





PORT  
GDAŃSKI



# BERGENSKE

BALTIC TRANSPORTS LTD. A.G.

ADR. TELEGR.: „BERGENSKE“

**GDAŃSK**

HVNDEGASSE 89, CENTR. TEL. 225/41

**GDYNIA**

VL. PORTOWA TEL. 1230/1231

MAKLERZY OKRĘTOWI i AGENCI FRACHTOWI,  
EKSPORT WĘGLA, WĘGIEL BUNKROWY, EKSPEDYCJA,  
WBEZPIECZENIE, AGENTURY AWARYJNE

REGULARNA ŻEGLOWKA OKRĘTOWA DO WSZYSTKICH PUNKTÓW  
SKANDYNAWJI, FINLANDJI, LEWANTU, MORZA ŚRÓDZIEMNEGO,  
AMERYKI POŁUDN. i PÓŁN. I.T.D.

ZASTĘPSTWO NA POLSKĘ:

**POLSKI LLOYD S.A.**

CENTRALA: WARSZAWA, AL. JERUZOLIMSKIE 36

ODDZIAŁY: GDYNIA, KATOWICE, ŁÓDŹ, LWÓW, POZNAŃ, WILNO, KRAKÓW

ADR. TELEGR.: „LLOYDPOL“

LINIE REPREZENTOWANE:

SCANDINAVIAN LEVANT & AMERICA S.S. AGENCY G.M.B.H.  
GDAŃSK

HVNDEGASSE 89

ADR. TELEGR.: „SCANDSHIP“

SVENSKA ORIENT LINIEN

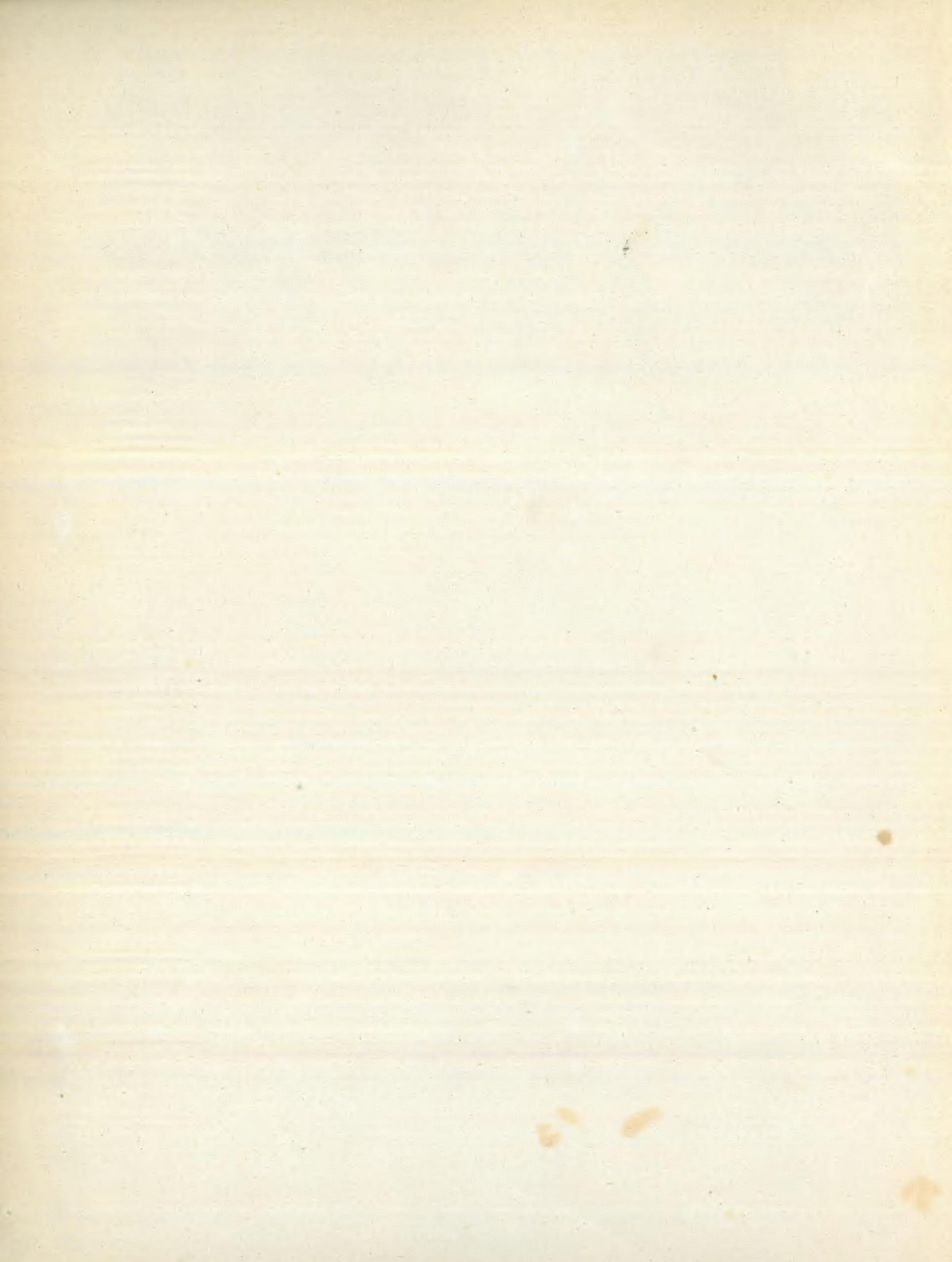
SVENSKA AMERIKA LINIEN

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



3561

# RADA PORTU I DRÓG WODNYCH W GDAŃSKU

## PREZYDENT

H. DE LÖES, Pułkownik

## KOMISARZE:

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ	WOLNEGO MIASTA GDAŃSKA
F. HILCHEN, Dr., Dyrektor	E. BOSSELMANN, Armator
K. JACYNICZ, Komandor-porucznik	K. EXNER, Radca Rządu i Budowy
W. MODEROW, Radca Prokuratorji Generalnej	K. HOFFMANN, Nadradca Rządu
S. WITKOWSKI, Komandor	H. KIESEWETTER, Kupiec
H. ZARZYCKI, Dyrektor	E. WERNER, Sekretarz Związku Zaw.

## DYREKCJA RADY PORTU

DYREKTOR HANDLOWY  
B. NAGÓRSKI

DYREKTOR TECHNICZNY  
R. BRUNS

## NACZELNICY WYDZIAŁÓW:

Dr. H. THOMSEN (Wydz. ruchu)	A. ROŻANKOWSKI (Wydz. admin. Wisły)
Dr. J. WICZKOWSKI (Wydz. ekonomiczny)	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**

T Y G O D N I K

NAJWIĘKSZE PISMO GOSPODARCZE W POLSCE  
NAJBARDZIEJ SKUTECZNY ORGAN OGŁOSZENIOWY

WARSZAWA, ELEKTORALNA 2

# **THE POLISH ECONOMIST**

M I E S I Ę C Z N I K

JEDYNY INFORMATOR O POLSCE W JĘZYKU ANGIELSKIM

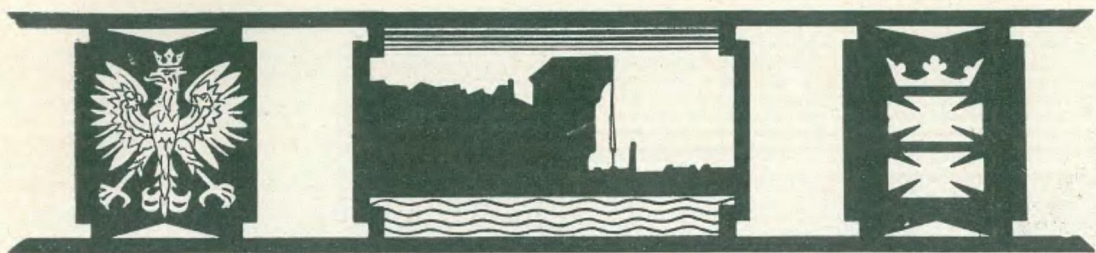
WARSZAWA, ELEKTORALNA 2

REPREZENTANT NA W. M. GDAŃSK:

**A L B E R T B E I N**

GDAŃSK, SCHICHAUGASSE 8; TEL.: 251-08





## R O Z D Z I A Ł I

# Z A R Y S      H I S T O R Y C Z N Y

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 ciężenia, 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 zamorskimi, a więc z Danją, Szwecją, Flandrją, Anglią, 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 ciężenia 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 łąsztów 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 łąsztów popiołu i potażu oraz 6.074 łąsztów smoły. Wartość tych towarów



WIDOK DAWNEGO PORTU GDAŃSKIEGO NA MOTŁAWIE

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

Pomiędzy artykułami eksportowymi 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 ciężenia, eksport zboża tylko w wyjątkowo pomyślnych okresach przewyższał 50.000 łasztów rocznie. Pomiędzy artykułami eksportowymi 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 Antwerpii, 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 miliona sztuk rocznie, oraz sukno, którego w Polsce wówczas jeszcze prawie nie wyrabiano. Wymienić pozatem należy szkło i papier.



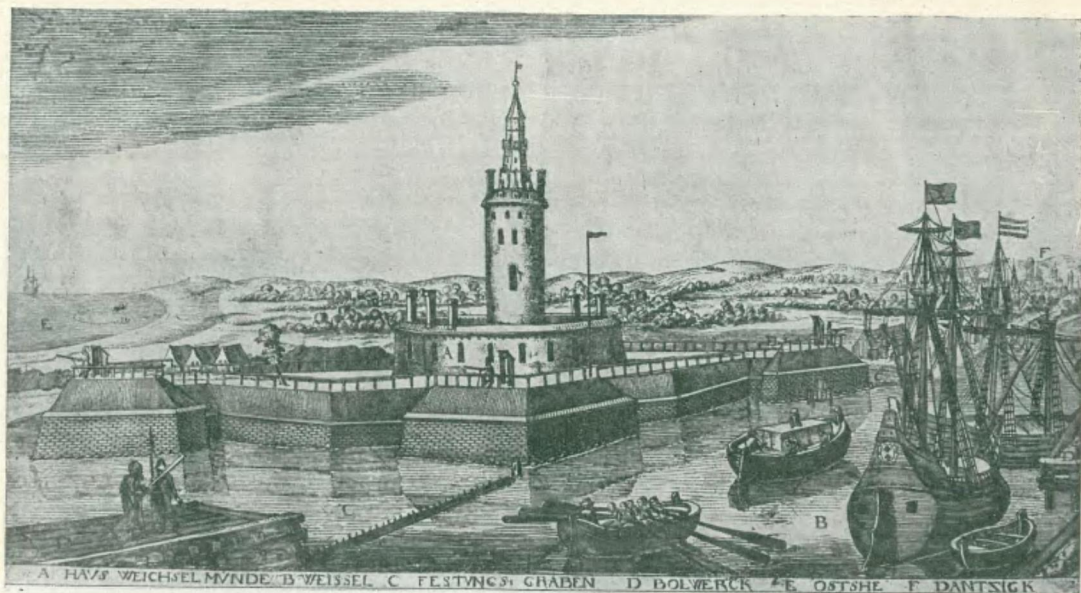
WIDOK STARYCH GDAŃSKICH ŚPICHRZÓW PORTOWYCH

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 pierwszym 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 jednym z najpoważniejszych ogniw w ówczesnym handlu międzynarodowym. Na morzu Bałtyckim jedynie Lubeka była dla Gdańska poważnym konkurentem.

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

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-

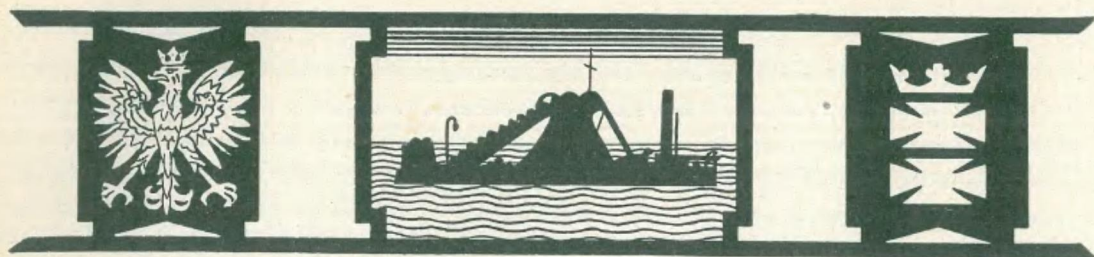


WIDOK DAWNEJ TWIERDZY PRZY WISŁOUJSCIU

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 nowymi 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 ciężenia 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 wchodzi 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

Naczelnymi organami wykonawczymi Rady Portu są Dyrekcje: Handlowa i Techniczna, na czele których stoją Dyrektorzy, mianowani przez Radę Portu. Poza Radę Portu podlegają bezpośrednio Wydziały: Administracyjny i Finansowy, które są emanacjami odpowiednich sekcji.



## 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 szerokim 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 ciężenia był dla portu gdańskiego pomyslny 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 ekonomicznymi, a więc opracowywaniem taryfy opłat portowych,



WIDOK OGÓLNY MIASTA GDAŃSKA I PORT

wniosków w dziedzinie portowych taryf kolejowych, załatwianiem reklamacyj taryfowych, sprawami prasowymi, 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 innymi portami i na życzenie klientów oblicza kalkulacje przewozowe. Na czele tego biura stoi wykwalifikowany taryfowiec. II

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 ciężenia, udzielanie klientom potrzebnych im informacji 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.

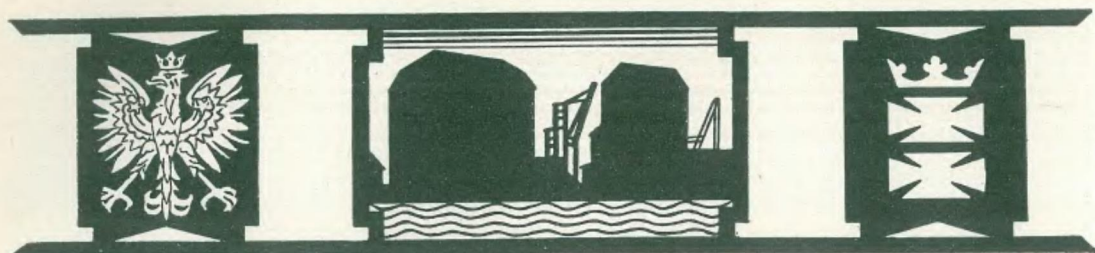
Wszystkie większe prace budowlane Rady Portu zasadniczo powierzane są firmom prywatnym w drodze publicznego przetargu, podczas gdy roboty konserwacyjne i mniejsze budowle nowe zazwyczaj przeprowadzane są przez urzędy, względnie warsztaty Rady Portu we własnym zarządzie.

#### C) WYDZIAŁ ADMINISTRACYJNY

Wydział ten jest emanacją Sekcji I, jak to powyżej było powiedziane. Podlegają mu sprawy personalne i prawne, zakup materiałów 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.



### R O Z D Z I A L III

## O P I S P O R T U

Port gdański położony jest pod  $18^{\circ} 39' 52''$  długości geograficznej od Greenwich i  $54^{\circ} 21' 18''$  szerokości geograficznej. Jest on utworzony przez dolny bieg Wisły, czyli t. zw. „Martwą Wisłę”, o długości ok. 30 km, pomiędzy słuzą w Einlage a dawnym 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 martwym, 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 słuzы dla statków o długości 61 m, szerokości 12,5 m i głębokości 2,5 m przy średniej wodzie oraz słuzы dla tratów o długości 280 m i szerokości 11 m. Cały ruch na drogach wodnych pomiędzy portem gdańskim a jego obszarem ciężenia odbywa się bez trudności przez tę słuzę. Przez odcięcie od nurtu Wisły port zabezpieczony został przed zapiaszczeniem, powodzią, przejściem lodów i prądem rzeczny. 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.

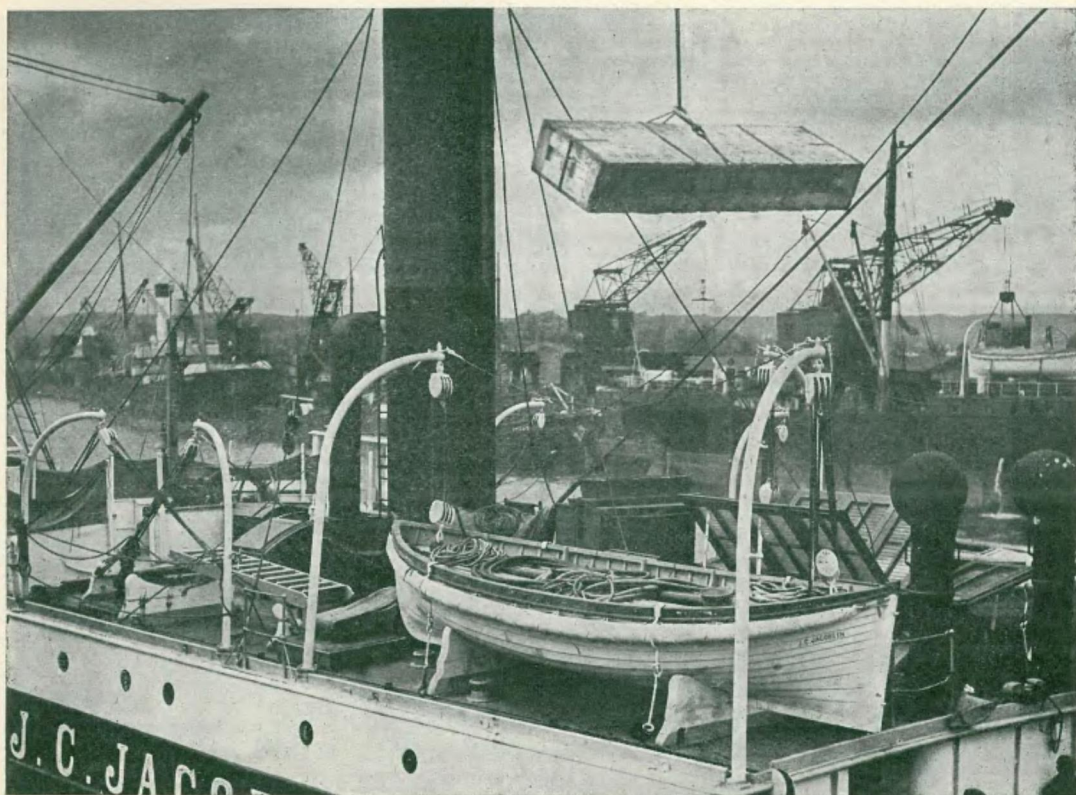
### 1. — WJAZD DO PORTU

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



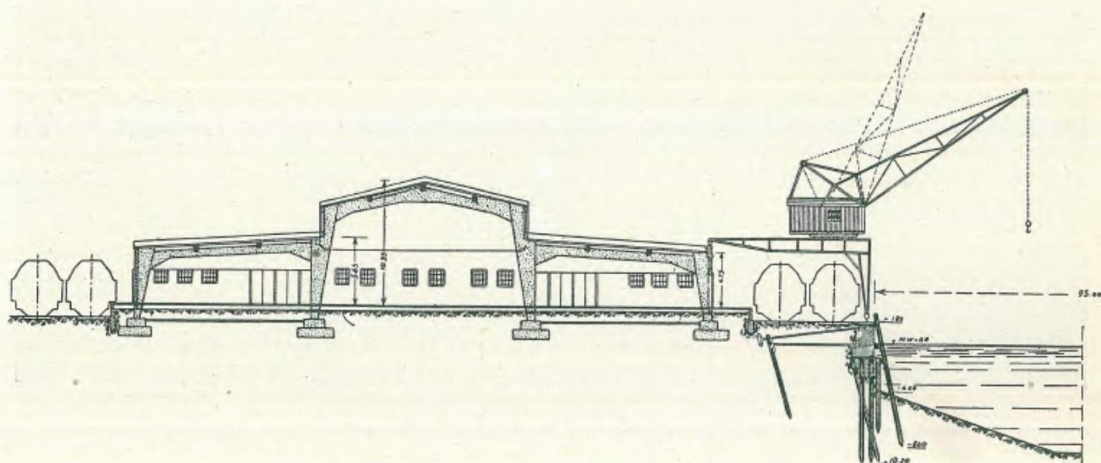
STATKI W WOLNEJ STREFIE

Ujście portowe ujęte jest w mola, przyczem molo wschodnie dłuższe jest o 450 m od zachodniego dla osłony wjazdu przed wiatrami wschodnimi. 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 przyległymi 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

16 urządzeń. Nadbrzeża składają się, jak to przedstawia Rys. 1, z muru betonowego, opatrzonego na krawędzi blokami granitowymi 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  $1\frac{1}{2}$  — 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 szlaku 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 przyspieszenia 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

Właściwym przeznaczeniem Wolnej Strefy jest, oczywiście, służyć 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 przede wszystkim 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 stadium realizacji. Ilość nowoczesnych urządzeń składowych i przeładunkowych dla drobnicy będzie się w Wolnej Strefie z każdym rokiem zwiększała.





KANAL PORTOWY

### 3. — BASEN PRZY WESTERPLATTE

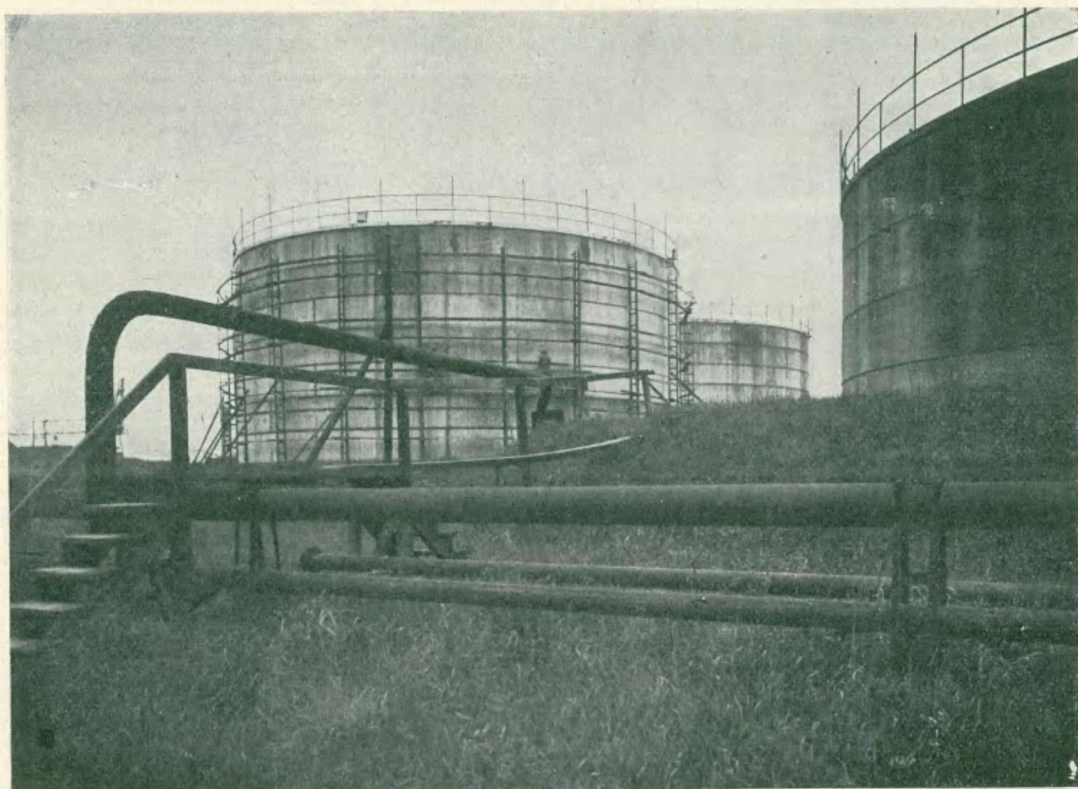
Na lewo od wjazdu do portu, naprzeciwko basenu Wolnej Strefy, leży basen Westerplatte. Basen ten został wybudowany kosztem Polski i Gdańska w 1925 r. dla potrzeb przeładunku polskich materiałów wojennych. Ponieważ jednak transporty tego rodzaju przychodzą z natury rzeczy dość rzadko, tak, że basen ten był stosunkowo bardzo mało wykorzystany przy jednoczesnym niesłychanie intensywnym 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 Wolnym Miastem Gdańskim, oddał basen ten Radzie Portu dla przeładunku towarów normalnych, z wyjątkiem krótkich okresów, w czasie których jest tam przeładowywany materiał 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.



ŚPICH'RZE 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 zaopatrzone 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, zaopatrzone w żórawie i pneumatyczny wchłaniacz zboża firmy Anker, oraz śpichlerze firmy Prowe i składy firmy Wieler & Hardtmann.

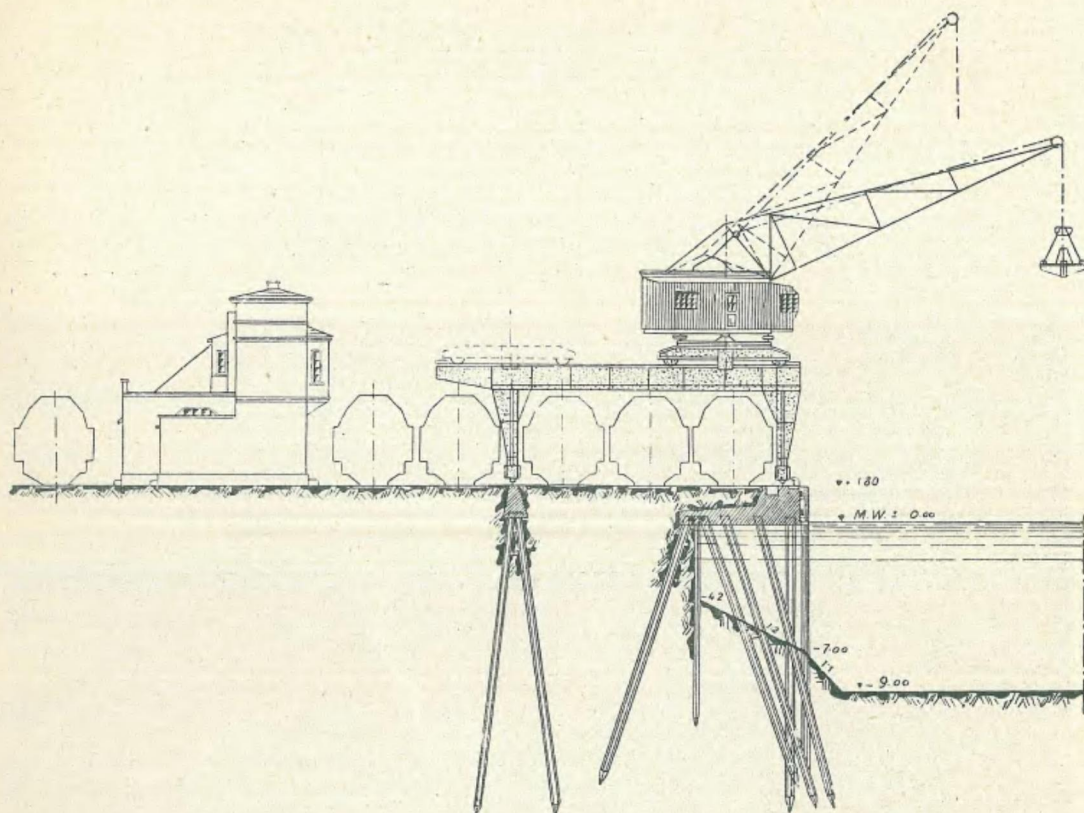


PORTOWE REZERWOARY NAFTOWE

### 5. — MARINEKOHLENLAGER — DWORZEC WIŚLANY

Kanał Portowy kończy się koło „Möwenschanze”, starej fortyfikacji przy dawniejszem Wisłoujściu, miejscem obrotowym 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 należącymi do Rady Portu 12 składami o ogólnej powierzchni ok. 6.000 m kw. Za linią 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 Wiślaný (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



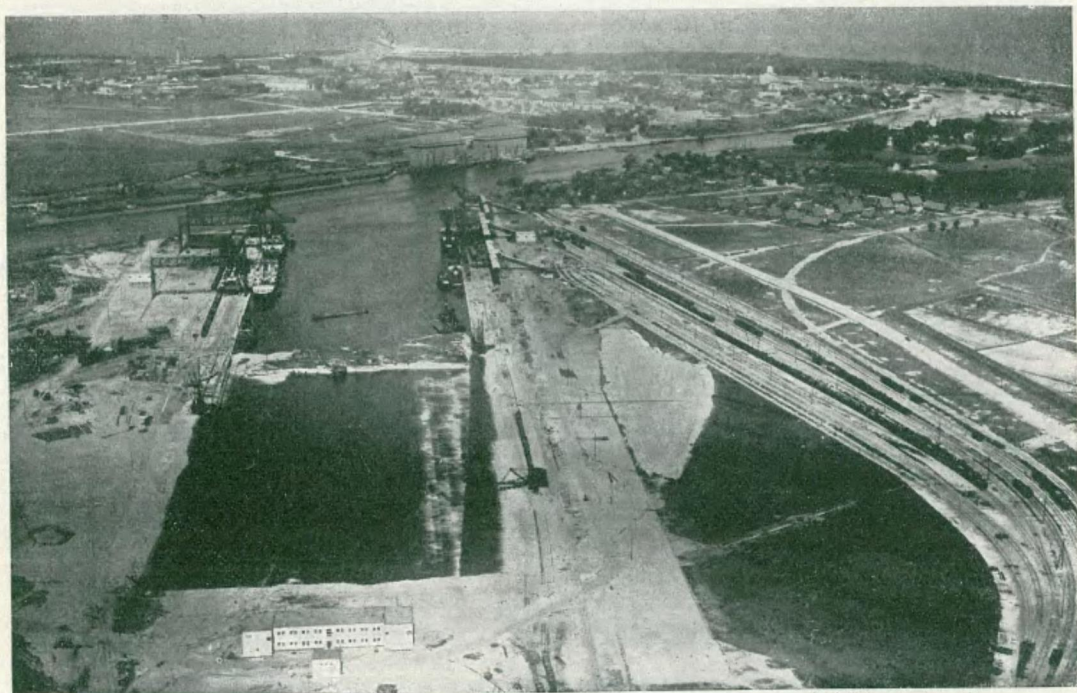
RYS. 2. — PRZEKRÓJ NADBRZEŻA DLA PRZEŁADUNKU WĘGLA  
PRZY DWORCU WIŚLANYM

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 Wiśloujściu — z muru betonowego w formie wspornika kątownego, 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 naodwrot. W tej części portu są przeładowywane, jak wspomniano wyżej, przede wszystkim artykuły masowe: węgiel eksportowy, importowane rudy, fosforyty i t. p.

## 6. — WISŁOUJŚCIE — PLACE DRZEWNE

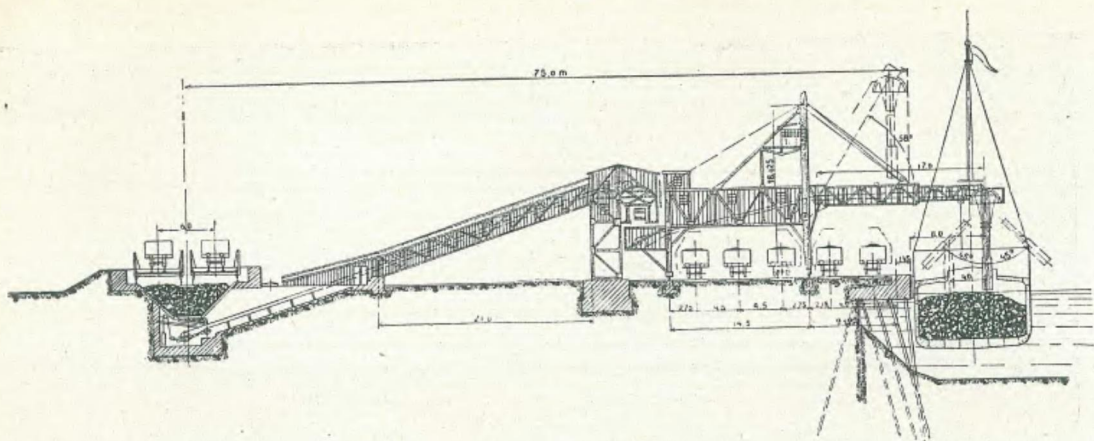
Na brzegu południowo-wschodnim tej części Martwej Wisły znajdują się rezerwoary i urządzenia przeładunkowe dla olei mineralnych oraz stacja bunkrowa firmy Baltoil. Dalej położona jest stara forteczka Wisłoujście, będąca jednym z historycznych zabytków Gdańska (p. sztych na str. 8), oraz wioska tej samej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

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

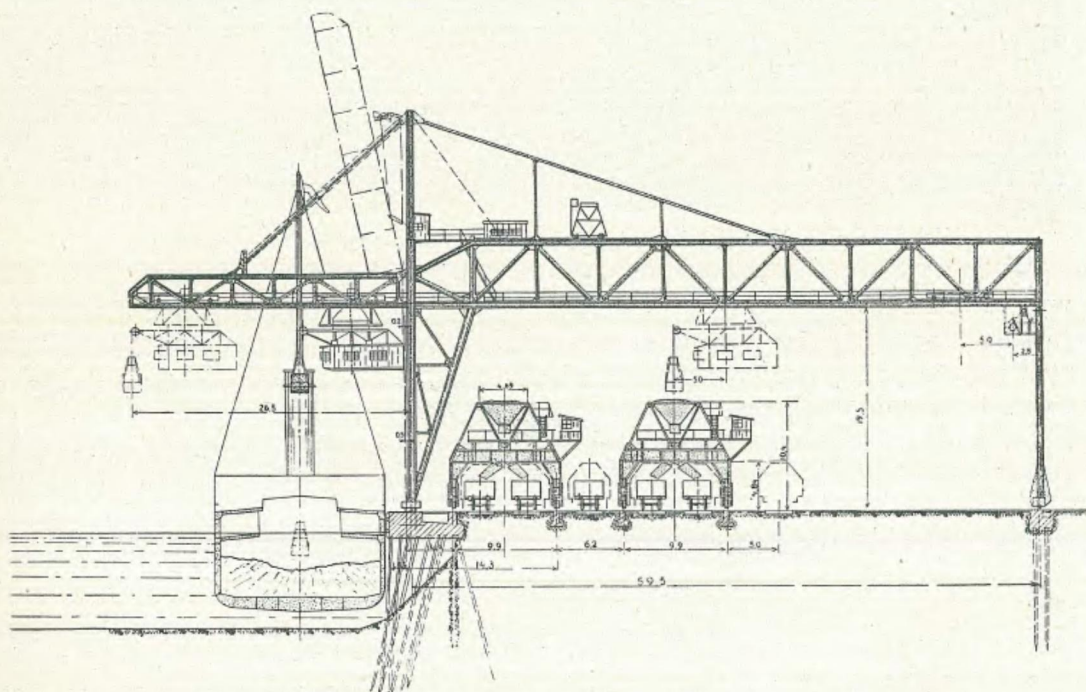


WIDOK OGÓLNY NOWEGO BASENU DLA TOWARÓW MASOWYCH

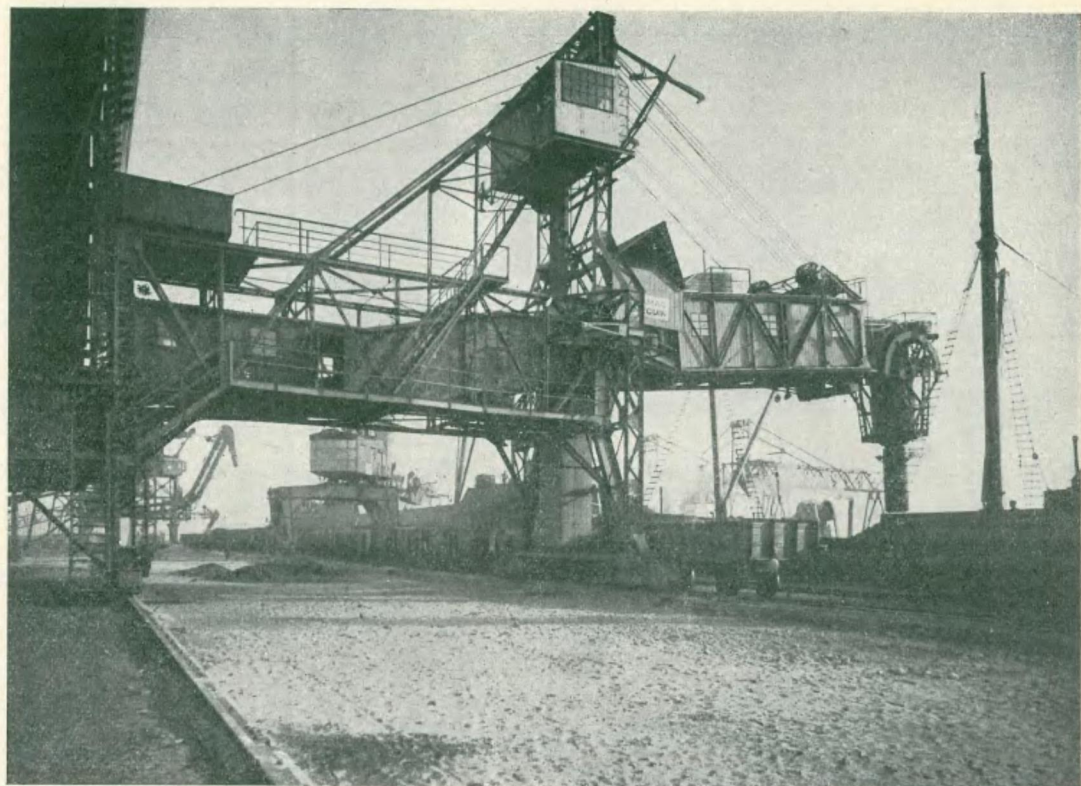
da Portu rozpoczęła w 1927 r. budowę basenu portowego, przeznaczonego wyłącznie dla przeładunku towarów masowych, a więc węgla, rudy i fosfatów. Praca nad budową pierwszej części basenu, o długości ok. 550 m, została ukończona wiosną 1929 r. Basen ten ma ok. 1.100 m nadbrzeży o głębokości 9 — 10 m przy 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

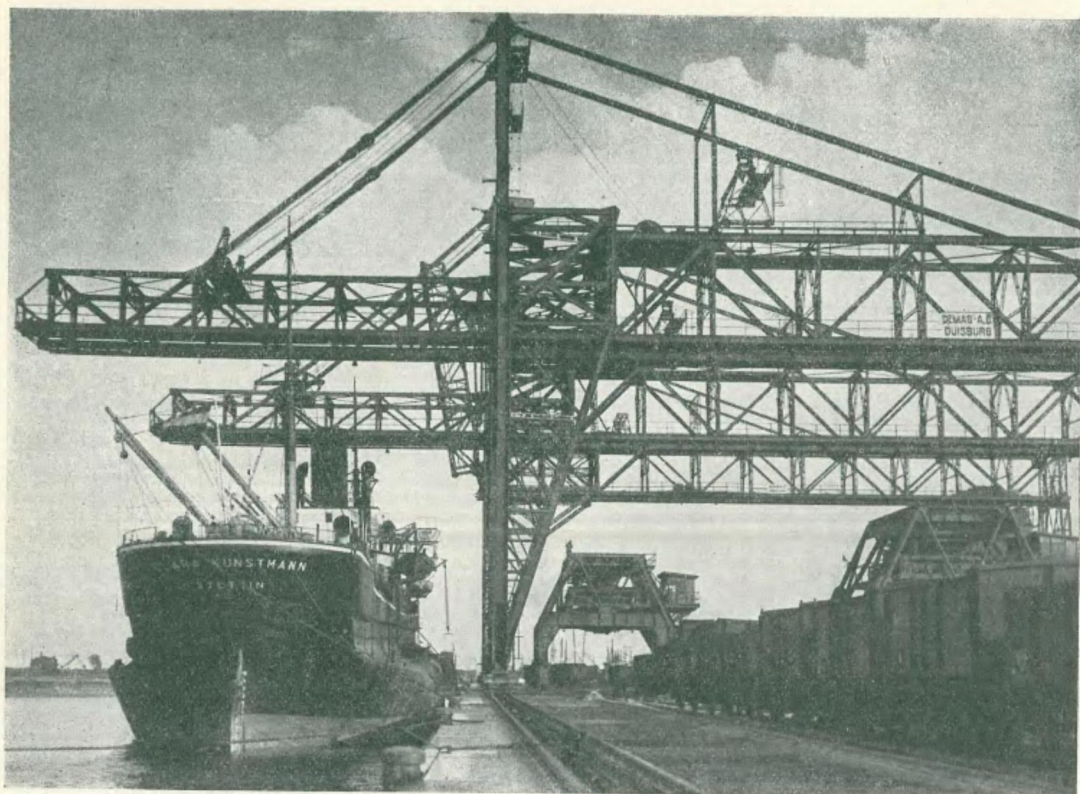


RYS. 4.—PRZEKRÓJ NOWYCH URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH DLA RUD



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 od razu 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 sływa 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 rzuwany, 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



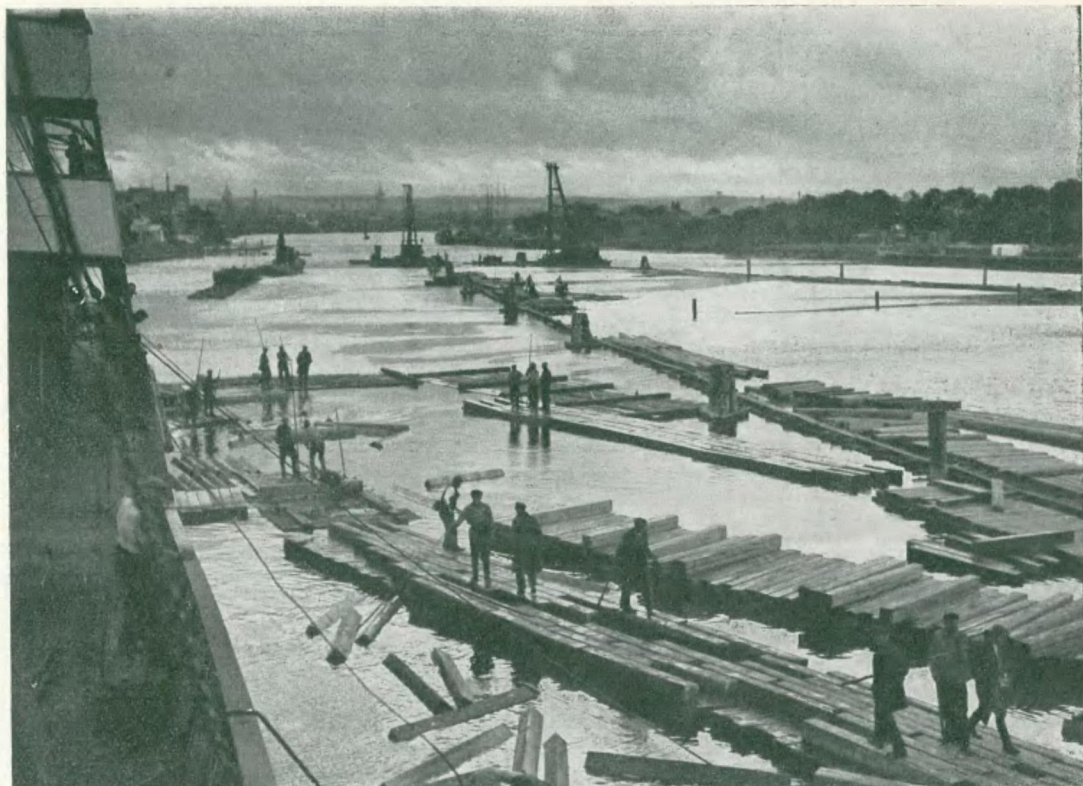
MOSTY PRZEŁADUNKOWE DLA RUDY I FOSFATÓW

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 chwytaaczy i zostaje wsypywana do specjalnych bunkrów, umieszczonych na portalach nad torami kolejowymi. 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 bocznicę kolejowe i mosty, 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,



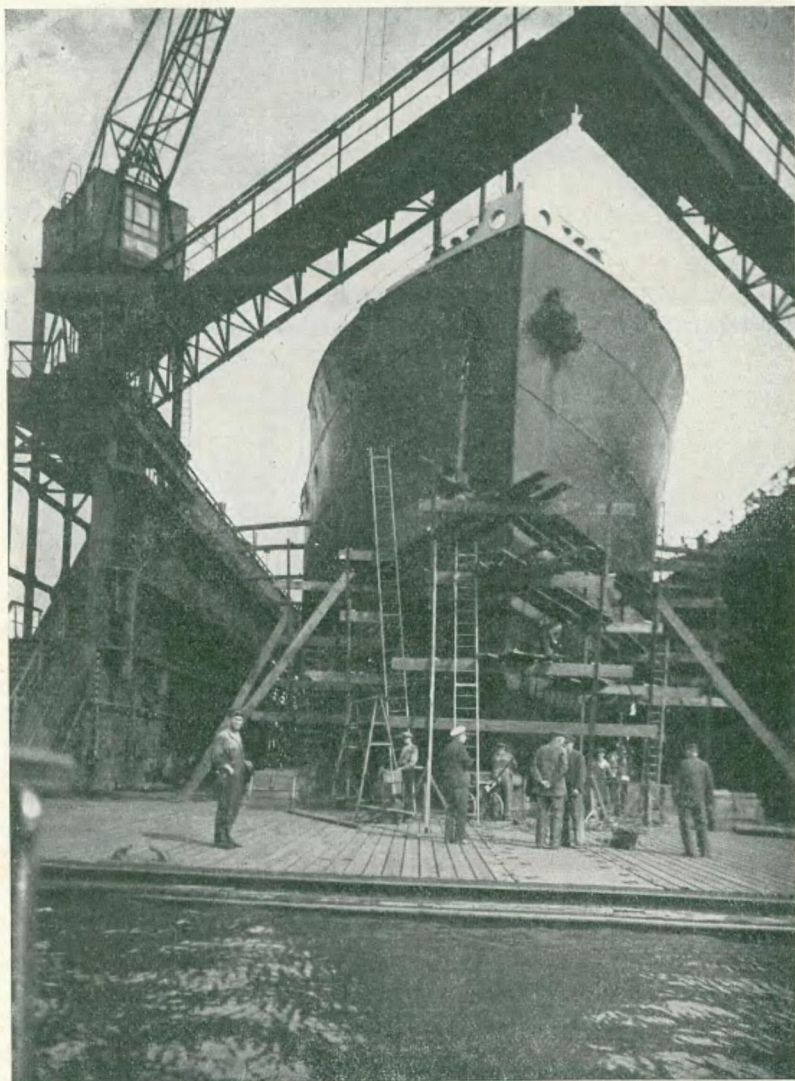
WIDOK OGÓLNY TERENÓW STOCZNI GDAŃSKICH

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.

Przeciwny 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, zaopatrzone w nadbrzeża betonowe. Nadbrzeża te, jak również nadbrzeża od strony Kaiserhafen, służą przeładunkowi drzewa i złomu żelaznego. Poważna część Holmu słu-

28 ży wyłącznie prawie składowaniu drzewa. Holm wyposażony jest w 7 żurawi o nośności 2 do 8 t. W południowej części Holmu znajdują się trzy duże hale składowe, nadające się między innymi bardzo dobrze, jak to zostało stwierdzone przez fachowców, 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. Poza tym 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 skandynawskimi, bałtyckimi i innymi, 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. Poza tym 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 zaopatrzone jest w nowoczesne urządzenia pneumatyczne dla przeładunku zboża

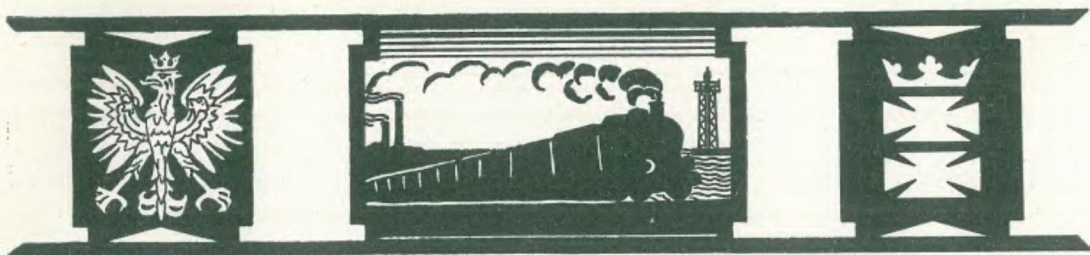
## 10. — PORT RZECZNY

Powyżej mostu kolejowego Martwa Wisła tworzy na przestrzeni 20·5 km aż do śluzy w Einlage część portu, służącą potrzebom żeglugi rzecznej i spławu tartew. 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 „
Łądowe place składowe . . . . .	ok. 2 miljn. m <sup>2</sup>
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 m <sup>2</sup>
Śpichlerze z automatycznymi 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.	



#### R O Z D Z I A Ł I V

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

Podstawą możliwości rozwojowych każdego portu jest wielkość i znaczenie gospodarcze jego obszaru ciężenia. 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 ciężenia. Interesanci portowi natomiast muszą mieć możliwość szybkiej, częstej i taniej komunikacji z krajami zamorskimi z jednej i z miej-

### 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.

### GRAFICZNE

Wzrost portu gdańskiego jest wyjątkowo szybki. Jego położenie w południowej części morza Bałtyckiego, w południowo-wschodniej części Europy środkowo-wschodniej.

### DRUGI DROGIAMI WODNymi

Ważnym elementem portu gdańskiego są jego przy ujściu Wisły, jednej z największych rzek w Europie, sama, rzeka spławna i żeglowna na długości 1000 km, posiada ona poza tym szereg kanałów, tworzących system dróg wodnych

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

## 11. — WYSZCZEGÓLNIENIE NAJWAŻNIEJSZYCH URZĄDZEŃ PORTOWYCH

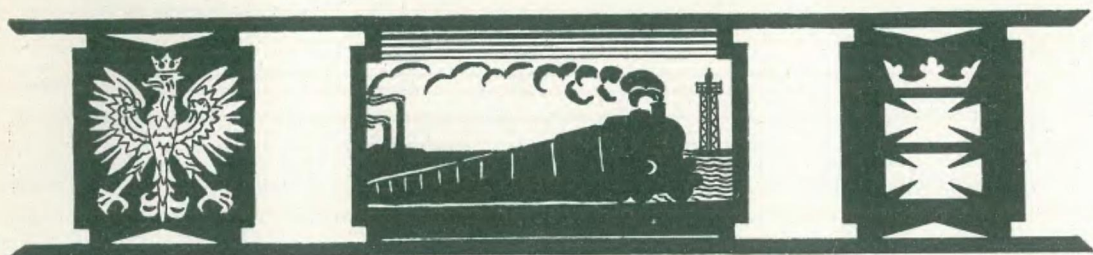
Na zakończenie opisu urządzeń portowych podajemy poniżej kilka zasadniczych danych cyfrowych. Na ich podstawie czytelnik będzie mógł wyrobić sobie zdanie o różnorodności i poważnej ilości tych urządzeń:

Długość nadbrzeży portu morskiego . . . . .	31 km
z tego prostopadłych nadbrzeży betonowych . . . . .	8 „
Powierzchnia wodna portu morskiego . . . . .	211 ha
Powierzchnia wodna portu rzecznego . . . . .	685 „
Łądowe place składowe . . . . .	ok. 2 miljn. m <sup>2</sup>
Wodne place składowe . . . . .	„ 2'5 „ „
Głębokość od wjazdu do portu aż do ujścia Motławy . . . . .	9—10 m
Długość torów kolejowych w porcie . . . . .	142 km
Zórawie nadbrzeżne o nośności od 1½ do 8 t . . . . .	76
z tego zaopatrzonych w chwytacze . . . . .	18
Zórawie 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 m <sup>2</sup>
Śpichlerze z automatycznymi urządzeniami dla przeładunku zboża i cukru — pojemność . . . . .	160.000 t
Rezerwoary dla olei mineralnych i melasy . . . . .	
Stocznie dla budowy i naprawy okrętów . . . . .	
Doki pływające o nośności do 8.000 t . . . . .	
Liczne stacje bunkrowe dla parowców i statków . . . . .	

ERRATA

30 września 1907 r. zostało wydane  
Gazetę torów kolejowych w porcie. W tym dniu  
km.

3308 km



#### R O Z D Z I A Ł   I V

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

Podstawą możliwości rozwojowych każdego portu jest wielkość i znaczenie gospodarcze jego obszaru ciężenia. 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 ciężenia. Interesanci portowi natomiast muszą mieć możliwość szybkiej, częściej i taniej komunikacji z krajami zamorskimi 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 przede wszystkim 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



32 Prus Wschodnich, Elblągiem, Królewcem i wreszcie przez dalsze połączenia z Niemnem. Dalej ma Gdańsk połączenie przez Wisłę, Narew, Biebrzę i Kanał Augustowski z całym dorzeczem Niemna, tak bogatym 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 ciężenia, 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

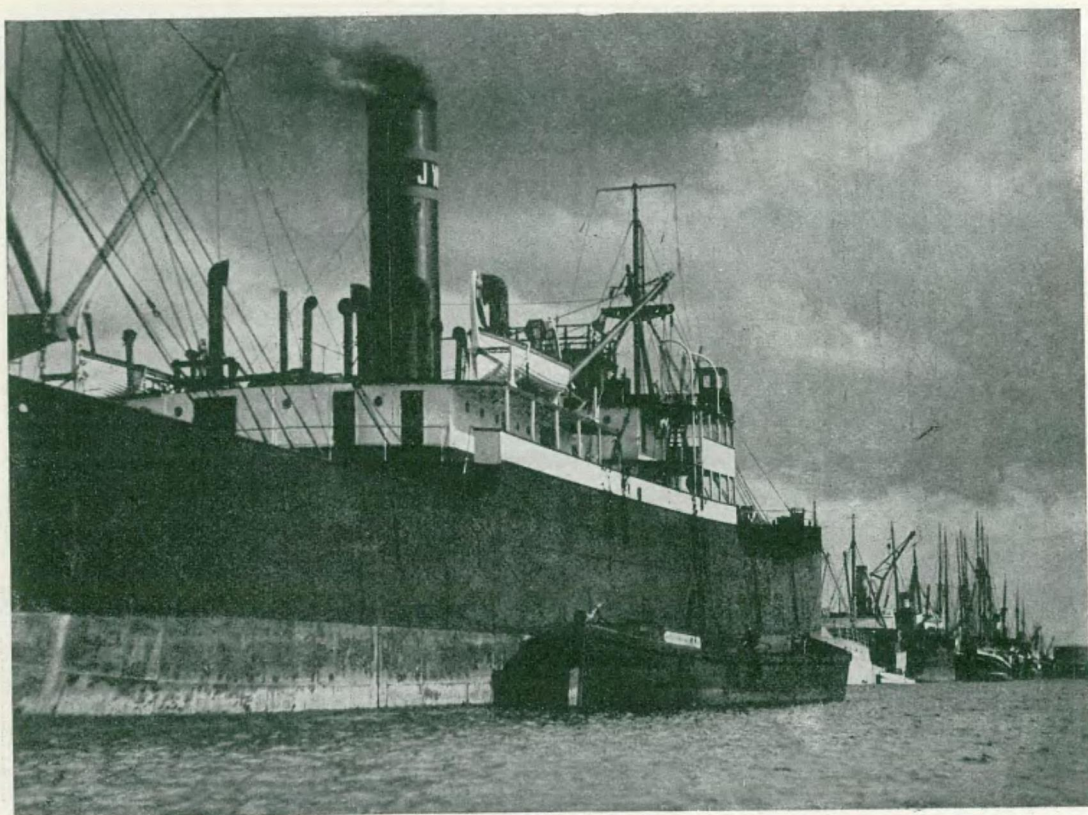
Już w drugiej połowie XIX wieku, a zwłaszcza w bieżącym stuleciu, punkt ciężkości w dziedzinie komunikacji portu gdańskiego z jego obszarem ciężenia przeniósł się na koleje. W latach powojennych zaznaczyło się to jeszcze wyraźniej, tak że dzisiaj przeważna część ruchu odbywa się drogą kolejową. Najważniejszymi linjami kolejowymi, łączącymi Gdańsk z jego obszarem ciężenia, 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 ciężenia portu gdańskiego, leżącymi poza jej granicami, jest dogodna i szybka. Podajemy poniżej odległości do kilku ważnych punktów gospodarczych:

Kraj	Stacja	Odległość — w km. Czas przebiegu	
		taryfowych	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

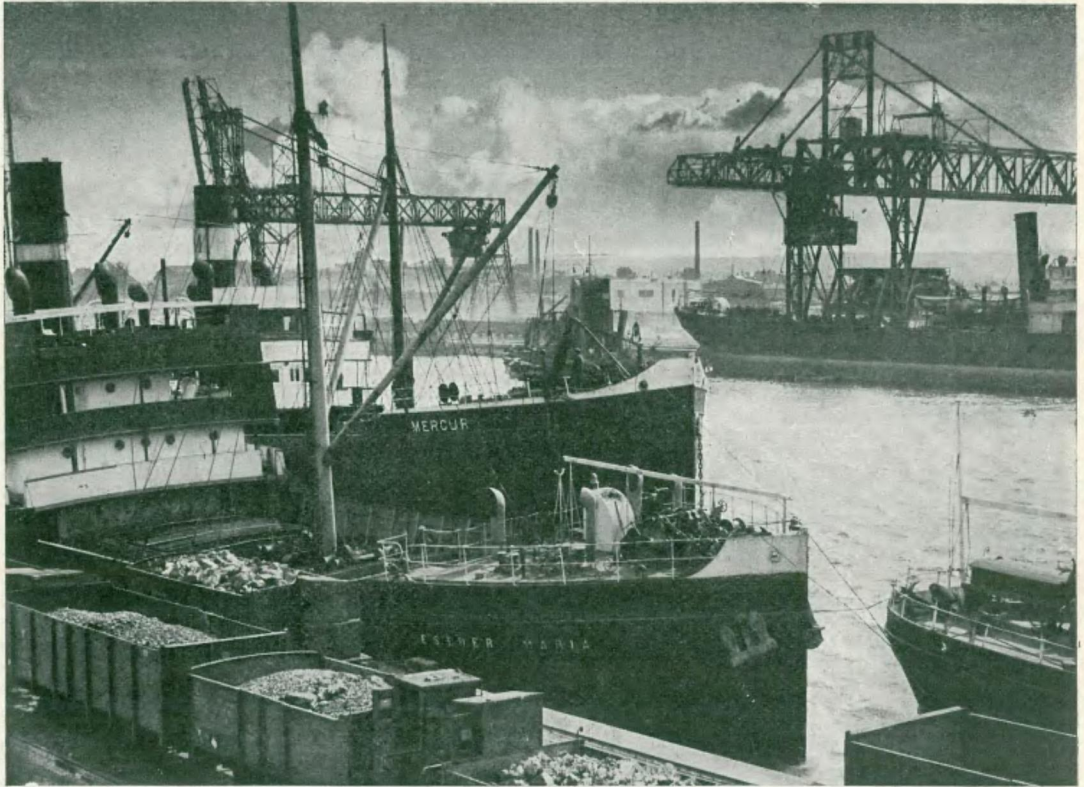
<i>Kraj</i>	<i>Stacja</i>	<i>Odległość – w km. taryfowych</i>	<i>Czas przebiegu pociągu towarowego w godzinach</i>
Węgry	(granica państwa pod Helembą)	1.003	69
Rumunja	(granica państwa pod Śniatyniem - Załużce)	1.068	84
Z. S. R. R.	(granica państwa pod Stołpcami)	860	65
	(granica państwa pod Mohylanami)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



OKRĘTY W PORCIE

#### 4. — OBSZAR CIĄŻENIA PORTU GDAŃSKIEGO

W obszarze ciężenia portu gdańskiego zaszły w latach powojennych poważne zmiany. Duża część obszarów gospodarczych, ciężących 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 ciężenia portu gdańskiego znalazła się, taksamo jak i port gdański, w obrębie granic gospodarczych Polski i tworzy jednolitą z nim całość pod względem gospodarczym. Sprawilo to, że w skład dzisiejszego obszaru ciężenia portu gdańskiego wchodzi liczne ziemie Rzeczypospolitej Polskiej, których duża część dawniej obsługiwana była przez inne porty. Głównymi ośrodkami polskimi, których handel zamorski obsługiwany jest przez port gdański, są województwa centralne, eksportujące przez Gdańsk płody rolne, cement, wyroby żelazne, a sprowadzające maszyny, towary kolonialne 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 ciężenia 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 ciężenia 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):

<i>Kraj pochodzenia, wzgl. przeznaczenia</i>	<i>Dowóz kolejami do Gdańska</i>	<i>Wywóz kolejami z Gdańska</i>	<i>Obrót łączny</i>
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
Austria . . . . .	524	485	1.009
Inne kraje . . . . .	25.048	13.668	38.716
<b>Razem:</b>	<b>7,564.976</b>	<b>2,064.718</b>	<b>9,629.694</b>

## 5. — POLITYKA TARYFOWA KOLEI POLSKICH

O rozmiarach obszaru ciężenia 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 polskimi 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 ciężenia 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 ościennymi 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 danym państwem. Wymienić tutaj należy w pierwszym rzędzie polsko-gdańsko-czeskosłowacką taryfę portową, która uwzględnia większość artykułów handlu zagranicznego Czechosłowacji z krajami zamorskimi. 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 orientację 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 informacji, dotyczących kosztów przewozu towarów do Gdańska i odwrotnie kolejami polskimi i zagranicznymi. Poza tem 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 odpowiednim umotywowaniem.

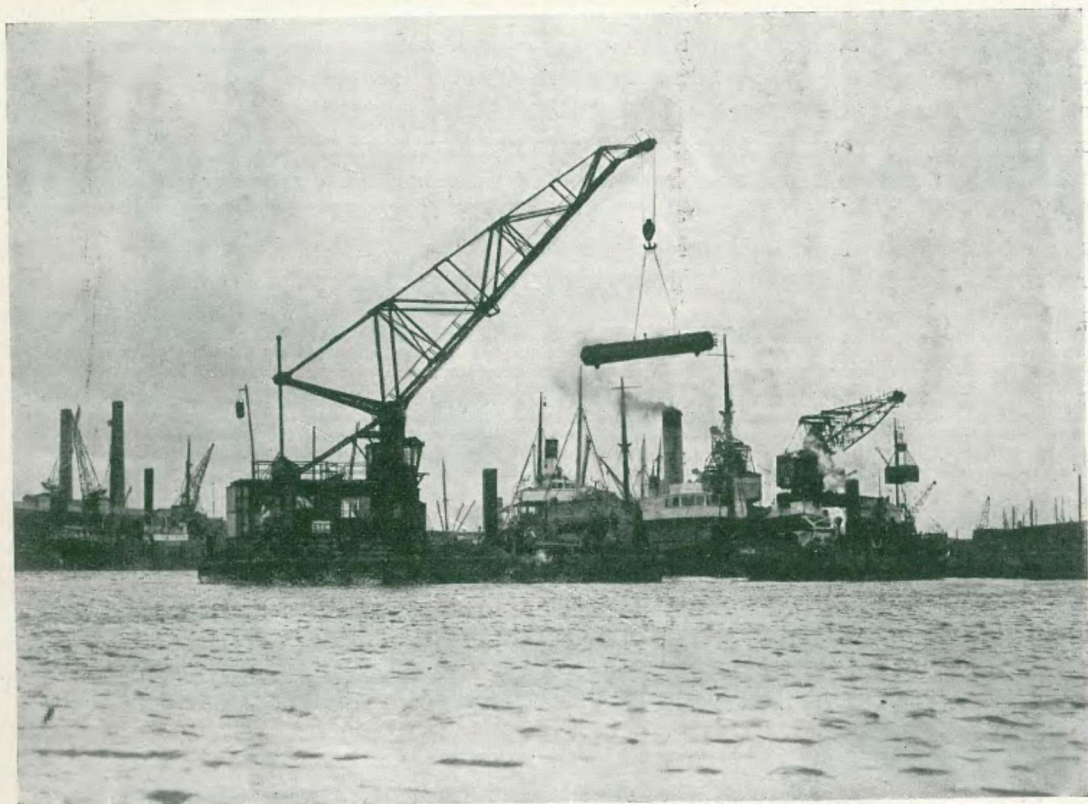
## 6. — MORSKIE POŁĄCZENIA PORTU GDAŃSKIEGO

O znaczeniu portu decyduje jednak nie tylko dogodność komunikacji jego z obszarem ciężenia, ale też ilość oraz częstość połączeń okrętowych z krajami zamorskimi. Port gdański i pod tym względem stoi na wysokości zadania. Posiada on dużą ilość regularnych linii 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:

37

Z Antwerpią utrzymują regularną komunikację dwie linje; statki między Gdańskiem a Antwerpią 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 różnymi portami finlandzkimi 2 — 4 razy miesięcznie, z Lipawą 12, z Londynem 8 razy miesięcznie, z Liverpoolem i Manchesterem co 12 dni, z New Yorkiem i Połudn. Ameryką 1 — 2 razy miesięcznie, z Rygą i Tallinem 4 razy miesięcznie, z portami śródziemnomorskimi i Bliskiego Wschodu co dwa tygodnie, i t. d. Szczegółowy wykaz linii okrętowych podany jest w załączniku (str. 73).



ZÓRAW 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, szczególnie 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 koniunkturze na międzynarodowym rynku frachtowym. W każdym razie w większości wypadków frachty te nie są wyższe niż do któregośkolwiek 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 transakcji 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, Pragę, 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



1912 - 1,963.805 n.r.t.



1922 - 2,851,949 n.r.t.



1923 - 3,412.182 n.r.t.



1924 - 3,283.033 n.r.t.



1925 - 3,714.161 n.r.t.



1926 - 6,828.320 n.r.t.



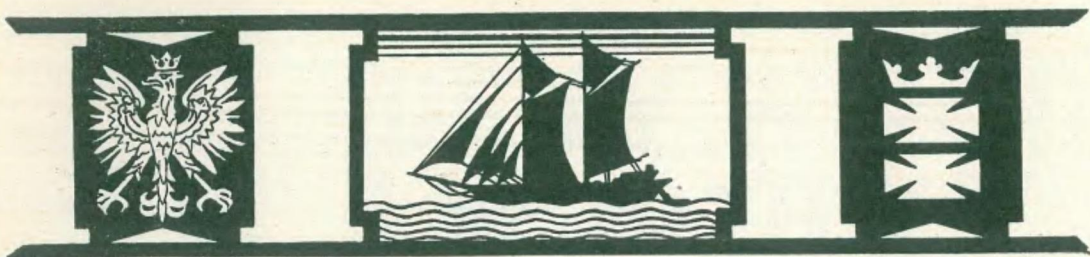
1927 - 7,832.431 n.r.t.



1928 - 8,071.836 n.r.t.







R O Z D Z I A Ł V  
R U C H P O R T O W Y

1. — RUCH OKRĘTOWY

W rozdziale I wspomnieliśmy, że ruch portowy w Gdańsku rozwijał się w latach przedwojennych w tempie stosunkowo powolnym. 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:

	<i>Weszło okrętów:</i>			<i>Wyszło okrętów:</i>		
	<i>ilość</i>	<i>pojemność t r. n.</i>	<i>%</i>	<i>ilość</i>	<i>pojemność t r. n.</i>	<i>%</i>
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 linia rozwojowa ruchu okrętowego prawie że bez odchyień 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			1928		
	ilość	t r. n.	udział % w tonażu	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
Portugalia	—	—	—	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
<b>Razem:</b>	<b>5.966</b>	<b>1.963.805</b>	<b>100·00</b>	<b>12.381</b>	<b>8,071.836</b>	<b>100·00</b>

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.

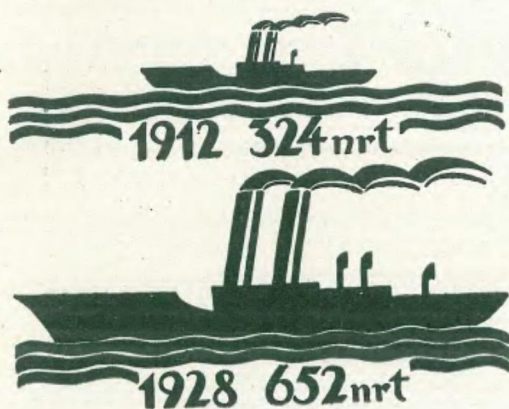


NIEMCY — 26'08''	DANJA — 18'15''	SZWECJA — 16'44''	ANGLJA — 10'29''	NORWEGJA — 6'36''
LOTWA — 5'76''	FRANCJA — 2'71''	POLSKA — 2'64''	FINLANDJA — 2'64''	HOLANDJA — 1'77''
GRECJA — 1'61''	W. M. GDAŃSK - 1'64''	WŁOCHY — 1'41''	ESTONJA — 0'60''	ST. ZJEDN. — 0'50''
JUGOSŁAWJA - 0'40''	LITWA — 0'24''	HISZPANJA — 0'15''	BELGJA — 0'13''	CZECHOSŁ. — 0'13''
PORTUGAL. - 0'09''	PANAMA — 0'06''	AUSTRJA — 0'06''	CHILE — 0'04''	ROSJA — 0'04''
ISLANDJA — 0'01''	RUMUNJA — 0'01''	TURCJA — 0'01''		



w tym samym czasie z 6% na 18%, Szwecji z 11% na 16%, Anglii 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%.

41



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 położonymi, co wymaga posługiwania się większymi 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. Tłumaczyło się to tem, że przedwojenny gdański obszar ciężenia, 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.

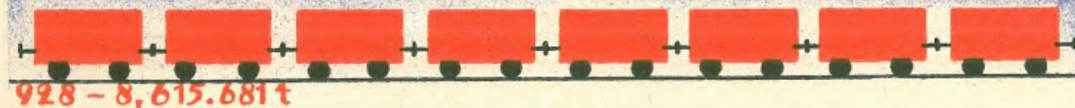
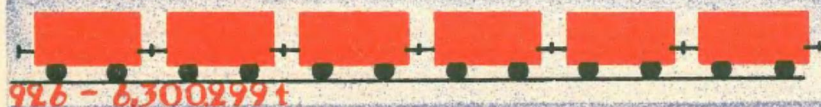
Po wojnie obszar ciężenia portu gdańskiego uległ poważnym zmianom i rozszerzył się znacznie, jak o tem mówiliśmy w rozdziale poprzednim. Gdańsk pozyskał okręgi gospodarcze, produkujące na eksport towary masowe w wielkich ilościach. Mamy tu na myśli przede wszystkim Górny Śląsk, eksportujący węgiel, oraz 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 począwszy 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 materiale 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):

	<i>Przywóz</i>	<i>%</i>	<i>Wywóz</i>	<i>%</i>
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 tłumaczy 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 z kolei do szczegółowego rozpatrzenia ruchu towarowego i do zaznajomienia się ze zmianami i przesunięciami, które nastąpiły w nim w latach ostatnich.

#### A) I M P O R T

Artykuły spożywcze i kolonjalne. — Na pierwszym 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 nowoczesnymi halami składowymi, składy przy Dworcu Wiślanym, w Kaiserhafen i nad Motławą.

Z pośród tej grupy na szczególne wymienienie zasługują:

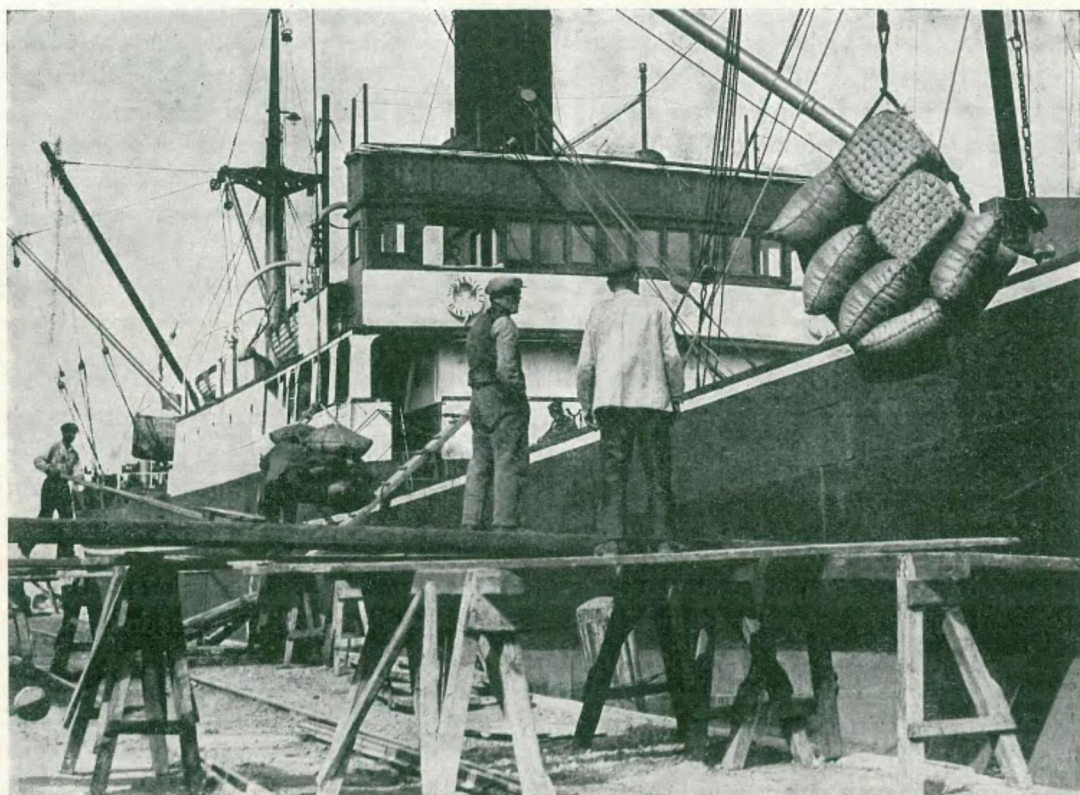
Z b o ż e. — Import zboża przez Gdańsk nie jest zjawiskiem stałym. Ma on miejsce tylko wówczas, kiedy urodzaj w Polsce nie dopisze i na przednówku powstaje konieczność sprowadzania zboża z zagranicy. Cyfry więc tutaj są przypadkowe i wahania bardzo wielkie. W 1928 r. sprowadzono przez Gdańsk 151.491 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 maksimum 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

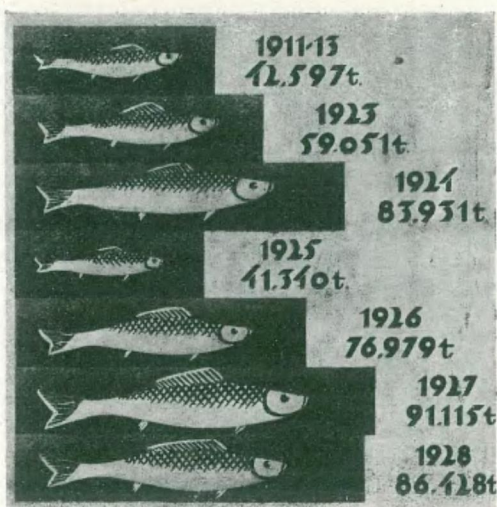


WYŁADUNEK TYTONIU

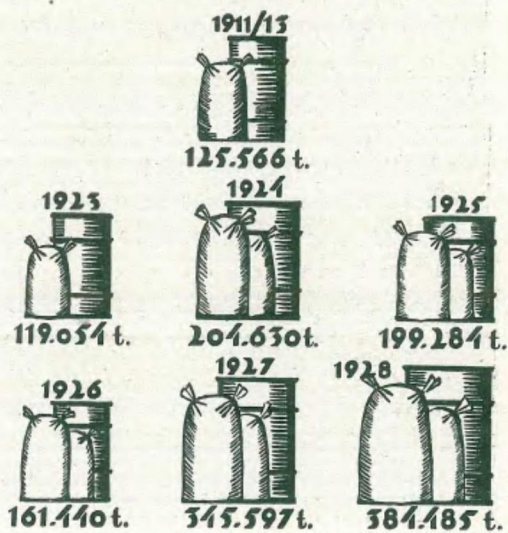
bowiem szereg przedsiębiorstw przemysłowych, przetwarzających tłuszcze jadalne, przywożone do Gdańska w stanie surowym. W 1928 r. przywieziono 17.758 t tych artykułów.

**Śledzie.** — Jako rynek importowy dla śledzi posiada Gdańsk z dawną 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 nie tylko do Polski, ale również tranzytem do krajów ościennych.

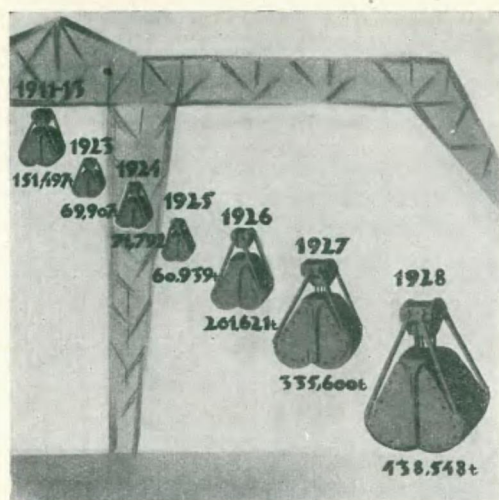
**Nawozy sztuczne i chemikalja.** — Artykuły te zajmują jedno z najpoważniejszych miejsc w imporcie przez port gdański. W związku z podniesieniem się kultury rolnej w Polsce import ten ma tendencję wyraźnie zwyżkową. Podczas gdy jeszcze w 1923 r. przywieziono tylko 119.054 t tych artykułów, w 1925 r. 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 żorawi bezpośrednio z okrętu do wagonu, przeważnie w Wolnej Strefie i przy Dworcu Wiślanym. Uruchomiony w 1929 r. basen dla towarów masowych przy Wiśloujściu zaopatrzone zostały m. in. w mosty przeładunkowe i żorawie portalowe dla fosfatów; najsłabsze z tych żorawi mają nośność 10 t. Nowoczesne te urządzenia odciążają 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. 6. — IMPORT ŚLEDZI PRZEZ GDANSK



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 dwóch 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 następnym 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.

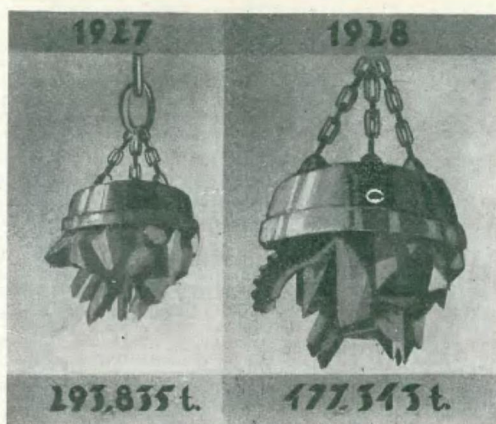
Rudy żelazne. — Cyfrę przywozu rud żelaznych przed wojną podaliśmy powyżej. Do 1926 r. przywożono mniej niż przed wojną. Tak np. w 1925 r. przywieziono jeszcze tylko 60.939 t. W 1926 r. przywieziono już przeszło 3-krotnie więcej, a mianowicie 206.951 t, w 1927 r. cyfra przywozu wzrasta do 335.601 t, 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 żorawie 7-tonowe z chwytaczami, przystosowane specjalnie do przeładunku rudy. Z chwilą uruchomienia w pierwszej połowie 1929 r. nowego basenu dla towarów masowych przy Wiśloujściu, 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 żorawie oraz w bunkry do przeładunku i ważenia rud.

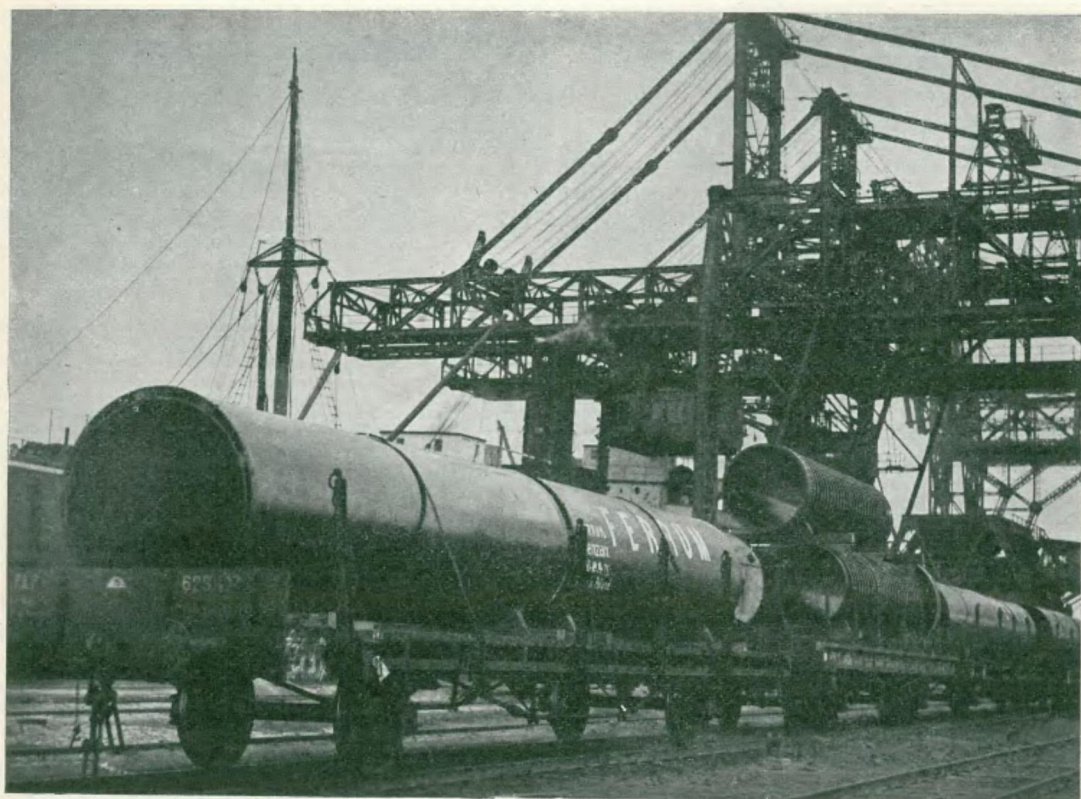
Złom żelazny. — Import złomu żelaznego jest czemś zupełnie nowym w porcie gdańskim. Do 1927 r. nie istniał on prawie zupełnie i dopiero od dwóch lat rozwija się szybko i pomyślnie. W 1927 r. przywieziono 293.835 t złomu,

w 1928 r. 477.344 t. W 1928 r. import złomu przewyższał więc cyfrę przywozu rudy. Złom przychodzi w głównej mierze z Anglii 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.

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



RYS. 9.—IMPORT ZŁOMU



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

48 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 materiały 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 Anglii i był konsumowany w najbliższym obszarze ciężenia 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. Znalaziono 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 drugim 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 Anglii, 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 dwóch 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 długoterminowymi 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

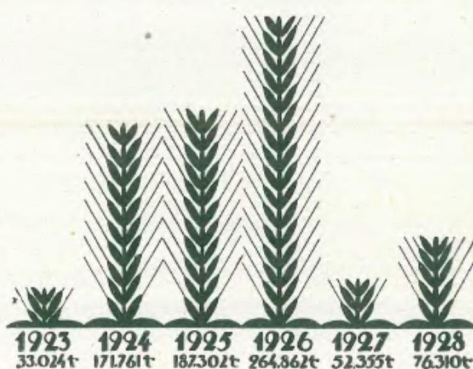


Do:		Do:	
Szwecji	1,631.344	Rosji	14.000
Danji	1,267.264	Islandji	10.212
Norwegji	460.995	Brazylii	10.080
Francji	382.597	Afryki	9.861
Finlandji	365.044	Hiszpanji	9.550
Łotwy	295.919	Anglii	7.200
Włoch	289.116	Estonji	7.154
Niemiec	54,108	U. S. A.	3.150
Holandji	53.316	p. Order	5.435
Litwy	40.216		
Belgji	40.093		
		Razem: 4,956.654	

Eksport węgla przez Gdańsk przedstawia się więc imponująco nie tylko 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 polskimi, wydała z jednej strony szereg zarządzeń natury organizacyjnej, o których mowa będzie poniżej, z drugiej strony przystąpiła do intensywnej rozbudowy portu. Zwiększono przede wszystkim 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 Wiśloujściu 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.

Artykuły spożywcze. — Eksport tych artykułów stał przed wojną na pierwszym miejscu w wywozie portu gdańskiego. W przeciętnej lat 1911/13 wywożono 844.892 t rocznie. W pierwszych latach powojennych obserwowano,

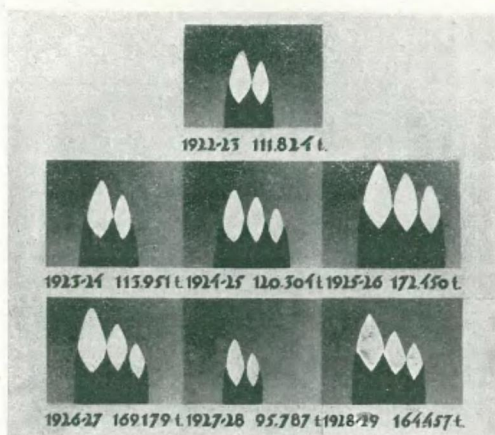


RYS. 10. — EKSPORT ZBOŻA

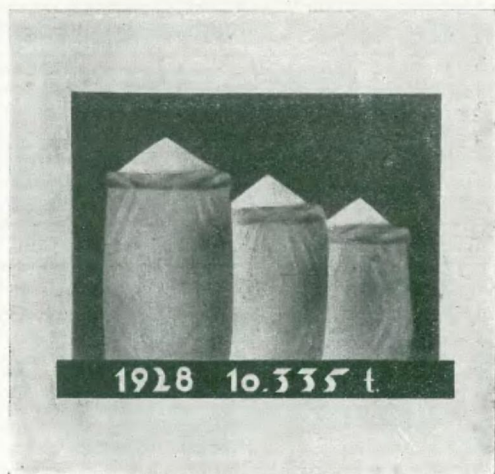
jak to wyżej wspomnieliśmy, zjawisko wprost przeciwne, a mianowicie olbrzymi import artykułów spożywczych. Z chwilą poprawy stosunków rolniczych w gdańskim obszarze ciężenia eksport płodów rolnych i ich przetworów zaczyna pomału powracać do swej poważnej roli. W latach 1923/28 waha się on w granicach 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 przede wszystkim 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.).

**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 bekon, których wywieziono w 1928 r. 5.896 t, sól 10.355 t, spirytus 6.170 t, melasę 17.573 t, masło i jaja oraz szeregu innych artykułów w mniejszych ilościach, lecz o dużej stosunkowo wartości i cenie.



RYS. 11. — EKSPORT CUKRU



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 Anglii 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 miliona ton rocznie. Pod względem jakościowym eksport drzewa zmienił się również znacznie w porównaniu z czasami przedwojennymi, i to korzystnie. Dawniej wywożono więcej drzewa okrągłego i podkładów kolejowych, dziś wywóz obejmuje w pierwszym rzędzie materiały tarte, pozatem forniery, dyk-



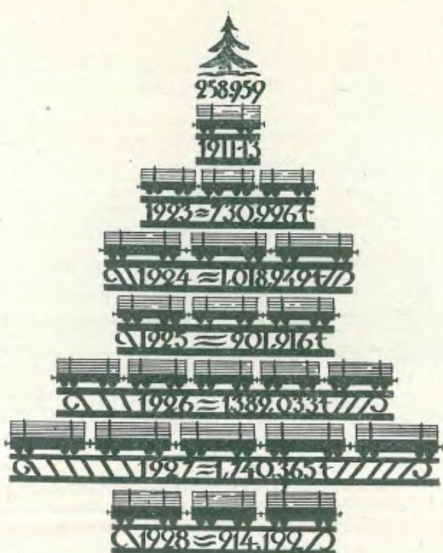
UKŁADANIE DRZEWA EKSPORTOWEGO WEWNATRZ OKRĘTU

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

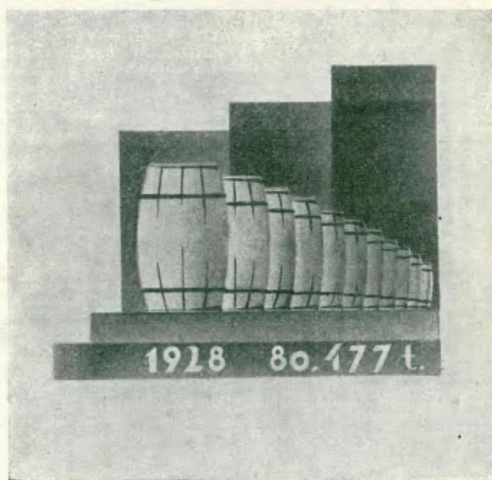
Jako port eksportowy dla drzewa Gdańsk posiada wyjątkowo korzystne warunki naturalne. Wielka ilość nadbrzeży i położonych bezpośrednio nad wodą placów składowych umożliwia składowanie bardzo znacznych ilości drzewa i tani przeładunek wprost ze składu na statek. Port gdański posiada dziś ok. 2 miljn. 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.

**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 zwiększonym zapotrzebowaniem cementu na rynku wewnętrznym w związku ze szczególnym ożywieniem w tym roku ruchu budowlanego w kraju, a przede wszystkim 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.

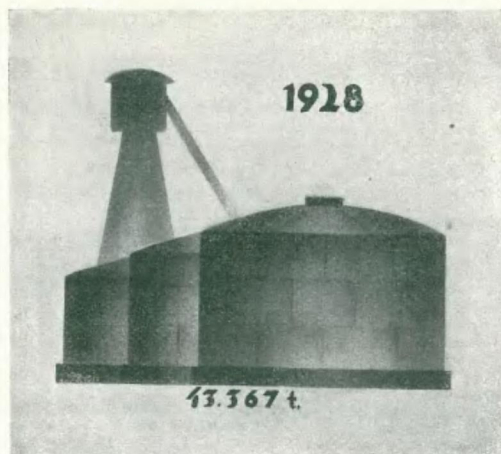
**Oleje mineralne** — Przed wojną oleje mineralne były artykułem importowym: przywożono przez Gdańsk ok. 50.000 t nafty i innych olei mineralnych



RYS. 13. — EKSPORT DRZEWA



RYS. 14. — EKSPORT CEMENTU



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 eksportowymi, 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 ciężenia 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		z tego:		
	od strony lądu	kolejami	%	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		z tego:		
	w stronę lądu:	kolejami	%	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

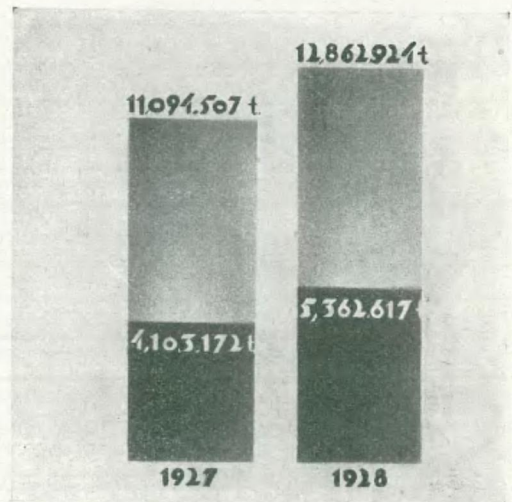
#### 4. — RUCH PASAŻERSKI

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 innymi portami angielskimi, z Kopenhagą, Sztokholmem, Szczecinem, Królewcem, Kłajpedą, Lipawą, Rygą i Tallinem, oraz sporadyczne połączenia z portami innymi. 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

Głównym 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



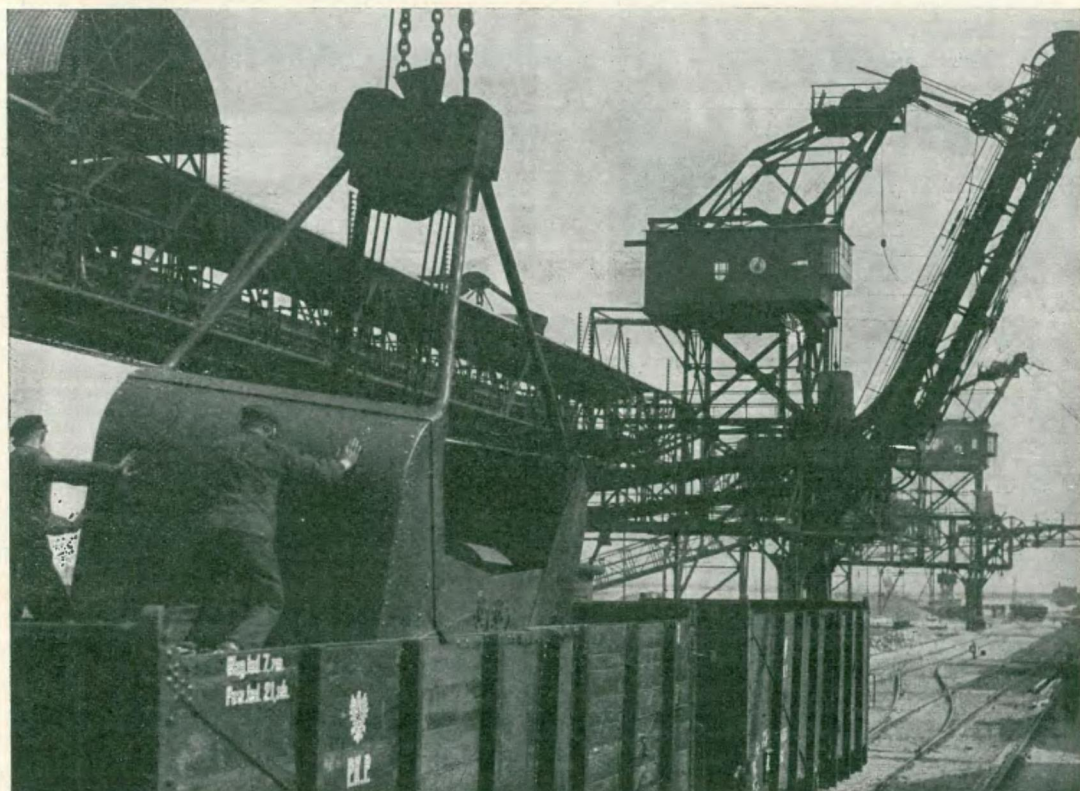
RYS. 16. — UDZIAŁ GDAŃSKA W EKSPORCIE WĘGLA POLSKIEGO

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

	<i>Przywóz do Polski</i>	<i>z tego przez Gdańsk</i>	<i>%</i>	<i>Wywóz z Polski</i>	<i>z tego przez Gdańsk</i>	<i>%</i>
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 PRZELADUNKU WĘGLA

# UDZIAŁ PORTU W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKIM



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



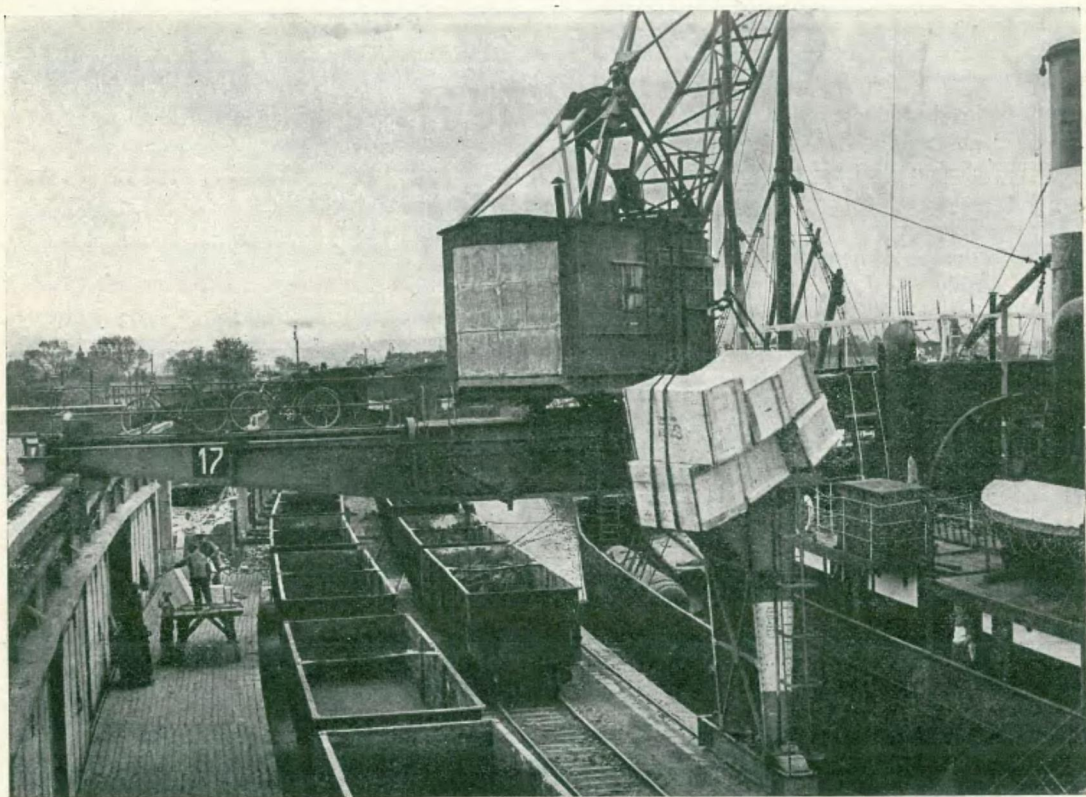


57  
kalij 48%, rudy żelaznej 79%, złomu żelaznego 90%, samochodów 44%;  
w eksporcie: dla zboża 40%, cukru 56%, bekonów 21%, cementu 84%,  
drzewa 19%, węgla 42%, olei mineralnych 15%.

Jeżeli Hamburg, przez który kieruje się ok. 20% niemieckiego handlu zagranicznego, uważa się w myśl słów oficjalnej broszury portu hamburskiego „służnie jako największa brama wypadowa Niemiec” („mit Recht als Deutschlands weitestes Ein- und Ausfalltor“), to tem bardziej port gdański, obsługujący przeszło 33% handlu zagranicznego Polski, może z całą słuszością 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. Wzajemian za utracone dzisiaj częściowo przewozy tranzytowe zboża i cukru z Ukrainy,



PRZELADUNEK DROBNICY W WOLNEJ STREFIE

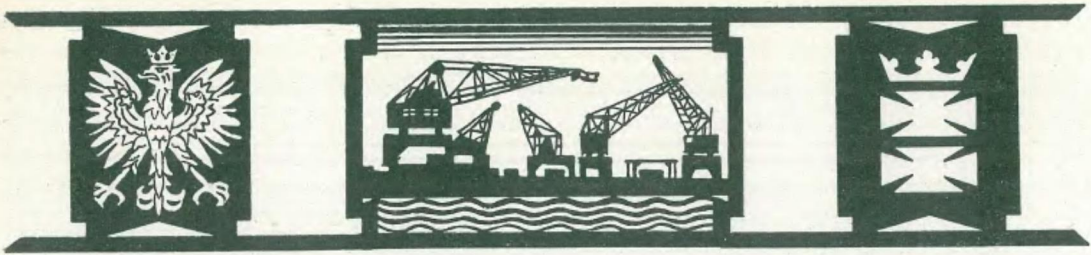
58 port gdański pozyskał ruch tranzytowy z Czechosłowacją, niemieckim Górnym Śląskiem oraz w mniejszym zakresie z Węgrami, Austrią i Rumunją. O ilościach towarów, przewożonych tranzytem przez port gdański, daje przybliżone pojęcie poniższa tabela dowozu i wywozu kolejami do Gdańska (w 1928 r. — w tonach):

A) *Dowóz kolejami do Gdańska:*

	<i>z Niemiec</i>	<i>z Czechosłowacji</i>	<i>z Rumunji</i>	<i>z Austrii</i>	<i>z innych krajów</i>
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	—	—
materiały budowlane	6.970	18	—	1	14
inne artykuły	47.210	1.772	5.293	523	2.638
<b>Razem:</b>	<b>62.796</b>	<b>6.112</b>	<b>12.276</b>	<b>524</b>	<b>25.048</b>

B) *Wywóz kolejami z Gdańska:*

	<i>do Niemiec</i>	<i>do Czechosłowacji</i>	<i>do Rumunji</i>	<i>do Austrii</i>	<i>do innych krajów</i>
artykuły spożywcze	8.340	147	5.337	16	206
materiały 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
żłom	6.850	8.330	—	—	—
rudy	1.157	162.851	—	—	—
inne artykuły	15.136	742	5.080	467	592
<b>Razem:</b>	<b>37.265</b>	<b>192.273</b>	<b>10.727</b>	<b>485</b>	<b>13.668</b>



## 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 funkcjonariuszami Rady Portu, a jednocześnie zaprzysiężeni są przez władze celne. Pilot daje kapitanowi wszelkie wskazówki, dotyczące 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 którym 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 wyładują zwykle towary w Wolnej Strefie i przy

60 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 Wiśloujściu, przy nowym nadbrzeżu na Dworcu Wiślanym, w Kaiserhafen i czasowo na północnej stronie Wolnej Strefy, ruda i fosfaty w basenie przy Wiśloujściu 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 zupełnym wykończeniu i uposażeniu nowego basenu przy Wiśloujściu, 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. Koniecznym 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 chciabymy 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 żorawi 43 należą do Rady Portu; należą do niej również wszystkie nowoczesne urządzenia przeładunkowe przy Wisłoujściu. Podobnie przedstawia się sprawa z halami i placami składowymi. 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 wydierżawiane

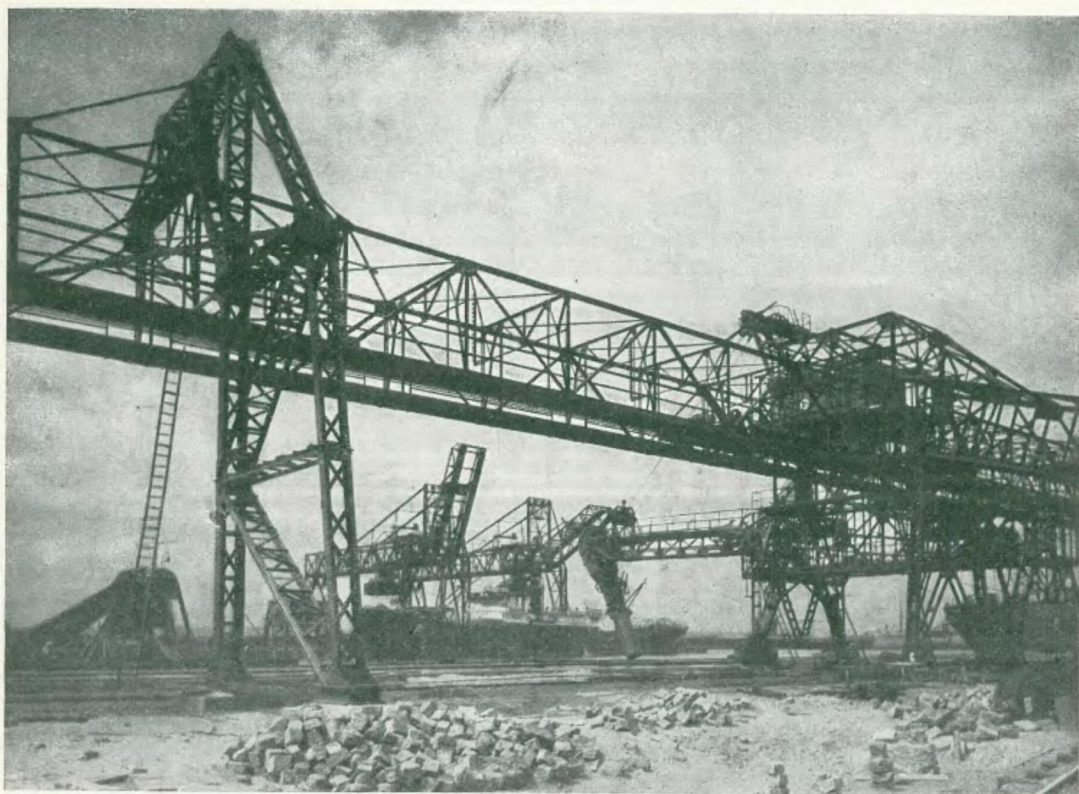
62 były na dłuższe terminy prywatnym przedsiębiorstwom spedycyjnym, obecnie Rada Portu wydierżawia firmom prywatnym tylko część placów drzewnych oraz te nie-liczne składy, które dla przeładunku w ścisłym znaczeniu tego słowa większej roli grać nie mogą, ponieważ nie są położone bezpośrednio nad wodą. 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 szczególnie 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 innym miejscu. Niezależnie od tego rygору 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

Wyladunek wzgl. załadunek statku za pomocą żórawi należy uskutecznić 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 wysokim ogrodzeniem zabezpieczającym, 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 uiszczyły żadnych opłat celnych.

Znaczenie gospodarcze Wolnej Strefy jest bardzo poważne. Istnienie jej umożliwia importerom zakup zagranicą dużych partij towaru, złożenie ich w składach Wolnej Strefy bez żadnej kontroli celnej i odbieranie z nich mniejszych partij w miarę potrzeb na rynku wewnętrznym. W ten sposób unika się unieruchomienia 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 któregośkolwiek 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 wolnościowych. Można w nich składować towary zagraniczne bez oclenia, ale pod zamknięciem celnym. Używanie takich składów jest mniej dogodnie 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 celnymi każdej chwili zmienione w razie potrzeby na składy wolnościowe, 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 Naro-

dów 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 wykonuje 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, zaopatrzone 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 Zajązkowie. 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

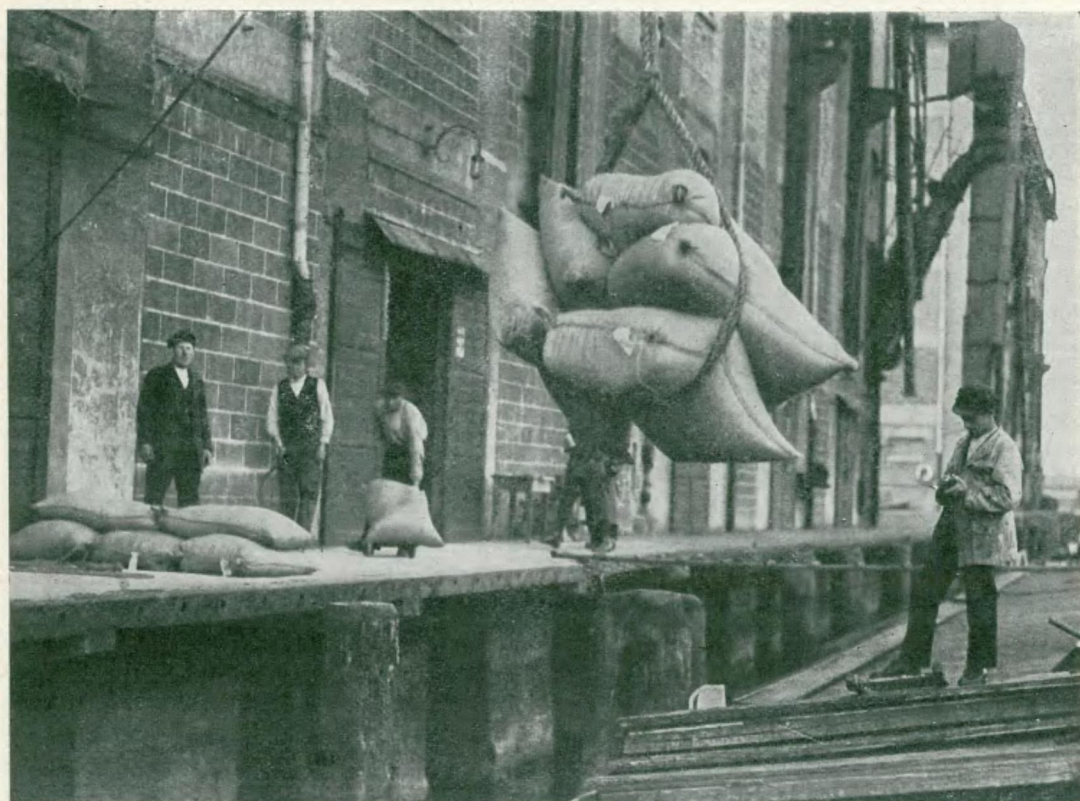
Na pierwszy plan w dziedzinie urządzeń przemysłowych w porcie wysuwają się stocznie. Gdańsk posiada 4 stocznie, a mianowicie: Stocznia Gdańska (International Shipbuilding & Ingeneering Co. Ltd.), Stocznie Schichau, Klawitter i Wojan. Szczególnie dwie pierwsze z wymienionych stoczni grają wielką rolę w budownictwie okrętowym nie tylko gdańskim, ale i międzynarodowym. 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 Stoczną Gdańską.

## 6. — KOSZTY PRZEŁADUNKU

Jak to powyżej zaznaczono, Rada Portu nie uskutecznia całkowitego przeładunku. To też koszty tego ostatniego powinny być traktowane pod dwójnym 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. Rozpatrzmy poniżej oddzielnie pojedyncze czynniki kosztów przeładunku, a mianowicie: opłaty portowe, opłaty składowe, opłaty za korzystanie z mechanicznych urządzeń przeładunkowych, koszty robocizny.

W porcie gdańskim opłaty pobierane są na podstawie każdorazowo obowiązującej taryfy opłat, ustalonej 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 żeglugłi, dążąc do utrzymania jej na możliwie niskim poziomie.

Zasadniczymi opłatami portowymi w Gdańsku, które powinny być brane na uwagę przy ustalaniu kalkulacji, są:



PRZELADUNEK 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 m<sup>3</sup>, zależnie od stopnia wykorzystania pojemności statku. Linje regularne otrzymują przy ruchu towarowym 15% zniżki, a przy pasażerskim 20%. Statki, nie kursujące na liniach stałych, otrzymują od 7-go wejścia w ciągu roku kalendarzowego 5%, a od 11-go — 10% zniżkę. Poza tem 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 informację 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. Poza tem istnieje szereg wyjątków. Za drzewo płaci się 0'32 G od m<sup>3</sup>, 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 m<sup>3</sup> za pierwsze 200 m<sup>3</sup> — 8 G, za każde dalsze 100 m<sup>3</sup> — 2 G, za statki ponad 2.000 m<sup>3</sup> za pierwsze 2.000 m<sup>3</sup> — 44 G, za każde dalsze 500 m<sup>3</sup> — 9 G. Dla części portu B (od końca Kanału Portowego aż do linii 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 m<sup>3</sup> — 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> zapotrzebowanego obszaru:

w Wolnej Strefie w pierwszej linii — 2, 2·5, 4 i 5 fen.,  
 w Wolnej Strefie w drugiej linii — 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 m<sup>2</sup>.

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

### C) OPŁATY ZA KORZYSTANIE Z MECHANICZNYCH URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH

Opłaty za posługiwanie się przy przeładunku urządzeniami, znajdującymi się w basenie dla towarów masowych przy Wiśloujściu, 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, należącymi 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 elektrycznymi żórawiami portalowymi 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 wchodzi tu w grę jedynie stawki dla pracy na kilka zmian. Za posługiwanie się takimi 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 niemieckimi 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 informacji 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 Połudn. . . . .	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
Brailly . . . . .	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:	KURSUJA CO:	PRZEDSTAWICIEL W GDANSKU
Królewska	...	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>B) EKSPORT:</b>	
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

<b>EKSPLOATACJA PORTU</b>	59
1) PILOTAŻ, FORMALNOŚCI MELDUNKOWE, PRZYDZIAŁ MIEJSC POSTOJOWYCH	59
2) SKŁADOWANIE I PRZEŁADUNEK	60
A) HALE I PLACE SKŁADOWE	51
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:

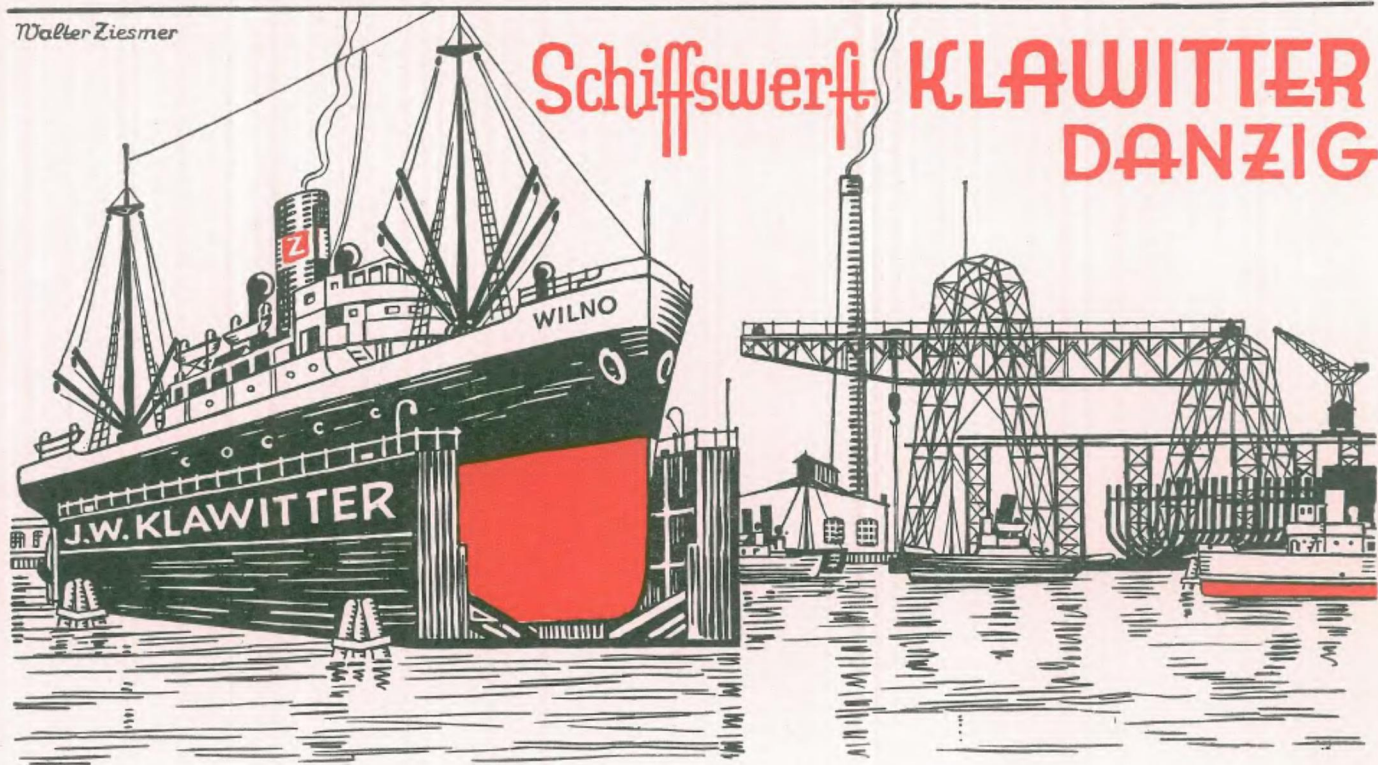
ROZWÓJ RUCHU OKRĘTOWEGO	38—39
BANDERY W PORCIE W 1928 R.	40—41
ROZWÓJ OBROTU TOWAROWEGO	42—43
UDZIAŁ PORTU W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI	56—57

## MAPY:

MAPA PORTU GDAŃSKIEGO	} przy końcu książki
MAPA ZAPLECZA PORTU GDAŃSKIEGO	

# Budowa okrętów w Gdańsku od 200 lat

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, INSTALACJI DŹWIGOWYCH,  
URZĄDZEŃ GORZELNIANYCH, PALENISK DO PYŁU  
WĘGLOWEGO

NAJSTARSZY NOWOCZEŚNIE URZĄDZONY  
WARSZTAT REPARACYJNY  
NAD BAŁTYKIEM

SPECJALNOŚĆ: SPAWANIE KOTŁÓW

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

**ASEKURACJA**

	<i>Strona</i>
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-Meguın 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
I. G. Mouritzen & Co., Kopenhaga (bagrowanie) ...	32
J. Pohlį 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



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
<b>DYKTY I FORNIERY</b>	
B. Döring, Gdańsk ... ..	18
<b>EKSPEDYTORZY</b>	
„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
<b>ELEKTRYCZNOŚĆ</b>	
AEG, Gdańsk ... ..	35
Siemens Sp. z o. o., Gdańsk i Gdynia ... ..	34
<b>FARBY I LAKIERY</b>	
Daol S. A., Oliwa ... ..	33
Standing, Sp. z o. o., Gdańsk - Wrzeszcz ... ..	23
<b>HOLOWNIKI</b>	
Sieg & Co., Gdańsk ... ..	28
Standard - Nobel w Polsce S. A., Warszawa ... ..	19
„Weichsel“ S. A., Gdańsk ... ..	28
<b>HUTNICTWO</b>	
Bismarkhütte S. A., Wielkie Hajduki G. Śl. ... ..	6
Centrala Zakupu Żelaza 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
<b>KLEPKI</b>	
J. Sonnenberg G. m. b. H., Gdańsk ... ..	17
<b>KOLONJALNE TOWARY</b>	
Londexpoco Sp. z o. o., Gdańsk ... ..	33
<b>KWAS SIARKOWY</b>	
Chemische Industrie A. - G., Gdańsk ... ..	23
Giesche S. A., Katowice ... ..	11
Hohenlohego Zakłady S. A., Wełnowiec G. Śl. ... ..	10
<b>MAKLERZY OKRĘTOWI</b>	
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

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
<b>MASZYNY I WYROBY METALOWE</b>	
„Ferrum” S. A., Katowice (rury, śruby, osie, odlewy)	7
Fischer & Nickel, Gdańsk (armatury)	36
Walter Hoene G. m. b. H., Gdańsk (materiały 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, Paruszowice G. Śl. (naczynia emaljowane)	6
<b>MEBLE</b>	
H. Scheffler, Gdańsk	16
<b>MŁYNY</b>	
H. Bartels & Co., Sp. z o. o., Gdańsk	21
<b>NAFTOWE PRODUKTY</b>	
„Polmin”, Państwowa Fabryka Olei Mineralnych, Drohobycz	III okł.
H. Scharenberg & Co., Gdańsk	19
Standard — Nobel w Polsce S. A., Warszawa	19
<b>NAWOZY SZTUCZNE</b>	
Chemische Fabrik Milch A.-G., Gdańsk	23
Chemische Industrie A.-G., Gdańsk	23
Herssens, Alberty & Cie., Gdańsk	27
Wilhelm, Weiss & Co., Gdańsk	23
<b>OKRĘTOWE TOWARZYSTWA</b>	
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
<b>OKRĘTOWE URZĄDZENIA</b>	
H. Scheffler, Gdańsk (umeblowanie)	16
F. Schaegeł, Gdańsk - Nowy Port (żagle, liny)	26
<b>PRZEŁADUNKOWE URZĄDZENIA</b>	
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
<b>RATOWNICTWO MORSKIE</b>	
Sieg & Co., Gdańsk	28
„Weichsel” S. A., Gdańsk	28

## STOCZNIE OKRĘTOWE

Strona

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

## ZAPALKI

Sp. Akc. do Eksploatacji Państwowego Monopolu Zapalczanego 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 Żłomu Polskich Hut Żelaznych Sp. z o. o., Warszawa	...	...	...	...	...	...	...	...	...	7

