

*A. Kafemann*

# Port Gdański

Urządzenia portowe.  
Ruch statków i towarów.

Z licznymi rycinami,  
planami i statystyką rozwoju  
portu gdańskiego

W opracowaniu

Rady Portu i Dróg  
Wodnych w Gdańsku



1

9

2

3

---

Wydawca: A. W. Kafemann G. m. b. H., Gdańsk

Wszelkie prawa zastrzeżone.

II 001398



## Przedmowa.

W czasie opracowywania niniejszego wydawnictwa uzyskano kilka nowych danych statystycznych, które podajemy poniżej. W pierwszej połowie 1923 r. ruch okrętowy morski w Gdańsku wyraża się w następujących cyfrach:

weszło 1454 statków o pojemności 859.045 N.R.T.

wyszło 1388 statków o pojemności 876.074 N.R.T.

W tym samym czasie załadowano w obrębie portu gdańskiego 33.436 wagonów, t. j. 184.7 wagonów przeciętnie dziennie, rozładowano 53.397 wagonów, t. j. 295 wagonów przeciętnie dziennie. Liczby wywozu i przywozu morskiego ustalono tylko dla stycznia i lutego. W obydwóch tych miesiącach łącznie załadowano na statki 111.339,1 ton i wyładowano 171.548,4 ton. Zaznaczyć również należy, że od czasu objęcia zarządu portu gdańskiego przez Radę Portu wybudowano nowych bocznic prywatnych 14.228 mtr. i bocznic dla specjalnych celów (Stocznia Gdańska, dworzec Holm) 16.700 mtr. Na ukończeniu jest dalszych 3.980 mtr. Wreszcie co do żeglugi rzecznej dało się znów zauważyć większe posługiwanie się drogami wodnymi przez handel drzewny. Podczas gdy w pierwszej połowie 1922 r. dowóz drzewa do Gdańska drogą wodną wyniósł tylko 15.633 ton, w pierwszej połowie 1923 r. przeszło przez służę w Einlage łącznie 51.628 ton.

Z ulepszeń wykonanych od czasu powstania Rady Portu należy wymienić mające być niebawem ukończone roboty nad powiększeniem Wolnej Strefy przez zniesienie dawnych fortyfikacji i przesunięcie ogrodzenia celnego. Wolna Strefa uzyska 30.000 m<sup>2</sup>. Większą część tego terenu będzie mogła wkrótce być oddana do dyspozycji firmom dla budowy śpichlerzy i dla celów składowych.

Gdańsk w lipcu 1923 r.

**Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.**

## Spis rzeczy.

I. Organizacja Zarządu Portem . . . . .	5
II. Urządzenia portowe . . . . .	6
III. Ruch portowy . . . . .	17
IV. Wolna Strefa . . . . .	22
V. Morski ruch okrętowy i towarowy w Gdańsku . . . . .	27
VI. Rozległość gdańskiego obszaru ciężenia . . . . .	34
VII. Rozwój przemysłowy gdańskiego terytorjum portowego . . . . .	40
VIII. Handel drzewem . . . . .	46
IX. Handel zbożem . . . . .	50
X. Handel cukrem . . . . .	54
XI. Handel olejami ziemnymi . . . . .	54
XII. Handel węglem . . . . .	56
XIII. Handel śledziami . . . . .	59
XIV. Handel towarami kolonialnymi . . . . .	60
XV. Handel produktami farmaceutycznymi i chemicznymi . . . . .	60
XVI. Handel wełną i bawełną . . . . .	61
XVII. Gdański handel spedycyjny . . . . .	61
XVIII. Zestawienie znajdujących się w porcie Gdańskim (za wyjątkiem Motławy) umocnień wybrzeży i należących do tego urządzeń portowych . . . . .	65
XIX. Tablice statystyczne gdańskiej żeglugi morskiej i ruchu osobowego . . . . .	69
XX. Tablice statystyczne i wykresy graficzne ruchu towarów w porcie gdańskim . . . . .	87
XXI. Polska i gdańska marynarka handlowa . . . . .	107
XXII. Tablice statystyczne gdańskiej żeglugi rzecznej . . . . .	111
XXIII. Zestawienie towarowego ruchu kolejowego w porcie gdańskim	125
XXIV. Mapy:	
a) Mapa gdańskiego hinterlandu	
b) Plan portu gdańskiego	
c) Mapa Zatoki Gdańskiej	
d) Mapa wjazdu do portu w Nowym Porcie	

---

## I. Organizacja Zarządu Portem.

Według konwencji gdańsko-polskiej z dnia 9. listopada 1920 spoczywa zarząd, administracja i eksploatacja portu gdańskiego w rękach „Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku“.

Kierownictwo spoczywa w rękach równej liczby komisarzy (najwyżej 5-ciu z każdej strony) mianowanych przez rząd polski i gdański z kół gospodarczych obu krajów.

Obecnie są czynni jako komisarze:

jako przedstawiciele Polski:

Borowski,  
Grabski,  
Hilchen,  
Sławski,  
Swinarski.

jako przedstawiciele Gdańska:

Brämer,  
Evert,  
Hoffmann,  
Klawitter,  
Werner.

W razie różnicy zapatrywań między obu delegacjami rozstrzyga prezydent, mianowany przez Ligę Narodów, który musi być obywatelem szwajcarskim.

Obecnie jest prezydentem pan pułkownik James de Reynier.

Rada posiada obszerne tereny w porcie, utrzymuje drogi wodne, port i urządzenia portowe i ściąga opłaty portowe, wysokość których sama oznacza.

Znajdujące się w porcie i w mieście samem tory kolejowe oraz dworzec główny są własnością Rady Portu, lecz zarządza nimi i eksploatuje je polska administracja kolejowa. Rada Portu posiada wobec niej pewne prawa kontroli, które wykonuje przez pośrednictwo specjalnej delegacji.

Najwyższe kierownictwo i dozór wykonują komisarze, którzy tworzą odpowiednie sekcje. One załatwiają zasadnicze sprawy. Wykonanie należy do dyrekcji, mianowicie do dyrektora handlowego i dyrektora technicznego. Do dyrektora handlowego należy eksploatacja i wykorzystanie handlowe portu, do dyrektora technicznego zaś utrzymanie i rozbudowa portu.

Dyrektorem handlowym jest pan inżynier Bohdan Nagórski.

Dyrektorem technicznym jest pan nadradca budowlany Bruns.

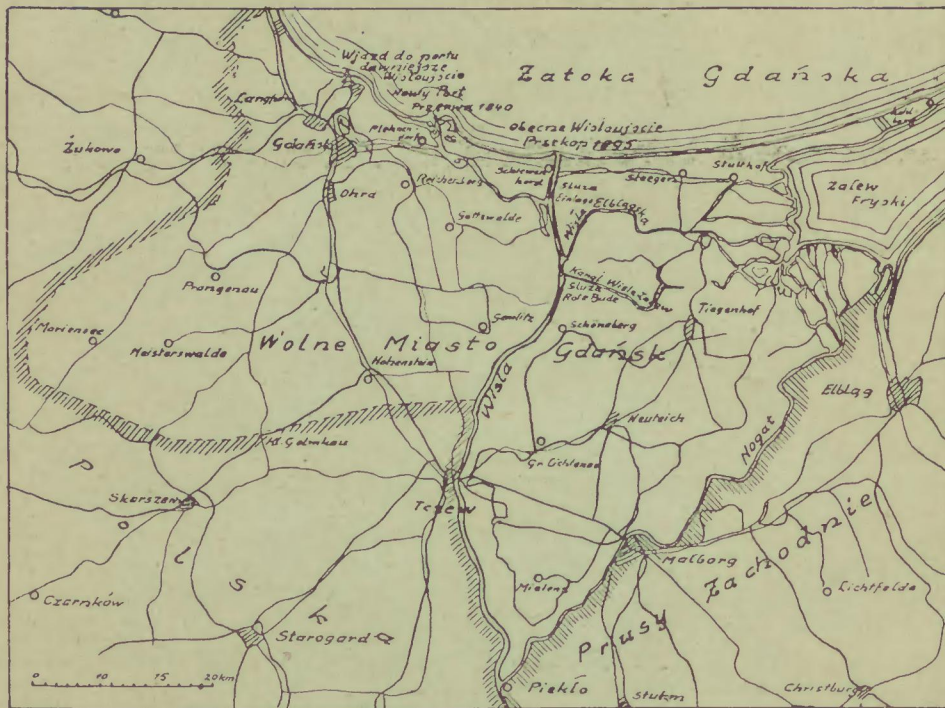
Dyrektorom podległy jest szereg urzędów wykonawczych: urząd pilotów, urząd portowy, urząd budowy portu i administracja Wisły gdańskiej i gdańskich dróg wodnych.

Językiem urzędowym jest niemiecki, polski i francuski. Rada Portu ma własną banderę, na której są umieszczone herby Polski i Gdańska.

## II. Urządzenia portowe.

### 1. Opis ogólny.

Gdańsk leży około 8 km powyżej byłego ujścia Wisły do Zatoki Gdańskiej pod Nowym Portem, pod  $18^{\circ} 39' 52''$  długości geograficznej od Greenwich i  $54^{\circ} 21' 18''$  szerokości geograficznej. Port Gdański obejmuje dolny bieg Wisły czyli t zw. Martwą Wisłę, liczącą około 30 km długości, pomiędzy sztucznym przekopem pod Einlage—Schiewenhorst a ujściem do morza przy Nowym Porcie. Również i Motława, która przecina miasto dwoma ramionami i która



Wolne Miasto Gdańsk

niegdyś stanowiła ośrodek portu gdańskiego, jest dziś jeszcze ważną częścią portu.

Właściwy port morski, dostępny dla żeglugi morskiej z powodu dostatecznej głębokości, dobrego stanu nurtu wodnego i zaopatrzenia w niezbędne urządzenia dla przeładowywania towarów, obejmuje jedynie część Martwej Wisły od mostu Breitenbacha, położonego o 1 km powyżej ujścia Motławy, aż do ujścia Wisły w Nowym Porcie. Dalsze rozszerzenie portu morskiego o 1 km w górę rzeki, aż do mostu kolejowego zostało już rozpoczęte. Powyżej mostu kolejowego aż do śluzy w Einlage śluży koryto Martwej Wisły w dużej części za wielki plac składowy dla drzewa, co jest możliwym z powodu znacznej szerokości koryta. Prócz tego znajdują się na tej części liczne miejsca postoju dla statków rzecznych.

Motława z powodu swej małej głębokości 4—4.5 m i z powodu dość krętego nurtu jest dostępna jedynie dla mniejszych statków morskich.

Cała przestrzeń portowa włącznie z Motławą posiada około 880 ha powierzchni wodnej z czego około 200 ha przypada na port morski.

Jako wielkie zalety portu gdańskiego podnieść należy przede wszystkim położenie jego bezpośrednio przy morzu (por. porty w Szczecinie, Królewcu), następnie zaś istnienie przy wejściu do portu obszernej i łatwo dostępnej redy, osłoniętej na zachodzie przez wysokie wybrzeże pod Sopotem, Gdynią i Puckiem, od północy zaś przez półwysep Hel długości około 30 km.

Zatoka gdańska udziela statkom dostatecznej ochrony od wiatrów północno-zachodnich i północnych. Przed wiatrami północno-wschodnimi, które dość często panują, mogą statki schronić się w zachodniej części zatoki (zatoka Pucka). Zatoka posiada dno wygodne dla zarzucania kotwicy, składające się z piasku i gliny i położone na głębokości od 10—60 m. Półwysep Hel posiada również dlatego wielkie znaczenie dla portu, że skierowuje on główny morski prąd nadbrzeżny, płynący wzdłuż wybrzeża pomorskiego po za zatokę gdańską i przez to chroni wjazd do portu od zapiaszczenia. W porównaniu do portów położonych dalej na wschód ma Gdańsk tę zaletę, że nawet podczas najostrzejszej zimy może być utrzymany w stanie niezamarzniętym.

## 2. Wjazd do portu.

Wjazd do portu jest łatwy i wygodny. Jedynie przy silnych burzach północno-wschodnich i wschodnich należy zachować pewne środki ostrożności. Wjazd utworzony jest przez sztucznie wybagrowane koryto, którego część



Wjazd do portu i wejście do Wolnej Strefy

zewnętrzna ma 1770 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, mierzy 1550 m długości, 150 m szerokości i 9,5—10 m głębokości. Brzegi koryta wjazdowego oznaczone są pławami, wyjście w stronę morza pławą świetlną, ku której kierują się statki wjeżdżające do portu. Kierunki obu

części koryta wjazdowego wytknięte są również za pomocą sygnałów świetlnych umieszczonych na ładzie (dla części zewnętrznej w bliskości domu kuracyjnego w Brzeźnie, dla części wewnętrznej na Westerplatte). Ujście portowe ujęte jest w mole, przyczem mol wschodni jest o 450 m dłuższy niż zachodni, a to dla osłony wjazdu przed wschodnimi wiatrami i prądami. Szerokość wjazdu pomiędzy molami wynosi przy końcu moła zachodniego 80 m.

### 3. Warunki żeglugi.

W porównaniu do innych portów, położonych nad wielkimi rzekami, ma port gdański tę wielką zaletę że leży nad korytem martwym, pozbawionem prądu od czasu odcięcia dolnego biegu Wisły dzięki wyżej wzmiankowanemu utworzeniu nowego ujścia Wisły przy Schiewenhorst.

Stan ten utworzony w r. 1890/95 przez sztuczny przekop Wisły, powstał dla części portu już 50 lat wcześniej w r. 1870 w drodze naturalnej. Wody Wisły spiętrzone przez zator lodowy utorowały sobie wtedy przemocą nową drogę ku morzu, przebijając wązki wał diun nadbrzeżnych, oddzielających bieg jej od morza. To ujście Wisły istnieje jeszcze dzisiaj i posiada znaczenie szczególnie jako dostęp do morza dla rybaków, osiadłych w okolicznej wiosce Neufähr.

Sztuczny przekop pod Schiewenhorst, o 8 klm. długości, wykonany był celem polepszenia odpływu wód Wisły, zwłaszcza podczas powodzi i przejścia lodów. Odcięte od głównego biegu koryto Martwej Wisły zostało połączone z Wisłą żywą przy miejscowości Einlage za pomocą słuzy dla statków o 61 m długości i 12,5 m szerokości i słuzy dla tratw o 280 m długości i 11 m szerokości. Przez odcięcie od Wisły port zabezpieczony został przed zapiaszczeniem, powodzią, przejściem lodów i prądem rzeczonym tak, że warunki żeglugi są na wodach jego nadzwyczaj korzystne. Wahania poziomu wody w porcie są minimalne i spowodowane bywają poza małym wpływem Motławy jedynie przez ewentualne piętrzenie wód morskich przez wiatry skierowane ku brzegowi. Dzięki zabezpieczeniu portu od zamulenia przez piaski i muł niesione przez Wisłę, można bez nadmiernych kosztów pogłębiać port mechanicznie i raz osiągniętą głębokość utrzymać bez stałego bagrowania. Cała przestrzeń portu poniżej ujścia Motławy została podczas wojny pogłębiona do 9—9,5 m na szerokości conajmniej 60 m przez co stworzona została droga jezdna dostępna dla największych statków jakie mogą wchodzić tutaj w rachubę, oraz umożliwiona budowa wielkich statków (n. p. Columbus o 35 000 t) na gdańskich stocznjach. Powyżej ujścia Motławy mniejwięcej aż do mostu kolejowego posiada Wisła głębokość około 6 m. Powyżej mostu kolejowego jest ona dostępna tylko dla statków rzecznych. Most podnoszony Breitenbacha służy dla ruchu kołowego i tramwajowego i posiada szerokość przejazdu 18 m i wysokość 7,3 m, nie stanowi więc żadnej przeszkody dla żeglugi.

### 4. Baseny i kanały portowe.

Port morski, utworzony przez naturalne koryto Martwej Wisły, został z czasem powiększony przez szereg sztucznych basenów i kanałów. Najpierw rozbudowano stopniowo kanał portowy, który tworzył do roku 1845, gdy ujście Wisły znajdowało się jeszcze między Westerplatte a fortem Wisłoujścia, właściwy port morski (Nowyport). Krótco przed wojną został kanał portowy rozszerzony do 100 m, a podczas wojny pogłębiony do 9,5 m na drodze



jezdnej. W roku 1879 zbudowano bezpośrednio powyżej wjazdu do portu basen o długości 600 m, szerokości 95 m, który w r. 1899 został zamieniony na Wolną Strefę i który dzisiaj stanowi dzięki wygodnemu położeniu i doskonałemu wyekwipowaniu w składy i żorawie jedną z najważniejszych części portu. Głębokość basenu wynosi w środku 8—8,5 m.

W latach 1901—03 został zbudowany dzisiejszy Port Cesarski (Kaiserhafen), który utworzył proste, krótkie połączenie miasta z dolnym obszarem portowym. Port Cesarski ma około 2 km. długości i 140 m szerokości. Głębokość wody wynosi na drodze jezdnej 9,5 m.

Wreszcie podczas wojny zbudowano na wyspie Holm, znajdującej się między Portem Cesarskim a Martwą Wisłą, nowy basen dla marynarki wojennej. Pierwszy z projektowanych 3 basenów jest prawie ukończony. Posiada on 850 m długości, 100 m szerokości przy wjeździe a przy końcu rozszerza się do 350 m. Głębokość wody wynosi 7 m.

Z innych ulepszeń warunków żeglugi w porcie, wykonanych w ostatnim czasie, należy wymienić utworzenie dwóch miejsc, w których okręty mogą wykonywać całkowity obrót, a mianowicie jedno wielkie miejsce obrotowe o 300 m średnicy i 10 m głębokości przy dolnym końcu wyspy Holmu i drugie o 200 m średnicy przy wjeździe z Martwej Wisły do kanału portowego. Równocześnie z urządzeniem tego ostatniego miejsca obrotowego rozszerzono drogę jezdnią powyżej znajdującego się tam prawie prostokątnego zakrętu i polepszono w ten sposób znacznie warunki żeglugi w tem miejscu.



Widok Wolnej Strefy z wieży pilotów

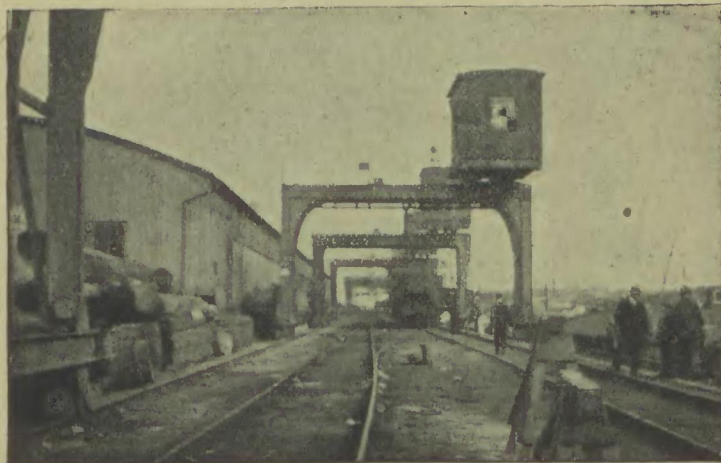
### 5. Urządzenia portowe.

O rozbudowie brzegów i o istniejących urządzeniach ładunkowych poszczególnych części portu daje pojęcie tablica na stronie 65, którą należy uzupełnić poniższymi uwagami.

#### a) Wolna Strefa.

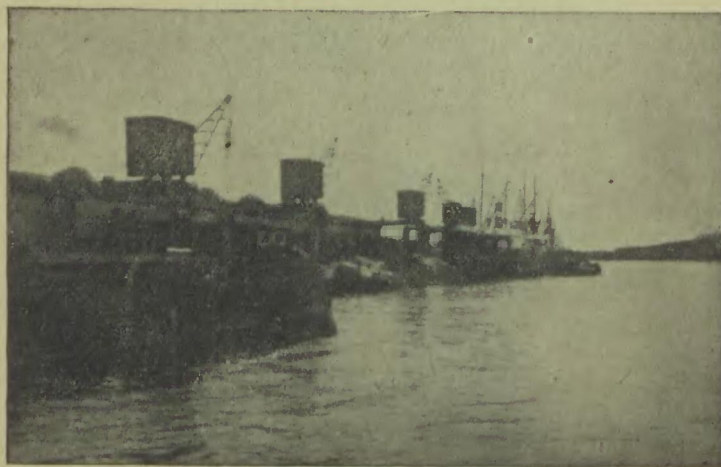
Oba brzegi są ujęte w prostopadłe mury betonowe na palach drewnianych. Długość używalna brzegu północnego wynosi mniejwięcej 640 m, brzegu poł-

bow  
 dniowego 500 m. Na północnym brzegu znajduje się 9 ruchomych elektrycznych dźwigni portalowych o sile 1,5 do 2,5 t i jedna stała dźwignia 25 t, na południowym brzegu jedna stała dźwignia 10 t. Magazyny składowe znajdują



Dźwignie w Wolnej Strefie

się na obu brzegach, oprócz tego na północnym placie składowe o powierzchni mniej więcej 30 000 m kw. Na północnym brzegu wybudowano dla ogólnego ruchu przeładunkowego wielką halę składową. Magazyny i place składowe



Te same dźwignie widziane od strony wody

zaopatrzone są na obu brzegach w odpowiednio rozmieszczone tory kolejowe. Brzeg północny jest dostępny dla statków do 8 m zagłębienia, brzeg południowy do mniej więcej 7 m.

## b) Kanał Portowy.

Brzeg południowy rozbudowany jest na całej długości jako bulwar muryrowany, podobnej konstrukcji jak w Wolnej Strefie i jest dostępny dla statków



Kanał Portowy przy Nowym Porcie

średnich (6—7 m zanurzenia). Długość brzegu wykorzystana dla ruchu przeładunkowego wynosi mniej więcej 800 m. Na bulwarze znajdują się tory nadbrzeżne, za nimi stoją szopy i spichlerze. Wymienić z nich należy wielki silo żelazno-betonowy dla zboża, o 4000 t pojemności, firmy Anker, wyekwipowany w pneumatyczny wchłaniacz zboża, oraz spichrz firmy Prowe. — Brzeg

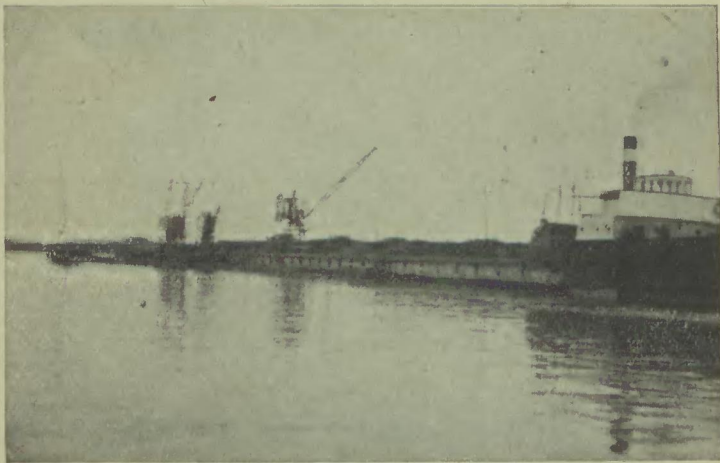


Rezerwoary naftowe przy Marinekohlenlager (Martwa Wisła naprzeciw Wisłoujścia)

północny kanału portowego zaopatrzonej jest w ścianki szpuntpalowe i skarpy brukowane i nie jest dotychczas używany do regularnego ruchu przeładunkowego. Daje on jednakże daleko idące możliwości dla przyszłej rozbudowy.

## c) Martwa Wisła od Kanału Portowego do Ujścia Motławy.

Na brzegu zachodnim należy wymienić przede wszystkim były skład węgla marynarki wojennej (Marinekohlenlager) z należącymi do Rady Portu 12 składami o powierzchni ogólnej około 6000 m kw. Za linią składów znajdują się wielkie zbiorniki naftowe o 22 000 t pojemności, będące obecnie własnością Rządu Polskiego. Brzeg zaopatrzonej jest w połączenie kolejowe. Przy brzegu znajduje się 9 pomostów wyładunkowych z 4 m głębokości wodnej. W środku drogi jezdnej głębokość wynosi 9,5 m. Dalej w górę rzeki tuż poza promem Wisłoujścia stoją na tymże brzegu 2 wielkie nowoczesne śpichrze firmy Wieler & Hartmann o łącznej powierzchni składowej 3000 m kw. i pojemności 25 200 t. Mogą tu przybijać okręty do 8 m zanurzenia. Z spichlerzami tymi łączy się t. zw. dworzec Wiślany który posiada 700 m linja brzegu umocowanego żelazno-betonową ścianką. Tuż przy brzegu wynosi głębokość wody 4 m, zawiązując jednak szybkiemu pogłębieniu się dna, mogą się tu



Urządzenia nadbrzeżne cyplu na Holmie

zatrzymywać statki o zanurzeniu 6—7 m. Składy z połączeniem kolejowym znajdują się tutaj w dość dużej ilości. Stała dźwignia obrotowa o nośności 7,5 t służy do wyładunku towarów ciężkich. Dalej na południe wzdłuż drogi „Broschkischer Weg“ lewy brzeg Wisły nie wchodzi dla ogólnego ruchu przeładunkowego w rachubę z powodu warunków nadbrzeżnych (ulica, linja tramwajowa). Na odcinku tym znajduje się szereg stanowisk dla okrętów o mniejszym zagłębieniu, utworzonych za pomocą ścianek drewnianych i Duc d'Albów (słupy oporowe) przy których głębokość wody wynosi 4 m (droga jezdna 9 m). Odcinek ten służy w pierwszej linii dla potrzeb osiadłych wzdłuż drogi „Broschkischer Weg“ składów przemysłowych. Bezpośrednio poniżej ujścia Motławy zajmują dużą część brzegu Stocznia Gdańska i Stocznia Schichau.

Brzeg wschodni tej części Martwej Wisły zajmuje powyżej kanału portowego na długości 1200 m twierdza i wieś Wisłoujście. Dlatego miejsce to nie ma znaczenia dla ruchu przeładunkowego. Stworzono tutaj przez szereg silnych Duc d'Albów 4 stanowiska dla statków z głębokością wodną 7 m, umożliwia-

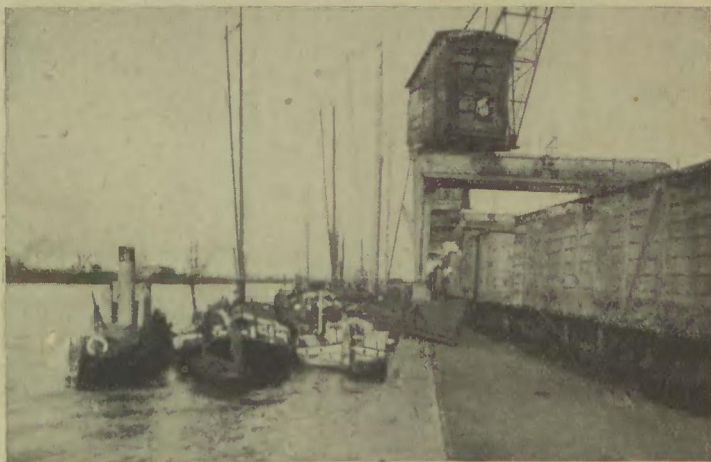
jące przeładunek na statki rzeczne. Powyżej wsi Wisłoujście znajduje się dawniejszy skład amunicji (Munitionshof) byłej niemieckiej marynarki wojennej, wydzierżawiony obecnie na składy drzewa. Za placami drzewnymi mieści się polski obóz reemigracyjny, który ma dostęp do brzegu przez wąski pas terenu stanowiący rodzaj korytarza; 7 pomostów o ogólnej długości 350 m i głębokości wodnej 7—8 m umożliwia przybijanie wielkich okrętów morskich. Na brzegu Holmu wzdłuż Martwej Wisły znajdują się liczne przedsiębiorstwa prywatne, między innymi większy zakład fabryczny i port Rolniczego Towarzystwa Handlowego z wielkim śpichlerzem dla zboża o pojemności 12 000 t. Więcej niż połowa brzegu Holmu znajduje się w posiadaniu Stoczni Gdańskiej i Stoczni Schichau.

#### d) Urządzenia portowe na północnym Holmie.

W porcie b. marynarki wojennej na Holmie została rozbudowa pierwszego basenu o 7 m głębokości prawie ukończona. Brzegi są zaopatrzone w prostopadłe ścianki murywane. Mogą tu przybijać okręty o zanurzeniu 6—7 m. Przewidziana jest kompletna rozbudowa sieci kolejowej. Cypel Holmu pomiędzy basenem a Portem Cesarskim posiada już połączenie kolejowe. Teren ten oddany jest Rzeczypospolitej Polskiej dla transportów materiałów wojennych, na razie zaś wykorzystany jest dla montażu sprowadzonych z Ameryki wagonów kolejowych.

#### e) Port Cesarski.

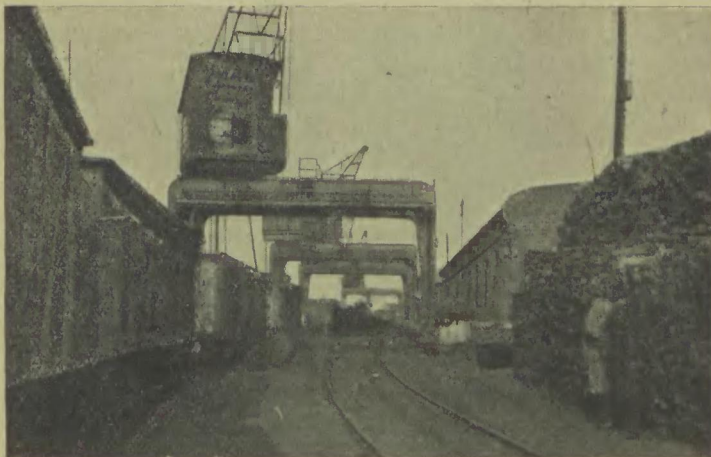
Port Cesarski jest własnością gminy miejskiej Gdańska. Prawy brzeg rozbudowany jest na długości 250 m jako bulwar murowany zaopatrzone w składy, tory kolejowe i 4 elektryczne żorawie portalowe o sile 2,5 t. *Brak*



Dźwignie w Porcie Cesarskim

Bulwar ten jest chętnie używany jako miejsce wyładunkowe dzięki swemu nowoczesnemu urządzeniu. Głębokość wody przy murze nadbrzeżnym wynosi 6 do 7 m. Oprócz 5 miejskich składów o 8200 m kw. powierzchni składowej znajduje się tu jeszcze szereg innych składów prywatnych. Powyżej promu kolejowego, przecinającego Port Cesarski i łączącego z siecią kolejową wyspę

Holm, znajduje się na prawym brzegu umocowany w tem miejscu ściankami szpunt-palowemi i skarpą brukowaną, były miejski obóz emigracyjny. Rozległy ten teren użyty będzie wkrótce dla ruchu przeładunkowego.



Dźwignie w Porcie Cesarskim

f) Martwa Wisła powyżej ujścia Motławy.

Odcinek aż do mostu Breitenbacha zajmują głównie stocznie Klawittera i Wojana. Bezpośrednio poniżej mostu są urządzone za pomocą 4 Duc d'Albów 3 stanowiska dla średnich statków morskich. Powyżej mostu Breitenbacha na lewym brzegu zbudowano niedawno rozległy port drzewny norweskiej

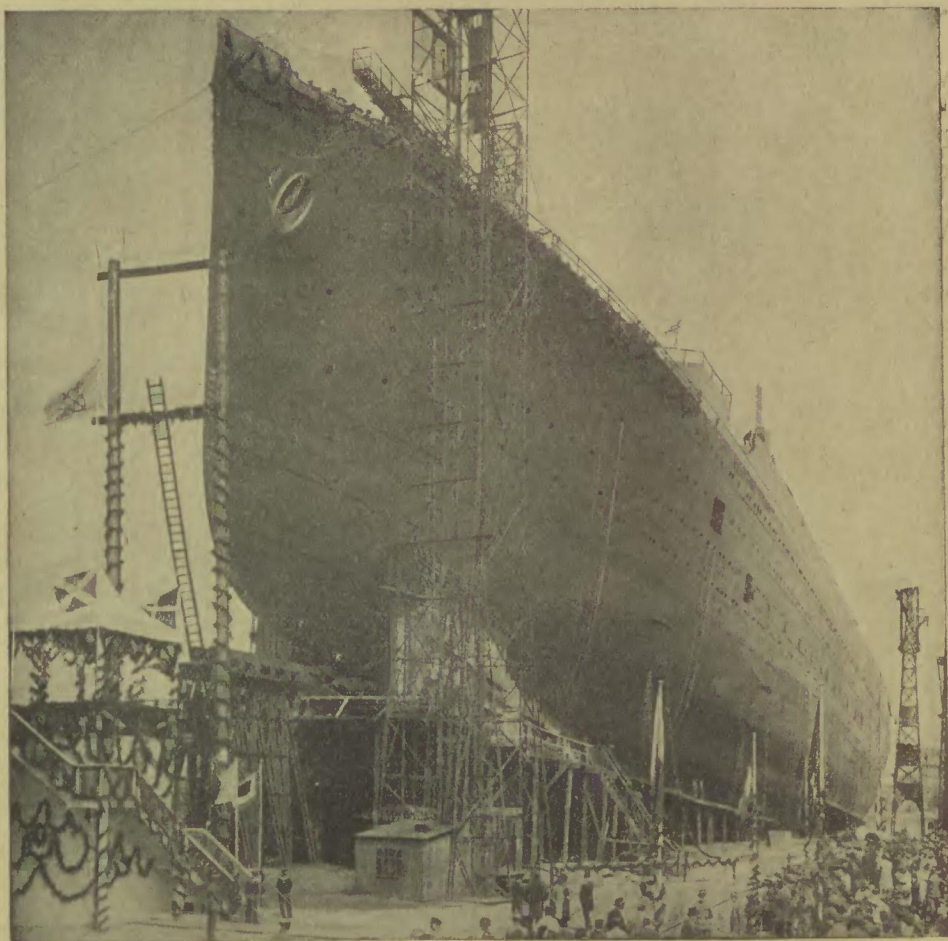


Stary port na Motławie

firmy Bergenske. Dalsze odcinki Martwej Wisły służą, jak już poprzednio zaznaczono, głównie dla składowania drzewa. Znajduje się tutaj szereg tartaków.

## g) Motława.

Przeływające przez miasto obie odnogi Motławy, Stara i Nowa Motława, tworzą t. zw. Wyspę Spichlerzy, na której znajduje się wielka liczba starych spichlerzy będących bez wyjątku w posiadaniu prywatnym i zaopatrzonych częściowo w nowoczesne urządzenia, szczególnie dla zboża. Od r. 1884 znajduje się na Wyspie Spichlerzy tor kolejowy. Na dolnej części Nowej Motławy



Spuszczenie na wodę statku „Columbus“ na stoczni Schichau

znajdują się składy celne. Brzegi Motławy służą głównie dla ruchu osobowego, oraz dla statków żeglugi rzecznej, mających tutaj swoje miejsca postoju i wyjazdu.

## h) Połączenia kolejowe terenu portowego.

Port rozporządza rozległą siecią kolejową. Ważne przedmieście portowe Nowy-Port połączone jest z miastem i głównymi dworcami towarowymi koleją.

podmiejską idącą przez Nowy-Szotland, Saspe i Brzeźno. Na tej linii znajduje się w Saspe nieukończony jeszcze wielki dworzec przetokowy od którego prowadzi połączenie kolejowe do dworca Wiślanego. Wolna Strefa łączy się z dworcem towarowym w Nowym Porcie, który obsługuje również tory na południowym brzegu kanału portowego. Z dworca Wiślanego prowadzi kolej nadbrzeżna wiślana do miejskiego dworca towarowego i przetokowego przy bramie Oliwskiej. Tory biegną poza przemysłowymi zakładami położonymi wzdłuż Broschkischer Weg. Poszczególne zakłady posiadają połączenie kolejowe.

Brzeg wschodni Wisły otrzymał połączenie kolejowe dzięki zbudowanej w r. 1905 kolei na wyspie Holm wychodzącej z dworca towarowego przy Leegetor, okalającej miasto od południa, przecinającej Wisłę poniżej Heubude i biegnącej koło warsztatów kolejowych aż do stacji Portu Cesarskiego. Stąd rozchodzą się tory do Portu Cesarskiego i do byłego składu amunicji. Tor ten przedłużony został wzdłuż wioski Wiśloujście aż do brzegu Wisły poniżej Wiśloujścia. Wyspa Holm połączona jest z tą linią kolejową promem kolejowym po przez Port Cesarski. Prom ten już teraz przewozić może do 120 wagonów dziennie. Urządzenie drugiego promu jest projektowane w najbliższym czasie.

#### i) Widoki rozszerzenia portu.

Ulepszenie względnie rozszerzenie portu możliwe jest w rozmaity sposób, bądź to w drodze ulepszenia istniejących już urządzeń, bądź też przez budowę nowych części portu.

W którym kierunku rozwinie się działalność administracji portowej zależy to będzie od rozwoju potrzeb ruchu portowego. Rada Portu ze względu na wielkie koszty nowych budowli portowych, starać się będzie przede wszystkim wedle możliwości o dalsze ulepszanie już istniejących urządzeń. Przez stworzenie nowych mechanicznych urządzeń wyładunkowych i przez rozbudowę magazynów składowych, dalej przez otwarcie dla publicznego ruchu przeładunkowego dziś na stałe wydzierżawionych składów w Wolnym Porcie i na dworcu Wiślanym, dokona się już znacznych ulepszeń w dotychczasowych stosunkach portowych. Dalej projektowaną jest budowa wielkich hal przeładunkowych na północnym brzegu Wolnej Strefy, wreszcie rozbudowa brzegu powyżej dworca Wiślanego. Tam wybudować można szereg wielkich składów. Dalsze powiększenie wydajności portu stanowiłaby nowoczesna rozbudowa południowego brzegu kanału portowego od śpichrza zbożowego Anker'a aż do ulicy Woltera, uwarunkowana zastąpieniem istniejących małych przestarzałych szop przez wielkie nowoczesne hale składowe z dźwigniami. Przy małych stosunkowo kosztach dałoby się zaspokoić w ten sposób najdalej idące potrzeby ruchu przeładunkowego. Odnośne projekty są już w opracowaniu.

W razie bardzo silnego rozwoju ruchu portowego, byłoby stworzenie zupełnie nowych urządzeń portowych i basenów stosunkowo łatwe, gdyż warunki terenowe i topograficzne bardzo temu sprzyjają. Szczególnie płaszczyna Trojlu położona między morzem, Wisłą a Portem Cesarskim, jest doskonałym terenem dla budowy nowych części portu. Dokładne projekty wypracowane zostały jeszcze przed wojną.



### III. Ruch portowy.

Ogólne kierownictwo spraw dotyczących się ruchu portowego spoczywa w rękach Dyrektora Handlowego Rady Portu.

Najważniejsze zadania miejscowe ruchu portowego wykonywane są przez komendanta pilotów w Gdańsku-Nowym Porcie i inspektora portu w Gdańsku. W porcie gdańskim istnieje przymus wprowadzania statków przez pilotów, od którego zwolniona jest jedynie mała liczba statków na specjalnych warunkach.

Statek zawijający do portu jest więc zobowiązany wziąć do pomocy pilota. Dla zawiadomienia że statek potrzebuje pilota, kierownik statku obowiązany jest do wywieszenia bandery pilotów lub w nocy do dania zwykłych sygnałów według regulaminu o sygnalizowaniu pilotów. (Regulamin o sygnałach pilotów z 7. lutego 1907. Dziennik Ustaw Rzeszy Niemieckiej str. 27.) Jeszcze poza obszarem znaków żeglugowych, pod którym rozumie się przestrzeń oznaczoną znakami morskimi, bliżej określonymi w artykule „Urządzenia portowe“, należy doczekać się przybycia pilota na pokład. Jeżeli z powodu wzburzonego morza, lub burzy, wejście na pokład pilota jest niemożliwe, pilot wykonuje służbę w ten sposób, że statek pilotowy wywiesza czerwoną flagę, lub w ciemności roznieca ogień i poprzedza okręt przy wejściu do portu. Statek prowadzony w ten sposób nie jest uważany za znajdujący się pod kierownictwem pilota.

#### Służba pilotów.

Kierownik okrętu musi być pomocnym podczas drogi pilotowi i starać się, aby zarządzenia pilota były przez załogę okrętu dokładnie wykonane, także odnośnie do parowców holowniczych.

Jeżeli kierownik okrętu przekona się, że pilot przez swoje zarządzenia okręt naraża, lub popełnia błędy, które wskazują na niezdolność do prowadzenia okrętu, wtedy kierownik okrętu jest uprawniony do zawieszenia pilota w jego czynnościach.

Kierownik okrętu musi podobny wypadek, natychmiast po przybyciu do brzegu, zameldować komendantowi pilotów.

Kierownik okrętu musi we wszelki sposób ułatwić wejście na pokład i zejście z niego pilota, i udzielić pilotowi wszelkich potrzebnych informacji o statku, o jego załodze i ładunku.

#### Przepisy o kwarantannie.

Okręty, nadchodzące z zarażonych lub podejrzanych o zarazę portów, muszą wywiesić przy wejściu na redę banderę międzynarodową A (banderę kwarantanny).

Jeżeli na okręcie zaszedł w porcie wyjazdu, lub podczas drogi wypadek cholery, dżumy lub żółtej febry, należy wywiesić flagę „L“.

#### Za- i odmeldowanie.

Natychmiast po przybyciu statku do portu kierownik statku musi się zgłosić osobiście u komendanta pilotów w urzędzie pilotów a w szczególności przedłożyć dowód rejestracji i list pomiarowy okrętu. Przy opuszczaniu portu

należy przedłożyć dowód rejestracji, poświadczenie zameldowania kasy głównej Rady Portu i paszport wyjazdu na morze w urzędzie celnym.

Powyższe zameldowania mogą być uskutecznione piśmiennie za pozwoleniem komendanta pilotów, przez zastępcę statku, osiadłego na miejscu. Kierownik okrętu pozostaje jednakże odpowiedzialnym za ścisłość meldunku.

### Ruchy w porcie.

W przepisach policyjnych dla portu gdańskiego mieszczą się przepisy jazdy w porcie. M. i. należy mijać promy z możliwie najmniejszą szybkością, otwory mostowe wolno i po usunięciu wszystkich ruchomych części okrętu, mogących być zawadą przy przejeździe.

W kanale portowym, basenie portowym i na Motławie mogą statki frachtowe jeździć jedynie z szybkością 4 węzłów, na Wiśle i w Porcie Cesarskim z szybkością 6 węzłów.

### Sygnaly.

Przepisy dotyczące dróg morskich z 5. lutego 1906 (Dziennik Ustaw Rzeszy str. 115) znajdują odpowiednie zastosowanie i dla portu gdańskiego, w którym obowiązują między in. jeszcze następujące sygnaly:

Statki morskie i statki holowane jadące w górę kanału, muszą dla przestrogi statków jadących z biegiem wody mniej więcej przy stacji klm 29,6 (prom dworcowy) wywiesić banderę „S” i wydać 5 krótkich sygnałów gwizdkiem parowym. Statki jadące z biegiem wody mają w podobny sposób na sygnał odpowiedzieć.

Statki, chcące wyprzedzić statek poprzędzający, muszą zamiar ten wyrazić przez 4 krótkie gwizdki. Statek mający być wyprzedzonym, ma wydać jeden długi, jeden krótki i jeden długi gwizdek, jeżeli wyminięcie jest możliwe; jeżeli nie może pozwolić na wyminięcie, ma wydać 5 krótkich gwizdków.

### Zejście z drogi.

Przepisy o drogach morskich znajdują odpowiednie zastosowanie i w Gdańsku.

Statki poniżej 50 mtr. sześć. pojemności brutto przestrzeni muszą statkom morskim usunąć się z drogi.

Przy zbliżeniu się statków parowych lub motorowych do promów, muszą obsługujący promy wstrzymać przejazd.

Holowanie statków z brzegu i żeglowanie w kanale portowym dozwolone jest jedynie za zezwoleniem komendanta pilotów.

### Zapobieganie nieszczęśliwym wypadkom.

Przed wręczeniem deklaracji celnej ma kierownik okrętu dbać o to, aby urzędnicy celni mogli dla tymczasowej rewizji wejść bezpiecznie na pokład.

Oprócz tego ma kierownik okrętu dbać, aby:

1. żórawie dla szalup były odwrócone na wewnątrz;
2. rampy ładownicze i mostki do brzegu były założone bezpiecznie i zaopatrzone w poręczę;

3. wychodząca para i woda nie dawały się w znaki publiczności i przejeżdżającym statkom;
4. luki pokładowe były zamknięte, lub w odpowiedni sposób zabezpieczone;
5. bum był wciągnięty, dolne reje wysoko ustawione, marsreje przybrassowane;
6. kotwica wciągnięta do środka, patentowa kotwica w kluzie.

### Uszkodzenia urządzeń portowych.

Statki, które uszkodziły urządzenia i zakłady portowe mogą opuścić port dopiero po naprawie szkody, lub po złożeniu dostatecznej gwarancji.

### Zanieczyszczanie portu.

Zanieczyszczanie portu i urządzeń portowych jest zakazane. Kamieni, ziemi, miąta, żużli, śmieci i. t. p. nie wolno wyrzucać do wody w porcie, jak również wypompowywać oliwy i wody zawierającej oliwę.

### Używanie miejsc ładunkowych i wyładunkowych.

Miejsca postoju dla statków wyznacza komendant pilotów, względnie inspektor portu, z reguły po uprzednim porozumieniu się z agentami okrętowymi, którzy zwykle już kilka dni naprzód donoszą o nadejściu statków.

### Materiały wybuchowe i łatwopalne.

Statki z wybuchowym lub łatwopalnym ładunkiem mają przed zawinięciem do portu lub przed rozpoczęciem ładowania, donieść o tem komendantowi pilotów względnie inspektorowi portowemu szczegółowo i zgodnie z prawdą, ci zaś wydadzą bliższe rozporządzenia na mocy przepisów ustawowych.

### Ruch w porcie żeglugi rzecznej.

Powyżej mostu Breitenbacha służy port przeważnie dla żeglugi rzecznej oraz składowania i obróbki drzewa, nadchodzącego do Gdańska. Po obu stronach właściwej drogi wodnej o 60 do 80 m szerokości istnieją tam powierzchnie wodne wykorzystane głównie dla składowania drzewa, nie tylko poniżej Plehnendorf, lecz także w miarę zapotrzebowania i dalej w górę rzeki. Dla ulokowania transportów drzewa przychodzących z góry rzeki stoją do dyspozycji pomiędzy Plehnendorf a ujściem Motławy powierzchnie wodne o przeciętnej szerokości 80 m i przeszło 12 klm długości. Wobec krętego biegu Martwej Wisły, nie pozwalającego na znaczniejsze rozfałowanie wody, i wskutek rozmaitej głębokości wody i braku prądu może każdy rodzaj drzewa wszelkich wymiarów być bezpiecznie składowany. W ciągu roku 1922 utworzono dalsze place składowe. Część Martwej Wisły powyżej służy w Plehnendorf mniejwięcej aż do pastwiska Bohnsacku została urządzona na stałe place składowe drzewa o łącznej powierzchni około 1½ miliona m<sup>2</sup>. Place te leżą prawie całkowicie na południowym brzegu Martwej Wisły i są odgradzone od strony nurtu słupami i palami, do których można przymocować pomosty.

Stałe te placę składowe służą na przestrzeni od Gdańska do Plehnendorfu prawie wyłącznie dla celów obróbki drzewa. Liczne tartaki pracują tutaj bez przerwy. Placę zaś powyżej Plehnendorfu zarezerwowane są prawie wyłącznie dla ruchu spedycyjnego. Tam zamieniły liczne firmy obróbki drzewa swoje czynności całkowite lub częściowo na przedsiębiorstwa spedycyjne.

Obok wymienionych placów składowych dla drzewa oddaje się jeszcze miesięcznie 80 do 100 000 m<sup>2</sup> powierzchni wodnej dla przejściowego składowania.

Aby zapewnić i największym, nieprzewidzianym transportom drzewa możliwość pomieszczenia się w porcie, są zarezerwowane w górnej części Martwej Wisły między Bohnsackiem a służą w Einlage wielkie powierzchnie wodne, tak, że port gdański posiada szeroką możliwość przyjęcia zwiększonego dowozu drzewa.

Statki i tratwy płynące po Wiśle Żywej mogą w każdym czasie, o ile nie przeszkadzają temu lody, bezpiecznie, wygodnie i szybko przybyć do portu przez służę w Einlage oddzielając port od Żywej Wisły. Urządzenia służowe są doskonałe i zupełnie nowoczesne, z komorą służową o 61 m długości użytkowej i 12,5 m szerokości.

Najmniejsza głębokość drogi jezdnej wynosi normalnie 2,5 m. Wahania w stanie wody rzadko bywają znaczniejsze jak 50 cm. Holowniki mogą być zawsze otrzymane w wystarczającej ilości, zamówienia skutecznie można telefonicznie z Einlage. Przewozu pasażerów dokonują w lecie statki pasażerskie, oprócz tego prowadzi szosa z Gdańska do górnej części portu aż do wsi Bohnsacku.

W powyższym opisie powoływaliśmy się na postanowienia obecnie obowiązujących przepisów policyjnych dla gdańskiego portu; należy jednak zaznaczyć, że są w przygotowaniu nowe przepisy ruchu w porcie gdańskim.

### Ściąganie należności portowych.

Specjalny sposób za- i odmeldowania statków istnieje jeszcze dla kontroli uiszczenia należnych poborów portowych. Na wodach portowych obowiązuje taryfa opłat portowych z dnia 5 czerwca 1923 wraz z dodatkami oraz rozporządzenia wykonawcze. Z poszczególnych przepisów taryfy należy wymienić następujące:

Obszar działana taryfy obejmuje: w obrębie następujących granic:

wejście do portu w Nowym Porcie, ujście Martwej Wisły przy Neufähr, służa w Einlage, wał kolejowy w Schusterkrug i służa kamienna na Motławie:

drogi wodne Martwej Wisły z nowym kanałem Motławy od jego ujścia do Schiffchenbrücke, kanał portowy z basenem portowym, Kaiserhafen z portem na Holmie, Starą Motławę, kanał łączący, Kielgraben, Teergraben i Radunię aż do mostu koszarowego.

Dalej reguluje taryfa wysokość opłat ściąganych za używanie terenów Rady Portu i urzędzeń portowych. Opłaty ściąga kasa główna Rady Portu, gdzie należy również skutecznie zameldowania. W nadzwyczajnych wypadkach może urząd miejscowy przy służbie w Einlage i urząd pilotów w Nowym-Portcie ściągać bezpośrednio należności. Specjalne miejsce zajmują opłaty za składowanie towarów w magazynach składowych i na placach należących do Rady Portu. Opłaty te ściągane są obecnie za pośrednictwem odnośnych kolejowych

ekspedycji towarowych lub też przez urząd wybrzeża Rady Portu. Żaden statek nie może opuścić portu, bez poprzedniego uiszczenia opłat portowych. Opłaty dzielą się w pierwszym rzędzie na opłaty od statku i od ładunku. W ruchu morskim płaci się teraz (sierpień 1923) 0,014 dolarów za każdy m<sup>3</sup> pojemności netto przy wjeździe i wyjeździe. Statki z balastem i próżne płacą połowę. Za przejazd przez służę dla żeglugi w Einlage oblicza się opłaty według zdolności ładunkowej statku. Opłata za każdy wjazd i wyjazd wynosi 0,002 dolarów od tony nośności. Próżne statki płacą połowę. Przy służbie dla spławu w Einlage obowiązują specjalne opłaty. Należność od ładunku oblicza się od osób włącznie z ich bagażem, towarami i zwierzętami. Opłaty od towarów masowych wynoszą  $\frac{2}{3}$  opłat normalnych. Dalej pobiera się opłaty za używanie brzegów rozbudowanych jako bulwary murowane przez okręty, które nie ładują lub wyładowują bez przerwy, za pilotaż i za używanie dźwigni. Opłatę za postój pobiera się od tych tylko okrętów które dłużej ponad trzy tygodnie przebywają w obrębie portu.

Wskutek dawniejszego obliczania i ściągania opłat portowych w markach niemieckich, stawki opłat pozostały w tyle za rzeczywistymi potrzebami finansowymi Rady Portu. Dlatego też nawet po ustaleniu opłat w dolarach, potrzebne są jeszcze pewne zmiany stawek taryfowych.

Zaleca się więc interesentom zaznajomienie z bieżącymi postanowieniami o taryfie podatków portowych. Egzemplarze taryfy można otrzymać w Głównej Kasie Rady Portu, Neugarten 29.

## *A. W. Kafemann G. m. b. H.*

Ketterhagergasse 4      GDANSK      Telefon 3015, 16, 17

Najwiskna drukarnia robot pomniejszych, książek i gazet  
w gdańsku. Eksploatacja maszyn recerskich i stereotypja

### *Druki dla handlu,*

przemysłu i urzędów, notgeld, akcje, papiery wartościowe i książeczki czekowe. Druki reklamowe i rodzinne. Druk rotacyjny dla masowych wydawnictw

### *Klisze*

Wykresy i autotypy według rysunków i fotografii. Projekty i rysunki. Prospektów cenników i ogłoszeń

### *Introligatornia*

Bloki i książki dla przepisywania, broszury, okładki, tekturowe. Introligatornia artystycz. dla pojedynczych okładek ze skóry, płótna i wykwintnego papieru. Zakład dla porłacania

*Kosziorysy na życzenie*

## IV. Wolna strefa.

### I. Według Traktatu Wersalskiego.

Artykuł 104 traktatu pokojowego w Wersalu przewiduje utworzenie wolnej strefy w porcie po włączeniu W. M. Gdańska w obręb polskich granic celnych.

Wolna strefa istniała od r. 1898.

### II. Według Konwencji Paryskiej.

Artykuł 18 konwencji polsko-gdańskiej, podpisanej w Paryżu 9. XI. 20 stanowi w tej kwestji następująco:

„Obecna wolna strefa w porcie gdańskim ma być zachowana. Strefa ta podlegać będzie kontroli i administracji komisji p. n. „Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku“, która ma prawo decyzji co do zmiany granic wymienionej wolnej strefy.“

### III. Według umowy z 24. X. 1921.

Umowa z 24. X. 1921 między W. M. Gdańskiem a Polską ustala:

a) istniejący porządek składowania utrzymany zostanie na dotychczasowych warunkach;

b) przy reorganizacji wymienionej procedury składy obecne będą mogły istnieć nadal, o ile w międzyczasie nie będą zastosowane korzystniejsze rozporządzenia komunikacyjne.

## IV. Przepisy celne.

Wolna strefa podlega ogólnie odnośnemu niemieckiemu ustawodawstwu celnemu.

### a) Pogląd ogólny.

W myśl wymienionego ustawodawstwa omawiana strefa jest wolnym miejscem składowania. Wolne składy tworzą odrębny obszar celny, podległy pewnemu nadzorowi. Towary znajdujące się w tym okręgu, również podległe prawodawstwu ogólnemu, pozostają wolne od cła i od przepisów ustawodawstwa celnego odnośnie do deklaracji, rewizji i t. p., dopóki nie przekroczą granicy wolnej strefy i terytorjum polsko-gdańskiego. Wolne składy są otoczone od strony lądu zabezpieczającymi odgradzeniami, od strony zaś morza strzeżone są przez celników. Towary będące w wolnym obrocie t. zn. towary krajowe, mogą być umieszczane w wolnych składach bez ograniczeń, po zadość uczynieniu jedynie policyjnym przepisom bezpieczeństwa. Prawo celne nie ogranicza terminu składowania w wolnej strefie. Poszczególne szopy nie są dozоровane przez celników. Co do zwolnień od przepisów celnych i wolności celnej p. wyżej. Przepakowywanie i dzielenie towarów jest dozwolone. Deklaracja i rewizja wymagana dla wyjścia na terytorjum celne polsko-gdańskie następuje zazwyczaj przy opuszczaniu wolnej strefy. Przy obliczaniu cła obowiązuje waga składowa.

## b) Specjalne przepisy celne.

Część Nowego Portu położona nad basenem portowym i w pobliżu molu kanału portowego, nosząca nazwę „Wolnej Strefy w Nowym Porcie“, tworzy łącznie z należącą do niej powierzchnią wody „wolne miejsce składowe“ według określenia niemieckiej związkowej ustawy celnej z 1. 7. 1869. Ten zamknięty okręg (p. wyżej) traktowany jest przez ustawy celne jako zagranica. Ruchy statków, ładowanie, wyładowywanie, składowanie i obrót towarów wolne są tu od wszelkiej kontroli i opłaty celnej. Osoby i towary z wolnej strefy uważane są przez prawo celne za przybywające wprost z zagranicy. Zakładanie przedsiębiorstw przemysłowych — za wyjątkiem warsztatów reparacyjnych dla statków morskich — jest w obrębie wolnej strefy zakazane. Utrzymywanie biur handlowych jest dozwolone. Obróbka towarów nie mogąca być podciągnięta pod miano przemysłu (n. p. wykańczanie), jest naogół w wolnej strefie dozwolona. Wolno również towary przepakowywać. Przerabianie towarów jest zakazane w przeciwieństwie do mieszania, które należy do obróbki dozwolonej (operations commerciales). Można zakładać specjalne składy towarowe. Dla towarów przyjmowanych na skład są przewidziane specjalne zabezpieczenia. Nie dotyczą one obrotu tranzytowego.

Wykwapowanie i zaprowiantowanie statków wypływających na morze, ze składów położonych w wolnej strefie jest dozwolone na podstawie piśmiennego zamówienia właściciela okrętu.

Dla załatwiania spraw celnych i obrotu celnego z krajem, utworzono w wolnej strefie urząd celny, który ma na celu ułatwienie wyżej wymienionych operacji, w żadnym zaś razie nie jest utrudnieniem.

Zachowanie identyczności towarów, odnośnie do ich pochodzenia, lub miejsca wytworzenia, jest umożliwiające, lecz nie jest regułą.

Czas ładowania i wyładowywania nie jest przez urząd celny ograniczony i w razie potrzeby może trwać całą dobę.

Okręty, które przy wjeździe na terytorjum celne gdańsko-polskie wywieszają banderę, zwijają ją przy wjeździe do wolnej strefy.

Przy przejściu z wolnej strefy na terytorjum gdańsko-polskie, jest umożliwiające postępowanie przekazowe i eskortowe, jak również — postępowanie przekazowe ułatwione. Specjalne ułatwienia są przewidziane dla transportów kolejowych.

Umożliwione jest rozpoznanie pochodzenia towarów, t. zn. w drodze formalnego postępowania celnego udzielona gwarancja praw nabytych przez oclenie lub też przywiązanych do towarów będących w wolnym obrocie, a zatem nie płaćcych cła.

Bardzo dogodnym dla kupców jest zezwolenie, na podstawie obowiązującego ustawodawstwa celnego, zakładania składów podziałowych, stanowiących oddzielne ubikacje, zaopatrzone urzędowym zamknięciem.

W tych składach podziałowych towary, przeznaczone dla obrotu i sprzedaży w obrębie terytorjum celnego, jak również i te towary co do których jest przewidziany częściowy lub wyłączny zbyty zagranicę, bez zachowania identyczności poszczególnych pakunków — wolno właścicielom przepakowywać i manipulować niemi.

Statki udające się na morze, lub do wolnej strefy z jednego z urzędów celnych na terytorjum polsko-gdańskim — n. p. z dworca Wiślanego, Portu Cesarskiego lub t. zw. Pakhofu gdańskiego — bez zamiaru dalszego wyładowania, lub ładowania, n. p. w Kanale Portowym, mogą złożyć podanie o załatwienie formalności celnych już przez wyżej wymienione urzędy i bez zatrzymywania się mają być wyprowadzone przez pilota na morze.

### c) Statystyka celna.

Przy sporządzaniu statystyki celnej, wolna strefa łącznie ze składami celnymi zalicza się do obszaru celnego, ponieważ statystyka handlowa dotycząca obrotu towarów z zagranicą obejmować ma całkowite terytorjum gospodarczo-celne.

## V. Handel i żegluga.

W obrębie wolnej strefy mogą być przeprowadzane następujące ruchy towarów:

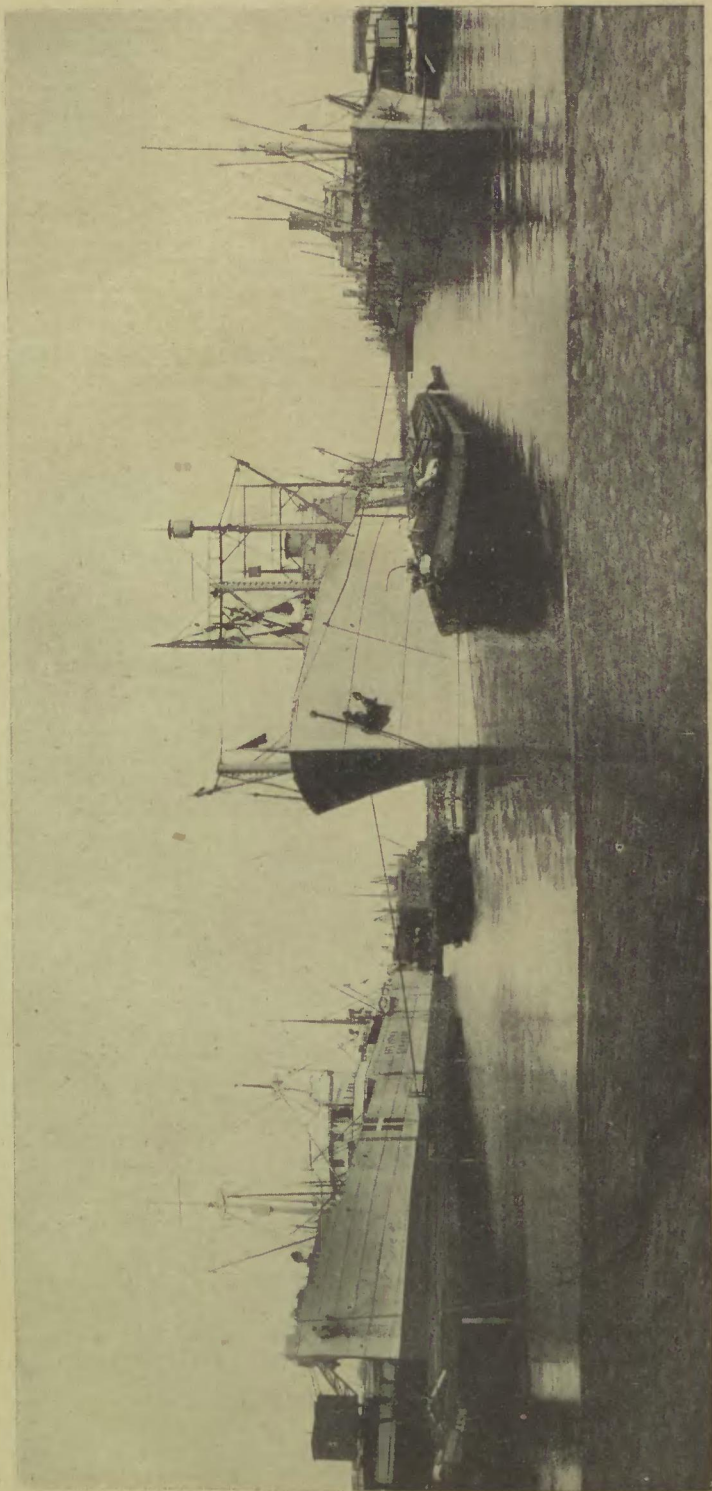
- a) jeżeli zachowanie identyczności towarów nie jest wymagane:
  1. zagranica — wolna strefa — zagranica (ponowny wywóz towarów przywiezionych morzem);
  2. wewnętrzny obszar celny — wolna strefa — zagranica.  
Chodzi tu przede wszystkim o wytwory krajowe, które mogą być eksportowane przy składowaniu, względnie zmieszaniu z obcymi towarami.
- b) jeżeli zachowanie identyczności towarów jest wymagane:
  1. zagranica — wolna strefa — wewnętrzny obszar celny;
  2. wewnętrzny obszar celny — wolna strefa — zagranica.

Przy tym obrocie należy przez specjalne zarządzenia zabezpieczyć towarom zachowanie świadectwa pochodzenia ze względu na umowy o uprzywilejowaniu (por. IV). Inaczej nie możnaby było zalecać zawijania do wolnej strefy i byłby raczej wskazany obrót wprost hinterland — terytorjum portowe wewnątrz obszaru celnego — zagranica. Doświadczenie nakazuje jednak używania pierwszej drogi ze względu na ogrodzenie wolnej strefy i zabezpieczenie towarów w jej obrębie przed kradzieżą. Należy tu również wskazać na liczne składy celne, publiczne i prywatne, istniejące w Nowym Porcie i w Gdańsku.

## VI. Wnioski końcowe.

Naturalnem następstwem wyjątkowo korzystnego położenia geograficznego portu gdańskiego jest istotna koncentracja ruchu. Gdańsk występuje dzięki temu jako port obrotowy dla mniej rozwiniętych portów sąsiednich. Przy dobrze zorganizowanej współpracy wolnej strefy, składów i ustawy celnej, nabiera port takiej sprężystości, że może zadość uczynić zadaniom nowoczesnego portu celnego dla ruchu wszechświatowego. Jeżeli weźmiemy pod uwagę ożywiony ruch między żegluga morską, rzeczną i kolejami, umożliwiony w wolnej strefie przez koncentrację wszelkich urządzeń ładunkowych i składowych, przez udoskonalenia techniczne, szybką i korzystną ekspedycję, to





Ruch w Wolnej Strefie

dojdziemy do wniosku, że wolna strefa w Nowym Porcie musi wywierać bardzo korzystny wpływ na ukształtowanie się frachtów morskich.

Nic więc nie stoi na przeszkodzie ku zaprowadzeniu bezpośrednich rentujących się linii okrętowych. Tak ukształtowana wolna strefa jest ważną częścią portu gdańskiego i odpowiada wymaganiom stawianym ze strony międzynarodowej podobnym urządzeniom i zalecanym na londyńskim kongresie „Chambre de Commerce Internationale“ (27. czerwca do 1. lipca 21): „La Chambre de Commerce Internationale recommande la création de zones franches ou entrepôts francs dans les ports maritimes, qui se prêtent facilement à la réexportation des marchandises nationales après mélanges avec des marchandises étrangères. Un tel plan comprendrait l'autorisation des opérations commerciales de division, d'emballage, de reconditionnement et de mélange et tiendrait compte de mesures nécessaires au sujet des opérations de transformation. A cet effet, chaque Comité National est prié de prendre les mesures des plus efficaces.“

# Morskie mapy i księgi

Urzędowa sprzedaż map morskich, krajowych  
i map sztabu generalnego po cenach przystępnych

Główne przedstawicielstwo

## MAPY POLSKI

Mapy główne Flemminga

na Wolne Miasto Gdańsk

A. W. Kafemann G. m. b. H. Wydawnictwo  
Gdańsk

## V. Morski ruch okrętowy i towarowy w Gdańsku.

W morskim ruchu okrętowym i towarowym portu odbija się najwyraźniej jego znaczenie dla własnego okręgu gospodarczego i celno politycznego oraz dla gospodarki światowej. Szereg tablic na stronicach 69—106 służyć może do porównania rodzaju i wielkości obrotu towarów drogą morską i lądową w Gdańsku w czasach przed- i powojennych z innymi portami. Celem niniejszego artykułu jest skreślić charakterystykę tego obrotu. Ruch morski wykazuje od roku 1920 linję wzrastającą. Ilość tonażu rejestrowego netto statków wchodzących i wychodzących wynosiła w r. 1921 161 % a w 1922 145 % tonażu z roku 1912. Ten wzrost tonażu tłumaczy się zupełnie zmienioną strukturą obrotu handlowego gdańskiego, w porównaniu z przedwojennym. Skierowanie wielkiej części ruchu emigracyjnego i reemigracyjnego polskiego przez Gdańsk (porównaj tablice na str. 85) ściągnęło do portu okręty wielkich linii okrętowych zamorskich. Z natury rzeczy ilości towarów przewożonych przez te parowce nie stoją w tym samym stosunku do tonażu netto jak to ma miejsce przy innych statkach. Tem też tłumaczy się poczęści, że cyfry pojemności statków wchodzących i wychodzących wzrosły znacznie, podczas gdy ilość towarów przywożonych i wywożonych nie dosięgła jeszcze normy przedwojennej.

Na wzrastające znaczenie ruchu wielkich statków wskazuje zresztą podana na str. 72 tablica porównawcza tonażu przeciętnego statków przyjeżdżających do Gdańska. Porównanie roku 1912 z rokiem 1922 wykazuje wzrost tonażu przeciętnego o 60 %.

Liczbowo ruch wychodźców i reemigrantów oraz wogóle ruch osobowy dają obraz dodatni. Przytem należy podnieść, że wynik ten został osiągnięty pomimo amerykańskiego prawa o wychodźcach i pomimo wyjazdu w 1921 r. 23 000 wychodźców polskich przez Antwerpję. Nie ulega wątpliwości, że koncentracja polskiego wychodźstwa w Gdańsku w przyszłości ruch do Ameryki mocno ożywi. Tymczasem urzędnicy służące emigracji i reemigracji mogły być tak dalece udoskonalone i rozszerzone, że odpowiadają nowoczesnym najbardziej wybrednym wymaganiom społecznym i zdrowotnym. Przez to jest na przyszłość zapewniony byt wielkich linii bezpośrednich między Ameryką i Gdańskiem. Na wymienienie zasługują następujące linje stałe:

1. United Balt. Corp. Ltd. Baltic Amerika Line, New York — Libawa — Gdańsk (co 2 tygodnie).
2. Neue Dampfer-Kompagnie Szczecin, Gdańsk—Londyn (co 2 tygodnie).
3. United Balt. Corp. Ltd. Londyn—Gdańsk—Libawa—Rewel i Rewel—Libawa—Gdańsk—Sönderborg—Londyn (co osiem dni).
4. Kooniklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam — Gdańsk (co 2 tygodnie).
5. Sartorie i Berger, Kiel—Hamburg—Gdańsk (mniejwięcej co osiem dni).
6. Ellerman Wilson Line, Gdańsk—Hull (co osiem dni).
7. Worms i Co., Gdańsk—Bordeaux—Le Havre—Dunkierka—Antwerpja (co dwa tygodnie). Połączenie z New Yorkiem nieregularne.
8. Det Forenede Dampskibs Selskab, Linja Gdańsk—Kopenhaga (co osiem dni) przedstawiciel Reinhold.
9. Ellerman Wilson Linja Gdańsk—Londyn (co osiem dni).

10. Fred Olsen i Co., Chrystjańja (co 2 tygodnie) Gdańsk—Zach, Norwegja, przedstawiciel Bergenske.
11. Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen, Gdańsk—Londyn (co osiem dni), Gdańsk—Hull—Tyne—Grimsby (co dwa tygodnie), Gdańsk—Antwerpja—Dunkierka (co dwa tygodnie), Gdańsk—Ryga—Rewel—Petrograd (co dwa tygodnie).
12. Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen i Det Nordenfjelske Dampskibsselskab, Trondhjem, Gdańsk—Zachodnia Norwegja (co tydzień).
13. Norwegische Südamerika-Linie, Gdańsk—Południowa Ameryka (raz na miesiąc). Przedstawiciel Bergenske.
14. T. A. Żegluga „Sarmacja“, Warszawa, Oddział w Gdańsku, Libawa—Ryga—Londyn (nieregularnie).
15. Cie. Générale Transatlantique, Dunkierka—Le Havre (co 4 dni). Przedstawiciel Worms i Co.

Prócz tego utrzymują połączenie nieregularne z Ameryką i innymi zamorskimi krajami:

F. G. Reinhold, Orientreise.

Kerr Steamship-Line, New York. Przedstawiciel Bergenske.

Baltic America Line, Gdańsk—Kanada.

East Baltic Line, New York, Ameryka—Gdańsk—Finlandja. Przedstawiciel Lenczat i Co.

Tablica na str. 75 daje pogląd o kierunku ruchu statków w porcie gdańskim.

Statystyka ruchu statków, ułożona podług narodowości, wykazuje silne zmiany i wahania (str. 72). Kolejność narodowości statków była dawniej następująca: Niemcy, Norwegja, Szwecja, Anglja, Danja i Holandja, w roku 1919: Niemcy Anglja, Holandja i Norwegja, w r. 1920: Anglja, Ameryka, Niemcy, Danja, Holandja i Gdańsk, w r. 1921: Niemcy, Danja, Ameryka, Anglja, Holandja, Norwegja i Gdańsk, i wreszcie w roku 1922: Niemcy, Danja, Anglja, Ameryka, Gdańsk itd.

Te silne wahania wskazują wyraźnie, że ukształtowanie się sił gospodarczych na Wschodzie dalekie jest jeszcze od przybrania ostatecznych form. Rozwiązanie rosyjskiego zagadnienia będzie też miało silny wpływ na ruch statków w Gdańsku, można zatem oczekiwać znacznych zmian w charakterze tego ruchu w przyszłym dziesięcioleciu.

Na szczególną uwagę zasługuje tablica porównawcza gdańskich towarzystw żegluga (str. 107). Nie tylko nadzieja przedkiego rozwoju ruchu handlowego w Gdańsku była przyczyną tego szybkiego wzrostu. Różnorodne interesa ekonomiczne i kapitalistyczne, jakoteż w znacznej mierze — walutowe, przyczyniły się do powiększenia kapitału towarzystw żegluga.

Statystyka ruchu towarowego została ułożona w formie dającej łatwe pojęcie o dawnych i obecnych zadaniach portu gdańskiego. Zestawienie przywozu i wywozu, w porównaniu z czasami przedwojennymi, wskazuje na zmiany zasadnicze. Przy towarach importowych przeważają do r. 1921 polskie transporty środków spożywczych, sprowadzane z Ameryki przeważnie na ra-

chunek Rządu Polskiego. Z tych towarów należałoby jednak zaliczyć do stałych artykułów przywozowych tylko śledzie i towary kolonialne, ponieważ przy warunkach normalnych hinterland gdański wchodzi w rachubę raczej jako kraj wywozący produkta rolne. Sile przyciągającej Gdańska dla transportów rosyjskiego zboża i cukru, opierającej się w dużej mierze na dobrej opinii kupiectwa gdańskiego i sile produkcyjnej Polski z pod zaboru pruskiego oraz części Prus wschodnich, zawdzięczał w czasach przedwojennych port swoją dawną sławę jako rynek dla zboża i dla cukru. Kiedy obszary rosyjsko-ukraińskie na nowo zostaną otwarte dla handlu światowego, a Polska gospodarczo się wzmocni, powyższe produkta wywozowe zjawią się znowu w gdańskim obrocie portowym, a import zboża ustanie. Objaw ten zarysował się już w drugiej połowie roku 1922. Na pierwszym miejscu wśród towarów eksportowych stoi obecnie drzewo obróbione. Jako nowe towary ukazały się pod rubryką eksportu cement i oleje ziemne. Mimo to cyfry wywozowe przedwojenne nie mogły być jeszcze osiągnięte. Przy spowodowanej wojną ciężkiej sytuacji gospodarczej krajów Europy wschodniej, już to może być uważane za objaw dodatni, że n. p. cukier, choć w ograniczonych ilościach, w porównaniu z czasami przedwojennymi, wogóle mógł być wywożony. Uderzające są zresztą w cyfrach wywozowych, w porównaniu do czasów przedwojennych, wysokie cyfry wywozu śledzi, produktów chemicznych i farmaceutycznych, farb i produktów farbiarskich. Zjawisko te tłumaczy się tem, że miał miejsce ponowny wywóz części towarów morzem sprowadzonych, głównie do krajów bałtyckich. Przy towarach chemicznych i farmaceutycznych pewną rolę odgrywa wywóz polskich produktów krajowych, a mianowicie sody, soli i innych chemicznych produktów podstawowych, przeważnie jednak chodzi tu o ponowny eksport towarów. Cyfry te wskazują na pierwsze objawy przekształcania się Gdańska na punkt składowy i tranzytowy. Przyczyna tego zjawiska leży w silnym imporcie w czasach powojennych. Z pośród transportów środków spożywczych dla Polski, zasługuje przede wszystkim na uwagę przywóz śledzi, który przybrał szczególnie duże rozmiary. Import towarów, które dawniej stały w Gdańsku na pierwszym miejscu, jak n. p. surowce mineralne i kopalniane, między niemi głównie węgiel i nafta, produkta chemiczne i apteczne, metale, wyroby metalowe i maszyny jeszcze nie osiągnął dawnej wysokości. Handel naftą, mający dawniej wielkie znaczenie dla Gdańska, ustąpił miejsca wywozowi ropy i nafty z Galicji. Zato jako nowy dział ukazał się import bawełny i wełny, który przed wojną odbywał się przez Gdańsk jedynie w bardzo nieznacznych rozmiarach.

Dalsze zmiany w charakterze ruchu okrętowego i towarowego w Gdańsku będą w ciągu najbliższego dziesięciolecia nieuniknione.

## „BERGENSKE“

W rozdziale „Morski ruch okrętowy i towarowy w Gdańsku“ jest mowa o wzmagającym się od roku 1920 ruchu okrętowym w porcie gdańskim, ilustrowanym cyfrowo w dołączonych tabelach. W ruchu tym ma znakomity udział firma

## BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD.,

która między Towarzystwami okrętowymi Wolnego Miasta Gdańska i Wschodu zdobyła sobie miejsce w pierwszych szeregach.

Firma ta jest oddziałem założonej w roku 1851 powszechnie znanej firmy armatorskiej DET BERGENSKE DAMPSKIBSSELSKAB w BERGEN w Norwegji, która posiada około 50 własnych statków morskich o pojemności około 90 000 ton. Gdańskie przedsiębiorstwo, istniejące od listopada 1919 roku na Hundegasse 89 w nowocześnie urządzonej domy biurowym, zatrudnia około 150 pracowników i setki robotników.

O rozmiarach interesów tego przedsiębiorstwa żeglugi w Gdańsku pouczają następujące dane

Oprócz rozległego ruchu nieregularnego do wszystkich krajów zamorskich Bergenske utrzymuje szereg regularnych rejsów, z których na wzmiankę zasługują następujące:

Gdańsk-Londyn . . . 4 parowce miesięcznie	Gdańsk-Antwerpja . . 2 parowce miesięcznie
Gdańsk-Hull . . . 2 „ „	Gdańsk-Południowa
Gdańsk-Westhurtlepool 1 „ „	Ameryka . 1 „ „
Gdańsk-Tyne . . . 2 „ „	Gdańsk-Norwegja
Gdańsk-Boston . . . 2 „ „	Zachodnia . 4 „ „
Gdańsk-Leith . . . 1 „ „	Gdańsk-Norwegja
Gdańsk-Liverpool . . 2 „ „	Wschodnia . 4 „ „
Gdańsk-Manchester . 2 „ „	Gdańsk-Ryga . . . 2 „ „
Gdańsk-Dunkierka . . 2 „ „	Gdańsk-Rewel . . . 2 „ „
	Gdańsk-Petrograd 2 parowce miesięcznie.

Przeciętny tonaż każdego parowca wynosi 2000 ton. Przywóz składa się z artykułów spożywczych, szczególnie mąki, smalcu, tłuszczów, śledzi i konserw rybnych. Oprócz tego importuje się części maszyn, żelazo, węgiel, nawóz sztuczny, artykuły drogeryjne, chemikalja, żywicę, ekstrakt kwebrachowy i t. d.

Pomiędzy artykułami wywozu pierwsze miejsce zajmuje drzewo. Załadowanie miesięczne wynosi 10000 standartów. Pozatem należy wymienić: naftę, oleje maszynowe i cylindrowe, produkty ze smoly, skóry, meble, zapalki, cukier i ziemiołody.

Godne uwagi jest to, że do Rygi i Rewla urządzone oprócz ruchu towarowego także i połączenie pasażerskie.

Aby móżd szybko przeładowywać towary, szczególnie zaś drzewo, z wagonów na statki i ekspedjować bez zwłoki okręty, firma urządziła na wydzierżawionych od senatu gdańskiego terenach Strohdreich, rozległości 170000 metrów kwadr., tuż przy stacji kolei tejże nazwy, ogromne urządzenia, umożliwiające postój i wyładowanie wzgl. załadowanie jednocześnie czterech wielkich statków morskich. Żeby umożliwić postój i największym okrętom morskim pogłębiono własnym kosztem drogę jeżdżną portu z 3—4 metrów aż do mostu Breitenbacha na 6 metrów za pomocą bagrów.

Przedsiębiorstwo posiada w Porcie Cesarskim własne, nowe, nowocześnie urządzone śpichrze składowe z bocznica kolejową, w których można pomieścić około 9000 ton towarowy, czyli mniej więcej 600 wagonów kolejowych. Ale z biegiem czasu i te składy okazały się za małe, wobec czego obecnie rozszerza się je do pojemności 12000 ton.

Firma posiada pozatem ogromny plac do składowania drzewa przy kolei i miejsce postoju okrętów, obliczony na około 25000 standartów drzewa.

Posiadając na swem terytorjum tak wspianale urządzenia, port gdański ma wielkie szanse jako port przeładowczy, wobec czego można z ufnością patrzeć na dalszy rozwój morskiego ruchu okrętowego w Gdańsku.

BERGENSKE utrzymuje oddziały w następujących miastach: PETROGRAD, REWEL, RYGA, WINDAŃA, LIBAŃA, KŁAJPĘDA, KRÓLEWIEC, PIŁAŃA, WARSZAWA, ŁÓDŹ, HAMBURG.

## Hagen Jörgensen-Linie

Regelmässige Dampferverbindung zwischen

# Danzig und Dänemark

sowie Südschweden und vice versa.

Auskunft erteilen:

Hagen Jörgensen, Kopenhagen oder Behnke & Sieg, Danzig.

# Behnke & Sieg, Danzig

**Dampfschiffsreeder, Schiffsmakler,  
Befrachtungen, Versicherungen.**

Vertreter von Dampferlinien von Danzig nach London, Hull, West-Hartlepool, Liverpool, Manchester, New York, Antwerpen, Amsterdam, Gothenburg, Kopenhagen, Stockholm, Hamburg, Libau, Riga, Reval, Helsingfors etc.

\*

Telegramm-Adresse: Behnsieg-Danzig

Telephone: Nr. 30, 31, 32 und 420.

# Lloydbank A.-G.

**Gdańsk, Hundegasse 112**

Adres telegr.: Lloydbank Gdańsk. Telefon: 1026, 6977, 6978  
Girokonto w Banku Rzeszy. Konto czekowe na pocście Gdańsk 7628

**Wykonuje wszelkie operacje bankowe w kraju  
i zagranicą i udziela kredytu w obcych walutach**

# F. G. Reinhold

## Armator

Ładowanie, klarowanie, ubezpieczenie  
Gdańsk i Nowy Port

Adres telegraficzny: Reinholdus  
Telefon: 18, 718, 1718, 524, 7318  
Telefon w Nowym Porcie 766

Regularne połączenie parowcami  
z Gdańska do

Kłajpedy—Szczecina  
Państw Bałtyckich—  
Finlandji  
Kopenhagi  
Sztokholmu  
Malmö—Gotenburga

Liverpool—Manchesteru  
Dunkierki—Le Havre  
Rouen  
Bordeaux  
Londynu

Leith  
Grangemouth  
Antwerpji  
Rotterdamu  
Portów wschodnich

# „Artus“

Danziger Reederei- und Handels-Aktiengesellschaft  
Danzig, Kohlenmarkt 9

Telegramme: Artus Danzig. Fernsprecher 5437, 5438, 6294, 7694.

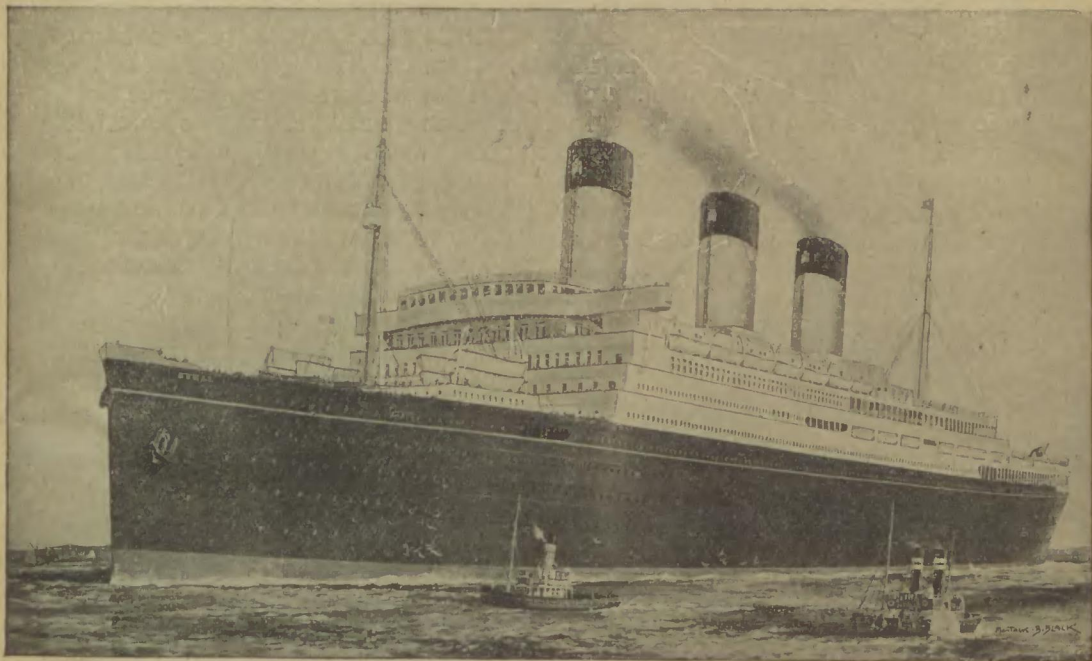
- I. Abteilung Schifffahrt:** Regelmäßiger Fracht- und Passagier-Verkehr von Danzig/Hamburg nach Buenos Aires, Montevideo mit Anlaufen sämtl. brasilianischer Häfen.
- II. Abteilung Handel:** Ankauf und Verkauf sämtl. Produkte der Industrie, Land- und Forstwirtschaft.
- III. Abteilung Versicherung:** Übernahme von Lager- und Transport-Versicherung in sämtlichen Valuten.
- IV. Abteilung Spedition:** Lagerung und Umschlag aller Güter.

Spezialabteilungen:	Holz	} Speditionen
	Baumwolle	
	Stückgut	

Eigene Lagerräume und Lagerplätze mit Gleis- und Wasseranschluß.  
Eigener Lastautomobilpark.



# White Star Line



Naszybsza i najwygodniejsza komunikacja z **Ameryką i Kanadą**  
 luksusowo urządzonymi szybkobieżnymi parowcami pocztowymi i pasażerskimi linii  
 okrętowej White Star Line ze wszystkich miast Europy

**Własne biura we wszystkich krajach Europy:**

## **P o l s k a**

Warszawa,  
 Marszałkowska 144 \

dalsze biura w

Baranowiczach  
 Białymstoku  
 Brześciu nad Bugiem  
 Krakowie  
 Kowlu  
 Lwowie  
 Pińsku

Równem  
 Tarnopolu  
 Wilnie

## **R o s j a**

Moskwa,  
 Teatralnaja Ploszczadz  
 No. 1

dalsze biura w

Petrogradzie  
 Charkowie  
 Kijowie

## **L i t w a**

Kowno,  
 Laisvea Aleja 36

dalsze biura w

Wierzbolowie  
 Kłajpedzie

## **Ł o ł w a**

Libawa, Rosenplatz 13

dalsze biura w

Rydze  
 Rzeżycy  
 Zilupie

## **E s t o n j a**

Rewel  
 Jaani Tanav 9

**a także we wszystkich innych krajach kontynentu.**

Biura White Star Line znajdują się we wszystkich miastach portowych i ważniejszych miastach Ameryki Północnej i Kanady.

Reprezentacja na obszar Wolnego Miasta Gdanska:

# White Star Line

Töpfergasse 31/32

Telefon 5875

## VI. Rozległość gdańskiego obszaru ciężenia.

Znaczenie portu handlowego zależy w wysokim stopniu od wielkości i siły produkcyjnej jego obszaru ciężenia. Jako hinterland portu nie może jednak być uważany pewien ściśle określony obszar geograficzny, gdyż granice jego zależą od środków komunikacji, które promieniują od portu do jego obszaru ciężenia. W dzisiejszych warunkach gospodarczych dla wielkiego obrotu towarowego wchodzi w rachubę, jako środki transportowe i komunikacyjne, prawie wyłącznie drogi żelazne i drogi wodne. Gdańsk zawdzięcza swój rozkwit handlowy w minionych stuleciach swemu położeniu przy jednej z wielkich rzek środkowej Europy. Granice gdańskiego obszaru ciężenia sięgały wówczas daleko włąb krajów wschodnich. Tak wielkie wszakże znaczenie dla Gdańska wewnętrznych dróg wodnych nie utrzymało się. Nowoczesny rozwój kolei żelaznych i zaniechanie ważnych robót regulacyjnych w byłym państwie Rosyjskiem odebrały sieci dróg wodnych jej dawne znaczenie. Istnieje jednak rozgałęziona sieć rzek i kanałów, rozbudowa której może znowu wskrzesić dawne znaczenie dróg wodnych dla ruchu handlowego Gdańska. Wymienić przedewszystkiem należy następujące połączenia wodne, mające służyć za łącznik między Gdańskiem i jego geograficznym obszarem ciężenia:

1. Wisła—Wisła Elbląska i kanał z Wisły do Zalewu z szeregiem mniejszych przylegających kanałów, które łączą Gdańsk z jednej strony z Zalewem Fryskim i dalej z Elblągiem i Królewcem, a z drugiej strony z miastami położonemi wewnątrz ściślejszego hinterlandu Wolnego Miasta. Wisła i Wisła Elbląska są dostępne dla barek 400 tonnowych, kanał Wiślany dla barek 300 tonnowych.

Odległość od Gdańska wynosi do:

Elbląga . . . . .	85,1 km
Królewcę . . . . .	156,1 „

2. Wisła, Nogat—Zalew Fryski, Pregoła, Dejma, kanał Nemoński, Gilja, Niemen dostępne dla barek o pojemności 400 ton.

Odległość od Gdańska wynosi do:

Tylży . . . . .	306,1 km
-----------------	----------

3. Wisła spławna na całej długości: do Warszawy przy normalnym stanie wody dla barek o 300 ton. pojemności, a od Warszawy w górę dla barek mniejszych aż do 20 ton przy ujściu Przemszy.

Odległość od Gdańska wynosi do:

Torunia . . . . .	222 km
Włocławka . . . . .	274 „
Płocka . . . . .	319 „
Modlina . . . . .	396 „
Warszawy . . . . .	430 „
Dęblina . . . . .	550 „
Krakowa . . . . .	863 „

4. Wisła—Narew—Biebrza—kanał Augustowski, Niemen, spławne, z powodu złych warunków Biebrzy, aż do Narwi tylko dla tratw i mniejszych barek.

Odległość od Gdańska wynosi do:

Modlina . . . . .	396	km
Pułtуска . . . . .	459	„
Łomży . . . . .	630	„
Augustowa . . . . .	797	„
Grodna . . . . .	885	„
Stonima . . . . .	1097	„

5. Wisła — Narew — Bug — kanał Królewski — Pina — Prypeć i Dniepr dostępne naogół tylko dla tratów, przy dobrym stanie wody na wiosnę dla barek do 200 ton pojemności.

Odległość od Gdańska wynosi do:

Brześcia Lit. . . . .	727	km
Pińska . . . . .	941,1	„
granicy polsko-rosyjskiej . . . . .	1106	„

6. Wisła — kanał Bydgoski — Noteć — Warta — Odra dostępne dla barek o 400 t pojemności, na Wiśle tylko do Nowego Miasta, stamtąd do Bydgoszczy tylko dla barek od 200—280 ton, potem aż do Odry znowu dla barek od 300—400 ton pojemności.

Odległość od Gdańska wynosi do:

Bydgoszczy . . . . .	196,6	km
Inowrocławia . . . . .	286,8	„
Poznania . . . . .	588,0	„
Koźła przez Bydgoszcz—Kostrzyń	990,8	„

Całkowity ruch tej wielkiej sieci dróg wodnych korzysta ze służby w Einlage, jako bramy wjazdowej i wyjazdowej do portu gdańskiego. Dane statystyczne o ruchu na tej służbie dają dokładny obraz znaczenia ruchu na drogach wodnych do gdańskiego portu. Poszczególne zestawienia wraz z cyframi porównawczymi z lat przedwojennych znajdują się na str. 111—124. W szczególności zasługują na podkreślenie następujące oznaki charakterystyczne tego ruchu: w porównaniu do lat 1912 i 1913 ruch na wewnętrznych drogach wodnych według tablicy na str. 112 do roku 1922 stale się zmniejszał, zwłaszcza przy jeździe w górę rzeki, największe zmniejszenie przypada na rok 1921. W porównaniu do przeciętnego ruchu lat 1913—1912, ruch w roku 1921 wynosił 62 % ogólnej liczby statków o 14 % ogólnej wagi zafrachtowanych towarów przy transporcie w górę rzeki i 61 % ogólnej liczby statków i 24 % ogólnej wagi zafrachtowanych towarów przy transporcie z wodą. Obszerne wyjaśnienie tego zmniejszenia się dają cyfry tablicy na str. 116. Widać z niej, że przy ruchu w górę rzeki głównie następujące towary wykazują zmniejszenie: kora, kora drzewna mielona, drzewo i substancje garbarskie, cement, tomasówka, surówka żelazna wszelkiego rodzaju, żelazo i stal w sztabach, żelazne płyty i blachy, drut żelazny i stalowy, towary żelazne i stalowe, oleje i tłuszcze, tran i łój, oleje ziemne i inne oleje mineralne, sól, kamienie budowlane, kamienie szosowe, kostki brukowe i inne kamienie, węgiel kamienny oraz cukier. Przyczyny zmniejszenia się ilości tych transportów są zbyt różnorodne aby je pojedynczo wyliczać.

Ze względu na silny ruch towarowy przez Gdańsk do Polski w r. 1920 i 1921 należałoby oczekiwać kompensaty w innych towarach transportowych,

zamiast dawnych zwykłych towarów, brakujących obecnie częściowo ze względu na stosunki gospodarczo-polityczne. Nie miało to jednak miejsca, czego powodem jest po części stan wody na Wiśle na skutek suszy, po części zły stan ogólnej sieci dróg wodnych wewnętrznych, regulacja i rozbudowa których mają dopiero być podjęte i dotychczas nie były dostatecznie uwzględnione, a po części też konkurencja dróg żelaznych, które zawdzięczając swojej taniości przyczyniły się do tego, iż transport wodą prawie że nie wytrzymuje kalkulacji. Przy ruchu w dół rzeki zmniejszenie przewożonych ilości daje się zauważyć głównie przy następujących grupach towarów: pszenica, łuszczyzna, żyto, jęczmień, proso, drzewo o dużych rozmiarach, mąka żytnia, melasa, cukier surowy i t. p. Zmniejszenie się ruchu, o ile dotyczy ono środków spożywczych, tłumaczy się tutaj nienormalnymi warunkami gospodarczymi, uniemożliwiającymi wywóz produktów rolnych różnego rodzaju, na których opierała się dawniej przeważnie siła wywozowa krajów wschodnich. Zmniejszenie się transportów drzewnych, co również wykazuje tablica na str. 112 (do r. 1921) tłumaczy się nie tylko małą głębokością tych dróg, lecz także zmianą w charakterze handlu drzewnego, gdzie punkt ciężkości leży obecnie na wywozie drzewa już obrobionego, nie znoszącego transportu wodą i kierowanego przeto na drogi żelazne.

O ruchu do krajów niepolskich daje pojęcie tablica na str. 115 z której widać, że ruch przez gdańskie drogi wodne wewnętrzne do miejscowości położonych w obrębie terytorjum Wolnego Miasta i do Zalewu Fryskiego ma poważne znaczenie, pomimo tak ciężkiego obecnie stanu gospodarczego. Jeśli się zważy, że port gdański dla całego tego ruchu jest stacją wyładunkową i składową, to okaże się biorąc pod uwagę pojemność statków, że z ogólnego ruchu przez drogi wodne w roku 1921, przypada 72 % na gdańskie drogi wodne i 28 % na Wisłę.

Cały jednak ruch przez Wisłę i inne drogi wodne wewnętrzne, już według tablic statystycznych za rok 1912 i 1913, nie może wytrzymać porównania z ubiegłymi stuleciami. Początek tego zwrotu przypada na połowę XIX wieku, kiedy to drogi żelazne zaczęły konkurować z wodnemi.

Koleje żelazne zbudowane w pięćdziesiątych i sześćdziesiątych latach przecięły przeważnie prostopadle, t. j. w kierunku z zachodu na wschód, kraje należące do hinterlandu gdańskiego. Gdańsk nie otrzymał w ten sposób bezpośredniego połączenia kolejowego z całym swoim obszarem ciężenia. Ponieważ drogi wodne oraz skombinowany ruch na drogach kołowych i wodnych nie mogły wytrzymać konkurencji dróg żelaznych, nieuniknionym skutkiem tego kierunku linii kolejowych było zwężenie hinterlandu gdańskiego. Gdy potem zostały zbudowane bezpośrednie linje kolejowe w kierunku południowym, t. j. do dzisiejszego hinterlandu polsko-gdańskiego, okazało się, że te linje również mają znaczną przewagę nad ruchem wodnym i wskutek tego przyciągnęły one do siebie większą część tego ruchu. Dziś następujące linje kolejowe mają główne znaczenie dla komunikacji z hinterlandem gdańskim:

1. linja kolejowa Gdańsk — Wejherowo — (Szczecin — Berlin);
2. linja kolejowa Gdańsk — Tczew — Chojnice — (Piła — Berlin);
3. liczne linje kolejowe przez Gdańsk — Tczew do Pomorza i Poznania;
4. linja kolejowa Gdańsk — Tczew — Gniezno — Jarocin — Lubliniec — Katowice — Kraków, stacje czechosłowackie, węgierskie i rumuńskie;

5. linja kolejowa Gdańsk—Aleksandrowo—Łowicz przez Sosnowice do Katowic i droga z Łowicza przez Herby do Katowic i Krakowa, stacje czechosłowackie, węgierskie i rumuńskie;
6. linja kolejowa Gdańsk — Tczew — Toruń — Włocławek — Kutno — Łowicz z wieloma odnogami m. i. do Łodzi, Kielc, Krakowa i stacji czechosłowackich, węgierskich i rumuńskich;
7. linja kolejowa Gdańsk — Malborg — Mława — Warszawa z połączeniami do Białegostoku, Brześcia, Mińska, Moskwy, Pińska, Kowla, Kijowa, Równego, Modlina, Radomia, Lublina, Lwowa, Tarnopola, Kołomyi i stacji rumuńskich.

Przez tę sieć kolejową Gdańsk jest połączony z najrozmaitszymi głównymi miastami polskiego terytorjum gospodarczego i z miastami handlowymi rosyjskimi, czechosłowackimi, węgierskimi i rumuńskimi. Mapa gdańskiego hinterlandu podaje odległości od portu gdańskiego do niektórych stacji leżących w obrębie gdańskiego obszaru ciężenia w porównaniu z odległościami od tych punktów do Królewca i Szczecina. Na tej mapie podany jest obszar ciężący ku Gdańskowi, określony na zasadzie odległości kolejowych w kilometrach. Należy jednak zwrócić uwagę na to, że nie tylko odległości są miarodajne dla przynależności danych obszarów do poszczególnych portów, lecz że z punktu widzenia techniki kolejowej powinien być zwłaszcza wzięty pod uwagę system taryfowy. W czasie przedwojennym, głównie dzięki systemowi taryfowemu dla komunikacji z rosyjskimi i ukraińskimi ośrodkami produkcji via Brześć i Kowel, zostały w wielkiej części przyciągnięte do Gdańska cukier i zboże przeznaczone dla eksportu przez porty bałtyckie. Można z pewnością przypuszczać, że w przyszłości hinterland gdański będzie rozszerzony za pomocą polityki taryfowej polskiego zarządu kolejowego na tyle, ile granice polsko-gdańskiego obszaru gospodarczego na to pozwolą. Że w takim razie można liczyć na znaczne ożywienie gdańskiego ruchu towarowego wykazuje tablica na str. 38, według której udział portów niemieckich na morzach Niemieckim i Bałtyckim w ruchu obszarów, które obecnie w znaczeniu gospodarczo-politycznym należą do hinterlandu polsko-gdańskiego oblicza się przeciętnie dla lat 1908—1913 na 70,16 % całego obrotu gdańskiego z temi obszarami. W roku 1919, w którym uregulowanie kwestji taryf polskich kolei żelaznych nie było możliwem, udział portów niemieckich morza Bałtyckiego i Niemieckiego w ruchu z Prusami zachodnimi, z portami Prus zachodnich, częścią Górnego Śląska, Poznańskiego, b. Kongresówką i Małopolską wynosił 149 % ruchu gdańskiego do tych okręgów. W stosunku do całkowitego obrotu gdańskiego, udział portów niemieckich w ruchu z okręgami, które muszą być zaliczone do ścisłego hinterlandu gdańskiego należącego do Polski, w przeciętnej lat 1908—1913 wynosił 42,1 %, a w roku 1919 48,35 %.

Udział ten wyżej wymienionych portów w ruchu hinterlandu gdańskiego przypadnie portowi gdańskiemu w przyszłości jeśli nie całkowicie, to w znacznej swojej części. Wskreszenie państwa polskiego i złączenie Polski i Gdańska w jeden okrąg gospodarczy, muszą do tego doprowadzić. Jeżeli własny obrót Gdańska już w przeszłości miał wcale poważne rozmiary, to i teraz Gdańsk będzie również mógł podjąć się przypadającego mu nowego zadania, ponieważ możliwości rozwoju portu gdańskiego są jeszcze bardzo duże. Obok polityki taryfowo-kolejowej, drugim środkiem polityki kolejowej,

zastosowanej do wyższych względów gospodarczych, jest kierowanie pociągów przez najkrótsze linje komunikacyjne oraz budowa nowych dróg żelaznych. W obu tych dziedzinach roboty przygotowawcze są w biegu. Nowa linja Kutno — Łódź jest już w budowie i będzie w najbliższym czasie otwarta dla ruchu. Przy jej pomocy tworzy się dogodne połączenie między Łodzią i Gdańskiem. Dalej wymienić należy rozbudowę linji Lublin — Lwów. Połączenie Gdańska ze Lwowem zostało skrócone do 738 km już w czasie wojny przez jednotorową linję Rejowiec — Bełzec. Budowa dalszych linji kolejowych do części hinterlandu gdańskiego o silnej produkcji będzie przedmiotem poważnych studjów. Linje te będą miały również znaczenie dla ruchu z Rosją, Rumunją i Węgrami. Dane dotyczące tego ruchu umieszczone są w zestawieniu na stronie 39. Zwraca się tu również uwagę na zestawienie ruchu kolejowego na stronie 125.

W streszczeniu można powiedzieć, że rozbudowa sieci dróg żelaznych polskich odpowiednio do wyżej przytoczonych wywodów, da Gdańskowi w posiadanie hinterland, który bądź należy do portu gdańskiego geograficznie, bądź też należał do niego dawniej dzięki połączeniom Gdańska wewnętrznymi drogami wodnymi. Projektowana przez Rzeczpospolitą Polską rozbudowa dróg wodnych zgrupowanych około Wisły, przyczyni się do rozwoju ruchu w tym samym kierunku i zapewni w przyszłości portowi gdańskiemu opanowanie rozległego obszaru ciężenia.

### Tablica ruchu kolejowego I.

Ruch z Prusami Zachodnimi, portami zachodniopruskimi, połową okręgu Opole, Poznańskiem, b. Kongresówką i Małopolską.

	Przeciętnie w latach 1908/13		W roku 1919	
	od	do	od	do
	to	to	to	to
1. Gdańska . . . . .	725 821	803 122	157 961	326 881
2. Hamburga . . . . .	111 269	74 472	23 978	46 998
3. Bremy . . . . .	31 593	4 902	5 044	16 079
4. Portów na rzece Ems . . . . .	1 067	1 227	420	1 113
5. Portów meklemburskich . . . . .	4 919	15 857	8 696	50 397
6. Szczecina . . . . .	242 527	363 053	109 394	251 980
7. Królewca . . . . .	52 943	168 733	46 451	161 780
Ogólny ruch portów 2—7	444 318	628 334	193 983	528 347
Ogólny ruch wszystkich portów	1 170 139	1 431 456	351 944	855 228

## Tablica ruchu kolejowego II.

Ruch z Rumunją i Węgrami.

	Przeciętnie w latach 1908/13		W roku 1919	
	od	do	od	do
	to	to	to	to
1. Gdańska . . . . .	1 355,0	934,0	—	—
2. Hamburga . . . . .	15 865,0	6 822,0	27	—
3. Bremy . . . . .	4 165,0	1 548,5	—	—
4. Portów na rzece Ems . . . . .	1,7	3,6	—	—
5. Portów meklemburskich . . . . .	453,0	664,2	—	—
6. Szczecina . . . . .	9 631,0	6 547,7	2	—
7. Królewca . . . . .	112,1	558,8	—	—
Ogólny ruch portów 2—7	30 227,8	16 144,8	29	—
Ogólny ruch wszystkich portów	31 582,8	17 078,8	29	—

## Tablica ruchu kolejowego III.

Ruch z Rosją.

	Przeciętnie w latach 1908/13		W roku 1919	
	od	do	od	do
	to	to	to	to
1. Gdańska . . . . .	11 548,0	273 749,0	1 299	113
2. Hamburga . . . . .	7 735,0	1 132,8	—	43
3. Bremy . . . . .	2 830,3	1 532,0	150	—
4. Portów na rzece Ems . . . . .	1,7	0,6	—	—
5. Portów meklemburskich . . . . .	244,7	684,5	—	—
6. Szczecina . . . . .	1 439,5	836,2	4 042	414
7. Królewca . . . . .	70 589,7	556 061,5	21 270	2 607
Ogólny ruch portów 2—7	82 840,9	560 247,6	25 462	3 064
Ogólny ruch wszystkich portów	94 388,9	833 996,6	26 761	3 177

## VII. Rozwój przemysłowy gdańskiego terytorjum portowego.

Do każdego portu należy szereg zakładów przemysłowych, przeznaczonych dla potrzeb żeglugi handlowej.

Największe znaczenie posiada na tem polu budownictwo okrętów. To też od dawna zajmowano się niem bardzo wydatnie w Gdańsku. Budownictwo okrętów na szeroką skalę w dzisiejszem znaczeniu rozwinęło się jednakowoż dopiero na początku 19 wieku. Najstarsza stocznia Klawittera budowała wielkie drewniane statki kupieckie dla gdańskich przedsiębiorstw żeglugi, a od połowy 19 wieku także i statki żelazne. W ostatnim 10 leciu 19 wieku wzbogacił się gdański przemysł budowy statków o oddział elbląskiej stoczni i fabryki maszyn F. Schichau, której głównie zawdzięcza Gdańsk dzisiejsze stanowisko w przemyśle budowy okrętów. Światowa sława firmy Schichau jest znana. Prawie dla wszystkich krajów świata budowano w Gdańsku statki u Schichau'a lub też u Klawitter'a. W ostatnich latach znowu rozszerzył się gdański przemysł budownictwa okrętów przez pomysłny rozwój stoczni Wojana, a szczególnie przez zamianę dawniejszej stoczni państwowej, obecnie Stoczni Gdańskiej, na przedsiębiorstwo zorganizowane prywatnie-gospodarczo.

O znaczeniu poszczególnych stoczni poucza zestawienie na stronie 45.

Po za stoczniami szczególnie przemysł przeróbki drzewa wymaga dużych placów nad brzegami wody wewnątrz dalszego obszaru portowego. Liczne tarkaki przerabiają drzewo nadchodzące z hinterlandu gdańskiego drogą wodną lub kolejami. Ponieważ w dawnych czasach punkt ciężkości gdańskiego handlu drzewem leżał w sprowadzaniu drzewa surowego drogą wodną, tarkaki i inne urządzenia przemysłu drzewnego położone są głównie w części portu w górze od mostu Breitenbacha.

Na terytorjum portowym znajduje się 16 przemysłowych przedsiębiorstw drzewnych z 52 gałami.

Bliższe dane w tabeli na str. 43.

Dane dotyczące całego terytorjum Wolnego Miasta znajdują się na str. 44.

Obok tych najważniejszych gałęzi przemysłu istnieje w porcie szereg najrozmaitszych fabryk. Na całym terytorjum portowym, za wyjątkiem Moławy, znajduje się 26 innych zakładów przemysłowych, z których wyróżniają się swem znaczeniem: Bałtycka rafinerja cukru, fabryka chemiczna Milch i Co., fabryka superfosfatu, „Vulkan“ odlewnia żelaza i fabryka maszyn, huta szklana i fabryka sody krysztalowej, fabryka wagonów, fabryka chemiczna Pommerensdorf i stocznie dla łodzi Braci Sepp, Lenski, Wolff, Herbst i Braci Kosch.

Należy spodziewać się powstania dalszych zakładów przemysłowych. Prawdopodobnie będzie można przeznaczyć dla tego celu odpowiednie tereny wystarczającej wielkości.





# **Stocznia KLAWITTER GDAŃSK**

Telefon 439, 440, 1617, 3167, 3170, 3280  
Adres telegraficzny: Klawitter Gdańsk Brabank

## **Dok pływający 2 slipsy patentowe**

**Fabryka maszyn · Kotłarnia  
Fabryka wyrobów miedzianych**

**Odlewnia żelaza, stali i metali  
Spawalnia elektryczna i autogenowa (samorodna)  
Budowa parowców towarowych, holowników, statków  
pasażerskich, bagrów, doków i statków transportowych**

### **Specjalność:**

**Płaskodenne statki holownicze i transportowe**

### **Reparacje**

**okrętów, maszyn i kotłów wszelkiego rodzaju**

**z największą szybkością za pomocą wprawnego i doświadczonego personelu**

**Najstarsze i największe warsztaty reparacyjne w Gdańsku**

# The International Shipbuilding and Engineering Co. Ltd.

Danziger Werft und Eisenbahnwerkstätten A.-G.  
GDAŃSK

Liczba robotników: 7000

Liczba robotników: 7000

## Rodzaj fabrykacji:

Budowa nowych statków parowych i motorowych, osobowych, holowniczych, motorówek, jachtów i łodzi sportowych  
6 pływających doków dla statków do 8000 t wagi bez ładunku,  
2 pływające żorawie do 125 t siły nośnej

Reperacja wszelkich statków

Wyrób mebli dla statków biur i mieszkań

Specjalne urządzenia dla wyrobu żelaznych beczek transportowych  
(dla benzyny, nafty i smoły)

Wyrób okrętowych maszyn parowych, kotłów parowych dla urządzeń okrętowych, lądowych aż do największych rozmiarów, motorów Diesla, motorów gazowych dla okrętów i potrzeb stacyjnych i dla gospodarstw wiejskich

Budowa nowych motorów elektrycznych i transformatorów systemu Bergmana

Dostawa wszelkich urządzeń i aparatów dla cukrowni.

Budowa nowych cukrowni.

Warsztaty budowy i reparacji lokomotyw i wagonów.

## Urządzenia przemysłu drzewnego w obrębie portu\*).

Nr. bieżący	N a z w a	Rodzaj urządzenia	Ilość gatrów	Wydajność dzienna	Obrót dzienny
1	Aktiengesellschaft für Holzinteressen	Tartak Wisłoujście	2	250 m. sz.	30 wagonów
2	Agrumaria	Tartak Nowy Port	4	—	—
3	Leon Astrachan	Tartak Nowy Port	3	—	—
4	Danziger Holzkontor Aktiengesellschaft	Tartak i fabryka obróbki drzewa przy moście Breitenbacha	3	100 m. sz.	10—20 wagonów
5	Danzig-Rückforter Sägewerke	Tartak Rückfort	7	150—200 m. sz.	20—25 wagonów
6	Felix Krüger	Tartak i fabryka obróbki drzewa Rückfort	2	—	—
7	Heynen & Co.	Tartak Rückfort	2	—	—
8	Sleeperkontor W. Schönberg G. m. b. H.	Tartaki Plehnendorf	4	8 m. sz.	15—20 wagonów
9	Seidel & Lindner	Tartak Mał. Plehnendorf	4	90—100 m. sz.	5—10 wagonów
10	Georg Apreck A. G.	Tartak Heubude	1	10—15 m. sz.	—
11	Silvapol	Tartak Krakauer Kämpe	7	100—120 m. sz.	—
12	Boispol	Tartak Krakauer Kämpe	4	20—30 m. sz.	200 m. sz.
13	Baltischer Holzexport	Tartak Siegeskranz	3	—	10 wagonów
14	„Poldor“	Tartak Rote Brücke	2	30—40 m. sz.	20 wagonów
15	Hansa-Sägewerke	Tartak Rote Brücke	2	30—40 m. sz.	15 wagonów
16	Bruno Fey	Tartak Rote Brücke	2	25—30 m. sz.	—
		Razem:	52		

\*) Według stanu z dnia 1. 9. 1923 r.

## Urządzenia przemysłu drzewnego na obszarze Wolnego Miasta.\*)

Nr. bieżący	Nazwisko	Rodzaj urządzeń	Ilość gatrów			Ilość oddzieln. pił			
			całkowitych	poziomych	poprzecznych	wahadłowych	kolistych	pasmowych	podwójnych
1	Aktiengesellschaft für Holzinteressen	Tartak Wisłoujście	2	—	—	1	1	—	—
2	Agrumaria	Tartak Nowy Port	3	1	—	—	—	—	—
3	Leon Astrachan	Tartak Nowy Port	3	—	—	—	—	—	—
4	Danziger Holzkontor Aktiengesellschaft	Tartak i fabryka obróbki drzewa przy moście Breitenbacha	3	—	—	2	2	—	—
5	Danzig-Rückforter Sägewerke	Tartak Rückfort	5	1	1	4	4	—	—
6	Felix Krüger	Tartak i fabryka obróbki drzewa Rückfort	2	—	—	3	3	1	1
7	Heynen & Co.	Tartak Rückfort	2	—	—	—	—	—	—
8	Sleeperkontor W. Schönberg G. m. b. H.	Tartaki Plehnendorf	3	1	—	2	4	—	1
9	Seidel & Lindner	Tartak Mał. Plehnendorf	3	1	—	2	2	—	—
10	Georg Apreck A. G.	Tartak Heubude	1	—	—	—	1	—	—
11	Silvapol	Tartak Krakauer Kämpe	5	2	—	2	3	—	—
12	Boispol	Tartak Krakauer Kämpe	3	1	—	—	—	—	—
13	Baltischer Holzexport	Tartak Siegeskranz	3	—	—	1	1	—	—
14	„Poldor“	Tartak Rote Brücke	2	—	—	—	2	—	—
15	Hansa-Sägewerke	Tartak Rote Brücke	2	—	—	—	—	—	—
16	Bruno Fey	Tartak Rote Brücke	2	—	—	—	—	—	—
17	H. Sass	Langfuhr	2	—	—	1	1	—	—
18	Walter Drews	Oliva	2	—	—	1	2	—	—
19	Danzig-Olivaer Sägewerke	Oliva	2	—	—	1	—	—	—
20	Wojewski	Sopoty	2	—	—	1	1	—	—
Razem:			52	7	1	21	27	1	2

\*) Według stanu z dnia 1. 9. 1923 r.

Przeгляд urządzeń technicznych stoczni gdańskich według stanu z dnia 1 lipca 1922 r.

		Stocznia Gdańska	Stocznia Schichau	Stocznia Klawitter	Stocznia Wojan
Największa ilość robotników		1910—13 4000 1914—18 9000 1919—21 5500	około 4000 około 4400 około 2900	800 400 350	110 175 280
stałe i przesuwalne	Ilość i siła przy podnoszeniu	3 żorawie lokomotywowe, każdy o 6000 kg nośności 2 stałe elektryczne żorawie, każdy po 5000 kg nośności przy mrowanym bulwarku 2 stałe elektryczne żorawie przy zakładach amyerji, nośność: 6000 i 7000 kg	6 żorawi stałych przy staplach każdy po 5 t nośności 12 żorawi przesuwalnych napędzanych parą, po 2,5—6 t nośności 8 żorawi przesuwalnych napędzanych elektrycznością po 3—8 t nośności	1 żoraw przesuwalny wzdłuż stapła o około 3,5 t nośności 1 dalszy stapłowy żoraw przesuwalny znajdujące się w budowie	
	plywające	1 żoraw plywający o nośności około 100 t	1 żoraw plywający o nośności 100 t  1 żoraw o 250 t nośności 6 wbudowanych do statków obracających się elektrycznych żorawi po 5 t nośności	1 żoraw plywający o nośności 50 t	Wybudowany na premie dżwigar o 4 t nośności
specjalne	Ilość, rodzaj i siła przy podnoszeniu				Kilka małych stałych żorawi z blokami
Staple	Ilość i długość	3 staple poziome dla statków do 100 m długości	6 stapli o długości 150—275 m	4 staple dla statków do 90 m długości	4 staple dla statków rzecznych i małych statków wód wewnętrznych o powierzchni (60×10) m <sup>2</sup>
Doki	Ilość i nośność	3 doki: 7500 t; 3500 t; 1000 t. Dok o nośności 3500 t uzupełniono trzema pontonami, każdy po 2500 t nośności; w połączeniu z dokiem pontony mogą samodzielnie pracować. Jeden ponton posiada żoraw, przez co służy za dok budowlany dla statków do 3000 t nośności		1 dok plywający o 2600 t nośności	1 dok plywający o 900 t nośności
Inne urządzenia		1. elektryczne urządzenie do spajania 2. urządzenie wodorowe i azotowe 3. cynkownia	Instalacja do ścisłonego powietrza Prasy hydrauliczne do 600 t ciśnienia Własna instalacja do siły i światła Urządzenie do autogenicznego spajania	1 instalacja dla ścisłonego powietrza; aparaty dla autogenicznego i elektrycznego spajania i przecinania 2 slipy patentowe dla statków po 60 m długości	1 slip poprzeczny o 55 m długości

Z o r a w i e

## VIII. Handel drzewem.

Handel drzewem jest najstarszą gałęzią handlu, który Gdańsk prowadził z Polską. W dawnych stuleciach drzewo spławiane tratwami po Wiśle było — obok zboża — głównym produktem wywozu z Polski. Kryzys, który przechodził handel drzewny na początku XIX wieku wskutek kontynentalnej blokady a potem wskutek angielskich ceł na drzewo, nie zdołał zachwiać w swoich podstawach gdańskiego handlu drzewnego. Aż do czasów przedwojennych handel ten nie przechodził większych zmian. Droga kolejowa była wybierana tylko dla cenniejszych gatunków. Największa część dostaw przychodziła po dawnemu tratwami Wisłą. Część jednak tylko tych ilości pochodziła z hinterlandu polskiego. Według orzeczeń rzeczoznawców około 80 % zagranicznego drzewa przechodzącego przez Gdańsk na eksport pochodziło z Rosji, z Litwy i z Ukrainy, ponieważ lasy w byłej Kongresówce były już w dużej części wyrabane. Mimo to stał Gdańsk pod względem handlu drzewnego na pierwszym miejscu między niemieckimi portami bałtyckimi. Po nim szły Kłajpeda i Królewiec. Największy dowóz drzewa do Gdańska wykazują przeciętne cyfry z lat 1888—1901 i 1905—1908, w których ilość 550 000 m. sześć. = 453 750 ton została nawet prześcignięta; w przeciętnej lat 1912—1913 przywieziono 370 000 m. sześć. = 305 250 ton.

Następujące zestawienie poucza o ilościach drzewa wywożonego:

Rok	W y w ó z d r z e w a		
	a) m o r s k i		b) drogami wodnymi i kolejami
	Europejski budulec, drzewo użytkowe	Produkty gospodarstwa leśnego w całości	Europejski budulec, drzewo użytkowe
1904	167 881 t	167 119 t	63 497,0 t
1905	159 833 „	159 833 „	70 778,5 „
1906	200 758 „	260 000 „	95 663,0 „
1907	182 117 „	293 000 „	130 345,5 „
1908	180 763 „	271 890 „	134 277,0 „
1911	159 098 „	214 244 „	76 897,5 „
1912	303 481 „	350 922 „	69 141,0 „
1913	145 458 „	211 713 „	74 349,0 „

Wojna światowa zmieniła całkowicie charakter gdańskiego handlu drzewnego. Rzeki i drogi wodne, które drzewo spławiano poprzednio, zostały przez czas wojny po części zaniedbane; mosty zostały zniszczone i zatopione. Zjawily się też i inne przeszkody, tak, że dawny sposób spławiania drzewa stał się niemożliwym. Podczas gdy Gdańsk w dawnych latach sprowadzał wodą do 400 tratw drzewa (jedna tratwa = około 20 ładunków wagonowych), w ostatnich latach dowóz wodą wynosił zaledwie 40 tratw. Dopiero w ostatnich czasach, po stopniowym doprowadzeniu do odpowiedniego stanu niektórych ważnych dróg wodnych, zaczyna się spław drzewa nieco ożywiać. Jednakże z dawnego zaboru rosyjskiego drzewo przychodzi do Gdańska przeważnie koleją. Przyczyna tego leży częściowo w tem, że obecne polskie taryfy kolejowe są bardzo korzystne dla drzewa obrobionego i tartego. Podczas

wojny zostały założone przez niemieckie wojska okupacyjne dla celów wojskowych liczne tartaki, które obecnie, po przejściu do rąk polskich, służą dla obróbki drzewa. Następnie godne są zaznaczenia wzorowe zakłady w Małopolsce. Do tego dodać należy, że przed wojną polityka celna niemiecka, która przewidywała wyższe stawki celne dla drzewa tartego niż dla drzewa nieobrobionego, sztucznie popierała dowóz nieobrobionego drzewa do Gdańska. Ponieważ obecnie granica celna między Gdańskiem a ziemią Polski produkującą drzewo znikła, dowóz do Gdańska drzewa obrobionego, które w przeciwieństwie do surowego drzewa może być przewożone tylko koleją, nie będzie już utrudniony przez żadne specjalne opłaty. Należy zatem spodziewać się dalszych transportów tego rodzaju drzewa. Z wszystkich tych powodów dowóz koleją do Gdańska powiększył się raptownie i przybrał duże rozmiary. Port gdański, który był urządzony głównie dla obrotu tratwami drzewnymi na Wiśle, musiał się dopiero dostosowywać do tych nowych warunków. Będzie on mógł wkrótce załatwiać największe nawet manipulacje drzewem w ładunkach wagonowych przez rozbudowę torów i odpowiednie usystematyzowanie ranżowania wagonów.

O ilościach drzewa, które zostały sprowadzone do Gdańska po wojnie poucza następująca tablica:

Rok	P r z y w ó z d r z e w a	
	a) kolejami	b) drogą wodną
1912	117 825,0 t	232 012,0 t
1919	94 119,5 „	51 270,5 „
*) 1920	155 137,0 „	38 831,0 „
*) 1921	329 857,0 „	28 982,0 „
½ 1922	348 405,0 „	15 633,0 „

W drugiej połowie roku 1922 wzniósł się znowu dowóz drogami wodnymi, tak iż w roku 1922 ogółem przeszło przez służę w Einlage 149 602 t drzewa, podczas gdy w roku 1921 osiągnięto zaledwie cyfrę 28 982 ton.

Eksport drzewa przedstawia się następująco:

#### Eksport z Gdańska drogą morską produktów gospodarstwa leśnego

1911 . . . . .	214 244 t
1912 . . . . .	350 922 „
1919 . . . . .	62 783 „
*) 1920 . . . . .	48 577 „
*) 1921 . . . . .	209 434 „
1922 . . . . .	335 214 „

W czasach przedwojennych eksport morski kierował się przeważnie do Anglii. Eksport do Belgji i Holandji, zajmujący drugie i trzecie miejsce, był znacznie mniejszy. W roku 1921 wynosił eksport do Anglii 51,38 %, do Danji 12,72 %, do Holandji 10,4 %, do Belgji 7,8 % i do Niemiec 6,18 %.

\*) Dla braku danych za miesiące luty i marzec 1920 jakoteż grudzień 21 wstawiono cyfry drzewcienne reszty miesięcy.

Agentura drzewna

**J. VAN LEER**

Filja w Gdańsku

Centrala: Wiedeń I

Wipplingerstraße 1

Filje: Bratislava (Pressburg)  
Medjolan

Gdańsk

Große Wollwebergasse 26

Telefon:  
2286, 2386, 2469, 6795

Adres telegr.: Vanleer

**NEBENZAHL & Co.**

Agentura drzewna i komis

**GDAŃSK, Brofbänkengasse 29**

Telefon 509 — Adres telegraficzny: Porbois Danzig

Filja: **Paryż**, 5 rue de Mogador, **Królewiec** (Königsberg)

Posrednictwo w handlu materiałami tartymi, drzewem okrągłym, liściastym i iglastym

**Gdańskie zwyczaje handlowe**

przez Zandera—Fehrmana

**Gdański handel i przemysł**

przez Dr. H. Thomsena

**Gdański handel drzewny**

**A. W. Kafemann G. m. b. H. Wydawnictwo Gdańsk**



**S. J. Jewelowski**  
**Danzig-Rückförter Sägewerke**  
**GDAŃSK-LANGFUHR**

Adres telegraficzny: Jewelowski Danziglangfuhr ./. Danrückwerke Danziglangfuhr  
 Telefon: 633, 666 i 5490-5495

**Eksport drzewa** do Anglii, Holandji, Danji itd.

**Import drzewa :: Tartaki parowe**

Zakup okrągłaków, drzewa przetartego, podkładów itd. we wszelkich ilościach  
 oraz całych obszarów leśnych i zapasów tartaków

Dostawa drzewa przetartego wszelkiego rodzaju, progów kolejowych itd. wszelkich wymiarów

**Syndikat der Holzindustriellen**  
**Danzig-Pommerellen <sup>G. m.</sup> & Co. <sub>b. H.</sub>**  
 Gdańsk

Adres telegraficzny: Holzsyndikat Gdańsk

Główne biuro: Gdańsk, Hansaplatz 3

Telefon 3871, 6897

Oddział Port Cesarski - Tel. 3133

Ekspedycja i składowanie drzewa wszelkiego rodzaju

Экспедиция и помещение  
 на склад лесных материалов всех сортов

**Jewelowski-Werke**

Sp. Akc.

**Gdańsk-Langfuhr**

Adres telegraficzny: Dapoholz ./. Telefon: 3870, 633, 666, 5490-5495

**Tartaki parowe**

**Konojady, Biskupiec, Wierzducin, Osie i Zur**

**Zakup okrągłaków** wszelkiego rodzaju i we wszelkiej ilości

**Sprzedaż drzewa przetartego** wszelkich rozmiarów

## IX. Handel zbożem.

Handel zbożem był w czasach przedwojennych główną podstawą wywozu gdańskiego. W ciągu długich stuleci ta gałąź handlu utrzymała swoje wielkie znaczenie. Jako przykład może służyć rok 1649, w którym wywóz zboża dosięgnął cyfry 99 808 łasztów, t. j. 249 520 ton. Podobne i wyższe nawet cyfry wykazują lata 1860—66, 1877—79, 1882—88 i od 1908 aż do wybuchu wojny światowej. W latach 1911 i 1912 wywóz dosięga nawet 424 241 i 439 976 ton. Ilości eksportowane przez Gdańsk pochodziły aż do 1898 roku prawie w równych częściach z dawniejszego hinterlandu gdańskiego, a mianowicie z Prus wschodnich i zachodnich i z Poznańskiego z jednej strony i z Polski oraz z Rosji z drugiej strony. Z dowozu zagranicznego najznaczniejsza część była pochodzenia rosyjskiego. Od 1895 roku zboże z b. Kongresówki prawie że się przez Gdańsk nie eksportowało. Zboże rosyjskie pochodziło przeważnie z Ukrainy. Dzięki specjalnym umowom taryfowym na kolejach żelaznych i dobrej opinii swego solidnego i znającego się na rzeczy kupiectwa, Gdańsk mógł konkurować z Królewcem, innymi portami bałtyckimi i z Odesą w eksporcie zboża z najbardziej urodzajnych dzielnic wschodnich. Od 1898 roku zaczyna się znowu wzrost gdańskiego eksportu zboża, dzięki powiększonemu dowozowi z Prus wschodnich i zachodnich i z Poznańskiego. W przeciętnej lat 1911—12 suma dowozu dosięga cyfry 610 205 ton. Krótko przed wybuchem wojny dowożone zboże pochodziło więcej w  $\frac{2}{3}$  z b. zaboru pruskiego, z Niemiec i z obecnego terytorjum Wolnego Miasta a w  $\frac{1}{3}$  z b. Rosji. Przeprowadzenie nowych granic pomiędzy Polską i Gdańskiem i pomiędzy Polską a Niemcami, spowodowało że obszar dostarczający zboże dla eksportu gdańskiego, przypadł prawie w równych częściach z jednej strony Polsce, z drugiej Wolnemu Miastu i Niemcom. W każdym razie nie może być obecnie mowy o handlu zbożem w dawnych rozmiarach. Tak jak i za dawnych czasów w okresach kryzysów gospodarczych i wojennych zdarzał się import zboża przez Gdańsk, taksamo dzieje się i obecnie. Liczby więc tablic statystycznych importu towarów drogą morską, (str. 98) w odniesieniu do produktów rolnych, mają znaczenie tylko jako zjawisko przejściowe. Uzdrawienie stosunków gospodarczych Europy wschodniej wytworzy i dla handlu zbożem warunki normalne i zapewni Gdańskowi jego dawne znaczenie punktu eksportowego dla zboża. W roku 1923 oczekiwać należy eksportu zboża.

# S. Anker, Gdańsk

założ. w r. 1871

Telefon: 33, 385, 393, 6879, 6880. Adres telegr.: Kleieanker

Zboże, mąka, ryż  
 płody strączkowe

Własne domy składowe w Gdańsku  
 i Nowym Porcie

# Albert Kuh <sup>Sp. z.</sup> <sub>ogr. odp.</sub> Gdańsk

Hansaplatz 3

Telefon: 1855, 3179, 5283, 5697. Adres telegr.: Kissinku

Artykuły spożywcze

Towary kolonialne

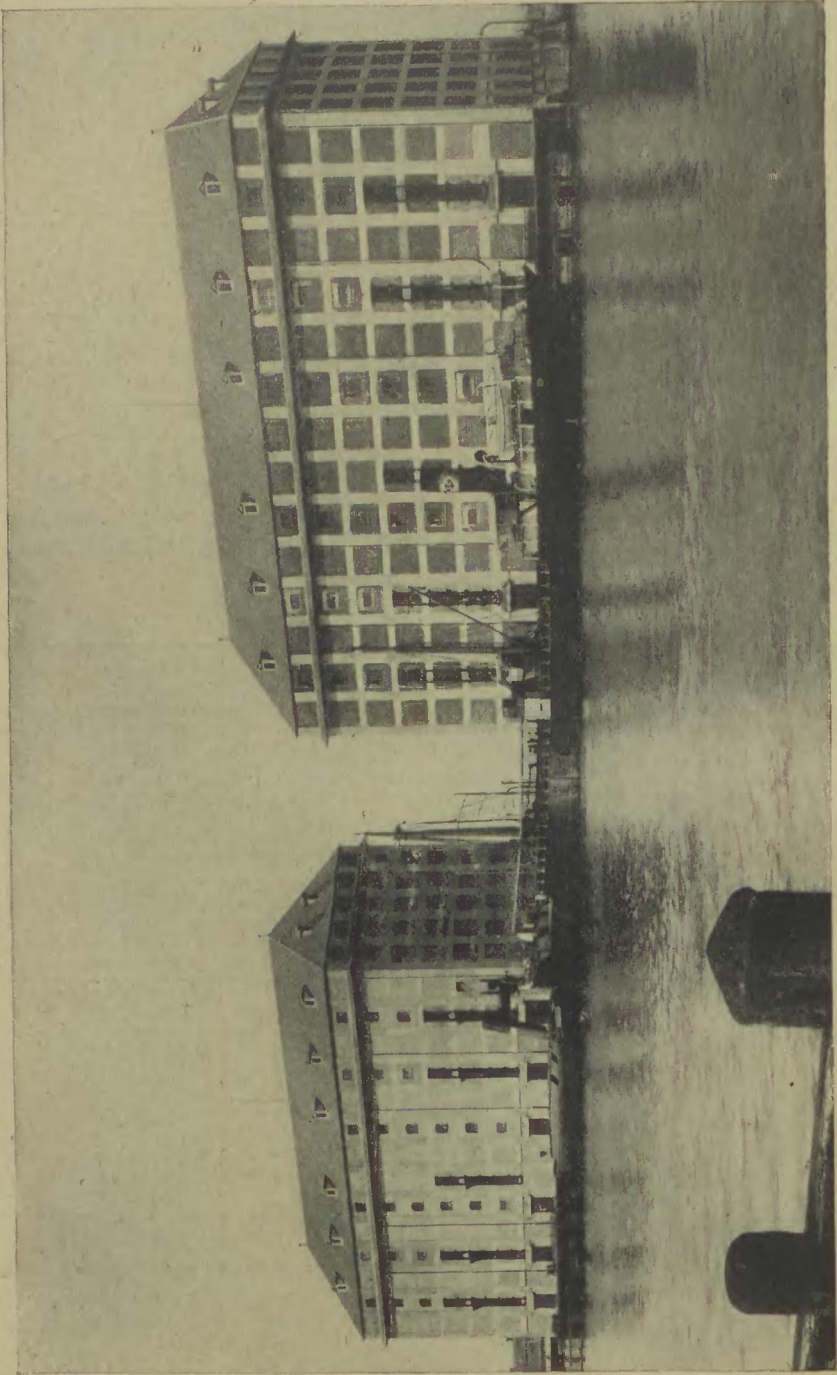
Zboże

Płody strączkowe

Nasiona

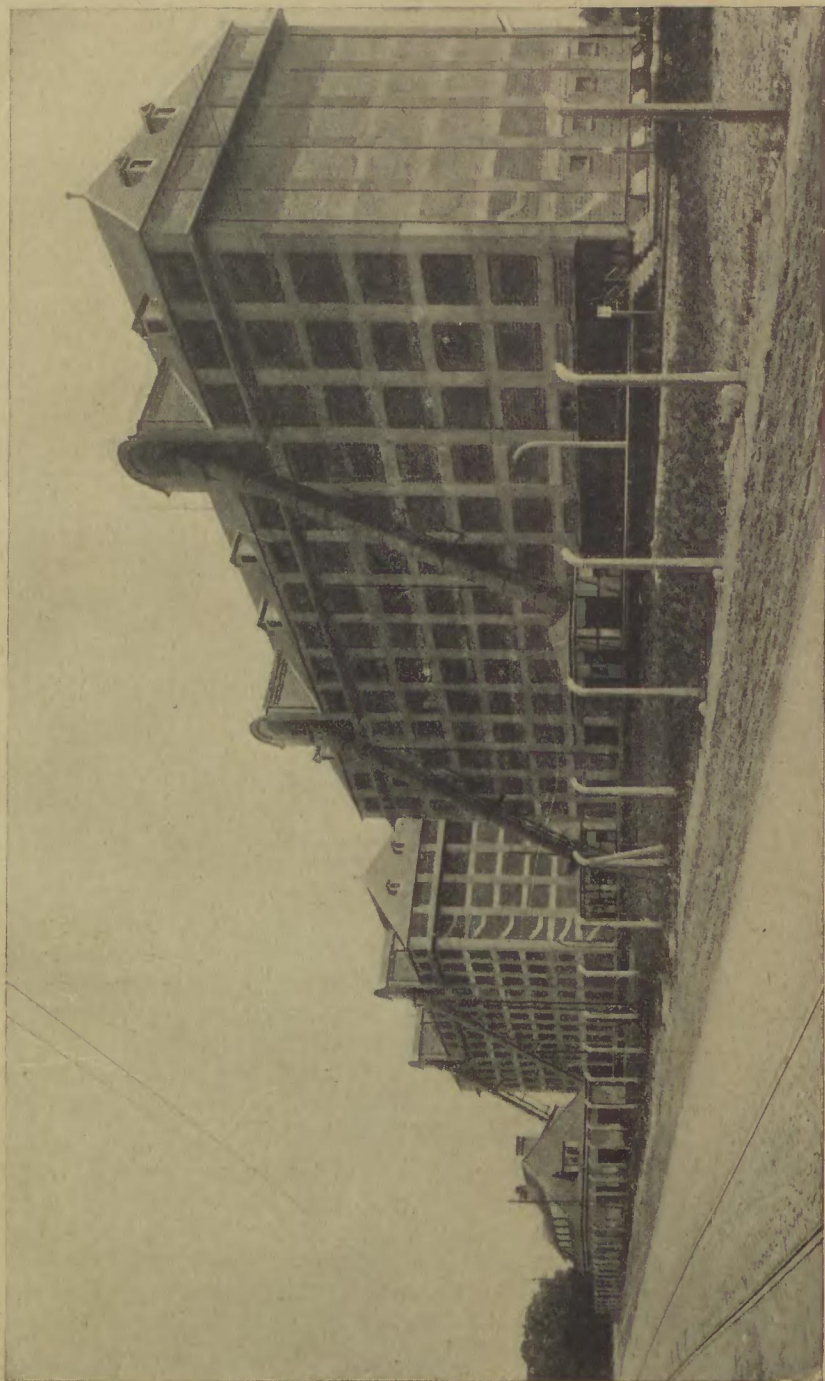
Zboże nasienne

Chemikalje



Wielki & Hardtmann, Tow. Akc. Gdańsk-Nowy Port

Składy „Russenhof“ od strony wody



Wielar & Hardtmann Tow. Akc, Gdańsk-Nowy Port

Składy „Russenhof”, elewatory od strony ładunku

## X. Handel cukrem.

Handel cukrem należy zaliczyć do nowych gałęzi handlu w Gdańsku. Wywóz cukru ukazuje się po raz pierwszy w 1879 r. W dziesięć lat potem cyfry wywozowe wahają się już między 50 i 100 000 ton. W ostatnich latach przed wybuchem wojny światowej cyfry te stały się bardzo poważne, tak n. p. w 1911 roku wywieziono 465 776 ton cukru w stanie surowym, w kryształach, karmelowego i rafinatu, a w r. 1912 428 563 ton. Cukier pochodził po części z 17 cukrowni Prus zachodnich i kilku z Poznańskiego i Prus wschodnich, po części z krajów państwa rosyjskiego. Udział w ogólnym eksporcie cukru rosyjskiego podlegał wielkim wahaniom w zależności od wyniku urodzaju i przeciętnie wynosił 50 % ogólnego wywozu. Ilości te wysyłane były z Gdańska prawie wyłącznie przez domy spedycyjne, posiadające specjalne urządzenia dla obrotu cukrem. W przeciwieństwie do tego, cukier pochodzący ze ściślejszego hinterlandu gdańskiego, wyprzedawał się prawie wyłącznie za granicę przez gdańskich kupców miejscowych. Handel miejscowy posługiwał się przytem również specjalnymi firmami spedycyjnymi, które działały według jego wskazówek. Obecnie handel cukrem stoi jeszcze pod znakiem ciężkiego stanu ekonomicznego całej Europy wschodniej. Rzuca się w oczy nie tylko brak cukru z b. cesarstwa Rosyjskiego, lecz i to, że produkcja w ściślejszym hinterlandzie Gdańska nie dosięgła jeszcze wysokości przedwojennej aczkolwiek już teraz silnie wzrasta. Należy jednakże przypuszczać, że wywóz cukru z Polski i z Wolnego Miasta znacznie się zwiększy w najbliższych latach. Jako główni odbiorcy wejdą w rachubę, tak jak przed wojną, głównie Anglja, Kraje Skandynawskie, Finlandja, Niemcy zachodnie, Holandja i Belgja a obecnie też i państwa bałtyckie.

## XI. Handel olejami ziemnymi.

Przed wojną istniał znaczny import nafty drogą morską przez Gdańsk do niemieckiego i polskiego hinterlandu Gdańska. Były to przeważnie produkty amerykańskie i rosyjskie. Do roku 1909 nie było mowy o poważniejszym imporcie względnie przewozie produktów rosyjskich. Własny handel Gdańska zajmował się prawie wyłącznie sprzedażą nafty amerykańskiej, wyładowanej w Gdańsku z cystern okrętowych. Głównym odbiorcą nafty był dawny hinterland niemiecki. W 1909 roku obok miejscowego handlu olejami ziemnymi, pojawił się przewóz rosyjskiej nafty z Czarnego morza do Polski i Rosji. Obrót ten przewyższył nawet w 1912 roku import z Ameryki.

Czasy powojenne przyniosły ze sobą zupełny przewrót, ponieważ Gdańsk nie jest już portem importowym dla nafty, lecz stał się portem wywozującym oleje ziemne. Pochodzą one z Galicji, a mianowicie z Borysławia, Tustanowic i Mraźnicy. Ogólna produkcja naftowa Małopolski wynosiła w 1913 roku około 1 000 000 ton, co równa się mniej więcej 2 % całej produkcji światowej. W latach 1918—1921 nastąpiło jednak cołnicie się produkcji, spowodowane trudniami przejściowymi stosunkami. W 1921 roku wydobyto około 65 000 wagonów ropy. Eksport produktów naftowych szedł w 42 % do Austrii, w 23 % do Niemiec, w 12,8 % do Gdańska i w 11,5 % do Czechosłowacji. O kierunku i wielkości eksportu przez Gdańsk poucza następująca tabela:

## Wywóz olei mineralnych drogą morską w latach 1921 i 1922

(według krajów)

Nazwa kraju	Wywieziono	
	1921	1922
do	t	t
Niemiec . . . . .	17 906,761	91,652
Włoch . . . . .	—	2 456,563
Anglii . . . . .	20 459,027	7 173,889
Estonji . . . . .	—	36,000
Danji . . . . .	3 496,295	2 190,323
Norwegii . . . . .	—	12,593
Szwecji . . . . .	2 631,810	1 394,998
Kłajpedy . . . . .	32,823	155,470
Ameryki . . . . .	1,663	—
Finlandji . . . . .	1 830,972	12 453,416
Belgii . . . . .	1 290,843	4,817
Francji . . . . .	0,041	—
Łotwy . . . . .	4 328,834	1 720,299
Holandji . . . . .	2,474	1 400,210
Razem	51 981,543	29 090,230

Po wprowadzeniu wolnego handlu naftą i wobec oczekiwanego wzmocnienia się produkcji galicyjskiej na skutek inwestowania większych kapitałów, można liczyć na silniejszy przywóz do Gdańska, zwłaszcza zaś na silniejszy wywóz drogą wodną przez Gdańsk. Transport olejów ziemnych z Galicji do Gdańska odbywa się częściowo drogą żelazną, częściowo Wisłą. N. p. firma Bracia Nobel posyła przy sprzyjającym stanie wody na Wiśle cysterny wagonowe do Warszawy i tam przepompowuje naftę do statków cystern. Obecnie służą do takich celów w firmie Nobel 4 statki-cysterny po 500 ton i 5 berlinek (lichterów) po około 250 ton, w firmie Mazuth 3 barki-cysterny po 630 ton i 2 barki cysterny po 320 ton i w Bałtycko-Amerykańskim Tow. Importu Nafty 3 barki-cysterny po 250 ton każda. Flota morska Gdańska posiada również statki-cysterny. Największe statki jednak, należące do Bałtycko-Amerykańskiego Tow. Importu Nafty, nie przyjmowały jeszcze olejów ziemnych w Gdańsku. Dalszy rozwój bez wątpienia jednak do tego doprowadzi.

Obecnie znajdują się w Gdańsku następujące rezerwoary naftowe:

1. Rezerwoary Rządu polskiego przy Marinekohlenlager:  
4 rezerwoary po 5000 m. sześć\*),  
1 rezerwoar 2000 m. sześć\*),  
Rezerwoary te wynajęte są firmie Polmin.
2. 2 Rezerwoary po 3000 ton Gdańsk-Schellmühl. Deutsche Petroleum-Verkaufs-Gesellschaft.
3. 4 „ „ 2000 „ Gdańsk-Schellmühl. Bałtycko - Amerykańskie Tow. Importu Nafty.

\*) 1 m sz. = 0,80 t.

4.	2	Rezerwoary po 2000 ton	Gdańsk-Schellmühl. Bałtycko - Amerykańskie Tow. Importu Nafty.
5.	2	„ „ 4000 „	Gdańsk, Troyl. Bracia Nobel.
6.	2	„ „ 4200 „	Gdańsk-Holm. Tow. Handl. Przemysłu.
	2	„ „ 2000 „	Naftowego Mazuth.
	1	„ „ 500 „	„ „
7.	2	razem 5000 „	w budowie, „Baltoil“, Mineral- und Betriebsstoff A. G.
8.	2	2500 m. sześć *)	wgl. 75 m. sześć *) Rady Portu na Holmie, wydrieżawione obecnie firmie Krüger.

Wszystkie te instalacje zaopatrzone są w urządzenia dla przyjęcia i wylądowania olejów ziemnych, tak do wagonów, jak i na statki. Stanowią one poważną podstawę do skierowania na Gdańsk większego wywozu olejów ziemnych. O ile konjunktury dają się obecnie przewidzieć, w niedalekiej przyszłości około 80 000 ton tych produktów rocznie będzie mogło być eksportowane przez Gdańsk.

## XII. Handel węglem.

W statystyce importu przedwojennego węgiel stoi na czele towarów masowych. W latach 1908—1912 importowano drogą morską przeciętnie 287 137,2 ton węgla, z czego 222 415,4 (t. j. 77 %) było pochodzenia angielskiego, resztę — 23 % — stanowił przeważnie węgiel westfalski, sprowadzany do Gdańska przez porty morza Północnego. Ostatniemi czasy dał się zauważyć zwiększony przywóz węgla westfalskiego, wypierającego stopniowo angielski. Z węglem importowanym drogą morską konkurował skutecznie węgiel górnoślązki, dowóz bowiem koleją, pochodzący prawie wyłącznie ze Śląska, wynosił w przeciętniej z lat 1908—1912 — 269 287,9 ton. Łącznie więc importowano do Gdańska — 556 424,6 ton, z czego 52 % przypada na drogi morskie, a 48 % na koleje. Dowóz węgla wewnętrznymi drogami wodnymi był tak nieznaczny, że może być zupełnie pominięty, w przeciwieństwie do wywozu, który odegrywał poważną rolę. Według danych z roku 1913 wywieziono z Gdańska około 80 % ogólnej ilości importowanego węgla, z czego około 55 % kolejami i 45 % wewnętrznymi drogami wodnymi. Głównymi odbiorcami były Prusy wschodnie i zachodnie.

W okresie powojennym import węgla nie mógł jeszcze osiągnąć dawnej wysokości. Powodem tego jest dający się odczuwać na całym świecie brak węgla, jak również i dewaluacja środków pieniężnych w Gdańsku i jego hinterlandzie. Import węgla angielskiego drogą morską rozpoczął się w październiku i listopadzie 1920 r. na mocy specjalnych zezwoleń angielskich. Większe jednak dostawy nastąpiły dopiero w grudniu tego roku, po zniesieniu w Anglii zakazu wywozu węgla. Zużywa się on przeważnie w obrębie W. M. Gdańska, oprócz małych ilości wysyłanych na Pomorze. Import węgla amerykańskiego, który się rozpoczął z końcem wojny, utrzymywał się w nieznacznych granicach i w r. 1922 ustał zupełnie.

Oprócz tego importu morskiego Gdańsk jest zaopatrywany w węgiel górnoślązki, dowożony kolejami. Transporty węgla z Westfalji i brunatnego

\*) 1 m sz. = 0,80 t.



z Dolnych Łużyc ustały całkowicie od lipca 1921 r., na mocy ugody między senatem W. M. i Komisją Międzyljancką w Opolu. W końcu zaznaczyć należy, że powojenny handel węglem ogranicza się przeważnie do ścisłego terytorjum W. M. i przyszłość dopiero pokaże, czy import drogą morską do hinterlandu Gdańskiego, t. j. do województw pomorskiego, poznańskiego i t. d. uzyska swe dawne znaczenie, czy też zostanie on stopniowo wyparty przez eksport morski węgla górnośląskiego.

Następujące cyfry dają pojęcie o stanie importu i eksportu węgla w r. 1922:

Gdański przywóz i wywóz opałowych materiałów kopalnianych drogą morską.

Nazwy krajów eksportujących i importujących	Przywóz do Gdańska		Wywóz z Gdańska	
	Węgiel kamienny t	Inne kopalniane materiały opałowe t	Węgiel kamienny t	Inne kopalniane materiały opałowe t
Anglja . . . . .	79 664	10 376	180	—
Niemcy . . . . .	5 267	4 797	755	1,5
Holandja . . . . .	2 814	—	230	—
Państwa Bałtyckie (Klajpeda, Finlandja, Szwecja, Danja) . . . . .	—	—	564	681,0
Razem	87 745	15 173	1 729	682,5

## Gustawa Rettke Nast. sp. z ogr. odp. Gdańsk

Biura Münchengasse 4/6

Hurtowy handel węgla

Hurtowy handel węgla

# Węgiel dla statków

Tel. 28-40, Adr. tel. Spedimex

Tel. 28-40, Adr. tel. Spedimex

Kapitał Zakładowy ca. 300 000 000 marek

## „Elibor“ Spółka Akcyjna Handlowo-Przemysłowa

Założona 1880

L. J. Borkowski

Założona 1880

Telefon 2295 Oddział w GDAŃSKU Kohlenmarkt 7

Własny śpichlerz „H“, 4450 km., Neufahrwasser, Hafenkanal

### „Surówki Żelaza Szwedzkie, Angielskie i inne“ „Ferro-Mangan, Ferrosilicium i t. d.“

Żelazo, Stal, Węgiel, Cement, Metale  
Traktory Rolnicze i Samochody

# Danziger Bunker-Kontor G.m.

CURT  
ZIESNER



**G D A Ń S K**

Ankerschmidengasse 16/17 Tel. 817 1 207

**Dostawa ze składów**

**angielskiego i górnośląskiego**

**węgla okrętowego**

**Własne holowniki i promy**

GRANT & SPINA 016

### XIII. Handel śledziami.

Już z dawna Gdańsk był znany jako wielkie miejsce składowe dla śledzi solonych. Jeszcze za czasów Hanzy firmy gdańskie utrzymywały własne solarnie w Skandynawji. Poważniejszego jednak znaczenia, odpowiadającego dzisiejszym stosunkom, nabrał handel śledziami dopiero przez rozbudowę sieci kolejowej w hinterlandzie gdańskim, a przedewszystkiem w granicach b. państwa rosyjskiego. Transporty śledzi gdańskich docierały wówczas aż do Rosji południowo — zachodniej, do Odesy nawet i na wschód — po za Moskwę.

W końcu ubiegłego stulecia nastąpiło pewne cofnięcie się wskutek taryfowego uprzywilejowania portów rosyjskich, jak również wskutek niedostatecznej ruchliwości gdańskich firm importowych. Dopiero gdy w ostatnim dziesięcioleciu XIX w. znaleźli się w Gdańsku ludzie energiczni, posiadający dużo doświadczenia, nabranego w kraju i zagranicą, handel śledziami począł się szybko rozwijać i nie przestawał wzrastać aż do chwili wybuchu wojny w r. 1914. Rozwój ten uwidaczniają następujące cyfry:

Import śledzi do Gdańska wynosił:

1884 . . . . .	240 658	beczek,
1888 . . . . .	111 932	„
1904 . . . . .	289 717	„
1913 . . . . .	241 964	„

Jednakże Królewiec i Szczecin przewyższyły Gdańsk pod tym względem. W roku 1913 przywieziono np. do Szczecina 724 212 beczek, a do Królewca 594 009 beczek. Transporty te były rozprzedawane w Gdańsku i w Królewcu przeważnie drogą handlu własnego. Towar spedycyjny wynosił tylko około 2—3 % ogólnego importu. Przejście do handlu własnego, który stopniowo wyparł dawniejszy handel komisowy, bierze swój początek w końcu ubiegłego wieku i utrzymuje się do dnia dzisiejszego. Jak widać z zestawienia importu i eksportu morskiego na str. 98, powojenny handel śledziami wykazuje ogromne ożywienie. Przypisać to należy silnemu zapotrzebowaniu produktów spożywczych przez hinterland gdański, jak również i wielkim ilościom towarów, nagromadzonym przez czas wojny w miejscach produkcji. W r. 1921 obrót śledziami w Gdańsku wynosił około 500 milionów marek niem. (£ = 400 M.). Głównymi dostawcami śledzi są, tak jak i przed wojną, Anglja, Norwegja, Holandja i Szwecja. Nagromadzenie na składach w Gdańsku wielkich ilości śledzi, dało możność sąsiednim państwom do czynienia tu większych zakupów. Nawiązane zostały stosunki nawet z Finlandją. Można zatem sądzić, że Gdańsk w przyszłości odegra wybitną rolę jako rynek i miejsce składowe dla śledzi, tem pewniej, że przy przeprowadzaniu niezbędnych ulepszeń w porcie gdańskim, potrzeby tej gałęzi handlu niewątpliwie zostaną uwzględnione. Pośród oddawna osiadłych w Gdańsku firm, prowadzących handel śledziami i posiadających własne składy, wymienić należy:

Pommer & Thomsen T. z o. p.  
H. Bernland.  
Ernst Braun & Co.

Po wojnie przybyły nowe firmy:

Bloomfield Overseas Ltd. i  
Józef Sebba.

## XIV. Handel Towarami Kolonjalnemi.

Towary kolonjalne przychodziły przed wojną prawie wyłącznie drogą morską, przeważnie przez Hamburg. Nieznaczne zakupy czyniono w Bremie, Londynie, Kopenhadze i Rotterdamie. Mniej więcej  $\frac{1}{3}$  część towarów sprowadzanych do Gdańska stanowiła towar spedycyjny. Odnosiło się to głównie do kawy i do ryżu. Z pośród innych produktów wymienić należy korzenie, owoce południowe, szmalc i łój amerykański i amerykańską żywicę. Konsumcja tych towarów w Polsce i w Rosji nie była w stanie dorównać zapotrzebowaniu Prus wschodnich i zachodnich i pozostałych obszarów niemieckich, a wobec poważnej konkurencji Hamburga, Bremy i Lubeki, handel kolonjalny pozostawał w tyle po za innymi rodzajami handlu. Obecnie jednak zdaje się zapowiadać pomyślniejszy jego rozwój, czego dowodem przywóz ryżu, który w latach 1921 i 1922 przewyższył cyfry przedwojenne. Czasowo wzrósł też silnie przywóz szmalcu i łoju wołowego, osiągając w r. 1920 wskutek dostaw amerykańskich cyfry 45 000 ton.

## XV. Handel produktami farmaceutycznymi i chemicznymi.

Import towarów drogeryjnych i chemikalji do Gdańska był przed wojną nadzwyczaj wysoki. Wśród tych towarów, nadchodzących drogą morską, na pierwszym miejscu stały nawozy sztuczne, z żużlami Thomasa i superfosfatem na czele, dalej saletra, drzewo kwebrachowe, ekstrakty garbarskie i drzewo farbiarskie. Był to przeważnie handel spedycyjny, sprzedaż hurtowna miała tylko podrzędne znaczenie. Powojenny rozwój gospodarczy spowodował w Gdańsku daleko idące zmiany. Podczas gdy dawniej kupcy polscy i rosyjscy zaopatrywali się w Hamburgu, największym niemieckim rynku towarów drogeryjnych i chemikalji, obecnie, wskutek zmienionych stosunków gospodarczo-politycznych, szczególnie polsko-niemieckich, Gdańsk stał się miejscem zakupu chemikalji aptekarskich i technicznych, jako też importowych towarów drogeryjnych. Początkowo gwałtowny rozwój tej gałęzi handlu nie znalazł w Gdańsku odpowiedniej organizacji, któraby potrafiła zadowolić popyt Europy wschodniej, ogołoconej kompletnie z towarów przez wojny i rewolucję. Cały szereg więc firm zrekonstruował handel według wzorów hamburskich i obecnie Gdańsk może uchodzić za jeden z największych rynków importujących chemikalja dla wschodu Europy, a w szczególności do Polski i Rosji. Decydujące znaczenie osiągnął również Gdańsk jako port eksportowy dla wytworów polskich, i częściowo rosyjskich jak to paraфина, chemikalja ciężkie, wapno, soda, wyroby roślinne. Rozwój ten doszedł obecnie do pewnego maximum, które może być nadal utrzymane, jeżeli Polska dalej będzie się pomyślnie gospodarczo rozwijała i jeżeli polityka handlowa Polski i Gdańska przeprowadzi zarządzenia niezbędne dla utrzymania tej ważnej gałęzi handlu.

## XVI. Handel wełną i bawełną.

Import wełny i bawełny drogą morską (zestawienie na str. 98) wykazuje po raz pierwszy od pewnego czasu liczby godne zaznaczenia. Już w osiemdziesiątych latach XIX w. bywały wypadki importu bawełny przez Gdańsk. Wkrótce jednak polityka celna rosyjska, a głównie wybitne znaczenie Bremy jako miejsca składowego dla bawełny, wpłynęły na zupełne wstrzymanie tego ruchu. Dopiero po wojnie powstała znowu myśl kierowania na Gdańsk transportów bawełny, ponieważ zmiany w sytuacji przemysłu włókienniczego w Polsce zdawały się umożliwiać rozkwit tego handlu. Zmian tych należy szukać głównie w tem, że przemysł polski nie jest już zmuszony przez politykę celną rosyjską, jak to miało miejsce przed wojną, do przerabiania w dużej części bawełny rosyjskiej. Ponieważ prócz tego uprawa bawełny w Rosji właściwie nie istnieje, całkowite zaopatrzenie okręgu przemysłowego polskiego musi się odbywać drogą importu morskiego. Już przed wojną wielcy przemysłowcy polscy robili zakupy bawełny wprost w miejscach produkcji, spedycja jednak zwykle odbywała się przez Bremę, która ma najlepsze i najszybsze połączenia za pomocą linii okrętowych, dobre składy i instalacje wyładunkowe i zapewnia prędki przewóz koleją. Równocześnie z powstaniem bezpośrednich linii okrętowych, służących przeważnie ruchowi emigracyjnemu i imigracyjnemu, zostały zrobione próby bezpośredniego przewozu bawełny z Ameryki do Gdańska. Ponieważ Gdańsk leży o 423 klm. taryfowych bliżej niż Brema od centrum przemysłu włókienniczego — Łodzi, może być osiągnięta znaczna oszczędność przy przewozie koleją. Ogólne zapotrzebowanie przemysłu łódzkiego, które mogłoby ewentualnie być pokrytem przez Gdańsk, można określić w przyszłości na 70—80 tysięcy ton rocznie. W 1921 roku zapotrzebowanie bawełny dla przemysłu polskiego wynosiło 36 651 ton. Jako dalsze miejsca zbytu mogą być wzięte pod uwagę Rosja i ewentualnie państwa bałtyckie. Przewidziane urządzenie składów konsygnacyjnych dałoby silne podstawy dla rozwoju handlu bawełną. Handel wełną przez Gdańsk przedstawia się podobnie. Tutaj również można liczyć na wzrost cyfr importu.

## XVII. Gdański handel spedycyjny.

Gdański handel spedycyjny przeszedł do form nowoczesnych dopiero w 60 latach zeszłego stulecia i rozwijał się wciąż aż do chwili obecnej. Rozszerzenie się gdańskiego hinterlandu, budowa kolei żelaznych w b. zaborze rosyjskim, otwarcie ruchu na linii kolejowej Warszawa—Wiedeń z odnogą od Skierniewic do Aleksandrowa i połączeniem z pruską linią kolejową Gdańsk—Toruń, stworzyło nowe pole dla działalności gdańskiego handlu spedycyjnego.

W czasie budowy kolei wiedeńskiej sprowadzano Wisłą z zagranicy do Polski duże ilości szyn i innych materiałów budowlanych, a w ślad za rozbudową Łodzi i okolicznych miejscowości fabrycznych jak Pabjanice, Zgierz, Ozorków i Tomaszów, szedł przez Gdańsk import licznych maszyn angielskich, jak również surowców i półfabrykatów dla miejscowego przemysłu.

Dalsze korzyści osiągnął Gdańsk dzięki budowie w 70. latach ubiegłego stulecia linii kolejowej Malborg-Mława i łączącej się z nią kolei nadwiślańskiej, idącej z Mławy do Warszawy. Na równi z przedziałnym przemysłem w Łodzi,

rozwickał się w Warszawie w siódmym dziesiątku lat ub. w. przemysł żelazny, mydlarski i garbarski. W Warszawie na Pradze znajdowała się m. i. wytwórnia stali, która surowe angielskie żelazo przerabiała na stal, używaną do podstaw wagonowych. Szereg innych fabryk warszawskich produkował części żelazne do budowy mostów oraz wagony kolejowe. Dopóki nie eksploatowano rudy żelaznej i nie przetapiano jej w hutach, zbudowanych przez przedsiębiorców belgijskich w południowo-zachodniej Rosji, żelazo angielskie nadchodziło w dużych ilościach do Warszawy przez Gdańsk. Tą drogą przywożono również półfabrykaty żelazne, np. belki żelazne z Belgji. Nastąpił jednak ciężki kryzys przemysłu żelaznego w Warszawie i fabryka na Pradze stanęła, a na jej miejsce powstało w południowo-zachodniej Rosji nowe przedsiębiorstwo. Za to przemysł garbarski rozwijał się świetnie w dalszym ciągu i sprowadzał aż do wojny skóry i materiały garbarskie z zagranicy, dając tem samem możność korzystnej działalności gdańskiemu handlowi spedycyjnemu.

W osiemdziesiątych latach XIXw. zaczął gdański handel spedycyjny posilkować się żeglugą holowniczą na Wiśle. Ruch żaglowców zmniejszał się wciąż z powodu braku powrotnych ładunków z Polski do Gdańska i miejsce jego zajęły wreszcie parowce, które przez znacznie tańszy przewóz surowców i półfabrykatów, w porównaniu do kolei żelaznych, dawały duże korzyści warszawskiemu przemysłowi.

W chwili wybuchu wojny stał gdański handel spedycyjny u szczytu swego rozwoju. Działalność jego stała się nadzwyczaj wszechstronna, nie ograniczała się jedynie do importu do Polski i do najbliższego hinterlandu, lecz zagarnęła także eksport z b. Kongresówki, z Rosji, Galicji i Rumunji, o ile tylko dał się on skierować na Gdańsk. W ten sposób gdański handel spedycyjny przyczynił się do stworzenia silnego eksportu przez port gdański, co pociągnęło za sobą wzmoczenie żeglugi, zyski której wzrastały przez zapewnienie stakom zawijającym do Gdańska frachtów powrotnych. W czasie wojny handel spedycyjny ograniczał się do zleceń dawanych przez władze wojskowe. Po wojnie jednak otworzyły się dlań nowe szerokie horyzonty.

Dowóz żywności i artykułów pierwszej potrzeby przez Gdańsk do Polski, odczuwającej ich brak wskutek wojny, rozpoczął się przy końcu zimy 1919 r. i trwał prawie do chwili obecnej. Przemysł w Warszawie i Łodzi również wznowił swoją działalność i aczkolwiek, w porównaniu z czasami przedwojennymi, dawał on na razie mniej zatrudnienia gdańskiemu handlowi, ożywienie stosunków jest jednak widoczne.

Wywóz z Polski przez Gdańsk wzmógł się niezmiernie. Chodzi tu przede wszystkim o transport drzewa, pozatem obfite zbiory w Polsce przyczyniły się do wywozu w stosunkowo szerokim zakresie nasion, głównie koniczyny, łubinu i wyki. Pojawiły się znowu pewne transporty zboża. Trzeba się jednak liczyć z możliwością zmiany warunków, gdyż częstokroć chodzi tu o transporty odnoszące się tylko do przekształcenia gospodarstwa wojennego na pokojowe w Polsce.

Od gospodarczego rozwoju wszystkich państw, które stanowią gdański obszar ciężenia, zależny jest rozwój handlu gdańskiego, a z nim razem gdańskich przedsiębiorstw spedycyjnych. Ostateczne pokojowe ukształtowanie się stosunków stworzy podstawę pomyślnej przyszłości gdańskiego handlu i przemysłu.

Ekspedycja — Magazynowanie  
Żegluga

Pośrednictwo w ubezpieczeniu i powiernictwo

**Dr. Dittrich & Co.**

Speditionsgesellschaft m. b. H.

Gdańsk, Hundegasse 29

Adres telegr.: Dittrico

Telefon 5121

Konta bankowe: Deutsche Bank, Gdańsk  
Polski Bank Handlowy, Gdańsk.

Generalne przedstawicielstwo na Wolne Miasto Gdańsk

**Mapy światowej  
stacji węglowych i olejowych dla statków**

**jak również pokładów węgla i nafty**

Podziałka ekwatorowa 1 : 28000000. Opracowana przez Dr. Schweer, Hamburg

**Mapy światowej  
według  
projektu Merkatora**

Podziałka ekwatorowa 1 : 28000000

**Tabela odległości**

przez S. Luensee, radcy państwowego morskiego

Średnie odległości dróg morskich między głównymi portami świata

**A. W. Kafemann s. n. Wydawnictwo Gdańsk**

# „Comex“

East Express Company, Tow. Akc. dawniej Georg Gruber

Gdańsk, Mattenbuden 16

Adr.-tel. „Transexpress“

Telefony 309, 3977, 5739

## Ekspedycja — Żegluga

Składy, Asekuracja, Clenie,  
Lombard, Własne wozy i konie

Zbiorowe wagony regularnie do Polski, Rosji i Niemiec  
Własne składy tranzytowe w wolnym porcie Weichselbahnhof  
i w mieście.

Warszawa

Berlin

Poznań

Senatorska 28

Friedrichstraße 130

Pocztowa 31 a

Tel. 22217, 23173, 6275

Telefon Norden 3133

Telefon 1890

## Transporty międzynarodowe Specjalna komunikacja do Polski **F. Wodtke, Gdańsk** Składowanie      Agentura celna **Ekspedycja drzewa**

Własne domy:

w Berlinie SW. 61, Teltower  
Straße 47/48

w Pile, Zeughausstraße 12  
w Rydze W. 31, Säulenstraße 10

w Bydgoszczy, Gdańska 132

Przedstawicielstwa

w Hamburgu 8, Kl. Reichenstraße 29

w Warszawie i Łodzi

Jopengasse 59 — Telefon 1053 i 6474

Adres telegraficzny: Spediwodtke



XVIII.

# Zestawienie

znajdujących się w porcie gdańskim od końców  
moli do mostu kolejowego przez Martwą Wisłę  
(za wyjątkiem Motławy) umocnień wybrzeży  
i należących do tego urządzeń portowych.



Numer kolejny	Miejsce	Wzmocnienie wybrzeża	Długość wybrzeża		Głębokość wody				Należące do tego składy				Śpichrze				Żórawie				Tory kolejowe		Inne urządzenia prywatne	U w a g i												
			Rady Portu	Prywatnego	a) przy brzegu; b) w środku jezdnej drogi wodnej				Własność Rady Portu		Adminis-tracja kolei		Adminis-tracja celna		Własność prywatna		Własność Rady Portu		Własność prywatna		Własność Rady Portu	prywatna														
					a	b	a	b	Ilość	Powierzchnia w m <sup>2</sup>	Ilość	Powierzchnia w m <sup>2</sup>	Ilość	Powierzchnia w m <sup>2</sup>	Ilość	Powierzchnia w m <sup>2</sup>	Ilość	Nośność t	Ilość	Nośność t																
			w m bież.	w m bież.	w m	w m	w m	w m	Ilość	Powierzchnia w m <sup>2</sup>	Ilość	Powierzchnia w m <sup>2</sup>	Ilość	Powierzchnia w m <sup>2</sup>	Ilość	Powierzchnia w m <sup>2</sup>	Ilość	Nośność t	Ilość	Nośność t	m bież.	m bież.														
1	Kanał Portowy	bulwarki murowane	1 981	—	2,5—4,0	9,0—9,5	—	—	5	2 130	—	—	14	4 893	18	14 742	—	—	2	8 740	1)	4,0	2	po 2,0 <sup>2)</sup>	2 500	—	Powierzchnia wodna portu gdańskiego. 1. Martwa Wisła. a) od Einlage do mostu kolejowego bez ujścia Wisły w Neufähr . . . . . 595,6 ha b) ujście przy Neufähr . . . . . 84,9 „ c) od mostu kolejowego do ujścia Motławy . . . . . 35,4 „ d) od ujścia Motławy do Kanału Portowego (bez Kaiserhafen) Urząd Budowy Portu . . . . . 87,6 „ 2. Kaiserhafen . . . . . 36,0 „ 3. Kanał Portowy (do końca moli zachodniej) . . . . . 19,8 „ 4. Wolna Strefa . . . . . 7,0 „ 5. Port na Holmie . . . . . 17,9 „ 884,2 ha 1) Cyframi arabskimi liczone żórawie elektryczne. Cyframi rzymskimi liczone żórawie ręczne. 2) Żórawie dla przewozu do rafinerji cukru. 3) Ogólna długość torów przy wzmocnieniach nadbrzeżnych murowanych, brukowanych i drewnianych. 4) Śpichrze są w posiadaniu Rządu Polskiego. 5) Śpichrz Zachodniopruski posiada pojemność użytkową 12 000 t zboża w ziarnie. Pozostałe 4 śpichrze używa się obecnie dla celów fabrycznych. 6) Żórawie przed stoczniami. 8) Dane o pojemności umieszczono w poszczególnych pozycjach.									
2	Wolna Strefa	„	1 142	—	3,5—4,0	8,7	—	—	16	13 678	3	2 022	—	—	7	4 794	—	—	—	Ogólna pojemność na 8400 t zboża w ziarnie	7	po 2,5	—	—	10 000	1 110										
3	Warrant Hof	—	Składy leżące poza Wolną Strefą . . . . .														11	16 405	—	—	—	—	—	—	—	—		—								
4	Martwa Wisła	bulwarki murowane	136	250	3,8	9,0—10,0	—	—	—	—	—	—	—	—	4	13 240	—	—	1	4 600	—	—	—	—	5 700	780										
5	Kaiserhafen	„	—	340	—	—	5,0—6,2	9,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	po 2,5	2 725	6 150											
6	Holm (Port łodzi podwodnych)	„	1 460	—	4,0—4,3	7,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 400	7 400											
Razem (Cypel Holmu - I basen portowy)			4 719	598															21	15 808	3	2 022	14	4 893	29	32 776	—	—	3	13 340	12	—	6	—	22 325 <sup>3)</sup>	15 440 <sup>3)</sup>
Ogólna ilość różnych urządzeń Rady Portu, Adm. Kolei, Adm. celn. i pryw. (N. N. kol. 1—6)			5 309																67 składów o powierzchni 55 499 m <sup>2</sup>				3 śpichrze o powierzchni 13 340 m <sup>2</sup>				18 żórawi				37 765					
7	Kanał Portowy	Skarpy brukowane	1 735	—	2,0—4,0	9,0—9,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Długość torów patrz pod N. kol. 1—6 1 żóraw pływający po 100 to 1 żóraw pływający z dużym zamieniem po 100 to Z jednym małym zamieniem po 30 to 1 jolka po 8 to								
8	Wolna Strefa	„	47	—	2,5	8,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
9	Martwa Wisła (Kanał Portowy do fabryki wagonów bez wybrzeża Holmu)	„	3 308	342	0,5—1,5	9,0—10,0	1,0	9,0—10,0	—	—	—	—	—	—	14	6 108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
10	Kaiserhafen (bez wybrzeża Holmu)	„	—	1 970	3,4—4,6	9,5	0,5—1,10	9,5	—	—	—	—	—	—	3	6 400	—	—	—	—	—	—	1	4,0	—	—	—									
11	Holm (wybrzeże zewnętrzne bez portu łodzi podwodnych)	„	1 095	1 972	3,4—4,6	9,5	0,2—1,0	9,0—10,0	6	5 562	—	—	—	—	21	17 600	5	8 354 <sup>4)</sup>	5	18 979 <sup>5)</sup>	—	—	2	je 3,5	—	—	—									
Razem			6 185	4 284															6	5 562	—	—	—	—	38	30 108	5		8 354	5	18 979	—	—	3	—	—
Ogólna ilość różnych urządzeń Rady Portu, Adm. Kolei, Adm. celn. i pryw. (N. N. kol. 7—11)			10 469																44 składy o powierzchni 35 670 m <sup>2</sup>				10 śpichrzy o pow. 27 333 m <sup>2</sup>				3 żórawie									
12	Wolna Strefa	Wzmocnienie drewniane	78	—	1,5	8,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	250,0	—	—	—	Długość torów patrz pod N. kol. 1—6								
13	Martwa Wisła	„	1 828	4 392	2,4	9,0—10,0	1,0—4,0	9,0—10,0	24	15 835	1	1 465	—	—	44	47 378	—	—	2	14 040	1	7,5	1	5,0	—	—	—									
Razem			1 906	4 392															24	15 835	1	1 465	—	—	44	47 378	—	—	2	14 040	1	—	7	—	—	—
Ogólna ilość różnych urządzeń Rady Portu, Adm. Kolei, Adm. celn. i pryw. (N. N. kol. 12—13)			6 298																69 składów = o powierzchni 64 678 m <sup>2</sup>				2 śpichrze o pow. 14 040 m <sup>2</sup>				8 żórawi									
Ogółem (N. N. bież. 1—13)			12 810	9 266															51	37 205	4	3 487	14	4 893	111	110 262 <sup>7)</sup>	5	8 354	10	46 359	13	—	16	—	22 325	15 440
Wogóle			22 076																180 składów o powierzchni 155 847 m <sup>2</sup>				15 śpichrzy o pow. 54 713 m <sup>2</sup> 8)				29 żórawi				37 765					
																		7) Stąd przypada: na składy znajdujące się na terenie Rady Portu 15 940 m <sup>2</sup> i na składy służące tylko przemysłowym celom 35 533 m <sup>2</sup> razem 51 473 m <sup>2</sup>																		



XIX.

# Tablice

statystyczne gdańskiej żeglugi morskiej  
i ruchu osobowgo.



## Statystyka żeglugi morskiej

w latach: 1912, 1919,

Okręty morskie

W roku	Ogółem		Parowce						Żaglowce			
	Ilość statków	Ton. rej. netto	z ładunkiem		Próżne		Jako do portu ratunkowego		z ładunkiem		Próżne	
			Statków	Ton. rej. netto	Statków	Ton. rej. netto	Statków	T. rej. n.	Statków	T. rej. n.	Statków	T. rej. n.
1912	2992	970 653	1757	676 362	604	231 984	20	3 997	496	19 968	41	1951
1919	1435	535 496	908	406 269	205	82 925	49	15 885	196	4 540	5	157
1920	1951	987 740	1453	874 321	212	61 779	29	3 563	120	5 113	10	276
1921	2632	1 568 336	1834	1 363 836	330	122 335	95	18 280	167	6 726	27	1704
1922	2712	1 423 129	1618	1 054 414	697	289 485	55	13 937	145	4 494	35	2441

Okręty morskie

1912	2974	993 152	1883	671 413	489	258 865	18	3 901	223	13 752	281	7263
1919	1413	567 099	65	133 724	485	393 077	31	12 812	13	761	161	3244
1920	1935	979 860	904	432 730	761	498 461	22	3 260	35	1 934	90	3493
1921	2623	1 603 713	1484	1 041 584	699	483 624	85	15 959	86	5 871	103	4818
1922	2697	1 428 820	1864	1 150 605	443	197 826	53	11 255	60	4 627	104	2241

## w porcie gdańskim

1920, 1921 i 1922.

przychodzące.

Jako do portu ratunkowego	Lichtery morskie						Suma statków jakie przybyły z ładunkiem		Rzeczywiście wieziony ładunek w t	
	z ładunkiem		Próżne		Jako do portu ratunkowego		z ładunkiem			
	Statków	Ton. rej. netto	Statków	Ton. rej. netto	Statków	Ton. rej. netto	Statków	Ton. rej. netto		
22	1368	46	30 734	5	3 429	1	860	2299	727 064	1 141 455,0
7	458	34	12 949	17	6 948	14	5 365	1138	423 758	174 000,0
12	3158	80	28 777	16	4 592	19	6 161	1653	908 211	1 700 000,0
36	3111	73	26 985	41	14 990	29	10 369	2074	1 397 547	1 026 420,0
21	1728	26	9 064	95	40 612	20	6 954	1789	1 067 972	466 287,0

wychodzące.

21	1287	14	7 621	44	28 190	1	860	2120	692 786	1 311 757,0
3	133	29	10 782	25	8 828	9	3738	107	145 267	72 234,7
9	498	33	11 662	70	23 961	11	3861	972	446 326	138 245,5
34	2815	44	17 127	60	21 950	28	9965	1614	1 064 582	378 952,0
20	1626	113	46 173	19	7 085	21	7382	2037	1 201 395	504 411,0

## Statystyka statków morskich przychodzących

ułożona według

Narodowość	W roku 1912				W roku 1919			
	Ilość	Ton. rej. netto	Tonaż przeciętny	% ogólnego tonażu	Ilość	Ton. rej. netto	Tonaż przeciętny	% ogólnego tonażu
Gdańsk . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Polska . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy . . . . .	3 742	1 061 260	283,60	54,5	2 215	439 948	198,62	39,9
Kłajpeda . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Litwa . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Lotwa . . . . .	—	—	—	—	6	848	142,33	0,08
Estonja . . . . .	—	—	—	—	16	5 695	355,93	0,5
Rosja . . . . .	89	50 488	567,28	2,5	—	—	—	—
Finlandja . . . . .	—	—	—	—	20	5 015	250,75	0,4
Szwecja . . . . .	724	217 837	300,88	11,0	102	20 975	203,64	1,9
Danja . . . . .	470	118 674	252,49	6,0	88	36 711	417,17	3,32
Norwegja . . . . .	485	266 606	549,71	13,6	56	31 064	554,71	2,8
Islandja . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Anglja . . . . .	277	164 392	593,47	8,3	75	161 082	2 147,76	14,7
Holandja . . . . .	161	70 780	439,63	3,5	94	51 135	543,98	4,6
Belgja . . . . .	6	2 414	402,33	0,1	—	—	—	—
Francja . . . . .	6	3 920	654,—	0,2	18	24 056	1 336,50	2,2
Hiszpanja i Portugalja . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy . . . . .	4	5 496	1 374,—	0,2	—	—	—	—
Maroko . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Grecja . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Turcja . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka . . . . .	2	1 938	969,—	0,1	158	326 066	2 063,70	29,6
Japonja . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylja . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Uruguay . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem	5 966	1 963 805	329,1	—	2 848	1 102 595	387,14	—

## i wychodzących z portu gdańskiego

narodowości.

Narodowość	W roku 1920				W roku 1921				W roku 1922			
	Ilość	Ton. rej. netto	Tonaż przecięt.	% ogólnego tonażu	Ilość	Ton. rej. netto	Tonaż przecięt.	% ogólnego tonażu	Ilość	Ton. rej. netto	Tonaż przecięt.	% ogólnego tonażu
Gdańsk . . . . .	338	71 197	210,64	3,62	513	122 468	238,75	3,80	869	138 160	159,—	4,84
Polska . . . . .	165	4 404	26,60	0,23	221	9 860	44,61	0,30	472	36 405	77,13	1,28
Niemcy . . . . .	2 020	414 404	205,15	21,1	2 726	748 223	274,47	23,60	2 125	747 769	351,42	26,22
Kłajpeda . . . . .	9	1 178	130,88	0,06	25	8 441	337,64	0,27	28	10 456	373,42	0,36
Litwa . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lotwa . . . . .	21	10 190	485,23	0,51	61	22 052	361,50	0,66	26	12 769	491,10	0,44
Estonja . . . . .	28	6 242	222,93	0,31	32	11 527	360,21	0,36	34	6 513	191,55	0,23
Rosja . . . . .	1	93	93,0	0,005	—	—	—	—	4	793	198,25	0,03
Finlandja . . . . .	30	12 226	407,53	0,62	46	25 113	545,50	0,79	47	9 319	198,28	0,33
Szwecja . . . . .	201	51 144	254,44	2,6	243	79 530	327,28	2,0	357	121 228	339,57	4,25
Danja . . . . .	250	165 726	662,90	8,42	390	646 263	1 657,08	20,0	506	740 504	1 463,44	25,96
Norwegja . . . . .	119	69 391	583,11	3,53	162	137 780	850,49	4,0	300	193 908	646,36	6,80
Islandja . . . . .	—	—	—	—	2	1 872	936,—	0,06	—	—	—	—
Anglja . . . . .	428	502 809	1 174,78	25,55	425	471 941	1 110,45	14,89	408	398 047	975,60	13,96
Holandja . . . . .	97	78 105	805,—	4,0	151	184 994	1 225,13	5,83	90	95 316	1 059,06	3,34
Belgja . . . . .	8	29 154	3 644,25	1,50	20	99 717	4 985,85	3,0	16	97 760	6 110,—	3,43
Francja . . . . .	31	46 961	1 514,86	2,39	77	117 240	1 522,60	3,60	81	90 509	1 117,40	3,18
Hiszpanja i Portugalja . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy . . . . .	—	—	—	—	2	2 274	1 137,—	0,07	—	—	—	—
Maroko . . . . .	2	1 910	955,—	0,1	—	—	—	—	—	—	—	—
Grecja . . . . .	8	5 062	632,75	0,26	—	—	—	—	—	—	—	—
Turcja . . . . .	2	2 656	1 328,—	0,13	9	1 763	195,88	0,50	8	2 264	283,—	0,08
Ameryka . . . . .	118	459 582	3 894,76	23,31	136	472 609	3 475,07	14,90	—	—	—	—
Japonja . . . . .	2	6 614	3 307,—	0,34	2	6 814	3 407,—	0,21	34	133 072	3 913,—	4,67
Brazylja . . . . .	4	13 240	3 310,—	0,62	—	—	—	—	4	17 088	4 272,—	0,60
Uruguay . . . . .	4	15 312	3 828,—	0,80	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem	3 886	1 967 600	506,33	—	5 243	3 170 481	604,70	—	5 409	2 851 826	527,25	—



# Statystyka Żeglugi Morskiej

Ruch okrętowy ułożony podług miejsca pochodzenia.

## Spis okręgów ruchu i bander państwowych.

(Uwaga: Tam gdzie nie powiedziano iż jest inaczej, nazwy państw w spisie oznaczają taką samą banderę.)

- Nr. 1. Polskie porty.
  - „ 1a. Gdańsk.
  - „ 1b. Polskie porty.
  - „ 2. Porty w Prusach Wschodnich i Kłajpeda. Bandera okręgu Kłajpedy.
  - „ 3. Morze Bałtyckie (bez bandery).
    - „ 3a. Litwa.
    - „ 3b. Łotwa.
    - „ 3c. Estonja.
  - „ 4. Rosja.
  - „ 5. Państwa północne (bez bandery).
    - „ 5a. Finlandja.
    - „ 5b. Szwecja.
    - „ 5c. Danja.
    - „ 5d. Norwegja.
  - „ 6. Porty pomorskie, meklenburskie, schleswig - holsztyńskie (bandera niemiecka).
  - „ 7. Porty niemieckie morza Północnego (bandera jak pod 6).
  - „ 8. Anglja.
  - „ 9. Holandja.
  - „ 10. Belgja.
  - „ 11. Francja.
  - „ 12. Hiszpanja i Portugalja (tylko bandera hiszpańska).
  - „ 13. Morze Śródziemne (bandera portugalska).
    - „ 13a. Hiszpańskie i francuskie wybrzeże śródziemnomorskie (bez bandery).
    - „ 13b. Włochy.
    - „ 13c. Balkany, bandery wchodzących w rachubę państw.
    - „ 13d. Mała Azja, bandery wchodzących w rachubę państw.
    - „ 13c. Afryka, flagi wchodzących w rachubę państw.
  - „ 14. Półn. Ameryka, bandera Stanów Zjednoczonych Ameryki.
  - „ 15. Połudn. Ameryka, bandera wszelkich wchodzących w rachubę państw.
  - „ 16. Zamorskie kraje, bandera wszelkich wchodzących w rachubę państw (wszelkie zamorskie kraje z wyjątkiem Ameryki i terenów śródziemnomorskich).



## Ruch okrętów do portu

Nr. spisu narodowości	Parowce			Żaglowce			Lichtery morskie		
	ilość statków	tonaż ogólny	tonaż zaksięgowany jako z ładunkiem	ilość statków	tonaż ogólny	tonaż zaksięgowany jako z ładunkiem	ilość statków	tonaż ogólny	tonaż zaksięgowany jako z ładunkiem
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	109	34 773	13 975	10	515	—	2	634	634
3 b	15	6 262	1 284	11	1 305	209	—	—	—
3 c	3	1 802	—	—	—	—	—	—	—
4	23	20 145	19 222	—	—	—	—	—	—
5 a	9	5 190	—	—	—	—	—	—	—
5 b	240	119 235	95 497	96	5 739	5 476	1	710	—
5 c	196	69 941	17 359	37	2 428	2 307	3	2 283	1 312
5 d	54	27 575	18 969	5	268	268	—	—	—
6	418	156 496	122 768	369	9 173	8 472	5	3 359	2 708
7	313	123 104	116 823	6	444	444	38	25 549	25 549
8	260	140 865	134 741	2	963	207	—	—	—
9	131	73 023	71 622	1	76	76	2	978	978
10	82	44 708	44 708	—	—	—	—	—	—
11	3	4 193	4 193	1	135	135	—	—	—
12	14	17 211	17 211	—	—	—	—	—	—
13 b	1	1 330	1 330	—	—	—	—	—	—
13 e	5	6 339	5 954	—	—	—	—	—	—
14	8	16 568	16 568	—	—	—	1	2 041	2 041
15	2	3 209	3 209	—	—	—	—	—	—
16	3	3 356	3 058	1	547	547	—	—	—
Raz.	1 889	875 325	708 491	539	21 593	18 141	52	35 554	33 222

## gdańskiego w roku 1912.

Ogólna suma			Najliczniej reprezentowane bandery z podaniem procentowem tonażu				procent ogólnej sumy tonażu	Przeciętny tonaż
ilość statków	tonażu	tonaż zaksięgowany jako z ładunkiem	Nr.	Nr.	Nr.	Nr.		
			%	%	%	%		
—	—	—	—	—	—	—	—	
121	35 922	14 609	6	5 d	5 c	8	3,81	296,88
26	7 567	1 493	55,04	21,22	12,67	8,18	0,80	291,05
3	1 802	—	6	8	4	5 d	0,19	600,60
23	20 145	19 222	39,03	18,08	13,49	13,07	2,14	875,87
9	5 190	—	6	9	—	—	0,55	576,66
337	125 684	100 973	68,70	31,30	—	—	13,33	372,98
236	74 652	20 978	4	5 d	5 b	6	7,92	316,32
59	27 843	19 237	72,25	17,52	6,37	3,86	2,95	471,91
792	169 028	133 948	4	6	—	—	19,00	226,05
357	149 097	142 816	54,64	45,36	—	—	15,82	417,35
262	141 828	134 948	5 b	5 d	6	5 c	15,05	541,33
134	74 077	72 676	46,83	30,88	16,90	3,78	7,86	552,81
82	44 708	44 708	5 c	6	5 d	5 b	4,74	545,22
4	4 328	4 328	33,97	19,22	16,28	13,58	0,46	1 082,00
14	17 211	17 211	5 d	5 b	5 c	8	1,83	1 229,35
1	1 330	1 330	73,87	8,46	6,03	3,97	0,14	1 330,00
5	6 339	5 954	6	5 b	8	5 d	0,67	1 267,80
9	18 609	18 609	68,59	7,91	7,27	7,24	1,98	2 067,66
2	3 209	3 209	6	5 b	5 d	5 c	0,34	1 604,50
4	3 903	3 605	6	8	8	5 d	0,42	975,75
2 480	932 472	759 854	6	5 c	—	—	100,00	375,99
			82,83	17,17	—	—		
			5 c	6	5 d	—		
			44,54	41,24	14,22	—		
			6	—	—	—		
			100	—	—	—		
			6	13 b	5 d	5 c		
			57,66	21,68	14,59	6,07		
			6	—	—	—		
			100	—	—	—		
			5 b	6	—	—		
			56,72	43,28	—	—		
			8	5 d	5 b	—		
			64,54	27,82	7,64	—		

## Ruch okrętów z portu

Nr. spisu narodowości	Parowce			Zagłowce			Lichtery morskie		
	Ilość statków	tonaż ogólny	tonaż zak- sięgowany jako z ładunkiem	Ilość statków	tonaż ogólny	tonaż zak- sięgowany jako z ładunkiem	Ilość statków	tonaż ogólny	tonaż zak- sięgowany jako z ładunkiem
1	1	230	—	—	—	—	—	—	—
2	181	66 104	31 878	6	386	53	22	14 023	317
3 b	79	48 012	29 880	10	1 128	1 002	4	2 858	—
3 c	1	1 032	1 032	—	—	—	—	—	—
4	36	30 745	6 533	—	—	—	—	—	—
5 a	90	44 667	27 124	1	49	49	—	—	—
5 b	198	112 068	11 118	50	2 997	2 693	—	—	—
5 c	126	24 873	22 677	99	5 559	5 559	1	375	375
5 d	99	42 138	38 677	2	86	86	—	—	—
6	218	57 969	54 574	362	9 243	7 266	5	4 127	—
7	211	81 480	67 281	3	930	930	12	7 749	1 476
8	332	185 923	180 258	6	1 215	1 215	1	2 041	—
9	187	106 309	106 020	—	—	—	6	3 774	3 774
10	92	47 846	47 846	—	—	—	1	607	607
11	31	17 304	17 304	—	—	—	—	—	—
12	3	3 223	3 223	—	—	—	—	—	—
13 b	3	3 687	3 687	—	—	—	—	—	—
14	1	1 715	—	—	—	—	—	—	—
Raz.	1889	875 325	649 112	539	21 593	18 853	52	35 554	6 549

## gdańskiego w roku 1912.

Ilość statków	tonaż ogólny	tonaż zak- sięgowany jako z ładunkiem	Najliczniej reprezentowane bandery z podaniem procentowym tonażu				Stopa pro- centowa ogólnej sumy tonażu	Przeciętny tonaż
			Nr. %	Nr. %	Nr. %	Nr. %		
1	230	—	6 100,00	—	—	—	0,02	230,00
209	80 513	32 248	6 72,60	9 9,91	5 d 8,40	5 b 4,21	8,63	385,23
93	51 998	30 882	6 70,55	5 c 8,59	5 b 8,28	8 6,08	5,58	559,12
1	1 032	1 032	5 c 100,00	—	—	—	0,11	1 032,00
36	30 745	6 533	4 46,49	6 21,81	8 12,63	5 c 6,92	3,29	854,00
91	44 716	27 173	6 32,48	5 d 24,88	4 16,11	5 b 11,59	4,80	491,38
248	115 065	13 811	5 b 37,30	5 d 35,40	6 22,10	5 c 3,02	12,34	463,98
226	30 807	28 611	5 c 31,38	5 b 30,91	6 19,81	5 d 10,92	3,31	136,31
101	42 224	38 763	5 d 80,73	5 b 10,16	6 5,50	5 c 3,61	4,53	418,06
585	71 339	61 840	6 90,86	5 b 5,36	5 c 1,95	5 d 0,73	7,65	121,78
226	90 159	69 687	6 94,44	5 b 3,23	9 1,75	5 d 0,42	9,67	398,93
339	189 179	181 473	6 43,29	8 36,34	5 d 8,82	5 c 5,02	20,29	558,05
193	110 083	109 794	6 57,64	9 16,06	5 b 13,18	5 d 5,96	11,81	570,38
93	48 453	48 453	6 60,44	5 c 16,45	5 d 8,87	5 b 8,34	5,20	521,00
31	17 304	17 304	6 47,65	5 c 25,48	5 b 12,62	5 d 13,75	1,85	558,20
3	3 223	3 223	6 100,00	—	—	—	0,34	1 074,33
3	3 687	3 687	6 62,73	13 b 37,27	—	—	0,40	1 229,00
1	1 715	—	6 100,00	—	—	—	0,18	1 715,00
2480	932 472	674 514					100,00	375,99

## Ruch okrętów do portu

Nr. spisu narodowości	Parowce			Żaglowce			Lichtery morskie		
	Ilość statków	tonaż ogólny	tonaż za- księgowany jako z ładunkiem	Ilość statków	tonaż ogólny	tonaż za- księgowany jako z ładunkiem	Ilość statków	tonaż ogólny	tonaż za- księgowany jako z ładunkiem
1 a	7	172	—	1	20	20	—	—	—
1 b	82	771	43	103	1 606	1 606	—	—	—
2	109	26 407	12 028	30	1 918	560	19	8 288	977
3 b	211	160 278	81 638	—	—	—	1	109	—
3 c	23	11 368	7 060	—	—	—	1	735	—
4	2	1 054	—	—	—	—	—	—	—
5 a	24	10 378	7 435	1	20	20	3	404	—
5 b	94	26 224	20 266	16	1 125	1 125	2	1 291	605
5 c	134	60 882	23 896	8	585	391	5	1 594	312
5 d	25	13 214	12 559	—	—	—	—	—	—
6	284	82 032	37 462	34	2 615	2 595	39	11 205	9 342
7	309	145 333	116 346	3	217	153	30	13 426	11 271
8	328	263 147	257 943	1	212	212	—	—	—
9	165	109 760	92 015	1	85	85	11	4 691	3 17
10	59	35 268	35 268	—	—	—	—	—	—
11	34	41 397	29 824	—	—	—	—	—	—
12	6	5 508	5 508	—	—	—	—	—	—
13 b	1	1 137	1 137	—	—	—	—	—	—
13 c	7	12 142	12 142	—	—	—	—	—	—
13 e	1	2 957	2 957	—	—	—	—	—	—
14	112	439 746	403 850	—	—	—	—	—	—
15	7	18 553	18 553	—	—	—	—	—	—
16	2	5 889	5 889	—	—	—	—	—	—
Raz.	2026	1 473 617	1 183 819	198	8 403	6 767	111	41 743	25 686

## gdańskiego w roku 1921.

Ilość statków	tonaż ogólny	tonaż za- księgowany jako z ładunkiem	Najliczniej reprezentowane bandery z podaniem procentowym tonażu				Stopa pro- centowa ogólnej sumy tonażu	Przeciętny tonaż
			Nr. %	Nr. %	Nr. %	Nr. %		
8	192	20	1 a 100	—	—	—	0,01	24,0
185	2 377	1 649	1 b 67,56	1 a 32,44	—	—	0,15	12,8
158	36 613	13 565	6 88,39	1 a 3,45	5 c 2,60	8 2,14	2,40	231,4
212	160 387	81 638	5 c 61,96	8 17,31	6 10,74	9 3,16	10,52	756,5
24	12 103	7 060	3 c 26,59	14 17,96	8 17,38	6 15,16	0,79	504,3
2	1 054	—	5 d 61,09	6 38,91	—	—	0,07	527,0
28	10 802	7 455	5 a 51,97	8 14,20	5 c 12,02	6 7,68	0,71	385,8
112	28 640	21 996	6 41,00	5 b 33,64	3 b 9,56	5 d 7,09	1,89	255,7
147	63 061	24 599	5 c 72,11	6 9,91	5 d 7,22	8 3,64	4,14	429,0
25	13 214	12 559	5 d 80,72	6 19,28	—	—	0,87	528,6
357	95 852	49 399	6 87,49	14 4,00	1 a 3,47	5 b 1,41	6,29	268,5
342	158 976	127 770	6 73,02	1 a 15,58	14 5,50	11 2,08	10,43	464,8
329	263 359	258 155	8 47,80	6 16,65	5 d 10,85	6 8,13	17,29	800,5
177	114 536	95 279	9 62,61	6 33,53	1 a 2,94	11 0,71	7,52	647,1
59	35 268	35 268	1 a 29,85	6 28,80	8 17,17	11 16,73	2,31	597,7
34	41 397	29 824	11 78,66	5 c 8,97	8 5,61	14 4,45	2,72	1 217,5
6	5 508	5 508	5 c 31,48	6 25,33	5 d 25,06	9 18,13	0,36	918,0
1	1 137	1 137	13 b 100	—	—	—	0,07	1 137,0
7	12 142	12 142	14 34,34	8 20,07	5 b 17,77	9 16,88	0,80	1 734,6
1	2 957	2 957	5 d 100	—	—	—	0,19	2 957,0
112	439 746	403 850	14 47,51	5 c 27,36	8 11,44	10 11,25	28,86	3 605,8
7	18 553	18 553	8 42,18	11 18,82	5 d 15,03	5 a 12,11	1,22	2 650,4
2	5 889	5 889	16 57,85	8 42,15	—	—	0,30	2 944,5
2 335	1 523 763	1 216 272						658,69

## Ruch okrętów z portu

Nr. spisu narodowości	Parowce			Żaglowce			Lichtery morskie		
	Ilość statków	tonaż ogólny	tonaż za- księgowany jako z ładunkiem	Ilość statków	tonaż ogólny	tonaż za- księgowany jako z ładunkiem	Ilość statków	tonaż ogólny	tonaż za- księgowany jako z ładunkiem
1 a	5	115	—	—	—	—	—	—	—
1 b	81	735	12	105	1 646	—	—	—	—
2	199	57 550	28 311	11	971	326	17	4 238	743
3 b	297	208 341	156 234	4	237	237	1	299	299
3 c	63	43 930	41 023	—	—	—	—	—	—
4	2	1 523	1 523	—	—	—	—	—	—
5 a	123	72 560	33 809	3	318	179	6	2 053	934
5 b	162	84 931	22 565	33	2 249	2 249	4	2 600	—
5 c	158	86 481	48 301	31	2 254	2 070	7	2 898	2 100
5 d	13	11 064	242	—	—	—	—	—	—
6	208	65 378	52 961	3	246	226	24	8 404	682
7	186	120 764	34 031	5	272	272	15	7 277	3 980
8	256	216 379	185 874	—	—	—	4	1 702	1 702
9	110	88 239	48 986	3	210	210	21	8 386	8 386
10	60	75 391	39 087	—	—	—	—	—	—
11	24	40 683	22 402	—	—	—	—	—	—
13 a	1	999	999	—	—	—	—	—	—
13 d	3	4 129	4 129	—	—	—	—	—	—
14	65	291 931	174 842	—	—	—	—	—	—
Raz.	2 016	1 471 123	895 331	198	8 403	5 769	99	37 857	18 826

## gdańskiego w roku 1921.

Ogólna suma			Najliczniej reprezentowane bandery z podaniem procentowym tonażu				Stopa procentowa ogólnej sumy tonażu	Przeciętny tonaż
Ilość statków	tonaż ogólny	tonaż za- księgowany jako z ładunkiem	Nr. %	Nr. %	Nr. %	Nr. %		
5	115	—	1 a 100,00	—	—	—	0,01	23,0
186	2 381	12	1 b 66,78	1 a 32,39	3 c 0,83	—	0,16	12,8
227	62 759	29 380	6 71,47	5 c 12,22	1 a 5,89	11 3,23	4,13	276,4
302	208 877	156 770	5 c 55,11	8 17,14	6 9,68	14 4,50	13,77	691,6
63	43 930	41 023	14 32,70	5 d 16,79	8 16,58	5 b 9,16	2,90	697,3
2	1 523	1 523	8 88,70	6 11,30	—	—	0,10	761,5
132	74 931	34 922	6 30,27	14 20,01	5 a 14,14	1 a 10,33	4,94	567,6
199	89 780	24 814	6 40,69	5 b 18,37	14 11,41	5 d 6,87	5,92	451,1
196	91 633	52 471	5 c 56,18	14 17,69	6 15,94	9 4,46	6,04	467,5
13	11 064	242	5 d 71,42	14 19,64	6 5,34	8 3,60	0,73	851,1
235	74 028	53 869	6 86,27	5 d 4,71	8 3,35	9 2,16	4,88	315,0
206	128 313	38 283	6 54,89	14 13,03	8 11,38	1 a 10,15	8,46	622,9
260	218 081	187 576	8 51,14	5 c 17,54	6 12,10	5 d 7,51	14,37	838,8
134	96 835	57 582	9 64,74	6 25,28	11 2,84	5 d 2,72	6,38	722,6
60	75 391	39 087	10 37,52	8 34,22	1 a 11,81	11 6,07	4,97	1 256,5
24	40 683	22 402	11 85,22	14 14,78	—	—	2,67	1 695,1
1	999	999	9 100,00	—	—	—	0,06	999,0
3	4 129	4 129	6 59,99	5 c 40,01	—	—	0,27	1 376,3
65	291 931	174 842	14 46,31	5 c 39,69	8 6,10	10 5,81	19,24	4 491,2
2 313	1 517 383	919 926						656,02

# Stanowisko Gdańska w ruchu na morzach Bałtyckiem i Północnem.

Suma przychodzącego i wychodzącego ton. rej. netto.

Porty	Czas przedwojenny 1913 wzgl. 1912	Czas powojenny		
		1921	1922	
<i>1925</i>				<i>1924</i>
<i>33626000</i> Hamburg (bez Cuxhaven i Altony) . . . . .	28 738 517	19 026 897	26 356 900	<i>31692000</i>
<i>11538000</i> Brema i Bremerhaven . . . . .	9 114 924	—	8 559 205	<i>10463000</i>
Gothenburg . . . . .	5 610 154 5 311 208 (1912)	5 942 995	—	
<i>9796000</i> ) Kopenhaga . . . . .	9 435 404*)	7 434 916*)	—	<i>9870000</i>
Malmö . . . . .	5 143 452 (1912)	3 568 507	—	
<i>1345000</i> Lubeka . . . . .	2 006 824	781 201	882 375	<i>1070000</i>
<i>3305000</i> Szczecin . . . . .	4 085 833	—	2 520 110	<i>2595000</i>
<i>3734000</i> Gdańsk . . . . .	1 861 691 1 963 805 (1912)	3 171 049	2 851 826	<i>3283000</i>
<i>1148000</i> Królewiec . . . . .	1 307 857	—	1 085 024	<i>1135000</i>
Kłajpeda . . . . .	620 678	295 919	—	
Libawa . . . . .	—	810 228*)	958 776*)	
Windawa . . . . .	—	75 668*)	508 844*)	
Ryga . . . . .	—	4 059 000	1 096 538*)	
Sztokholm . . . . .	5 089 393 (1912)	5 608 430	—	
Rewel . . . . .	—	1 379 364*)	—	
Petersburg i Kronstadt . . . . .	—	5 070 000	—	

\*) Podwojenie cyfr tonażu przychodzącego.

# Ruch osobowy w porcie gdańskim w roku 1922.

skąd wzgl. dokąd: P o r t	Przyjazd	Wyjazd	skąd wzgl. dokąd: P o r t	Przyjazd	Wyjazd
Hel . . . . .	11 524	14 520	Przeniesienie	41 272	46 213
Świnoujście . . . . .	1 675	2 644	Karlskrona . . . . .	—	1
Piława, Klajpeda, Libawa . . . . .	1 106	989	Southampton . . . . .	3 076	305
Windawa, Libawa . . . . .	6 105	1 696	Klajpeda . . . . .	21	23
Rewel . . . . .	23	15	Bordeaux . . . . .	4	—
Ryga . . . . .	5	5	Petrograd . . . . .	116	613
Helsingfors . . . . .	29	128	Flensburg . . . . .	23	—
Sztokholm . . . . .	5	1	Parnaawa . . . . .	—	2
Gothenburg . . . . .	250	—	Malmö . . . . .	5	—
Kopenhaga . . . . .	4 205	3 417	Gefle . . . . .	1	—
Hamburg . . . . .	56	1 118	Horsens . . . . .	2	—
Rotterdam . . . . .	1 042	855	Blyth . . . . .	4	—
Antwerpja . . . . .	2	345	Gandawa . . . . .	1	—
Londyn . . . . .	3 000	4 284	Holtenau . . . . .	—	13
Hull . . . . .	1 712	4 193	Stralsund . . . . .	—	1
Le Havre . . . . .	1 050	241	Korsor . . . . .	3	—
New York . . . . .	8 762	9 665	Lerwick . . . . .	6	1
Filadelfia . . . . .	62	—	Kołobrzeg . . . . .	4	4
Bremerhaven . . . . .	659	2 097			
Przeniesienie	41 272	46 213	Razem	44 538	47 176
			Z tego reemigrantów wzgl. emigrantów	21 067	24 885

## Statystyka emigracji i reemigracji.

	Emi- granci	Reemi- granci		Emi- granci	Reemi- granci
1920	31 703	37 044	Przeniesienie	4 736	10 688
1921	32 815	59 836	Czerwiec . . . . .	1 259	2 042
1922			Lipiec . . . . .	2 588	2 701
Styczeń . . . . .	521	696	Sierpień . . . . .	4 716	2 023
Luty . . . . .	603	781	Wrzesień . . . . .	2 525	1 409
Marzec . . . . .	929	1 851	Październik . . . . .	3 463	1 075
Kwiecień . . . . .	1 104	2 984	Listopad . . . . .	2 199	775
Maj . . . . .	1 579	4 376	Grudzień . . . . .	3 399	354
Przeniesienie	4 736	10 688	Razem	24 885	21 067



XX.

# Tablice statystyczne

i wykresy graficzne ruchu towarów  
w porcie gdańskim.





## Morski ruch towarowy w Gdańskiej

ułożony według miejsca przeznaczenia i pochodzenia z cyframi porównawczymi

Kolejność najważniejszych wywożonych i przywożo- nych towarów	Grupy towarów	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
		t	t	t	t
		Niemcy		Anglja	
1.	Produkty leśnictwa i rolnictwa oraz inne naturalne produkty zwierzęce i roślinne; artykuły spożywcze . . .	14 981,493	1 192,654	12 639,509	7 465,999
2.	Surowce mineralne i kopalniane; oleje mineralne . . . . .	1 386,226	81,704	66 669,052	121,013
3.	Przerobiony wosk, mocne kwasy, parafina i podobne materiały dla fabrykacji, świec, świece, mydło i inne przetwory z tłuszczów, oleji i wosku . . . . .	552,628	46,652	8,936	—
4.	Produkty chemiczne i farmaceutyczne, farby i towary farbiarskie . . . .	663,159	403,987	270,397	89,715
5.	Zwierzęce i roślinne materiały tkackie i towary z nich, włosy ludzkie, pióra dla upiększeń, wachlarze i kapelusze . . . . .	295,595	17,076	530,295	7,973
6.	Skóry i wyroby skórzane, towary kuśnierskie, towary z kiszek . . . .	5,428	49	26,019	—
7.	Wyroby kauczukowe . . . . .	469	65	8,534	504
8.	Plecionki i towary wyplatane z materiałów roślinnych za wyjątkiem przędzy . . . . .	13,911	—	—	—
9.	Rzeźby i formy z materiałów roślinnych i zwierzęcych . . . . .	18,925	60,530	42,846	1 162,576
10.	Papier, papa i wyroby z nich . . . .	873,201	303	154,988	106,482
11.	Książki, obrazy i malowidła . . . . .	76,509	—	23	275
12.	Wyroby z kamieni lub innych materiałów mineralnych (za wyjątkiem wyrobów glinianych) oraz materiałów kopalnianych . . . . .	—	—	870	—
13.	Wyroby gliniane . . . . .	16,796	—	65	129
14.	Szkło i wyroby ze szkła . . . . .	24,133	—	—	58,449
15.	Metale szlachetne i wyroby z nich . . .	2,237	—	—	—
16.	Metale nieszlachetne i wyroby z nich .	1 044,700	7,126	1 733,948	26,522
17.	Maszyny, wytwory elektrotechniczne, narzędzia lokomocji . . . . .	186,068	—	576,152	881
18.	Broń palna, zegarki, narzędzia gliniane, zabawki dla dzieci . . . . .	785	—	—	—
	Materiały wojenne . . . . .	—	—	—	—
	Rzeczy z przewodzących . . . . .	—	—	48	—
	Materiały dla Czerwonego Krzyża . . .	—	—	—	—
	Razem	20 142,263	1 810,146	82 661,682	9 040,518

## Wolnej Strefie w r 1922

całkowitego ruchu towarów, sporządzono według przepisów statystyki niemieckiej.

Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
t	t	t	t	t	t	t	t
Holandja		Ameryka		Belgja		Szwecja	
3 596,936	1 198,762	10 051,355	5,902	2 490,127	575,061	200,793	1 033,724
—	13,666	39,800	—	51,731	4,817	2 211,432	28,500
8,984	—	27,459	—	46,260	—	10,272	—
3 485,213	7,600	17 092,731	—	118,386	—	1 028,329	90,000
32,120	—	2 149,121	68	24,258	—	78,808	1,876
9,827	—	21,428	—	49,652	—	13,583	72,000
—	39	—	—	4,778	11,974	568	—
—	—	—	673	—	—	—	—
221	154,895	76,700	4,000	13,585	613,820	51,003	—
135	—	522,619	—	4,897	—	230,670	—
—	—	—	190	—	—	10,060	—
—	—	—	—	—	—	—	6,300
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	937	—	17,000	—	—	—
—	—	—	—	—	—	7,107	—
7,000	—	114,358	120	207,113	7,500	649,753	32,000
18,155	—	29,827	—	18,426	5,000	51,864	1,595
—	—	120	—	353	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
7 158,591	1 374,962	30 126,455	10,953	3 046,566	1 218,172	4 544,242	1 265,995

## Morski ruch towarowy w Gdańskiej

ulożony według miejsca przeznaczenia i pochodzenia z cyframi porównawczymi

Kolejność najważniejszych wywożonych i przywożo- nych towarów	Grupy towarów	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
		t	t	t	t
		Norwegja		Francja	
1.	Produkty leśnictwa i rolnictwa oraz inne naturalne produkty zwierzęce i roślinne; artykuły spożywcze . . .	968,217	591,240	5 411,573	1 182,000
2.	Surowce mineralne i kopalniane; oleje mineralne . . . . .	303,000	—	243,912	—
3.	Przerobiony wosk, mocne kwasy, parafina i podobne materiały dla fabrykacji, świec, świece, mydło i inne przetwory z tłuszczów, oleji i wosku . . . . .	—	—	—	—
4.	Produkty chemiczne i farmaceutyczne, farby i towary farbiarskie . . . .	6 801,705	8,500	404,440	—
5.	Zwierzęce i roślinne materiały tkackie i towary z nich, włosy ludzkie, pióra dla upiększeń, wachlarze i kapelusze . . . . .	4,222	—	276,089	—
6.	Skóry i wyroby skórzane, towary kuśnierskie, towary z kieszek . . . .	3,567	—	26,179	11,794
7.	Wyroby kauczukowe . . . . .	—	—	10,833	—
8.	Plecionki i towary wyplatane z materiałów roślinnych za wyjątkiem przędzy . . . . .	—	—	—	—
9.	Rzeźby i formy z materiałów roślinnych i zwierzęcych . . . . .	—	—	858	—
10.	Papier, papa i wyroby z nich . . . .	768	—	47,816	230
11.	Książki, obrazy i malowidła . . . .	—	—	—	—
12.	Wyroby z kamieni lub innych materiałów mineralnych (za wyjątkiem wyrobów glinianych) oraz materiałów kopalnianych . . . . .	—	—	—	—
13.	Wyroby gliniane . . . . .	—	—	—	—
14.	Szkoło i wyroby ze szkła . . . . .	—	—	78	—
15.	Metale szlachetne i wyroby z nich . .	25	—	—	—
16.	Metale nieszlachetne i wyroby z nich .	3,452	—	3,283	70,500
17.	Maszyny, wytwory elektrotechniczne, narzędzia lokomocji . . . . .	—	—	11,880	3,230
18.	Broń palna, zegarski, narzędzia gliniane, zabawki dla dzieci . . . . .	—	—	—	—
	Materiały wojenne . . . . .	—	—	—	—
	Rzeczy z przewodzących . . . . .	—	—	45	—
	Materiały dla Czerwonego Krzyża . .	—	—	—	—
	Razem	8 084,956	599,740	6 436,986	1 267,754

## Wolnej Strefie w r 1922

całkowitego ruchu towarów, sporządzono według przepisów statystyki niemieckiej.

Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
t	t	t	t	t	t	t	t
Finlandja		Łotwa		Estonja		Litwa	
25,295	3 350,198	127,698	2 853,144	—	3 139,965	—	—
50,488	—	—	42,784	—	—	—	—
—	23,585	—	—	—	—	—	—
883,200	24,069	1,025	97,271	—	11,870	—	—
5,783	33,238	49,450	19,266	—	15,204	—	—
—	259	—	5,160	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1,935	—	—
1,944	—	330	39,297	—	18,817	—	—
1 386,837	—	221,493	6,369	—	—	—	—
15	—	110	572	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	14,083	—	5	—	—
35,479	22,070	16,835	5,091	—	230,000	—	—
23,493	2,370	435	85,741	—	10,000	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
678	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
2 413,212	3 455,789	417,376	3 168,778	—	3 427,796	—	—

## Morski ruch towarowy w Gdańskiej

ulożony według miejsca przeznaczenia i pochodzenia z cyframi porównawczymi

Kolejność najważniejszych wywożonych i przywożo- nych towarów	Grupy towarów	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
		t	t	t	t
		Hiszpanja		Danja	
1.	Produkty leśnictwa i rolnictwa oraz inne naturalne produkty zwierzęce i roślinne; artykuły spożywcze . . .	95,034	76,310	734,931	369,304
2.	Surowce mineralne i kopalniane; oleje mineralne . . . . .	—	—	35,494	8,616
3.	Przerobiony wosk, mocne kwasy, parafina i podobne materiały dla fabrykacji, świec, świece, mydło i inne przetwory z tłuszczów, oleji i wosku . . . . .	420	—	38,779	—
4.	Produkty chemiczne i farmaceutyczne, farby i towary farbiarskie . . . .	9 415,560	1,393	421,101	582,709
5.	Zwierzęce i roślinne materiały tkackie i towary z nich, włosy ludzkie, pióra dla upiększeń, wachlarze i kapelusze . . . . .	12,550	—	56,914	5,326
6.	Skóry i wyroby skórzane, towary kuśnierskie, towary z kiszek . . . .	—	—	1,051	680
7.	Wyroby kauczukowe . . . . .	—	—	—	—
8.	Plecionki i towary wyplatane z materiałów roślinnych za wyjątkiem przędzy . . . . .	—	—	17	—
9.	Rzeźby i formy z materiałów roślinnych i zwierzęcych . . . . .	—	—	4,260	241,288
10.	Papier, papa i wyroby z nich . . . .	—	—	—	—
11.	Książki, obrazy i malowidła . . . .	—	—	—	—
12.	Wyroby z kamieni lub innych materiałów mineralnych (za wyjątkiem wyrobów glinianych) oraz materiałów kopalnianych . . . . .	—	—	8	23,000
13.	Wyroby gliniane . . . . .	—	—	350	—
14.	Szkło i wyroby ze szkła . . . . .	—	—	570	—
15.	Metale szlachetne i wyroby z nich . .	—	—	150	—
16.	Metale nieszlachetne i wyroby z nich .	1,532	—	746,691	10,000
17.	Maszyny, wytwory elektrotechniczne, narzędzia lokomocji . . . . .	5,900	—	26,147	—
18.	Broń palna, zegarki, narzędzia gliniane, zabawki dla dzieci . . . . .	—	—	22,738	—
	Materiały wojenne . . . . .	—	—	—	—
	Rzeczy z przewodzek . . . . .	—	—	—	—
	Materiały dla Czerwonego Krzyża . .	—	—	—	—
	Razem	9 530,996	77,703	2 089,201	1 240,923

## Wolnej Strefie w r 1922

całkowitego ruchu towarów, sporządzono według przepisów statystyki niemieckiej.

Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
t	t	t	t	t	t	t	t
Kłajpeda		Rosja		Afryka		Indje Angiel.	
8,000	668,657	6,799	—	6 314,396	—	2 731,532	—
—	768	—	—	—	—	2,565	—
—	2,021	—	—	—	—	—	—
—	2,671	—	—	7 839,755	—	—	—
—	—	—	—	115	—	960	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	78,477	—	—	5,072	—	—	—
—	3,605	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	121,925	—	2,180	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
8,000	756,199	6,799	—	14 281,263	—	2 737,237	—

## Morski ruch towarowy w Gdańskiej

ułożony według miejsca przeznaczenia i pochodzenia z cyframi porównawczymi

Kolejność najważniejszych wywózonych i przywóz- nych towarów	Grupy towarów	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
		t	t	t	t
		Portugalja		Grecja	
1.	Produkty leśnictwa i rolnictwa oraz inne naturalne produkty zwierzęce i roślinne; artykuły spożywcze . . .	129,509	—	366,218	—
2.	Surowce mineralne i kopalniane; oleje mineralne . . . . .	—	—	—	—
3.	Przerobiony wosk, mocne kwasy, parafina i podobne materiały dla fabrykacji, świec, świece, mydło i inne przetwory z tłuszczów, oleji i wosku . . . . .	—	—	—	—
4.	Produkty chemiczne i farmaceutyczne, farby i towary farbiarskie . . . .	—	—	—	—
5.	Zwierzęce i roślinne materiały tkackie i towary z nich, włosy ludzkie, pióra dla upięknień, wachlarze i kapelusze . . . . .	—	—	—	—
6.	Skóry i wyroby skórzane, towary kuśnierskie, towary z kiszek . . .	—	—	—	—
7.	Wyroby kauczukowe . . . . .	—	—	—	—
8.	Plecionki i towary wyplatane z materiałów roślinnych za wyjątkiem przędzy . . . . .	—	—	—	—
9.	Rzeźby i formy z materiałów roślinnych i zwierzęcych . . . . .	8,428	—	—	—
10.	Papier, papa i wyroby z nich . . . .	—	—	—	—
11.	Książki, obrazy i malowidła . . . .	—	—	—	—
12.	Wyroby z kamieni lub innych materiałów mineralnych (za wyjątkiem wyrobów glinianych) oraz materiałów kopalnianych . . . . .	—	—	—	—
13.	Wyroby gliniane . . . . .	762	—	—	—
14.	Szkło i wyroby ze szkła . . . . .	—	—	—	—
15.	Metale szlachetne i wyroby z nich . .	—	—	—	—
16.	Metale nieszlachetne i wyroby z nich .	—	—	—	—
17.	Maszyny, wytwory elektrotechniczne, narzędzia lokomocji . . . . .	—	—	—	—
18.	Broń palna, zegarki, narzędzia gliniane, zabawki dla dzieci . . . . .	—	—	—	—
	Materiały wojenne . . . . .	—	—	—	—
	Rzeczy z przewodzik . . . . .	—	—	—	—
	Materiały dla Czerwonego Krzyża . .	—	—	—	—
	Razem	138,699	—	366,218	—

## Wolnej Strefie w r 1922

całkowitego ruchu towarów, sporządzono według przepisów statystyki niemieckiej.

Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz				
								t	t	t	t
								Argentyna		Włochy	
22,080	—	58,018	—	148,500	—	1,283	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
1 203,536	—	141,066	—	—	—	115,000	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—				
1 225,616	—	199,084	—	148,500	—	116,283	—				

## Morski ruch towarowy w Gdańskiej

ulożony według miejsca przeznaczenia i pochodzenia z cyframi porównawczymi

Kolejność najważniejszych wywożonych i przywożo- nych towarów	Grupy towarów	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
		t	t	t	t
		Chiny		Japonia	
1.	Produkty leśnictwa i rolnictwa oraz inne naturalne produkty zwierzęce i roślinne; artykuły spożywcze . . .	121,536	—	19,837	—
2.	Surowce mineralne i kopalniane; oleje mineralne . . . . .	1,032	—	—	—
3.	Przerobiony wosk, mocne kwasy, parafina i podobne materiały dla fabrykacji, świec, świece, mydło i inne przetwory z tłuszczów, oleji i wosku . . . . .	—	—	—	—
4.	Produkty chemiczne i farmaceutyczne, farby i towary farbiarskie . . . .	—	—	—	—
5.	Zwierzęce i roślinne materiały tkackie i towary z nich, włosy ludzkie, pióra dla upięknień, wachlarze i kapelusze . . . . .	—	—	—	—
6.	Skóry i wyroby skórzane, towary kuśnierskie, towary z kieszek . . . .	—	—	—	—
7.	Wyroby kauczukowe . . . . .	—	—	—	—
8.	Plecionki i towary wyplatane z materiałów roślinnych za wyjątkiem przędzy . . . . .	—	—	—	—
9.	Rzeźby i formy z materiałów roślinnych i zwierzęcych . . . . .	—	—	—	—
10.	Papier, papa i wyroby z nich . . . . .	—	—	—	—
11.	Książki, obrazy i malowidła . . . . .	—	—	—	—
12.	Wyroby z kamieni lub innych materiałów mineralnych (za wyjątkiem wyrobów glinianych) oraz materiałów kopalnianych . . . . .	—	—	—	—
13.	Wyroby gliniane . . . . .	—	—	—	—
14.	Szkło i wyroby ze szkła . . . . .	—	—	—	—
15.	Metale szlachetne i wyroby z nich . . . . .	—	—	—	—
16.	Metale nieszlachetne i wyroby z nich . . . . .	—	—	—	—
17.	Maszyny, wytwory elektrotechniczne, narzędzia lokomoty . . . . .	—	—	—	—
18.	Broń palna, zegarki, narzędzia gliniane, zabawki dla dzieci . . . . .	—	—	—	—
	Materiały wojenne . . . . .	—	—	—	—
	Rzeczy z przewodzek . . . . .	—	—	—	—
	Materiały dla Czerwonego Krzyża . . . . .	—	—	—	—
	Razem	122,568	—	19,837	—

## Wolnej Strefie w r 1922

całkowitego ruchu towarów, sporządzono według przepisów statystyki niemieckiej.

Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Udział procentowy ruchu w Wolnej Strefie w ruchu ogólnym
t	t	t	t	t	t	
Razem w Wolnej Strefie		Wogóle w porcie gdańskim				
61 250,669	23 702,920	206 613	426 861	29,65	5,55	
70 994,732	301,868	131 258	35 879	54,08	0,84	
693,738	72,258	2 034	1 950	34,12	3,69	
49 884,603	1 319,785	94 023	17 756	53,06	7,43	
3 516,280	98,151	6 110	1 420	57,55	6,90	
156,734	17,942	818	8 056	19,22	0,22	
25,182	14,458	505	61	4,95	22,95	
13,928	2,608	75	41	18,67	7,32	
224,172	2 445,700	448	7 743	50,00	31,59	
3 443,424	116,989	8 497	964	40,52	12,14	
86,717	1,037	164	48	53,05	2,08	
878	29,300	148	94	0,68	30,85	
17,973	129	52	71	34,62	0,18	
42,718	72,537	172	190	25,00	38,42	
9,519	—	12	—	83,33	—	
4 688,249	410,929	13 429	1 927	34,9	21,32	
948,347	108,817	1 884	435	50,32	25,06	
23,996	—	35	15	68,57	—	
—	—	—	—	—	—	
771	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	
196 022,630	28 715,428	466 287	504 411	—	—	

# Statystyka towarów wywożonych i przywożonych " drogą morską.

## Przywóz.

R o d z a j	Numery grup niemieckiej nomenklatury statystycznej	W latach 1911/13 przeciętnie t	W roku 1919 t	W roku 1920 t	W roku 1921 t	W roku 1922 t
Ogółem:		1 138 262,0	174 000,0	1 700 000,0	1 026 420,0	466 287,0
I. Wytwory rolnictwa i ogrodnictwa:						
1. pszenica . . . . .	1—73	32 518,0	19 316,0	79 816,0	257 266,0	61 960,0
2. żyto . . . . .	2a	—	—	—	122 229,0	1 654,0
3. jęczmień . . . . .	1	—	5 848,0	15 084,0	64 332,0	3 242,0
4. owies . . . . .	3a i b	2 522,0	—	111,0	664,0	131,0
5. kukurydza . . . . .	4	—	1 897,0	6 163,0	6 063,0	519,0
6. rośliny strączkowe . . . . .	7	6 724,6	—	106,0	16 897,0	16 223,0
7. ryż . . . . .	11a—12c	12 568,3	1 551,0	33 225,0	16 992,0	6 904,0
8. kawa . . . . .	10 i 163	4 838,0	782,0	15 151,0	55 553,0	29 439,0
9. tytoń . . . . .	61a i b	1 139,0	1 168,0	3 287,0	2 647,0	3 749,0
10. nasiona olejne i na- siona . . . . .	29, 220a, b, d-h	2 156,0	8,0	464,0	1 094,0	324,0
11. bawełna . . . . .	13a—16d	niewiadomo	2 996,0	10 090,0	9 254,0	6 002,0
12. juta . . . . .	28a i b	niewiadomo	—	—	1 081,0	286,0
II. Śledzie . . . . .	281	42 597,3	50 210,0	68 204,6	112 000,0	50 663,0
III. Wełna . . . . .	116	niewiadomo	261,0	2 613,0	6 972,0	1 809,0
IV. Wytwory przemysłu rol- nego jak mąka, wyroby młynarskie, otręby, cu- kier, syrop, melasa, wino . . . . .	144a—f, 413a, 416a, b	niewiadomo	261,0	2 613,0	6 972,0	1 809,0
1. wino . . . . .	162a—197	22 850,3	14 779,0	1 118 812	199 255,0	63 463,0
2. inne napoje alkoh- lowe . . . . .	180a—184	4 176,0	669,0	1 013,0	1 096,0	664,0
3. otręby . . . . .	—	—	—	—	—	0,7
V. Wytwory przemysłu ar- tykułów spożywczych nie zawarte w grupach I—IV . . . . .	192a, b—194	10 817,3	0,2	—	846,0	281,0
VI. Surowce mineralne i ko- palniane oleje mineralne	198—220h	niewiadomo	10 197,0	76 535,0	34 333,0	6 991,0
1. węgiel, koks, torf . . . . .	221—246g	567 533,0	64 973,0	58 141,0	179 743,0	131 258,0
2. oleje mineralne . . . . .	238a—h	210 030,0	63 049,0	45 083,0	149 068,0	103 368,0
3. nafta . . . . .	239a—h	niewiadomo	682,0	1 400,0	5 127,0	962,0
4. smoła z węgla ka- miennego i inne prze- twory z tejsze smoly	239b i e	44 352,3	480,0	927,0	1 062,0	90,0
5. rudy żelazne . . . . .	244a—246g	niewiadomo	0,4	522,0	1 517,0	6 132,0
VII. Produkta chemiczne i farmaceutyczne, farby i wyroby farbiarskie . . . . .	237e	151 497,3	—	1 706,0	—	—
	265—390b, 878c, 926/28	228 747,6	2 866,0	57 923,0	51 687,0	94 023,0

R o d z a j	Numery grup niemieckiej nomenklatury statystycznej	W latach	W roku	W roku	W roku	W roku
		1911/13 przeciętnie t	1919 t	1920 t	1921 t	1922 t
1. sztuczne nawozy . . .	359a—362	125 566,0	—	931,0	10 743,0	48 107,0
2. sole . . . . .	280a—282	10 636,6	—	114,0	2,0	1 675,0
VIII. Włna i inne włosie zwierząt (wyjawszy włosie końskie z grzy- wy i ogona) . . . . .	413a—437	169,0	404,0	2 248,0	1 108,0	250,0
1. wyroby z wlny . . .	427—437	niewiadomo	328,0	1 457,0	1 010,0	94,0
IX. Bawełna przerobiona . . .	438a—469	1 006,0	319,0	3 323,0	1 533,0	1 245,0
1. wyroby z bawełny . . .	445—469	niewiadomo	316,0	662,0	589,0	325,0
X. Wyroby z innych pro- duktów włókienniczych	484—502	niewiadomo	10,0	257,0	1 222,0	610,0
XI. Ubrania, wyroby galan- teryjne i inne przedmio- ty szyte z towarów tka- nych lub filców nie wy- mienione gdzieindziej . . .	517a—522b	niewiadomo	274,0	3 323,0	3 486,0	2 690,0
XII. Papier, tektura i wyro- by z papieru i tektury . . .	649—673b	1 006,0	764,0	2 238,0	4 164,0	8 496,0
III. Wyroby z kamienia lub innych mineralów (za wyjątkiem wyrobów z gliny) oraz z produktów kopalnianych . . . . .	678—712	49 837,6	38,0	1 181,0	391,0	148,0
XIV. Metale pospolite i wy- roby z nich . . . . .	777a—891m	65 854,6	1 354,0	13 869,0	11 413,0	13 440,0
XV. Maszyny, wytwory elektrotechniczne, narzę- dzia lokomoty . . . . .	892a—925	8 030,0	485,0	104 826,0	6 919,0	3 069,0

Uwaga: Przy towarach podanych osobno (cyfry arabskie) należy zwrócić uwagę na to, że należą do nich statystyczne numery nie wszystkie ujęte są w odnośnych grupach I, II, III i. t. d., gdyż niektóre artykuły zapisywane są pod paru numerami mogącemi należeć do różnych grup.

Specjalne te dane należy więc traktować zupełnie niezależnie od grup.

## W y w ó z .

Ogółem:		1 131 341,0	72 234,7	138 245,5	378 952,0	504 411,0
I. Wytwory rolnictwa i ogrodnictwa . . . . .	1—73	402 822,0	2 701,0	4 726,0	9 225,0	42 986,0
II. Wytwory przemysłu leś- nego . . . . .	74—99	258 959,6	62 783,0	48 577,0	209 434,0	335 214,0
1. Europejski budulec i drzewo użytkowe . . . . .	74a—83b, 87b	202 658,0	62 361,0	48 460,0	208 707,0	334 671,0
III. Zwierzęta i produkty zwierzęce . . . . .	100a—161	niewiadomo	26,0	50 604,8	4 913,0	6 496,0

R o d z a j	Numery grup niemieckiej nomenklatury statystycznej	W latach 1911/13 przeciętnie t	W roku 1919 t	W roku 1920 t	W roku 1921 t	W roku 1922 t
1. Śledzie . . . . .	116	niewiadomo	—	50 170,4	1 228,0	956,0
2. Włosie . . . . .	145a, b, c, 146, 413b—e, 415, 416c	niewiadomo	—	10,0	0,2	11,0
3. Szczecina . . . . .	151a, b	niewiadomo	—	156,0	65,0	98,0
IV. Wytwory przemysłu rol- nego, jak mąka, wyro- by młynarskie, otręby, syrop, melasa, wino . . .	162a—197	442 070,0	—	14 955,0	68 530,0	41 213,0
1. Cukier . . . . .	176a—e	374 588,0	—	13 349,0	50 742,0	28 042,0
2. Napoje alkoholowe, opócz wina . . . . .	—	—	—	—	—	314,0
V. Wytwory przemysłu ar- tykułów spożywczych nie zawarte w grupie IV	198—220h	niewiadomo	6,0	1 189,0	6 245,0	1 487,0
VI. Ziemie i kamienie . . .	221—236c	niewiadomo	—	1 944,0	6 833,0	2 515,0
1. Cement . . . . .	230a	niewiadomo	—	1 933,0	6 172,0	2 097,0
VII. Oleje mineralne i inne surowce kopalniane . . .	239a—243d	5 260,6	1 012,0	970,0	52 086,0	29 800,0
1. Oleje mineralne (ro- pa) w tem nafta . . . . .	239a—h 239b i e	niewiadomo 908,6	1 012,0 43,0	545,0 369,0	51 982,0 8 784,0	28 500,0 12 902,0
VIII. Wytwory przemysłu che- micznego i farmaceu- tycznego, farby i wyro- by farbiarskie . . . . .	265—390b, 878c, 926/28	1 290,3	711,0	8 308,0	14 277,0	17 757,0
IX. Wełna i inne włosie (wyjawszy włosie koń- skie z grzywy i ogona)	413a—437	niewiadomo	—	77,0	176,0	84,0
1. wyroby z wełny . . .	427—437	niewiadomo	—	18,0	123,0	42,0
X. Bawełna . . . . .	438a—469	niewiadomo	—	74,0	149,0	474,0
1. wyroby z bawełny . .	445—469	niewiadomo	—	63,0	117,0	218,0
XI. Ubrania, wyroby galan- teryjne i inne szyte przedmioty z towarów tkanych lub filców nie wymienionych gdzie- indziej . . . . .	517a—522b	niewiadomo	—	84,0	52,0	71,0
XII. Wyroby z drzewa . . .	615a—634	niewiadomo	276,0	2 351,0	2 423,0	7 141,0
XIII. Metale pospolite i wy- roby z nich . . . . .	777a—891m	7 771,0	29,0	3 123,0	674,0	1 928,0
XIV. Maszyny, wyroby elek- trotechniczne . . . . .	892a—925	140,3	53,0	886,0	325,0	435,0

Uwaga: Przy towarach podanych osobno (cyfry arabskie) należy zwrócić uwagę na to, że należące do nich statystyczne numery nie wszystkie ujęte są w odnośnych grupach I, II, III i. t. d., gdyż niektóre artykuły zapisywane są pod paru numerami mogącemi należeć do różnych grup.

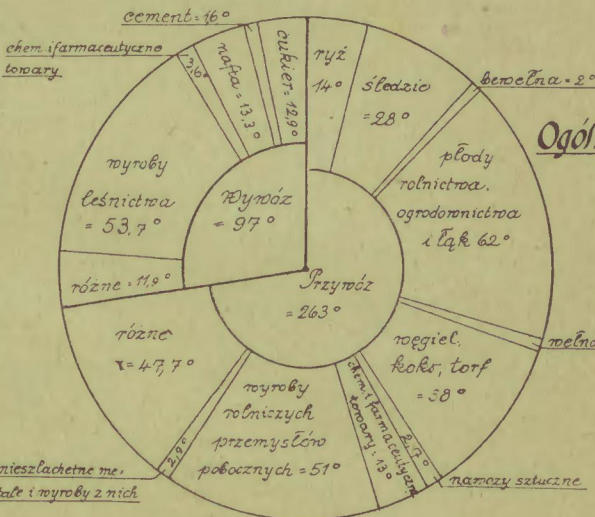
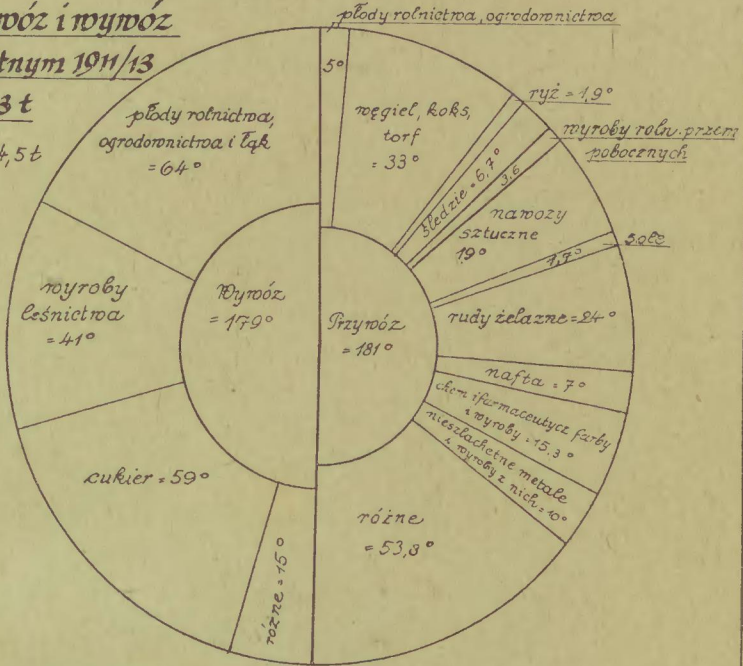
Specjalnie te dane należy więc traktować zupełnie niezależnie od grup.



Ogólny przywóz i wywóz  
w roku przeciętnym 1911/13

= 2 269 603 t

Podziałka: 1° = 6304,5 t



Ogólny wywóz i przywóz

w roku 1921

= 1 405 372 t

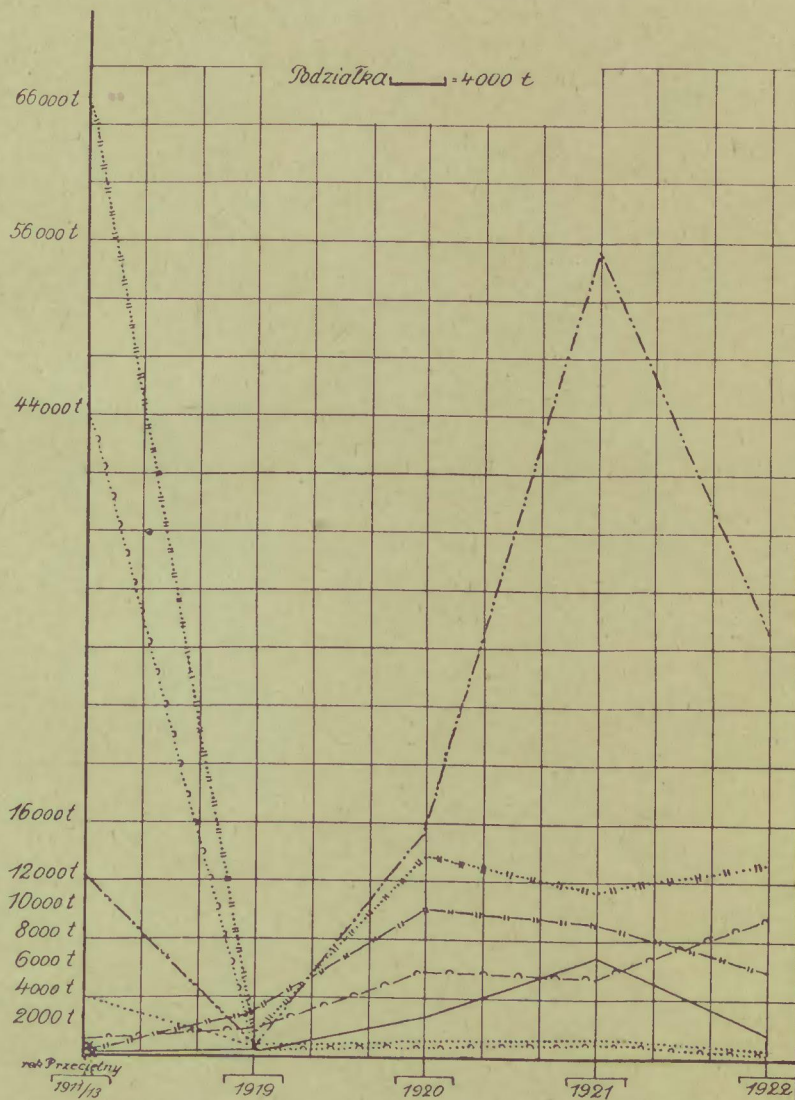
Podziałka: 1° = 3903,8 t

Uwaga: stosunek średnia dwóch kół został w ten sposób ułożony, że powiększenia kół wykazuje rzeczywisty stosunek pomiędzy wywozem a przywozem obydwóch okręgów.



## Przywóz następujących produktów przez port gdański

Ryż ..... tytoni ..... bawełna .....  
 wełna ..... wino ..... nafta .....  
 nieszlachetne metale i wyroby z nich .....  
 xx cyfry nieznane.



# Wydóz przez port Gdański

Plody rolnictwa, ogrodnictwa i łask

wyroby leśnictwa

cukier

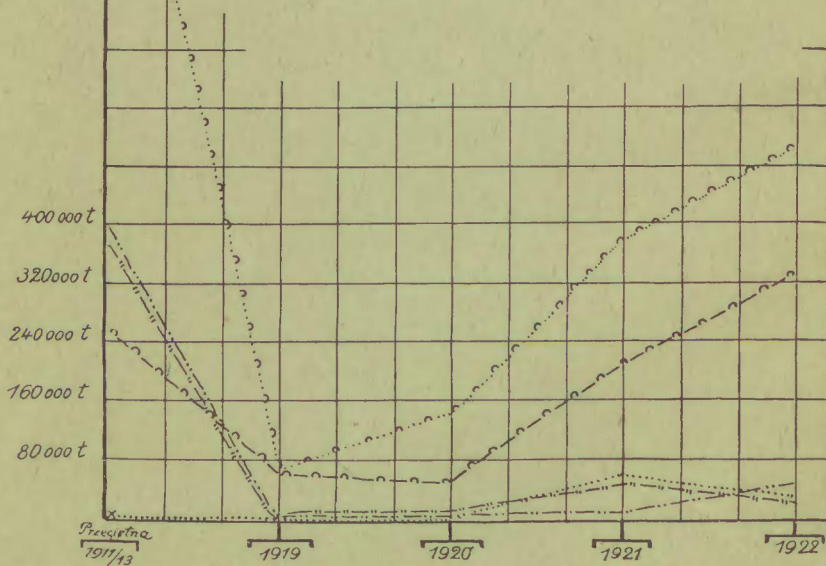
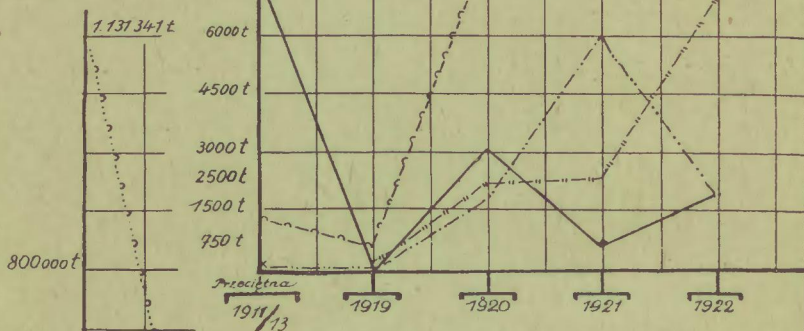
oleje mineralne (nafta)

ogólna cyfra wywozu towarów

x cyfry nieznane

cement  
chem. i farmaceutyki, barwy i wyroby farbniarskie  
wyroby z drewna  
niezłotobne metale i wyroby z nich  
x cyfry nieznane

Podz = 1500 t



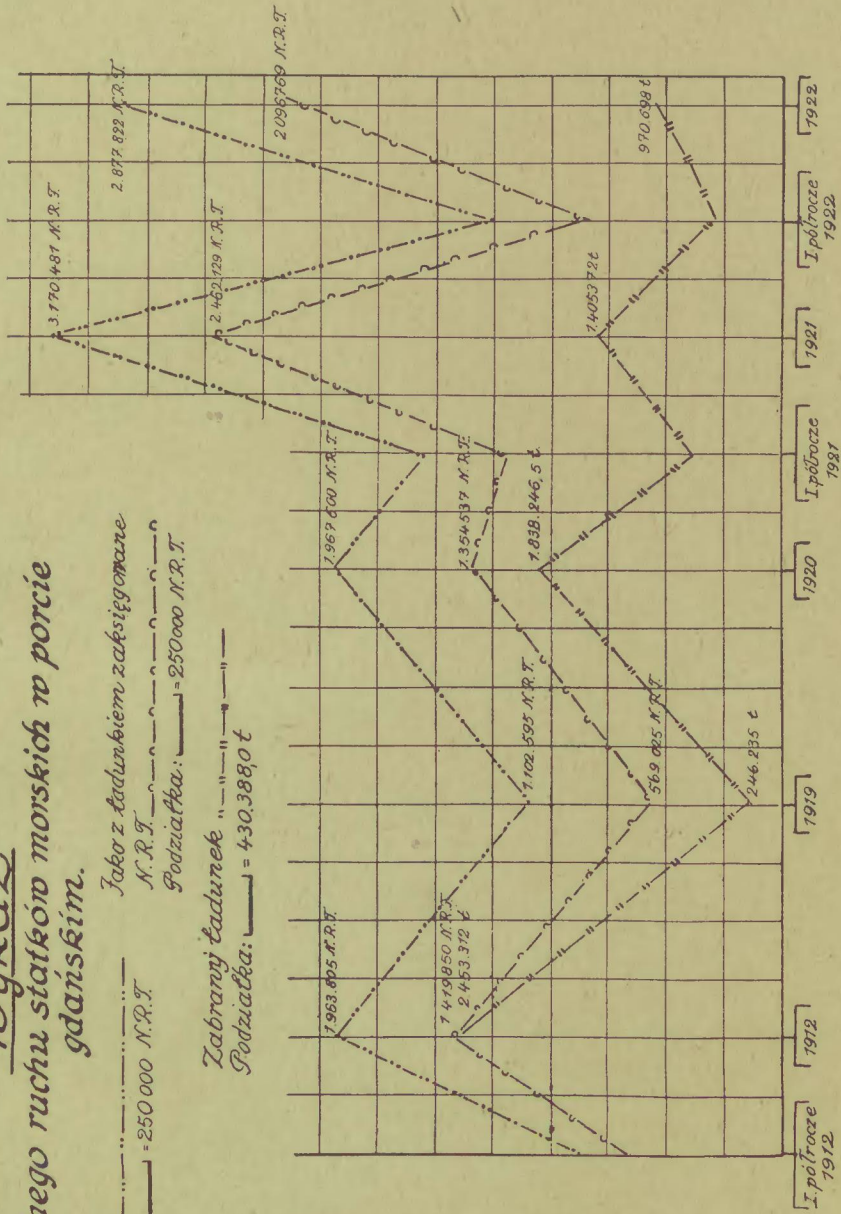
Podziałka = 80000 t

# Wykaz ogólnego ruchu statków morskich w porcie gdańskim.

N.R.T. ————— = 250 000 N.R.T.  
Podzialka: ———— = 250 000 N.R.T.

Jako z ładunkiem zaksięgomane  
N.R.T. ————— = 250 000 N.R.T.  
Podzialka: ———— = 250 000 N.R.T.

Zabraný ładunek " ———— = 430.388,0 t  
Podzialka: ———— = 430.388,0 t





XXI.

Polska i gdańska marynarka  
handlowa.



# Wykaz statków morskich będących własnością gdańskich towarzystw żeglugi

według stanu z 1 lipca 1922.

Nazwa towarzystwa	Śrubowce		Kołowce		Statki z napędem motorowym		Lichtery morskie		Żaglowce		Ilość statków	Ogółem ton. rej. brutto
	Ilość	Ton. rej. brutto	Ilość	Ton. rej. brutto	Ilość	Ton. rej. brutto	Ilość	Ton. rej. brutto	Ilość	Ton. rej. brutto		
„Weichsel“, gdańskie towarzystwo akcyjne dla żeglugi parostatkami i kąpieli morskich. Gdańsk . . . .	13 <sup>1)</sup>	657,73117	1	344,13	—	—	—	—	—	—	14	1 001,86
„Artus“, gdańskie towarzystwo akcyjne dla żeglugi i handlu. Gdańsk . . . .	4	26 487,10	—	—	—	—	—	—	—	—	4	26 487,10
„Belinke & Sieg“, Gdańsk . . . . .	3	6 801,47	—	—	1	2 146,60	—	—	—	—	4	8 948,07
„Sieg & Co.“, Tow. z ogr. por. Gdańsk	5	449,06	—	—	—	—	5	764,85	—	—	10	1 213,91
„Danziger Reederei“, Gdańsk . . . . .	3	2 502,65	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2 502,65
„Hamburg—Danzig-Linie“, Tow. z ogr. por. Gdańsk . . . . .	5	3 645,52	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3 645,52
„F. G. Reinhold“, Gdańsk . . . . .	7	8 472,76	—	—	1	402,43	—	—	—	—	8	8 875,19
„Baltische u. Weismeer-Handels- u. Schifffahrts-Gesellschaft“, Tow. z ogr. por. Gdańsk . . . . .	1	2 840,—	—	—	—	—	—	—	2	4 846,—	3	7 686,—
„Baltisch-Amerikanische Petroleum-Importgesellschaft“, Tow. z gor. por. Gdańsk . . . . .	3 <sup>2)</sup>	26 905,93	—	—	1 <sup>2)</sup>	9931,99	—	—	—	—	4	36 837,92
Różne . . . . .	4	868,86	1	113,31	—	—	—	—	6	2 785,56	11	3 767,73
Razem:	48	79 631,08	117	457,44	3	12 481,02	5	764,85	8	7 631,56	66	100 965,95

Cyfry porównawcze z r. 1913: 103 okręty (bez lichterów); w tem 21 parowców morskich śrubowych o 19 414,81 t. r. br. i 77 statków osobowych.

1) w tem: 5 parowców osobowych o 191,55 t. r. br. i 71 t. statków holowniczych i parowców ratunkowych o 466,18 t. r. br. i 46 t. statków-cysterny.



## Polska marynarka handlowa

według stanu z 1 lipca 1923 r.

N a z w a	R o d z a j	Zarejestrowany w	Ton. rej. brutto
Wisła . . . . .	Parowiec	Gdańsku	533
Wawel . . . . .	„	„	811
Gazolina . . . . .	Szkuner motorowy	„	127
Lwów . . . . .	Trzymasztowy szkuner motorowy	„	1 293
Warta . . . . .	Parowiec	„	618
Bug . . . . .	„	„	687
Wilno . . . . .	„	„	588
Toulon . . . . .	„	„	672
Nice . . . . .	„	„	687
J. Piłsudski . . . . .	„	„	4 817
Mira . . . . .	Motorówka	Wejherowie	30
Kaszuba . . . . .	Parowiec	„	179
Dosia . . . . .	Motorówka	„	23
Zorza . . . . .	Kuter motorowy	„	27
Helena . . . . .	Kuter żagłowy	„	27
Anna . . . . .	„	„	23
Maryla . . . . .	Motorówka	„	41
Wanda . . . . .	„	„	19
Leopold . . . . .	Kuter żagłowy	„	23
Eugenja . . . . .	„	„	22
Razem			11 247



XXII.

Tablice statystyczne  
gdańskiej żeglugi rzecznej.



## Statystyka

Ruch statków w latach: 1912,

## " W górę rzeki

Rok	Parowce						Żaglowce				Ogólna ilość	
	Parowce osobowe	Holowniki	Parowce towarowe			Na parowcach przewiezionych towarów	Ilość		Ogólna nośność	Na żaglowcach przewiezionych towarów	Okrętów rubryki (1-3) i 7	Przewiezionych towarów rubryki 6 i 10
			Ilość		Ogólna nośność							
			ogółem	bez ładunku								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1912	1 411	610	890	28	105 145	56 533,0	2 773	754	549 609	251 505,0	5 684	308 039,0
1913	1 570	552	872	6	109 828	59 966,0	2 626	557	553 140	274 657,0	5 620	334 623,0
1919	1 336	654	202	13	25 747	12 788,0	1 592	685	384 355	118 218,5	3 784	131 006,5
1920	1 912	456	84	9	13 491	2 886,5	1 269	475	256 092	84 692,0	3 721	87 578,5
1921	1 725	318	128	16	21 240	5 870,5	1 322	963	172 036	36 514,5	3 493	42 385,0
1922	1 297	387	159	1	21 100	13 864,5	1 171	858	181 736	32 418,0	3 014	46 282,5

## Spław

według pobranych opłat przy służbie w Einlage

## W górę rzeki

R o k	Ilość tratw.	Ilość i skład tratw						Ogólna ilość tratw
		Twarde drzewo			Miękkie drzewo			
		Pnie.	Drzewo tarte	Drzewo w szczapach	Pnie.	Drzewo tarte	Drzewo w szczapach	
1912	—	—	—	—	—	—	—	
1919	—	—	—	—	—	—	—	
1920	1	—	—	159	—	—	159,0	
1921	3	—	—	1 067	—	—	1 067,0	
1922	6	—	—	—	984,5	—	984,5	

## żeglugi rzecznej

1913, 1919, 1920, 1921 i 1922

## W dół rzeki

Rok	Parowce						Żaglowce				Ogólna ilość	
	Parowce osobowe	Holowniki	Parowce towarowe			Na parowcach przewiezionych towarów	Ilość		Ogólna nośność	Na żaglowcach przewiezionych towarów	Okrętów rubryki (1-3) i 7	Przewiezionych towarów rubryki 6 i 10
			Ilość		Ogólna nośność							
			ogółem	bez ładunku								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1912	1 490	592	802	124	101 420	27 350,0	2 819	711	554 749	274 896,0	5 703	302 247,5
1913	1 665	555	771	104	106 918	27 628,0	2 605	696	543 548	261 199,0	5 596	288 827,0
1919	1 327	658	193	51	23 850	3 324,5	1 603	834	373 355	69 516,0	3 781	72 840,5
1920	1 916	460	86	5	14 095	8 622,5	1 404	805	316 525	58 641,0	3 866	46 574,0
1921	1 742	295	136	7	21 214	11 365,0	1 291	502	154 756	43 398,5	3 464	54 763,5
1922	1 314	382	150	43	20 688	4 648,0	1 197	244	194 011	82 659,5	3 043	87 325,5

## na Wiśle

w latach: 1912, 1919, 1920, 1921 i 1922

## W dół rzeki

R o k	Ilość tratw.	Ilość i skład tratw						Ogólna ilość tratw
		Twarde drzewo			Miękkie drzewo			
		Pnie.	Drzewo tarte	Drzewo w szczapach	Pnie.	Drzewo tarte	Drzewo w szczapach	
1912	334	64 454,0	—	—	149 913,0	—	—	214 367,0
1919	45	788,0	—	—	22 216,0	—	—	23 004,0
1920	53	293,0	72	—	19 965,5	359	—	20 689,5
1921	51	—	—	—	17 471,5	—	—	17 471,5
1922	302	8 322,5	—	—	123 580,5	636	—	132 539,0



# Statystyka żeglugi rzecznej

ułożona według sprawozdań służy w Einlage podług kierunków

ruchu w latach: 1921 i 1922.

Kierunek ruchu	Parowce				Żaglowce				Ogólna ilość statków	
	1921		1922		1921		1922		1921	1922
	z ładun- kiem	próżne	z ładun- kiem	próżne	z ładun- kiem	próżne	z ładun- kiem	próżne		
Weszło:										
Warszawa . . . . .	1	10	1	4	31	6	5	3	48	13
Toruń . . . . .	2	5	—	11	11	66	52	3	84	66
Bydgoszcz . . . . .	—	31	—	28	28	124	113	2	183	143
Chełmża . . . . .	—	4	—	—	3	3	—	—	10	—
Grudziądz . . . . .	—	3	2	16	—	11	14	—	14	32
Tczew . . . . .	8	30	6	67	5	9	90	5	52	168
Królewiec . . . . .	190	41	85	68	28	8	23	42	267	218
Elbląg . . . . .	165	54	120	51	33	4	31	24	256	226
Neuteich . . . . .	—	—	—	—	—	—	10	—	—	10
Tiegenhof . . . . .	—	—	151	6	—	—	48	15	—	220
Grenzdorf . . . . .	—	—	104	5	—	—	150	9	—	268
Schöneberg . . . . .	—	—	280	5	—	—	2	—	—	287
Inne miejscowości .	1 505	124	678	160	650	271	398	156	2 550	1 392
Razem	1 871	302	1 427	421	789	502	936	259	3 464	3 043
Wyszło:										
Warszawa . . . . .	2	21	—	4	63	39	—	11	125	15
Toruń . . . . .	6	13	—	13	56	10	5	34	85	52
Bydgoszcz . . . . .	2	31	4	50	71	36	14	181	140	249
Chełmża . . . . .	—	1	—	—	14	—	—	—	15	—
Grudziądz . . . . .	—	3	1	12	3	—	1	19	6	33
Tczew . . . . .	7	47	4	70	4	9	3	78	67	155
Królewiec . . . . .	178	48	130	34	8	57	72	7	291	243
Elbląg . . . . .	168	52	121	49	15	28	54	20	263	244
Neuteich . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3
Tiegenhof . . . . .	—	—	156	8	—	—	13	31	—	208
Grenzdorf . . . . .	—	—	109	7	—	—	8	157	—	281
Schöneberg . . . . .	—	—	278	7	—	—	1	—	—	286
Inne miejscowości .	1 474	118	650	137	125	784	138	320	2 501	1 245
Razem	1 837	334	1 453	391	359	963	309	861	3 493	3 014

## Statystyka ruchu towarowego na statkach i tratwach przez służę w Einlage

NN. grup nomen- klat. towarów	Grupy towarów	1 9 1 2		1 9 1 3	
		W górę	W dół	W górę	W dół
		Ilość w całych i pół tonach		Ilość w całych i pół tonach	
1	Odpadki kości, kopyt, skór i t. d. . .	—	—	—	—
2	Bawelna, jej surowe odpadki i t. d. .	24,5	—	1,0	5,0
3	Piwo . . . . .	15,0	1 224,5	48,0	1 845,5
4	Olów w blokach i t. d., wyroby z ołowiu	117,0	28,0	226,0	80,0
5	Kora, kora dębowa, kory garbarskie i garbniki . . . . .	17 510,0	—	29 443,0	7,0
6a	Węgiel brunatny (surowiec) . . . . .	—	—	—	—
6b	Węgiel brunatny w brykietach, koks z niego . . . . .	—	—	—	—
7a	Cement . . . . .	2 729,0	210,0	7 231,5	175,0
7b	Kamienie, płyty kamienne, płyty cementowe . . . . .	445,0	189,0	1 091,0	51,0
8	Chemikalja i drogerje . . . . .	4 230,0	40,0	5 785,5	29,0
9	Tektura dachowa, asfaltowana, smolowcowa, filc. . . . .	882,0	499,0	1 399,0	325,5
10a	Nawozy zwierzęce . . . . .	2,0	—	—	—
10b	Zużle Thomasa . . . . .	4 078,0	—	6 633,5	—
10c	Saletra chilijska . . . . .	417,0	—	766,5	—
10d	Sole potasowe do nawozów . . . . .	172,5	—	40,0	—
10e	Fosfat wapna, superfosfat . . . . .	2 466,5	—	2 200,5	—
10f	Inne nawozy sztuczne . . . . .	220,5	10,0	234,0	78,0
11a	Żelazo surowe wszystkich rodzajów .	8 242,0	—	5 454,5	4,0
11b	Żelazo spawalne i t. d. . . . .	—	—	—	—
11c	Łom żelazny i stalowy . . . . .	1 242,5	176,0	987,5	58,5
12a	Żelazo i stal w sztabach (także formowane) . . . . .	10 265,0	248,5	10 069,5	32,0
12b	Blacha i płyty żelazne . . . . .	1 420,0	120,0	1 812,0	44,5
13	Szyny kolejowe, przyrządy do umocowania szyn i t. d. . . . .	2 646,0	225,0	695,0	144,0
14	Podkłady kolejowe, żelazne . . . . .	—	—	—	—
15	Żelazne osie i obręcze i t. d. . . . .	—	87,0	32,0	—
16	Żelazne kotły, maszyny i części maszyn	—	—	4,0	1 614,0
17	Żelazne rury i słupy . . . . .	1 303,0	559,0	490,0	476,0
18	Drut żelazny i stalowy . . . . .	306,5	26,0	1 054,0	1,0
19a	Wyroby z żelaza i stali . . . . .	58,5	—	6 359,0	874,5
19b	Metale pospolite i wyroby z nich . .	7 162,0	1 319,0	275,5	69,0
20	Rudy żelazne (za wyjątkiem żwiru siarkowego) . . . . .	501,0	57,0	2,0	—
Do przeniesienia		66 455,5	5 018,0	82 334,5	5 927,5

## przyjeżdżających lub wyjeżdżających z portu gdańskiego w górę i w dół rzeki.

1 9 1 9		1 9 2 0		1 9 2 1		1 9 2 2	
W górę	W dół	W górę	W dół	W górę	W dół	W górę	W dół
Ilość w całych i pół tonach		Ilość w całych i pół tonach		Ilość w całych i pół tonach		Ilość w całych i pół tonach	
—	—	—	—	—	—	—	—
141,0	11,0	—	1,0	—	18,0	6,5	—
—	1 007,0	2,0	422,5	—	620,0	—	4,0
—	40,0	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	10,0	—	—	—
2,0	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
150,5	149,0	55,0	—	641,5	141,0	2 019,0	42,0
2,0	31,0	10,0	—	32,0	—	51,5	—
130,0	20,5	40,5	15,0	333,0	41,5	8,0	313,0
193,5	37,0	64,0	—	12,0	2,0	—	1,5
—	—	—	—	—	—	21,0	—
—	—	—	—	—	—	593,0	—
—	—	—	—	200,0	—	5,0	1,0
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1 045,0	140,0
184,0	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	11,0	—	—	—
663,0	21,0	393,0	1 610,5	24,0	269,5	12,0	3,5
1 196,0	186,5	426,0	38,0	93,5	270,0	218,5	22,0
967,0	88,0	142,5	110,0	17,0	2,0	143,0	—
5,0	—	5,5	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
300,0	14,0	7 078,5	—	2 717,5	15,0	—	—
817,5	1 138,5	1 435,5	3 592,5	249,0	2 576,0	147,5	4 072,0
277,5	44,0	19,0	36,0	—	—	—	2,0
215,5	—	—	169,5	—	—	—	—
1 239,0	10 305,5	6 777,0	89,0	196,0	7,5	147,0	15,0
—	5,0	—	32,0	1 340,0	—	1,0	1,0
—	—	—	—	—	—	—	—
6 483,5	13 098,0	16 448,5	6 116,0	5 876,5	3 962,5	4 418,0	4 617,0





NN. grup nomen- klat. towarów	Grupy towarów	1912		1913	
		W górę	W dół	W górę	W dół
		Ilość w całych i pół tonach		Ilość w całych i pół tonach	
	Przeniesienie	101 783,5	336 299,0	118 839,0	265 170,0
31 h	Drzewo szlachetne: erika, kokosowe, cedrowe, bukszpanowe, hebanowe, mahoniowe, palisander i t. d. . . .	30,5	—	394,5	—
32	Masa drzewna, słoma prasowana . . .	—	1,0	—	7,0
33	Chmiel . . . . .	—	—	—	—
34	Juta . . . . .	—	—	6,0	—
35	Kawa, kakao, herbata . . . . .	1 990,0	17,0	1 817,0	31,5
36	Wapno gaszone . . . . .	592,5	674,5	107,0	411,0
37	Ziemniaki . . . . .	—	75,0	11,5	39,0
38	Kości . . . . .	0,5	—	3,0	2,0
39	Węgiel z kości . . . . .	—	—	—	—
40	Szmaty . . . . .	15,5	40,0	—	47,0
41 a	Mąka pszenna . . . . .	1 665,0	989,5	2 613,5	1 324,0
41 b	Mąka żytnia . . . . .	86,0	16 589,5	150,0	24 826,5
41 c	Otręby . . . . .	722,5	572,0	1 132,5	340,0
41 d	Inne wyroby młynarskie . . . . .	874,5	944,5	576,0	356,0
42 a	Owoce, jagody . . . . .	206,5	324,5	384,0	758,0
42 b	Winogrona . . . . .	—	—	—	—
42 c	Warzywa . . . . .	103,5	425,5	234,0	298,0
42 d	Rośliny . . . . .	—	—	—	—
43	Oleje, tłuszcze, tran rybi, lój . . . . .	7 841,0	378,5	7 526,0	338,5
44	Makuch mąka, z niego . . . . .	69,5	—	262,0	—
45	Papier i tektura . . . . .	1 595,0	992,0	1 448,0	1 236,0
46 a	Ropa naftowa i inne oleje mineralne . . . . .	48 243,0	1 803,5	40 922,0	366,0
46 b	Olej ze smoły, z węgla kamiennego, naftalina . . . . .	22,5	—	—	—
47	Ryż, mąka ryżowa, otręby ryżowe . . . . .	4 445,0	20,5	3 878,0	33,0
48	Rury z gliny, cementu . . . . .	6,0	10,0	7,0	5,0
49	Buraki pastewne, buraki cukrowe, marchew, korzenie, cykorja . . . . .	1 243,0	618,0	12,0	—
50	Syrop buraczany, melasa . . . . .	204,0	3 591,0	249,5	1283,0
51	Kwas siarczynowy, solny . . . . .	83,0	—	157,5	—
52 a	Sól (kuchenna, jadalna, nieczyszczona . . . . .	4 185,5	—	8 723,0	—
52 b	Sól gorzka i glauberska . . . . .	—	—	—	—
53	Łupek . . . . .	—	—	—	4,0
54	Kwas siarczany . . . . .	—	—	20,0	—
55	Soda wszelka . . . . .	1 511,0	1 183,0	1 511,5	1 195,0
56	Spirytus winny, gorzalka, ocet . . . . .	780,5	267,0	727,5	211,5
	Do przeniesienia	178 299,5	365 815,5	191 712,0	298 382,0

1919		1920		1921		1922	
W górę	W dół	W górę	W dół	W górę	W dół	W górę	W dół
Ilość w całych i pół tonach		Ilość w całych i pół tonach		Ilość w całych i pół tonach		Ilość w całych i pół tonach	
86 694,5	81 252,0	31 666,5	50 775,5	35 996,0	52 443,0	40 817,5	204 678,0
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1 510,5	1 189,0	1 426,0	—	—
—	—	—	—	—	—	7,0	—
—	—	—	—	—	—	—	—
129,0	4,0	12,5	10,5	33,5	19,5	58,5	5,5
4,0	3,0	—	—	5,0	3,0	197,5	—
225,0	104,5	6,0	139,0	1,0	308,0	5,5	493,0
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
79,0	71,0	—	97,5	—	—	—	28,0
18 972,5	15,0	44 721,5	—	92,5	36,0	30,0	59,0
3 900,5	250,0	2,5	—	—	—	—	4,0
329,0	—	—	—	—	5,0	83,0	3,0
35,0	21,0	30,0	298,0	30,0	1,0	—	—
26,0	247,5	8,0	57,0	—	1 356,5	0,5	780,0
—	—	—	—	—	—	—	—
20,5	283,5	3 287,5	337,0	—	153,0	—	196,0
—	—	—	—	—	—	—	—
273,5	73,5	66,5	464,0	734,5	343,5	237,0	50,5
—	4,0	—	—	—	—	—	—
257,0	130,0	16,0	177,0	5,5	141,0	60,5	250,5
1 866,0	32,0	88,0	10,0	1 610,0	6 280,0	342,0	1 938,0
1 113,0	—	—	—	—	53,0	15,0	—
138,0	—	5,0	1,0	590,0	—	—	12,0
—	1,0	5,0	160,0	23,5	—	—	—
50,0	—	—	—	294,0	54,0	135,0	35,0
0,5	—	25,0	—	—	—	5,5	—
—	—	—	—	—	—	—	—
585,5	594,5	—	—	—	—	34,5	200,5
22,0	—	—	11,5	—	—	11,0	—
—	8,0	—	—	—	11,0	—	—
22,0	—	2,0	—	—	—	3,0	—
96,0	3,0	32,0	—	122,0	—	181,5	—
4,0	3,0	18,0	—	104,5	3,0	69,0	51,5
114 846,5	83 096,5	79 992,0	54 048,5	40 831,0	62 636,0	42 293,5	208 784,5

NN, grup nomen- klat. towarów	Grupy towarów	1912		1913	
		W górę	W dół	W górę	W dół
		Ilość w całych i pół tonach		Ilość w całych i pół tonach	
	Przeniesienie	178 299,5	365 815,5	191 712,0	298,382,0
57	Krochmal, cukier krochmalowy i t. d.	466,5	6 540,5	630,5	6 699,5
58	Alabaster, marmur, inne kamienie obróbione . . . . .	3,0	2,0	1 165,0	7 104,5
59a	Cegły, dachówki i t. d. . . . .	1 342,0	6 358,0	—	—
59b	Kamienie budulcowe, wszelkie . . . .	16 406,5	646,0	26 399,0	170,0
59c	Kamienie budulcowe, złom kamienny, kam. narzędziowe: do polerowania, wygładzania, ostrzenia i t. d. . . .	1 290,5	—	1 787,5	1,0
60a	Węgiel kamienny . . . . .	78 537,5	4,0	79 320,0	21,0
60b	Węgiel kamienny w brykietach . . . .	605,0	—	52,5	—
60c	Koks z węgla kamiennego . . . . .	1 318,5	3,0	1 459,0	1,0
61	Tytoń surowy, w kawałkach . . . . .	996,5	88,0	1 086,0	127,0
62	Smola, dziegieć, asfalt, żywica . . . .	5 575,0	1 086,0	6 163,5	878,0
63	Wyroby z gliny, porcelany, kamienia i t. d. . . . .	8,5	87,5	67,0	63,5
64a	Torf, brykiety torfowe . . . . .	40,0	—	75,5	—
64b	Węgiel drzewny . . . . .	—	—	—	—
65	Wino . . . . .	1 173,5	104,5	1 756,5	114,0
66	Włna . . . . .	320,0	45,5	94,0	14,0
67	Cynk, miął cynkowy . . . . .	114,0	2,0	1,0	30,0
68a	Cukier (surowiec) . . . . .	—	125 723,0	—	152 426,0
68b	Cukier rafinowany . . . . .	16 359,5	7 276,0	18 254,0	4 792,0
69	Towary różnorodne . . . . .	1 269,5	223,0	967,5	215,5
70a	Opakowania używane . . . . .	1 031,5	971,0	1 039,0	1 020,0
70b	Farby . . . . .	127,0	3,0	95,5	—
70c	Drzewo kanciaste, heblowane, gotawe wyroby z drzewa, meble . . . .	229,0	103,0	129,0	101,5
70d	Siano i słoma . . . . .	—	37,0	3,0	11,5
70e	Inne towary . . . . .	2 526,0	1 496,0	2 365,0	1 042,0
		308 039,0	516 614,5	334 622,0	473 214,0
<b>Pozatem:</b>					
zwierząt (w sztukach).					
72	Konie (także źrebięta), osły muły . . . .	—	3	—	1
73	Rogaczina (także cielęta) . . . . .	—	425	—	341
74	Owce (także jagnięta) . . . . .	—	1	—	2
75	Świnie (także prosięta) . . . . .	—	334	—	224
76	Drób i inne zwierzęta . . . . .	—	—	—	6
		—	763	—	574

NN, grup nomen- klat. towarów	1919		1920		1921		1922		
	W górę	W dół	W górę	W dół	W górę	W dół	W górę	W dół	
	Ilość w całych i pół tonach		Ilość w całych i pół tonach		Ilość w całych i pół tonach		Ilość w całych i pół tonach		
	114 846,5	83 096,5	79 992,0	54 048,5	40 831,0	62 636,0	42 293,5	208 784,5	
57	—	—	26,5	—	—	105,0	8,0	—	
58	—	50,5	2,5	—	1,0	3,0	—	—	
59a	71,0	366,0	231,0	230,0	427,0	1 041,5	891,5	7 119,0	
59b	—	—	—	1 023,0	—	128,0	2,0	—	
59c	6,0	1,5	—	—	—	—	—	—	
60a	3 832,0	797,0	3 274,5	2 217,5	840,5	728,5	1 097,5	413,0	
60b	15,0	—	—	—	20,0	—	—	—	
60c	1 070,0	—	2 020,0	—	350,0	—	255,0	5,0	
61	22,5	15,0	45,0	46,0	12,0	31,0	23,5	0,5	
62	140,5	47,0	86,0	—	21,0	—	100,0	2,0	
63	—	36,0	—	—	2,0	6,0	—	—	
64a	175,0	566,0	—	8 647,0	10,0	6 374,5	—	1 683,0	
64b	5,0	—	40,0	—	—	—	—	—	
65	28,0	12,0	13,0	10,0	21,5	—	20,0	—	
66	10,0	—	0,5	2,0	3,0	—	5,0	—	
67	—	—	—	—	—	—	116,0	8,0	
68a	128,5	7 759,0	—	—	—	—	—	—	
68b	8 762,5	—	40,0	545,0	94,0	15,0	1 643,5	474,5	
69	548,0	282,5	115,5	94,5	189,0	693,5	74,5	446,0	
70a	741,5	743,5	332,5	106,5	435,5	101,5	38,5	102,5	
70b	—	—	5,0	22,5	—	4,0	—	20,0	
70c	61,5	37,5	59,5	151,0	35,0	195,5	436,5	60,5	
70d	—	333,0	—	1,0	—	4,0	—	158,0	
70e	543,0	1 701,5	1 453,5	119,0	153,5	167,0	262,0	588,0	
		131 006,5	95 844,5	87 737,0	67 263,5	43 446,0	72 234,5	47 267,0	219,864,5
<b>Pozatem:</b>									
zwierząt (w sztukach).									
72	—	—	—	—	—	1	—	3	
73	—	—	—	5	—	236	—	615	
74	—	—	—	1	—	90	—	32	
75	—	—	—	12	—	123	—	365	
76	—	—	30	—	—	1	—	4 562	
		—	—	30	18	—	451	—	5 577

# Statystyka

statków, towarów i tratw, które w roku 1922 przeszły przez śluzy

A. Gdańska Głowa (Wisła Elbląska)

B. Czerwona Buda (kanał Wisła—Zalew).

## A.

Rodzaj statków	Ilość statków	Nośność		Tratw	
		t	netto m <sup>3</sup>	t	m <sup>2</sup>
Parowce osobowe . . . . .	1 036	—	—	—	—
Holowniki . . . . .	185	—	—	—	—
Łodzie . . . . .	722	—	—	—	—
Statki morskie . . . . .	17	—	1 041	196	—
Statki rzeczne . . . . .	1 083	162 031	—	58 253	—
Tratwy . . . . .	11	—	—	—	41 775
Razem	3 054	162 031	1 041	58 449	41 775
W roku 1921 . . . . .	3 708	199 041	7 178	nieznane	44 392

## B.

Parowce osobowe . . . . .	6	—	—	—	—
Holowniki . . . . .	6	—	—	—	—
Łodzie . . . . .	—	—	—	—	—
Statki morskie . . . . .	3	—	115,8	—	—
Statki rzeczne . . . . .	1 745	56 569	—	13 078	—
Tratwy . . . . .	18	—	—	—	20 342
Razem	1 778	56 569	115,8	13 078	20 342
W roku 1921 . . . . .	1 748	67 763	58,8	nieznane	32 406
1922: Ogółem pod A i B	4 832	218 600	1 156,8	71 527	62 117
dto w roku 1921	5 456	266 804	7 236,8	nieznane	76 798

XXIII.

# Zestawienie

towarowego ruchu kolejowego w porcie  
gdańskim.



## Przywóz towarów do

(Stacje: Gdańsk-Legetor, Dworzec Główny, Oliwaer Tor, Kaiserhafen, Holm, Gdańsk-

Nr. nomen- klatury towarowej	Rodzaj towarów	Wolne Miasto Gdańsk	Były zabór pruski	Prusy Wschodnie i Zachodnie	Prowincja Pomorze	Śląsk
1	Odpadki kości, kopyt i t. d. . .	10,0	—	—	—	—
2	Bawelna, jej sur. odpadki . . .	317,5	754,0	638,5	—	—
3	Piwo . . . . .	452,5	173,5	15,0	—	—
4	Ołów . . . . .	2,0	58,0	—	—	—
5	Kory i garbniki . . . . .	29,5	698,0	52,0	—	—
6	a) Węgiel brunatny (surowiec)	45,0	—	—	—	—
	b) Węgiel brun. w brykietach	1 495,0	—	—	—	—
7	Cement . . . . .	5 124,5	321,5	2 760,0	158,0	15,0
8	Chemikalja i drogerje . . . . .	589,5	1 963,5	327,5	136,0	52,0
9	Tektura dachowa . . . . .	363,0	633,0	377,5	45,5	—
10	Nawozy zwierzęce . . . . .	14 910,0	21 243,0	9 679,5	2 986,0	30,0
11	a) Żelazo surowe wszystkich rodzajów . . . . .	1 730,0	708,5	20,5	84,5	15,0
	b) Żelazo spawalne . . . . .	154,5	45,5	—	—	—
	c) Łom żelazny i stalowy . . . . .	8 457,5	1 479,5	894,0	765,0	3 907,0
12	Żelazo i stal . . . . .	2 563,0	2 028,0	399,5	241,0	24,0
13	Szyny kolejowe . . . . .	1 546,0	237,0	307,5	107,5	69,5
14	Żelazne pokłady kolejowe . . . . .	839,0	—	—	—	—
15	Żelazne osie i obręcze i t. p. . . . .	1 907,0	264,5	28,5	98,0	41,0
16	Żelazne kotły, maszyny i części maszyn . . . . .	3 087,0	3 507,0	831,5	210,0	39,5
17	Żelazne rury i słupy . . . . .	486,5	144,0	128,5	21,0	—
18	Drut żelazny i stalowy . . . . .	240,5	222,5	13,5	9,5	—
19	a) Wyroby z żelaza i stali . . . . .	1 568,5	2 142,5	1 394,0	199,5	72,0
	b) Inne wyroby metalowe . . . . .	234,5	264,5	18,0	—	15,5
20	Rudy żelazne . . . . .	—	—	—	—	—
21	Ziemie . . . . .	3 492,0	1 041,0	90,5	—	—
22	a) Rudy surowe . . . . .	—	—	—	—	—
	b) Rudy miedzi, kamień mie- dziany i t. d. . . . .	290,0 1 944,5	96,5 601,0	1,5 15,0	— 395,0	— 4 517,5
23	Drzewa farbiarskie . . . . .	10,0	2,0	—	—	—
24	Ryby również śledzie . . . . .	2 040,0	27 235,5	15 273,5	2 002,5	1 281,5
25	Len, konopie, pakuly, zgrzebie	38,5	16,5	6,5	86,5	53,0
26	Mięso i sadło . . . . .	1 801,0	667,5	348,5	46,0	38,5
27	Nici i przędza . . . . .	102,0	244,5	89,5	3,0	—
28	Zboże:					
	a) Pszenica . . . . .	3 146,5	18 323,0	260,5	277,0	311,0
	b) Zyto . . . . .	2 815,5	9 475,0	—	—	—
	c) Owies . . . . .	356,5	6 658,0	—	—	—
	d) Jęczmień . . . . .	312,5	40,0	—	—	—
	e) Proso, gryka, rośliny strączkowe . . . . .	1 758,0	3 091,0	1 167,5	89,5	45,0
	f) Kukurydza . . . . .	2 784,5	15 262,0	1 004,5	15,0	—
	Do przeniesienia	67 044,0	119 641,5	36 143,0	7 976,0	10 527,0

## Gdańska w roku 1921.

Nowy Port [Dworzec Wiślany, Zollinland i Wolna Strefa] i Gdańsk-Wrzeszcz.

Berlin	Inne niemieckie stacje	B. zabór rosyjski	Mało- polska	Rosja, Fin- landja, Litwa i Ukraina	Rumunja	Węgry	Czecho- Słowacja	Reszta zagranicy	Razem
—	16,5	—	—	—	—	—	—	—	26,5
—	72,0	6 537,0	—	2,5	—	—	—	—	8 321,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	641,0
85,5	14,0	22,5	—	—	—	—	—	—	182,0
—	—	1 876,5	0,5	39,5	—	—	—	—	2 696,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	45,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 495,0
—	56,0	150,0	—	—	—	—	—	568,5	9 153,5
8,0	134,5	2 347,0	192,5	8,0	—	—	0,5	0,5	5 759,5
0,5	—	14,5	—	—	—	—	—	40,0	1 474,0
6,0	379,5	11 930,0	1 454,5	286,0	—	30,0	75,0	231,0	63 240,5
3,5	57,5	695,0	10,0	—	—	—	—	15,0	3 339,5
—	—	73,0	—	—	—	—	—	—	273,0
144,0	4 064,0	826,0	—	—	—	—	6 912,5	878,5	28 328,0
73,0	13,0	1 712,0	75,0	72,5	—	—	—	50,0	7 251,0
11,0	130,0	1 269,5	64,0	—	—	—	—	—	3 742,0
—	1,0	—	—	—	—	—	—	—	840,0
—	2,0	662,0	0,5	—	—	—	—	—	3 003,5
50,5	1 478,0	7 956,0	301,0	—	—	—	6,0	13,5	17 480,0
2,0	1,0	14,0	—	—	—	—	—	—	797,0
82,5	21,0	1 591,5	33,5	—	—	—	—	—	2 214,5
268,0	491,5	1 526,0	105,0	43,5	—	—	20,5	52,0	7 883,0
328,5	84,0	1 450,5	12,0	3,5	—	—	25,0	—	2 436,0
—	—	1 247,0	—	—	—	—	—	—	1 247,0
—	—	653,5	10,0	—	—	—	—	—	5 287,0
—	—	6,5	—	—	—	—	—	—	6,5
23,0	907,0	826,0	—	—	—	—	10,0	—	2 154,0
12,0	913,0	1 507,5	—	—	—	—	—	166,0	10 071,5
—	—	11,0	—	—	—	—	—	—	23,0
657,0	1 105,0	36 806,5	8 159,0	15,0	60,0	—	49,5	233,0	94 918,0
—	7,5	16,5	—	—	—	—	—	—	225,0
3,0	112,0	12 718,0	2 923,0	88,0	—	12,5	68,0	—	18 826,0
2,0	80,0	329,5	20,0	—	—	—	—	—	870,5
—	—	48 612,0	7 460,0	—	—	265,5	1 046,0	287,0	79 988,5
—	—	38 905,0	12 863,5	—	—	—	435,5	—	64 494,5
—	—	35 651,5	1 422,0	468,5	—	—	11,0	—	44 567,5
—	—	2 784,0	—	—	—	—	—	—	3 136,5
19,5	52,5	8 813,0	2 718,0	79,0	—	—	—	—	17 833,0
—	15,0	5 240,0	139,0	—	—	—	971,0	5,0	25 436,0
1 780,5	10 206,5	234 780,5	37 963,0	1 106,0	60,0	308,0	9 630,5	2 540,0	539 706,5



Nr. nomenklatury towarowej	Rodzaj towarów	Wolne Miasto Gdansk	Były zabór pruski	Prusy Wschodnie i Zachodnie	Prowincja Pomorze	Śląsk
	Przeniesienie	148 404,5	147 521,5	62 896,0	15 570,5	13 966,0
60	a) Węgiel kamienny . . . . .	177 241,5	9 644,0	7 851,0	18,0	—
	b) Węg. kam. w brykietach . . . . .	4 042,0	—	—	—	—
	c) Koks . . . . .	12 463,0	50,0	229,0	—	—
61	Tytoń surowy . . . . .	1 280,5	1 868,0	575,5	—	67,0
62	Smoła, dziegieć, asfalt i t. d. . . . .	1 753,0	6 332,0	424,5	68,0	11,0
63	Wyroby z gliny, porcelany . . . . .	179,5	48,0	26,5	22,0	10,0
64	Torń, brykiety torfowe . . . . .	5 984,5	136,0	—	—	—
65	Wino . . . . .	305,5	94,0	73,0	27,0	9,0
66	Włna wszelkiego rodzaju . . . . .	104,0	380,0	363,5	4,5	7,5
67	Cynk, mial cynkowy . . . . .	51,0	23,0	35,5	2,0	12,5
68	Cukier:					
	a) surowiec . . . . .	7 540,0	56,0	1 044,5	—	—
	b) cukier rafinowany . . . . .	1 221,5	245,5	4 515,0	86,5	—
69	Towary różnorodne . . . . .	449,5	1 356,0	426,0	8,0	—
70	Inne towary . . . . .	22 132,0	34 769,5	5 695,5	16 682,0	1 744,5
	Razem t	383 152,0	202 523,5	84 155,5	32 488,5	15 827,5

### Wywóz towarów z

(Stacje: Gdańsk-Legetor, Dworzec Główny, Olivaer Tor, Kaiserhafen, Holm, Gdańsk-

1	Odpadki kości, kopyt, skór. . . . .	75,0	11,0	27,5	25,5	—
2	Bawełna surowa . . . . .	146,0	—	3,0	3,0	1,0
3	Piwo . . . . .	17,0	12,5	350,0	11,0	—
4	Olów . . . . .	19,0	—	84,5	—	11,5
5	Kora i garbniki . . . . .	5,5	1,5	—	—	—
6	a) węgiel brunatny . . . . .	16,0	—	—	—	—
	b) węg. brunatny w brykietach	2 124,5	91,0	—	20,5	4 265,0
7	Cement . . . . .	2 809,5	6 108,0	12,0	1 277,0	96,0
8	Chemikalja i drogerje . . . . .	2 077,5	170,5	175,0	1 802,5	99,0
9	Tektura dachowa . . . . .	137,0	56,0	—	—	—
10	Nawozy zwierzęce . . . . .	6 661,5	135,0	72,0	387,0	111,0
11	a) Żelazo surowe wszystk. . . . . rodzajów . . . . .	263,5	—	21,5	218,0	127,0
	b) Żelazo i stal spawalne . . . . .	12,0	—	—	—	—
	c) Łom stalowy i żelazny . . . . .	15 305,0	205,0	725,0	275,0	—
	Do przeniesienia	29 669,0	6 790,5	1 470,5	4 019,5	4 710,5

Berlin	Inne niemieckie stacje	B. zabór rosyjski	Małopolska	Rosja, Finlandja, Litwa i Ukraina	Rumunja	Węgry	Czecho-Słowacja	Reszta zagranicy	Razem
5 851,0	30 146,5	356 953,5	77 097,0	2 470,0	60,0	374,5	11 127,5	3 331,5	875 772,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	194 754,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 042,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 742,0
43,5	426,5	2 857,0	990,0	16,0	—	—	—	44,5	8 168,5
22,5	21,5	2 572,0	648,0	61,5	—	—	—	—	11 914,0
—	15,5	41,0	—	—	—	—	—	—	342,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 120,5
44,0	115,5	66,0	—	—	—	—	—	—	734,0
5,5	401,0	2 235,0	—	523,0	—	—	—	—	4 024,0
48,0	28,0	16,5	20,0	—	—	—	—	—	236,5
—	36,5	154,0	65,0	—	—	—	—	—	8 933,0
—	278,0	553,0	803,0	—	—	—	—	37,0	7 818,5
78,5	75,5	2 224,5	91,0	12,0	—	—	—	116,0	4 721,0
2 475,5	6 553,5	19 370,0	4 199,0	13,5	—	—	260,5	120,5	114 016,0
8 568,5	38 098,0	387 044,5	83 913,0	3 096,0	60,0	374,5	11 388,0	3 649,5	1 254 339,0

### Gdańska w roku 1921.

Nowy Port [Dworzec Wiślany, Zollinland i Wolna Strefa] i Gdańsk-Wrzeszcz).

0,5	67,5	—	—	—	—	—	—	—	207,0
—	70,0	5,5	—	—	—	—	—	25,5	254,0
96,0	1 047,5	—	—	—	—	—	—	—	1 534,0
23,0	154,0	—	—	—	—	—	—	—	292,0
—	1,5	—	—	—	—	—	—	—	8,5
—	281,0	—	—	—	—	—	—	—	297,0
—	18 205,5	27,5	—	—	—	—	—	—	24 734,0
4,0	678,5	2 439,0	1 087,0	—	—	—	—	—	14 511,0
234,5	2 003,5	98,5	1,0	19,0	—	—	7,5	2,5	6 691,0
14,5	12,0	—	—	—	—	—	—	—	219,5
—	9 069,0	—	—	—	—	—	—	49,0	16 484,5
11,0	670,0	—	353,0	—	—	251,0	—	—	1 915,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,0
115,5	176,0	—	—	—	—	—	—	25,5	16 827,0
499,0	32 436,0	2 570,5	1 441,0	19,0	—	251,0	7,5	102,5	83 986,5





Nr. nomen- klatury towarowej	Rodzaj towarów	Wolne Miasto Gdańsk	Były zabór pruski	Prusy Wschodnie i Zachodnie	Prowincja Pomorze	Śląsk
	Przeniesienie	134 473,5	296 988,5	19 129,0	11 411,0	23 042,5
38	Kości . . . . .	24,0	42,0	8,0	—	—
39	Węgiel z kości . . . . .	53,5	—	—	—	—
40	Szmaty . . . . .	54,0	—	106,0	12,5	—
41	a) Mąka wyroby z mąki . . .	26 113,0	2 017,5	78,0	—	—
	b) Otreby . . . . .	323,5	48,5	3,0	66,5	75,5
42	Owoce . . . . .	2 214,5	354,5	301,0	252,0	438,5
43	Oleje, tłuszcze, tran rybi, łój.	2 479,0	207,0	11,0	37,5	—
44	Makuchl . . . . .	206,5	87,5	—	—	—
45	Papier i tektura . . . . .	1 207,5	98,0	297,0	324,0	606,5
46	Ropa naftowa i inne oleje miner.	6 970,0	2 691,5	45,5	109,5	85,0
47	Ryż, mąka ryżowa . . . . .	1 810,0	83,5	111,0	—	14,0
48	Rury z gliny i cementu . . . .	197,5	23,5	7,5	—	54,5
49	Buraki . . . . .	1 035,0	55,5	43,5	—	14,0
50	Syrop, buraczany, mielasa . . .	2 616,0	772,5	996,5	30,5	—
51	Kwas saletrowy, solny . . . .	25,5	—	—	623,5	—
52	Sól (kuchenna, nieczyszczona i glauberska) . . . . .	4 472,5	49,0	23,0	184,5	—
53	Łupek . . . . .	—	—	—	—	0,5
54	Kwas siarczany . . . . .	20,0	—	—	369,0	—
55	Soda wszelka . . . . .	{ 306,5 38,0	1 043,5 43,5	— —	16,0 —	— —
56	Spirytus, gorzalka i ocet . . .	784,0	19,5	31,0	120,5	—
57	Krochmal . . . . .	147,5	1 183,0	126,0	—	—
58	Kamienie obrobione, wyroby z kamieni . . . . .	457,5	56,5	2,0	62,0	3 878,5
59	Kamienie palone, cegła i t. p.	10 083,5	5 430,0	279,0	324,0	1 633,0
60	a) Węgiel kamienny . . . . .	139 979,0	12 396,5	328,0	220,0	153 051,0
	b) Brykiety . . . . .	661,0	—	—	—	1 030,0
	c) Koks . . . . .	11 247,0	522,5	—	679,5	8 381,0
61	Tytoń surowy . . . . .	1 267,5	21,5	57,0	1,5	—
62	Smola, dziegieć, asfalt . . . .	2 951,0	270,5	77,5	232,5	851,0
63	Wyroby z gliny, porcelany . . .	135,5	56,5	156,5	70,0	281,5
64	Torf, brykiety torfowe . . . .	14 540,5	15 365,5	5 434,0	234,5	11,5
65	Wino . . . . .	265,5	28,0	41,5	12,5	17,0
66	Włna wszelkiego rodzaju . . .	133,5	267,0	44,0	3,5	—
67	Cynk, mial cynkowy . . . . .	1,0	146,0	—	—	48,5
68	Cukier: a) surowiec . . . . .	6 814,0	10 802,0	3 798,5	—	16,0
	b) cukier rafinowany . . . .	11 667,5	14 899,0	618,0	—	2,0
69	Towary różnorodne . . . . .	402,0	170,5	174,0	24,0	22,5
70	Inne towary . . . . .	119 042,5	6 942,5	4 782,0	2 435,5	1 987,5
	Razem t	505 220,0	373 183,0	37 109,0	17 856,5	195 542,0

Berlin	Inne niemieckie stacje	B. zabór rosyjski	Mało- polska	Rosja, Fin- landja, Litwa i Ukraina	Rumunia	Węgry	Czecho- Słowacja	Reszta zagranicy	Razem
5 845,0	62 855,5	186 089,0	7 791,5	2 954,5	—	323,0	304,5	2 251,0	753 458,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	74,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	53,5
65,5	46,5	—	—	—	—	—	—	11,0	295,5
—	329,5	32,5	905,5	—	—	—	—	—	29 476,0
10,5	24,0	6,0	—	—	—	—	—	—	557,5
352,0	570,5	91,5	42,5	—	—	—	73,5	44,0	4 734,5
231,0	1 433,0	161,5	140,5	—	—	—	—	13,0	4 713,5
—	32,5	18,0	—	51,0	—	—	—	—	395,5
1 180,0	1 201,5	52,5	—	—	—	—	—	49,5	5 016,5
515,5	827,5	2 962,0	37 795,5	—	—	—	—	15,0	52 017,0
—	169,5	404,0	—	—	—	—	—	—	2 592,0
16,0	106,0	82,0	—	—	—	—	—	—	487,0
—	27,5	—	—	—	—	—	—	7,0	1 182,5
—	0,5	385,0	86,0	—	—	—	—	—	4 887,0
—	78,5	—	—	—	—	—	—	—	727,5
—	71,0	2 738,0	—	—	—	—	—	—	7 538,0
—	59,5	—	—	—	—	—	—	—	60,0
—	0,5	49,0	—	—	—	—	—	—	438,5
—	613,5	180,5	552,5	—	—	—	—	—	2 712,5
—	43,5	4,5	—	—	—	—	—	—	129,5
—	70,5	292,0	30,5	—	—	—	—	1,0	1 349,0
—	164,5	93,5	—	—	—	—	—	—	1 714,5
20,5	1 284,5	—	—	—	—	—	—	—	5 761,5
39,5	1 735,0	68,0	453,5	—	—	—	—	16,0	20 061,5
0,5	7 200,0	2 383,0	—	38,0	—	—	341,0	—	315 937,0
—	1 993,0	—	68,0	—	—	—	—	—	3 752,0
—	2 036,5	16,0	258,0	—	—	—	—	—	23 140,5
—	97,0	568,0	1,5	—	—	—	—	—	2 014,0
2 385,0	2 937,5	18,5	—	57,5	—	—	—	—	9 781,0
42,5	937,5	10,5	—	—	—	—	—	—	1 690,5
—	171,0	—	—	—	—	—	—	146,0	35 903,0
47,5	1 382,5	—	—	—	—	—	—	49,0	1 843,5
—	15,0	135,5	1,5	—	—	—	—	—	600,0
—	2,0	12,0	6,0	—	—	—	—	—	215,5
149,0	1 687,5	698,5	54,5	—	—	—	713,5	6,0	24 739,5
7,5	10,5	—	709,0	—	—	—	1 293,0	130,0	29 336,5
3 192,0	890,0	15,0	—	—	—	—	—	—	4 890,0
2 809,0	7 586,0	1 228,0	525,5	36,5	—	—	0,5	213,0	147 588,5
7 208,5	102 575,0	194 736,0	49 296,5	3 137,5	—	323,0	2 726,0	2 951,5	1 501 864,5



**"Foresta"**

HOLZ-AKTIENGESELLSCHAFT

**G D A Ń S K**

BROTBAŃKENGASSE 16

Adr.-Telegr.: Foresta Danzig. - Tel. 583

**Zakup i sprzedaż wszelkiego rodzaju drzewa okrągłego  
oraz materiałów tartych**

**Bezpośredni eksport  
do Anglii, Francji, Belgji, Holandji**

**N. V. NEDERLANDSCHE „AGMI“**

OLIE-EN VET-MAATSCHAPPY

**ROTTERDAM**

Boompjes 82 b

Telegr.: Agmioil

**OESTERREICHISCHE AGMI A.-G.**

WIEDEN III.

Schwarzenbergpl. 5a Telegr. Oelagmi

**Oleje i tłuszcze**

**wszelkiego rodzaju**

techniczne i jadalne

dla

wyrobu mydła, świec i margaryny



# Plan des Danziger Hafens Plan Portu Gdanskiego

Maßstab Skala  
1:20 000.



