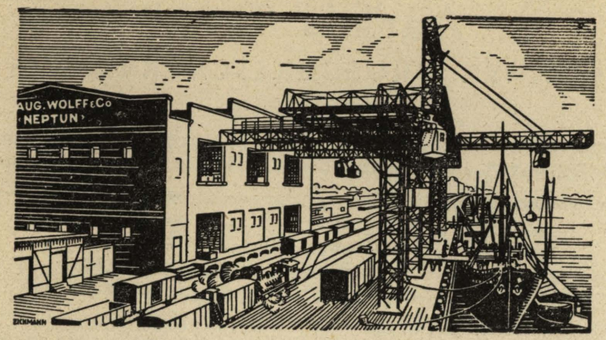
ŁADUNKI SPECJALNE I ZBIOROWE:
DO POLSKI, RUMUNJI, ROSJI I KRAJÓW OŚCIENNYCH

TRANSPORTY MASOWE:
RUDY, ZŁOMU ŻELAZA, NAWOZÓW
SZTUCZNYCH, WĘGLA, ŻELAZA

TRANSPORTY ARTYKUŁÓW SPOŻYWCZYCH:
JAJ, MASŁA, BEKONÓW, DROBIU, DZICZYZNY

AUG. WOLFF & CO.

ROK ZAŁOŻENIA 1871



EKSPEDYCJA, SKŁADY, POŚREDNICTWO OKRĘTOWE, ZAOPATRYWANIE
STATKÓW W WĘGIEL BUNKROWY, UBEZPIECZENIA

P. ORLOVIUS

SP. Z O. O.
GDAŃSK — NOWY PORT
ROK ZAŁOŻENIA CENTRALI 1878

EKSPEDYCJA, MAGAZYNOWANIE, PRZEŁADUNEK WĘGLA
I TOWARÓW MASOWYCH

TELEFON: 352-86 ADR. TELEGR.: „ORLOVIUS"

R-KI BANKOWE: KASA OSZCZĘDNOŚCI M. GDAŃSKA
FILJA W NOWYM PORCIE
POCZTOWE KONTO CZEKOWE: GDAŃSK 762

AARHUS OLIEFABRIK A/S

Aarhus (Danja)

GDAŃSK, BROSCHKISCHERWEG 18

DOSTARCZA:

WSZELKIE RAFINOWANE OLEJE I TŁUSZCZE ROŚLINNE DO FABRYKACJI MARGARYNY I BEZPOŚREDNIEGO SPOŻYCIA, A MIANOWICIE·

rafinowany	**olej**	**kokosowy**	**pod nazwą**	**NEUTREX**
„	„	**palmowy**	„ „	**PALME NEUTREX**
„	„	**sezamowy**	„ „	**SEXSTREFF**
„	„	**arachidowy**	„ „	**AEXTREFF**
„	„	**soya**	„ „	**SHOGUN**

WSZELKIE OLEJE I TŁUSZCZE DO FABRYKACJI MYDŁA I INNYCH CELÓW TECHNICZNYCH

WSZYSTKIE GATUNKI OLEJÓW UTWARDZONYCH

I. G. MOURITZEN & Co.

KOPENHAGA — K.

NÖRREVOLDGADE 11

ADR. TELEGR.: SANDSUGERE - KOPENHAGA TELEFON: CENTRAL 81-04

SPECJALNOŚĆ:

ROBOTY CZERPALNE NA PEŁNEM MORZU

I ZASYPYWANIE TERENÓW

DAOL

TOWARZYSTWO AKCYJNE
DLA FABRYKACJI LAKIERÓW I FARB

OLIWA

LAKIERY DLA PRZEMYSŁU I HANDLU

LONDEXPOCO

Przedsiębiorstwo handlu przywozowego i wywozowego sp. z o. o.

GDAŃSK, LANGGASSE 67

TEL.: WŁASNA CENTRALA 231-47

RAF. OLEJ SOJA, MASŁO KOKOSOWE, TŁUSZCZ Z PESTEK PALMOWYCH, OLEJ KOKOSOWY, OLEJ LNIANY, ŁÓJ, ŻYWICA, JAK RÓWNIEŻ WSZELKIE SUROWCE PRZEMYSŁU MARGARYNOWEGO I MYDLARSKIEGO, ŚRUTÓWKA LNIANA, ŚRUTÓWKA RZEPAKOWA, TOWARY KOLONJALNE, CHEMIKALJA

WALTER HOENE DANZIG G. M. B. H.

FABRYKA
MATERJAŁÓW I URZĄDZEŃ DLA KOLEI I KOLEJEK

GDAŃSK, STADTGRABEN 13

TEL.: MIEJSCOWY: 224-51, ZAMIEJSCOWY: 224-54 ADR. TEL.: „OBERBAUHOENE"

Firma Walter Hoene Danzig G.m.b H. w Gdańsku— Fabryka materjałów i urządzeń dla kolei i kolejek wąskotorowych i polnych, założona została w październiku 1920 r. W przedsiębiorstwie są zaangażowane kapitały gdańskie i obce. Udziały zagraniczne dają firmie wystarczająco wielkie środki, aby przeprowadzać nawet b. duże tranzakcje długoterminowe. W 1923/24 r. zostały wybudowane przez firmę nowocześnie urządzone zakłady, w roku ubiegłym jeszcze znacznie rozszerzone. Firma ściśle współpracuje z „Polskiem Towarzystwem Sprzedaży Wyrobów Firmy Walter Hoene, Sp. z o. o.", utrzymującem biura sprzedaży w Warszawie, Poznaniu, Katowicach, Lwowie i Wilnie.

Zakres pracy przedsiębiorstwa obejmuje fabrykację i zbyt materjałów dla kolejek polnych, dojazdowych i kolei państwowych, szyn, wagonów, zwrotnic, tarcz obrotowych, bocznic, jak również kolejek dla przemysłu, rolnictwa oraz gospodarki leśnej. Firma dostarcza pozatem lokomotywy systemu Borsig.

Przedsiębiorstwo znane jest w najszerszych sferach i ma obszerną klijentelę.

STAŁYMI ODBIORCAMI FIRMY SĄ:

ZARZĄDY PRZEDSIĘBIORSTW PAŃSTWOWYCH, CUKROWNIE, ZARZĄDY LASÓW, TARTAKI, CEGIELNIE, PRZEDSIĘBIORSTWA BUDOWLANE, WIELKA WŁASNOŚĆ ZIEMSKA, PRZEDSIĘBIORSTWA LEŚNE I T. D.

SIEMENS Sp. z O. O.

URZĄDZENIA ELEKTRYCZNE WSZELKIEGO RODZAJU DLA BUDOWLI PORTOWYCH I DŹWIGÓW

ŻÓRAWIE NA PRĄD WSZELKICH RODZAJÓW

SILNIKI KOLEKTOROWE NA PRĄD TRÓJFAZOWY DO WCIĄGÓW

KABLE I GARNITURY DLA URZĄDZEŃ MELDUNKOWYCH NA ODLEGŁOŚĆ, CHEMICZNIE ODPORNE PRZEWODY, PIORUNOCHRONY BUDYNKOWE

URZĄDZENIA TELEGRAFICZNE, URZĄDZENIA TELEFONICZNE WSZELKICH WIELKOŚCI, DO RĘCZNEJ OBSŁUGI LUB RUCHU AUTOMATYCZNEGO

URZĄDZENIA SYGNAŁOWE DLA KOLEI I PRZEMYSŁU

ELEKTRYCZNE PRZYRZĄDY DO POMIARÓW DLA LABORATORJÓW I RUCHU

WODOMIERZE, GAZOMIERZE, MANOMETRY, AEROMETRY

URZĄDZENIA ELEKTROCHEMICZNE

RADJO-TELEGRAFICZNE I TELEFONICZNE URZĄDZENIA OKRĘTOWE DLA FLOTY HANDLOWEJ I WOJENNEJ

STACJE NADBRZEŻNE I STACJE RADJO-TELEGRAFICZNE I RADJOFONICZNE SYSTEMU TELEFUNKEN — NAJWIĘKSZYCH ROZMIARÓW

STACJE DO RADJO-TELEGRAFICZNYCH ZNAKÓW MORSKICH

TELEFOTOGRAFJA

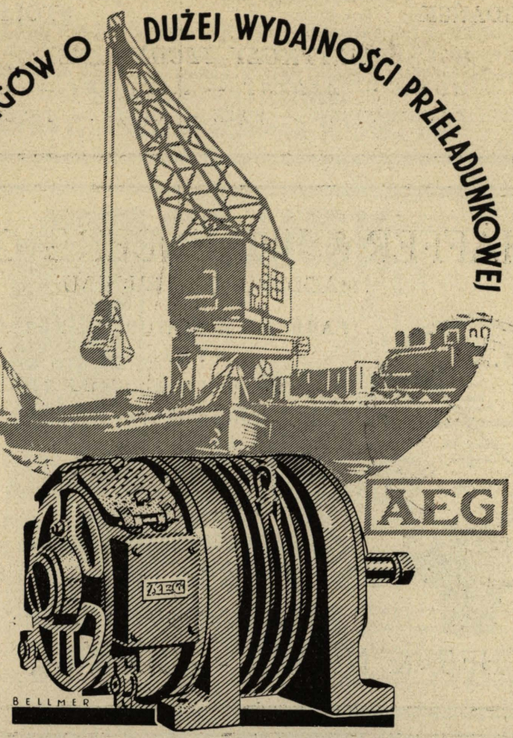
OKRĘTOWE URZĄDZENIA SYGNAŁOWE, MOTORY LOTNICZE, APARATY TELEGRAFICZNE DRUKUJĄCE

SPECJALNOŚĆ: USUWANIE WODY GRUNTOWEJ
BETON LANY
TYNK TORKRETOWY
TŁUCZEK KAMIENNY

BUDOWA TUNELI, BUDOWA PORTÓW, ROBOTY RZECZNE, REGULACJA RZEK, KANALIZACJA, BUDOWA URZĄDZEŃ WODOCIĄGOWYCH, ROBOTY ŻELBETOWE, BUDOWA DRÓG

GDAŃSK
AM OLIVAERTOR 1

GDYNIA
UL. ANT. ABRAHAMA 1



PODWÓJNY SILNIK DŹWIGOWY

TYP „DNK" NA PRĄD TRÓJFAZOWY

O SPECJALNEJ KONSTRUKCJI
DLA DWUCH SZYBKOŚCI

MOŻNOŚĆ WBUDOWANIA W ISTNIEJĄCE JUŻ DŹWIGI

FRANZ BARTELS & Co.

FIRMA ZAŁOŻONA W 1885 R.

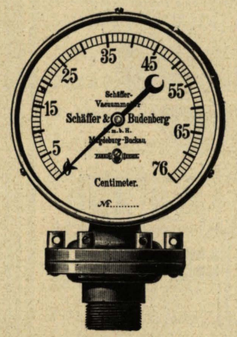
GDAŃSK STOLP i. POM.

ARTYKUŁY TECHNICZNE

GUMA — AZBEST — PAKUNKI — PASY
TRANSMISYJNE — WĘŻE — OLEJE — TŁUSZCZE

SCHÄFFER & BUDENBERG G. m. b. H.

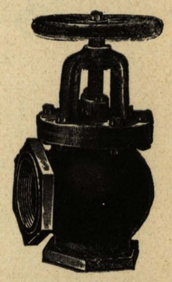
MAGDEBURG — BUCKAU



FABRYKA ARMATUR DO KOTŁÓW PAROWYCH

WYRABIA:

MANOMETRY I WACUUMMETRY (PRÓŻNIOMIERZE)
WENTYLE WYSOKIEGO CIŚNIENIA
WODOWSKAZY
INŻEKTORY „RESTARTING"
POMPY DO ZASILANIA KOTŁÓW PATENTU VOITA



GENERALNY ZASTĘPCA I SKŁAD:

FISCHER & NICKEL — GDAŃSK TEL.: 21845/46

INDUSTRIE—& BLECHWAREN-WERKE A. G.

GDAŃSK, REITERGASSE 12/15

WŁASNA CENTRALA TEL.: 240-51 ADRES TELEGR.: „OSTBLECH"

ODDZIAŁ OPAKOWAŃ BLASZANYCH

PUSZKI DO KONSERW, PUSZKI DO MARMELADY, SZYLDY REKLAMOWE WYKONANE ARTYSTYCZNIE ORAZ WSZELKIEGO RODZAJU OPAKOWANIA DLA CELÓW TECHNICZNYCH

ODDZIAŁ WYROBÓW STALOWYCH

NARZĘDZIA ROLNICZE WSZELKICH SYSTEMÓW

ODDZIAŁ SAMOCHODOWY

REPARACJE WSZELKICH USZKODZEŃ SAMOCHODÓW

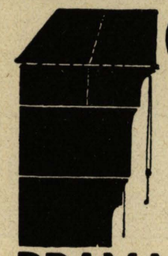
JENERALNE ZASTĘPSTWO FRIED. KRUPP A. G. ESSEN
W ZAKRESIE ŚRODKÓW LOKOMOCJI MIEJSKIEJ I CIĘŻAROWEJ NA W. M. GDAŃSK I POLSKĘ

PAUL BORCHARDT

PRZEMYSŁ BUDOWLANY

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWNICTWA PODZIEMNEGO I NADZIEMNEGO – BUDOWNICTWO BETONOWE – BUDOWNICTWO ŻELBETOWE – BUDOWNICTWO WODNE – BUDOWA KOLEI — FUNDAMENTOWANIE – BUDOWLE PRZEMYSŁOWE

GDAŃSK, SCHELLMÜHLERWEG 7e; TEL.: 25609



GDAŃSK



BRAMA NA WSCHÓD

PRZEMYSŁ, HANDEL I ŻEGLUGA

POSŁUGUJĄ SIĘ DO CELÓW REKLAMY NA WSCHODZIE WIELKIM DZIENNIKIEM

DANZIGER VOLKSSTIMME

Jako organ największego stronnictwa rządowego cieszy się uznaniem miarodajnych kół przemysłowych i handlowych oraz decydujących czynników rządowych w Polsce i Państwach Wschodu

ZNAKOMITY ORGAN OGŁOSZENIOWY

BIURO: GDAŃSK, AM SPENDHAUS 6

L. LUCHTENSTEIN

HANDEL HURTOWY DRZEWEM

GDAŃSK – WRZESZCZ

JÄSCHKENTALERWEG 14—15

TEL.: WŁASNA CENTRALA 410 - 51

TARTAKI PAROWE W POLSCE:

BĄK. MŁYN, KAMIENICA, DZIEMIANY, MAŁKOWICE.

SPECJALNOŚĆ:

DRZEWO TARTE SOSNOWE WSZELKICH WYMIARÓW

FRANZ BARTELS & Co.

FIRMA ZAŁOŻONA W 1885 R.

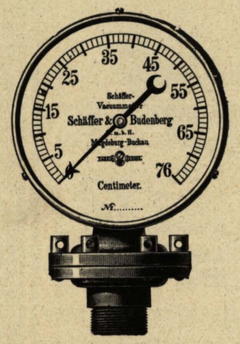
GDAŃSK STOLP i. POM.

ARTYKUŁY TECHNICZNE

GUMA — AZBEST — PAKUNKI — PASY
TRANSMISYJNE — WĘŻE — OLEJE — TŁUSZCZE

SCHÄFFER & BUDENBERG G. m. b. H.

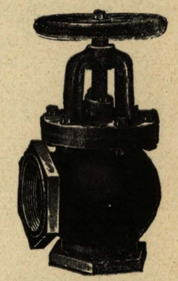
MAGDEBURG — BUCKAU



FABRYKA ARMATUR DO KOTŁÓW PAROWYCH

WYRABIA:

MANOMETRY I WACUUMMETRY
(PRÓŻNIOMIERZE)
WENTYLE WYSOKIEGO CIŚNIENIA
WODOWSKAZY
INŻEKTORY „RESTARTING"
POMPY DO ZASILANIA KOTŁÓW
PATENTU VOITA



GENERALNY ZASTĘPCA I SKŁAD:

FISCHER & NICKEL — GDAŃSK TEL.: 21845/46

INDUSTRIE— & BLECHWAREN-WERKE A. G.

GDAŃSK, REITERGASSE 12/15

WŁASNA CENTRALA TEL.: 240-51 ADRES TELEGR.: „OSTBLECH"

ODDZIAŁ OPAKOWAŃ BLASZANYCH

PUSZKI DO KONSERW, PUSZKI DO MARMELADY, SZYLDY REKLAMOWE WYKONANE ARTYSTYCZNIE ORAZ WSZELKIEGO RODZAJU OPAKOWANIA DLA CELÓW TECHNICZNYCH

ODDZIAŁ WYROBÓW STALOWYCH

NARZĘDZIA ROLNICZE WSZELKICH SYSTEMÓW

ODDZIAŁ SAMOCHODOWY

REPARACJE WSZELKICH USZKODZEŃ SAMOCHODÓW

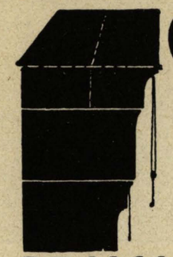
JENERALNE ZASTĘPSTWO FRIED. KRUPP A. G. ESSEN
W ZAKRESIE ŚRODKÓW LOKOMOCJI MIEJSKIEJ I CIĘŻAROWEJ NA W. M. GDAŃSK I POLSKĘ

PAUL BORCHARDT

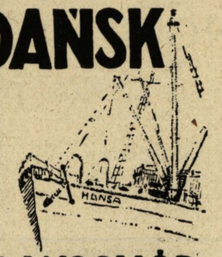
PRZEMYSŁ BUDOWLANY

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWNICTWA PODZIEMNEGO I NADZIEMNEGO – BUDOWNICTWO BETONOWE – BUDOWNICTWO ŻELBETOWE – BUDOWNICTWO WODNE – BUDOWA KOLEI — FUNDAMENTOWANIE – BUDOWLE PRZEMYSŁOWE

GDAŃSK, SCHELLMÜHLERWEG 7e; TEL.: 25609



GDAŃSK



BRAMA NA WSCHÓD

PRZEMYSŁ, HANDEL I ŻEGLUGA

POSŁUGUJĄ SIĘ DO CELÓW REKLAMY NA WSCHODZIE WIELKIM DZIENNIKIEM

DANZIGER VOLKSSTIMME

Jako organ największego stronnictwa rządowego cieszy się uznaniem miarodajnych kół przemysłowych i handlowych oraz decydujących czynników rządowych w Polsce i Państwach Wschodu

ZNAKOMITY ORGAN OGŁOSZENIOWY

BIURO: GDAŃSK, AM SPENDHAUS 6

L. LUCHTENSTEIN

HANDEL HURTOWY DRZEWEM
GDAŃSK – WRZESZCZ
JÄSCHKENTALERWEG 14—15
TEL.: WŁASNA CENTRALA 410 - 51

TARTAKI PAROWE W POLSCE:

BĄK. MŁYN, KAMIENICA, DZIEMIANY, MAŁKOWICE.

SPECJALNOŚĆ:

DRZEWO TARTE SOSNOWE
WSZELKICH WYMIARÓW

SPÓŁKA AKCYJNA
DO EKSPLOATACJI
PAŃSTWOWEGO
MONOPOLU ZAPAŁCZANEGO
W POLSCE

GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT m. b. H.

GDAŃSK

WĘGIEL

ADOLPH VOIGT

MAKLER OKRĘTOWY

GDAŃSK, HOLZMARKT 15

ODDZIAŁY W NEUFAHRWASSER I W GDYNI

PRZEDSTAWICIEL WIELU NIEMIECKICH I INNYCH ZAGRANICZNYCH LINIJ OKRĘTOWYCH

SPECJALNOŚĆ:

FRACHTY DRZEWNE DO HOLANDJI I BELGJI

ADR. TELEGR.: „ADOVO" **TEL.: 239-51**

„WARTA"

TOWARZYSTWO EKSPEDYCYJNE Z O. P.

GDAŃSK, LANGERMARKT 19

EKSPEDYCJA (SPECJALNOŚĆ: TRANSPORTY MASOWE, SKŁADOWANIE, MAKLERSTWO OKRĘTÓW)

TELEFONY:
W GDAŃSKU: 285 46
285 47
285 48

ADR. TEL.:
„WARTA"

W NOWYM PORCIE:
WOLNA STREFA: 285 46
DWORZEC NADWIŚLAŃSKI: 285 47
HOLM: 236 67

BOE CODE

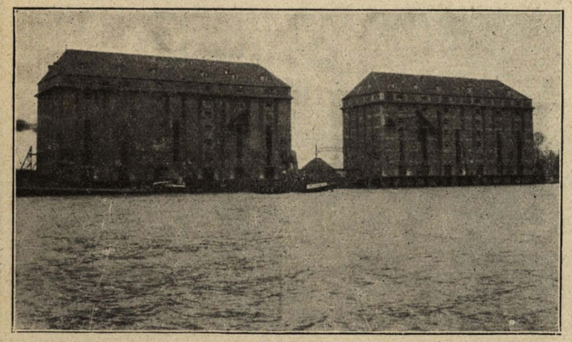
ODDZIAŁ W GDYNI
BIURO WŁASNE W PORCIE
TEL. 1219
ADR. TEL.: „WARTA"

WIELER & HARDTMANN A. G.

GDAŃSK

ODDZIAŁY W **SZCZECINIE** I **HAMBURGU**

FIRMA ZAŁOŻONA W 1882 R.



EKSPEDYCJA I MAGAZYNOWANIE

WSZELKICH ARTYKUŁÓW MASOWYCH, JAKO TO: ZBOŻE, CUKIER, NAWOZY, ŻELAZO I T. P.

WŁASNE SKŁADY TOWAROWE GDAŃSK—NOWY PORT, O POJEMNOŚCI 50.000 TON

ADR. TELEGR.: „WARRANT" TEL. NR. ZBIOROWY 35141

Ilustracja obok przedstawia

SKŁADY TOWAROWE RUSSENHOF:
GDAŃSK — NOWY PORT, O POJEMNOŚCI 28.000 TON DLA TOWARÓW CIĘŻKICH

„POLSKAROB"
POLSKO - SKANDYNAWSKIE
TOW. TRANSPORTOWE S. A.
GDYNIA
TEL.: EKSPEDYCJA 1201, 1202
MAKLERKA 1203

POLNISCH-SKANDINAVISCHE
TRANSPORT-
HANDELSGESELLSCHAFT
m. b. H.
DANZIG — LANGERMARKT 3
TEL.: 26946

SKRÓT TELEGR.: „POLSKAROB" CODE: SCOTTS IOTH, THE BOE CODE, RUDOLF MOSSE

EKSPEDYCJA

MAKLERKA

ŻEGLUGA

PRZEDSTAWICIELSTWO FIRMY

„ROBUR"

ZWIĄZEK KOPALŃ GÓRNOŚLĄSKICH

SP. Z OGR. POR.

KATOWICE

MIESIĘCZNY PRZEŁADUNEK CA. 400.000 T WĘGLA

S/S.	*ROBUR I*	*CA.*	*1.250 T DW*
S/S.	*ROBUR III*	*CA.*	*2.850 T DW*
S/S.	*ROBUR IV*	*CA.*	*3.000 T DW*
S/S.	*ROBUR V*	*CA.*	*3.000 T DW*

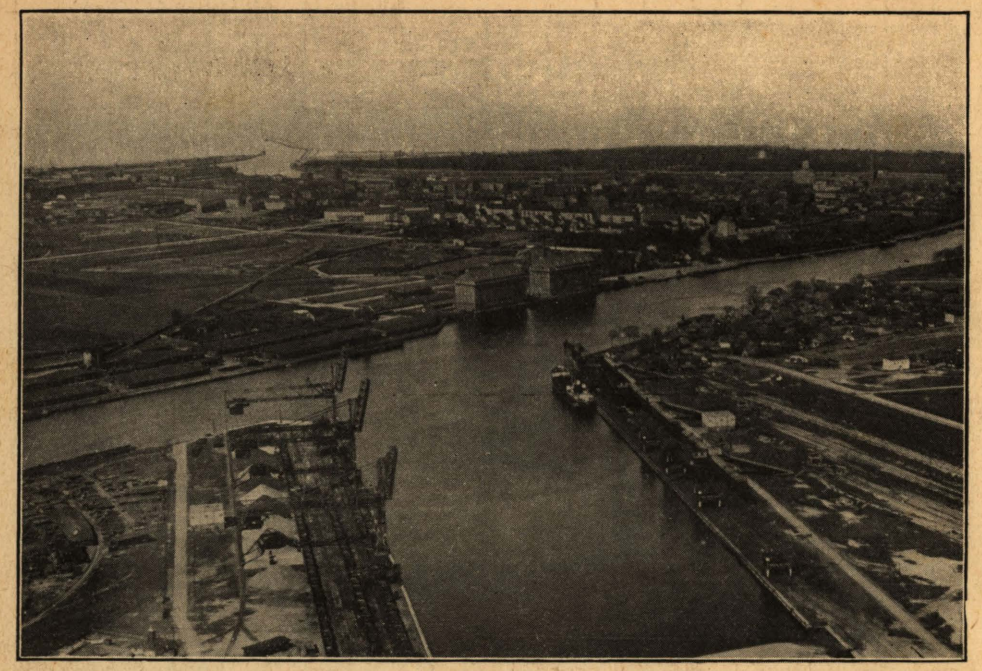
Połączenia kolejowe i okrętowe Portu Gdańskiego.



VII. 1934.

PORT GDAŃSKI

Podstawowe informacje o jego położeniu, ruchu, urządzeniach przeładunkowych, opłatach portowych, regularnych połączeniach okrętowych i taryfach kolejowych



Basen dla towarów masowych w Wisłoujściu. Naprzeciw basenu śpichlerze o pojemności 28000 ton.

ZARZĄD:

Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku. Neugarten 28/29, Telefon 231 51.

PRZEDSTAWICIELSTWA:

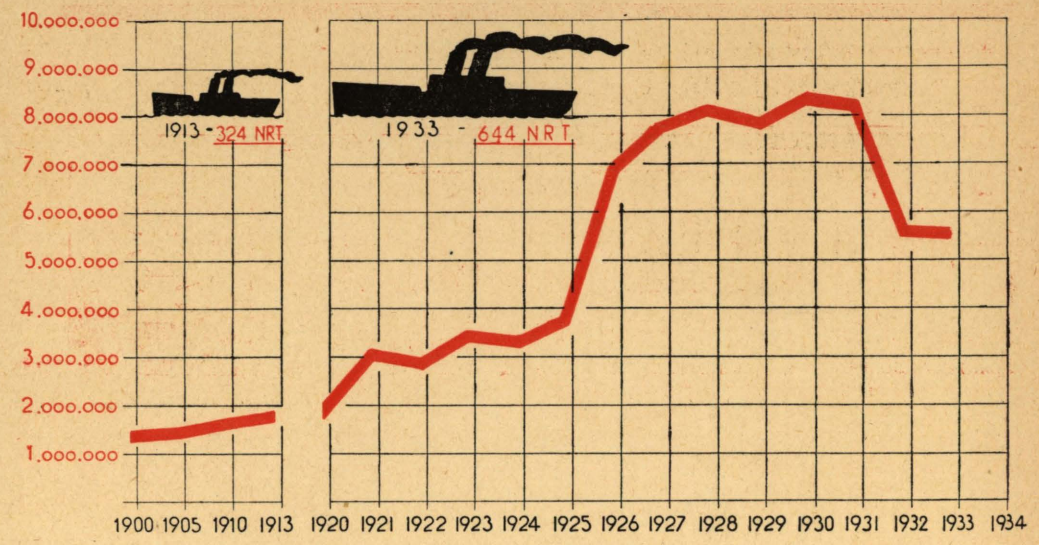
Przedstawiciel Rady Portu w Warszawie,
Radca Rady Portu A. Rudzki, Warszawa, Targowa 15. Telefon 10 22 14, adres telegr. Radport.

Przedstawicielstwo Kolei Polskich oraz Portów w Gdańsku i Gdyni w Pradze,
Praha, Jungmannova 38. Telefon 271 02, adres telegr. Pekape.

Przedstawiciel Portów Gdańska i Gdyni w Wiedniu,
Dr. Bar, Wien IV, Argentinierstr. 27. Telefon U. 410 20.

Przedstawiciel Portów Gdańska i Gdyni w Haifie,
Dr. Nawratzki, Haifa, P. O. B. 982.

Ruch okrętowy.



Rozwój morskiego ruchu okrętowego w porcie gdańskim, na wejściu i wyjściu.
Statki oznaczają tonaż przeciętny.

Morski ruch okrętowy w porcie gdańskim
na wejściu i wyjściu, bez żeglugi przybrzeżnej.

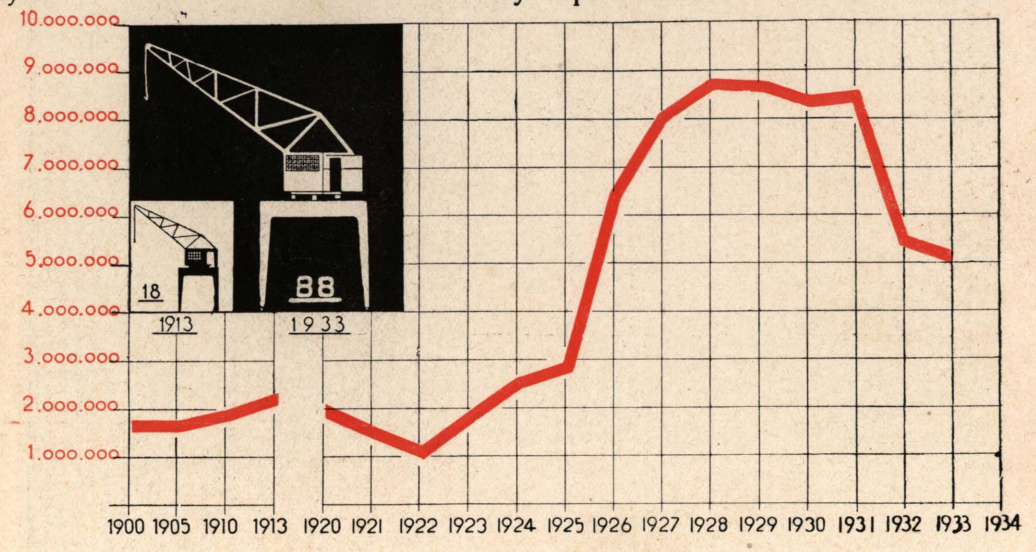
Rok	Ilość okrętów	Tonaż NRT	Tonaż przeciętny NRT
1913	**5 765**	**1 861 691**	**324**
1929	**10 828**	**7 810 252**	**722**
1930	**12 165**	**8 285 900**	**681**
1931	**11 931**	**8 126 066**	**681**
1932	**9 291**	**5 523 350**	**594**
1933	**8 544**	**5 496 720**	**644**

Żegluga śródlądowa w porcie gdańskim
na wejściu i wyjściu przez śluzę w Einlage, w komunikacji z Wisłą i drogami wodnemi na wschód od Wisły:

Rok	Ilość statków	Nośność statków w tonach (po 1000 kg)
1913	**11 387**	**1 310 923**
1929	**9 818**	**1 100 011**
1930	**12 808**	**1 402 069**
1931	**11 567**	**1 399 881**
1932	**11 683**	**1 173 206**
1933	**13 324**	**1 419 370**

W roku 1933 reprezentowanych było w gdańskim ruchu portowym 26 bander.
Bandera polska stała na czwartem miejscu.

Ruch towarowy i pasażerski

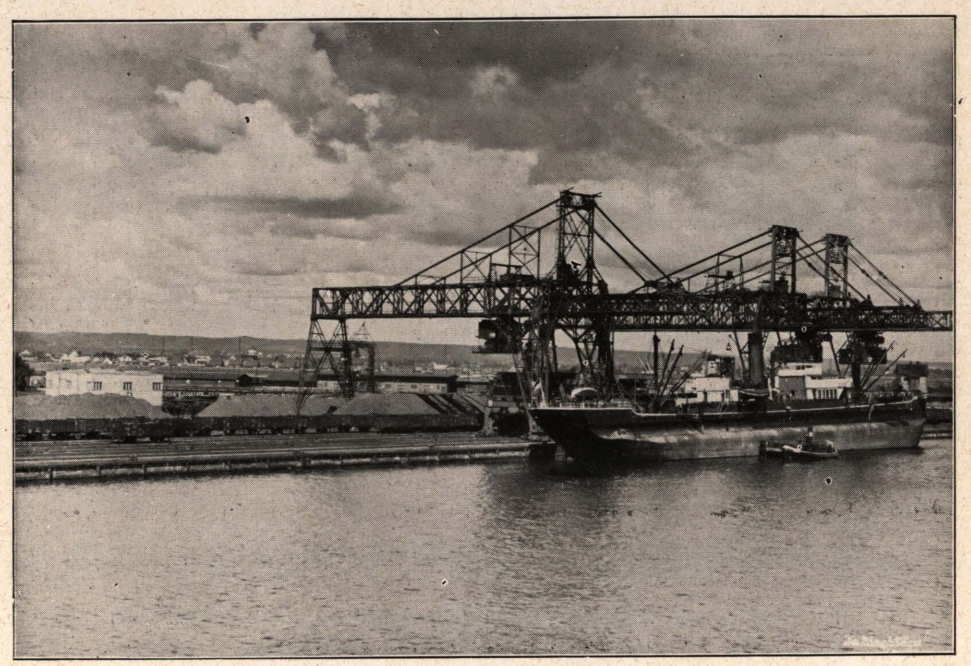


Rozwój morskiego ruchu towarowego w porcie gdańskim.
W lewym górnym rogu przedstawiona jest ilość dźwigów.

Morski ruch towarowy	**1930**	**1931**	**1932**	**1933**
Przywóz:				
	t	t	t	t
Arykuły spożywcze, oprócz śledzi	51 010	43 293	31 346	34 646
Śledzie	79 758	60 510	50 246	36 118
Nawozy sztuczne, chemikalja	237 728	104 798	45 474	55 546
Metale i towary metalowe	44 649	29 866	15 787	32 482
Rudy	489 834	402 307	97 147	111 960
Inne towary	187 652	113 524	188 103	222 415
Razem	1 090 631	754 298	428 105	493 167
Wywóz:				
Artykuły spożywcze	144 220	123 957	131 608	144 822
Zboże	391 301	180 567	286 487	397 030
Cukier łącznie z rafinadą	192 863	199 733	141 689	5 238
Drzewo i wyroby drzewne	824 301	977 346	559 890	800 772
Węgiel i koks	5 372 479	5 874 733	3 774 511	3 170 965
Nafta i produkty naftowe	29 069	28 157	43 186	26 984
Inne towary	168 229	191 712	110 578	113 997
Razem	7 122 462	7 576 205	5 047 949	4 659 808
Ogółem przywóz i wywóz	8 213 093	8 330 503	5 476 052	5 152 975

Morski ruch pasażerski

(łącznie z ruchem przybrzeżnym)	1930	1931	1932	1933
Przyjechało i wyjechało osób	75 745	51 115	56 928	37 837



Nabrzeże dla przeładunku rudy w Wisłoujściu

Tuż za torami kolejowemi widoczne są olbrzymie zwały rudy (około 100 000 t), którą w miarę zapotrzebowania przewozi się do hut położonych w zapleczu.

Administracja portu i urządzeń portowych.

Administracja portu jest jednolita i spoczywa w rękach Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku. Sprawy nawigacyjne należą do Urzędu Pilotów Rady Portu, zaś eksploatacja większości nabrzeży publicznych do Zarządu Kejów. Obydwa te urzędy podlegają Dyrektorowi Handlowemu Rady Portu.

Opłaty portowe ustala Rada Portu. Obecnie obowiązuje taryfa opłat portowych z dnia 20 czerwca 1934 r. Wyciąg z taryfy podajemy na stronie 9-ej.

Podział własności w porcie uwidoczniony jest na mapce umieszczonej na następnej stronie. Rada Portu posiada na terenach przybrzeżnych liczne place składowe i magazyny, między innemi cały kompleks nowoczesnych hangarów składowych w Wolnej Strefie. Do Rady Portu należą również dwie trzecie dźwigów portowych, m. i. całe urządzenie basenu dla towarów masowych w Wisłoujściu, składające się z 3 urządzeń taśmowych dla przeładunku węgla wraz z 6-ciu wywrotnicami wagonowemi, 3 mostów przeładunkowych dla rudy i fosfatów, zasobników automatycznie ważących, przesuwnic, całego szeregu ciężkich dźwigów i t. d. Wszystkie te składy i urządzenia są administrowane przez Zarząd Kejów i służą dla ogólnego użytku wszystkich interesentów portowych. Korzystanie z nich odbywa się na podstawie regulaminu eksploatacji składów i placów składowych wzgl. regulaminu używania dźwigów Rady Portu i odnośnych taryf. Nowe wydanie powyższych regulaminów i taryf ukazało się w jednym zeszycie wraz z taryfą opłat portowych z ważnością od dnia 20 czerwca 1934 r.

Część terenów i urządzeń przybrzeżnych w porcie jest własnością prywatną. Do prywatnych urządzeń taryfy opłat za używanie dźwigów i składów Rady Portu nie mają zastosowania.

Urządzenia portowe.

Port.	Długość nabrzeży portu morskiego	30,8 km
	w tem nabrzeży betonowych	8,6 km
	Powierzchnia wodna portu morskiego	211 h
	Powierzchnia wodna portu rzecznego	685 h
	Głębokość portu morskiego (drogi jezdnej)	9—10 m
Tory kolejowe w porcie		330 km



Place składowe dla drzewa na Holmie

Mechaniczne urządzenia przeładunkowe		
	ogółem	88
	w tem dźwigów elektrycznych	68
	urządzeń dla przeładunku węgla, każde z 2-ma wywrotnicami wagonowemi	3
	dźwigów mostowych dla przeładunku rud i fosfatów z zasobnikami do ważenia	3
	dźwigów pływających o udźwigu 2—100 t.	8
Place składowe		
	lądowe	ok. 2 milj. m²
	wodne	ok. 2½ milj. m²
Składy portowe		
	powierzchnia (z wyłączeniem składów na terenie Motławy)	266 680 m²
	składy Rady Portu przeznaczone dla eksploatacji publicznej	87 167 m²
	w tem nowoczesne hangary przeładunkowe w Wolnej Strefie, wyposażone w dźwigi wewnętrzne i wózki elektryczne:	
	na nabrzeżu południowem	19 970 m²
	na nabrzeżu północnem	8 250 m²

Towary tranzytowe (za wyjątkiem niektórych artykułów przewożonych luzem bez opakowania) mają prawo do bezpłatnego korzystania z magazynów i placów składowych Rady Portu, w kierunku eksportowym przez okres 40 dni, w kierunku importowym zaś 8 dni.

Śpichlerze z automatycznemi urządzeniami dla przeładunku zboża o pojemności 160 000 t
(W roku 1933 przeładunek zboża wynosił przeszło 400 000 t.)

Zbiorniki dla olejów mineralnych i melasy o pojemności . . . . . 93 000 t

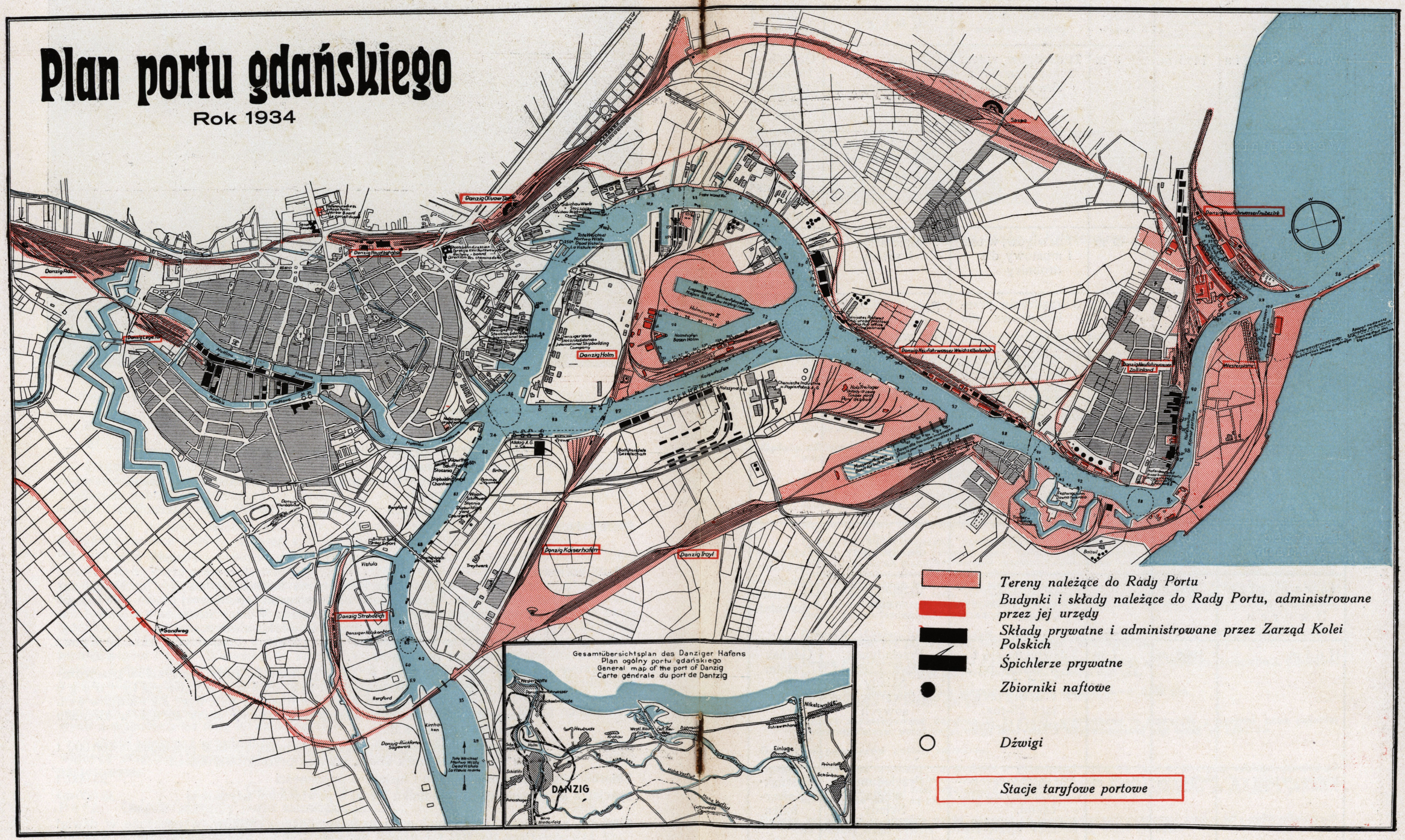
Specjalne urządzenia dla przeładunku śledzi o powierzchni użytkowej . . . . 36 000 m²

Stocznie, przystosowane do budowy i naprawy dużych statków, wyposażone w dźwigi pływające do 100 t i dźwigi stałe do 250 t. „Stocznia Gdańska", „Stocznia Schichau", „Wojan" i inne.

Stacje bunkrowe dla statków parowych i motorowych.

Plan portu gdańskiego

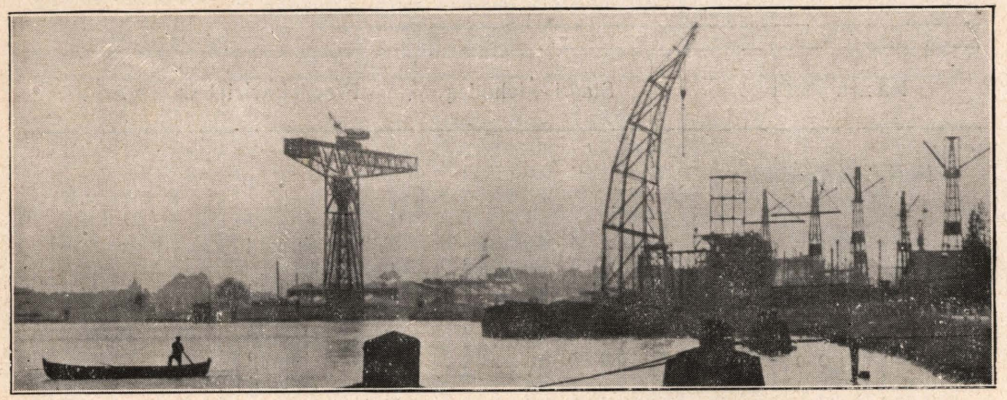
Rok 1934



Najważniejsze części Portu Gdańskiego.

Nazwa	*Długość nabrzeży betonowych*	*Głębokość*	*Urządzenia przeładunkowe*	*U w a g i*	*Stacja portowa*
W o l n a S t r e f a	1455 m	8 m	21 dźwigów, w tem 2 pięciotonowe z chwytaczami.	Nowoczesne składy dla drobnicy	Gdańsk—Neufahrwasser—Freibezirk
W e s t e r p l a t t e	620 m	9—10 m	4 dźwigi po 2½ t., 2 dźwigi po 5 t.	Składy dla towarów masowych	Gdańsk—Troyl Ładownia publiczna Westerplatte
K a n a ł P o r t o w y	1981 m	6—9 m	7 dźwigów, w tem 1 mostowy dla drobnicy	Śpichlerze i składy	Gdańsk—Neufahrwasser—Zollinland
W i s ł o u j ś c i e (Basen dla towarów masowych)	1100 m	8—9 m	3 urządzenia przeładunkowe dla węgla, 2 dźwigi mostowe dla rud po 15 t., 1 dźwig mostowy dla fosfatów 10 t., 3 zasobniki wagowe, 2 dźwigi 5-tonowe z chwytaczami, 4 dźwigi 7-tonowe z chwytaczami, 2 dźwigi 10-tonowe z chwytaczami,	Roczna zdolność przeładunkowa dla węgla około 2½ miljona t., dla rud i fosfatów około 1 miljona t.	Gdańsk—Troyl
D w o r z e c W i ś l a n y	700 m	6—9 m	—	Składy dla drobnicy	Gdańsk—Neufahrwasser—Weichselbahnhof
N o w e n a b r z e ż e p r z y D w o r c u W i ś l a n y m	400 m	9 m	6 dźwigów 7-tonowych z chwytaczami.	Przeładunek węgla	
H o l m	1966 m	7 m	2 dźwigi po 2½ t., *) 2 dźwigi po 2 wzgl. 6 t., *) 1 dźwig pływający 25-ton., 3 dźwigi 1½-ton.	Przeładunek drzewa i zboża Składy dla towarów masowych	Gdańsk—Holm
K a i s e r h a f e n	440 m	7,5—9 m	9 dźwigów 5-tonowych z chwytaczami, 4 dźwigi po 2½ t.	Przeładunek węgla Składy dla drobnicy	Gdańsk—Kaiserhafen

*) Dźwigi te są w razie potrzeby przenoszone do innych części portu.



250-tonowy dźwig stały i 100-tonowy dźwig pływający

Opłaty portowe

Najważniejsze opłaty portowe pobierane na zasadzie taryfy opłat portowych z dnia 20 czerwca 1934 r.

Opłaty portowe od statków za wejście i wyjście w komunikacji, morskiej za każdy m³ pojemności statku netto: od statków próżnych, z balastem, pasażerskich i ładujących wzgl. wyładowujących w Gdańsku nie więcej niż 25% swej pojemności netto 0,053 gld., od statków ładujących lub wyładowujących ponad 25% swej pojemności netto 0,10 gld Zniżki dla statków regularnych linij wynoszą 40 do 70%, dla statków nieregularnych zawijających częściej do portu gdańskiego 10 do 20%, dla trampów wychodzących bezpośrednio do portu gdyńskiego lub przychodzących bezpośrednio z portu gdyńskiego 15%. Statki wycieczkowe uiszczają tytułem wszystkich opłat maksymalnie 60.— gld. za każde rozpoczęte 24 godziny pobytu w porcie.

Opłaty od towarów wyładowanych lub załadowanych w porcie za każde 100 kg, zależnie od zaszeregowania do jednej z następujących grup:

Grupa A. Węgiel, koks i brykiety węglowe w eksporcie 0,012 gld.

Grupa B. Apatyty, celuloza, fosfaty, kainit, kamienie brukowe, makulatura, piryty i wypałki pirytowe, piasek, ruda, sole potasowe, tomasyna, ziemniaki, żużle i t. d. 0,015 gld.

Grupa C. Stare żelastwo, żelazo surowe, odpadki blachy żelaznej 0,020 gld.

Grupa D. Asfalt, benzyna, blachy żelazne i cynkowe, beczki żelazne, cement, cyna, cynk, dachówka, drut żelazny, dziegieć, gips, hutnicze półfabrykaty, kości, kreda, kamienie budulcowe, kukurydza, różne makuchy również mielone i śrutowane. mazut, mąka pastewna, marmur nieszlifowany, nawozy azotowe, nafta, ołów, oleje gazowe, oleje smarowe, otręby, zboża strączkowe, płatki ziemniaczane, ropa naftowa, rury żelazne, stalowe i żelbetowe, saletra wapienna, siano, siarka, siarczan amonu, słoma, soda, sól kamienna i warzonka, sól glauberska, smoła, spirytus eksportowy, stal, szamotówka, szyny stalowe i żelazne, superfosfat, trawa morska, torf, wytłoczyny buraczane, zboże, żelazo fasonowe i walcowane i t. d. 0,029 gld.

Grupa E. Cukier, kory garbarskie, mąka, nasiona i surowce oleiste, papier gazetowy, półfabrykaty drzewne, ryż surowy, słód, tektura, wiklina i t. d. 0,043 gld.

Grupa F. Drzewo nieobrobione i nawpół obrobione za każdy m³, sosnowe, świerkowe, topolowe, jodłowe i wierzbowe 0,14 gld., wszystkie inne gatunki 0,29 gld.

Grupa G. Wszelkie towary niezaszeregowane do grup A—F 0,058 gld.
Śledzie solone od beczki 0,09 gld.

Towary zaszeregowane do grup D, E, F i G, przewożone w tranzycie z krajami poza polskim obszarem celnym położonemi mogą korzystac z 50-procentowej ulgi opłat od towarów.

Opłaty od pasażerów zostały zniesione.

Opłaty za pilotaż wynoszą dla statków o pojemności netto do 1000 m³ 9.— gld., od 1001 do 2000 m³ 18.— gld., za każde dalsze rozpoczęte 500 m³ 4.50 gld., maksymalnie jednak 175.— gld. na wejściu lub wyjściu. Statki linij regularnych mają 50% zniżki. Statki obowiązane do pilotażu o pojemności netto do 284 m³ są zwolnione od opłat za pilotaż.

Opłaty za pilotaż w obrębie portu wynoszą za pierwsze przeprowadzenie statku 80% opłat pilotowych na wejściu wzgl. wyjściu. Dalsze przeprowadzenia są wolne od opłat.

Opłat za łamanie lodu nie pobiera się.

Waluta: 1 gulden gdański = około 1 frank w złocie lub 1 złoty 73 gr.

Regularne połączenia okrętowe portu gdańskiego.

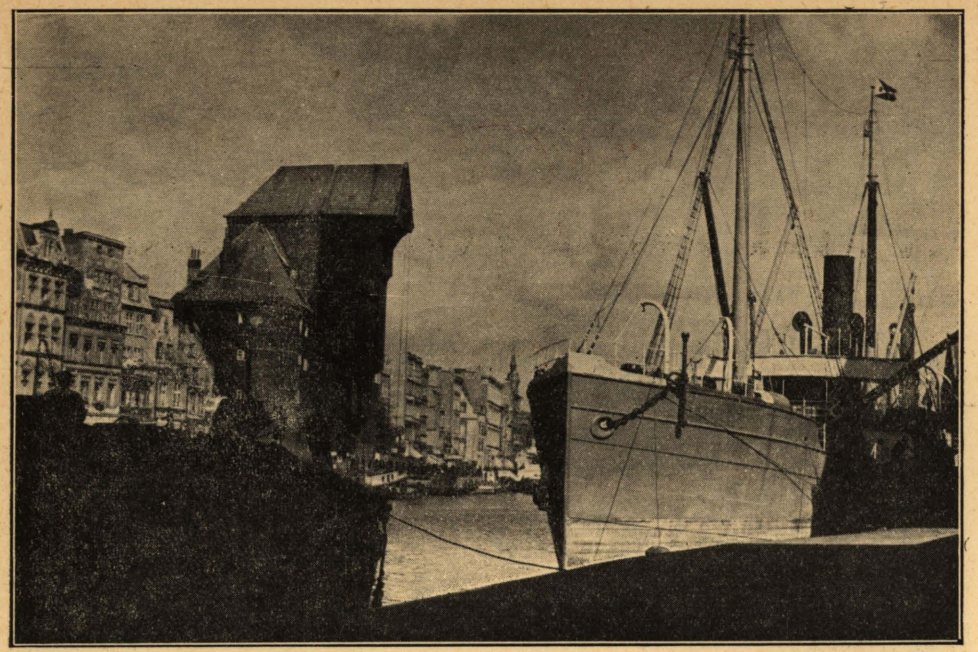
Nazwa portu	Statki odchodzą	Przedstawiciel w Gdańsku
I. Porty Europejskie:		
Anglja:		
Garston	co 4 tygodnie	F. G. Reinhold
Gibraltar	co 3 tygodnie	Bergenske
Grangemouth	co 10 dni	F. G. Reinhold
Hull	co 7 dni	Polska Agencja Morska
Leith	co 10 dni	F. G. Reinhold
Liverpool	co 10 dni	F. G. Reinhold
Londyn	co 7 dni	Polska Agencja Morska
Londyn	co 7 dni	United Baltic Corporation
Manchester	co 10 dni	F. G. Reinhold
Preston	co 4 tygodnie	F. G. Reinhold
Svansea	co 10 dni	F. G. Reinhold
Belgja:		
Antwerpja	co 7 dni	Polska Agencja Morska
Antwerpja	co 10 dni	Norddeutscher Lloyd
Bułgarja:		
Burgas	co 2 tygodnie	Scandinavian Levant
Danja:		
Aarhus	co 2 tygodnie	F. G. Reinhold
Kopenhaga	co 7 dni	F. G. Reinhold
Kopenhaga	co 7 dni	August Wolff & Co.
Odense	co 2 tygodnie	F. G. Reinhold
Estonja:		
Tallinn	co 7 dni	Behnke & Sieg
Tallinn	co 10 dni	F. G. Reinhold
Tallinn	co 2 tygodnie	Polska Agencja Morska
Finlandja:		
Abo	co 2 tygodnie	Lenczat & Co.
Helsinki	co 7 dni	Behnke & Sieg
Helsinki	co 7 dni	Polska Agencja Morska
Helsinki	co 2 tygodnie	Lenczat & Co.
Helsinki	co miesiąc	Bergenske
Kotka	co 2 tygodnie	Lenczat & Co.
Kotka	co 2 tygodnie	Polska Agencja Morska
Wyborg	co 2 tygodnie	Lenczat & Co.
Francja:		
Bordeaux	co 10 dni	F. G. Reinhold
Dunkerque	co 10 dni	F. G. Reinhold
La Rochelle	co 10 dni	F. G. Reinhold
Le Havre	co 10 dni	F. G. Reinhold
Marseille	co 4 tygodnie	Behnke & Sieg i Bergenske
Grecja:		
Pireus	co 2 tygodnie	Scandinavian Levant
Saloniki	co 2 tygodnie	Scandinavian Levant
Hiszpanja:		
Alicante	co 4 tygodnie	Behnke & Sieg i Bergenske
Barcelona	co 4 tygodnie	Behnke & Sieg i Bergenske

Nazwa portu	Statki odchodzą	Przedstawiciel w Gdańsku
Bilbao	co 3 tygodnie	Bergenske
Cadiz	co 3 tygodnie	Bergenske
Cartagena	co 4 tygodnie	Behnke & Sieg i Bergenske
Malaga	co 4 tygodnie	Behnke & Sieg i Bergenske
Sevilla	co 3 tygodnie	Bergenske
Taragona	co 4 tygodnie	Behnke & Sieg i Bergenske
Valencja	co 4 tygodnie	Behnke & Sieg i Bergenske
Vigo	co 3 tygodnie	Bergenske
Holandja:		
Amsterdam	co 7 dni	F. G. Reinhold
Amsterdam	co 2 tygodnie	Polska Agencja Morska
Rotterdam	co 7 dni	August Wolff & Co.
Rotterdam	co 10 dni	Norddeutscher Lloyd
Rotterdam	co 2 tygodnie	Polska Agencja Morska
Irlandja:		
Belfast	co miesiąc	Behnke & Sieg
Dublin	co miesiąc	Behnke & Sieg
Londonderry	co miesiąc	Behnke & Sieg
Italja łącznie z Sycylją:		
Catania	co 4 tygodnie	Behnke & Sieg i Bergenske
Genua	co 4 tygodnie	Behnke & Sieg i Bergenske
Livorno	co 4 tygodnie	Behnke & Sieg i Bergenske
Messina	co 4 tygodnie	Behnke & Sieg i Bergenske
Neapel	co 4 tygodnie	Behnke & Sieg i Bergenske
Palermo	co 4 tygodnie	Behnke & Sieg i Bergenske
Litwa:		
Kłajpeda	co 7 dni	Behnke & Sieg
Łotwa:		
Liepaja (Libawa)	co 7 dni	Behnke & Sieg
Ryga	co 7 dni	August Wolff & Co.
Ryga	co 7 dni	Behnke & Sieg
Ryga	co 10 dni	F. G. Reinhold
Ryga	co 2 tygodnie	Polska Agencja Morska
Ryga	co 2 tygodnie	Lenczat & Co.
Niemcy:		
Brema	co 7 dni	August Wolff & Co.
Hamburg	co 7 dni	Behnke & Sieg
Hamburg	co 2 tygodnie	Bergenske
Hamburg	co 7 dni	Ferd. Prowe
Hamburg	co 7 dni	Polska Agencja Morska
Hamburg	co 10 dni	Burton
Kilonja	co 3 dni	Ferd. Prowe
Kolonja i inne porty nadreńskie	co 2 tygodnie	August Wolff & Co.
Królewiec	co 2 tygodnie	August Wolff & Co.
Lubeka	co 2 tygodnie	Lenczat & Co.
Szczecin	co 2 tygodnie	F. G. Reinhold i Ferd. Prowe
Norwegja:		
Bergen	co 2 tygodnie	Bergenske
Oslo	co 2 tygodnie	Bergenske
Stavanger	co 2 tygodnie	Bergenske
Trondhjem	co 2 tygodnie	Bergenske

Nazwa portu	Statki odchodzą	Przedstawiciel w Gdańsku
Portugalja:		
Lizbona	co 3 tygodnie	Bergenske
Oporto	co 3 tygodnie	Bergenske
Rumunja:		
Braila	co 2 tygodnie	Scandinavian Levant
Constanca	co 2 tygodnie	Scandinavian Levant
Szwecja:		
Götaborg	co 7 dni	Behnke & Sieg
Götaborg	co 2 tygodnie	Bergenske
Halmstad	co 2 tygodnie	Bergenske
Helsingborg . . .	co 7 dni	Behnke & Sieg
Kalmar	co 10 dni	Bergenske i Behnke & Sieg
Karlskrona . . .	co 10 dni	Bergenske i Behnke & Sieg
Landskrona . . .	co 7 dni	Behnke & Sieg
Malmö	co 7 dni	Behnke & Sieg
Malmö	co 14 dni	Bergenske
Sztokholm	co 10 dni	Bergenske i Behnke & Sieg
Turcja:		
Istanbul	co 2 tygodnie	Scandinavian Levant
II. Porty Pozaeuropejskie:		
Afryka:		
Alexandria . . .	co 2 tygodnie	Scandinavian Levant
Algier	co 2 tygodnie	Scandinavian Levant
Beni Saf	co 3 tygodnie	Bergenske
Bone	co 10 dni	Polska Agencja Morska
Casablanca . . .	co 3 tygodnie	Bergenske
Kenitra	co 3 tygodnie	Bergenske
Las Palmas . . .	co 4 tygodnie	Behnke & Sieg
Oran	co 3 tygodnie	Bergenske
Tanger	co 3 tygodnie	Bergenske
Ameryka:		
Buenos Aires . .	co miesiąc	Bergenske
Rio de Janeiro .	co miesiąc	Bergenske
Santos	co miesiąc	Bergenske
Azja:		
Beyrouth	co 2 tygodnie	Scandinavian Levant
Haifa	co 2 tygodnie	Scandinavian Levant
Jaffa	co 2 tygodnie	Scandinavian Levant
Smyrna	co 2 tygodnie	Scandinavian Levant

Komunikaty o odjazdach statków.

Związek Maklerów Okrętowych wraz z Związkiem Spedytorów w Gdańsku wydają dwutygodniowe komunikaty o najbliższych terminach odjazdu statków linij regularnych z Gdańska. Komunikaty te otrzymać można w Związku Spedytorów w Gdańsku, Hopfengasse 26, lub przez Radę Portu.



Dźwig z pierwszej połowy XV wieku n. Motławą, nad którą koncentrował się dawniej port gdański

Taryfy kolejowe i kolejowo-wodne portu gdańskiego.

W komunikacji z obszarem Rzplitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska:
Taryfy wyjątkowe w komunikacji z portami morskiemi,
(część II, zeszyt 2 taryfy towarowej Polskich Kolei Państwowych).

W komunikacji z innemi krajami:

Taryfy związkowe

z Czechosłowacją (przez wszystkie odnośne punkty graniczne),
z Rumunją (przez Śniatyn Załucze — Grigore Ghica Voda),
z Rosją (przez wszystkie odnośne punkty graniczne),
z Niemcami (przez wszystkie odnośne punkty graniczne),
z Węgrami (w tranzycie przez Czechosłowację),
z Bułgarją (w tranzycie przez Rumunję),
z portami Bliskiego Wschodu*) (kombinowane taryfy kolejowo-morskie z przeładunkiem w rumuńskich portach morskich, w komunikacji z Istanbulem, Pireusem, Aleksandrją, Beyruthem, Haifą, Jaffą, Port Saidem i t. d.),
z portami naddunajskiemi (kombinowane taryfy dla przewozów koleją i Dunajem z przeładunkiem w portach naddunajskich Bratysławie i Komarnie, w komunikacji z Rumunją, Bułgarją, Jugosławją, Węgrami, Austrją i Niemcami).

Informacji w sprawach taryfowych udziela:
Biuro Taryfowe Dyrekcji Handlowej Rady Portu w Gdańsku, Neugarten 28/29 — telefon 231 51. Biuro przyjmuje również wnioski dotyczące rozbudowy taryf kolejowych i polepszenia stosunków komunikacyjnych, kierując je po opracowaniu do właściwych instancyj.

*) Taryfa powyższa umożliwia nadawanie przesyłek z Gdańska i do Gdańska za bezpośrednim listem przewozowym:
via Port Said w komunikacji z portami Zatoki Perskiej, Indyj angielskich i holenderskich, chinskiemi, japońskiemi, wschodnio-afrykańskiemi i australijskiemi,
via Istanbul z wszystkiemi portami tureckiemi, i
via Pireus z wszystkiemi portami greckiemi.

OBSZAR CIĄŻENIA PORTU GDAŃSKIEGO

20 0 40 80 120 160 200 Klm.

1:2,000.000

MORZE BAŁTYCKIE

Gdynia

GDAŃSK

Wilno

ŁOTWA

LITWA

PRUSY WSCHODNIE

Białowieża

Poznań

WARSZAWA

Łódź

Katowice

Drohobycz

NIEMCY

CZECHO-SŁOWACJA

KARPATY

BIAŁORUŚ

UKRAINA

WĘGRY

RUMUNJA

OBJAŚNIENIE

Zboże

Drzewo

Węgiel

Cukier

Złom

Nafta

Nawozy sztuczne

Ruda

Bawełna

PORT GDAŃSKI

SKALA 1:15000

100 0 500 1000m.

1929

OBJAŚNIENIA

- Tereny należące do Rady Portu
- Budynki, składy i magazyny należące do Rady Portu i przez nią bezpośrednio administrowane
- Składy i magazyny prywatne
- Spichlerze zbożowe z elewatorami
- Rezerwoary naftowe
- Dźwigi, żórawie, etc.
- Żorawie pływające
- Promy
- Inne urządzenia przeładunkowe
- Granica wolnej strefy.
- Place zwrotne
- 8.7 Głębokości – w metrach

PLAN OGÓLNY PORTU GDAŃSKIEGO

SKALA 1:150000

DRUK · M · S · WOJSK

3/13.

"POLMIN"

PAŃSTWOWA FABRYKA
OLEJØW MINERALNYCH

SIEDZIBA DYREKCJI
LWØW, SZPITALNA 1

FABRYKA OLEJØW MINERALNYCH
W DROHOBYCZV

REPREZENTACJA w WARSZAWIE
SZKOLNA 2

REPREZENTACJA w GDAŃSKV
POLISH STATE PETROLEVM COMPANY
PAŃSTWOWE ZAKŁADY NAFTOWE M.B.H.
WALLGASSE 15/16

PRZEDSTAWICIELSTWA ZAGRANICZNE
WE WSZYSTKICH MIASTACH EVROPY

POLECA w NAJLEPSZYCH GATVNKACH
PO CENACH KONKVRENCYJNYCH
BENZYNĘ, NAFTĘ, OLEJ GAZOWY, OLEJE MA//
SZYNOWE, OLEJE CYLINDROWE, OLEJE SPECJAL/
NE, OLEJE SAMOCHODOWE, PARAFINĘ, ŚWIECE,
WAŚELINĘ, SMARY, ASFALTY, SVLFOKWASY

WŁASNY PARK
CYSTERNOWY