

BIBLIOTEKA
Instytutu
Bałtyckiego
w Gdańsku

E

100/1711



DER
HAFEN
VON
DANZIG



BERGENSKE

BALTIC TRANSPORTS LTD. A.G.

TELEGRAMM-ADRESSE: BERGENSKE

DANZIG

HYNDEGASSE 89
TEL. SAMMELNUMMER 22541

GDYNIA

VLICA PORTOWA
TEL. 1230/1231

SCHIFFSMÄKLER & BEFRACHTUNGSAGENTEN,
KOHLEXPORTE, DYNKERKOHLEN, SPEDITION,
VERSICHERUNG, HAVARIEAGENTUREN

REGELMÄSSIGER LINIENVERKEHR NACH ALLEN TEILEN VON:
SKANDINAVIEN, FINNLAND, LEVANTE, MITTELMEER,
SÜD V. NORDAMERIKA USW.

VEREDETEN IN POLEN DURCH:

POLSKI LLOYD S.A.

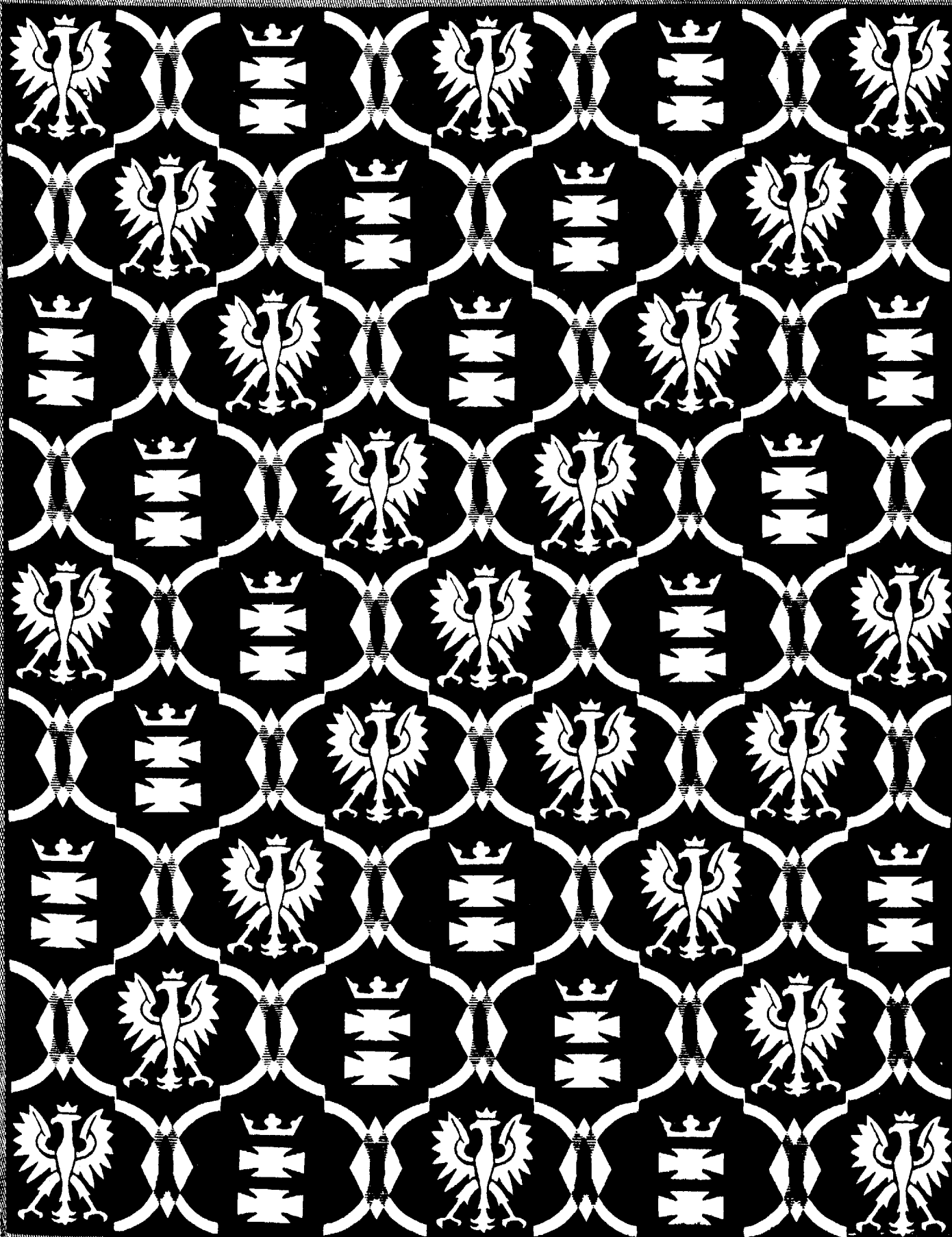
ZENTRALE: WARSZAWA, AL. JERUZOLIMSKI 36
FILIALEN IN: GDYNIA, KATOWICE, KÖDZ, LWÓW, POZNAŃ, WILNO, KRAKÓW
TELEGRAMM-ADRESSE: LLOYDPOL

SCANDINAVIAN LEVANT
& AMERIKA S.S. AGENCY G.M.B.H.

DANZIG

HYNDEGASSE 89
TELEGRAMM-ADRESSE: SCANDSHIP

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



U.-

4°, 3339.

E 4397 II M

DER HAFEN
VON
DANZIG

HERAUSGEGEBEN VOM
AUSSCHUSS FÜR DEN HAFEN UND
DIE WASSERWEGE VON DANZIG

VERLAG

PRZEMYSŁI HANDEL

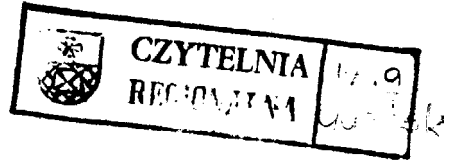
WARSCHAU
ELEKTORALNA 2
1 9 2 9

1939 : 1187



35107

1830



NACHTRAG

Verkehrszahlen aus dem Jahre 1929

SCHIFFSVERKEHR

(ohne Küstenverkehr innerhalb der Danziger Bucht).

EINGANG:

5.396 Schiffe mit 3,892.362 NRT

AUSGANG:

5.432 Schiffe mit 3,917.890 NRT

Zusammen:

10.828 Schiffe mit 7,810.252 NRT

Durchschnittstonnage der Schiffe, die den Danziger Hafen angelaufen haben:
721 NRT

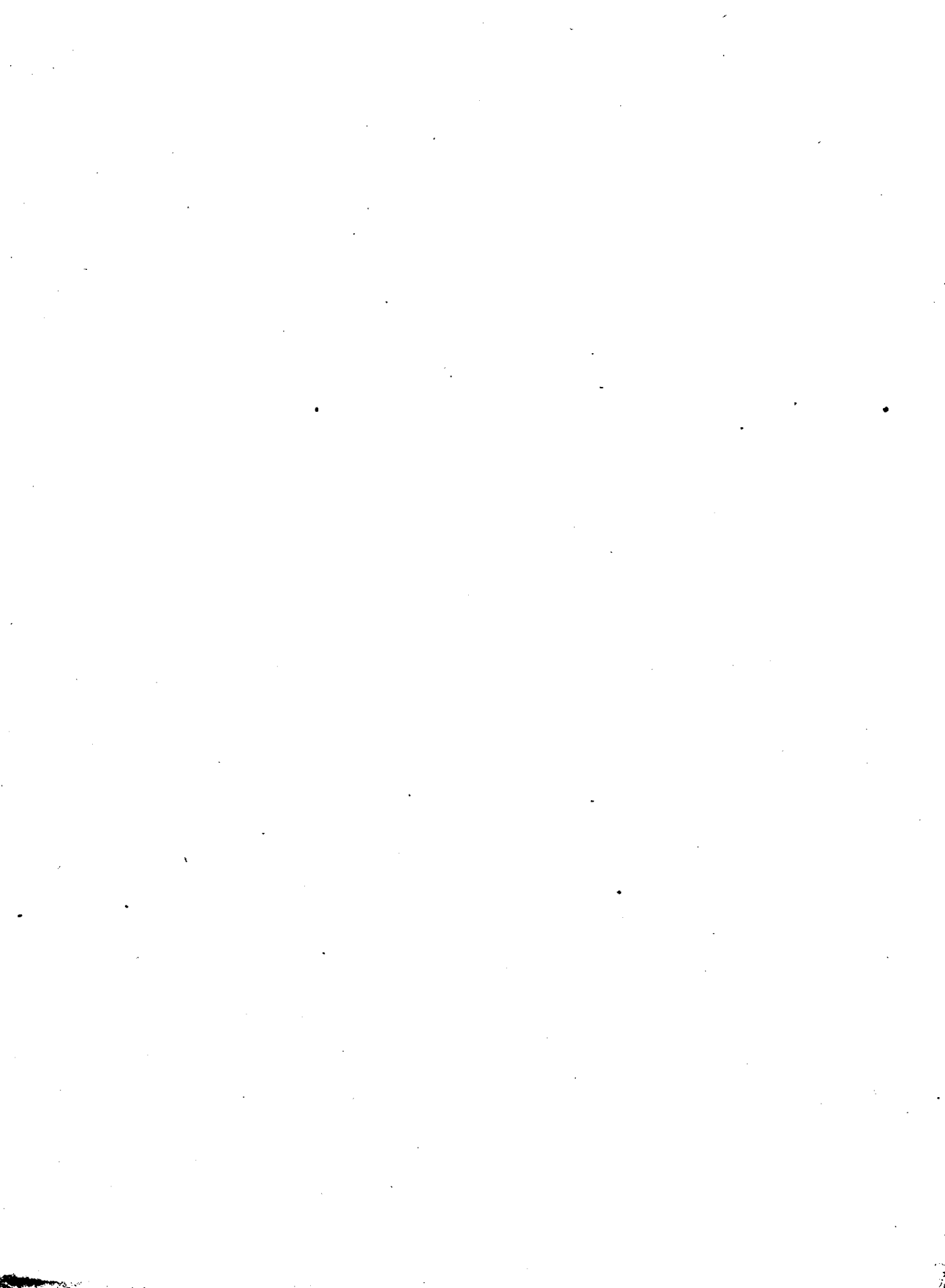
Die Zahl der im Danziger Hafen vertretenen Flaggen — 28

WARENVERKEHR

(in Tonnen)	<i>Einfuhr</i>
Lebens- und Genußmittel, außer Getreide und Heringen	62.590
Getreide	10.682
Heringe	107.662
Kunstdüngemittel und Chemikalien	358.794
Metalle und Metallwaren	46.729
Erze	700.074
Schrott	359.023
Andere Waren	147.397
Zusammen:	1,792.951
	<i>Ausfuhr</i>
Lebens- und Genußmittel, außer Getreide und Zucker.. . . .	114.897
Getreide	267.318
Zucker	211.588
Holz und Holzwaren	661.254
Zement	64.759
Kohlen	5,321.817
Naphtha und Naphthaprodukte	52.418
Andere Waren	72.649
Zusammen:	6,766.700

PASSAGIERVERKEHR

<i>Häfen:</i>	<i>Eingang</i>	<i>Ausgang</i>
Helsingfors	213	17
Libau	351	604
Pillau	73	620
Kopenhagen	575	3,948
London	1,609	14,898
Hull	421	3,908
New York	875	7,847
Andere Häfen	1,323	854
Zusammen:	5,440	32,696
Dazu Küstenverkehr innerhalb der Danziger Bucht	23,140	39,708
Insgesamt:	28,580	72,404



DER AUSSCHUSS FÜR DEN HAFEN UND DIE WASSERWEGE VON DANZIG

PRÄSIDENT:

H. DE LOËS, Oberst

KOMMISSARE:

DER REPUBLIK POLEN

F. HILCHEN, Dr., Direktor
K. JACYNICZ, Kapitänleutnant
W. MODEROW, Ministerialrat
S. WITKOWSKI, Kapitän zur See
H. ZARZYCKI, Direktor

DER FREIEN STADT DANZIG

E. BOSSELMANN, Reeder
K. EXNER, Oberregierungsrat
H. KIESEWETTER, Kaufmann
H. K. SCHIMMEL, Dr., Regierungsrat
E. WERNER, Gewerkschaftssekretär

DIREKTION DES HAFENAUSSCHUSSES:

KOMMERZIELLER DIREKTOR

B. NAGÓRSKI

TECHNISCHER DIREKTOR

R. BRUNS

ABTEILUNGSVORSTEHER:

Dr. H. THOMSEN (Betriebsabteilung) A. ROŻANKOWSKI (Weichselstrombau-
Dr. J. v. WICZKOWSKI (Ökonomische Ab- verwaltung)
teilung) A. KLOTZKY (Hafenbauverwaltung)
F. FOJUT (Maschinenbauverwaltung)

WEITERE ZENTRALSTELLEN DES HAFENAUSSCHUSSES:

FINANZABTEILUNG

K. LITTSCHWAGER

VERWALTUNGSABTEILUNG

A. DEUTSCH

VORSTÄNDE DER LOKALEN VERWALTUNGSSTELLEN:

LOTSENAMT

T. ZIÓŁKOWSKI (Lotsenkommandeur)

HAFENAMT

W. SCHMIDT

KAIVERWALTUNG

E. KUBALL

MASCHINENBAUAMT I

W. SCHOCKELT

WASSERBAUAMT

W. ZÖLLNER

KOMMERZIELLE AGENTUR DES HAFENAUSSCHUSSES IN WARSCHAU, WSPÓLNA 3

A. RUDZKI



POLSKA GOSPODARCZA PRZEMYSŁ I HANDEL

(„INDUSTRIE UND HANDEL“)

WOCHENSCHRIFT
GRÖSSTE POLNISCHE WIRTSCHAFTSZEITUNG
ERSTKLASSIGES REKLAMEORGAN

WARSAWA ELEKTORALNA 2

MONATSCHRIFT IN ENGLISCHER SPRACHE

BRINGT WICHTIGSTE NACHRICHTEN AUS
DEM POLNISCHEN WIRTSCHAFTSLEBEN

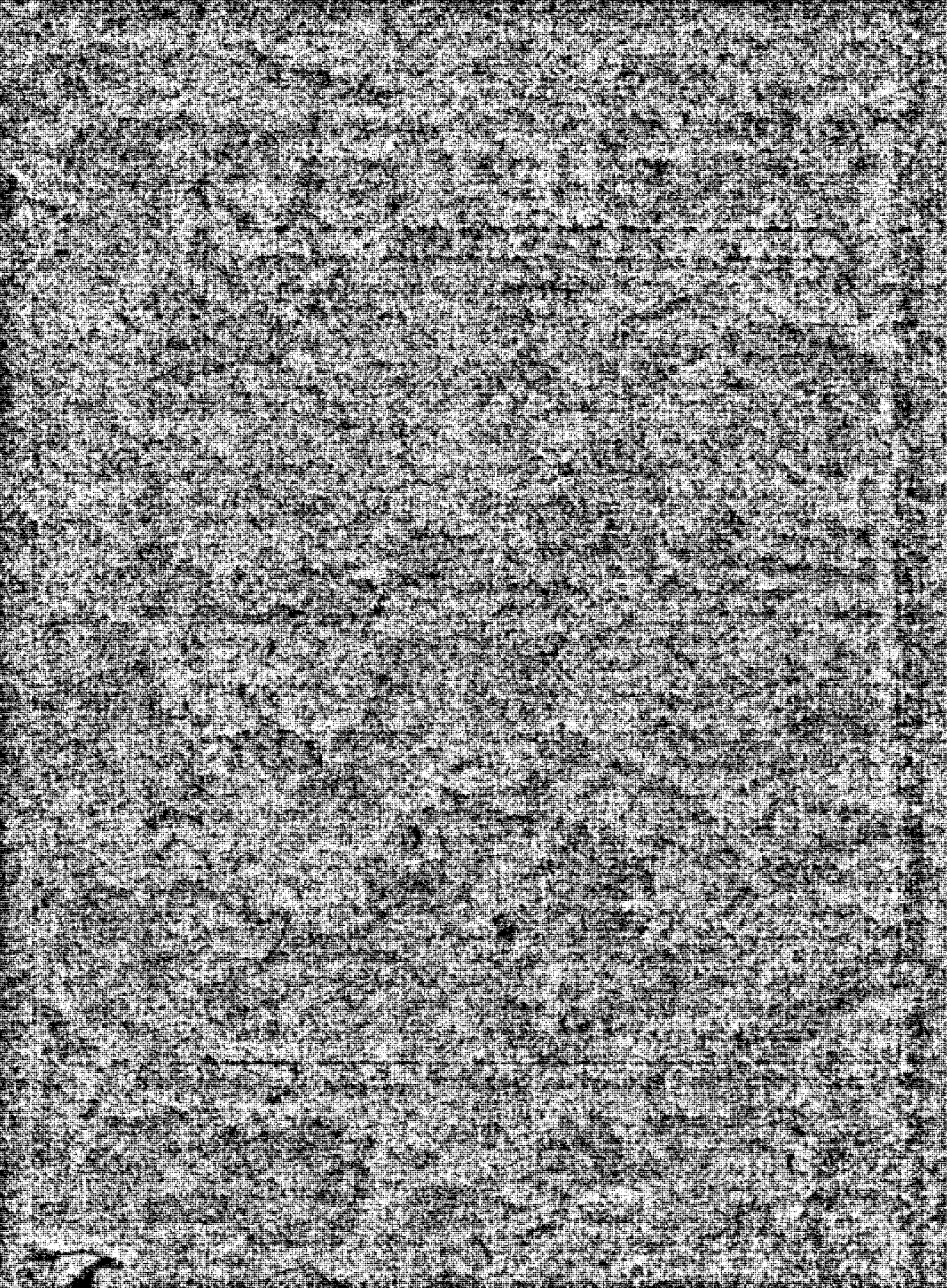
WARSAWA ELEKTORALNA 2

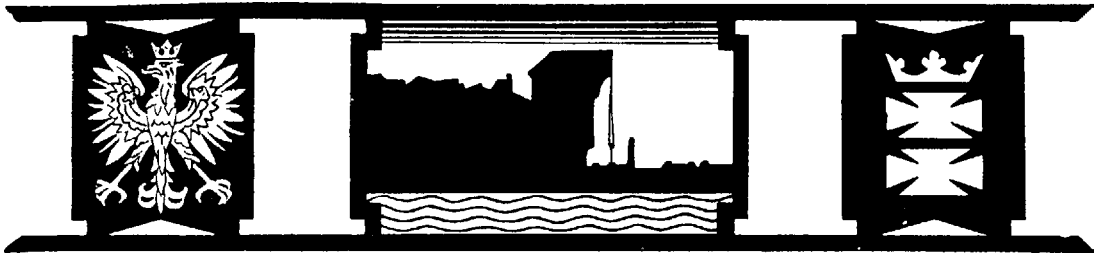
THE POLISH ECONOMIST

VERTRETER FÜR DAS GEBIET DER
FR. ST. DANZIG:

ALBERT BEIN

SCHICHAUGASSE 8 TEL. 251-08





ABSCHNITT I

G E S C H I C H T L I C H E R Ü B E R B L I C K

Schon in den Chroniken längst vergangener Zeiten findet man Aufzeichnungen über den Seehandel mit den an der Weichselmündung gelegenen Gebieten. Bereits vom Jahre 1000 ab wird in alten Urkunden Danzig erwähnt. In den Urkunden aus dem Anfang des XIII. Jahrhunderts findet man schon genauere Angaben über den damals über Danzig betriebenen seewärtigen Ein- und Ausfuhrhandel. Dank seiner Lage an der Mündung eines großen Stromes entwickelte sich dann Danzig verhältnismäßig schnell zu einem wichtigen Handelspunkt, über den der Handel des natürlichen geographischen Hinterlandes und vor allem der polnischen Lande seinen Weg suchte.

Danzigs bedeutender Aufschwung als Hafenstadt fiel in die zweite Hälfte des XIV. Jahrhunderts und das folgende Jahrhundert. Von dieser Zeit an erfuhren die wirtschaftlichen Beziehungen zu den Ueberseeländern eine schnelle Ausdehnung, insbesondere der Handel mit Dänemark, Schweden, Flandern, Frankreich, England, Spanien und Portugal. Zu Ausgang des XVI. Jahrhunderts gelangten Danziger Schiffe sogar bis Italien. Die Einwohnerzahl Danzigs im XVII. Jahrhundert betrug 75.000, das ist mehr als diejenige Hamburgs und Nürnbergs zur gleichen Zeit.

Das wichtigste wirtschaftliche Hinterland des Danziger Hafens bildeten die gegenwärtig polnischen Lande; unabhängig davon jedoch unterhielt Danzig noch rege Beziehungen im Norden zu Litauen, Riga, Reval und dem entlegenen Nowgorod, während im Süden die Handelsbeziehungen bis nach Ungarn und Moldavien reichten, so daß des öfteren Waren aus dem Osten nach Westeuropa über Danzig gelangten.

Den sich so günstig gestaltenden wirtschaftlichen Beziehungen entsprach die Entwicklung des Hafens. Anfänglich waren Holz und Holzzeugnisse die Hauptausfuhrartikel des Danziger Hafens. Gegen Ende des XIV. Jahrhunderts wurden in günstigen Jahren über 2.500 Holzeinheiten zu je 120 Brettern über Danzig ausgeführt.



*Prospect der Mottlau von der Seite des Fisch-Markts nach dem Krahnen-Thor
Prospectus Mottlaviae e regione fori piscarii versus Machinam, qua Molles in altum tolluntur*

Auch gelangten in diesen Jahren durchschnittlich je 1.000 Lasten Asche und Teer, sowie auch bis 1.000 Steine Wachs zur Ausfuhr. Im Laufe des XVI. und XVII. Jahrhunderts stieg diese Ausfuhr weiter, so daß z. B. im Jahre 1610 — 10.014 Lasten Asche und Pottasche sowie 6.074 Lasten Teer ausgeführt wurden. Der Wert dieser Waren betrug ungefähr 1.000.000 Gulden — eine für damalige Zeiten sehr hohe Summe.

Von den damaligen Ausfuhrartikeln sind noch Kupfer und Blei zu erwähnen. Die Ausfuhr von Kupfer über Danzig betrug im XVI. und XVII. Jahrhundert 5.000 bis 10.000 Zentner jährlich.

Die Getreideausfuhr, die schon im XV. Jahrhundert nachweisbar ist, erreichte ihren Höhepunkt in der zweiten Hälfte des XVI. und im ersten Drittel des XVII. Jahrhunderts, als in einzelnen Jahren bis 128.000 Lasten — das sind ungefähr 250.000 Tonnen — jährlich über den Danziger Hafen ausgeführt wurden. Seit der Mitte des XVII. Jahrhunderts hat die Getreideausfuhr infolge andauernder Kriege und wirtschaftlichen Rückganges des Danziger Hinterlandes die Jahresmenge von 50.000 Lasten nur in wenigen günstigen kurzen Zeiträumen überschritten. Von den übrigen in dieser Zeit exportierten Artikeln sind noch Flachs, Hanf, Federn, Leinen, Salpeter und Rohhäute zu erwähnen, während bei der Einfuhr Gewürze, Drogen, Südfrüchte und andere Artikel dieser Art, die aus Antwerpen, Amsterdam und



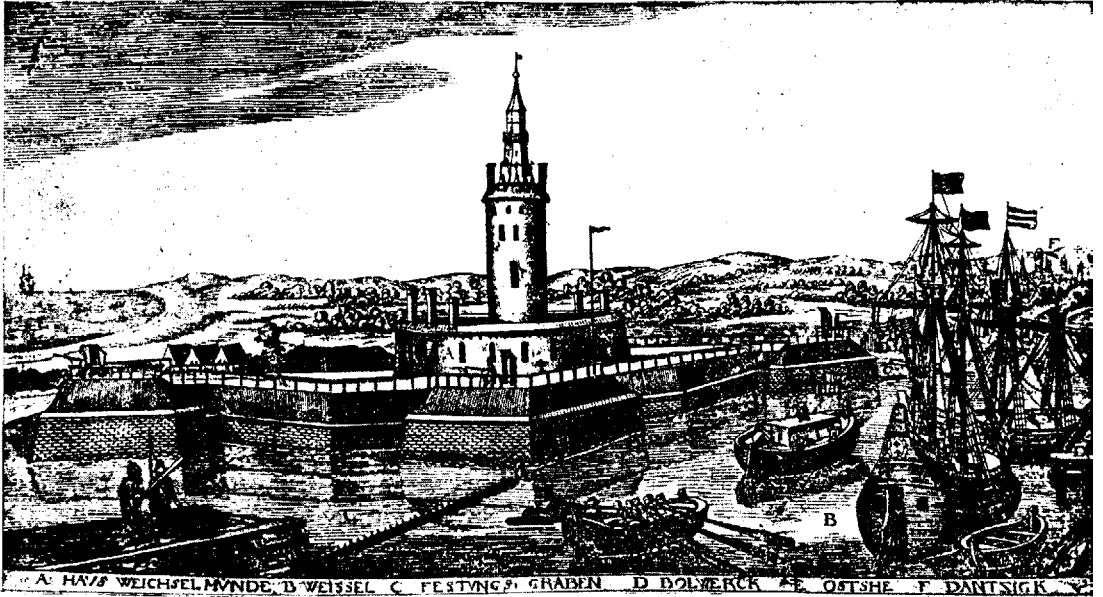
*Das Pack-Haus
Aedificium emporiticum*

Lissabon importiert wurden, eine bedeutende Rolle spielten. Die eingeführten Mengen dieser Waren betragen zu Anfang des XVIII. Jahrhunderts ca. 200.000 Pfund. Außerdem wurden bedeutende Mengen Überseesalz, Heringe und Wein eingeführt. Eine wichtige Stelle nahmen gegerbte Häute und Leder ein, deren Einfuhr fast 1.000.000 Stück jährlich betrug, ferner Tuche, die zu damaliger Zeit in Polen fast gar nicht hergestellt wurden. Weiterhin wären noch Glas und Papier zu erwähnen.

Der Schiffsverkehr war für damalige Zeiten ebenfalls bedeutend. Von Anfang des XVI. Jahrhunderts bis Ende des XVII. Jahrhunderts liefen den Danziger Hafen jährlich durchschnittlich 500 bis 1.000 Schiffe an, wobei an erster Stelle die holländische, weiter die englische und Danziger Flagge stand.

Wie aus diesem kurzen geschichtlichen Überblick zu ersehen ist, spielte der Danziger Hafen vom XV. bis zum XVIII. Jahrhundert eine große Rolle als Vermittler zwischen dem Osten und dem Westen und war eines der wichtigsten Bindeglieder im damaligen internationalen Handel. An der Ostsee war Lübeck der einzige bedeutende Konkurrenzhafen für Danzig.

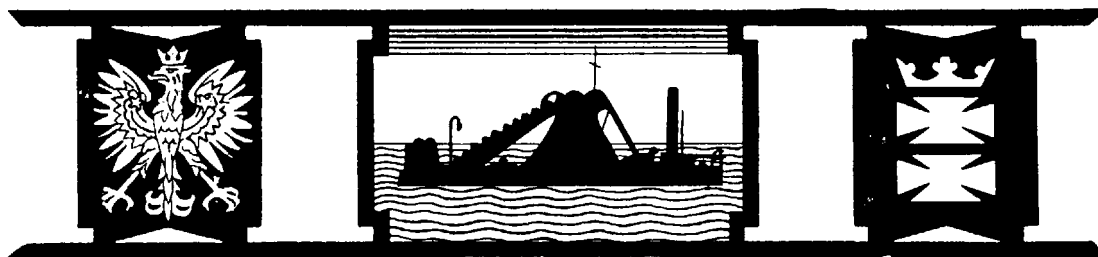
In der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts beginnt ein allmählicher Rückgang des Danziger Handels, und zwar wird er bewirkt durch kriegerische Ereignisse und politische Umgestaltungen innerhalb des Hinterlandes.



Seit Beginn des XIX. Jahrhunderts gehört Danzig zu Preußen und ist somit in die Reihe der zahlreichen deutschen Ostseehäfen gerückt. Der Schwerpunkt des internationalen Handels verschiebt sich in dieser Zeit mehr nach dem Atlantischen Ozean und den in seiner Nähe liegenden Häfen. Außerdem erschweren die Teilungen Polens sowie die aus ihnen resultierende Zergliederung des Hinterlandes Danzigs durch Zollschranken und politische Grenzen die Entwicklung des Eigenhandels in den früheren Ausmaßen. Trotzdem hat der Danziger Hafen seine Umsätze allmählich gesteigert und in den letzten Jahren vor dem Kriege eine beträchtliche Rolle im Ostseehandel gespielt. Der Schiffs- und Warenverkehr in diesem Zeitabschnitt wird später durch Gegenüberstellung mit der heutigen Verkehrslage besprochen werden.

Nach dem Kriege wurde der Danziger Hafen wiederum vor neue Aufgaben gestellt und arbeitet heute unter anderen Verhältnissen als im XIX. Jahrhundert. Durch die Wiedervereinigung der polnischen Teilgebiete und Verbindung der Freien Stadt Danzig mit Polen durch gemeinsame Zollgrenzen erhielt der Hafen ein größeres Hinterland und wurde zum Konzentrationspunkt des polnischen Seehandels.

Aufgabe der weiteren Abschnitte ist es, dem Leser einen Überblick über die Entwicklung des Danziger Hafens in den letzten 10 Jahren und über seine heutige Lage zu geben.



ABSCHNITT II

ORGANISATION DER HAFENVERWALTUNG

1. — DIE OBERSTE LEITUNG

Die Verwaltung und oberste Leitung des Dänziger Hafens liegt, gemäß der Danzig-polnischen Konvention vom 9/XI. 1920, in den Händen des „Ausschusses für den Hafen und die Wasserwege von Danzig“, der aus einer gleichen Anzahl von Kommissaren der Republik Polen und der Freien Stadt Danzig unter dem Vorsitz eines neutralen Präsidenten besteht. Der Präsident wird entweder von der polnischen Regierung und dem Senat der Freien Stadt Danzig im gegenseitigen Einvernehmen gewählt, oder, falls eine Einigung nicht zustande kommt, vom Völkerbund ernannt und muß in diesem Falle Schweizer Staatsangehöriger sein. Seine Aufgabe, die Verwaltung und den Ausbau des Hafens und der Wasserwege, führt der Hafenausschuß durch Organe aus, von denen später die Rede sein wird. Der Hafenausschuß arbeitet im übrigen in Sektionen, die von je einem Delegierten von jeder Seite gebildet werden.

Die Amtssprachen des Hafenausschusses sind Deutsch, Polnisch und Französisch; der Schriftwechsel mit dem Hafenausschuß kann jedoch auch in anderen Sprachen, wie z. B. der englischen, russischen, italienischen und holländischen geführt werden. Der Hafenausschuß besitzt eine eigene Flagge, in der die Hoheitszeichen der Republik Polen und der Freien Stadt Danzig vertreten sind.

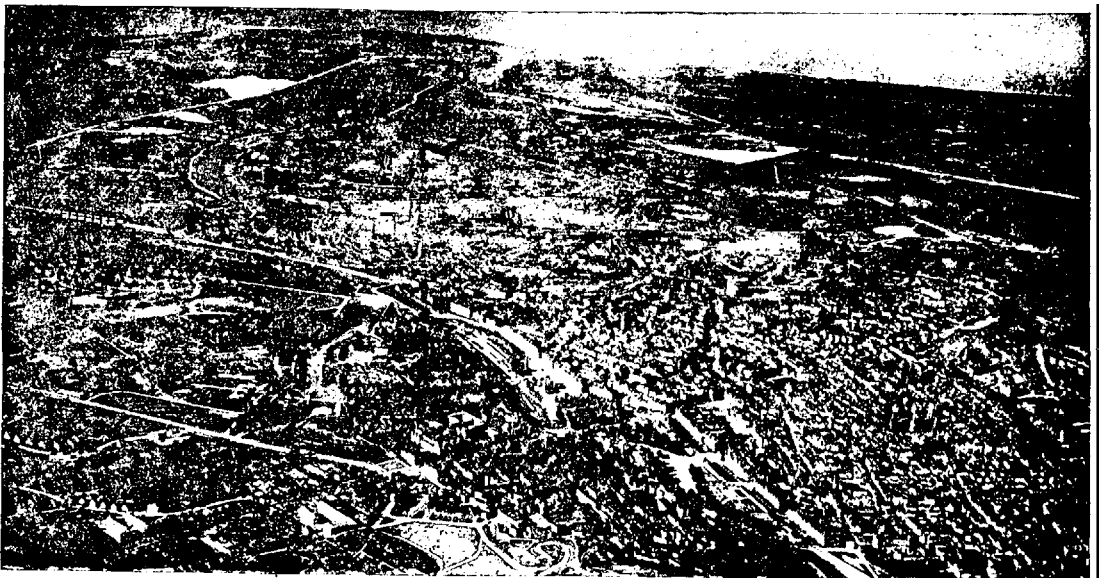
2. — AUSFÜHRENDE ORGANE

Die obersten ausführenden Organe des Hafenausschusses sind die Kommerzielle und die Technische Direktion, die unter der Leitung je eines vom Hafenausschuß ernannten Direktors stehen. Außerdem unterstehen dem Hafenausschuß unmittelbar die Verwaltungs- und die Finanz-Abteilung, die als Organe der entsprechenden Sektionen fungieren.

Dem Kommerziellen Direktor unterstehen unter der allgemeinen Aufsicht des Hafenausschusses die Betriebsangelegenheiten des Danziger Hafens. Alle mit den Erfordernissen des Handels, der Schifffahrt sowie des Warenumschlags im Hafen verbundenen Fragen sind in seiner Hand vereint. Mit Hilfe der ihm unterstellten ausführenden Dienststellen leitet er den Hafenverkehr im weiteren Sinne des Wortes sowie den Betrieb der Hafenanlagen. Er verfolgt die Entwicklung des Hafenverkehrs und seiner Bedürfnisse und stellt entsprechende Anträge an den Hafenausschuß. Ferner hat die Kommerzielle Direktion Vorschläge für Hafentarif-Abänderungen zu bearbeiten und dafür Sorge zu tragen, daß die Eisenbahntarife des Hinterlandes für den Danziger Hafen günstig erstellt werden und so den Interessenten ein Anreiz gegeben wird, den Hafen für ihre Transporte zu benutzen.

Die mit dem inneren Hafenbetrieb, Hafentarifen und Verpachtungen verbundenen Fragen bearbeitet im Bereiche der Kommerziellen Direktion die Betriebs-Abteilung, der die ausführenden Ämter im Hafen unterstellt sind. Zu erwähnen sind hier das Lotsenamnt, das den Schiffsverkehr im Hafen und auf der Reede regelt, sowie die Kaiverwaltung, der der Betrieb der Umschlagsanlagen und die Verwaltung der öffentlichen Lagergelegenheiten des Hafenausschusses untersteht.

Mit Wirtschaftsfragen, z. B. bei der Bearbeitung der Hafengebuhntarife, der Anträge betreffend Eisenbahntarife, weiter mit der Erledigung von Tarif-Rekla-



GESAMTANSICHT DER STADT DANZIG MIT DEM HAFEN

mationen, Presse-Angelegenheiten, mit der Werbetätigkeit und Statistik befaßt sich die Wirtschafts-Abteilung. Besonders zu erwähnen ist hier das Tariffbüro des Hafenausschusses, welches die Höhe der Frachtkostensätze nach Danzig im Vergleich zu anderen Häfen prüft und auf Wunsch der Interessenten Frachtkosten-Kalkulationen aufstellt. Dieses Tariffbüro steht unter der Leitung eines Tarifeurs.

Von den weiteren der Kommerziellen Direktion unterstellten Dienststellen verdient die Kommerzielle Agentur des Hafenausschusses in Warschau Erwähnung, deren Aufgabe es ist, möglichst enge Beziehungen zu den Interessenten des Hafenausschusses im Hinterlande zu unterhalten, ihnen mit den nötigen Aufschlüssen über die Benutzung des Danziger Hafens im Überseehandel zu dienen und für den Danziger Hafen zu werben.

B) TECHNISCHE DIREKTION

Der Technische Direktor bearbeitet alle Angelegenheiten, die den Ausbau und die Unterhaltung des Hafens und der Wasserwege Danzigs betreffen.

Die Technische Direktion gliedert sich in drei Abteilungen:

Die Hafenbauverwaltung bearbeitet auf Grund der von beiden Direktoren entworfenen Richtlinien die Neubaupläne und leitet nach ihrer Genehmigung durch den Hafenausschuß die Durchführung aller Neubauten. Ihr liegt ferner die Unterhaltung sämtlicher Hafenbauten, der Lagerhallen, der Kai-mauern, Bollwerke und sonstiger Uferbefestigungen, des Fahrwassers usw. ob.



BLICK IN DEN HAFEN

12 Außerdem untersteht ihr gemeinsam mit der Maschinenbauverwaltung die Be-
feuerung des Hafens, die Unterhaltung der Seezeichen, der Unterwasserschall- und
Nebelsignalanlage. Die Außendienststelle der Hafenbauverwaltung ist das Hafenbau-
amt Neufahrwasser.

Der Maschinenbauverwaltung obliegt der Bau und die Unterhal-
tung aller maschinellen und elektrischen Anlagen des Hafens und der Wasserwege,
der Kräne, Erzbrücken, Kohlenverladeanlagen, ferner sämtlicher Fahrzeuge und
Geräte, Eisbrecher, Bagger, Rammen usw. Für die Durchführung dieser Arbeiten
stehen ihr das Maschinenbauamt Danzig-Krakau und die Hafenwerkstätten Neu-
fahrwasser als Außendienststellen zur Verfügung.

Die Wechselstrombauverwaltung schließlich hat die Aufgabe der
Ausführung aller Neubauten und Unterhaltungsarbeiten an den Regulierungswerken
der Stromwechsel im Gebiete der Freien Stadt Danzig sowie der nach dem Frischen
Haff führenden Wasserstraßen. Sie sorgt für die Unterhaltung der Schleusenbau-
werke, der Bühnen und Parallelwerke an der Wechsel und den Wasserstraßen, der
beiden Molen an der Weichselmündung, für die Freihaltung der Weichselmündung
und die Durchführung des Eisbrechbetriebes auf der Stromwechsel, etwaiger
Baggerarbeiten, der Auswertung der hydrometrischen Messungen, Peilungen usw.
Zur Ausführung dieser Arbeiten steht ihr das Wasserbauamt Einlage zur Verfügung.
Sämtliche größeren Neubauten des Hafenausschusses werden grundsätzlich im öffent-
lichen Verdingungsverfahren an Privatfirmen vergeben, während die Ausführung
der Unterhaltungsarbeiten und kleinerer Neubauten regelmäßig im Eigenbetrieb
durch die örtlichen Außendienststellen, die Bauämter und Werkstätten erfolgt.

C) VERWALTUNGS-ABTEILUNG

Die Verwaltungs-Abteilung fungiert, wie bereits oben erwähnt, als ausführendes
Organ der Sektion I. Ihr liegen die Personal- und Rechtsangelegenheiten, die Be-
schaffung von Materialien und Büromöbeln, die Verwaltung der Büroräume, sowie
Arbeiter-, Krankenkassen-, Versicherungs-Angelegenheiten und ähnliches ob.

D) FINANZ-ABTEILUNG

Die Finanz-Abteilung ist das ausführende Organ der Sektion II, welche das
Rechnungswesen führt, die Finanzen und die Kasse des Hafenausschusses verwaltet
und durch besondere Rechnungsrevisoren die Kontrolle über die Rechtmäßigkeit
der dem Hafenausschuß vorgelegten Rechnungen ausübt. Ferner bearbeitet diese
Sektion den alljährlich neu aufzustellenden Haushaltungsplan, Kreditfragen, wie auch
Vorbereitung, Verwaltung und Kontrolle der vom Hafenausschuß aufzunehmenden
oder aufgenommenen Anleihen.

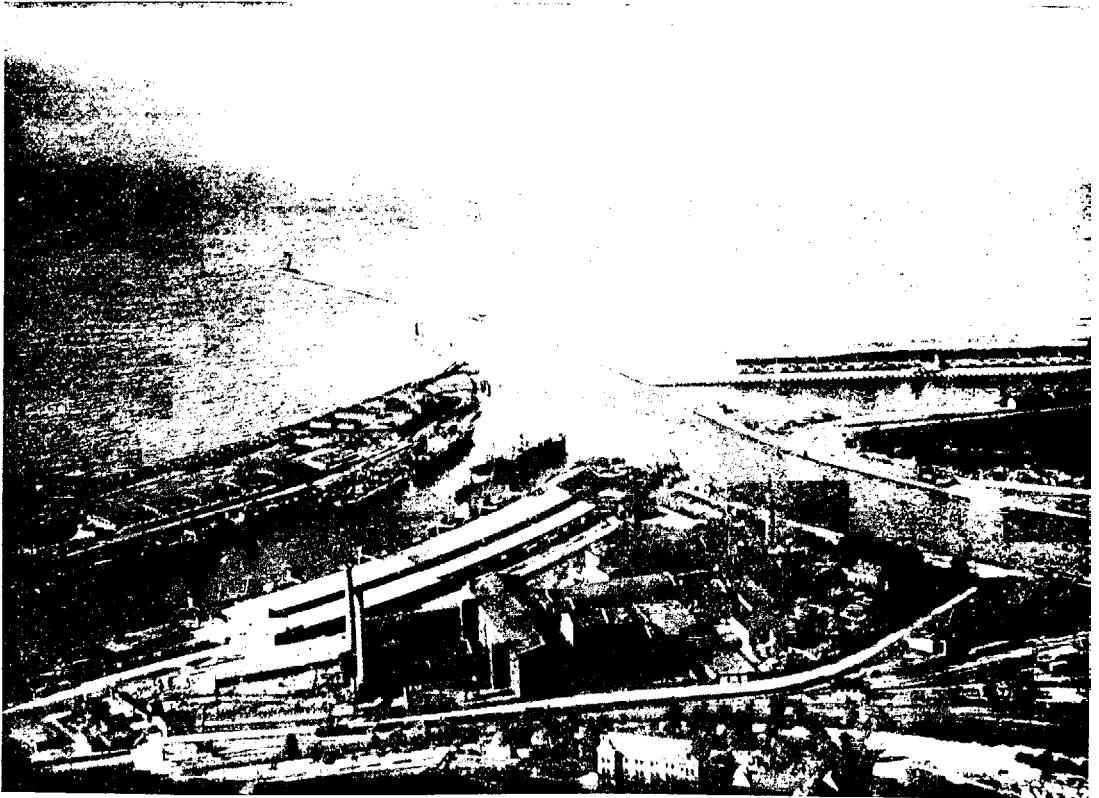


ABSCHNITT III

BESCHREIBUNG DES HAFENS

Der Hafen von Danzig liegt unter dem $18^{\circ} 39' 52''$ Grade östlicher Länge von Greenwich und dem $54^{\circ} 21' 18''$ Grade nördlicher Breite. Der Hafen wird von dem Unterlauf der Weichsel, der sogenannten „Toten Weichsel“ gebildet und hat von der Einlager Schleuse bis zur ursprünglichen Mündung bei Neufahrwasser eine Länge von 30 km. Der eigentliche Seehafen umschließt den Lauf der Toten Weichsel von der Eisenbahnbrücke in Danzig bis zur Mündung in Neufahrwasser mitsamt den Kanälen, Hafenbecken und der Mottlau. Der übrige Teil des Hafens von der Eisenbahnbrücke bis Einlage dient dem Flußverkehr.

Es muß hier hervorgehoben werden, daß der Danziger Hafen im Gegensatz zu anderen an großen Strömen gelegenen Häfen den Vorzug hat, daß er unmittelbar an der See und an einem stromlosen Gewässer liegt, nachdem in den Jahren 1890—95 durch einen künstlichen Durchstich bei Schiewenhorst eine neue Weichselmündung geschaffen worden ist. Die auf diese Weise vom Hauptlauf der Weichsel abgetrennte „Tote Weichsel“ wurde bei Einlage mittels einer Schiffsschleuse von 61 m Länge, 12,5 m Breite und 2,5 m Tiefe bei m. W., sowie einer Floß-Schleuse von 280 m Länge und 11 m Breite mit der Stromweichsel verbunden. Der gesamte Flußverkehr zwischen dem Danziger Hafen und seinem Hinterlande wird ohne jegliche Schwierigkeiten über diese Schleuse geleitet. Andererseits bietet die Abtrennung von der Stromweichsel für den Hafen einen sicheren Schutz gegen Versandungen, Hochwassergefahren, Eisgang und starke Flußströmung, so daß die Schifffahrtsverhältnisse in den Danziger Hafengewässern viel günstiger liegen, als in Häfen an fließenden Gewässern. Da der Danziger Hafen auf diese Weise vor Versandungen geschützt ist, halten die durch Baggerungen geschaffenen Tiefen längere Zeit vor, ohne daß ständige Nachbaggerungen erforderlich sind. Die Wassertiefe im Seehafen beträgt 9,5 m, mit Ausnahme eines kleinen Abschnittes der Toten Weichsel oberhalb der Mottlaumündung und des Holmhafens. Die Tiefe beträgt dort 7 m.

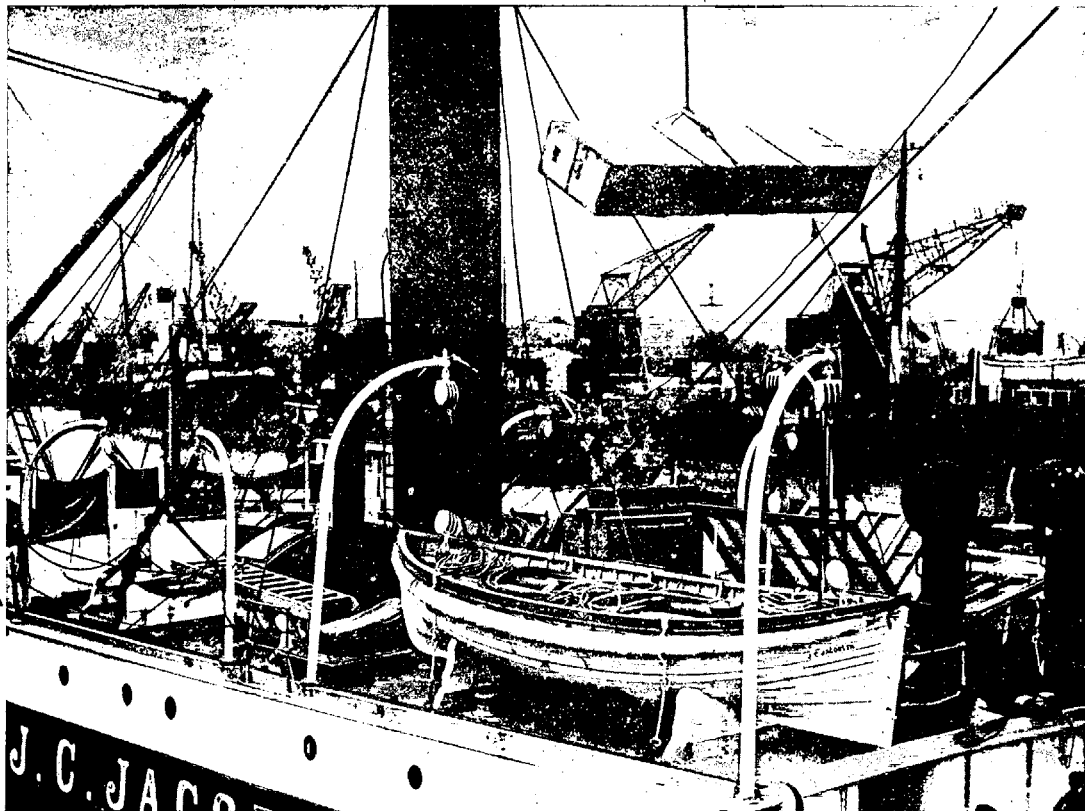


DIE HAFENEINFAHRT

1. — DIE EINFAHRT ZUM HAFEN

Die Reede des Danziger Hafens ist vor stürmischen Winden von allen Seiten geschützt und hat einen guten, aus Sand und Lehm bestehenden Ankergrund.

Die Hafeneinfahrt ist gefahrlos und ohne jede Schwierigkeit; sie wird durch eine künstlich gebaggerte Rinne gebildet, deren Außenteil 1.770 m lang, 250 m breit und 10·5 m tief ist, während der innere, dem Hafen näher gelegene und mit dem äußeren einen sehr stumpfen Winkel bildende Teil eine Länge von 1.550 m, eine Breite von 150 m und eine Tiefe von 10 m aufweist. Die Ränder der Einfahrtrinne sind durch Tonnen bezeichnet, das seeseitige Ende durch eine als Ansteuerungstonne dienende Leuchttonne. Außerdem sind an Land Leuchtsignale vorhanden. Im Jahre 1926 wurde vom Hafenausschuß vor der Hafeneinfahrt in Neufahrwasser eine moderne Nebelsignalanlage in Betrieb gesetzt. Diese Anlage besteht aus einem elektromagnetischen Unterwasserschallsender (1.050 Schwingungen Sek.) und einem



STÜCKGUTUMSCHLAG IM FREIBEZIRK

elektromagnetischen Luftschallsender (Nautophon, 525 Schwingungen Sek.). Die Hafeneinfahrt ist durch Molen eingefasst, von denen die Ostmole, zum Schutze gegen östliche Winde, 450 m über den Kopf der Westmole vorspringt. Die Breite der Einfahrt zwischen den Molen beträgt ca. 80 m.

2. — DER FREIBEZIRK

Von See in den Hafen hereinkommend, sieht man zur rechten Hand, mithin in westlicher Richtung, ein im Jahre 1879 erbautes Hafenbecken, das zusammen mit den anliegenden Kaiflächen, seit dem Jahre 1899, den Freibezirk des Danziger Hafens bildet. Die Länge der Kaimauern dieses Beckens beträgt 1.455 m, die Tiefe in der Mitte des Beckens ist 8 m. Dank seiner bequemen Lage unmittelbar an der Hafeneinfahrt und seines zollfreien Charakters bildet dieses Becken mit den wertvollsten Teil des Danziger Hafens. Aus diesem Grunde hat auch der Hafenausschuß

16 von Anbeginn seines Bestehens. besondere Aufmerksamkeit sowohl auf die Ausdehnung des Geländes des Freibezirks, als auch auf die Modernisierung seiner Anlagen gerichtet. Die Ufermauern bestehen hier im wesentlichen, wie aus Abb. 1 erkenntlich ist, aus Betonmauern mit Granitvorsatzsteinen auf Pfahlrost. Der Freibezirk ist, nachdem noch vor einigen Jahren die Zahl der Kräne erheblich geringer war, nunmehr mit 21 elektrischen Portalkränen ausgerüstet, die eine Tragfähigkeit von $1\frac{1}{2}$ bis 5 t besitzen und vorwiegend mit Greifern versehen sind. Vier weitere Kräne sind bereits im Bau begriffen. Der Flächeninhalt der dem Hafenausschuß gehörenden Lagerhallen im Freibezirk umfaßt 17.000 qm, wobei an Stelle der alten und engen Hallen im Jahre 1926 eine 48 m breite moderne Lagerhalle aus Eisen-

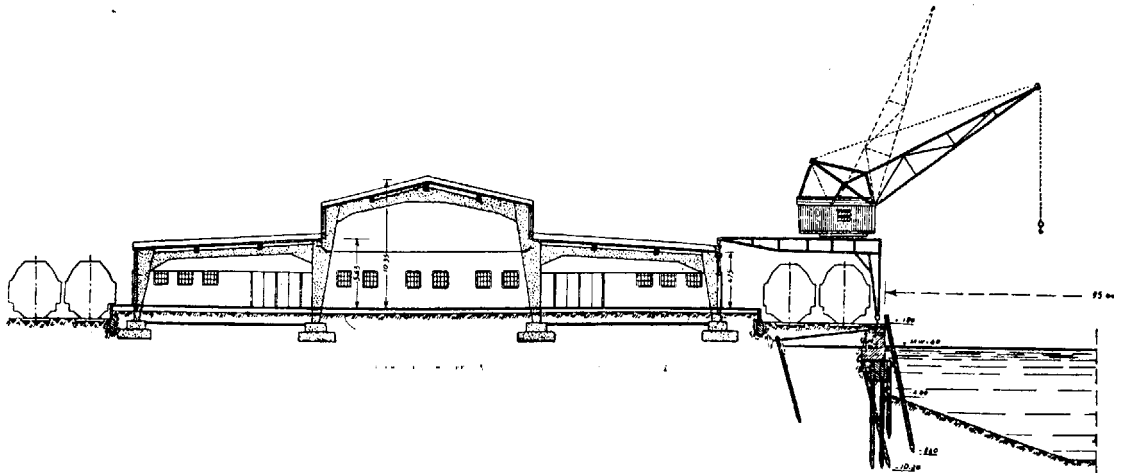
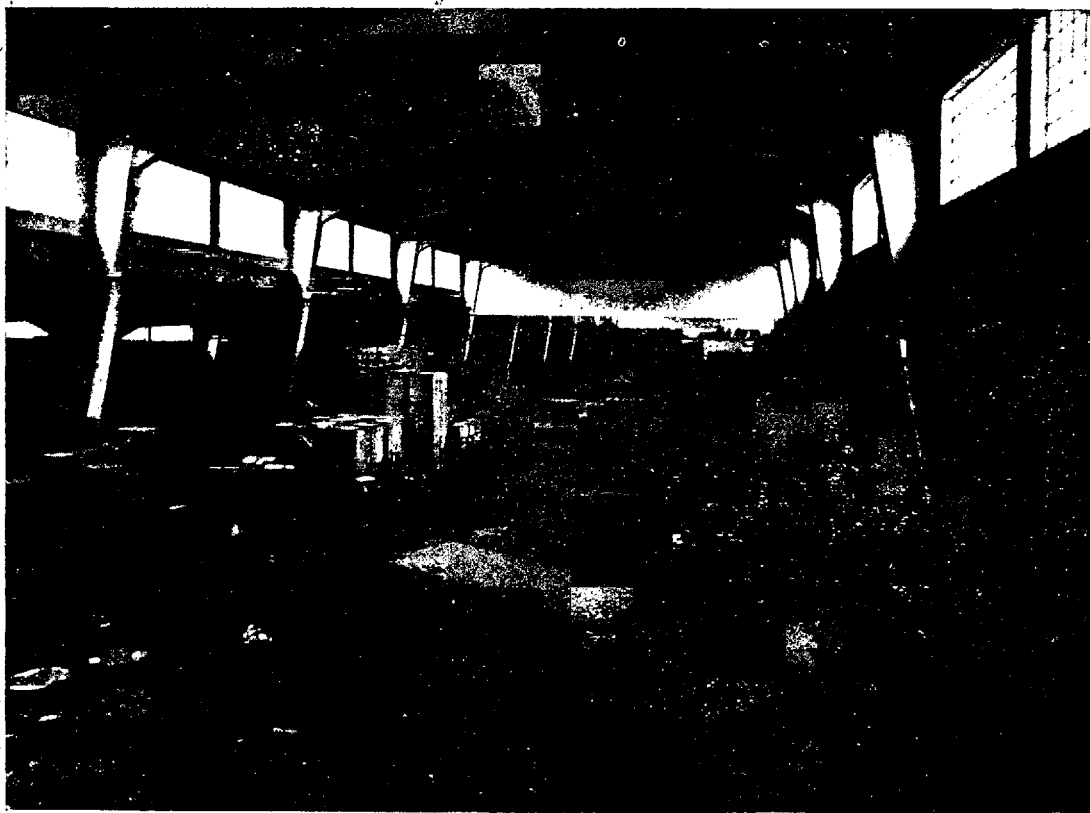


ABB. 1. — QUERSCHNITT DER KAIMAUER UND EINER LAGERHALLE IM FREIBEZIRK

beton erbaut worden ist, die eine Grundfläche von 6.500 qm aufweist und mit Elektrokarren und Schuppenkränen versehen ist. Im Jahre 1929 ist diese Lagerhalle um weitere 4.200 qm vergrößert worden. Schließlich hat der Hafenausschuß im Jahre 1929 ebenfalls auf der Südseite des Freibezirks den Bau einer weiteren Halle ähnlicher Bauart begonnen, die einen Flächeninhalt von 7.500 qm aufweisen wird. Auf diese Weise wird die ganze Südseite mit den modernsten Umschlagseinrichtungen für Stückgüter versehen. Die Halle ist 3-schiffig. Der Schuppenfußboden liegt 1·10 m über Schienenoberkante und besteht aus Holzbohlen auf Lagerschwellen, Schlacke und Sandschüttung. Der Schuppen ist ausgestattet mit 7 Schnellwagen zu je 3·2 t und einer zu 5·1 t Tragkraft. Für größte Beschleunigung des Umschlags sorgen vor der Wasserseite 6 Stück Halbportal-Kippkräne mit je 3 t Tragfähigkeit. Die Einzelheiten der Gleis- und Rampenanordnung gehen aus nebenstehender Abbildung



MODERNE LAGERHALLE IM FREIBEZIRK

hervor. Größtmöglicher Feuerschutz ist vorgesehen. Außerdem besitzt die Fa. Johannes Ick einen eigenen Schuppen am östlichen Eingang zur Südseite.

In erster Linie soll der Freibeizirk naturgemäß dem Umschlag und der Lagerung von Import- und Transitwaren, insbesondere aber dem Stückgutverkehr dienen. Da aber der Danziger Hafen, wie wir dies später sehen werden, in den Nachkriegsjahren sich zu einem großen Exporthafen für Massengüter entwickelt hat, die Einrichtungen für den Umschlag dieser Güter jedoch nur allmählich fertiggestellt werden konnten, so mußte zeitweise auch der Freibeizirk, namentlich die Nordseite, für den Umschlag von Kohlen und Erzen in Anspruch genommen werden. Dank der in der ersten Hälfte des Jahres 1929 erfolgten Inbetriebnahme des neuen Massengutbeckens in Weichselmünde wird der Freibeizirk allmählich vom Massengutumschlag entlastet und beginnt wieder in erster Linie seiner eigentlichen Bestimmung zu dienen. Er wird jetzt wieder mehr und mehr für den Umschlag wertvoller Stückgüter und gesackter Massengüter in Anspruch genommen.

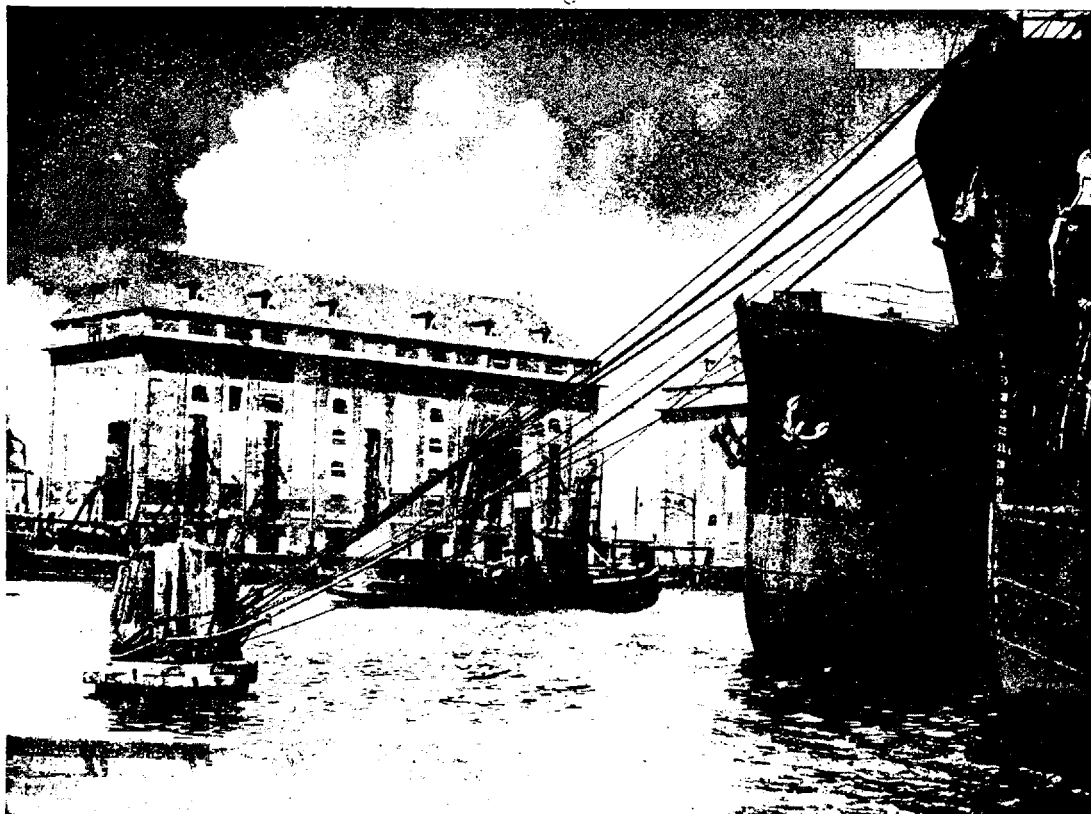




DER HAFENKANAL

3. — HAFENBECKEN WESTERPLATTE

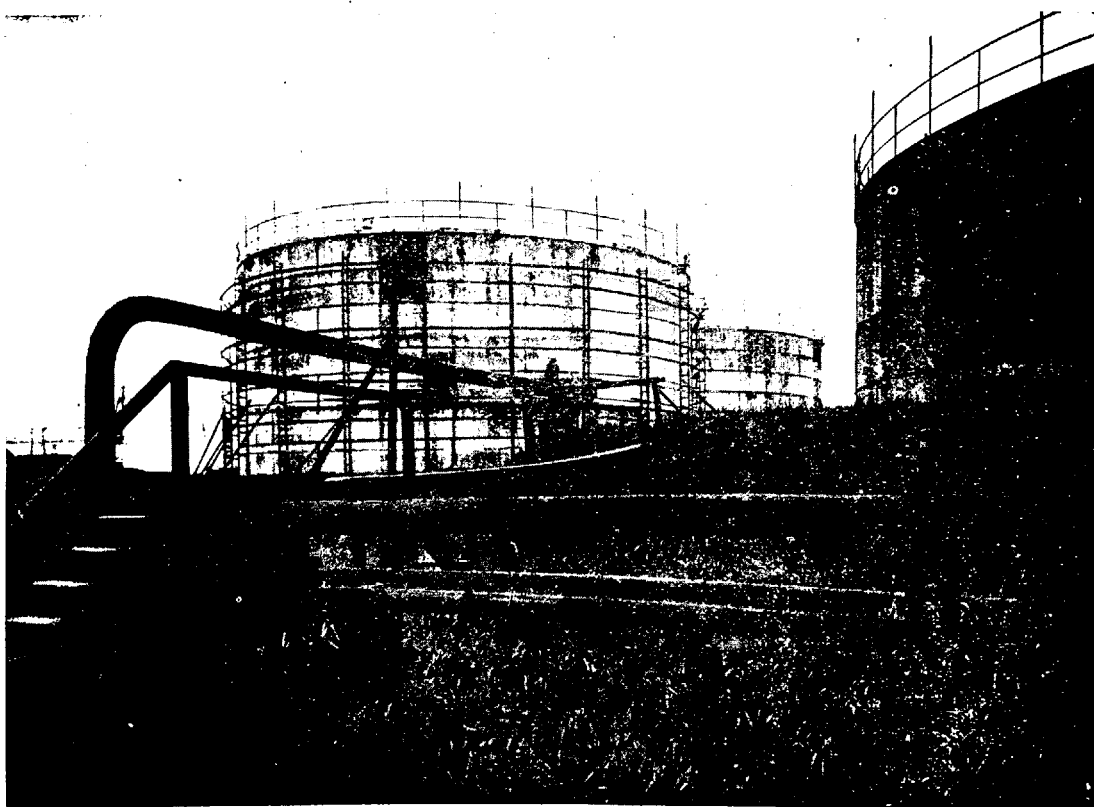
Links von der Hafeneinfahrt, gegenüber dem Freibezirk, liegt das Westerplattenbecken. Das Becken wurde im Jahre 1925 auf Kosten von Danzig und Polen für die Zwecke des Umschlags von polnischem Kriegsmaterial erbaut. Da aber derartige Transporte naturgemäß recht selten eingehen und dieses Becken infolgedessen verhältnismäßig wenig ausgenutzt wurde, während die anderen Hafenteile infolge des starken Handelsverkehrs überaus überlastet waren, erklärte sich die polnische Regierung einverstanden, zeitweilig auf die ausschließliche Bestimmung der Westerplatte zu verzichten. So wurde dieses Becken auf Grund des polnisch-danziger Abkommens vom 4/VIII. 1928 dem Hafenausschuß für den allgemeinen Warenumschlag übergeben, mit Ausnahme des oft nur wenige Stunden beanspruchenden Zeitraumes, in dem dort Kriegsmaterial für Polen umgeschlagen wird. An Uferstrecken besitzt dieses Becken 600 m mit einer Wassertiefe von 9 bis 10 m an der Kaimauer. Die Ausrüstung besteht aus 6 Kränen von 2,5 bis 5 t Tragfähigkeit.



GETREIDE- UND ZUCKERSPEICHER

4. — HAFENKANAL

Den weiteren anschließenden Teil des Hafens bildet der Hafenkanal. Das Ostufer, d. h. die Seite an der Westerplatte, ist nicht mit Umschlagseinrichtungen versehen und dient als vorübergehende Liegestelle für Schiffe, die auf Ladestellen oder weitere Order warten. Das Westufer ist mit Kaimauern und Gleisen ausgestattet und dient für den Warenumschatz sowie als Anlegestelle für Passagierschiffe. Die Tiefe in der Nähe der Kaimauer beträgt 5—7 m, in der Fahrinne 9·5 m, die Länge der Kaimauer 1.981 m. Hier befinden sich viele Umschlagsanlagen privater Firmen sowie einige öffentliche Lagerhallen des Hafenausschusses. In erster Linie sind hier zu erwähnen die Verladecinrichtungen der Firma August Wolff & Co. für Stückgut, weiter der mit Kränen und pneumatischen Getreidesaugern versehene Getreidespeicher und die Lagerhalle der Firma S. Anker resp. Ankerlager A. G. für Güter in Säcken, schließlich der Getreide-Elevatorspeicher der Firma Prowe und die Lagerschuppen von Wieler & Hardtmann und Johannes Ick.



TANKANLAGEN IM HAFEN

5. — MARINEKOHLENLAGER — WEICHELBAHNHOF

Der Hafenkanal endet bei der Möwenschanze, einem alten Festungswerk an der früheren Weichselmündung, mit einer Drehstelle für Schiffe. In südlicher Richtung schließt sich die Tote Weichsel als weiterer Hafenteil an. An ihrem Nordufer befindet sich zunächst das ehemalige Marinekohlenlager mit 12 dem Hafenausschuß gehörigen Lagerschuppen von zusammen ca. 6.000 qm Grundfläche. Hinter der Flucht von Lagerschuppen befinden sich große Petroleumtankanlagen der polnischen Regierung mit einer Fassungskraft von insgesamt 22.000 t. Weiter stehen unmittelbar am Weichselufer zwei mehrstöckige Zuckerspeicher der Firma Wieler & Hardtmann. Diese Speicher können gleichfalls für den Umschlag und die Lagerung von Getreide verwendet werden und besitzen ein Fassungsvermögen von zusammen 28.000 t.

An diese Speicher schließt sich der sogen. „Weichselbahnhof“ an. Hier befinden sich mehrere Schuppen des Hafenausschusses und privater Firmen (Ick, Hart-

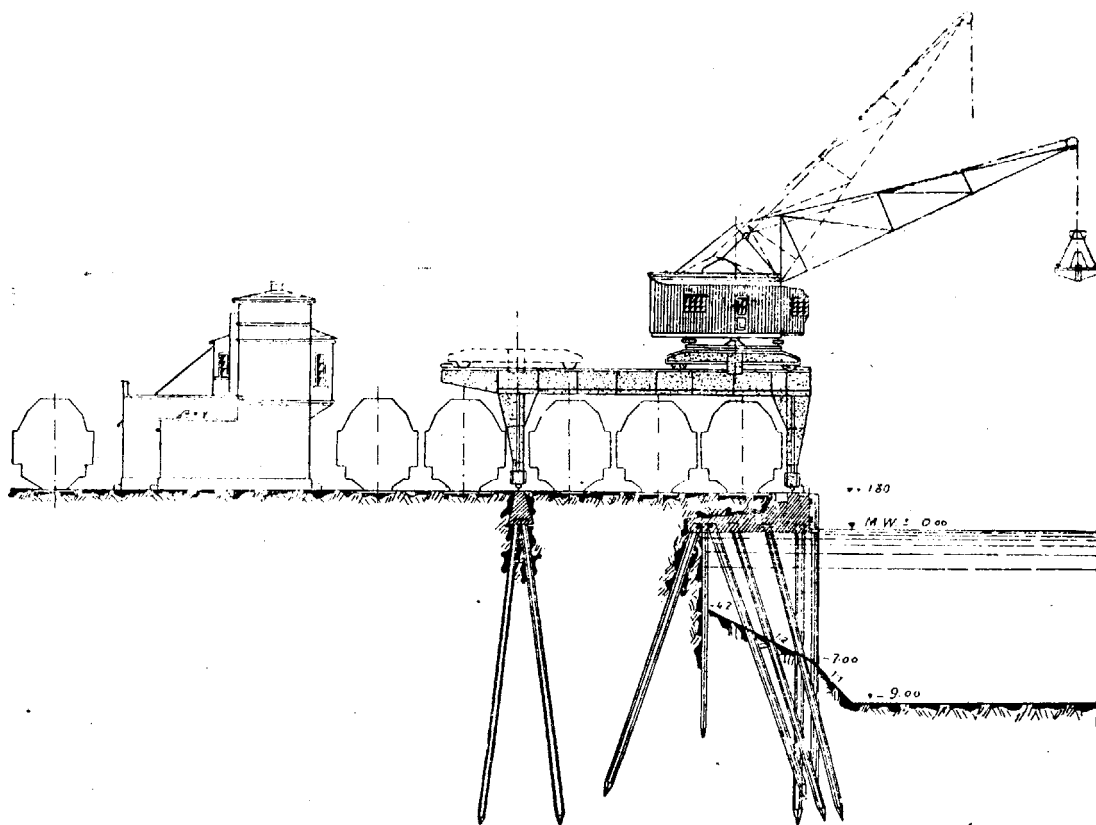


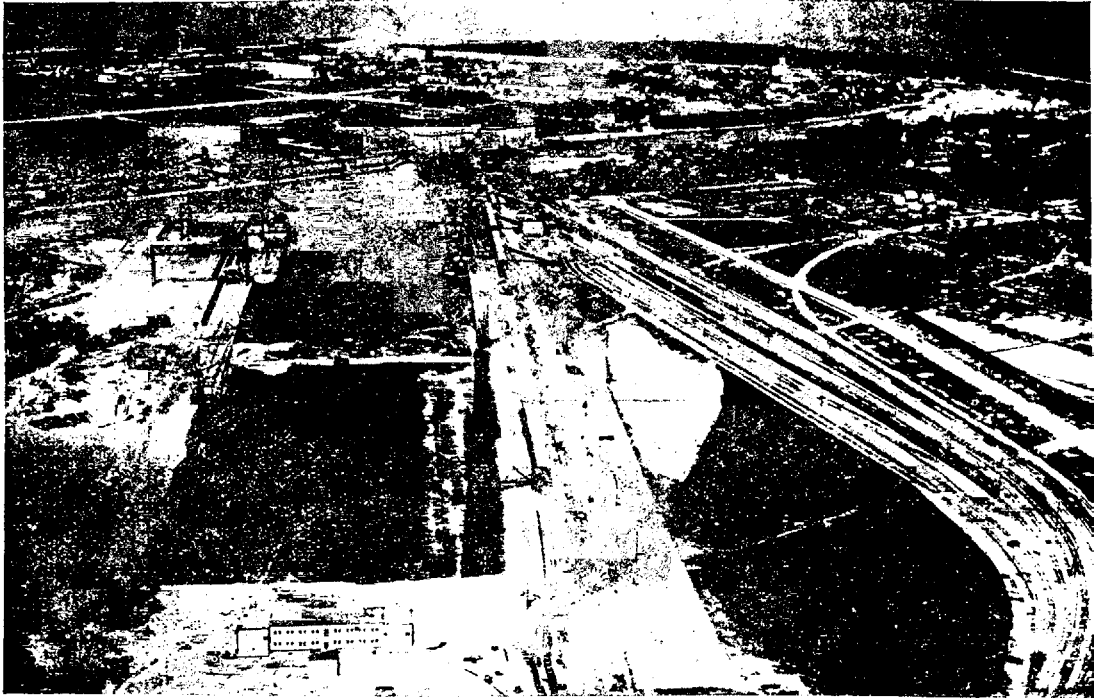
ABB. 2. — QUERSCHNITT DER KAIMAUER FÜR DEN KOHLENUMSCHLAG
AM WEICHELBAHNHOF

wig, Atlantic), sowie die Petroleumtanks der Baltisch-Amerikanischen Petroleum-Import-Gesellschaft. Im Jahre 1926 ist am Weichselbahnhof eine moderne Verladeeinrichtung für Massengüter erbaut worden. Der Hafenausschuß errichtete hier eine Betonkaimauer von 400 m Länge und 9 m Tiefe unmittelbar am Ufer. Diese neuen Kaianlagen bestehen, genau wie die Anlagen am Kaiserhafen, Holmhafen I, Hafenbecken Westerplatte und Massengutbecken Weichselmünde aus einer Betonwinkelstützmauer, welche auf einem schweren Pfahlrost ruht (Abb. 2). Die Kaimauer am Weichselbahnhof ist mit 6 elektrischen Portalkränen von je 7 t Tragfähigkeit mit Greifern für den Kohlen- und Erzumschlag ausgerüstet. Diese Kräne bedienen 5 unmittelbar am Kai gelegene Eisenbahngleise und werden zum direkten Umschlag vom Waggon ins Schiff oder umgekehrt benutzt.

22 6. — WEICHEL MÜNDE — MASSENGUTBECKEN — HOLZLAGERPLÄTZE

Auf dem südöstlichen Ufer dieses Teils der Toten Weichsel befinden sich die Tanks- und Umschlagsanlagen für Mineralöle sowie die Bunkerstation der Firma Baltoil. Weiter liegt hier die alte Festung Weichselmünde, ein historisches Denkmal Danzigs, und das Dorf gleichen Namens.

Bei Weichselmünde sind in den letzten Jahren große Änderungen eingetreten. Aus dem Erlös einer amerikanischen Anleihe, von der später die Rede sein wird,



GESAMTANSICHT DES NEUEN MASSENGUTBECKENS

wurde im Jahre 1927 vom Hafenausschuß der Bau eines Hafenbeckens in Angriff genommen, das ausschließlich für den Umschlag von Massengütern, wie Kohle, Erze, Phosphate usw. bestimmt ist. Die Bauarbeiten des ersten Bauabschnittes mit einer Länge von ca. 550 m sind im Frühjahr 1929 fertiggestellt worden. Dieses Becken besitzt 1.100 m Kaistrecken mit einer Wassertiefe von 9 bis 10 m am Ufer. Es ist mit 3 Kohlenförderanlagen nebst Kippnern ausgerüstet, ferner mit 2 Erzverladebrücken von je 15 t Tragfähigkeit sowie mit einer Verladebrücke für Phosphate von 10 t Tragfähigkeit, 3 Wiegebunkern und einer Reihe von Kränen von 7 bis 10 t Tragfähig-

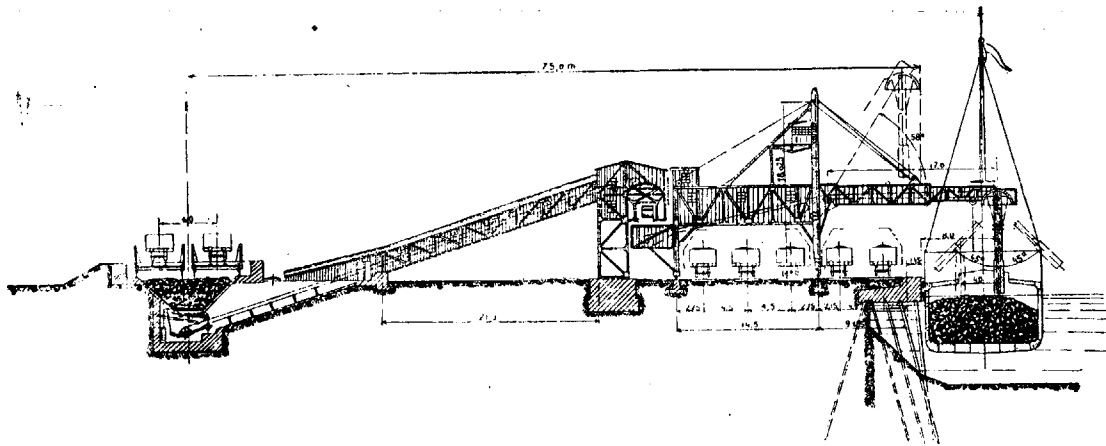


ABB. 3. — QUERSCHNITT DER NEUEN KOHLENUMSCHLAGSANLAGEN

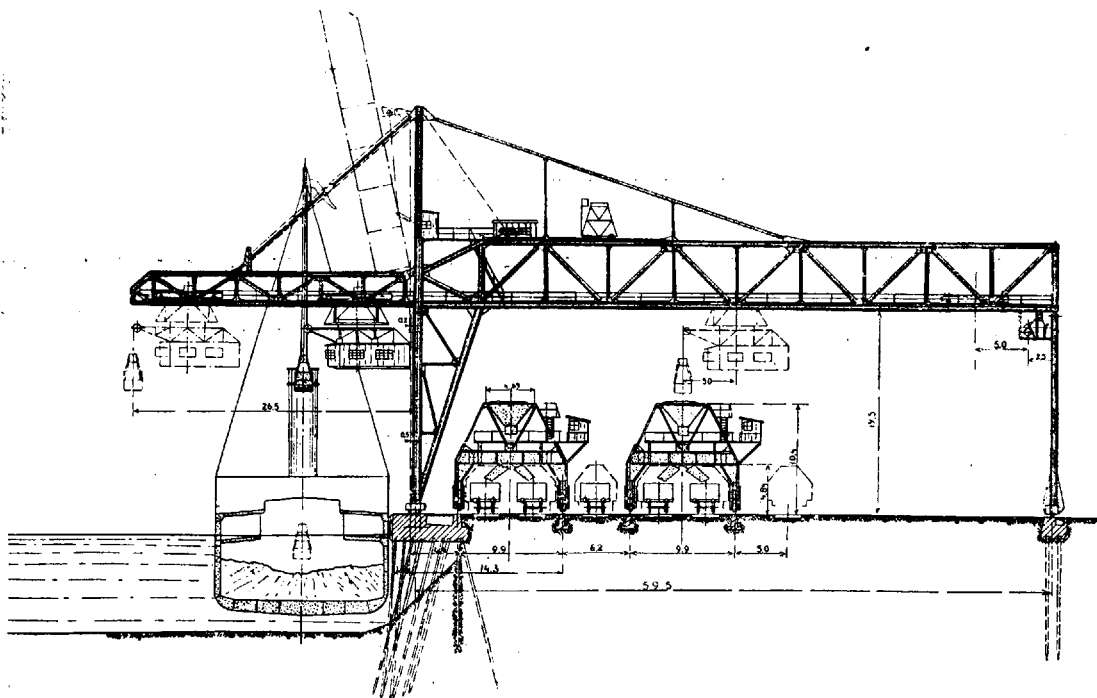
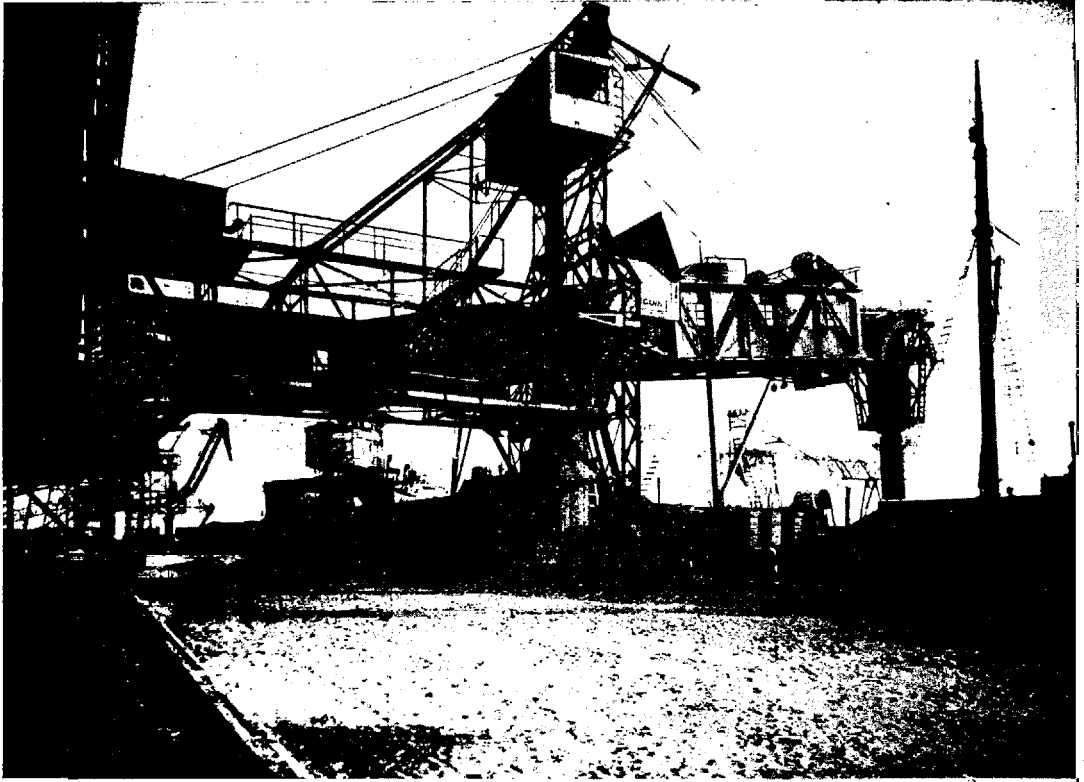
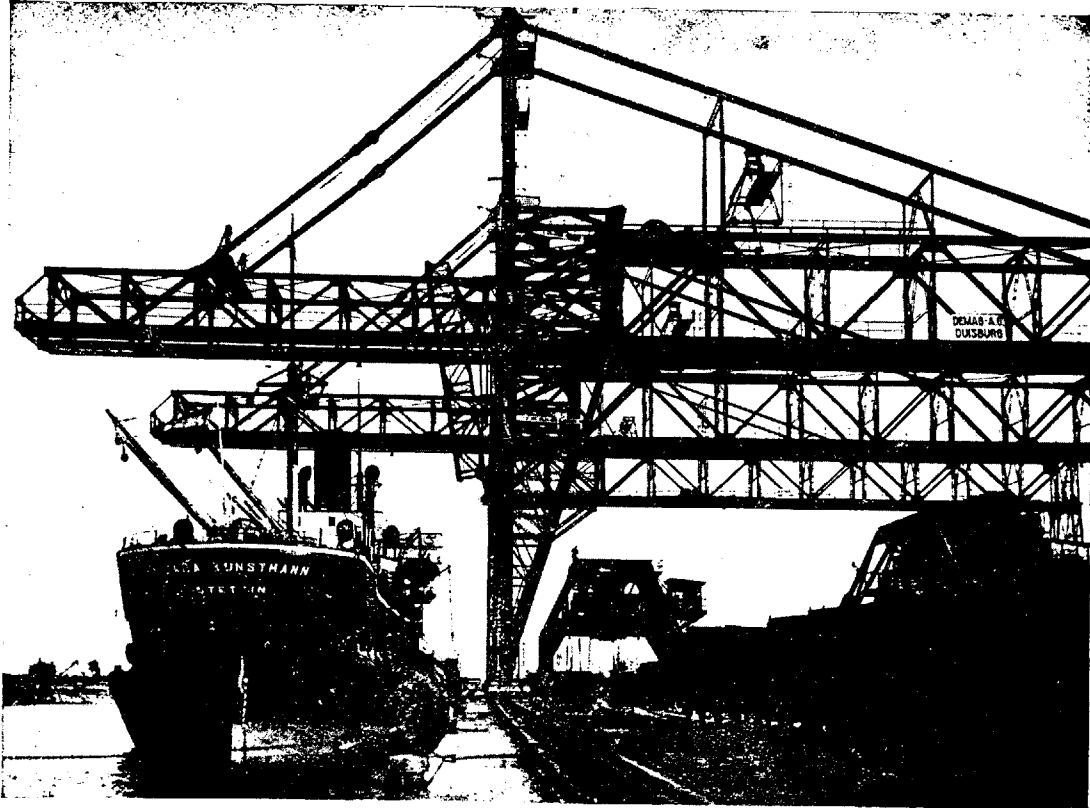


ABB. 4. — QUERSCHNITT DER NEUEN ERZVERLADEBRÜCKEN



KOHLNVERLADEANLAGEN

keit. Die Umschlagsfähigkeit dieser Anlagen beträgt für Kohle ca. 2,5 Millionen t, für Erze und Phosphate ca. 1 Million t jährlich. Diese Umschlagseinrichtungen entsprechen den neuesten technischen Errungenschaften und sind die modernsten ihrer Art; kein anderer Hafen des europäischen Festlandes weist Einrichtungen dieser Art auf. Eine dieser Kohlenumschlagsanlagen im Massengutbecken Weichselmünde ist in Abb. 3 (Seite 23) und im obigen Bilde dargestellt. Bei dieser Anlage werden die mit Kohle gefüllten Eisenbahnwaggons mittels Waggonkipper in Schütt-Trichter entleert (Phot. Seite 65), aus denen die Kohle auf ein geneigtes Querband rutscht, welches das Massengut nach einem Längsband fördert. Von hier aus gelangt es durch fahrbare Abnehmer mit Teleskoprohren an den Enden in die entsprechenden Schiffsluken (Phot. Seite 48). Diese Anlage hat vor dem Umschlag mit Greiferkränen den wesentlichen Vorteil, daß das in ständiger Bewegung bleibende Gut nur gleitet bzw. durch das Band getragen und nicht gestürzt wird, also weitgehendste Schonung erfährt. Die Anzahl der zum Umschlag erforderlichen Arbeiter ist sehr klein. Leistungen von



VERLADEBRÜCKEN FÜR ERZE UND PHOSPHATE

550 t Kohle pro Stunde und Anlage und mehr sind wiederholt erreicht worden. Ein Schiff durchschnittlicher Größe, z. B. von 3.000 t, kann mit Leichtigkeit innerhalb eines Arbeitstages beladen werden, statt in 2½ Tagen bei Benutzung von Kränen.

Die der Einfuhr von Massengütern, insbesondere Erz, Phosphat, Schrott usw. dienenden Verladebrücken sind auf Abb. 4, Seite 23, und Phot. Seite 25, dargestellt. Das Massengut wird mittels Greiferkatzen aus dem Schiff gehoben und in die Wiegebunker entleert, aus denen das Fördergut nach erfolgter Wiegung in Eisenbahnwaggons hinabgleitet. Schon bald nach Inbetriebnahme dieser Anlagen sind z. B. Schiffe mit 2.800 t Erz innerhalb 8 Stunden entladen worden.

Dieses neue Hafenbecken wird zur Entlastung der Umschlagsanlagen in anderen Hafenteilen beitragen, die gegenwärtig dem Umschlag der vorerwähnten Massengüter dienen und, wie z. B. der Freibezirk, nicht im vollen Umfange bestimmungsgemäß als Umschlagsplätze für Stückgut Verwendung finden können.

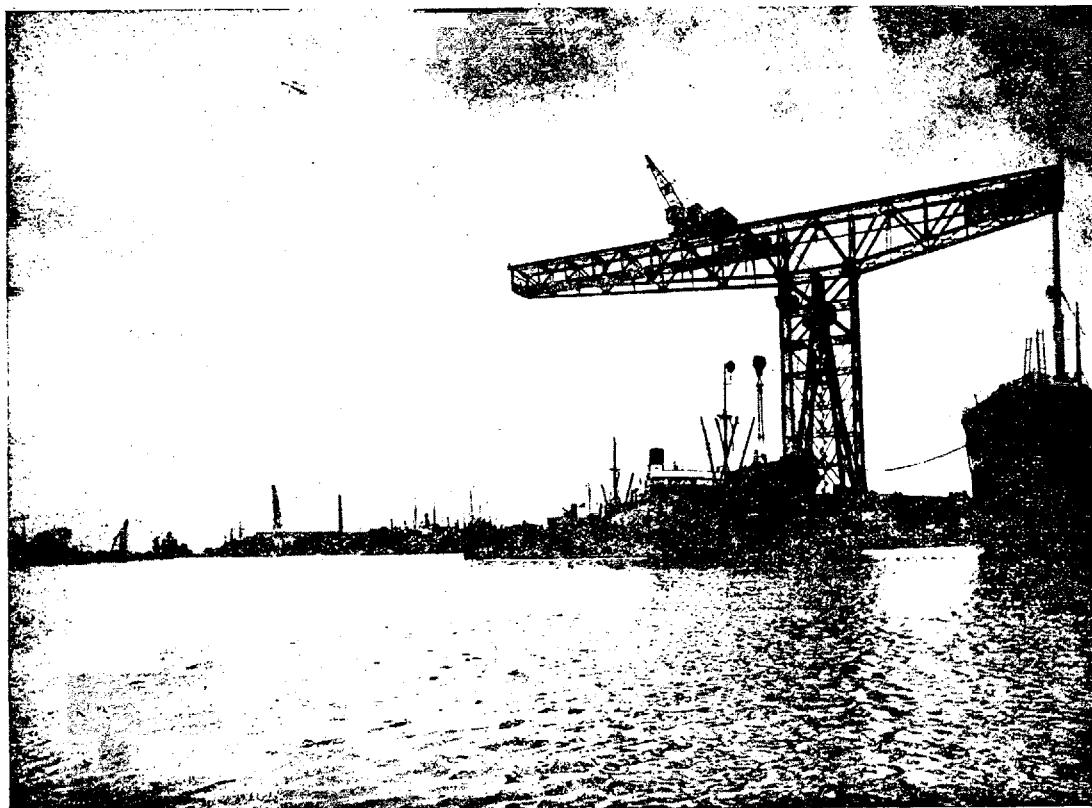


HOLZUMSCHLAG VOM WASSER INS SCHIFF

Oberhalb Weichselmünde befinden sich ausgedehnte Plätze, die vor dem Kriege als Munitionslager der deutschen Kriegsmarine dienten. In den Nachkriegsjahren ist der Holzexport über den Danziger Hafen gewaltig gestiegen — eine Tatsache, die im Abschnitt über die Verkehrsentwicklung besprochen wird — so daß die Notwendigkeit entstand, neue Umschlags- und Lagermöglichkeiten für Holz zu schaffen. Für diese Zwecke wurden die oben genannten Plätze bestimmt. Mit großem Kostenaufwand seitens des Hafenausschusses und privater Firmen wurden sie eingeebnet und mit Anschlußgleisen und Anlegebrücken für große Schiffe ausgerüstet. Hier konzentriert sich auch heute ein bedeutender Teil des Holzumschlags und der Holzlagerung.

7. — WERFTEN — HOLM — KAISERHAFEN

Kurz hinter dem Weichselbahnhof biegt die Tote Weichsel nach südwestlicher Richtung ab. Direkt südlich beginnt ein künstlicher Kanal, der sogen. Kaiser-

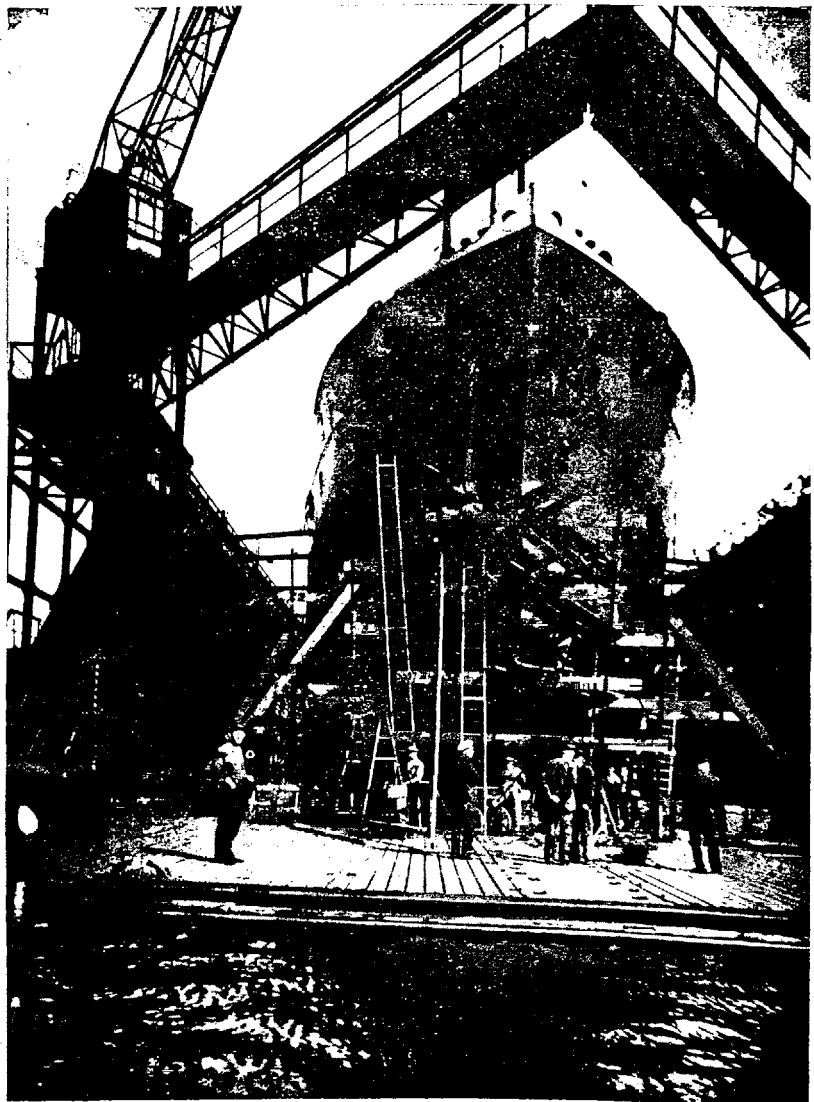


BLICK AUF DANZIGER WERFTEN

hafen, der sich an der Mündungsstelle der Mottlau in die Tote Weichsel mit dieser wieder vereinigt. Auf der Nordseite der Toten Weichsel befindet sich das polnische Postgebäude, weiter die Lager- und Schiffsliegestellen der Baltic-Amerika-Line (United Baltic Corporation Ltd.) und der London-Baltic-Line, die eine regelmäßige Verbindung zwischen Danzig und Nordamerika sowie Danzig und London unterhalten, ferner Privat-Schuppen, Petroleumtanks und Umschlagseinrichtungen für Bunkerkohle. Schließlich wird der restliche Teil bis zur Mottlaumündung durch die Anlagen der Waggonfabrik, der Schichauwerft und der Danziger Werft eingenommen.

Das gegenüberliegende Ufer gehört zur Holminsel, die durch die Tote Weichsel und den Kaiserhafen gebildet wird. Dort befinden sich Privatunternehmen, ein großer Getreidespeicher der Landwirtschaftlichen Großhandels-Gesellschaft, mit einem Fassungsvermögen von 12.000 t, sowie Anlagen der Danziger Werften. Im nördlichen Teil des Holms befindet sich das Holmbecken, das mit Betonkaimauern

28 versehen ist. Diese wie auch das Ufer auf der Seite des Kaiserhafens dienen teils dem Holz-, teils dem Eisenschrott-Umschlag. Ein großer Teil des Holms ist fast ausschließlich für Zwecke der Holzlagerung ausgenutzt. Der Holm ist mit 7 Kränen von 2 bis 5 t Tragfähigkeit ausgerüstet. Im südlichen Teil des Holms befinden sich drei große Lagerhallen, die sich nach fachmännischem Urteil unter anderem vorzüglich für die Lagerung von Baumwolle eignen.



SCHWIMMDOCK

Das Ostufer des Kaiserhafens bildet den Hafenteil des gleichen Namens. Dieser Teil gehört mit zu den wichtigsten und mit Umschlags- und Lagereinrichtungen am besten ausgestatteten Hafenteilen. Die Tiefe beträgt hier 9 m, die Kailänge 440 m. Der Kaiserhafen ist mit 13 Kränen von 2½ bis 5 t Tragfähigkeit ausgerüstet. Die Uferstrecken sind vorwiegend Eigentum der Stadtgemeinde Danzig, die auch über eigene Kräne und Lagereinrichtungen verfügt. Ferner befinden sich hier auch private Anlagen. In erster Linie ist die Chemische Fabrik zu erwähnen, die sich mit der Herstellung, Zubereitung und dem Umschlag von Kunstdünger befaßt, weiter die Speicher der norwegischen Schiffahrtfirma Bergenske, welche eine Reihe von Linien mit den skandinavischen, baltischen und div. anderen Ländern unterhält, alsdann ein Getreide-Elevatorspeicher und ein Holzlagerplatz der Firma Prowe, schließlich die Firma „Alldag“, die über eigene moderne Umschlagsanlagen für Kohle und Holz sowie eine geräumige Lagerhalle verfügt. An der Kaimauer stehen hier 4 große Verladebrücken von je 5 t Tragfähigkeit.

8. — DIE TOTE WEICHSEL BIS ZUR EISENBAHNBRÜCKE

Der weitere Teil des Seehafens von der Mottlaumündung bis zur Eisenbahnbrücke dient vorwiegend der Holzlagerung und dem Holzumschlag. Von den Privat-Firmen, die hier Umschlagseinrichtungen für Holz besitzen, sind zu erwähnen: Bergford, British Baltic Timber Export Corporation, Feldhun & Schneemann, Alldag, Max Weichmann und Danziger Holzkontor. Außerdem befinden sich hier: die älteste Danziger Werft — die „Klawitter-Werft“, sowie die „Wojan-Werft“.

9. — MOTTLAU

Zum Seehafen gehören auch die beiden Mottlauarme, die ehemals den eigentlichen Danziger Hafen bildeten. Die vorhandenen Wassertiefen (4—5 m) machen diesen Hafenteil heute nur für kleinere und mittlere Schiffe zugänglich. Er besitzt aber für den Stückgut- und Getreide-Umschlag eine nicht unerhebliche Bedeutung. Das Fassungsvermögen der Speicher auf der sogen. „Speicherinsel“, die von den beiden Mottlauarmen gebildet wird, wird auf ca. 100.000 t geschätzt. Eine Reihe der alten Speicher ist mit modernen pneumatischen Umschlagseinrichtungen für Getreide versehen.

10. — BINNENHAFEN

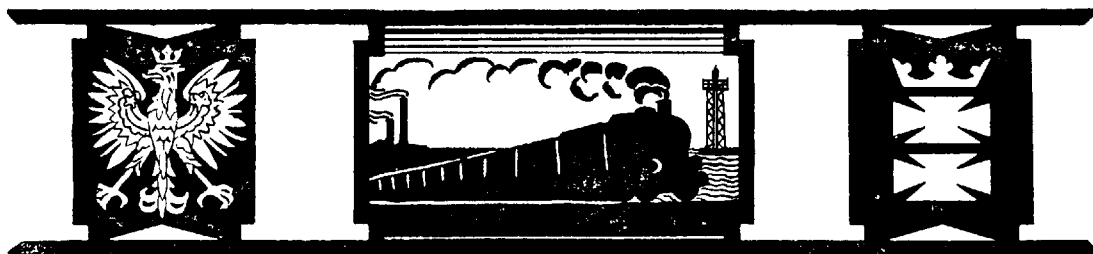
Oberhalb der Eisenbahnbrücke, von km 20·5 bis zur Schleuse in Einlage, dient die Tote Weichsel der Binnenschiffahrt sowie der Holzflößerei. Die Wasser-

30 flächen werden hier für die Lagerung von Holz, das auf dem Wasserwege herangeführt wird, ausgenutzt. Zu beiden Seiten des breiten Flußbettes befinden sich zahlreiche Holzlagerplätze und Sägewerke.

11. — ZUSAMMENFASSENDER AUFSTELLUNG DER WICHTIGSTEN HAFENANLAGEN

Zum Schluß der Beschreibung der Hafenanlagen führen wir nachstehend einige grundlegende Ziffern an, an Hand deren sich der Leser ein Bild von den bedeutenden Ausmaßen dieser Anlagen machen kann:

Länge der Uferstrecken des Seehafens	30.8 km
hiervon mit Kaimauern	8.3 „
Wasserfläche des Seehafens	211 ha
Wasserfläche des Binnenhafens	685 „
Tiefe	9—10 m
Landlagerplätze	ca. 2 Millionen qm
Wasserlagerplätze	„ 2.5 „ „
Länge der Eisenbahngleise im Hafen	330.8 km
Anzahl der Kräne und Schwimmkräne	77
davon: a) mit Greifern versehen	31
b) Schwimmkräne mit 25 bis 100 t Tragfähigkeit	8
Verladebrücken für Erze und Phosphate mit einer Tragfähigkeit von 10 bis 15 t	3
Kohlenförderanlagen mit Kippern	3
Grundfläche der am Ufer gelegenen Lagerschuppen	205.000 qm
Speicher mit automatischen Einrichtungen für Getreide- und Zuckerumschlag, Fassungsvermögen	160.000 t
Tankanlagen für Minerale und Melasse	93.000 „
Werften für den Bau und die Reparatur von Schiffen	4
Schwimmdocks mit einer Tragfähigkeit bis 8000 t	9
Zahlreiche Bunkerstationen für Dampf- und Motorschiffe	



ABSCHNITT IV

DAS HINTERLAND DES DANZIGER HAFENS. EISENBAHNEN UND WASSERWEGE

Grundlage für die Entwicklungsmöglichkeiten eines jeden Hafens ist die Größe und wirtschaftliche Bedeutung seines Hinterlandes. Auch die modernsten Umschlagseinrichtungen und die günstigsten bei ihrer Benutzung gewährten Bedingungen sind nicht imstande, einem Hafen eine günstige Entwicklung zu sichern, sobald er keine festen Grundlagen in einem wirtschaftlich starken Hinterlande besitzt. Dazu müssen den Interessenten rasche, häufige und billige Verbindungen mit den Überseeeländern einerseits und den im Binnenlande gelegenen Orten andererseits zur Verfügung stehen.

1. — DIE GEOGRAPHISCHE LAGE

Vom geographischen Gesichtspunkte aus ist die Lage des Danziger Hafens außerordentlich günstig. Er liegt ungefähr in der Mitte der südlichen Ostseeküste und bildet somit den Mittelpunkt des nördlichen Mittel- und Ost-Europa.

2. — VERBINDUNGEN DURCH WASSERSTRASSEN

Zu den oben erwähnten günstigen natürlichen Vorbedingungen des Danziger Hafens gehört vor allem seine Lage an der Mündung der Weichsel, eines der größten Ströme Mittel-Europas. Schon die Weichsel allein, die auf einer Strecke von fast 1.000 km schiffbar ist, reicht weit in das Binnenland hinein. Sie besitzt ferner ein weit verzweigtes Netz von natürlichen und künstlichen Verbindungen, die das polnische Wasserstraßen-System bilden und teilweise über die polnischen Grenzen hinausgehen. Zu erwähnen sind hier vor allem die Abzweigungen der Weichsel an ihrer Mündung, wie: die Elbinger Weichsel, die Nogat und eine Reihe von Kanälen, die den Danziger Hafen über das Frische Haff mit den Städten Ost-

32 preußens, wie Elbing und Königsberg, und schließlich durch weitere Anschlüsse mit dem Memelstrom verbinden. Ferner besitzt Danzig durch die Weichsel, den Narew, die Biebrza und den Augustowskikanal eine Verbindung mit dem ganzen überaus waldreichen Stromgebiet des Niemen, durch den Narew, den Bug, den Königskanal, die Pina und den Prypeć mit dem Dniepr und durch diesen mit der ganzen Ukraine, endlich durch den Bydgoszczkanal, die Netze, die Warthe mit der Oder. Das Wasserstraßennetz, das Danzig mit seinem Hinterlande verbindet, ist also sehr verzweigt und reicht weit in das Binnenland hinein. Die in Aussicht genommene Regulierung der Weichsel auf ihrer ganzen Strecke wird in hohem Maße zur Hebung der Bedeutung der Wasserstraßenverbindungen für den Hafenverkehr und somit auch zur weiteren Entwicklung des Hafens beitragen.

3. — EISENBAHNVERBINDUNGEN

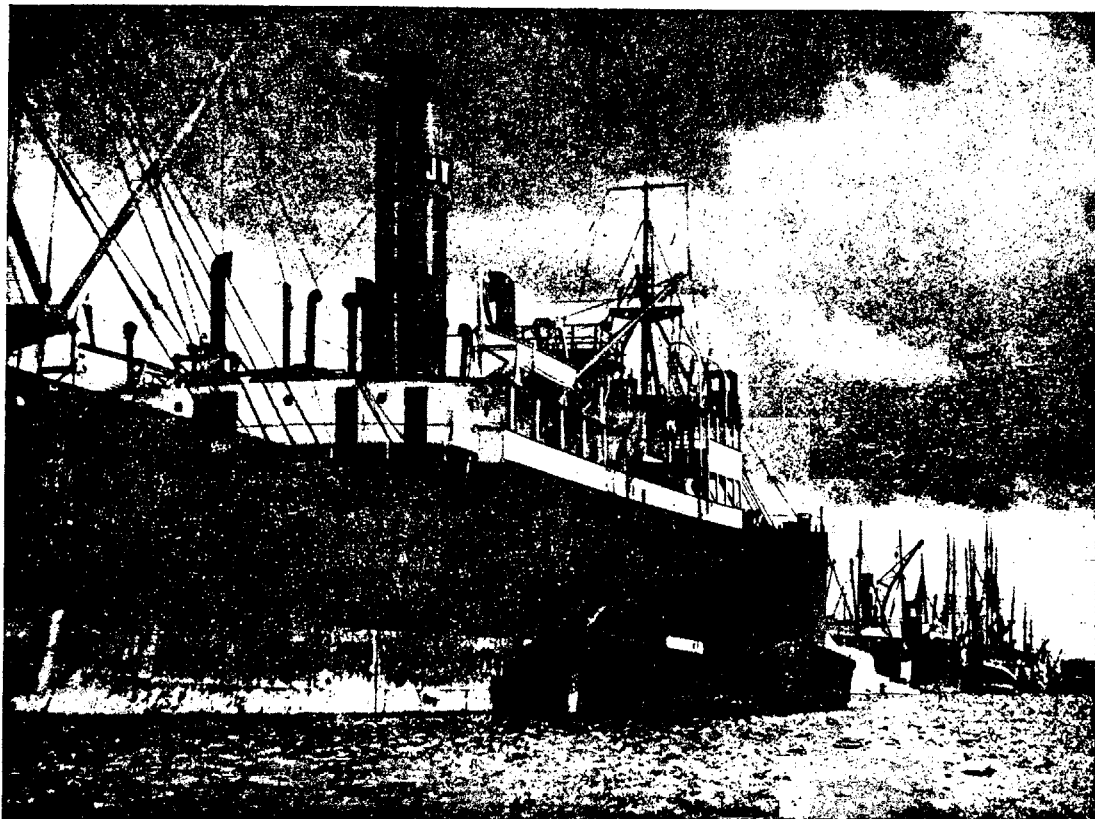
Schon in der zweiten Hälfte des XIX. Jahrhunderts, insbesondere aber im laufenden Jahrhundert, ist der Schwerpunkt im Verkehr zwischen dem Danziger Hafen und seinem Hinterlande auf die Eisenbahnen übergegangen. In den Nachkriegsjahren ist dies noch deutlicher zu Tage getreten, so daß sich heute der Verkehr größtenteils auf dem Schienenwege abwickelt. Die bedeutendsten Eisenbahnlinsen, die Danzig mit seinem Hinterlande verbinden, sind:

- a) die Bahnlinie Danzig—Grudziądz—Mława—Warszawa mit Verbindungen nach Białystok—Brześć n/B.—Mińsk—Moskau—Pińsk—Kowel—Kiew—Modlin—Radom—Lublin—Lwów—Tarnopol—Kołomyja und nach den rumänischen Stationen;
- b) die Bahnlinie Danzig—Tczew—Toruń—Włocławek—Kutno—Łowicz mit mehreren Abzweigungen ins Innere des Landes;
- c) die Bahnlinie Danzig—Tczew—Gniezno—Lubliniec—Katowice und weiter nach der tschechoslovakischen und ungarischen Grenze, sowie nach Deutsch-Oberschlesien;
- d) zahlreiche Bahnlinien, die den Danziger Hafen mit Pommerellen und Poznań verbinden;
- e) die Bahnlinie Danzig—Tczew—Chojnice—Berlin;
- f) die Bahnlinie Danzig—Gdynia—Wejherowo—Stettin—Berlin.

Der Danziger Hafen wird mithin durch ein weitverzweigtes Eisenbahnnetz bedient. Die Eisenbahnverbindungen mit Polen und den Teilen des Danziger Hinterlandes, die außerhalb der polnischen Grenzen liegen, sind bequem und schnell. Nachfolgend geben wir die Entfernungen nach einigen wichtigen Wirtschaftszentren an:

<i>Land</i>	<i>Station</i>	<i>Entfernung in Tarifikm.</i>	<i>Beförderungszeit in Stunden</i>
Polen	Warszawa	408	24
	Poznań	295	20
	Łódź Fabr.	408	23
	Białowieża	637	37
	Lwów	841	68

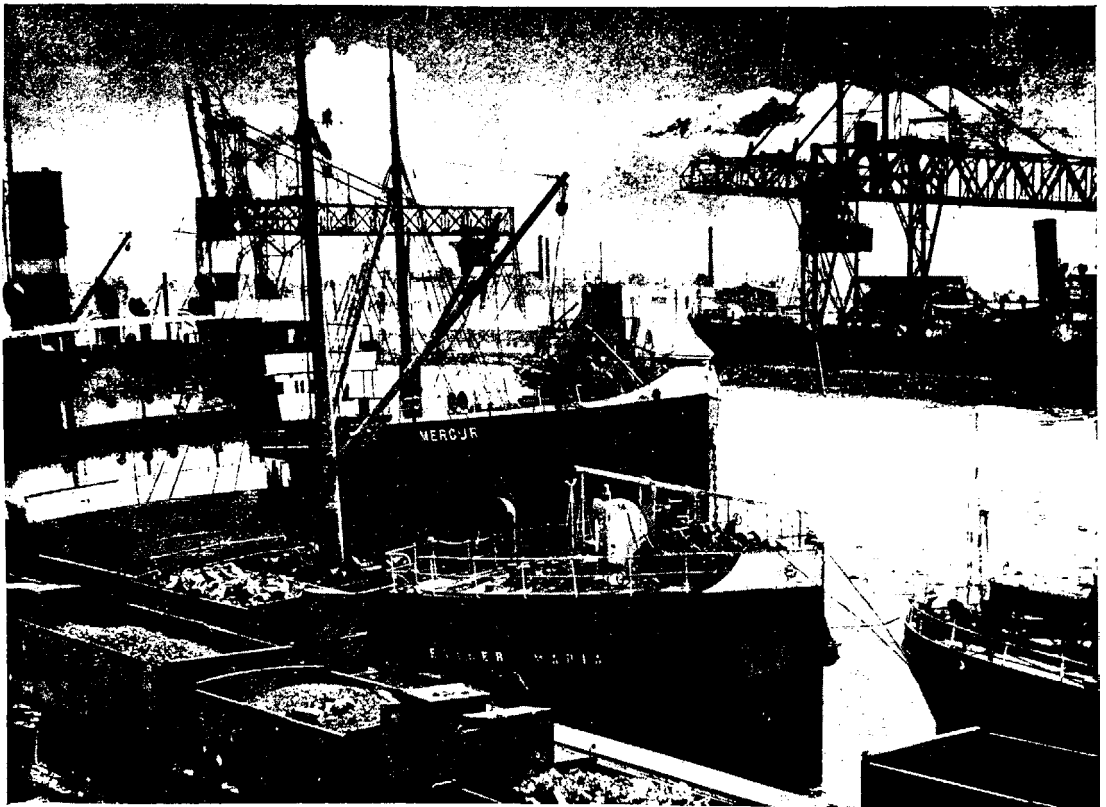
<i>Land</i>	<i>Station</i>	<i>Entfernung in Tarifkm.</i>	<i>Beförderungszeit in Stunden</i>	33
Polen	Kowel	737	58	
	Boryslaw	913	53	
	Katowice	599	40	
Deutschland	Deutsch-Oberschlesien	654	44	
Ungarn	(Landes-Grenze bei Helemba)	1.003	69	
Rumänien	(Landes-Grenze bei Sniatyń-Załużce)	1.068	84	
Sowjetrußland	(Landes-Grenze bei Stołpce)	860	65	
	(Landes-Grenze bei Mohylany)	909	67	
Tschechoslovakei	Bohumin	697		
	Brno	871		
	Košice	990		
	Moravská-Ostrava-Privoz	706		
	Praha	758		
	Zilina	762		



SCHIFFE IM HAFEN

4. — DAS HINTERLAND DES DANZIGER HAFENS

Im Hinterland des Danziger Hafens sind in den Nachkriegsjahren große Änderungen eingetreten. Vor dem Kriege war ein großer Teil der nach Danzig gravitierenden Wirtschaftsgebiete durch politische Grenzen und Zollgrenzen getrennt, was hemmend auf die Verkehrsentwicklung wirken mußte. Nach dem Kriege kam der überwiegende Teil des geographischen Hinterlandes des Danziger Hafens ebenso wie der Danziger Hafen selbst in den Bereich der Wirtschaftsgrenzen Polens zu liegen und bildet mit ihm in wirtschaftlicher Hinsicht ein einheitliches Ganzes. So gehören zum heutigen Hinterland des Danziger Hafens ausgedehnte Gebietsteile der Republik Polen, die zum großen Teil früher durch andere Häfen bedient wurden. Die Hauptgebiete Polens, deren Überseehandel von Danzig aus bedient wird, sind die Zentralwoiwodschaften, welche Agrarprodukte, Zement sowie Eisenwaren über Danzig ausführen und Maschinen, Kolonialwaren sowie andere Güter verschiedener



SCHIFFE IM NEUEN MASSENGUTBECKEN

Art einführen, weiter Poznań und Pommerellen, die gleichfalls landwirtschaftliche Produkte, Zucker, sowie Holz exportieren und Kunstdüngemittel, sowie andere Güter verschiedener Art einführen, ferner das Kohlenrevier, das Danzig heute den Hauptausfuhrartikel — nämlich die Kohle — liefert und Erze, Eisenschrott sowie andere Rohstoffe für die Hüttenindustrie über Danzig einführt. Holz kommt außer aus Pommerellen noch aus den östlichen Woiwodschaften, Mineralöle dagegen aus Ostgalizien. Außerdem geht nach beiden Richtungen eine Reihe weiterer hier nicht aufgeführter Artikel.

Das Hinterland des Danziger Hafens geht aber heute noch weit über die Ausdehnung des früheren Hinterlandes des Danziger Hafens hinaus. Bedeutende Mengen Erz, Schrott und anderer Artikel gehen nach der Tschechoslovakei und Ungarn. Rumänien leitet über Danzig einen Teil seines Holz- und Getreide-Exports; auch der Verkehr mit Rußland beginnt sich langsam von neuem zu entwickeln; man konnte bisher ein langsames aber stetiges Ansteigen der russischen Transporte beobachten.

Über die Bedeutung der einzelnen Gebietsteile des Danziger Hinterlandes für den Hafenverkehr kann gewissen Aufschluß folgende Zusammenstellung der Eisenbahnzufuhr und Abfuhr nach bzw. von Danzig im Jahre 1928 geben. In dieser Tabelle ist jedoch die gesamte Zufuhr und Abfuhr angegeben, d. h. auch diejenigen Transporte, welche in Danzig verbleiben, also nichts mit dem Hafenverkehr zu tun haben (in t):

<i>von bzw. nach</i>	<i>Zufuhr nach Danzig mit den Eisenbahnen</i>	<i>Abfuhr von Danzig mit den Eisenbahnen</i>	<i>Der ganze Verkehr</i>
Freie Stadt Danzig	217.122	228.147	445.269
Westpolen	470.147	317.314	787.461
Zentral- und Ostpolen	1,744.549	473.181	2,217.730
Polnisch-Oberschlesien	4,637.917	720.195	5,358.112
Kleinpolen	388.494	71.463	459.957
Deutschland	62.796	37.265	100.061
Tschechoslovakei	6.112	192.273	198.385
Rumänien	12.267	10.727	22.994
Österreich	524	485	1.009
Andere Staaten	25.048	13.668	38.716
	Zusammen: 7,564.976	2,064.718	9,629.694

5. — TARIFPOLITIK DER POLNISCHEN EISENBAHNEN

Über die Ausdehnung des Hinterlandes eines jeden Hafens entscheidet heute nicht allein die geographische Lage, sondern mitbestimmend ist hier auch die Tarifpolitik der zum Hafen führenden Eisenbahnen. Da der Danziger Hafen seinen Ver-

36 kehr auf die Warenumsätze mit den polnischen Gebietsteilen sowie mit denjenigen Ländern stützt, die naturgemäß ihren Überseeverkehr im Transit über Polen leiten, ist nach dem Kriege für die Gestaltung der Eisenbahntarife in seinem Hinterlande überwiegend die Tarifpolitik nur einer Eisenbahn-Verwaltung, und zwar die der polnischen, entscheidend.

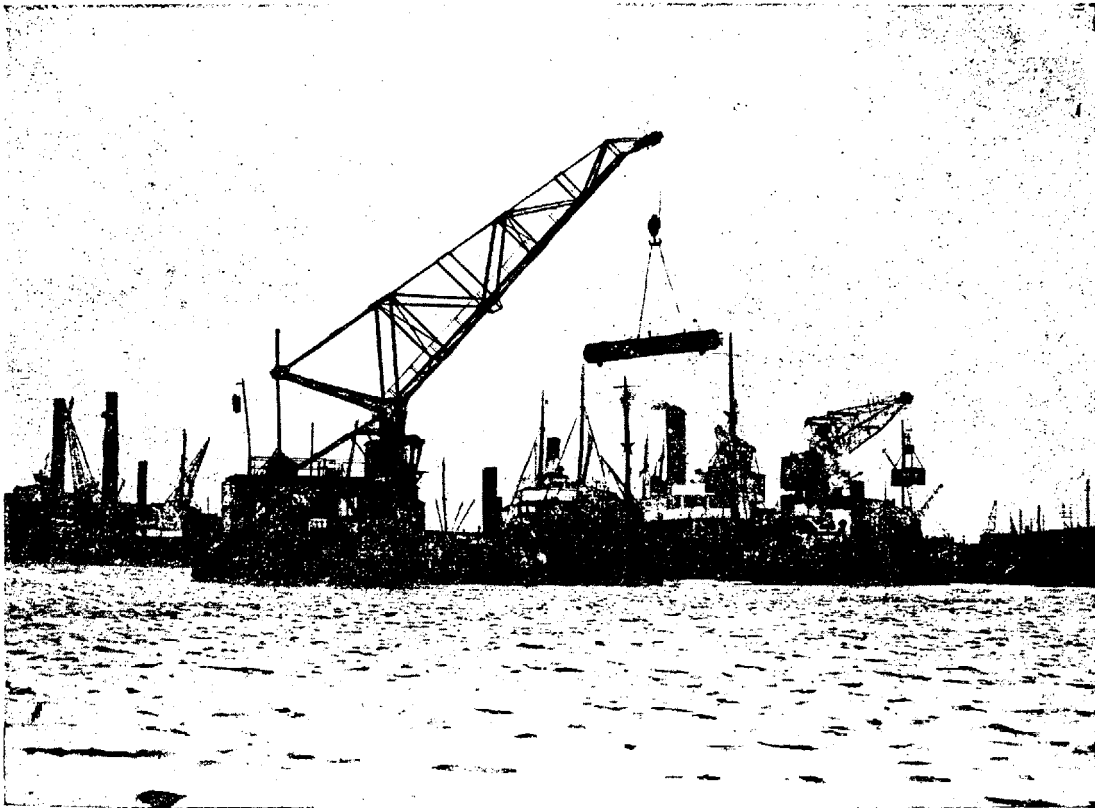
Da die polnische Regierung aus verständlichen Gründen bestrebt ist, in Ausnutzung des Zugangs zum Meere, das nach dieser Richtung vorhandene Eisenbahnnetz möglichst voll auszulasten, entwickelt sie seit Jahren eine zielbewußte Begünstigungs-Politik für die Seehafentarife. Zahlreiche Ausnahmetarife für die wichtigsten Artikel des polnischen Überseehandels tragen dazu bei, daß diese Artikel unter Umgehung ausländischer Konkurrenzhäfen über Danzig geleitet werden. Die Frachtgebühren der polnischen Eisenbahnen sind an und für sich schon bedeutend niedriger, als die anderer Eisenbahnen Mittel- und Ost-Europas. Durch die Ausnahmetarife wird dieser Unterschied zu Gunsten Danzigs noch größer. Dank diesem Umstande konnte Danzig seinen Einflußbereich als Hafen ganz bedeutend erweitern. Im neuen polnischen Eisenbahntarif, der am 1/X. 1929 in Kraft getreten ist, sind die Seehafentarife in einem besonderen Heft zusammengefaßt, wodurch den Interessenten die Orientierung über die einschlägigen Tarif-Ermäßigungen und sonstigen Vorteile außerordentlich erleichtert ist.

Hinsichtlich des Transitverkehrs zwischen dem Danziger Hafen und den Nachbarstaaten Polens führt die polnische Eisenbahn-Verwaltung eine ähnliche Politik. Es bestehen schon heute viele Ausnahme-Transittarife, die entweder von Fall zu Fall für einzelne Güterarten eingeführt wurden oder aber den Gesamttransitverkehr regeln. In erster Linie ist hier der Polnisch-Danziger-Tschechoslovakische Seehafentarif zu nennen, der die meisten Artikel des tschechoslovakischen Überseehandels umfaßt. Dieser Tarif ist so niedrig gehalten, daß der Transport von Danzig nach der Tschechoslovakei und umgekehrt sich billiger stellt als über irgendeinen anderen Ostsee- oder Mittelmeer-Hafen.

Um den Interessenten die Unterrichtung über die Frachtkosten via Danzig zu erleichtern, hat der Hafenausschuß im Bereiche seiner Kommerziellen Direktion ein Tarifbüro geschaffen, das von einem Tariffachmann geleitet wird. Dieses Büro erteilt auf Wunsch den Interessenten alle Auskünfte, die die Kosten der Warenbeförderung von und nach Danzig auf den polnischen und ausländischen Bahnen betreffen. In Fällen, in denen sich die Frachtkosten-Kalkulation via Danzig aus irgendwelchen Gründen nicht günstig genug stellt, ist es Aufgabe des Tarifbüros, entsprechende Anträge zu bearbeiten, die seitens des Hafenausschusses mit entsprechender Begründung dem Verkehrs-Ministerium in Warschau vorgelegt werden. Die Arbeiten des Tarifbüros werden besonders erfolgreich sein, wenn sich die Interessenten seiner immer mehr bedienen und dabei mit neuen Anregungen hervortreten.

Entscheidend für die Bedeutung eines Hafens sind aber nicht nur günstige Verkehrsverbindungen mit seinem Hinterlande, sondern auch die Zahl und Häufigkeit der Schiffsverbindungen mit den Überseeländern. Auch in dieser Hinsicht steht der Danziger Hafen auf der Höhe seiner Aufgabe. Er verfügt über eine große Anzahl regelmäßiger Tourenlinien, die ihn mit 57 Häfen verbinden und zur Beförderung von Sammelgutladungen nach allen größeren europäischen sowie zahlreichen außer-europäischen Häfen dienen.

So z. B. unterhalten zwei Linien einen regelmäßigen Schiffsverkehr mit Antwerpen: die Schiffe zwischen Danzig und Antwerpen verkehren dreimal im Monat; mit Amsterdam besteht eine Schiffsverbindung alle zwei Wochen, mit Bordeaux 3—4 mal im Monat, desgleichen mit Dünkirchen, mit Hamburg 15 mal im Monat, mit Memel 10 mal und mit Königsberg 9 mal im Monat, mit



SCHWIMMKRAN BEI DER ARBEIT

38 Kopenhagen 5 mal im Monat, mit Lübeck 1 mal in der Woche, mit Helsingfors 7 mal im Monat, mit verschiedenen finnländischen Häfen 2—4 mal im Monat, mit Libau 12 mal, mit London 8 mal im Monat, mit Liverpool und Manchester alle 12 Tage, mit New-York und Südamerika 1—2 mal im Monat, mit Riga und Tallin 4 mal im Monat, mit den Mittelmeer-Häfen und dem Nahen Osten alle 2 Wochen usw. Eine ausführliche Zusammenstellung der Tourenlinien mit Angabe ihrer Vertreter in Danzig befindet sich in der Anlage (Seite 73).

Abgesehen von den ständigen Tourenlinien wird der Danziger Hafen von zahlreichen unregelmäßig verkehrenden Schiffen (Tramps) aufgesucht, die von Fall zu Fall gechartert werden. Dies betrifft vor allem Massengut-Sendungen, obgleich auch in diesem Falle, insbesondere soweit es sich um den Kohlen-Export handelt, die Schiffe mit einer gewissen Regelmäßigkeit verkehren.

Die Höhe der Seefrachten ist ganz verschieden und hängt von der Entfernung und der Art der Ware ab. Auch unterliegt sie der Konjunktur auf dem internationalen Frachtenmarkt. Jedenfalls sind die Frachten in den meisten Fällen nicht höher als nach den Nachbarhäfen und weisen, insbesondere bei großen Entfernungen, im Vergleich zu den Frachten nach den Nordseehäfen nur geringe Unterschiede auf.

7. — LUFTVERKEHRSVERBINDUNGEN DES DANZIGER HAFENS

In der heutigen Zeit genügt nicht allein eine schnelle Land- und Seeverbindung. Die Erledigung von Termin-Transaktionen erfordert des öfteren eine schnellere Beförderungsmöglichkeit von Ort zu Ort. Hier steht der Eisenbahn und den Schiffen das Flugzeug zur Seite. Was die Luftverkehrsverbindungen anbetrifft, so nimmt Danzig keinen untergeordneten Platz ein. Es besteht von Danzig aus eine Flugverbindung über Stettin mit Berlin und von dort aus Anschluß an alle Fluglinien Mittel- und Westeuropas. Weiter besitzt Danzig eine Flugverbindung mit Warschau, anschließend mit Kraków, Brünn, Wien, Prag, Paris, Lwów und Bukarest, schließlich eine direkte Flugverbindung mit Poznań und Katowice. Im Norden hat Danzig über Stettin und Kalmar Verbindung mit Stockholm und von dort aus weiter mit dem Flugnetz der skandinavischen Länder. Außerdem liegt Danzig auf dem Luftverkehrswege Berlin—Moskau und hat auf diese Weise eine Flugverbindung mit Rußland und dem Osten.

SCHIFFSVERKEHR



1912 - 1963.805 n.r.t.



1922 - 2.851.949 n.r.t.



1923 - 3.419.182 n.r.t.



1924 - 3.283.033 n.r.t.



1925 - 3.714.161 n.r.t.



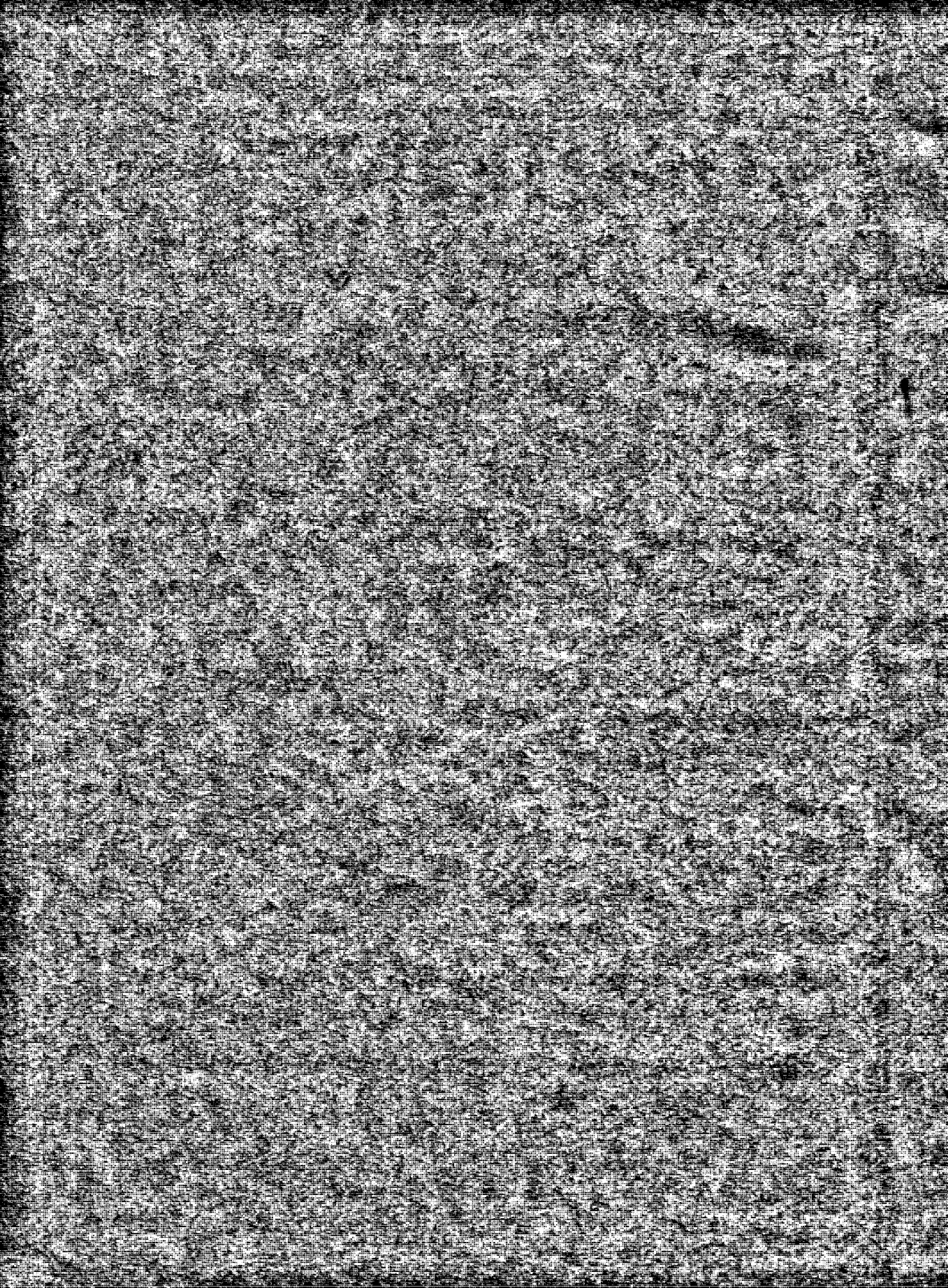
1926 - 6.828.320 n.r.t.

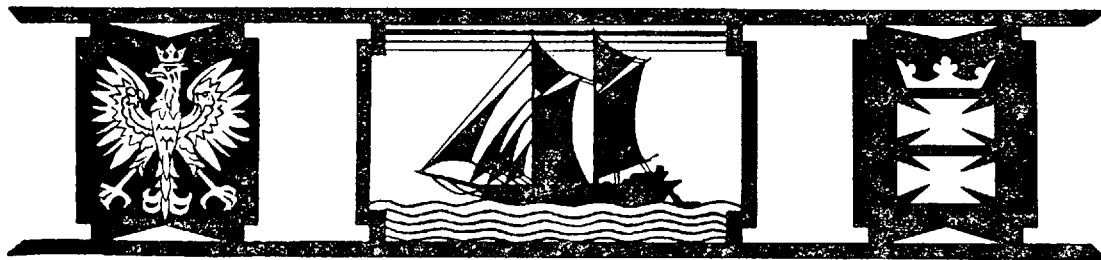


1927 - 7.832.431 n.r.t.



1928 - 8.071.836 n.r.t.





ABSCHNITT V

HAFENVERKEHR

1. — SCHIFFSVERKEHR

Wie bereits im Abschnitt I erwähnt, entwickelte sich der Hafenverkehr in Danzig in den Vorkriegsjahren in einem verhältnismäßig langsamen Tempo. Im Jahre 1890 betrug der Raumgehalt der in Danzig eingelaufenen Schiffe 577.099 NRT und im Jahre 1910 — 879.004 NRT, so daß der Schiffsverkehr in Danzig im Laufe von 20 Jahren um 52 % gestiegen ist.

Über die Entwicklung des Schiffsverkehrs in Danzig nach dem Kriege soll zunächst nachstehende Tabelle Aufschluß geben, deren Ziffern am besten den Verkehr veranschaulichen:

	<i>E i n g a n g</i>			<i>A u s g a n g</i>		
	<i>Anzahl d. Schiffe</i>	<i>NRT</i>	<i>%</i>	<i>Anzahl d. Schiffe</i>	<i>NRT</i>	<i>%</i>
1913	2.910	924.837	100	2.855	936.854	100
1922	2.712	1,423.129	154	2.677	1,428.820	153
1923	2.930	1,722.927	186	2.856	1,689.255	180
1924	3.312	1,635.010	177	3.330	1,648.023	176
1925	3.986	1,869.979	202	3.958	1,864.122	199
1926	5.967	3,432.480	371	5.903	3,395.840	363
1927	6.950	3,899.854	422	6.942	3,932.577	420
1928	6.198	4,045.240	437	6.183	4,026.596	430

Wie aus der obigen Tabelle zu ersehen ist, brachte bereits das Jahr 1922 im Vergleich zum Jahre 1913 einen Verkehrszuwachs von 54 %. Während der folgenden Jahres sind in der Entwicklung des Schiffsverkehrs fast ausnahmslos weiter ständige Fortschritte zu verzeichnen, so war im Rekordjahre 1928 der Verkehr um 337 % oder um mehr als das Vierfache größer, als im letzten Vorkriegsjahre. Kein anderer europäischer Hafen konnte in der Nachkriegszeit einen so schnellen Verkehrszuwachs aufweisen.






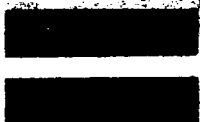











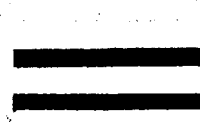




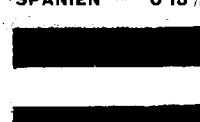





Mit der Zunahme des Schiffsverkehrs ist zugleich auch die Anzahl der Flaggen der verschiedenen am Hafenverkehr beteiligten Staaten gestiegen:

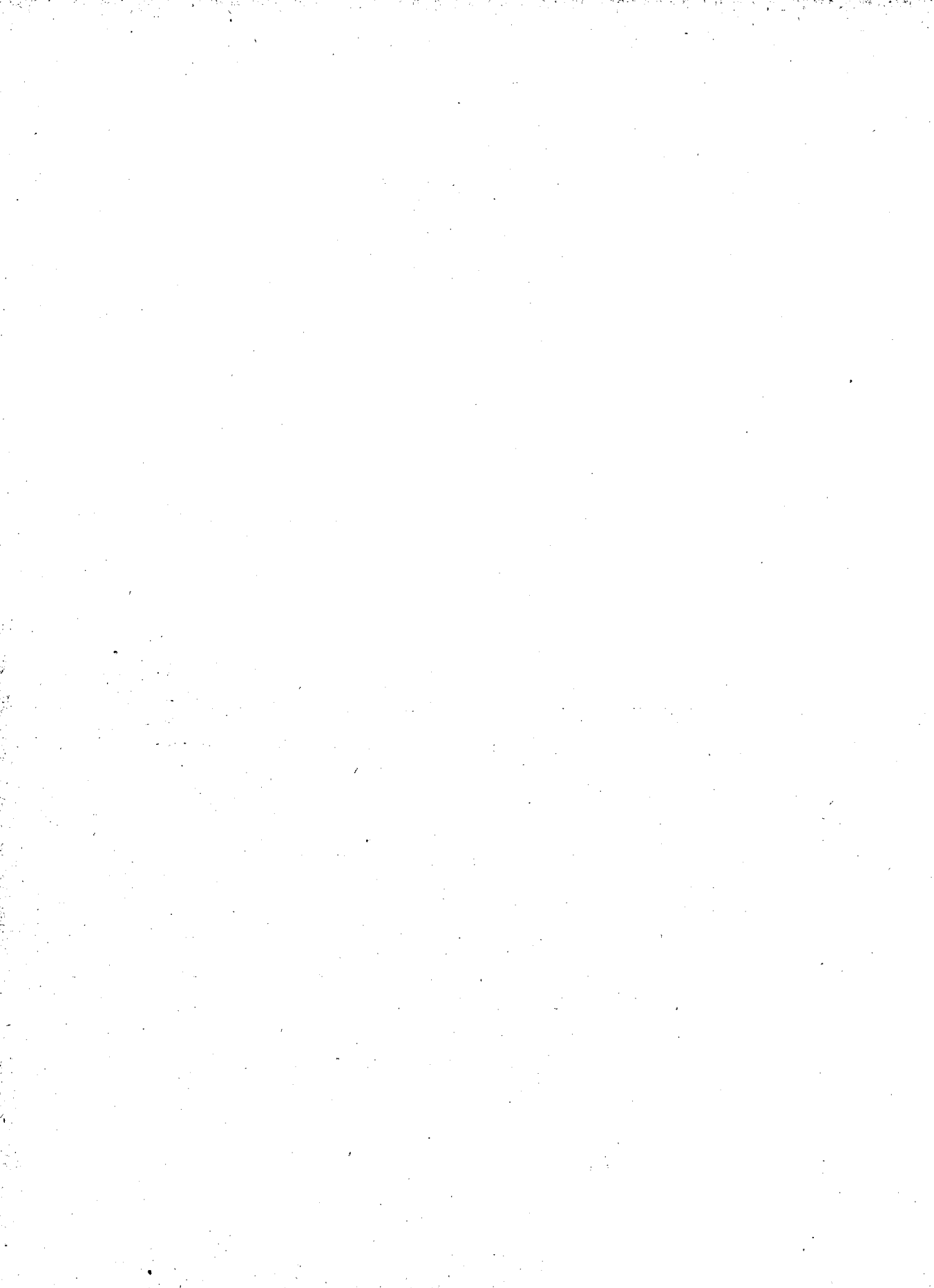
Nationalität	1912			1928		
	Ein- und ausgehende Anzahl	Schiffe: NRT	Ein- und ausgehende Schiffe: % Flaggen- anteil	Ein- und ausgehende Anzahl	Schiffe: NRT	Ein- und ausgehende Schiffe: % Flaggen- anteil
Danzig	—	—	—	276	132.491	1·64
Polen	—	—	—	266	213.079	2·64
Deutschland	3.742	1.061.260	54·50	4.149	2.102.956	26·05
Litauen	—	—	—	59	19.758	0·24
Lettland	—	—	—	542	464.588	5·76
Estland	—	—	—	127	48.209	0·60
Rußland	89	50.488	2·50	4	3.374	0·04
Finnland	—	—	—	162	213.072	2·64
Schweden	724	217.837	11·00	2.714	1.326.942	16·44
Dänemark	470	118.674	6·00	1.956	1.464.874	18·15
Island	—	—	—	2	1.132	0·01
Norwegen	485	266.606	13·60	703	513.432	6·36
England	277	164.392	8·30	608	830.332	10·29
Holland	161	70.780	3·50	260	143.047	1·77
Belgien	6	2.414	0·10	20	10.732	0·13
Frankreich	6	3.920	0·20	218	218.583	2·71
Spanien	—	—	—	6	12.416	0·15
Italien	4	5.496	0·20	42	113.583	1·41
Österreich	—	—	—	24	4.600	0·06
Griechenland	—	—	—	97	134.806	1·67
U. S. A., Kanada	2	1.938	0·10	12	40.690	0·50
Türkei	—	—	—	27	409	0·01
Portugal	—	—	—	4	7.256	0·09
Jugoslawien	—	—	—	11	32.364	0·40
Tschechoslowakei	—	—	—	60	9.822	0·13
Rumänien	—	—	—	8	1.041	0·01
Panama	—	—	—	2	4.622	0·06
Chile	—	—	—	22	3.626	0·04
Zusammen:	5.966	1.963.805	100·00	12.381	8.071.836	100·00

Wie aus der vorstehenden Tabelle hervorgeht, waren im Danziger Hafenverkehr anstatt der 11 im Jahre 1912 vertretenen Flaggen im Jahre 1928 — 28 Flaggen vertreten. Dies weist auf die Zunahme der Bedeutung des Danziger Hafens im internationalen Handelsverkehr hin. Auch sind bedeutende Verschiebungen im Verhältnis der einzelnen Flaggen zueinander und in ihrer Bedeutung für den gesamten Verkehr eingetreten. Die deutsche Flagge steht, wie vor dem Kriege, an erster Stelle;

NATIONALITÄT DER SCHIFFE IN HAFEN IM JAHRE 1928



				
DEUTSCHL. - 62'05%	DÄNEMARK - 18'15%	SCHWEDEN - 16'44%	ENGLAND - 10'29%	NORWEGEN - 6'38%
				
LETTLAND - 5'78%	FRANKREICH - 2'71%	P O L E N - 2'64%	FINNLAND - 2'64%	HOLLAND - 1'77%
				
GRIECHENL. - 1'61%	F. S. DANZIG - 1'64%	I T A L I E N - 1'41%	ESTLAND - 0'60%	V. STAATEN - 0'50%
				
JUGOSLAV. - 0'40%	LITAUEN - 0'24%	SPANIEN - 0'15%	BELGIEN - 0'13%	TSCHECHOSL. - 0'13%
				
PORTUGAL - 0'09%	PANAMA - 0'06%	ÖSTERREICH - 0'06%	CHILE - 0'04%	RUSSLAND - 0'04%
				
ISLAND - 0'01%	RUMÄNIEN - 0'01%	T Ü R K E I - 0'01%		



ihr prozentualer Anteil am gesamten Schiffsverkehr in NRT ist jedoch von 54 % im Jahre 1912 auf 26 % im Jahre 1928 gefallen. Dafür haben andere Flaggen, namentlich die skandinavischen, an Bedeutung zugenommen. So z. B. ist der Anteil Dänemarks in derselben Zeit von 6 % auf 18 %, Schwedens von 11 % auf 16 %, und weiter Englands von 8 % auf 10 %, Frankreichs von 0,2 % auf 2,8 % gestiegen. Die polnische Flagge nimmt im Jahre 1928 im

Danziger Hafenverkehr mit einem prozentuellen Anteil von 2,6 % die achte Stelle, die Danziger Flagge mit einem Anteil von 1,6 % die zwölfte Stelle ein.

Auch die Durchschnittstonnage der in Danzig einlaufenden Schiffe ist in den Nachkriegsjahren von Jahr zu Jahr gestiegen. Diese Erscheinung ist durchaus verständlich, wenn man die Tatsache berücksichtigt, daß der Danziger Hafen heute den Verkehr mit einer viel größeren Anzahl, vor allem weit entlegener Häfen unterhält, ein Umstand, der die Benutzung größerer Schiffe erfordert. Im Jahre 1912

betrug die Durchschnittstonnage 232 NRT, im Jahre 1925 — 470 NRT, im Jahre 1926 — 575 NRT, im Jahre 1927 — 597 NRT und im Jahre 1928 — 652 NRT. Sie ist demnach heute um 100 % größer als vor dem Kriege.

Die Verkehrszunahme im Danziger Hafen tritt noch krasser zum Vorschein, wenn man die Schiffsverkehrs-Ziffern Danzigs vor dem Kriege und heute den Ziffern anderer Häfen gegenüberstellt. Hierüber gibt nachstehende Tabelle Aufschluß (NRT beim Eingang):

<i>Hafen</i>	1913	1928	% im Vergleich zum Jahre 1913
Danzig . . .	924.837	4,045.240	437%
Gdynia . . .	—	984.893	—
Königsberg . .	735.380	704.500	96%
Stettin . . .	2,576.163	2,284.712	89%
Libau . . .	1,070.589	392.903	37%
Riga . . .	2,070.059	1,332.271	64%
Kopenhagen . .	4,717.500	5,583.700	118%
Stockholm . .	3,787.646	4,785.826	126%
Malmö . . .	2,571.726	3,052.724	119%
Hamburg . . .	14,185.000	21,448.203	151%
Bremen . . .	5,251.267	9,083.374	173%

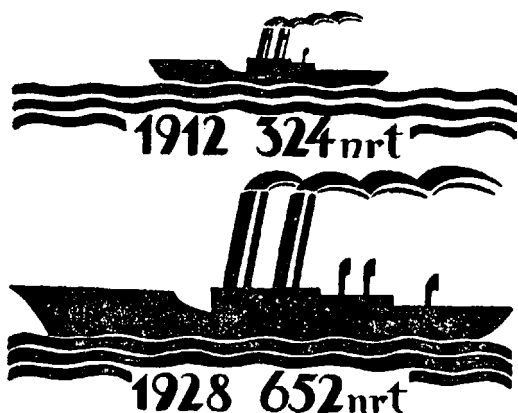


ABB. 5. — ZUNAHME DER DURCHSCHNITTSTONNAGE DER SCHIFFE

2. — WARENVERKEHR

Der Steigerung des Schiffsverkehrs entsprechen mengenmäßig auch die Ziffern des Warenumschlags im Danziger Hafen. In den Vorkriegsjahren kennzeichnete den Warenverkehr ein gewisses Gleichgewicht zwischen der Einfuhr und der Ausfuhr. Es bestanden zwar Abweichungen nach dieser oder jener Richtung, doch waren sie nur unbedeutend. Dies erklärt sich dadurch, daß das Danziger Hinterland vor dem Kriege bedeutend kleiner als heute war und der Überseeverkehr keine derartig großen Mengen Massengüter aufwies, wie jetzt, und außerdem Massengüter nicht nur ausgeführt, sondern auch, wie z. B. Kohle, eingeführt wurden. Alle diese Umstände bewirkten, daß der Verkehr nach beiden Richtungen ausgeglichen war.

Nach dem Kriege hat das Danziger Hinterland, wie schon im vorigen Abschnitt besprochen, eine bedeutsame Veränderung und Erweiterung erfahren. Danzig hat Wirtschaftsgebiete gewonnen, die auf die Produktion großer Mengen von Massengütern für den Export eingestellt sind. Vor allem ist hier an Oberschlesien gedacht, das Kohle exportiert, und die östlichen polnischen Woiwodschaften, die Holz ausführen. Außerdem hat die Kohleneinfuhr über Danzig vollständig aufgehört. Überhaupt kennzeichnet sich der polnische Außenhandel durch ein großes mengenmäßiges Übergewicht der Ausfuhr gegenüber der Einfuhr. Dies ergibt sich aus der Natur der Volkswirtschaft. Ausgeführt werden viele Rohstoffe und Halbfabrikate in großen Mengen und von hohem Gewicht, eingeführt dagegen vorwiegend viel wertvollere fertige Artikel, jedoch in kleineren Mengen. Da Danzig ein in erster Linie den polnischen Überseehandel bedienender Hafen ist, konnte die Struktur des polnischen Außenhandels auf die Beschaffenheit des Danziger Hafenverkehrs nicht ohne entscheidenden Einfluß bleiben. So ist denn auch in den Nachkriegsjahren die Ausfuhr über den Danziger Hafen größer als die Einfuhr, obgleich insbesondere vom Jahre 1926 ab auch diese sich sehr günstig entwickelt hat.

Die Steigerung des Massengut-Exports ist eine überaus günstige Erscheinung, deren Folgen durch das Fehlen eines entsprechenden Ausgleichs durch die Einfuhr nur wenig abgeschwächt werden. Die Verfasser der vor zwei Jahren erschienenen amtlichen Broschüre über den Hamburger Hafen behaupten auf Grund von statistischen Unterlagen mit Recht, daß Hamburg die schnelle Zunahme seiner Bedeutung hauptsächlich „der ständigen Entwicklung des Massengutverkehrs, der zur heutigen Weltbedeutung des Hamburger Hafens beigetragen hat“, verdankt. Nachstehende Tabelle gibt ziffernmäßig ein Bild über die Entwicklung des Warenverkehrs im Danziger Hafen (in Tonnen):

	<i>Einfuhr</i>	%	<i>Ausfuhr</i>	%
1911	1,039.701	100	1,203.795	100
1912	1,141.455	110	1,311.757	109
1913	1,233.630	119	878.471	73
1923	654.929	63	1,062.864	88

WARENUMSATZ



911-13 - 2.269.603 t



922 - 970.698 t



923 - 1717.792 t



924 - 2.374.556 t



925 - 2.719.747 t



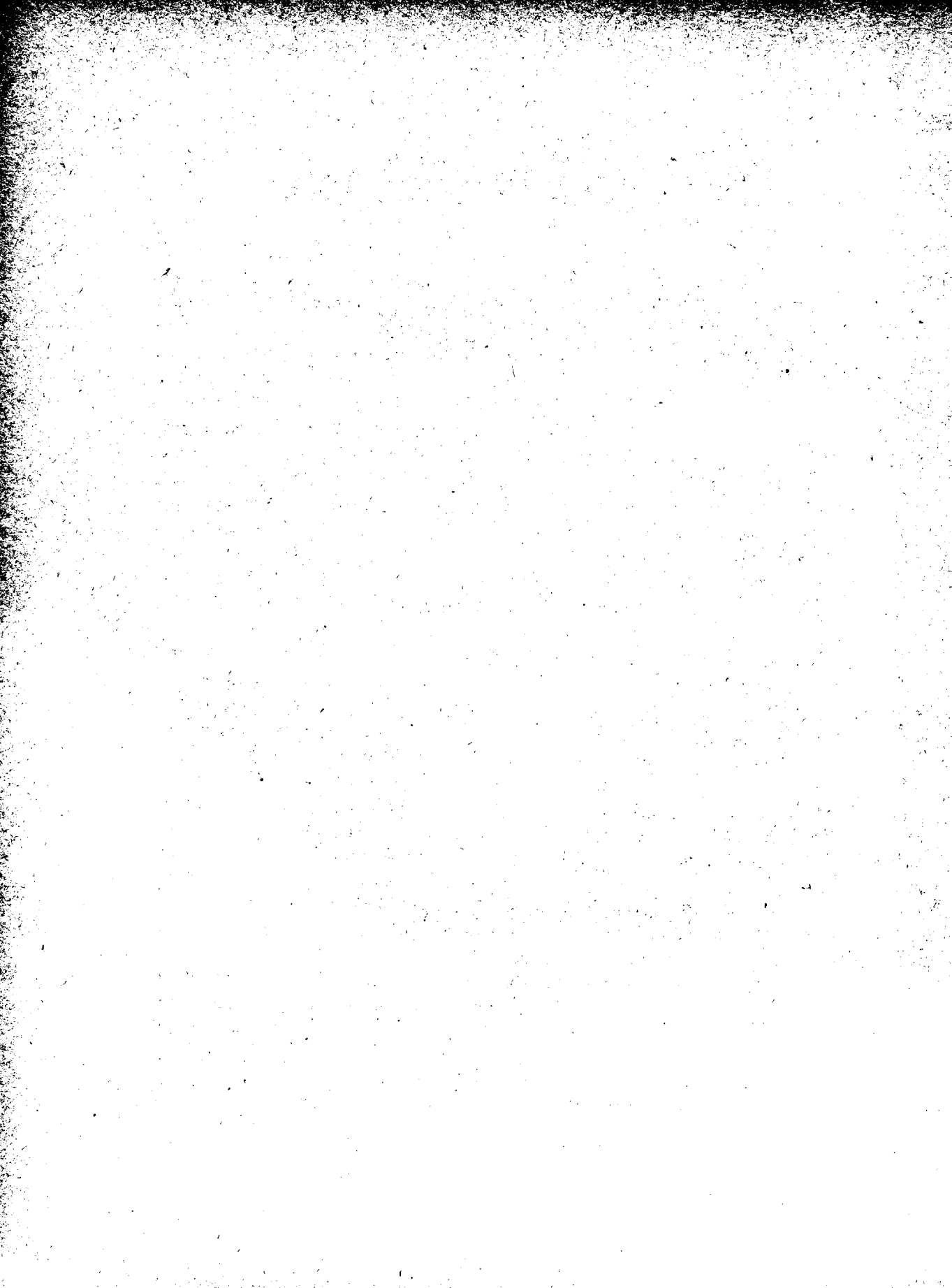
926 - 6.300.999 t



927 - 7.892.613 t



928 - 8.615.681 t



	<i>Einfuhr</i>	%	<i>Ausfuhr</i>	%
1924	738.072	71	1,636.485	136
1925	690.778	66	2,031.969	169
1926	640.696	62	5,659.605	470
1927	1,517.194	146	6,380.420	530
1928	1,832.409	176	6,783.273	564

Wie aus der Tabelle ersichtlich ist, weist die Entwicklung des Warenverkehrs nach dem Kriege verschiedene Schwankungen auf. In den ersten Jahren war die Einfuhr vorherrschend; dies erklärt sich durch die Auswirkungen des Krieges und die sich hieraus ergebende Notwendigkeit, Artikel des täglichen Bedarfs in großen Mengen einzuführen. Das Jahr 1922 brachte einen gewissen Ausgleich, während vom Jahre 1923 ab die Ausfuhr bedeutend größer ist als die Einfuhr. In den beiden letzten Jahren ist im Verhältnis der Ausfuhr zur Einfuhr eine Besserung zu verzeichnen. Während noch im Jahre 1926 die Einfuhr nur 11 % der Ausfuhr ausmachte, betrug sie im Jahre 1927 schon 24 %; im Jahre 1928 konnte dieses Verhältnis eine weitere Besserung erfahren, so daß die Einfuhr 27 % der Ausfuhr erreichte.

Jedenfalls ist mengenmäßig zur Zeit der Verkehr nach beiden Richtungen bedeutend größer als vor dem Kriege, und zwar im Vergleich zu den Jahren 1911/13 beim Import um 61 %, beim Export um 499 %. Um ein Bild über die Änderungen und inneren Verschiebungen im Warenverkehr zu geben, die in den Nachkriegsjahren eingetreten sind, wird er nachfolgend in seinen Bestandteilen besprochen.

A) EINFUHR

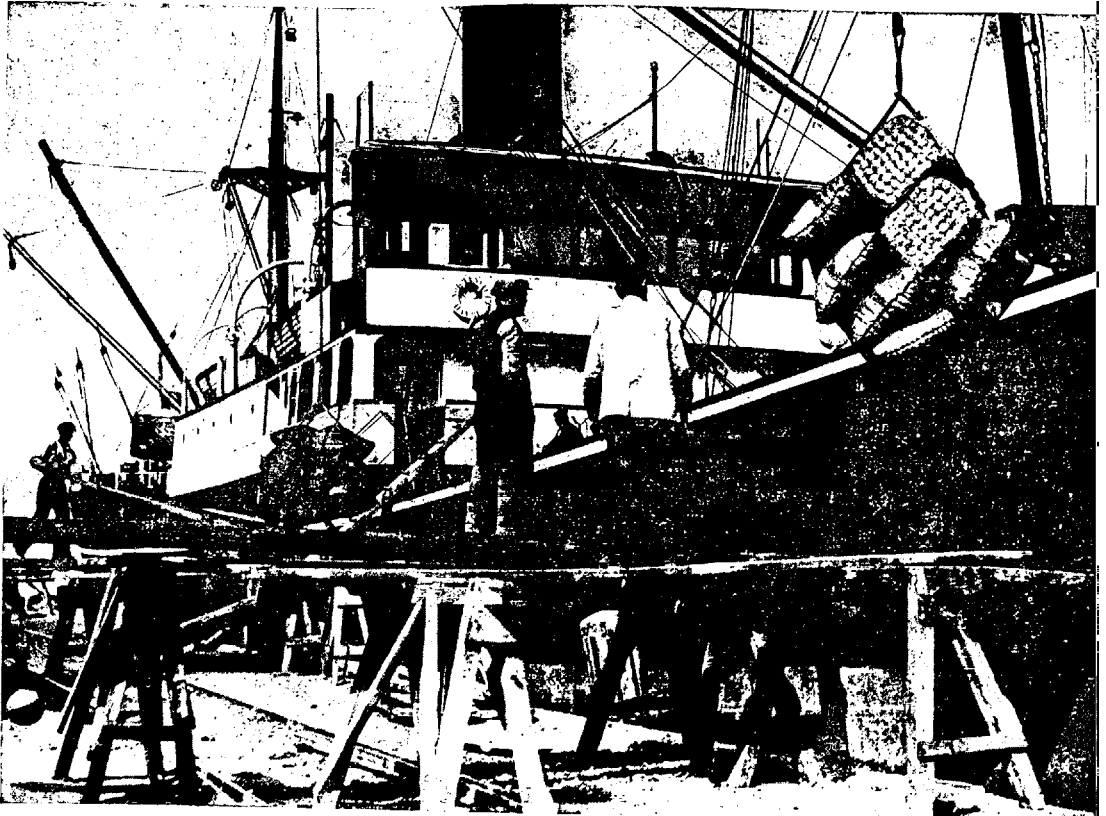
Lebensmittel und Kolonialwaren. — An erster Stelle wollen wir bei der Einfuhr die Gruppe der Lebensmittel und Kolonialwaren besprechen, weil sie einen der ältesten Zweige des Danziger Handels bildet. Im geschichtlichen Überblick sind Ziffern über den Import von Kolonialwaren in den vergangenen Jahrhunderten genannt. Unmittelbar vor dem Kriege spielte die Einfuhr dieser Artikel eine bedeutende Rolle. Durchschnittlich wurden von diesen Waren in den Jahren 1911/13 — 131.000 t jährlich eingeführt. Im Jahre 1920 erreichte die Einfuhr dieser Artikel die gewaltige Höhe von 1,343.367 t. Wie bereits oben erwähnt, war dies durch die Notwendigkeit bedingt, Lebensmittel in großen Mengen einzuführen. Schon im darauffolgenden Jahre fiel diese Einfuhr auf 602.854 t, um sich in den nächsten Jahren auf einer Durchschnittshöhe von 250.000 bis 300.000 t jährlich zu halten. Im Jahre 1927 betrug sie rd. 251.882 t, im Jahre 1928 — 330.755 t.

Die Lagerung und der Umschlag von eingeführten Kolonialwaren erfolgt in Hafenteilen, die mit zweckentsprechend eingerichteten Lagerräumen ausgerüstet sind. Zu erwähnen ist hier an erster Stelle der Freibeizirk mit seinen neuzeitlich eingerichteten Lagerhallen, weiter die Lagerschuppen am Weichselbahnhof, am Kaiserhafen und an der Mottlau.

Von den zu dieser Gruppe gehörenden Artikeln verdienen folgende besonders erwähnt zu werden:

Getreide. — Die Getreideeinfuhr über Danzig ist keine ständige Erscheinung. Vielmehr findet sie nur dann statt, wenn infolge einer Mißernte in Polen die Notwendigkeit eintritt, kurz vor der neuen Ernte ausländisches Korn einzuführen. Die Einfuhr-Ziffern sind hier also unbestimmt und unterliegen großen Schwankungen. Im Jahre 1928 gelangten über Danzig 151.491 t Getreide zur Einfuhr. In der Hauptsache wird Weizen eingeführt, weil Roggen und Gerste stets einen Ausfuhr-Überschuß aufweisen. Das Getreide wird in den zahlreichen Speichern umgeschlagen, die sich in verschiedenen Hafenteilen befinden und mit automatischen Umschlagvorrichtungen ausgerüstet sind.

Reis. — Reis wurde über Danzig schon in der Vorkriegszeit eingeführt. In den Jahren 1911/13 gelangten über Danzig 12.568 t dieses Artikels zur Einfuhr. In den letzten Jahren stieg diese Einfuhr und erreichte im Jahre 1928 — 17.553 t.



LÖSCHEN VON TABAK

K a f f e e , K a k a o u n d T e e . — Diese Artikel bilden seit langem einen Zweig des Danziger Handels. In den letzten Vorkriegsjahren wurden durchschnittlich 4838 t jährlich eingeführt. Nach dem Kriege hat diese Einfuhr zugenommen, es gelangten im Jahre 1928 z. B. 9.799 t über Danzig zur Einfuhr.

T a b a k . — Die Tabak-Einfuhr hielt sich in den Vorkriegsjahren in bescheidenen Grenzen; durchschnittlich betrug die Einfuhr über Danzig in den Jahren 1911/13 — 1.139 t jährlich. In den Nachkriegsjahren stieg die Tabak-Einfuhr in schnellem Tempo und erreichte ihren Höhepunkt im Jahre 1925 mit 19.223 t. Nach Einführung des Tabak-Monopols in Danzig und Polen ist die Tabak-Einfuhr zurückgegangen, stellt sich aber immerhin noch höher als vor dem Kriege. Im Jahre 1928 wurden 6.346 t eingeführt.

S p e i s e f e t t e . — Dieser Artikel spielt eine ziemlich große Rolle sowohl beim Import über den Danziger Hafen, als auch auf dem Danziger Handelsmarkt selbst. In Danzig befinden sich nämlich zahlreiche Industriebetriebe für die Verarbeitung der in rohem Zustande eingehenden Fette. Im Jahre 1928 wurden 17.758 t eingeführt.

H e r i n g e . — Als Einfuhrmarkt für Heringe erfreut sich Danzig seit jeher eines guten Rufes. Diese Einfuhr war schon vor dem Kriege für den Handel von großer Bedeutung. In den Jahren 1911/13 wurden durchschnittlich über Danzig 42.597 t eingeführt. Nach dem Kriege ist diese Einfuhr ganz bedeutend gestiegen, sie bewegt sich zur Zeit in den Grenzen von 60.000 bis 100.000 t. Im Jahre 1928 gelangten 86.428 t Heringe zur Einfuhr. Heringe werden von Danzig aus nicht nur nach Polen versandt, sondern im Transitverkehr auch nach dessen Nachbarstaaten, wie Rumänien, Ungarn usw.

K u n s t d ü n g e m i t t e l u n d C h e m i k a l i e n . — Diese Artikel nehmen eine der wichtigsten Stellen bei der Einfuhr über den Danziger Hafen ein. Im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Bodenkultur in Polen zeigt diese Einfuhr deutlich eine steigende Tendenz. Während noch im Jahre 1923 nur 119.054 t dieser Waren eingeführt wurden, stieg diese Ziffer im Jahre 1925 schon auf 190.284 t und im Jahre 1927 auf 345.597 t; das Jahr 1928 brachte hier die Rekordziffer von 389.485 t. In den Jahren 1911/13 wurden durchschnittlich 125.566 t eingeführt.

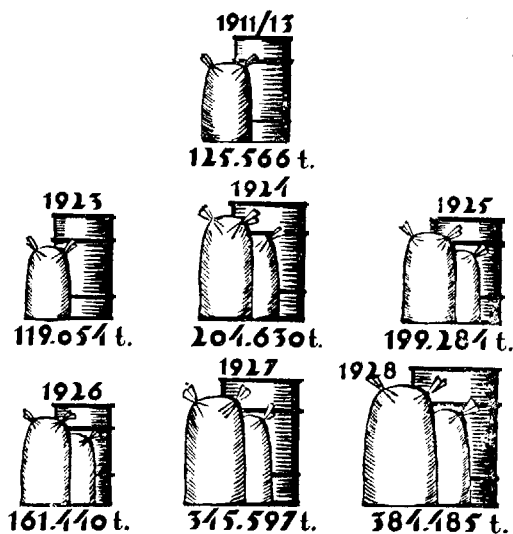


ABB. 6. — IMPORT VON KUNSTDÜNGEMITTELN

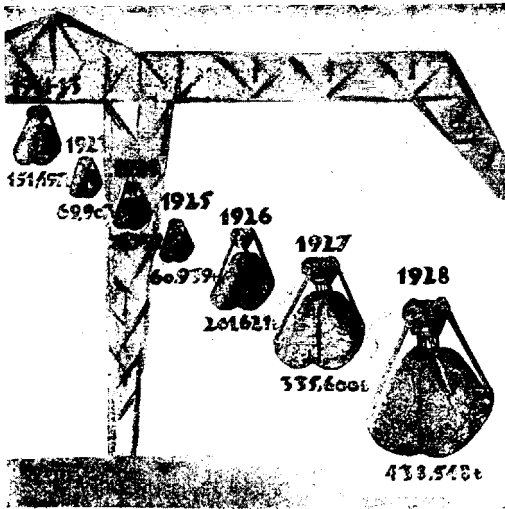


ABB. 7. — ERZIMPORT

Der Umschlag dieser Waren erfolgt in verschiedenen Hafenteilen. Phosphorite, die in rohem und losem Zustande eingehen, werden mittels Kränen unmittelbar vom Schiff in Eisenbahnwaggons umgeschlagen, und zwar vorwiegend im Freibezirk und im Massengutbecken Weichselmünde, welches mit mehreren Brücken und Portalkränen für Phosphate versehen ist. Diese Anlagen werden zur Entlastung anderer Hafenteile von diesem Warenumschlag führen, insbesondere, weil sie einen schnellen und bequemen Umschlag gewährleisten. Andere Düngemittel und Chemikalien, die in Säcken oder verpackt eingehen, werden im Freibezirk und am Weichselbahnhof umgeschlagen und, wie

z. B. Salpeter, in eigens für diesen Zweck bestimmten Schuppen gelagert.

Erze und Mineralien. — Im Laufe der beiden letzten Jahre nimmt bei der Einfuhr die Gruppe der Rohstoffe für die Hüttenindustrie die erste Stelle ein. Vor dem Kriege wurden in den Jahren 1911/13 über Danzig durchschnittlich 151.497 t allein an Eisenerzen eingeführt. Nach dem Kriege, bis zum Jahre 1926, betrug diese Einfuhr ca. 100.000 t jährlich. Dank den Bemühungen des Hafenausschusses, der eine rege Werbetätigkeit für die Benutzung des Danziger Hafens bei der Einfuhr von Rohstoffen für die Hüttenindustrie entwickelte, wies diese Einfuhr im Jahre 1926 eine bedeutende Zunahme auf und erreichte 246.513 t. In den folgenden Jahren schritt diese günstige Entwicklung schnell vorwärts. Die Einfuhr betrug im Jahre 1927 — 709.636 t, im Jahre 1928 — 980.466 t. Da die Einfuhr dieser Artikel über den Danziger Hafen sich nicht allein auf die Bedürfnisse der polnischen Hüttenindustrie beschränkt, sondern auch im Transitverkehr nach den Nachbarstaaten, vor allem nach der Tschechoslovakei geleitet wird, besitzt sie weitere günstige Entwicklungsmöglichkeiten. Nachfolgend werden die zu dieser Gruppe gehörenden Artikel im einzelnen behandelt.

Die Einfuhr-Ziffer für sämtliche Erze hat in den letzten Vorkriegsjahren ca. 220.000 t betragen. Bis zum Jahre 1926 war diese Einfuhr kleiner als vor dem Kriege. So z. B. wurden noch im Jahre 1925 nur 60.939 t eingeführt. Im Jahre 1926 stieg diese Ziffer um mehr als das Dreifache, und zwar auf 206.951 t, im Jahre 1927 auf 335.601 t und erreichte im Jahre 1928 — 438.549 t.

Eisenerze wurden noch unlängst vorwiegend im Freibezirk und am Weichselbahnhof umgeschlagen. Beide Hafenteile waren und sind zum Teil noch mit 7-t-

Greiferkränen, die sich besonders für den Erzumschlag eignen, versehen. Nachdem in der ersten Hälfte des Jahres 1929 das neue Massengutbecken bei Weichselmünde in Betrieb genommen worden ist, wird der überwiegende Teil der Erzeinfuhr dorthin geleitet, weil dieses Hafenbecken mit zwei neuzeitlichen Verladebrücken für den Erzumschlag von je 15 t Tragfähigkeit, einer Brücke von 10 t und zwei Kränen von 10 t, sowie mit Erzverlade- und Wiegebunkern ausgerüstet ist.

Eisenschrott. — Die Eisenschrott-Einfuhr stellt im Danziger Hafeneine

gänzlich neue Erscheinung dar. Bis 1927 war diese Einfuhr fast gar nicht vorhanden und erst seit zwei Jahren entwickelt sie sich schnell und günstig. Im Jahre 1927 wurden 293.835 t Eisenschrott, 1928 — 477.344 t eingeführt. Im Jahre 1928 hat demnach die Schrotteinfuhr die Ziffer der Erzeinfuhr übertroffen. Schrott wird in der Hauptsache aus England und Amerika, ferner in kleineren Mengen aus Frankreich und anderen Staaten eingeführt. Der Schrotturnschlag erfolgt vorwiegend im Holmbecken, das mit besonderen Einrichtungen hierfür ausgerüstet ist, sowie im Hafenbecken auf der Westerplatte.

Metalle und Metallwaren. — Die Einfuhr dieser Artikel steht mengenmäßig bedeutend hinter der Einfuhr der beiden vorgenannten Güterarten. Im Jahre 1928 wurden 64.577 t eingeführt. Diese Einfuhr hat eine große Bedeutung für den Handel, weil es sich zum großen Teil um wertvolle Güter handelt. Eingeführt werden hier alle Arten von Roh- und Walzeisen, Kupfer, Nickel, Draht usw. Besonders verdienen Personenkraftwagen erwähnt zu werden, deren Einfuhr im Jahre 1928 5.328 t betrug. Kraftwagen einiger Marken, wie z. B. Fordwagen, gehen in Danzig auf besonderen Schiffen unverpackt und fahrbereit ein und begeben sich direkt vom Hafen auf eigener Achse ins Innere des Landes.

Andere Einfuhrartikel. — Von den übrigen Einfuhrartikeln sind noch Baumaterialien zu erwähnen. Ihre Einfuhr betrug im Jahre 1928 — 39.083 t. Vor allem handelt es sich hier um Granitsteine aus Schweden. Weiter werden über Danzig große Mengen tierischer Fette, Gerbstoffe und Felle eingeführt. Auch gelangen ziemlich bedeutende Mengen Rohstoffe und Erzeugnisse der Textilindustrie zur Einfuhr, so z. B. im Jahre 1928 — 9.934 t. Ferner spielen bei der Einfuhr auch andere Stückgut-Sendungen eine große Rolle; wegen ihrer Verschiedenartigkeit ist es nicht möglich, diese Waren hier einzeln aufzuzählen.

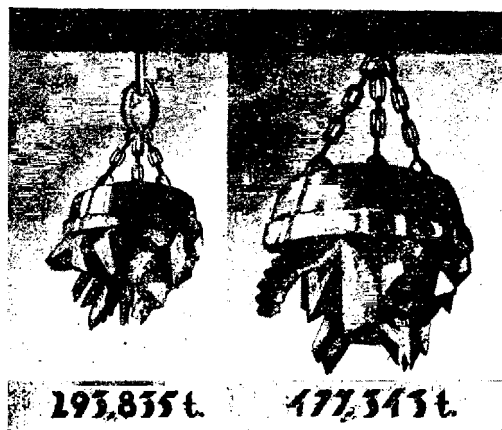


ABB. 8. — SCHROTTIMPORT

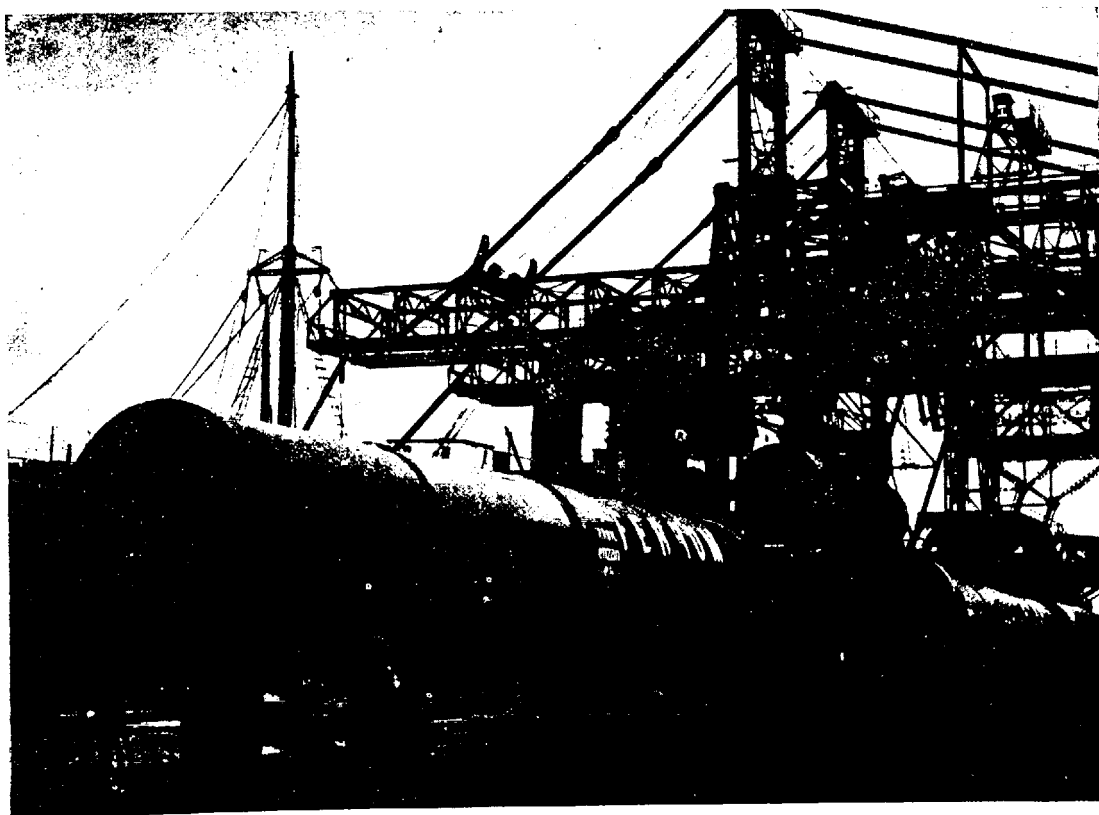
Kohle. — Kohle tritt im Danziger Hafenverkehr erst seit neuester Zeit als Ausfuhrartikel auf; mit Rücksicht jedoch auf ihre heutige Bedeutung wird ihr hier der erste Platz eingeräumt. Vor dem Kriege war Danzig ein Import-Hafen für Kohle. In den Jahren 1911/13 wurden durchschnittlich 210.030 t eingeführt. Diese Kohle stammte aus dem Rheinlande und aus England und wurde in den am nächsten gelegenen Teilen des Hinterlandes des Danziger Hafens verbraucht. Schon in den ersten Nachkriegsjahren hört die Kohleneinfuhr auf, weil der innere Bedarf des Danziger Marktes durch mit der Eisenbahn aus Oberschlesien zugeführte Kohle gedeckt wird. Die Ausfuhr entwickelte sich anfangs nur schwach, so daß z. B. noch im Jahre 1924 nur 40.811 t Kohle ausgeführt wurden.

Erst das Jahr 1925 brachte eine große Umwälzung. Die Schließung der deutschen Grenzen für die polnische Kohlenausfuhr im Juni 1925 zwang die polnischen



• BEENDIGUNG DER ARBEIT DURCH EINE KOHLENVERLADANLAGE

Kohlenbergwerke, neue Absatzmärkte zu suchen. Gefunden wurden sie vor allem in den skandinavischen und baltischen Ländern. Auf den polnischen Eisenbahnen wurde ein ermäßigter Ausnahmetarif für die seewärtige Kohlenausfuhr eingeführt und der Hafenausschuß ermäßigte seinerseits die Hafenabgaben. Dank diesen Maßnahmen stellte sich die Kalkulation für polnische Kohlen auf den oben erwähnten Märkten günstig. So wurden schon im Jahre 1925, oder vielmehr in der zweiten Hälfte dieses Jahres, 618.005 t Kohlen über Danzig ausgeführt. Im Jahre 1926 entwickelte sich diese Ausfuhr weiter von Monat zu Monat und konnte, nach Ausbruch des Kohlenarbeiterstreiks in England, als die Nachfrage nach polnischer Kohle sehr groß war, nur in geringem Maße gesteigert werden, weil die Hafen- und Eisenbahnanlagen damals eine größere Ausfuhr nicht zuließen. Die Kohlenausfuhr betrug im Jahre 1926 — 3,404.380 t. Pessimisten behaupteten, daß eine so hohe Ausfuhrziffer nur dank der vorübergehenden Konjunktur erreicht werden konnte. Die tatsächliche Entwicklung beweist jedoch, daß sie sich im Irrtum befanden. Die polnische Kohle



UMSCHLAG VON FÜR JAPAN BESTIMMTEN RÖHREN DER FIRMA „FERRUM“

50 hat auf vielen Auslandsmärkten festen Fuß gefaßt und läßt sich von ihnen nicht mehr verdrängen. Im Jahre 1927 wurden 4 103 173 t und im Jahre 1928 sogar 5 369 474 t ausgeführt. Die Zunahme der Kohlenausfuhr über den Danziger Hafen in den beiden letzten Jahren gewinnt noch mehr an Bedeutung, wenn man berücksichtigt, daß über die deutschen Ostseehäfen größere Kohlenmengen nur im Jahre 1926 ausgeführt wurden, als die Konjunktur ausnahmsweise günstig war und alle Transport- und Umschlagskosten sich infolge der ungewöhnlich hohen Kohlenpreise bezahlt machten. In den folgenden Jahren hat die Kohlenausfuhr über diese Häfen fast ganz aufgehört.

Nachstehende Tabelle zeigt, nach welchen Richtungen die Kohlen-Ausfuhr durch den Danziger Hafen im Jahre 1928 geht (nach Angaben des Lotsenamtes; ohne Bunkerkohle; in t):

<i>nach:</i>		<i>nach:</i>	
Schweden	1,631.344	Rußland	14.000
Dänemark	1,267.264	Island	10.212
Norwegen	460.995	Brasilien	10.080
Frankreich	382.597	Afrika	9.861
Finnland	365.044	Spanien	9.550
Lettland	295.919	England	7.200
Italien	289.116	Estland	7.154
Deutschland	54.108	U.S.A.	3.150
Holland	53.316	p. Order	5.435
Litauen	40.216		
Belgien	40.093		
		Zusammen:	4,956.654

Die Kohlenausfuhr über Danzig weist also nicht nur hinsichtlich der Menge, sondern auch hinsichtlich der vielen Richtungen, nach welchen sie geht, eine sehr günstige Entwicklung auf. Polnische Kohle gelangt über den Danziger Hafen sogar nach den entlegensten Überseestaaten und gewinnt auf dem Weltmarkte immer mehr an Bedeutung.

Die im Jahre 1924 vorhandenen Umschlagseinrichtungen waren natürlich für eine so schnell ansteigende Ausfuhr dieses neuen Massengutes nicht vorbereitet. Um eine entsprechende Umschlagsfähigkeit zu gewährleisten, ergriff der Hafenausschuß im Einvernehmen mit den polnischen Eisenbahnen einerseits eine Reihe von Maßnahmen organisatorischen Charakters, von denen noch näher die Rede sein wird, und nahm andererseits den intensiven Ausbau des Hafens in Angriff. Vor allem wurde in den schon vorhandenen Hafenteilen die Anzahl der Kräne vergrößert, weiter eine neuzeitige Umschlagsanlage am Weichselbahnhof geschaffen, die seit dem Jahre 1927 in Betrieb ist, schließlich wurde im Jahre 1927 mit dem Bau des Massengutbeckens in Weichselmünde begonnen, das im Frühjahr 1929 teilweise bereits dem Verkehr übergeben worden ist. Dieses Hafenbecken ist mit drei Kohlenverlade-

anlagen, verbunden mit Kippvorrichtungen, ausgerüstet, welche ca. 2·5 Millionen t Kohle jährlich umschlagen können.

Lebensmittel. — Diese Artikel nahmen vor dem Kriege die erste Stelle im Ausfuhrverkehr über den Danziger Hafen ein. Durchschnittlich wurden in den Jahren 1911/13 — 844 892 t ausgeführt. In den ersten Nachkriegsjahren konnte, wie bereits oben erwähnt, eine direkt entgegengesetzte Erscheinung beobachtet werden, und zwar eine ungeheure Einfuhr von Lebensmitteln. Nach dem Wiedererstarben der Landwirtschaft im Danziger Hinterlande begann die Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte ihre frühere Bedeutung langsam wieder zurückzuerlangen. In den Jahren 1923/1928 schwankte sie zwischen 220.000—550.000 t, abhängig von dem Ernteausfall in Polen. Besondere Beachtung verdient hier:

Getreide. — Die Getreideausfuhr betrug durchschnittlich in den drei letzten Vorkriegsjahren 402.822 t. Diese hohe Ausfuhrziffer erklärt sich dadurch, daß über Danzig große Mengen ukrainischen Getreides gingen. Zur Zeit produziert und exportiert die Ukraine bedeutend weniger als vor dem Kriege, da die Ausfuhr hauptsächlich über die südlichen russischen Häfen geleitet wird. Nach dem Kriege werden über Danzig bedeutend kleinere Mengen ausgeführt; die Höchstziffer konnte im Jahre 1926 mit 264.862 t erreicht werden.

Im Jahre 1928 wurden infolge der Mißernte des Vorjahres und der damit verbundenen Notwendigkeit, größere Getreidemengen nach Polen sogar einzuführen, nur 79.366 t ausgeführt. Getreide wird in vielen Speichern und Silos, die Privateigentum sind und sich vor allem am Hafenskanal, auf dem Holm und auf der Speicherinsel befinden, gelagert und umgeschlagen. Ausgeführt werden hauptsächlich Roggen (136.866 t in 1926) und Gerste (71.782 t).

Zucker. — Durchschnittlich wurden über Danzig in den Jahren 1911/13 jährlich 374.588 t ausgeführt. Ebenso wie bei Getreide war auch hier die Erreichung

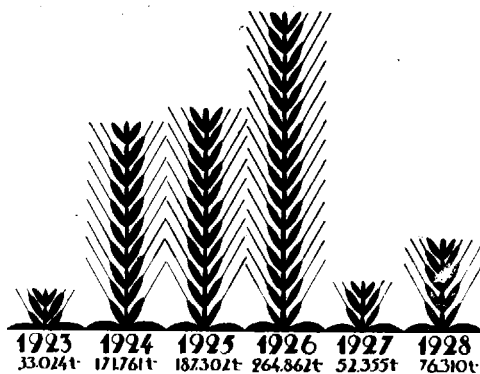


ABB. 9. — GETREIDEEXPORT

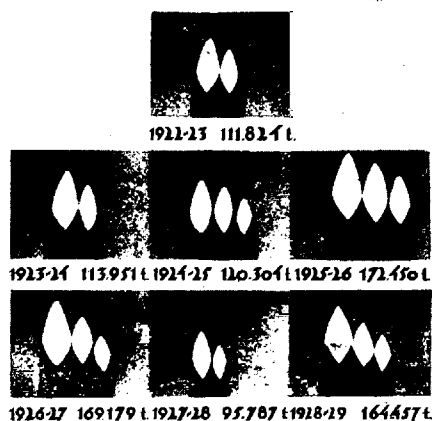


ABB. 10. — ZUCKEREXPORT

52 einer so hohen Ausfuhrziffer nur dank der Zufuhr von ukrainischem Zucker möglich. Heute konzentriert sich in Danzig fast die ganze polnische Zuckerausfuhr. Sie betrug in der Kampagne 1927/28 — 95.787 t, 1928/29 — 164.457 t.

Von den übrigen Lebensmitteln sind noch Fleisch und B a c o n s, deren Ausfuhr im Jahre 1928 — 5.896 t betrug, weiter Salz mit 10.355 t, Spiritus mit 6.170 t und M e l a s s e mit 17.573 t, Butter, Eier, sowie eine Reihe anderer Artikel in kleineren Mengen zu erwähnen.

H o l z. — Die Holzausfuhr gehört zu den ältesten Handelszweigen Danzigs. In den Jahren 1911/13 gelangten durchschnittlich 258.959 t Holz und Holzzeugnisse zur Ausfuhr. Die Nachkriegsjahre brachten ein schnelles Anwachsen der Exportziffern. Im Jahre 1923 wurden 730.996 t, im Jahre 1924 — 1.018.949 t, im Jahre 1925 — 901.916 t, im Jahre 1926 — 1.389.033 t und schließlich im Rekordjahre 1927 — 1.740.355 t ausgeführt. Im Jahre 1928 fiel die Holzausfuhr über Danzig auf 914.192 t, und zwar infolge der schlechten Konjunktur für polnisches Holz in Eng-



STAPELN VON EXPORTHOLZ IM SCHIFFSRAUM

land und der damit verbundenen Umleitung größerer Holztransporte auf dem Landwege nach Deutschland. Obwohl die Ziffern des Jahres 1927 in allernächster Zeit nicht erreicht werden dürften, ist anzunehmen, daß die Holzausfuhr über Danzig, nach dem vorübergehenden, durch die schlechte Konjunktur hervorgerufenen Rückgang, längere Zeit hindurch ihre Bedeutung behalten und in den nächsten Jahren ca. 1 Million t jährlich betragen wird. Hinsichtlich der zur Ausfuhr gelangenden Holzsorten sind im Vergleich zu den Vorkriegszeiten gleichfalls bedeutende Änderungen eingetreten. Während früher vorwiegend Rundholz und Eisenbahnschwellen ausgeführt wurden, umfaßt heute die Ausfuhr vor allem Schnittmaterial, ferner Furniere, eichene Dauben, Halbfabrikate usw. Außerdem werden ziemlich große Mengen Eichenholz, und zwar vorwiegend Rundholz, ausgeführt.

Als Holzausfuhrhafen besitzt Danzig besonders günstige Vorbedingungen. Die ausgedehnten Uferstrecken und unmittelbar am Wasser gelegenen Lagerplätze ermöglichen die Lagerung großer Holzmassen, sowie den direkten Umschlag vom Lager ins Schiff. Der Danziger Hafen verfügt heute über ca. 2 Millionen qm Landlagerplätze und ca. 2·5 Millionen qm Wasserflächen für Zwecke der Holzlagerung. Alle diese Anlagen sind mit bequemen Eisenbahnanschlüssen und Schiffsanlegestellen versehen. Holz wird größtenteils auf den Holzplätzen zwischen Weichselmünde und Kaiserhafen, weiter auf dem Holm und dem oberen Teil der Toten Weichsel hinter den Werften von Klawitter und Wojan bis zur Eisenbahnbrücke sowie noch weiter stromabwärts gelagert.

Zement. — Die Zementausfuhr setzte in größerem Umfange im Jahre 1927 ein und erreichte in diesem Jahre 123,925 t.

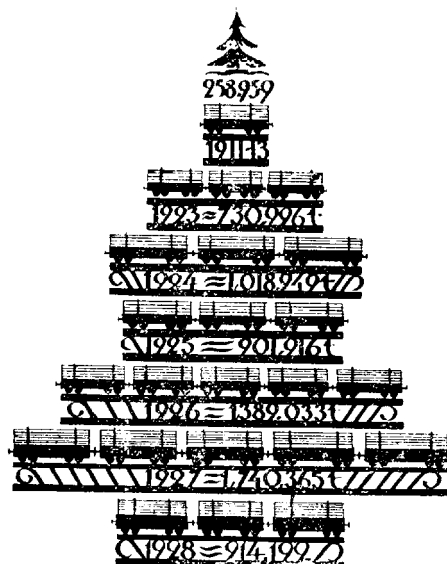


ABB. 11. — HOLZEXPORT

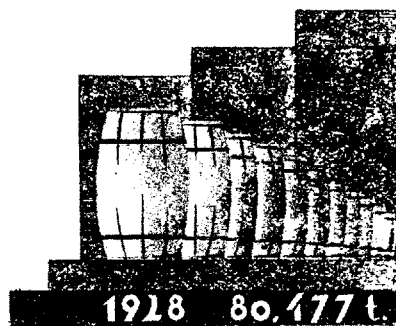


ABB. 12. — ZEMENTEXPORT

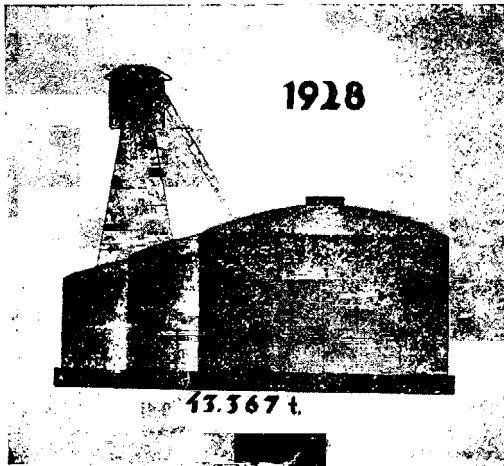


ABB. 13. — EXPORT VON:
MINERALÖLEN

Im Jahre 1928 wurden 80.477 t Zement ausgeführt. Zement geht von Danzig zum Teil nach den baltischen Staaten, in der Hauptsache aber nach dem nahen und fernen Osten und nach Südamerika. Diese Ausfuhr hat infolge der steigenden Zementproduktion in Polen günstige Entwicklungsmöglichkeiten.

Mineralöle. — Vor dem Kriege wurden über Danzig ca. 50.000 t Petroleum und anderer Mineralöle jährlich eingeführt. Nach dem Kriege wird der Inlandsbedarf Polens und Danzigs von den polnischen Naphthagruben gedeckt; daher haben diese Artikel ihre Verkehrsrichtung geändert und gehören heute zu den Ausfuhr-

artikeln. Durchschnittlich gelangen 40.000 t jährlich zur Ausfuhr. Im Jahre 1926 wurde sogar die Rekordziffer von 150.000 t erreicht. Nach einigen Rückschlägen, die auf Konjunkturschwankungen zurückzuführen sind, konnten in der letzten Zeit wieder beachtliche Exportziffern erreicht werden.

3. — VERKEHR AUF DEN EISENBAHNEN UND DEN WASSERWEGEN

Wie bereits erwähnt, wickelt sich der Verkehr zwischen dem Danziger Hafen und seinem Hinterlande vorwiegend auf dem Schienenwege ab. Immerhin werden aber noch große Warenmengen auf den Wasserwegen befördert. Über das gegenseitige Verhältnis dieser beiden Verkehrsmittel gibt folgende Tabelle Aufschluß:

	<i>Gesamte landwärtige Zufuhr nach dem Hafen</i>	<i>Davon mit der Eisenbahn</i>	<i>%</i>	<i>Davon auf den Wasserwegen</i>	<i>%</i>
1912	2,100.608	1,798.360	86	302.248	14
1922	1,989.377	1,902.051	96	87.326	4
1923	1,759.672	1,668.587	95	91.085	5
1924	2,140.728	2,038.742	95	101.986	5
1925	2,823.053	2,701.762	96	121.291	4
1926	6,614.326	6,083.624	92	530.702	8
1927	7,279.823	7,125.076	98	154.747	2
1928	7,729.239	7,564.985	98	164.254	2

	<i>Gesamte landseitige Abfuhr vom Hafen</i>	<i>Davon mit der Eisenbahn</i>	<i>%</i>	<i>Davon auf den Wasserwegen</i>	<i>%</i>
1912	1,525.084	1,217.045	80	308.039	20
1922	1,091.804	1,045.521	96	46.283	4
1923	865.764	832.275	96	33.489	4
1924	804.744	748.446	93	56.298	7
1925	878.107	791.488	90	86.619	10
1926	906.606	818.770	90	87.836	10
1927	1,944.481	1,775.071	91	169.410	9
1928	2,182.251	1,992.601	91	189.650	9

Diese Ziffern vermögen uns ein anschauliches Bild zu vermitteln.

4. — PASSAGIERVERKEHR

Als Passagierhafen spielt Danzig nach dem Kriege eine bedeutende Rolle. Der überwiegende Teil des polnischen Auswandererverkehrs wird über den Danziger Hafen geleitet. Danzig besitzt regelmäßige Dampferverbindungen mit den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, mit London und anderen englischen Häfen, mit Kopenhagen, Stockholm, Stettin, Königsberg, Memel, Libau, Riga und Tallin. Abgesehen von diesen ständigen Dampferverbindungen reist über Danzig eine große Anzahl von Personen mit unregelmäßig verkehrenden Schiffen nach anderen hier nicht aufgeführten Häfen. Über die Entwicklung und die Richtungen des Passagierverkehrs im Danziger Hafen geben folgende Tabellen Aufschluß:

<i>Von bzw. nach Hafen:</i>	<i>Angekommene Personen:</i>			<i>Ausgegangene Personen:</i>		
	<i>1926</i>	<i>1927</i>	<i>1928</i>	<i>1926</i>	<i>1927</i>	<i>1928</i>
Pillau	775	330	467	914	478	376
Libau	800	737	726	813	917	571
Riga	21	21	146	12	3	163
Swinemünde	579	551	4	682	406	245
Stockholm	189	73	45	140	1	20
Helsingfors	93	77	91	41	12	13
Kopenhagen	1.223	1.358	1.523	3.166	3.704	3.807
London	1.680	2.159	1.633	14.504	16.991	17.791
Hull	416	756	571	5.466	8.499	7.577
New York	1.259	1.415	1.371	5.184	6.216	8.007
Verschiedene Häfen	576	965	490	761	914	473
Zusammen außer						
Buchtverkehr:	7.611	8.442	7.067	31.683	38.141	39.043
Danziger Buchtverkehr	14.094	20.497	26.861	23.337	32.321	38.338
Insgesamt:	21.705	28.939	33.928	55.020	70.462	77.381

5. — BEDEUTUNG DES DANZIGER HAFENS FÜR DEN POLNISCHEN AUSSENHANDEL

Die Bedienung des polnischen Überseehandels ist die Hauptaufgabe des Danziger Hafens. Die wirtschaftlichen Veränderungen und Entwicklungen des polnischen Überseehandels sind im vorangehenden bereits berührt worden. Die wechselvolle und steigende Entwicklung dieses Handels hat an den Hafen starke Anforderungen gestellt, denen er jedoch nach Maßgabe des Fortschreitens der Ausbauarbeiten, und zwar insbesondere der Spezialanlagen, gerecht werden konnte. Dementsprechend spielt der Danziger Hafenverkehr eine immer größer werdende Rolle im polnischen Wirtschaftsleben. Der prozentuale Anteil des Danziger Hafenverkehrs am polnischen Gesamt-Außenhandel steigt von Jahr zu Jahr. Dies ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich (in t):

	<i>Einfuhr nach Polen</i>	<i>Davon über Danzig</i>	<i>%</i>	<i>Ausfuhr aus Polen</i>	<i>Davon über Danzig</i>	<i>%</i>
1923	3,194.232	654.929	21	17,647.758	1,062.864	6
1924	2,413.508	738.072	31	15,739.829	1,636.485	10
1925	3,410.070	690.778	20	13,602.706	2,031.969	15
1926	2,438.490	640.696	26	22,303.935	5,659.605	25
1927	4,903.060	1,517.194	31	20,356.038	6,380.420	31
1928	5,165.374	1,832.409	35	20,423.562	6,783.273	33

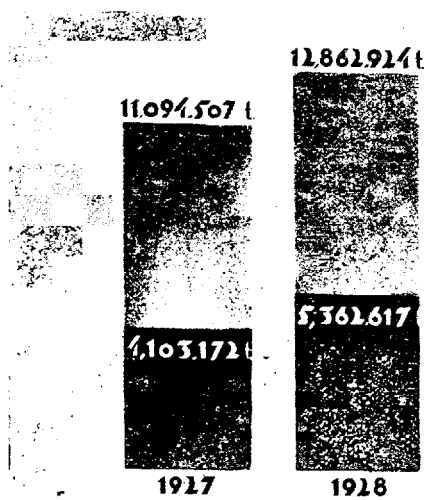


ABB. 14. — ANTEIL DANZIGS AM POLNISCHEN KOHLEXPORTE

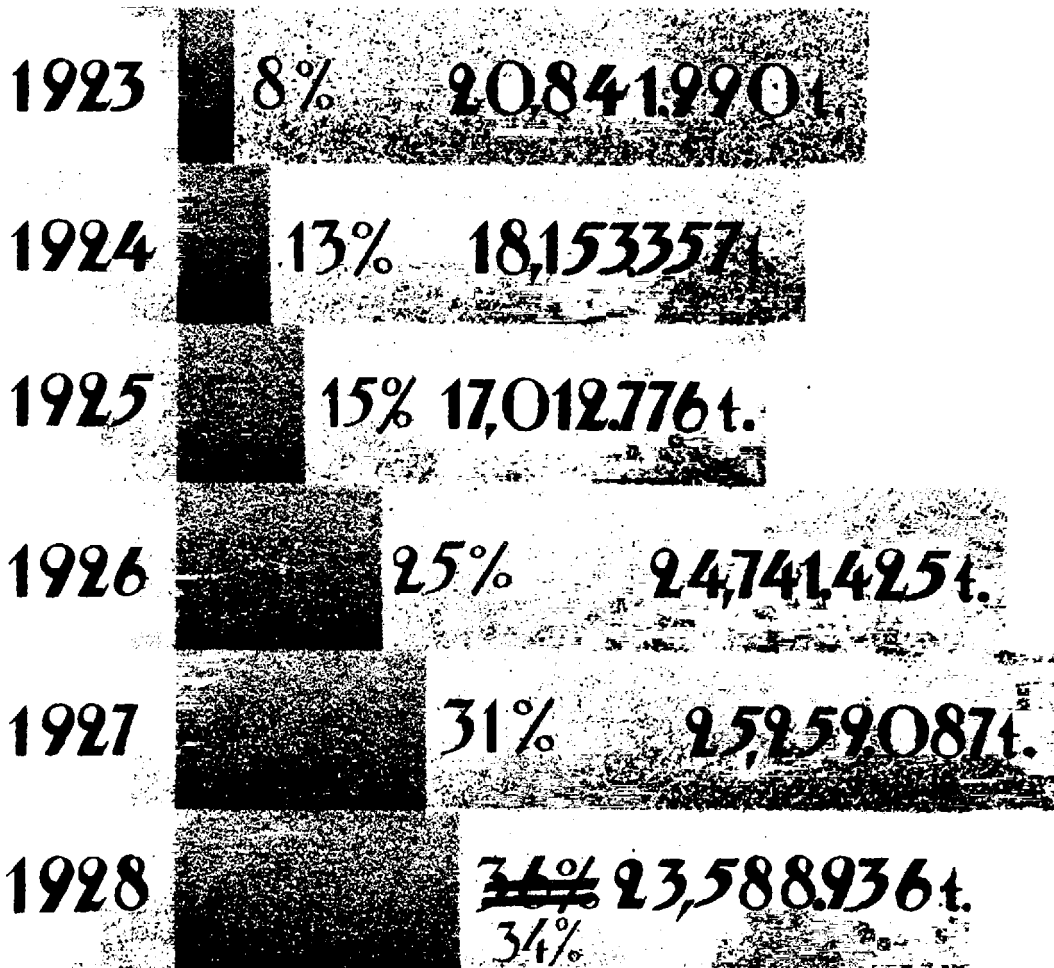
Der prozentuale Anteil des Verkehrs über Danzig an der Gesamteinfuhr bzw. Ausfuhr Polens betrug für einzelne Artikel im Jahre 1928:

bei der Einfuhr: Reis 17 %, Kaffee 67 %, Kakao 53 %, Tee 79 %, Tabak 62 %, Speisefette 66 %, Heringe 100 %, Kunstdüngemittel und Chemikalien 48 %, Erze 79 %, Eisenschrott 90 %, Kraftwagen 44 %;

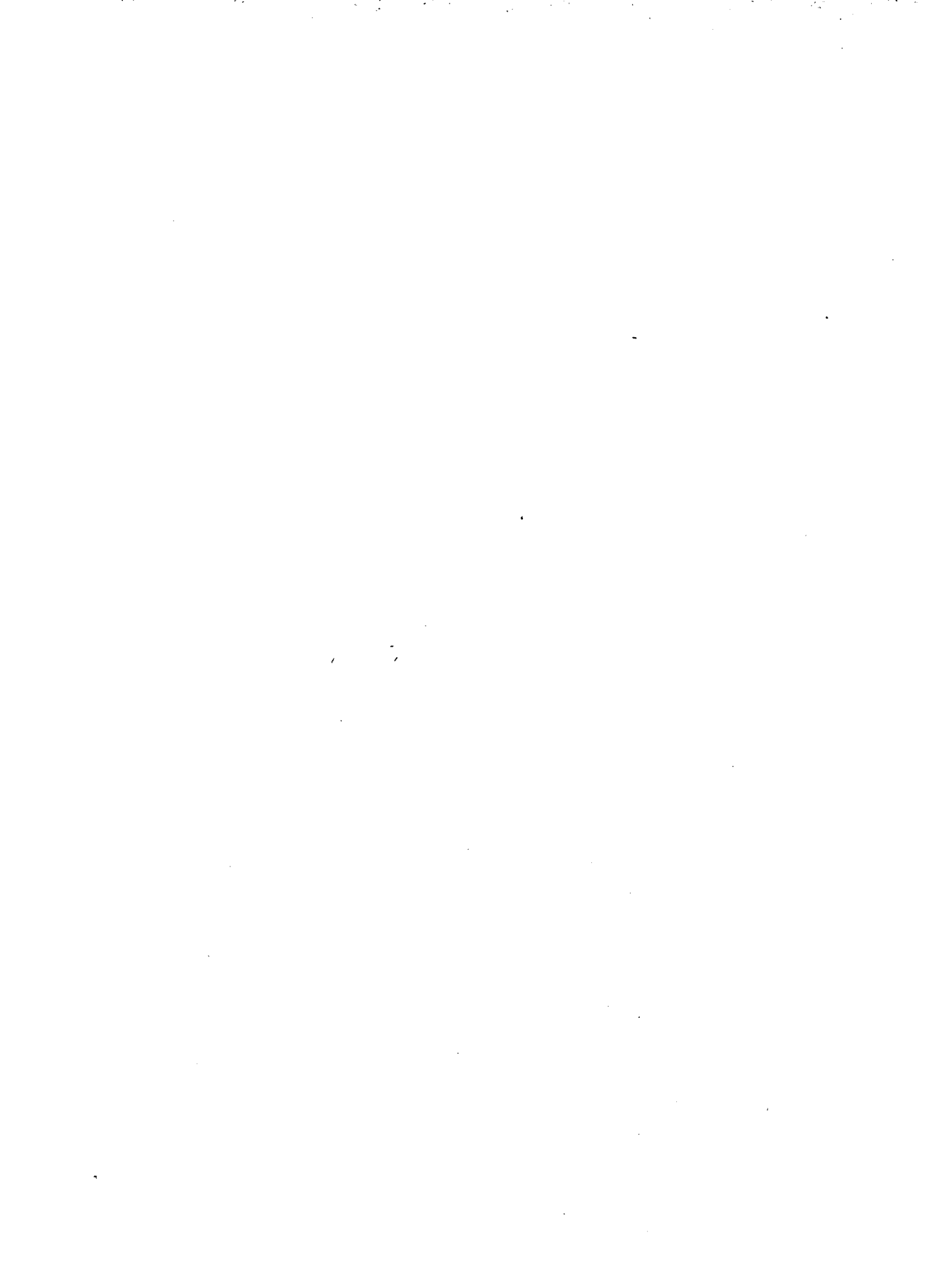
bei der Ausfuhr: Getreide 40 %, Zucker 56 %, Bacons 21 %, Zement 84 %, Holz 19 %, Kohlen 42 %, Mineralöle 15 %.

Wenn Hamburg, über dessen Hafen ungefähr 20 % des gesamten deutschen Überseehandels geleitet werden, nach dem Wortlaut seiner amtlichen Broschüre

ROLLE DES HAFENS IM POLNISCHEN AUSSENHANDEL



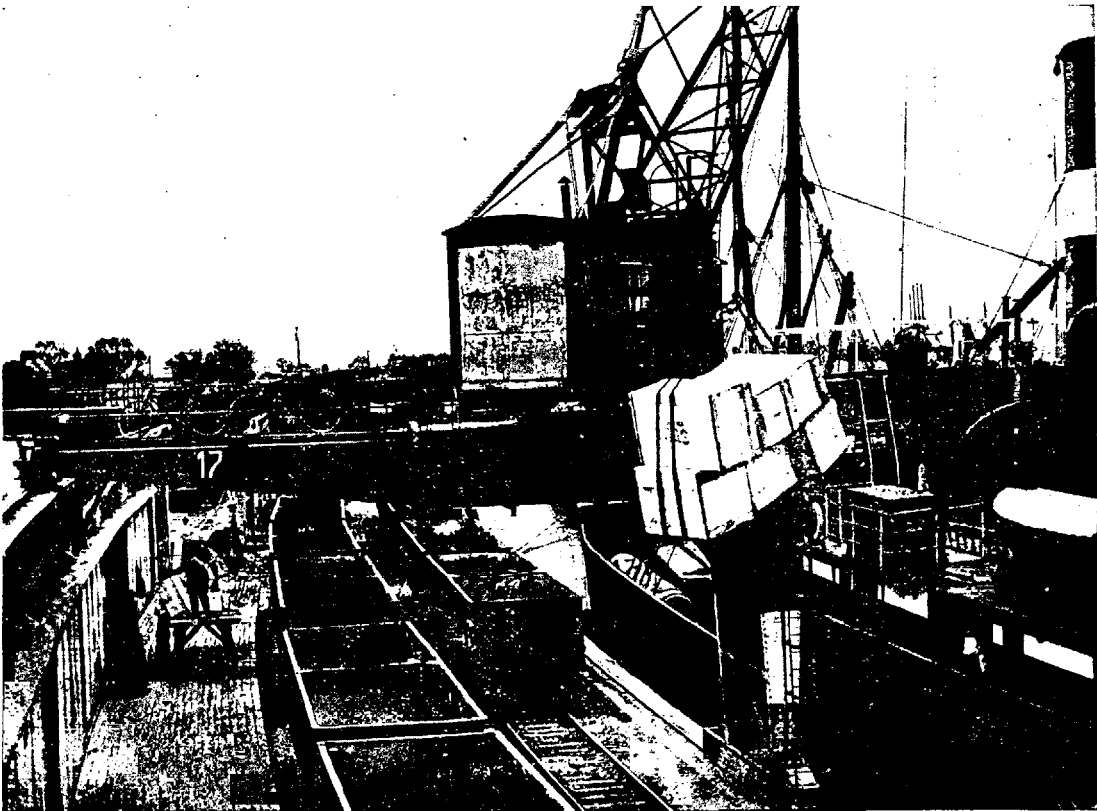
VERMERK: Die schwarzen Zahlen betreffen den gesamten Aussenhandel Polens in Tonnen, die roten — den prozentuellem Anteil des Danziger Hafens



sich „mit Recht als Deutschlands weitestes Ein- und Ausfalltor“ bezeichnet, so kann Danzig, das 33 % des polnischen Überseehandels bewältigt, mit um so größerer Berechtigung den Anspruch erheben, als das Hauptein- und Ausfalltor für den polnischen Überseehandel und als ein bedeutender Faktor im polnischen Wirtschaftsleben zu gelten. 57

6. — TRANSITVERKEHR

Unabhängig von dem polnischen Warenverkehr setzte auch in den letzten Jahren die Entwicklung des Transitverkehrs über den Danziger Hafen nach den an Polen grenzenden Staaten ein. Als Ersatz für die heute zum Teil ausbleibenden Transit-Transporte ukrainischen Zuckers und Getreides, konnte Danzig den Transitverkehr mit der Tschechoslowakei, Deutsch-Oberschlesien sowie in kleinerem Umfange mit Ungarn, Österreich und Rumänien heranziehen. Über die Warenmengen, die im Transitverkehr über den Danziger Hafen gehen, gibt nachstehende Tabelle des Eisenbahnverkehrs von und nach Danzig im Jahre 1928 annähernd Aufschluß (in t):



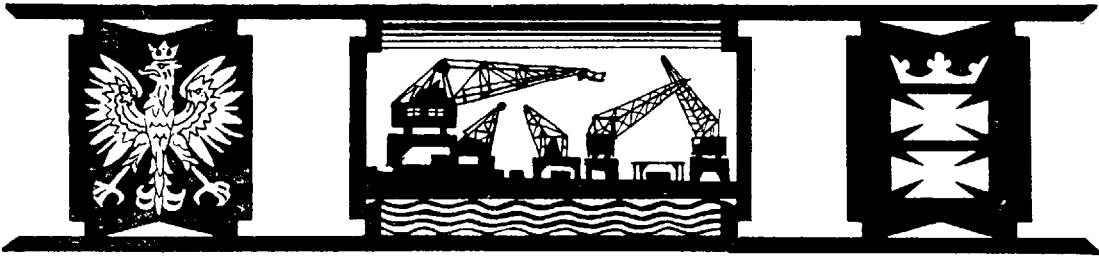
STÜCKGUTUMSCHLAG IM FREIBEZIRK

Eisenbahnpfahng in Danzig von:

	<i>Deutsch- land</i>	<i>Tschecho- slovakei</i>	<i>Rumänien</i>	<i>Öster- reich</i>	<i>Andere Staaten</i>
Getreide	6.621	15	2.867	—	15
Zucker	338	—	—	—	—
Holz und Holzwaren	609	4.305	4.041	—	22.381
Kohlen	945	—	—	—	—
Petroleum	103	2	75	—	—
Baumaterialien	6.970	18	—	1	14
Andere Waren	47.210	1.772	5.293	523	2.638
Zusammen:	62.796	6.112	12.276	524	25.048

Eisenbahnversand von Danzig nach:

	<i>Deutsch- land</i>	<i>Tschecho- slovakei</i>	<i>Rumänien</i>	<i>Öster- reich</i>	<i>Andere Staaten</i>
Lebens- u. Genußmittel	8.340	147	5.337	16	206
Baumaterialien	601	1	—	—	—
Chemikalien und Düngemittel	3.727	20.088	11	—	12.735
Eisen u. Eisenwaren	1.121	100	281	—	134
Spinnstoffe	333	14	18	2	1
Schrott	6.850	8.330	—	—	—
Erze	1.157	162.851	—	—	—
Andere Waren	15.136	742	5.080	467	592
Zusammen:	37.265	192.273	10.727	485	13.668



ABSCHNITT VI

HAFENBETRIEB

1. — LOTSENDIENST — AN- UND ABMELDUNG DER SCHIFFE — ZUWEISUNG VON LIEGESTELLEN

Die ein- und auslaufenden Schiffe sind verpflichtet, sich eines Lotsen zu bedienen; dies gilt auch für Fahrten innerhalb des Hafengebiets. Alle Lotsen stehen im Dienste des Hafenausschusses und sind außerdem auf Zollinteressen vereidigt. Der Lotse gibt dem Schiffsführer bei der Einfahrt in den Hafen und beim Manövrieren innerhalb des Hafens selbst entsprechende Anweisungen. Sofort nach der Ankunft des Schiffes im Hafen hat sich, sofern nicht mit den Schiffsmaklerfirmen ein anderes Verfahren vereinbart ist, der Schiffsführer persönlich beim Lotsenkommandeur zu melden und seine Schiffspapiere, namentlich aber die Musterrolle und den Schiffsmießbrief vorzulegen. Beim Verlassen des Hafens ist die Musterrolle und die Bescheinigung der Hafenausschuß-Hauptkasse, daß das Fahrzeug alle fälligen Hafengebühren entrichtet hat, dem Lotsenamte, der Seeausgangspass über Erledigung der Zollformalitäten dagegen der Zollbehörde vorzulegen. Nähere Einzelheiten über die Pflichten der in Danzig ein- oder auslaufenden Schiffe sind in der entsprechenden Polizeiverordnung, die beim Lotsenamte erhältlich ist, enthalten.

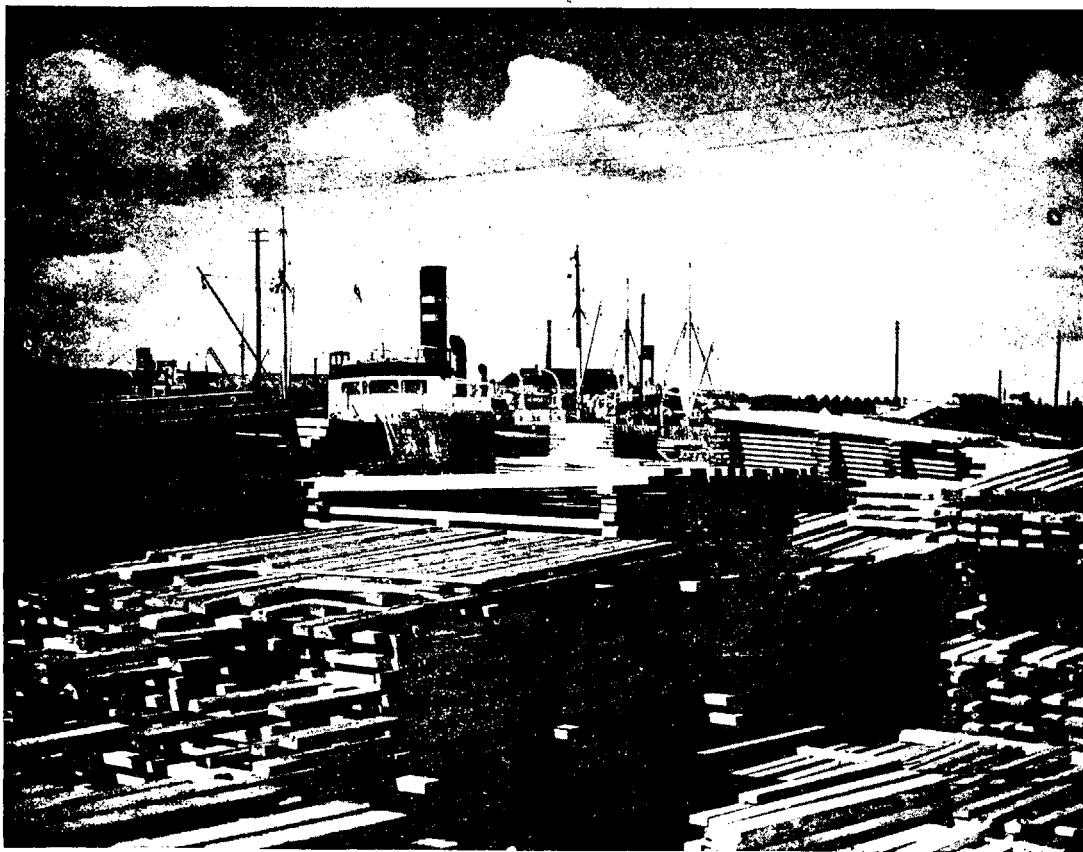
Die Zuweisung von Schiffsliegestellen im Hafen und an den Kaistrecken erfolgt auf Antrag des Schiffsmaklers durch das Lotsenamte. Wenn es sich jedoch um eine Liegestelle an einer der Kaistrecken handelt, an denen sich öffentliche Verlade- und Lagereinrichtungen befinden, so hat sich der Schiffsmakler zunächst an die Kaiverwaltung zu wenden, der die Verwaltung dieser Einrichtungen obliegt. Je nachdem, ob und welche Kräne und Lagerstellen dem Schiff zu gegebener Zeit zur Verfügung gestellt werden können, weist die Kaiverwaltung einen entsprechenden Liegeplatz zu und macht dem Lotsenamte hiervon Mitteilung. Bei den Privat-Anlagen berücksichtigt das Lotsenamte nach Möglichkeit die Wünsche der Verfügungsberechtigten.

Regelmäßigen Tourenlinien werden grundsätzlich immer dieselben öffentlichen Liegeplätze zugewiesen, soweit sie nicht über eigene oder gepachtete Privatstellen verfügen. Schiffe, die mit Stückgut ankommen, löschen hauptsächlich im Freibezirk und auf dem Weichselbahnhof, Zucker wird auf dem Holm, am Marinekohlenlager, in den Spezialanlagen von Wieler & Hardtmann, sowie in anderen Hafenschuppen umgeschlagen. Zement wird vorwiegend auf dem Weichselbahnhof, Salpeter auf der Westerplatte und im Hafenkanal, Eisenschrott auf dem Holm und der Westerplatte, Kohle im neuen, eigens hierfür eingerichteten Massengutbecken in Weichselmünde, am Weichselbahnhof, im Kaiserhafen und vorübergehend auf der Nordseite des Freibezirks, Erze und Phosphate im Hafenbecken in Weichselmünde sowie im Freibezirk usw. umgeschlagen.

Der Hafenausschuß strebt systematisch danach, den Umschlag von Waren nach ihrer Art in den einzelnen Hafenteilen zu gruppieren. Entscheidende Schritte in dieser Richtung werden erst nach völliger Fertigstellung und Ausrüstung des neuen Beckens in Weichselmünde getan werden können, das auf 800 m verlängert werden und alsdann den ganzen Kohlen-, Erz-, Phosphat- und wahrscheinlich auch Schrott-Umschlag übernehmen soll. Die auf dem linken Weichselufer liegenden Anlagen, mithin der Freibezirk, der Hafenkanal, das Marinekohlenlager und der Weichselbahnhof bleiben alsdann ausschließlich dem Umschlage von Stückgütern, Getreide und Gütern in Säcken, sowie dem Passagierverkehr vorbehalten.

Die Zuweisung von Liegestellen an Schiffe, die Exportkohlen laden, erfolgt nach einem besonderen Verfahren. Die Entfernung der Kohlengruben vom Danziger Hafen machte besondere Maßnahmen notwendig, um zu vermeiden, daß einerseits Schiffe, die um Kohle zu laden einlaufen, unnötig lange auf die Ankunft der Waggons warten müssen, andererseits Waggons, die Kohle heranbringen, nutzlos auf das Eintreffen der Seeschiffe warten. Es war daher eine enge Zusammenarbeit der Hafenvverwaltung mit der Eisenbahnverwaltung und den Kohlen-Exporteuren herzustellen. Zu diesem Zweck wurde bei der Eisenbahn-Direktion in Danzig ein „Kohlenzug-Dispositionsbüro“ eingerichtet, das sich aus Vertretern der Eisenbahnverwaltung und der Kaiverwaltung zusammensetzt. Jeder Kohlentransport ist bei diesem Büro 10 Tage vorher anzumelden, wobei Name, Größe des Schiffes, Ankunsttag, mitzunehmende Kohlenmenge, Kohlenkonzern, sowie der gewünschte Ladeplatz anzugeben sind. Auf Grund dieser Anmeldung erhält das Schiff für den gewünschten Ladetermin einen Liegeplatz und erst vier Tage vor diesem Termin darf die Kohle auf der Grube zum Versand gelangen. Die Zuweisung von Ladestellen erfolgt im Rahmen der für jeden Kohlen-Konzern im voraus festgesetzten Monatskontingente nach der Reihenfolge der eingegangenen Anmeldungen.

Die das oben erwähnte Verfahren betreffenden Bestimmungen sind in den Bekanntmachungen des Hafenausschusses vom 23/XI. 1925 und vom 10/IX. 1926 veröffentlicht (siehe „Anzeiger des Hafenausschusses“).



HOLZLAGERPLATZE

2. — LAGERUNG UND UMSCHLAG

Der größte Teil der Umschlags- und Lagereinrichtungen ist Eigentum des Hafenausschusses; so z. B. sind von den 8 kmKaistrecken 5 km, von 76 Kränen 43, sowie alle modernen Verladeeinrichtungen in Weichselmünde Eigentum des Hafenausschusses. Ähnlich verhält es sich mit den Lagerhallen und Lagerplätzen. Der Hafenausschuß stellt die öffentlichen Umschlags- und Lagereinrichtungen gegen eine mäßige Gebühr zur Verfügung der Interessenten, die dann die Umschlagsarbeiten auf eigene Rechnung ausführen. Die Anlagen des Hafenausschusses sind allen Interessenten zugänglich. Der Hafenausschuß hat zwar eine Reihe grundlegender Reformen in der Ausnutzung der Umschlags- und Lagereinrichtungen durchgeführt, die Ausführung der Umschlagsarbeiten jedoch, ebenso wie dies vor dem Kriege der Fall gewesen ist, den Privatfirmen überlassen.

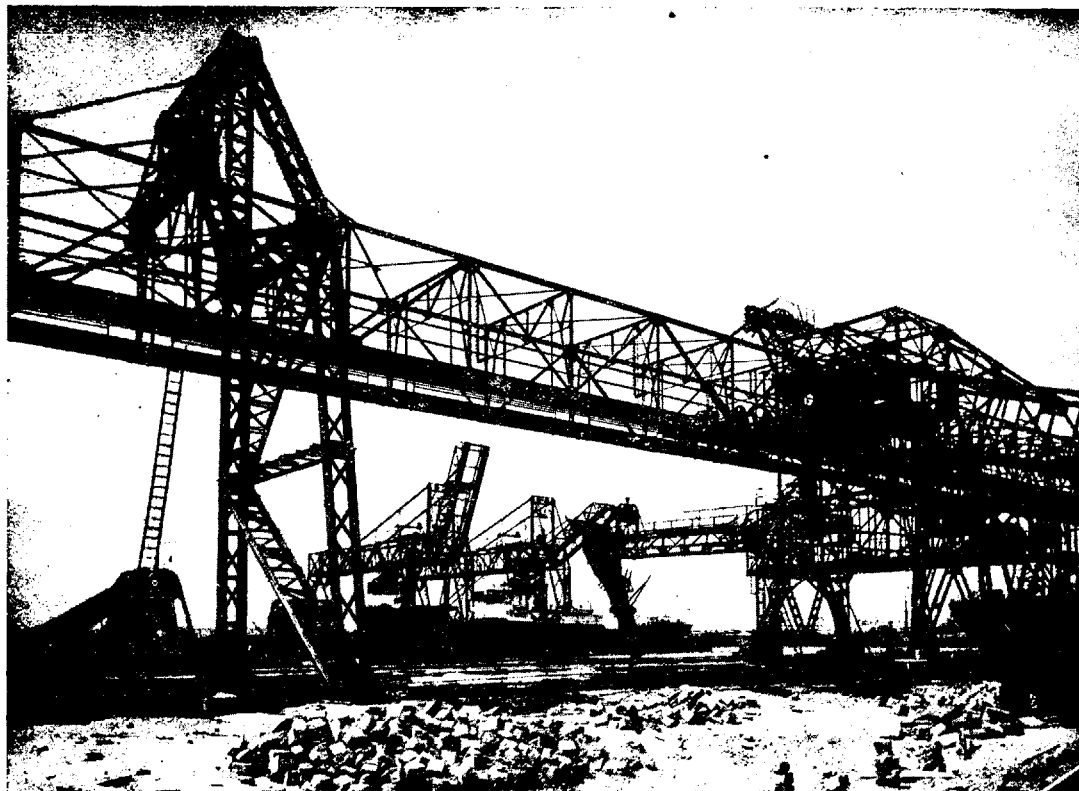
Die oben angeführte Reform in der Ausnutzung des Hafens besteht u. a. auch darin, daß, während vor dem Kriege fast sämtliche Lagerschuppen und Lagerplätze an private Speditionsfirmen langfristig verpachtet wurden, heute vom Hafenausschuß nur einige Holzlagerplätze und diejenigen wenigen Schuppen langfristig verpachtet werden, die für den Umschlag im engeren Sinne des Wortes keine größere Rolle spielen können, weil sie nicht unmittelbar am Wasser gelegen sind. Derartige Plätze und Schuppen werden von Firmen benötigt, deren Waren längere Zeit in unmittelbarer Nähe des Hafens lagern müssen.

Der überwiegende Teil der Lagerhallen sowie der Land- und Wasserlagerplätze, die in wichtigeren Hafenteilen gelegen sind und dem Hafenausschuß gehören, ist für den öffentlichen Gebrauch unter kurzfristiger Lagerung bestimmt und wird von der Kaiverwaltung verwaltet. Sie stehen jedem Interessenten zur Verfügung, d. h. es besteht kein Zwang, sich der Vermittlung einer bestimmten Speditionsfirma zu bedienen, sondern jeder kann sich direkt an die Kaiverwaltung um Zuweisung einer Lagerfläche wenden. Das Lagergeld wird für den Quadratmeter und Tag der Lagerung entrichtet. Die Einlagerung und Auslagerung der Güter bewerkstelligt der Niederleger unter Aufsicht der Kaiverwaltung. Umpackung, Teilung, Sortierung, Reinigung der eingelagerten Waren, sowie die Entnahme von Proben sind zulässig. Bearbeitung und Einzelverkauf sind untersagt.

Von der Voraussetzung ausgehend, daß namentlich die unmittelbar am Wasser gelegenen Lagerhallen und Lagerplätze für kurzfristige Lagerung bestimmt sein müssen, beschränkt der Hafenausschuß die Lagerfrist für diese Lagerstellen grundsätzlich auf 20 Tage. Nach Ablauf dieser Zeit ist die Kaiverwaltung befugt, falls der Verkehr dies erfordert, die Auslagerung zu verlangen oder aber das Lagergut für Rechnung und Gefahr des Niederlegers anderweit zu lagern. Unabhängig von diesen Maßnahmen sind für die oben erwähnten Lagergelegenheiten ansteigende Lagergeldsätze vorgesehen, wodurch die Interessenten ohnehin schon veranlaßt werden, den durch die Kaiverwaltung zugewiesenen Platz bestimmungsgemäß auszunutzen. Zwangsweise Auslagerungen kommen daher nie vor. Ausführliche Bestimmungen über die Benutzung der Lagerhallen und Lagerplätze des Hafenausschusses sind in der Lagerordnung vom 10/IX. 1929 enthalten.

B) MECHANISCHE UMSCHLAGEINRICHTUNGEN

Die Zuteilung von Kränen oder anderen Verladeeinrichtungen erfolgt auf Grund eines an die Kaiverwaltung gerichteten schriftlichen Antrages. Im allgemeinen erfolgt die Zuteilung der Kräne gemäß der Reihenfolge des Einlaufens der Schiffe, für welche die Kräne bestellt wurden. Die Reihenfolge richtet sich aber



MODERNE UMSCHLAGSANLAGEN

auch nach der Art des Schiffes und der Art der Waren, die umgeschlagen werden sollen, so daß z. B. eine besondere Reihenfolge für Kohlschiffe und eine andere für Schiffe mit Stückgut besteht. Das für den Betrieb der Kräne erforderliche technische Personal wird vom Hafenausschuß gestellt und ist der Kaiverwaltung zugeteilt. Das übrige für den Umschlag erforderliche Arbeitspersonal hat der Kranmieter zu stellen.

Das Entlöschten bzw. Beladen von Schiffen mittels Kränen ist tunlichst zu beschleunigen. Um die Gewähr zu haben, daß die zugewiesenen Kräne gehörig ausgenutzt werden, sind Mindestleistungen der Kräne pro Stunde mit dementsprechenden Mindeststundensätzen festgelegt. Die Arbeitszeit im Kranbetrieb wird vom Hafenausschuß festgesetzt; Überstunden sind zulässig. Beim Umschlag von Massengut (Kohle, Erze, Schrott usw.) gilt in der Regel das Zwei- oder Dreischichtensystem.

Ausführliche Bestimmungen über die Benutzung der Umschlagseinrichtungen des Hafenausschusses sind in der Kranordnung vom 6/IX. 1927 enthalten.

3. — BEDEUTUNG DES FREIBEZIRKS

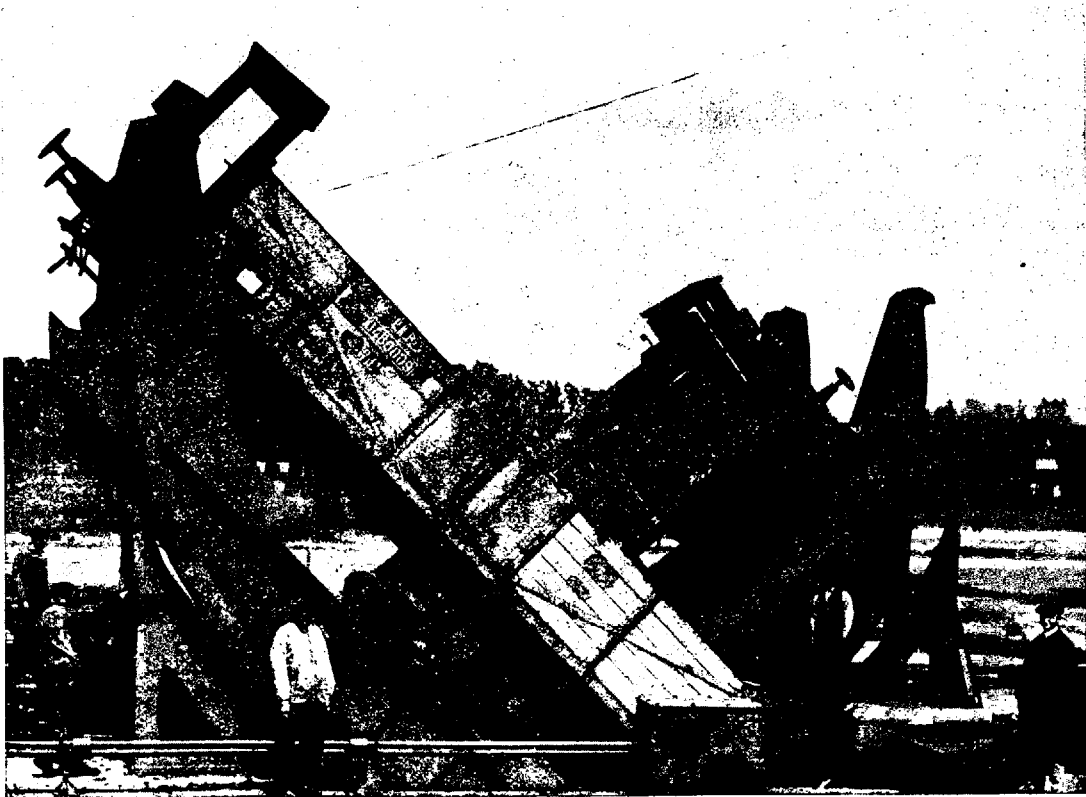
Der Freibeizirk ist ein Gebiet zollfreier Lagergelegenheit — ein Freilager. Das Gebiet des Freibeizirks und die dort befindlichen Lagergelegenheiten bilden ein unter gewisser Zollaufsicht stehendes Zollausschlußgebiet. Die in diesem Bezirk sich befindenden Waren sind solange zollfrei und unabhängig von den Vorschriften der Zollgesetzgebung in bezug auf Deklaration, Revision usw., bis sie über die Grenzen dieses Freilagers nach dem Zollinlande — dem polnisch-Danziger Zollgebiet — gelangen. Das Freilager ist vom Zollgebiet landwärts durch eine sichernde hohe Umzäunung abgeschlossen und wird außerdem wasser- und landwärts zollamtlich überwacht. Zollrechtlich ist die Lagerfrist im Freibeizirk unbeschränkt.

Die Gründung von Industriebetrieben im Freibeizirk ist untersagt. Dagegen ist das Umpacken und die Bearbeitung z. B. Mischen nicht aber Umarbeiten von Waren gestattet. Erlaubt ist natürlich auch die seewärtige Wiederausfuhr von Waren ohne jede Kontrolle und Zollabgabe. Der Schiffsverkehr, der Umschlag von Waren usw. sind kontroll- und zollabgabefrei. Die Verproviantierung in See gehender Schiffe von den hier gelegenen zollfreien Lagern aus mit Waren, die nicht verzollt worden sind, ist gleichfalls gestattet.

Wirtschaftlich hat der Freibeizirk eine große Bedeutung. Sein Bestehen ermöglicht den Importeuren, größere Warenpartien im Auslande anzukaufen, diese dort kontroll- und zollfrei niederzulegen und die Ware in kleineren Partien je nach der Bedarfslage des Inlandsmarktes den Lagerräumen zu entnehmen. Auf diese Weise wird das Festlegen von Umsatzkapital durch Zollentrichtung vermieden, wobei noch die Kontrollformalitäten unverhältnismäßig einfacher sind als im sogenannten „privaten Transitlager“. Eine nicht geringere Bedeutung besitzt der Freibeizirk auch für den Transitverkehr — vor allem den Seetransitverkehr. Es besteht nämlich die Möglichkeit, Waren seewärts nach anderen Häfen, für die Danzig alsdann als Transithafen auftritt, zollfrei wieder auszuführen.

Es muß noch hervorgehoben werden, daß sich auch außerhalb des Freibeizirks eine ganze Reihe von zollfreien Lagerräumen befinden. In ihnen können ausländische Waren zollfrei, jedoch unter zollamtlichem Verschluß gelagert werden. Die Benutzung solcher Lagerräume ist weniger vorteilhaft als die Benutzung des Freibeizirks, weil die dort lagernden Waren zollamtlich registriert werden und der Lagerhalter auch für den Fall, daß die Waren vernichtet werden, zur Entrichtung der Zollgefälle verpflichtet ist. Auch die Kosten der Zollüberwachung sind größer als im Freibeizirk. Derartige Lagerräume besitzt der Hafenausschuß auf dem Weichselbahnhof und auf dem Holm. Alle öffentlichen Lagergelegenheiten des Hafenausschusses können im Bedarfsfalle auf Grund einer Abmachung mit den Zollbehörden jederzeit für die zollfreie Niederlegung von Waren bestimmt werden, ohne hierdurch den Charakter öffentlicher, d. h. für alle Firmen zugänglicher Lagerstellen, zu verlieren.

Sämtliche Eisenbahngleise im Hafengebiet, wie auch die Hafenbahnhöfe und der Hauptbahnhof in Danzig gehören dem Hafenausschuß. Auf Grund einer Entscheidung des Hohen Kommissars des Völkerbundes ist zwischen dem Hafenausschuß und der polnischen Eisenbahnverwaltung ein Abkommen getroffen worden, wonach die Verwaltung und der Betrieb der Eisenbahnanlagen im Hafen, der polnischen Eisenbahnverwaltung anvertraut worden ist. Auf Grund dieses Abkommens fallen alle Einkünfte aus dem Eisenbahnbetrieb im Hafen den polnischen Staatsbahnen zu, die sich ihrerseits verpflichtet haben, die im Hafengebiet liegenden Eisenbahnanlagen auf eigene Kosten zu unterhalten und je nach Bedarf auszubauen. Die polnische Eisenbahnverwaltung führt den Eisenbahnbetrieb auf dem gesamten Eisenbahnnetz des Hafenausschusses. Darunter fällt auch die Zustellung und Abführung der Eisenbahnwaggons an bzw. von den Schiffsliegestellen, Lagerhallen, Lagerplätzen usw.



KOHLENKIPPER FÜR EISENBAHNWAGGONS

Der Dänziger Hafen ist mit umfangreichen Eisenbahnanlagen und Rangierbahnhöfen ausgerüstet. Die Anzahl der Gleise und der Gleisanschlüsse steigt von Jahr zu Jahr und beträgt ihre Länge zur Zeit 330·8 km. Eine ganze Reihe von Uferstrecken, vor allem diejenigen, welche dem Massengutumschlag dienen, ist mit vielen nebeneinander laufenden Eisenbahnkaigleisen versehen (bis zu 7), wodurch das Rangieren der Wagen erleichtert und ein schneller Umschlag gewährleistet wird.

Um die Bedienung der vielen Eisenbahnkaigleise und Gleisanschlüsse sicherzustellen, war der Bau großer Rangierbahnhöfe wie: Saspe, Rdz und Leege Tor auf dem linken und Kaiserhafen, Holm und Troyl auf dem rechten Ufer erforderlich. Außerdem befindet sich in Zajączkowo bei Tczew ein großer Rangierbahnhof für die nach dem Hafen gehenden Eisenbahnzüge. Um ein Bild von der Entwicklung der Abstell- und Rangiergleise im Hafen zu geben, genügt es zu erwähnen, daß allein die Kohlentransporte eine durchschnittliche Aufstellungsmöglichkeit für 60.000 t Kohlen in Eisenbahnwaggons erfordern, da diese Menge einen Vorrat für kaum drei Tage darstellt und des öfteren überschritten wird. Der neue Rangierbahnhof am Massengutbecken ist daher mit ca. 35 km Eisenbahngleisen ausgerüstet worden.

5. — WERFTEN UND INDUSTRIEBETRIEBE IM HAFEN

Unter den Industrierwerken im Hafen nehmen die Werften die erste Stelle ein. Danzig besitzt vier Werften, und zwar: die Danziger Werft (International Shipbuilding Co.), die Werften von Schichau, Klawitter und Wojan. Vor allem spielen die beiden erstgenannten Werften nicht nur im danziger, sondern auch im internationalen Schiffbauwesen eine große Rolle. So z. B. wurden auf der Schichauwerft u. a. die großen Ozeandampfer „Homic“ und „Columbus“ mit einer Tonnage von je 36.000 t erbaut, außerdem liefen in Danzig in letzter Zeit große Schiffe für Norwegen, Deutschland, Rußland, Südamerika und für eine Reihe anderer Staaten vom Stapel. Abgesehen von Einrichtungen für Neubauten, verfügen die Danziger Werften über erstklassige Schiffsreparatur- und Überholungswerkstätten. Von den industriellen Betrieben ist weiterhin die Holzverarbeitende Industrie zu nennen, die das nach Danzig zum Teil in rohem Zustande aus Polen eingeführte Holz verarbeitet. Von anderen Industriebetrieben verdienen noch erwähnt zu werden: die Chemische Industrie A. G., die Waggonfabrik, eine Reihe kleinerer Betriebe zur Instandsetzung von Schiffen und Booten, schließlich auch die großen Eisenbahn-Werkstätten auf dem Troyl, die heute der Danziger Werft angeschlossen sind.

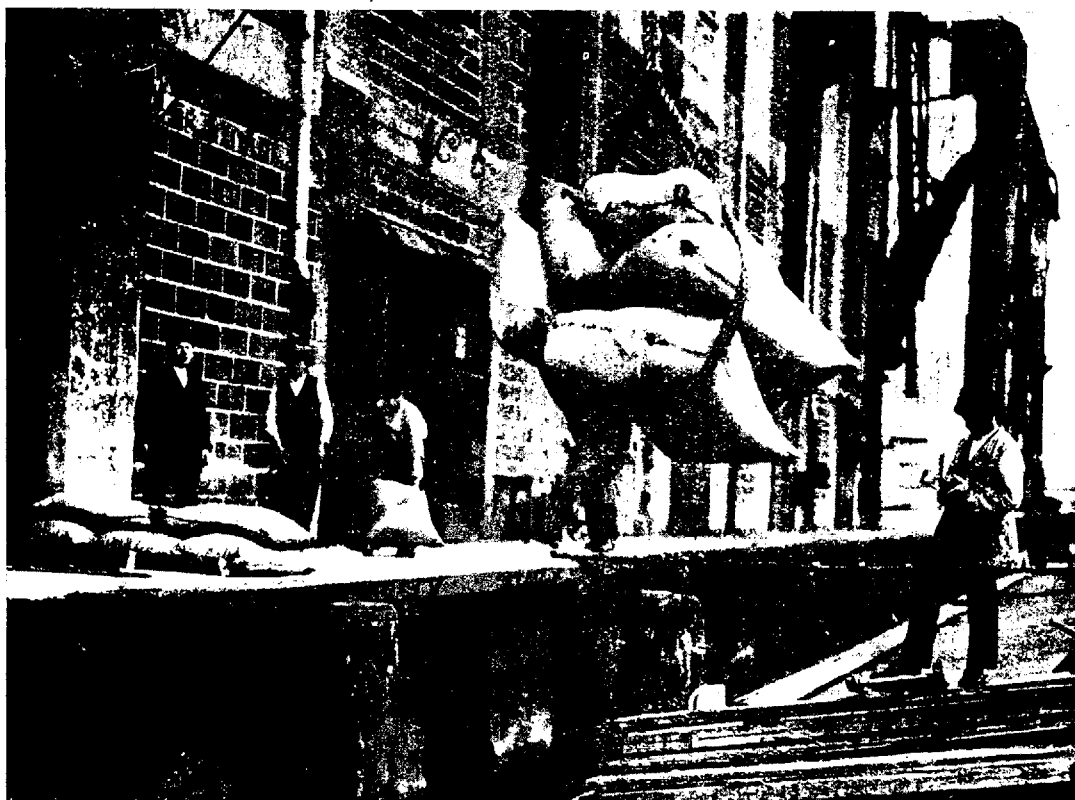
6. — UMSCHLAGSKOSTEN

Wie bereits oben erwähnt, wird die Umschlagsarbeit nicht allein vom Hafenausschuß erledigt. Daher müssen auch die Umschlagskosten von zwei Gesichts-

punkten aus behandelt werden. Den Interessenten, der die Verladung für eigene Rechnung und Gefahr vornimmt, interessiert, was der Hafenausschuß an Abgaben für die Benutzung der Umschlags- und Lagereinrichtungen erhebt; den Interessenten dahingegen, der den Umschlag einer Speditionsfirma in Auftrag gibt, interessieren die Gesamtumschlagskosten. Nachfolgend sollen die einzelnen Bestandteile der Umschlagskosten getrennt behandelt werden.

A) HAFENABGABEN

Im Danziger Hafen werden die Hafenabgaben auf Grund des jeweils geltenden Abgabentarifs erhoben, der vom Hafenausschuß festgesetzt wird. Die Hafenabgaben in Danzig haben keinen fiskalischen Charakter, vielmehr verfolgen sie den Zweck, die Kosten für die Unterhaltung und Verwaltung des Hafens aufzubringen. Ihre Höhe ist verschieden und abhängig von der Art sowohl der Ware als auch der Schiffe, wodurch eine gerechte Verteilung der Lasten ermöglicht wird. Der Tarif



ZUCKERUMSCHLAG VOM WEICHSELKAHN IN SPEICHER

68 sieht eine Reihe von Befreiungen und Ermäßigungen vor und kann keineswegs als zu hoch bemessen angesehen werden. Der Abgabentarif ist sehr elastisch gehalten, weil über die Höhe der einzelnen Sätze nur eine Instanz, und zwar der Hafenausschuß, entscheidet. Soweit es die finanzielle Lage des Hafenausschusses gestattet, ist letzterer bemüht, den Abgabentarif sogar vorübergehenden Bedürfnissen des Handels und der Schifffahrt anzupassen.

Die wichtigsten Hafengebühren in Danzig, die bei Kalkulationsaufstellungen berücksichtigt werden müssen, sind:

Abgabe vom Schiff. — Diese Abgabe wird von jedem cbm Nettoraumgehalt beim Ein- und Ausgang von den im Seeverkehr ein- und ausgehenden Schiffen erhoben. Sie schwankt zwischen 0·06 G und 0·14 G für 1 cbm, je nach dem Grade der Ausnutzung des Schiffsraumes. Tourenlinien, die dem Warenverkehr dienen, erhalten eine 15prozentige, dem Passagierverkehr dienende eine 20prozentige Ermäßigung. Fahrzeuge, die nicht im Dienst einer Tourenlinie fahren, erhalten von ihrem siebenten Eingang innerhalb eines Kalenderjahres ab eine 5prozentige, von ihrem elften eine 10prozentige Ermäßigung. Ferner ist eine ganze Reihe gänzlicher Befreiungen von dieser Abgabe vorgesehen. So z. B. sind von der Abgabe befreit Fahrzeuge, die den Hafen anlaufen, um Fracht zu suchen und den Hafen ohne Ladung innerhalb 48 Stunden wieder verlassen, weiter Fahrzeuge, die nur um Erkundigungen einzuziehen oder Weisungen in Empfang zu nehmen einlaufen, schließlich noch Fahrzeuge, die zur Ausbesserung, zur Ergänzung der Brennstoffe oder der Ausrüstung in den Hafen einlaufen oder ihn als Nothafen aufsuchen. Alle diese Fahrzeuge sind von der Abgabe sowohl beim Eingang als auch beim Ausgang befreit.

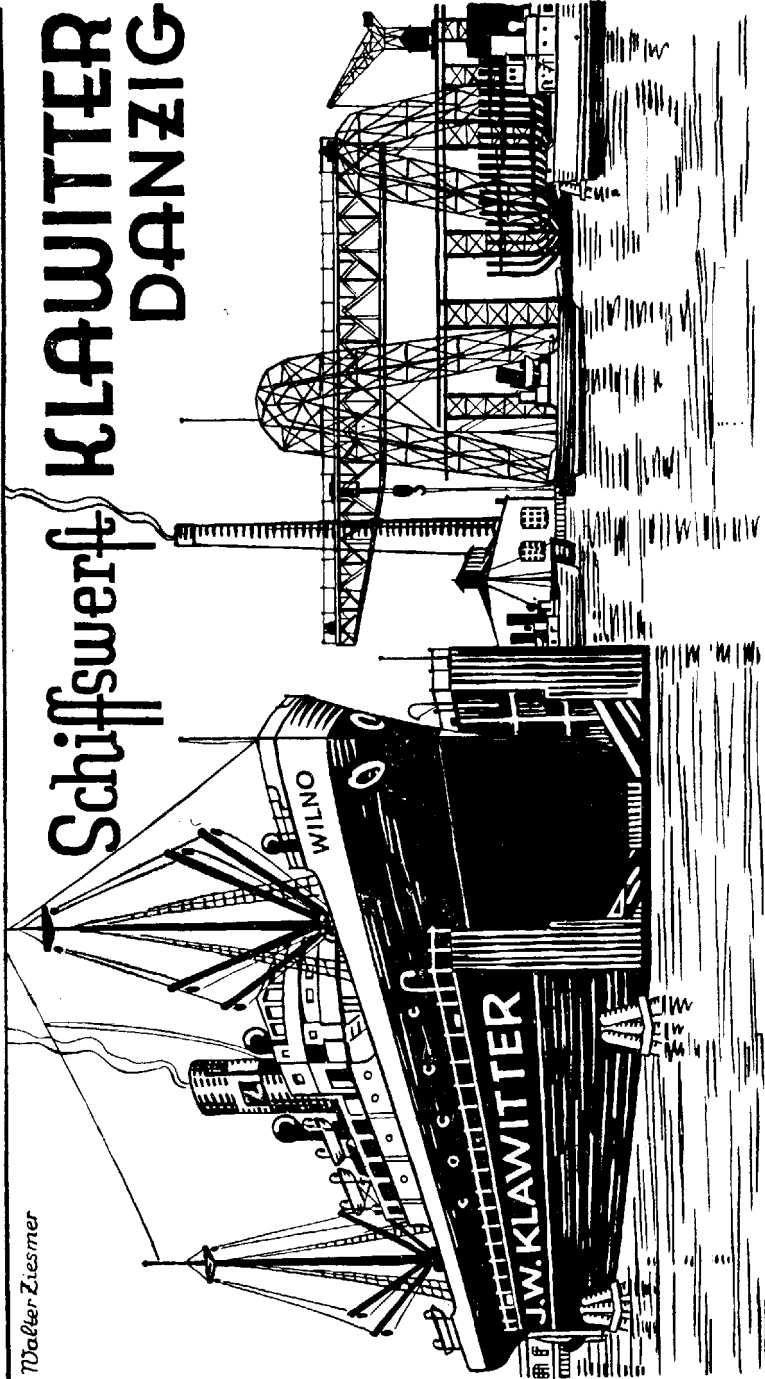
Abgabe von der Ladung. — Diese Abgabe wird von den im Danziger Hafengebiet gelöschtten oder verladenen Gütern erhoben. Sie beträgt grundsätzlich 0·72 G je Tonne bei Normalgütern und 0·48 G je Tonne bei Massengütern. Über fünfzig im Tarif besonders aufgeführte Massengüter entrichten 0·48 G je Tonne. Außerdem besteht eine Reihe von Ausnahmen: für Holz sind 0·32 G je cbm, für auf dem Seewege ausgeführte Kohlen und Koks 0·20 G je Tonne, für auf dem Seewege eingeführte Eisenerze, Schlacken und Pyritabbrände 0·20 G je Tonne zu zahlen. Von Gütern, die im Hafen von einem Schiff in das andere umgeschlagen werden, sowie von Gütern, die eingeführt und nach einem 20 Tage nicht überschreitenden Verbleib im Hafen nach See wieder ausgeführt werden, wird die Abgabe nur zur Hälfte erhoben. Ballast, Artikel, die für den eigenen Bedarf des Schiffes bestimmt sind, sowie Bunkerkohle und Betriebsöle — sind von dieser Abgabe gänzlich befreit.

Lotsengebühr. — Wie im Abschnitt IV, 1 bereits erwähnt, besteht im Danziger Hafen Lotsenzwang. Für diesbezügliche Leistungen werden von den Schiffen Gebühren in folgender Höhe erhoben: Für den Hafenabschnitt A (von der Reede einschließlich bis zum südlichen Ende des Hafenkanals) für Fahrzeuge bis zu 2.000 cbm für die ersten 200 cbm 8 G, für jede weiteren 100 cbm 2 G, für Fahr-

ca. 200 Jahre Schiffbau in Danzig

Dieter Ziesmer

Schiffswerft KLAWITTER DANZIG



KLAWITTER

Werftbetriebsgesellschaft m. b. H. & Co.

DANZIG

FERNSPRECHER: DANZIG 223-15/16 FERNSPRECHER: NEUFAHRWASSER 353-80

SCHIFFSWERFT UND MASCHINENFABRIK,
KESSELSCHMIEDE, KUPFERSCHMIEDE,
EISEN-, STAHL- UND METALLGIESSEREI

NEUBAU

VON FRACHT- UND FAHRGASTSCHIFFEN, FLUSSDAMPFERN
JEDER ART UND GRÖSSE, BAGGERN, USW., MASCHINEN,
KESSELN, KRANANLAGEN, BRENNEREI - EINRICHTUNGEN,
STAUBKOHLEN - FEUERUNGEN

ÄLTESTE REPARATURWERKSTÄTTE
AN DER OSTSEE (BALTIKUM)
NEUZEITLICH EINGERICHTET

SPEZIALITÄT: KESSELSCHWEISSUNGEN

SCHWIMMDOCK 3.000 TO. TRAGFÄHIGKEIT
SCHWIMMKRAN 60 TO. TRAGFÄHIGKEIT
2 PATENTSLIPS

zeuge über 2.000 cbm für die ersten 2.000 cbm 44 G, für jede weiteren 500 cbm 9 G; für den Hafenabschnitt *B* (vom Ende des Hafenkanals bis zu der durch die Milchpeterfähre gebildeten Linie) erhöhen sich die obigen Sätze um 50 %; für den Hafenabschnitt *C* (die übrigen Hafenteile) — um 75 %.

Für das Verholen der Fahrzeuge innerhalb des Hafens durch einen Lotsen beträgt die zu entrichtende Gebühr für Schiffe bis zu 1.000 cbm 8 G und steigt je nach der Größe des Schiffes.

Kapitäne von Fahrzeugen, die den Hafen regelmäßig anlaufen, haben unter gewissen Bedingungen das Recht, die Lotsenprüfung abzulegen, und erhalten alsdann ein Zeugnis, auf Grund dessen die von ihnen geführten Fahrzeuge vom Lotsenzwange befreit sind. Solche Fahrzeuge zahlen nur die Hälfte der für sie vorgeschriebenen Lotsengebühren.

An dieser Stelle ist hervorzuheben, daß in Danzig seit dem Winter 1928/29 keine Eisbrechgebühren und keine Winterzuschläge erhoben werden. In vielen Häfen



LAGERRAUM FÜR HOCHWERTIGE HOLZSORTIMENTE

70 werden in den Wintermonaten unabhängig davon, ob Eis gebrochen wird oder nicht, Zusatzgebühren erhoben. In Danzig ist sowohl der Schiffs- als auch der Warenverkehr von diesen Lasten gänzlich frei. Von besonderer Wichtigkeit war dies während des letzten überaus strengen Winters, in dem der Hafenausschuß sogar für Hilfeleistungen außerhalb des Hafengebiets in der Danziger Bucht bzw. auf offener See keine Abgaben erhob.

B) LAGERGELD

Für die Lagerung von Gütern auf den Lagerplätzen und in den Lagerschuppen des Hafenausschusses werden Gebühren nach einem öffentlichen Lagergeldtarif erhoben. Wie bereits oben gesagt, bestehen für die meisten am Ufer gelegenen Lagergelegenheiten ansteigende Lagergeldsätze, abhängig davon, wie lange die Güter gelagert werden. Diese Gebühren betragen:

In den Lagerhallen:

auf der Nordseite des Freibezirks — je Tag und qm:

während der ersten 3 Tage — 4 P,

während der weiteren 7 Tage — 5 P,

für jeden folgenden Tag — 15 P;

auf der Südseite des Freibezirks — 4, 5, 10 und 12 P;

im Hafenkanal — 4 P für den Tag, während der ganzen Lagerzeit;

am Marinekohlenlager — 3·5 P für den Tag, während der ganzen Lagerzeit;

in den vom Hafenausschuß zu längeren Lagerungen bestimmten Schuppen — 2·5 P für die ganze Dauer der Lagerzeit (z. B. auf dem Holm).

Auf den öffentlichen Lagerplätzen — je Tag und qm der angeforderten Fläche:

im Freibeirk, am Hafenkanal und am Weichselbahnhof — I. Zone — 2, 2·5, 4 und 5 P;

im Freibeirk, am Weichselbahnhof und am Marinekohlenlager — II. Zone — 1·5 P für die ganze Lagerzeit;

auf dem Holm, je nach der Lagerzone — 0·5—0·1 P für die ganze Lagerzeit;

auf den vom Hafenausschuß zu längeren Lagerungen bestimmten Plätzen — 0·5 P für die ganze Lagerzeit.

Auf den öffentlichen Wasser-Lagerplätzen —

von 0·1 — 0·5 P für jede 3 Tage und je qm.

Unabhängig hiervon sieht der Lagergeldtarif eine ganze Reihe von Ausnahmefällen vor.

C) GEBÜHREN FÜR DIE BENUTZUNG DER UMSCHLAGSANLAGEN

Die Gebühren für die Benutzung der im Massengutbecken bei Weichselmünde vorhandenen Umschlagsanlagen betragen für die Kohlenverladeanlagen 50 P je Tonne

für die Beförderung vom Waggon bis über die Schiffsluke (ausschließlich Trimmen), für die Brückenkräne beim Umschlag von Erzen 65 P je Tonne, für den Umschlag vom Schiff in den Waggon und 10 P für das Verwiegen mittels Spezialwiegebunker.

Die Gebühren für die Benutzung der Kräne des Hafenausschusses werden nach einem öffentlichen Krangebühren-Tarif erhoben. Ihre Höhe ist abhängig von der Art des Kranes und des Gutes, das umgeschlagen wird. Nachfolgend führen wir einige besonders charakteristische Beispiele an:

Beim Umschlag von leichten Massengütern mittels elektrischer Portalkräne von 7 t Tragfähigkeit mit Greifern je Tonne: bei Arbeit in einer Schicht — 0·65 G, bei Arbeit in mehreren Schichten — 0·55 G, bei Exportkohle und Arbeit in mehreren Schichten — 0·45 G, mindestens aber je Kran und angefangene Stunde bei Arbeit in einer Schicht — 26 G, bei Arbeit in mehreren Schichten — 22 G, bei Exportkohle und Arbeit in mehreren Schichten — 18 G. Praktisch kommen hier nur die Sätze bei Arbeit in mehreren Schichten in Frage.



KAISERHAFEN MIT HOLMBECKEN

Für elektrische Portalkräne von 2·5 t Tragfähigkeit werden pro Tonne erhoben: bei Arbeit in einer Schicht — 0·35 G, bei Arbeit in mehreren Schichten — 0·25 G, bei Exportkohle und Arbeit in mehreren Schichten — 0·20 G, mindestens aber je Kran und angefangene Stunde bei Arbeit in einer Schicht — 5 G, bei Arbeit in mehreren Schichten — 3·50 G, bei Exportkohle und Arbeit in mehreren Schichten — 3 G. Bei Benutzung der Kräne stellt der Hafenausschuß das technische Personal, die Umschlags-Firma dagegen die übrigen Arbeitskräfte.

D) ARBEITSLÖHNE

Zu den einzelnen oben erwähnten Umschlagskosten in Danzig kommen noch die Arbeitslöhne, d. h. die Löhne für die Hafenarbeiter hinzu. Während der letzten paar Jahre sind diese Löhne ziemlich beständig geworden und unterliegen nur ganz unbedeutenden Schwankungen. Sie halten sich ungefähr auf derselben Höhe, wie in den deutschen Nachbarhäfen und sind bedeutend niedriger, als die Arbeitslöhne in englischen und skandinavischen Häfen.

E) GESAMTUMSCHLAGSKOSTEN

Wie schon oben erwähnt, muß die Höhe der Umschlagskosten von zwei Gesichtspunkten aus betrachtet werden. Die vorbesprochenen einzelnen Hafenkosten gestatten nur der Firma Kalkulationen aufzustellen, die den Umschlag selbständig besorgt. Für eine Firma, die den Umschlag einer Speditions-Firma in Auftrag gibt, sind die durch diese erhobenen Umschlagssätze maßgebend.

Der Danziger Hafen besitzt viele z. T. langansässige Speditions-Firmen. Nach dem Kriege haben sich zahlreiche polnische und andere Firmen niedergelassen, wodurch eine gesunde Konkurrenz begünstigt wird.

Für den Umschlag von Stückgütern werden von den Speditions-Firmen Sätze erhoben, die in dem durch den „Verein Danziger Spediteure“ öffentlich bekanntgegebenen Tarif aufgeführt sind. Dem Interessenten steht das Recht zu, sich auf diesen Tarif zu berufen, falls ihm höhere Sätze in Anrechnung gebracht werden sollten als die im Tarif festgesetzten. In der Praxis werden aber bei größeren Transporten die im Tarif vorgesehenen Sätze von den Spediteuren unterboten. Es kann der Versender der Ware dank der zwischen den einzelnen Firmen bestehenden Konkurrenz Umschlagsverträge zu sehr günstigen Bedingungen abschließen.

Der Spediteur-Tarif umfaßt keine Massengüter; es sollte daher der Interessent, falls er Auskunft über die Umschlagskosten wünscht, Angebote von einer oder mehreren Speditions-Firmen einfordern.



REGELMÄSSIGE SCHIFFSVERBINDUNGEN ZWISCHEN DANZIG

UND DEN HAFEN:	VERKEHRSFOLGE	IN DANZIG VERTRETEN DURCH:
Aarhus	14 tägíg	Bergenske Baltic
Alexandria	3 wöchentlich	Scandinavian Levant & America S/S. Agency
Algier	3 wöchentlich	Scandinavian Levant
Amerika (Süd)	3 wöchentlich	Bergenske Baltic
Amsterdam	14 tägíg	Ferd. Prowe
Antwerpen	1 mal monatlich	Worms & Cie.
"	14 tägíg	Norddeutscher Lloyd
Bergen	14 tägíg	Bergenske Baltic
Bordeaux	1 mal monatlich	Worms & Cie.
"	12 tägíg	F. G. Reinhold
Bourgas	14 tägíg	Scandinavian Levant
Braila	14 tägíg	Scandinavian Levant
Bremen	1 mal monatlich	Worms & Cie.
Brest	1 mal monatlich	Worms & Cie.
Caen	1 mal monatlich	Worms & Cie.
Calais	1 mal monatlich	Worms & Cie.
Constantza	14 tägíg	Scandinavian Levant
Dundee	12 tägíg	F. G. Reinhold
Dunkerque (Dünkirchen)	1 mal monatlich	Worms & Cie.
"	12 tägíg	F. G. Reinhold
Finnländische Häfen	3 wöchentlich	Bergenske Baltic
Gent	1 mal monatlich	Worms & Cie.
Gothenburg	8 tägíg	F. G. Reinhold
"	12 tägíg	Bergenske Baltic
Grangemouth	12 tägíg	F. G. Reinhold
Haifa	3 wöchentlich	Scandinavian Levant
Hamburg	7 tägíg	Behnke & Sieg
"	7 tägíg	Behnke & Sieg
"	1 mal monatlich	Worms & Cie.
"	14 tägíg	Bergenske Baltic
"	7 tägíg	Ferd. Prowe
Helsingfors	8 tägíg	F. G. Reinhold
"	14 tägíg	P. Bornholdt & Co.
"	14 tägíg	Norddeutscher Lloyd
Helsingborg	8 tägíg	F. G. Reinhold
Hull	8 tägíg	Ellerman & Wilson Lines
Jaffa	3 wöchentlich	Scandinavian Levant
Kjöbenhavn (Kopenhagen)	8 tägíg	F. G. Reinhold
"	14 tägíg	Bergenske Baltic
Kłajpeda (Memel)	10 tägíg	Behnke & Sieg
"	8 tägíg	F. G. Reinhold

UND DEN HÄFEN:	VERKEHRSFOLGE	IN DANZIG VERTRETEN DURCH:
Klaipeda (Memel)	1 mal wöchentlich	United Baltic Corporation
Köln und Rheinhäfen	8 tägíg	Aug. Wolff & Co.
Königsberg	8 tägíg	Aug. Wolff & Co.
"	10 tägíg	Behnke & Sieg
"	1 mal monatlich	Worms & Cie.
"	14 tägíg	Norddeutscher Lloyd
Konstantinopel	3 wöchentlich	Scandinavian Levant
Kotka	3 mal monatlich	Lenczat & Co.
Le Havre	12 tägíg	F. G. Reinhold
"	1 mal monatlich	Worms & Cie.
Leith	12 tägíg	F. G. Reinhold
Liepaja (Libau)	8 tägíg	F. G. Reinhold
"	1 mal wöchentlich	Behnke & Sieg
"	1 mal wöchentlich	United Baltic Corporation
Liverpool	12 tägíg	F. G. Reinhold
London	1 mal wöchentlich	United Baltic Corporation
"	1 mal wöchentlich	Ellerman & Wilson Lines
Lübeck	8 tägíg	Lenczat & Co.
Malmö	8 tägíg	F. G. Reinhold
"	14 tägíg	Bergenske Baltic
Manchester	12 tägíg	F. G. Reinhold
Nantes	1 mal monatlich	Worms & Cie.
New York	1—2 mal monatlich	United Baltic Corporation
Oslo	14 tägíg	Bergenske Baltic
Piräus	3 wöchentlich	Scandinavian Levant
Riga	8 tägíg	United Baltic Corporation
"	8 tägíg	F. G. Reinhold
"	14 tägíg	P. Bornholdt & Co.
"	14 tägíg	Norddeutscher Lloyd
"	8 tägíg	Lenczat & Co.
Rotterdam	8 tägíg	Aug. Wolff & Co.
"	14 tägíg	Norddeutscher Lloyd
Rouen	1 mal monatlich	Worms & Cie.
Saloniki	14 tägíg	Scandinavian Levant
Schwarzemeer-Häfen	14 tägíg	Scandinavian Levant
Smyrna	3 wöchentlich	Scandinavian Levant
Swansea	12 tägíg	F. G. Reinhold
Stettin	14 tägíg	Ferd. Prowe
"	14 tägíg	F. G. Reinhold
Stockholm	14 tägíg	Behnke & Sieg
Tallinn (Reval)	14 tägíg	Norddeutscher Lloyd
"	8 tägíg	F. G. Reinhold
"	8 tägíg	Lenczat & Co.
Varna	14 tägíg	Scandinavian Levant
Wiborg	8—10 tägíg	Lenczat & Co.

INHALTSVERZEICHNIS

75

	SEITE
ABSCHNITT I	
GESCHICHTLICHER ÜBERBLICK	5
ABSCHNITT II	
ORGANISATION DER HAFENVERWALTUNG	9
1) DIE OBERSTE LEITUNG	9
2) AUSFÜHRENDE ORGANE	9
A) KOMMERZIELLE DIREKTION	10
B) TECHNISCHE DIREKTION	11
C) VERWALTUNGS-ABTEILUNG	12
D) FINANZ-ABTEILUNG	12
ABSCHNITT III	
BESCHREIBUNG DES HAFENS	13
1) DIE EINFAHRT ZUM HAFEN	14
2) DER FREIBEZIRK	15
3) HAFENBECKEN WESTERPLATTE	18
4) HAFENKANAL	19
5) MARINEKOHLENLAGER — WEICHSELBAHNHOF	20
6) WEICHSELMÜNDE — MASSENGUTBECKEN — HOLZLAGERPLATZE	22
7) WERFTEN — HOLM — KAISERHAFEN	26
8) DIE TOTE WEICHSEL BIS ZUR EISENBAHNBRÜCKE	29
9) MOTTLAU	29
10) BINNENHAFEN	29
11) ZUSAMMENFASSENDE AUFSTELLUNG DER WICHTIGSTEN HAFENANLAGEN ...	30
ABSCHNITT IV	
DAS HINTERLAND DES DANZIGER HAFENS. EISENBAHNEN UND WASSERWEGE	31
1) DIE GEOGRAPHISCHE LAGE	31
2) VERBINDUNGEN DURCH WASSERSTRASSEN	31
3) EISENBAHNVERBINDUNGEN	32
4) DAS HINTERLAND DES DANZIGER HAFENS	34
5) TARIFPOLITIK DER POLNISCHEN EISENBAHNEN	35
6) SEEVERBINDUNGEN DES DANZIGER HAFENS	37
7) LUFTVERKEHRSVERBINDUNGEN DES DANZIGER HAFENS	38
ABSCHNITT V	
HAFENVERKEHR	39
1) SCHIFFSVERKEHR	39
2) WARENVERKEHR	42
A) EINFUHR:	
LEBENSMITTEL UND KOLONIALWAREN	43
GETREIDE	44
REIS	44
KAFFEE, KAKAO UND TEE	45
TABAK	45

	SEITE
SPEISEFETTE	45
HERINGE	45
KUNSTDÜNGEMITTEL UND CHEMIKALIEN	45
ERZE UND MINERALIEN	46
EISENSCHROTT	47
METALLE UND METALLWAREN	47
ANDERE EINFUHRARTIKEL	47
B) AUSFUHR:	
KOHLE	48
LEBENSMITTEL	51
GETREIDE	51
ZUCKER	51
HOLZ	52
ZEMENT	53
MINERALÖLE	54
3) VERKEHR AUF DEN EISENBAHNEN UND DEN WASSERWEGEN	54
4) PASSAGIERVERKEHR	55
5) BEDEUTUNG DES DANZIGER HAFENS FÜR DEN POLNISCHEN AUSSENHANDEL	56
6) TRANSITVERKEHR	57

ABSCHNITT VI

HAFENBETRIEB	59
1) LOTSENDIENST — AN- UND ABMELDUNG DER SCHIFFE — ZUWEISUNG VON LIEGESTELLEN	59
2) LAGERUNG UND UMSCHLAG	61
A) LAGERHALLEN UND LAGERPLATZE	62
B) MECHANISCHE UMSCHLAGSEINRICHTUNGEN	62
3) BEDEUTUNG DES FREIBEZIRKS	64
4) EISENBAHNANLAGEN IM HAFEN	65
5) WERTEN UND INDUSTRIEBETRIEBE IM HAFEN	66
6) UMSCHLAGSKOSTEN	66
A) HAFENABGABEN	67
B) LAGERGELD	70
C) GEBÜHREN FÜR DIE BENUTZUNG DER UMSCHLAGSANLAGEN	70
D) ARBEITSLÖHNE	72
E) GESAMTUMSCHLAGSKOSTEN	72

ANLAGE

REGELMÄSSIGE SCHIFFSVERBINDUNGEN DES DANZIGER HAFENS 73

FARBIGE DIAGRAMME

SCHIFFSVERKEHR	38—39
NATIONALITÄT DER SCHIFFE IM HAFEN	40—41
WARENUMSATZ	42—43
ROLLE DES HAFENS IM POLNISCHEN AUSSENHANDEL	56—57

KARTEN

DER HAFEN VON DANZIG	} Am Schluß des Buches
DAS HINTERLAND DES DANZIGER HAFENS	

LÜBECK-LINIE A.-G.

LÜBECK

FERNSPR. 25231

TEL.-ADR. „LÜBECKLINIE“ LÜBECK

REGELMÄSSIGER 8—10- TÄGIGER TOURENVERKEHR

LÜBECK — DANZIG

DANZIG — REVAL

DANZIG — RIGA

DANZIG — LENINGRAD

GENERALVERTRETER IN DANZIG:

H. LENCZAT & Co. G. m. b. H.

FERNSPR. 257-41/44

TEL.-ADR. „LENSCHAT“ DANZIG

LÜBECK-WYBURGER DAMPFSCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT

LÜBECK

FERNSPR. 25231

TEL.-ADR. „WYBURGERDAMPF“ LÜBECK

REGELMÄSSIGER 8—10- TÄGIGER TOURENVERKEHR

LÜBECK — DANZIG

DANZIG — WIBORG

DANZIG — KOTKA

GENERALVERTRETER IN DANZIG:

H. LENCZAT & Co. G. m. b. H.

FERNSPR. 257-41

TEL.-ADR. „LENSCHAT“ DANZIG

H. LENCZAT & Co. G. m. b. H.

DANZIG & GDYNIA

SCHIFFSMAKLER, BEFRACHTUNGSAGENTEN,
STAUEREI, SPEDITION

FERNSPR. 257-41/44

TEL. ADR. „LENSCHAT“ DANZIG

H A F E N B Ü R O:

NEUFAHRWASSER, OLIVAERSTRASSE 6/7; TEL. 353-65

REGELMÄSSIGER 8 — 10 - TÄGIGER TOURENVERKEHR

LÜBECK — DANZIG

DANZIG — WIBORG

DANZIG — LÜBECK

DANZIG — KOTKA

DANZIG — RIGA

DANZIG — ABO

DANZIG — REVAL

DANZIG — HELSINGFORS

DANZIG — LENINGRAD

NORDAMERIKA — DANZIG

GENERALVERTRETER DER:

LÜBECK-LINIE A.-G., LÜBECK

LÜBECK-WYBURGER DAMPSCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT,
LÜBECK

AMERICAN SCANTIC LINE MOORE & Mc CORMACK, NEW-YORK
UND ANDERER ERSTKLASSIGER REEDEREIEN

INSERATENVERZEICHNIS

77

ARMATUREN

	SEITE
Armaturenwerke A.-G., Danzig-Langfuhr	9
Fischer & Nickel, Danzig	14

BANKEN

Bank Cukrownictwa S. A., Poznań	24
The British and Polish Trade Bank A.-G., Danzig	2
Commerz- u. Privatbank A.-G., Filiale Danzig, Danzig	30
R. Damme, Danzig	30
Danziger Bank für Handel u. Gewerbe A.-G., Danzig u. Zoppot	30
Danziger Commerz- u. Depositenbank A.-G., Danzig	30
Danziger Handels- u. Industriebank A.-G., Danzig	30
Danziger Privat-Actien-Bank, Danzig	31
Danziger Vereinsbank Stein, Laasner & Co., Danzig	31
Deutsche Bank u. Discontogesellschaft, Filiale Danzig, Danzig	31
Dresdner Bank in Danzig, Danzig	31
E. Heimann & Co., Danzig	31

BAUBEDARF

Armaturenwerke A.-G., Danzig-Langfuhr	9
Fr. Bartels & Co., Danzig	9
„Ferrum“ A.-G., Katowice	9
Rybniker Steinkohlen-Gewerkschaft	18
Sieg & Co., Danzig	34
Walter Hoene G. m. b. H., Danzig	11

BERNSTEIN

Staatliche Bernstein-Manufaktur G. m. b. H., Danzig	29
---	----

BUNKERKOHLE

„Artus“ A.-G., Danzig	35
Baltische Kohlenhandelsges. m. b. H., Danzig	19
Bergenske Baltic Transports Ltd. A.-G., Danzig u. Gdynia	II. Umschl.
Danziger Bunker-Kontor G. m. b. H., Danzig	19
Giesche Handelsges. m. b. H., Danzig	17
W. Jantzen & Co., Danzig	35
Polnisch-Scandinavische Transport-Handelsges. m. b. H., Danzig	33
„Polskarob“ Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe S. A., Gdynia	33
„Progresscoal“ Bunkerkohlenhandelsges. m. b. H., Gdynia	19
Ferd. Prowe, Danzig u. Gdynia	37
Sieg & Co., Danzig	34
Br. Stillert, Danzig	20
Aug. Wolff & Co., Danzig	38

CHEMIKALIEN

Bismarckhütte A.-G., Wielkie Hajduki	10
Friedenshütte A.-G., Katowice	8
Giesche A.-G., Katowice	14
Godulla A.-G., Chebzie	16
Hohenlohe-Werke A.-G., Wełnowiec	12
Dr. Johannis Bahnhofs-Apotheke, Neufahrwasser	28
Rybniker Steinkohlen-Gewerkschaft, Katowice	18

DÜNGEMITTEL

„Atlantic“, Danzig	Einlage
Herssens, Alberty & Cie., Danzig	25
Schenker & Co., Danzig	40
Wieler & Hardtmann A.-G., Danzig	40
Wilhelm, Weiß & Co., Danzig	26

Johannes Ick, Danzig u. Hamburg	36
Schenker & Co., Danzig	40

GETREIDE

H. Bartels & Co., Danzig	25
N. Bortz, Danzig	25
Herssens, Alberty & Cie., Danzig	25
Ferd. Prowe, Danzig u. Gdynia	37
Ed. Sodtmann, Danzig	39
Wieler & Hardtmann A.-G., Danzig	40
Wilhelm, Weiß & Co., Danzig	25

HAFFENBAU

AE G., Danzig	6
Bamag-Meguïn A.-G., Berlin	7
Bauindustrie Paul Borchardt, Danzig	9
Edelbrunn Bohrgesellschaft m. b. H., Danzig	13
Kampnagel A.-G., Hamburg	4
Klawitter, Werftbetriebsges. m. b. H. & Co., Danzig	Einlage
G. Knackstedt, Cottbus/E.	7
I. G. Mouritzen & Co., Kopenhagen	13
J. Pohlig A.-G., Köln	3
Siemens G. m. b. H., Danzig u. Gdynia	5

HOLZ

R. Brambach, Danzig-Brösen	20
Danzig-Scandinavische Holzindustrie G. m. b. H., Danzig	21
Danziger Holzindustrie „Vistula“ A.-G., Danzig-Langfuhr	21
Danziger Holzkontor A.-G., Danzig	21
Danziger Holzumschlag G. m. b. H., Danzig-Langfuhr	21
Danziger Sleeperkontor W. Schoenberg, Danzig	20
B. Döring, Danzig	22
L. Luchtenstein, Danzig-Langfuhr	22
Ferd. Prowe, Danzig u. Gdynia	37
P. Rubin, Danzig	20
Ed. Sodtmann, Danzig	39
A. Voigt, Danzig	39

HÜTTENINDUSTRIE

Bismarckhütte A.-G., Wielkie Hajduki	10
Centrala Zakupu Żłomu Polskich Hut Żelaznych, Warschau	11
Friedenshütte A.-G., Katowice	8
Giesche A.-G., Katowice	14
Hohenlohe-Werke A.-G., Wełnowiec	12

KOHLE

„Atlantic“, Danzig	Einlage
Baltische Kohlenhandelsges. m. b. H., Danzig	19
Bergenske Baltic Transports Ltd. A.-G., Danzig u. Gdynia	II. Umschl.
Bismarckhütte A.-G., Wielkie Hajduki	10
Danziger Bunker-Kontor G. m. b. H., Danzig	19
Friedenshütte A.-G., Katowice	8
„Fulmen“ (Oberschlesische Kohlenhandelsges. m. b. H.), Katowice	17
Giesche A.-G., Katowice	14
Giesche Handelsges. m. b. H., Danzig	17
Godulla A.-G., Chebzie	16
Grodziecer Gesellschaft für Kohlengruben u. Industrieanlagen A.-G., Grodziec	17
Hohenlohe-Werke A.-G., Wełnowiec	12
Johannes Ick, Danzig u. Hamburg	36
W. Jantzen & Co., Danzig	35

Maaß & Co., Danzig-Neufahrwasser	39
P. Orlovius, Danzig-Neufahrwasser	38
Polnisch-Skandinavische Transport-Handelsges., m. b. H., Danzig	33
„Polskarob“ Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe S. A., Gdynia	33
Polnskie Kopalnie Skarbowe na Górnym Śląsku, Krolewska Huta	15
„Progresscoal“ G. m. b. H., Gdynia	19
„Robur“ Interessengemeinschaft Oberschl. Kohlengruben, Katowice	18
Rybniker Steinkohlen-Gewerkschaft, Katowice	18
Schenker & Co., Danzig	40
Sieg & Co., Danzig	34
Br. Stillert, Danzig	20
C. O. Thorbjørnsen, Danzig	13
Wirek Kopalnie A.-G., Nowa Wieś	16

METALLE, METALLWAREN U. MASCHINEN

Armaturenwerke A.-G., Danzig-Langfuhr	9
Bismarckhütte A.-G., Wielkie Hajduki	10
„Ferrum“ A.-G., Katowice	9
Fischer & Nickel, Danzig	14
Friedenshütte A.-G., Katowice	8
Giesche A.-G., Katowice	14
Hohenlohe-Werke A.-G., Wełnowiec	12
W. Jantzen & Co., Danzig	35
Klawitter, Werftbetriebsges. m. b. H. & Co., Danzig	Einlage
Schäffer & Budenberg G. m. b. H., Magdeburg-Buckau	14
Schenker & Co., Danzig	40
„Silesia“ Emaillierwarenfabrik, Wielkie Hajduki	10
C. O. Thorbjørnsen, Danzig	13
Walter Hoene G. m. b. H., Danzig	11

MINERALÖLE

„Polmin“, Staatliche Mineralölfabrik, Lwów	III. Umschl.
H. Scharenberg & Co., Danzig	23
Standard-Nobel in Polen A.-G., Warschau	23

MÖBEL

H. Scheffler, Danzig	22
----------------------	----

MÜHLEN

H. Bartels & Co., Danzig	25
--------------------------	----

ÖLE U. FETTE

„Amada“ A.-G., Danzig	27
Der Eierexporteur-Verband im Westlichen Kleinpolen, Lwów	26
Danziger Ölwerke G. m. b. H., Danzig-Neufahrwasser	27
Willy Koglin, Danzig	28
„Londexpoco“ G. m. b. H., Danzig	28
„Maslosojuz“, Stryj	26
Wilhelm, Weiß & Co., Danzig	25

SCHIFFFAHRT

„Artus“ Danziger Reederei- u. Handels-A.-G., Danzig	35
Behnke & Sieg, Danzig	37
Bergenske Baltic Transports Ltd. A.-G., Danzig u. Gdynia	II. Umschl.
Johannes Ick, Danzig u. Hamburg	36
Lübeck-Linie A.-G., Lübeck	Einlage
Lübeck-Wyburger Dampfschiffahrtsges., Lübeck	Einlage
Polnisch-Skandinavische Transport-Handelsges. m. b. H., Danzig	33
„Polskarob“ Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe S. A., Gdynia	33

	SEITE
C. Shaw Lovell & Sons Ltd., Danzig	37
Sieg & Co., Danzig	34
Standard-Nobel in Polen A.-G., Warschau	23
„Weichsel“, Danziger Dampfschiffahrt- u. Seebad-A.-G., Danzig	34
„Zegluga Polska“, Gdynia	1
SCHIFFSAUSRUSTUNG	
Fischer & Nickel, Danzig	14
Dr. Johanns Bahnhofs-Apotheke, Neufahrwasser	28
Schäffer & Budenberg G. m. b. H., Magdeburg-Buckau	14
Fr. Schlaegel, Capt., Neufahrwasser	29
H. Scheffler, Danzig	22
Stegmann & Laatz, Danzig	36
SCHIFFSMAKLEREI	
„Artus“ A.-G., Danzig	35
Behnke & Sieg, Danzig	37
Bergenske Baltic Transports Ltd. A.-G., Danzig u. Gdynia	II. Umschl.
Danziger Schiffahrtskontor G. m. b. H., Danzig	39
Johannes Ick, Danzig u. Hamburg	36
H. Lenczat & Co. G. m. b. H., Danzig u. Gdynia	Einlage
„PAM“ Polska Agencja Morska, Gdynia u. Danzig	2
Polnisch-Skandinavische Transport-Handelsges. m. b. H., Danzig	33
„Polskarob“ Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe S. A., Gdynia	33
Ferd. Prowe, Danzig u. Gdynia	37
H. Scharenberg & Co., Danzig	23
Ed. Sodtmann, Danzig	39
Ad. Voigt, Danzig	39
„Warta“ G. m. b. H., Danzig u. Gdynia	35
Aug. Wolff & Co., Danzig	38
SCHIFFSWERFTEN	
Klawitter, Werftbetriebsges. m. b. H. & Co., Danzig	Einlage
SCHLEPPSCHIFFFAHRT	
W. Jantzen & Co., Danzig	35
Sieg & Co., Danzig	34
Standard-Nobel in Polen A.-G., Warschau	23
„Weichsel“, A.-G., Danzig	34
SCHROTT	
„Atlantic“, Danzig	Einlage
Centrala Zakupu Zlomu Polskich Hut Żelaznych, Warschau	11
Schenker & Co., Danzig	40
SENOTHILFE	
Bergenske Baltic Transports Ltd. A.-G., Danzig u. Gdynia	II. Umschl.
Sieg & Co., Danzig	34
A. Voigt, Danzig	39
„Weichsel“ A.-G., Danzig	34
SPEDITION U. LAGERUNG	
„Artus“ A.-G., Danzig	35
„Atlantic“, Danzig	Einlage
Bergenske Baltic Transports Ltd. A.-G., Danzig u. Gdynia	II. Umschl.
Danziger Schiffahrtskontor G. m. b. H., Danzig	39
Johannes Ick, Danzig u. Hamburg	36
W. Jantzen & Co., Danzig	35
H. Klein & Co., Danzig-Neufahrwasser	39
H. Lenczat & Co. G. m. b. H., Danzig u. Gdynia	Einlage

Maaß & Co., Danzig-Neufahrwasser	39
P. Orlovius, Danzig-Neufahrwasser	38
Polnisch-Skandinavische Transport-Handelsges. m. b. H., Danzig	33
„Polski Lloyd“ S. A., Warschau	II. Umschl.
„Polskarob“ Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe S. A., Gdynia	33
Ferd. Prowe, Danzig u. Gdynia	37
H. Scharenberg & Co., Danzig	23
C. Shaw Lovell & Sons Ltd., Danzig	37
Schenker & Co., Danzig	40
Sieg & Co., Danzig	34
Ed. Sodtmann, Danzig	39
Stegmann & Laatz, Danzig-Neufahrwasser	36
Ad. Voigt, Danzig	39
„Warta“ G. m. b. H., Danzig u. Gdynia	35
Wieler & Hardtmann A.-G., Danzig	40
Aug. Wolff & Co., Danzig	38
TEXTILIEN	
Gebr. Aronson, G. m. b. H., Danzig	29
Gohr & Co., G. m. b. H., Danzig	29
Putzwollfabrik, Danzig-Langfuhr	28
F. Schlaegel, Capt., Neufahrwasser	29
Schweizer Cravattenstoff-Manufaktur, Danzig-Langfuhr	28
VERLADEANLAGEN	
AEG., Danzig	6
Bamag-Meguïn A.-G., Berlin	7
Kampnagel A.-G., Hamburg	4
J. Pohlig A.-G., Köln	3
Siemens G. m. b. H., Danzig u. Gdynia	5
VERLÄGE	
„Danziger Volksstimme“, Danzig (Tageszeitung)	32
„The Polish Economist“, Warschau (Monatsschrift)	Einlage
„Polska Gospodarcza“, Warschau (Wochenschrift)	Einlage
VERSICHERUNG	
Bergenske Baltic Transports Ltd. A.-G., Danzig u. Gdynia	II. Umschl.
Danziger Allgemeine Versicherungs-A.-G., Danzig	32
Johannes Ick, Danzig u. Hamburg	36
C. Shaw Lovell & Sons Ltd., Danzig	37
Aug. Wolff & Co., Danzig	38
ZUCKER	
Bank Cukrownictwa S. A., Poznań	24
Gerike, Bahr & Co., Danzig	24
Wieler & Hardtmann A.-G., Danzig	40

„ŻEGLUGA POLSKA“

GDYNIA

Flottenbestand des Unternehmens:

Frachtschiffe:

S/S. „NIEMEN“
5.020 T. D. W.

S/S. „WISŁA“
5.020 T. D. W.

S/S. „WARTA“
4 200 T. D. W.

S/S. „KATOWICE“
2.850 T. D. W.

S/S. „KRAKÓW“
2.850 T. D. W.

S/S. „POZNAŃ“
2 850 T. D. W.

S/S. „TORUŃ“
2.850 T. D. W.

S/S. „WILNO“
2.850 T. D. W.

S/S. „TCZEW“
1 050 T. D. W.

Passagierschiffe:

S/S. „GDYNIA“
585 G. R. T.

S/S. „GDAŃSK“
547 G. R. T.

S/S. „JADWIGA“
270 G. R. T.

S/S. „WANDA“
270 G. R. T.

S/S. „HANKA“
91 G. R. T.

Die Passagierschiffe der P. P. „Żegluga Polska“ unterhalten regelmäßigen Schiffsverkehr zwischen Gdynia, Hel, Danzig, Zoppot, Orłowo u. Jastarnia

SS. „Gdynia“ und SS. „Gdańsk“ unternehmen touristische Ausflugsreisen auf der Ostsee

GDYNIA
ul. Świętojańska

P A M

DANZIG
Langer Markt 15

POLSKA AGENCJA MORSKA S.ZO.O.
POLISH SHIPPING AGENCY Ltd.

Befrachtung von Schiffen im Ausfuhr- und Einfuhr-Verkehr. Abfertigung von Schiffen
in Gdynia und Danzig. Vermittlung bei Schiffs- und Seetransport-Versicherung

MITGLIED DER THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE, COPENHAGEN

Vertretungen:

P. P. „Żegluga Polska“, Gdynia

Cie. Française de Nav. à Vapeur „Chargeurs Reunis“, Paris
Regelmäßiger Schiffsverkehr zwischen Gdynia und Süd-Amerika

„American Scantic Line“, New York

Regelmäßiger Schiffsverkehr zwischen Gdynia und den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika

Drahtanschr.: PAM Gdynia
PAM Danzig

Fernsprecher: Gdynia 1506, 1507
Danzig 24305, 24306

The British and Polish Trade Bank A. G.

DANZIG, Dominikswall 6

Tel.-Adr.: „Trabanque“; Tel.: 283 51

Aktienkapital 5 Millionen Danziger Gulden

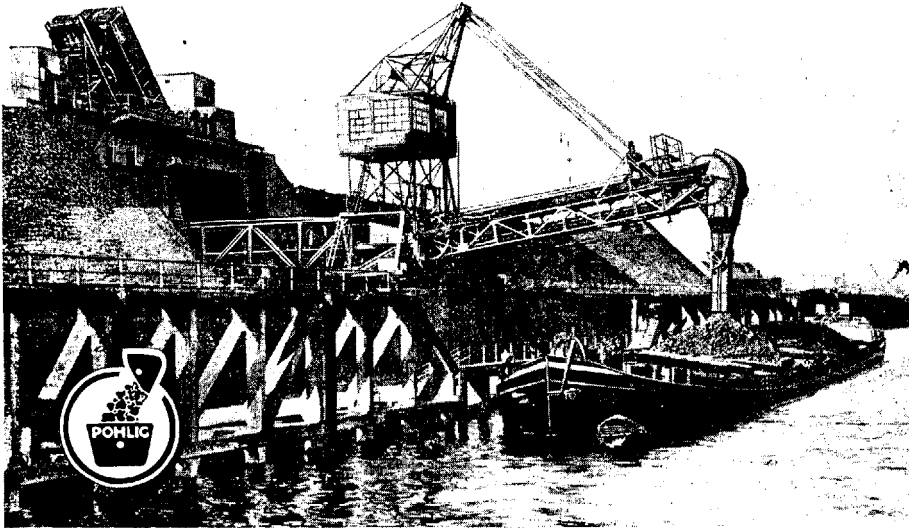
Das Institut ist von der Bank Gospodarstwa Krajowego Warszawa und der
Anglo-International Bank Ltd. in London im Jahre 1926 gegründet worden,
zwecks Förderung des Warenverkehrs zwischen Danzig, resp. Polen
und dem Auslande

Banktransaktionen jeglicher Art:

Wechsel-Diskonto,

Warenkredite, Inkasso, Lombard- und Rembourskredite

POHLIG



Für die MASSENGÜTERUMLADUNG in Häfen

bauten wir u. a.:

im Danziger Hafenbecken in Weichselmünde

2 Kohlenumschlagsanlagen, die imstande sind, bei stündlicher Leistung von je 400 to,
einen 10.000-to-Dampfer in einem Tage abzufertigen

im KÖLN-NIEHLER HAFEN (siehe obiges Bild) eine Kohlenumschlagsanlage für eine
stündliche Leistung von 400 to

für ein führendes Werk der chemischen Großindustrie:

eine Schiffsentladeanlage in Verbindung mit Großraumwagen-Elektrohängebahn, für eine
stündliche Leistung bis 500 to, der größten Elektrohängebahn der Welt

J. POHLIG Aktiengesellschaft
KÖLN

KAMPNAGEL



Kampnagel-Wippkran im Danziger Hafen

WIPPKRANE

sind die Hochleistungskrane moderner Hafenbetriebe

Eisenwerk (vorm. Nagel & Kaemp) A. G.
Hamburg

SIEMENS G. M. B. H.

Elektrische Anlagen jeder Art für Hafenanlagen und bewegliche Brücken

Kranausrüstungen für alle Stromarten

Drehstrom-Kollektormotoren für Greiferkräne

Kabel und Garnituren für Fernmeldeanlagen, chemisch-widerstandsfähige Leitungen, Gebäude-Blitzableiter

Telegraphenanlagen, Fernsprechanlagen jeder Größe für Hand- und automatischen Betrieb

Signaleinrichtungen für Laboratorium und Betrieb

Wasser-, Gas-, Dampf-, Luftmesser, elektrochemische Anlagen

Radio-, telegraphische und telephonische Schiffsausrüstungen für Handels- und Kriegsflotte

Küsten- und Großstationen System Tel. Funkbaken und Bordpeiler-Anlagen, Bildtelegraphie

Schiffsruf- und Befehlübertragungs-Anlagen mittels Groß-Lautsprecher

Flugzeugmotoren, Ferndrucker

Wasserkraft-Anlagen Eisenbahnen Tunnelbau Hafenbau Flußbau
Kanalisation Wasserversorgung Eisenbetonbau

Sondergebiet: Grundwasserabsenkung
Gußbeton Torkretputz

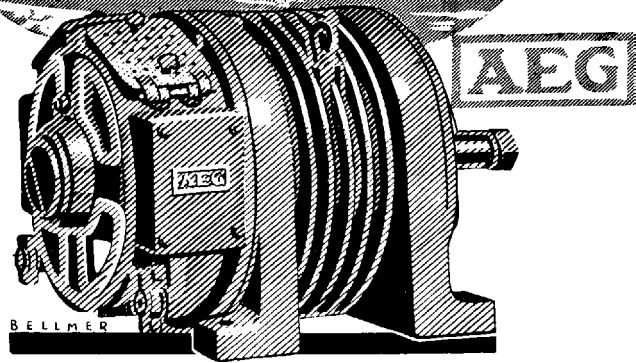
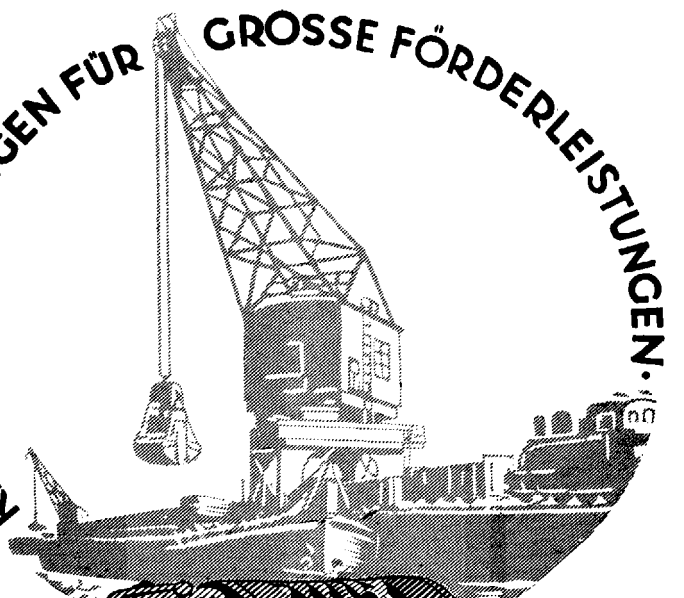
DANZIG

Am Olivaer Tor 1

GDYNIA

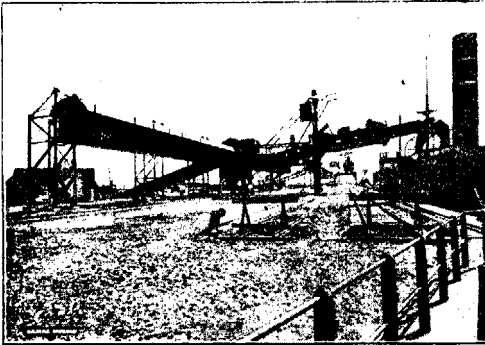
Ant. Abrahamas 1

KRANAUSRÜSTUNGEN FÜR GROSSE FÖRDERLEISTUNGEN.



DOPPEL-KRANMOTOR
DREHSTROMTYPE DNK
IN SONDERBAUART FÜR
2 GESCHWINDIGKEITEN
EINBAU AUCH IN VORHANDENE KRANE

BAMAG-MEGUIN



Im Hafenbetrieb



wird wirtschaftliches Arbeiten nur durch moderne Transportanlagen erzielt

Unsere Schiffs-Bekohlungs- und Verladeanlagen erfüllen in Danzig sowie in vielen anderen Häfen diesen Zweck

BAMAG-MEGUIN Aktiengesellschaft Berlin NW 87

Rangier-Anlagen für Anschlußgleise:

- a) mit endlosem Seil und automatisch wirkendem Zweigeschwindigkeits-schalter, DRP., d. h. Langsamlauf des Seiles bei Leergang, Schnelllauf des Seiles beim Anhängen der Waggons
- b) Rangierwinden mit besonders für das Anfahren der Waggons konstruierter weichwirkender Kupplung. Spielend leichtes Abziehen des Seiles von der Windtrommel

Zwei Referenzen genügen:

- 1) Danzig: Hafenbecken Weichselmünde
- 2) Stettin: Reiherwerderhafen

GUSTAV KNACKSTEDT

Maschinenfabrik und Eisgießerei
Seil- u. Kettenbahnen, Bremsberge

COTTBUS E.
Gegründet 1887 / Tel.: 199

FRIEDENSHÜTTE ^{A.}_{G.}

Hauptverwaltung: Katowice, Zamkowa 3

Friedenshütte in Nowy Bytom

Baildonhütte in Katowice

Kohlenbergwerke:

„Pokój“ in Nowy Bytom

„Wolfgang“ in Ruda

„Graf Franz“ in Ruda

„Eminenz“ in Katowice

Kokereien, Hochöfen, Stahlwerke und Weiterverarbeitungsanstalten

Nikolaus Graf von Ballestrem'sche Industrieverwaltung

ZENTRALBÜRO: KATOWICE, ZAMKOWA 3

Kohlengrube „Wawel“, Kokerei „Wolfgang“

Holz Sägewerk „Kokottek“, Keramisches Werk „Karl Emanuel“

Kohlen- und Koks-Verkauf durch:

„ROBUR“

Oberschlesischer Kohlengrubenverband, Katowice, Powstańców 49

FRANZ BARTELS & Co.

DANZIG

Gegründet 1885

STOLP i. Pom.

Technische Bedarfsartikel

Gummi- und Asbestfabrikate, Packungen, Treibriemen
Schläuche, Öle, Fette, Putzwolle

„FERRUM“ A.-G.

KATOWICE II

Eisenbahnstation: Bogucice

Tel.-Adr.: „Ferrum“ Katowice

Abteilung I: Schrauben, Muttern, Nieten, Bolzen, eiserne Isolatorhaken, Stangen sowie sämtliche Eisenerzeugnisse für Eisenbahn- und Telegraphen-Bedarf

Abteilung II: Fassonguß aus Siemens-Martin-Stahl bis 10 to. Stückgewicht

Abteilung III: Lastwagenachsen

Abteilung IV: Glatte und bandagierte Rohre, wassergeschweißt, bis über 300 m/m Durchmesser für Kanalisations-, Gas- und Wasserleitungszwecke

Eigene Büros und Handelsvertretungen im Auslande:

Amsterdam, Barcelona, Berlin, Kjobenhavn, London, Milano, Oslo, Paris, Wien, Zürich, Tokio, Mexico

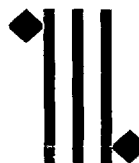
ARMATURENWERKE

Aktiengesellschaft

DANZIG-LANGFUHR

Pommersche Chaussee 16

Fernsprecher: 412-31



MASCHINENFABRIK

EISENGIESSEREI

METALLGIESSEREI

BAUINDUSTRIE PAUL BORCHARDT

Unternehmung für Tief- und Hochbau

Betonbau — Eisenbetonbau — Wasserbau

Eisenbahnbau — Grundbau — Industriebau

DANZIG, Schellmühler Weg 7e ★ Tel.: 256-09

BISMARCKHÜTTE

WIELKIE HAJDUKI

Die Bismarckhütte und die hierzu gehörende Falvahütte umfaßt folgende Anlagen:

Kokerei, Hochöfen, Siemens-Martinstahlwerke, Eisen- und Stahlformgießerei, Stab- und Bandisenwalzwerke, Feinblechwalzwerke, Grobblechwalzwerke, Grobeisenwalzwerke, Kaltwalzwerke, Rohrwalzwerke, Hufeisenfabrik, Gußstahl- und Edelstahlwerk, Wasser- und Sauerstoffanlage, Eisenvitriolanlage

Die Produktion erstreckt sich auf:

Koksgewinnung, Martin-, Gießerei-, Hämatit- und Spiegelroheisen, Hochofenschlacken für den Wege- und Eisenbahnbau, Flußeisen und Flußstahl, Grau- und Stahlformguß, Grob-, Fein-, Form- und Qualitätseisen, Knüppel, Siemens-Martin-, Feder-, Griff-, Stollen-, Schlittenkufen-, Radreifen- und Waggonfederstahl, Handelsbleche, Dachbleche, Glanzbleche (Blaubleche), gebeizte Bleche zu Stanzzwecken, Dynamobleche, hochwertige Transformatorenbleche, Stahlbleche, Bleche aus nicht rostendem Stahl, hochwertige Bleche für den Automobil- und Luftschiffbau, Grobbleche, Weichkernstahlbleche (Stahl-Eisen-Stahl), Lokomotivrahmenbleche, Grubenschienen, Lachsen, Unterlags- und Klemmplatten, Platinen, kaltgewalzter Bandstahl, ganz weich in Tiefziehqualität, sowie hart für Kartonagen, Patronenrahmen und andere Stanzzwecke, Verpackungsbandeisen, Ka-

belbandeisen, nahtlose Stahlrohre bis zu 750 m/m. Durchmesser, Gas-, Siede-, Bohr-, Flanschen- und Spülversatzröhren verschiedener Typen, besonders für die Erdölgewinnung, Hochdruckleitungsrohre für Rohöl, Petroleum, Erdgas, Rotary-Bohrgestängeröhren mit angewalzten verstärkten Enden, Stahlmuffenrohre bis zu 30 Meter in einem Stück, schmiedeeiserne Röhren, mittels Wassergas überlappt geschweißt bis zu 2 Meter Durchmesser, komplette Turbinenleitungen für größte Gefälle, Rohrformstücke, Hufeisen, erstklassige Konstruktionsstähle für jeden Verwendungszweck, Façon- und gesenkgeschmiedete, rohe und bearbeitete Schmiedestücke jeder Dimension und Festigkeit, veredelt für die Automobil-, Flugzeug- u. Kriegsindustrie, Panzerbleche, gezogener Stahl aller Art, Schnellarbeits-, Hochleistungsstähle für alle Verwendungszwecke

Scit dem Jahre 1927 sind durchgreifende Erweiterungen, Umbauten, sowie Modernisierung der Betriebe in Angriff genommen, zum Teil durchgeführt

Der Export umfaßt alle Weltteile

Hütte „SILESIA“

Paruszowiec, Poln.-O.-S., Handelsvorstand Hajduki Wielkie

1 × und 2 × dekapierte Qualitätsbleche,

emailiertes und verzinntes Geschirr, verzinnte Milchkannen, Menagegefäße

CENTRALA ZAKUPU ZŁOMU POLSKICH HUT ŻELAZNYCH

Sp. z ogr. odp.

Warszawa, Warecka 9

Filiale in Katowice, Plac Wolności 2

Schrotteinkaufsstelle der polnischen Eisenhüttenwerke:

Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewskie i Laura, Spółka Akc. Górniczo-Hutnicza	Katowicka Spółka Akcyjna dla Górnictwa i Hutnictwa
Huta Bismarka, Spółka Akcyjna,	Spółka Akcyjna Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich
Huta Pokoju, Spółka Akcyjna	Modrzejowskie Zakłady Górniczo-Hutnicze, Spółka Akcyjna
Towarzystwo Akcyjne Zakładów Hutniczych Huta Bankowa	Baildonstal, Spółka Akcyjna
Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza, Spółka Akcyjna	Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych, Spółka Akcyjna
Towarzystwo Zakładów Metalowych B. Hantke, Spółka Akcyjna	Huta żelazna „Kraków“, Spółka Akcyjna

WALTER HOENE DANZIG G. M. B. H.

Die Firma Walter Hoene, Danzig, G. m. b. H., wurde im Oktober 1920 als Fabrik für den Bau von Feld-, Klein- und Eisenbahnbedarf gegründet. An dem Unternehmen ist Danziger und ausländisches Kapital beteiligt. Durch die ausländischen Beteiligungen verfügt die Firma über genügend große Mittel, um auch sehr große Transaktionen mit langfristigen Zahlungsterminen abzuwickeln. Im Jahre 1923/24 errichtete die Firma eine moderne Fabrikanlage, die im vergangenen Jahre noch erheblich erweitert wurde. Sie arbeitet im engen Zusammenhang mit der „Polskie Tow. Sprzedaży Wyrobów firmy Walter Hoene Sp. z o. o.“, welche in Warszawa, Poznań, Katowice, Lwów und Wilno Verkaufsbüros unterhält.

Die Tätigkeit der Firma umfaßt die Fabrikation und den Vertrieb von Materialien für Feld-, Klein- und Staatsbahnen, Schienen, Waggons, Weichen, Drehscheiben, Anschlußgleise und Kleinbahnen für Industrie-, Landwirtschaft- und Waldexploitationen. Außerdem liefert die Firma Lokomotiven, System Borsig.

Das Unternehmen ist in weitesten Kreisen bekannt und besitzt einen umfangreichen Kundenkreis.

Ständige Abnehmer der Firma sind:

Staatsverwaltungen, Zuckerfabriken, Waldverwaltungen, Sägewerke, Ziegeleien, Bauunternehmungen, die Großlandwirtschaft, Waldunternehmungen usw.

ZAKŁADY HOHENLOHEGO

HOHENLOHE-WERKE SP. AKC.

WELNOWIEC, ŚLĄSK

FERNSPRECHER: KATOWICE 440—447
TEL.-ADR.: „HOHENLOHE“ WELNOWIEC ŚLĄSK

I ABTEILUNG: KOHLE

FLAMMKOHLN AUS DEN GRUBEN: MAKs, WUJEK,
ZJEDN. HOHENLOHE-FANNY
BRIKETS DER GRUBE „WUJEK“ MARKE H. W.

DER VERKAUF ERFOLGT DURCH:

„F U L M E N“

OBERSCHLESISCHE KOHLENHANDELSGESELLSCHAFT M. B. H.
KATOWICE, JULJUSZA LIGONIA 3, 5, 7

II ABTEILUNG: METALLE

ZINKBLECHE — H. H. KRONENZINK (DOPP. RAFF.)
HOHENLOHEZINK (RAFF. UND UNRAFF.) — ZINKSTAUB
ORIGINAL-HÜTTEN-WEICHBLEI

III ABTEILUNG: SÄUREN

SCHWEFELSÄURE VON 60° BÉ TECHN. ARSENFREI
SCHWEFELSÄUREN VON 92—100 %
OLEUM VON 12 % OLEUM VON 20 %

Carl O. Thorbjörnsen

Eisen / Kohlen / Agenturen

Tel.-Adr.: „Asathor“
Tel.: 215-61

DANZIG
St. Elisabethwall 9



I. G. MOURITZEN & CO.

KOPENHAGEN-K.

Nørrevoldgade 11

★

Tel.-Adr.: „Sandsugere“ Kopenhagen

Tel.: Central 8104

Spezialität: Hochsee-Baggerungen und Füllungen

Kiesschüttungs-Brunnen eigener Bauart

hergestellt u. a. für die Häfen Westerplatte und
Weichselmünde und für den Staatsbahnhof Troyl
Enteisungs-Anlagen, Pumpwerke, Probebohrungen
Pfahlgründungen, Grundwasser-Absenkungen

EDELBRUNN BOHRGESELLSCHAFT M. B. H., DANZIG

Giesche-Aktien-Gesellschaft

KATOWICE, Podgórna 4

Tel.-Adr.: „Giesche“ Katowice

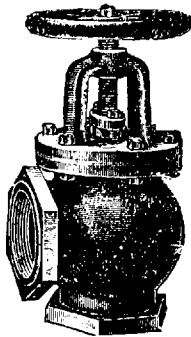
Steinkohle, Elektrizitäts-Zink, Roh-Zink, Raffinierter Zink (w. H. P. H.),
Gepreßter Zink, Zinkblech, Zinkbecher, Kadmium, Blei, Bleiblech,
Bleiröhren, Bleidraht, Bleimergel, Bleiplomben, Bleigespinst, Schrot,
Mine, Zink zum Löten, Schwefelsäure jeglichen Grades, Oleum 20 %

Vertretungen in:

- Warszawa — S. Krasnodebski, Zielna 24
 „Ge-Te-We“, Marszałkowska 137 (Büros in Bydgoszcz und Łódź)
Danzig — Giesche Handelsgesellschaft m. b. H., Holzmarkt 4
Berlin — Bergwerksprodukte G. m. b. H.: Kohle — Potsdamer Straße 121 c
 Zink — Unter den Linden 17
Wien — Giesche Handelsgesellschaft m. b. H., Invalidenstraße 7
Prah — Bergwerksprodukte G. m. b. H. (Brüder Szramek), Hybernska 40

SCHÄFFER & BUDENBERG G. M. B. H.

MAGDEBURG-BUCKAU



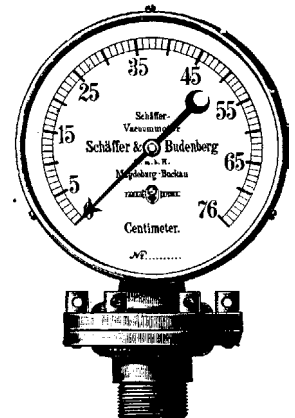
Dampfkessel-Armaturen-
Fabrik

Mano- und Vacuummeter
Hochdruck-Ventile, Wasserstände
Restarting-Injektore
Kesselspeise - Pumpen (Patent Voit)

Generalvertreter und Lager:

FISCHER & NICKEL, DANZIG

Tel.: 21845/46



POLSKIE KOPALNIE SKARBOWE NA GÓRNYM ŚLĄSKU

SPÓŁKA DZIERŻAWNA
SPÓŁKA AKCYJNA

SOCIÉTÉ FERMIÈRE
DES MINES FISCALES
DE L'ÉTAT POLONAIS

EN HAUTE SILÉSIE
KRÓLEWSKA HUTA G.-ŚL., RYNEK 9-15

TELEFON:
KRÓLEWSKA HUTA 636-640

VERKAUF
VON STEINKOHLN, KOKS, STEINKOHLN-
BRIKETS, SCHWEFELSAUREM AMMONIAK
AUS DEN GRUBEN „KRÓL“, BIELSZOWICE,
KNURÓW UND DER KOKEREI KNURÓW

TEL.-ADR.: „SKARBOFERME“ KRÓLEWSKA HUTA

AGENTUR
FÜR DEN ÜBERSEE-EXPORT UND FÜR DEN ALLEINIGEN VERTRIEB
AUF DEM GEBIETE DER FREIEN STADT DANZIG:

FIRMA: „SKARBOPOL“, DANZIG, TÖPFERGASSE 33
TELEFON: 270-74

GODULLA SP. AKC.

Chebzie, Śląsk

Fernsprecher: Ruda 77
Królewska Huta 340-343
Katowice 339 und 139

Erzeugnisse: STEINKOHLE, KOKS

Steinkohlennebenprodukte:
Ammoniak, Pech, Teer, Benzol, Ziegelsteine

Kohlenverkaufsstelle:

„Robur“, Katowice, Powstańców 49

Koks- und Nebenprodukte-Verkaufsstelle:

„Carbochemia“ G. m. b. H., Katowice, Powstańców 5

Ziegel-Verkaufsstelle:

Godulla Sp. Akc., Chebzie, Śląsk

WIREK KOPALNIE SP. AKC.

NOWA WIEŚ

Verwaltungssitz: Chebzie, Śląsk

Fernsprecher: Królewska Huta 761, 340, 343
Katowice 193, 339
Ruda 77

STEINKOHLE

aus den Gruben: Hillebrand-Schacht, Wirekgrube

Verkaufsstelle: „Robur“, Katowice, Powstańców 49

F U L M E N

Górnośląski Handel Węgla Spółka z o. o.
(Oberschlesische Kohlenhandels-gesellschaft m. b. H.)

KATOWICE

JULJUSZA LIGONIA 3, 5, 7

Tel.: 497, 498, 807, 2271

Tel.-Adr.: „FULMEN“ KATOWICE

Alleinverkauf von Kohlen
aus den Gruben
der „Zakłady Hohenlohego-
Hohenloherwerke Sp. Akc.“
und der „Czernitzer
Steinkohlenbergbau Sp. Akc.“

KOHLGRUBEN:

WUJEK (OHEIM), KRAMSTA, MAKS,
KAROLINA (FANNY)
UND HOYM — LAURA

GRODZIECER GESELLSCHAFT

FÜR KOHLGRUBEN UND
INDUSTRIEANLAGEN A.-G.

Grodziec, Kreis Bendzin (Polen)

Tel.: Bendzin 19. Briefadresse: Grodziec bei
Bendzin(Polen). Tel.-Adr.: „Grotto“ Grodziec
bei Bendzin

liefert nichtbackende

Flammkohle

besonders geeignet für

Hausbrand, Kessel-Industrie-
feuerungen usw.

GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT m. b. H.

DANZIG

KOHLE

„ROBUR“

Interessengemeinschaft Oberschlesischer Kohlengruben

KATOWICE, Powstańców 49

Fernsprecher: Katowice Interurban 2627-2630; Ortsfernsprecher 2631-2634

Tel.-Adr.: „Robur“ Katowice

liefert

KOHLE BRIKETS KOKS

Die eigene Jahresförderung beträgt ca. 40% der Gesamtförderung Oberschlesiens

Eigene Exportexpositur in Danzig unter der Firma:

**„Polnisch-Skandinavische Transport-Handelsgesellschaft m. b. H.“
Danzig, Langer Markt 3**

Eigene Hafenverladestelle in Gdynia unter der Firma:

**„Polskarob“ Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe, Sp. Akc.
w Gdyni**

Rybniker Steinkohlen-Gewerkschaft Rybnickie Gwarectwo Węglowe

Katowice, Powstańców 50

Steinkohlengruben: „Anna“ bei Pszów }
„Emma“ bei Radlin } pow.
„Römer“ bei Niedobczyce } Rybnik

KOKSKOHLN, GASKOHLN, FLAMMKOHLN

Sortimente unter 70 m/m gewaschen, Markenklasse Ia der Konvention
Heizwert 7.400—7.800 Kal.

Brikettfabriken: „Emmagrube“, „Römergrube“

R.-G.-Briketts **Nuß-Briketts**

600 gr, 1 kg, 3 kg, 6 kg, aus gewaschener Staubkohle, Markenklasse I
Heizwert 7.500 Kal.

Koksanstalt: „Emmagrube“

Hochofenkoks, Heizkoks, Schwefelsaures Ammoniak, Benzol

Verkaufsstellen:

Kohle, Briketts, Koks:

„Robur“, Interessen-Gemeinschaft Oberschlesischer Kohlengruben,
Związek Kopalń Górnośląskich, Sp. z ogr. por., Katowice, Powstańców 49

Benzol, Ammoniak, Teerprodukte, Imprägnierung, Dachpappe:

„Związek Koksowni“, Sp. z ogr. por., Katowice, Powstańców 49

BUNKER-KOHLLEN

Danziger Bunker-Kontor

G. m. b. H.

DANZIG

Tel.: 248-17, 242-07, Tel.-Adr.: „Dabuko“

Progresscoal

Bunkerkohlenhandels-gesellschaft
m. b. H.

GDYNIA

Tel.: 1617, Tel.-Adr.: „Procoal“

BALTISCHE KOHLENHANDELSGES. M. B. H. DANZIG



OBERSCHLESISCHE STEINKOHLLEN

für Export, Industrie, Landwirtschaft und Hausbrand, aus den
Gruben der Bergwerke des Fürsten von Pleß, Katowice, des:



Fürsten Marie - Station Murcki

Fürstengrube - Station Kosztów

Boerschächte - Station Kostuchna

Piastschächte - Station Kosztów

Vereinigte Brade-Prinzen-Grube - Station Brade

Vereinigte Alexander-Grube - Station Łaziska G. Śl.



BUNKER-KOHLLEN

Bruno Stillert

DANZIG



Bunkerkohlen


Tel.: 21284 — Tel. Adr.: „Stillertkohle“

Percy-Rubin

Holzexport

Danzig, Broschkischer Weg 4

Tel.-Adr.: „Perub“

U. S.	„P		R“
millrun	„P	*	R“
III IV	„—	R	“

REINHOLD BRAMBACH

Gegr. 1886

Hauptbüro: Danzig-Brösen

Tel. 353 76

Holzgroßhandlung und Sägewerke

Spezialität:

Kiefern-Einschnitte für den deutschen und englischen Markt auf eigenen Sägewerken

Danziger Sleeperkontor W. Schoenberg

G. m. b. H.

DANZIG, Elisabethwall 9

Tel.-Adr.: „SLEEPERS“



Export von Schwellen, Sleepers, Timbers,
Balken, Crossings, kief. Telegraphenstangen
und allen Sorten von Schnittmaterial

DANZIGER HOLZUMSCHLAG G. M. B. H.

DANZIG-LANGFUHR

St. - MICHAELSWEG 83 b

TEL.-ADR.: „HOLZUMSCHLAG“ DANZIG

TEL.: 240-72/73

Fachspedition von Sleepers, Schwellen, Telegraphenstangen und anderen Hölzern
Spezialität: Trennen, Kürzen und Bearbeiten von Wasserhölzern auf eigenem Werk
Lombardierung von Speditionshölzern

Danzig-Skandinavische Holzindustrie G. m. b. H.

Danzig, Weichselmünde, Holzhof

unterhält ständig größere Lagerbestände poln. und russ. Laubhölzer aller Art, rund und geschnitten in gut gepflegter Sortierung

EICHE, BUCHE, ESCHEN, AHORN

Shipping marks: **DAFI** | Dafi grün
u.s., rot

Tel.: 279-25

Tel.-Adr.: „Skandiholz“

DANZIGER HOLZ-KONTOR AKTIENGESELLSCHAFT

Danzig, Milchkanngasse 28-29 – Tel. 260-81, 260-82

Export von Sleepers und Schwellen aller Art, von Runderhaken, Plancons, eichenem und anderem Laubholzschnittmaterial, Friesen, Faßholz u. dergl.

Sägewerk und Lagerplatz mit Bahn- und Wasseranschluß Danzig

Nehrunger Weg 6

Tel. 284-65

DANZIGER HOLZINDUSTRIE „VISTULA“

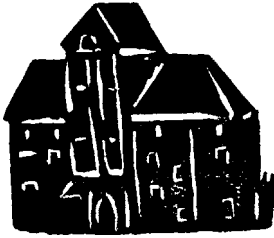
Aktiengesellschaft

DANZIG-LANGFUHR, Kastanienweg 4 Tel.: 417-83

Eigenes Umschlaggelände: Danzig, Nehrunger Weg 11-13

Verkaufplatz: Danzig - Langfuhr, Kastanienweg 4

Reichhaltiges Lager in Bau- und Tischlerhölzern, Sperrplatten, Furnieren



BERNHARD DÖRING

DANZIG

vormals D. F. Döring, gegründet 1885

SPERRHOLZ-PLATTEN, FURNIERE,
AUSLÄNDISCHE MASSIVHOLZER

Vereidigter Holz Sachverständiger :: Kontor und Lager: Stein-
damm 16-21, Tel.: 287-68

Möbelfabrik - Kunsttischlerei

H. Scheffler

Danzig

Preiswerte Qualitätsmöbel
Innenausbau

Am Holzraum 3-4

Musterzimmer Stadtgraben 6

L. LUCHTENSTEIN

Holzgroßhandlung
DANZIG-LANGFUHR

Jäschkentaler Weg 14-15

Tel.: Sammelnummer 410-51

Dampf-Säge- und -Hobelwerke

Bąk. Młyn, Kamienica, Dziemiany,

Malkowicze, Polen

Spezialität:

Kiefern schnittmaterial
in allen Dimensionen

Standard-Nobel in Polen A.-G.

Schiffahrt

Zentrale: **Warszawa**, Al. Jerozolimska 57; Tel.: 274-08
Schiffahrts-Bureau: **Warszawa**, Zamoyskiego 2; Tel.: 76-97
Vertreter in Danzig: „**Ankerlager**“ A.-G., Hopfengasse 34
Tel.: 268-97 und 268-98

Zweigniederlassungen:

Płock — Dobrzyńska 43; Tel.: 228
Włocławek — Płocka 130; Tel.: 72
Toruń — Stary Rynek 25; Tel.: 863

Hiermit geben wir bekannt, daß wir unseren ständigen Verkehr mit erstklassigen Schiffen auf der Weichsel, in der Richtung Danzig—Warschau, begonnen haben

Unsere Schlepper gehen von Warschau und Danzig jeden 5 Tag ab
**Eigene gemauerte Lagerhäuser in Warschau, im Hafen, unter der
Saska Kępa**

Tel.: 239-18
Tel.-Adr.: „Seefracht“

Codes: { The Boe
Scott's 10th Edition
Watkins

H. SCHARENBERG & CO.

SCHIFFSMAKLER UND BEFRACHTUNGSAGENTEN

DANZIG

Münchengasse 4/6 — „**ERAH-HAUS**“

Spezialität:

Tankschiffbefrachtungen von allen Plätzen des Kontinents

Vertreter

größter In- und Auslands-Tankschiffs-Reedereien

BANK CUKROWNICTWA

Spółka Akcyjna w Poznaniu

POZNAŃ, SEW. MIELŻYŃSKIEGO 7 — Tel.-Adr.: „BACUKRO“

Filialen:

WARSZAWA, Krak. Przedmieście 55

LWÓW, Jagiellońska 1

DANZIG, Melzergasse 11/13

(Baltische Kommissionsbank G.m b.H. & Co.,
Kommanditgesellschaft)

führt Bank - Transaktionen jeglicher Art durch:

Landes-Abteilung: Großhandel mit Zucker jeder Art, der von den Zuckerfabriken produziert wird, welche dem Zuckerindustrie-Kartell angehören

Export-Abteilung: Verkauf von Zucker und Melasse auch für fremde Rechnung

Einkaufs-Abteilung: Lieferung von Kohle, Koks, Säcken und anderen Bedarfsartikeln für die Zucker- und Ackerbau - Industrie, wie auch von Artikeln für die Inganghaltung von Zuckerfabriken

GERIKE, BAHR & Co.

DANZIG

Dominikswall 11

Fernsprecher: 260 51 u. 260 54

BERLIN W. 8

Jägerstraße 1

Tel.: Merkur 8721, 8722, 8723

HAMBURG

Gröningerstraße 14

Tel.: Roland 1229, 1230, 1231

STETTIN

Splittstraße 3

Tel.: 305 51, 305 52

MAGDEBURG

Moltkestraße 7

Tel.: Stephan 422 64, 422 65

KÖLN a. Rh.

Rheinaustraße 30

Tel.: Rheinland 220 891

BRESLAU

Gartenstraße 104

Tel.: Sammelnummer 228 21

KÖNIGSBERG i. Pr.

Wallschesträße 7/10

Tel.: 1833, 1834

Tel.-Adr. an sämtlichen Plätzen: „Zuckergerike“.

ROHZUCKER — WEISSZUCKER

Termine: Hamburg, London, Paris, New York

Melasse — Trockenschnitzel — Rübensamen

H. BARTELS & Co., G. m. b. H., Danzig
Große Mühle

MÜHLENBETRIEB — EXPORT — SPEDITION

Tel.-Adr.: „Großmühle“

Tel.: 284-95, 284-96

NIKOLAI BORTZ

**IMPORT
AGENTUREN
EXPORT**

**VERTRETER
ERSTER
HÄUSER**

**DANZIG
ELISABETHWALL 9**

**GETREIDE
MAIS
FUTTERMITTEL
HÜLSENFRÜCHTE
SAATEN**
SPEZIALITÄT: **LEINSAAT**
SÄMTL. PROVENIENZEN

TEL.-ANSCHLÜSSE:
Ortsgespräche 216-66, 216-69
Ferngespräche nur 216-66
nach Geschäftsschluß 413-50

TEL.-ADRESSEN:
„KORNBORTZ“ DANZIG
„SAATENBORTZ“ DANZIG

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

EXPORT

von

**GETREIDE
HÜLSENFRÜCHTEN
OELSAATEN etc.**

Wilhelm, Weiß & Co.

DANZIG

Langer Markt 41

Tel.: 247-06/07

Tel.-Adr.: „WEBRO“ Danzig

HERSSENS, ALBERTY & CIE.

DANZIG, HUNDEGASSE 37

TEL.: 262-12/13

Getreide und Düngemittel

Autorisierte direkte Importeure von Chilesalpeter

**DER EIEREXPORTEUR-VERBAND IM WESTLICHEN
KLEINPOLEN**

LWÓW, Akademicka 17

*erteilt Informationen über die Quellen des Eiereinkaufs im Gebiet
West-Kleinpolens*

Der Landesverband
der Molkereigenossenschaften
G. m. b. H.

„MASŁOSOJUZ“
in STRYJ (Polen)

liefert im Lande und exportiert
vorzügliche **Dessert-Butter**
mit dem Zeichen



Adresse:
„MASŁOSOJUZ“
Generalhandelsagentur
Lwów, Kościuszki 1 a

IMPORT

von

CHILESALPETER
THOMASMEHL
KALISALZEN etc.

Wilhelm, Weiß & Co.

DANZIG

Langer Markt 41

Tel.: 247-06/07

Tel.-Adr.: „WEBRO“ Danzig

DAOL Aktiengesellschaft

für Lack- und Farbenfabrikation

OLIVA

LACKE FÜR INDUSTRIE UND HANDEL



AKTIENGESELLSCHAFT FÜR MARGARINEFABRIKATION

Danzig-Schellmühl, Broschkischer Weg 18

FEINSTE MARGARINE UND SPEISEFETTE

DANZIGER OELWERKE

G. m. b. H.

Oelmühle und Firnisfabrik

Abt. Leinsaat

Leinöl, roh filtriert

Lackleinöl

Leinölfirnisse

garantiert rein,
harz- und resinatfrei

Abt. Futtermittel

Leinkuchen

Rapskuchen

Erdnußkuchen

Kuchenhühle jeglicher
Art

DANZIG-NEUFABRICKWASSER, WILHELMSTRASSE 21

Tel.: 350 87/88

Tel. Adr.: „Oelwerke“

Willy Koglin, Danzig

AGENT UND MAKLER

Seifen- und Margarinrohstoffe, Schmalz und Speck

Tel. 212-32, 234-22 u. 513-82

Tel.-Adr.: „Wikog“ Danzig

Codes: Acme, A. B. C. 6th Edition,
Bentley's, Mosse mit Supplement

LONDEXPOCO

IMPORT- UND EXPORT-HANDEL

G. m. b. H.

Danzig, Langgasse 67

Tel.: Sammelnummer 231-47

Raff. Soyaöl, Kokosbutter

Palmkernöl, Kokosöl, Leinöl,

Talg, Harz

sowie sämtliche anderen Rohstoffe für
die Margarine- und Seifen-Industrie

Leinschrot, Rapsschrot

Kolonialwaren, Chemikalien

Dr. JOHANN

Bahnhofs-Apotheke

NEUFAHRWASSER

Olivaer Straße 30, Tel.: 350-30

*

Ausrüstung
von Schiffs-Apotheken

Anfertigung
sämtlicher ausländischer Rezepte

Lager von
Spezialitäten, Verbandstoffen,
Brunnen, Brunnensalzen,
Toilettmitteln, Feinseifen,
Parfümerien



Schweizer Gravattenstoff-Manufaktur

DANZIG-LANGFUHR

Spezialität:

Im- und Export von Schweizer Nouveautés

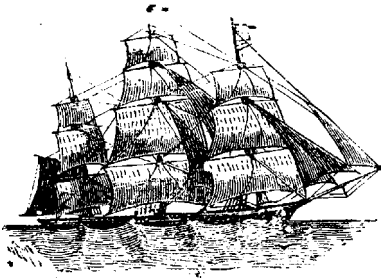
Putzwolle
Putzlappen
Polierscheiben

Putzwollfabrik Danzig-Langfuhr

Hochstrieß 5-11 / Tel.: 422 70 / Nach Geschäftsschluß: 519 97

Zweigniederlassung: Königsberg i. Pr., Tel.: Pregel 448-47 u. 409 61

Monatliche Produktionsfähigkeit über 250.000 kg



F. SCHLAEGEL, Capt.

Bergstr. 25 NEUFAHRWASSER Tel.: 352-78

FLAGGENFABRIK

**Segelmacherei und Taklerwerkstätte
Yachtsegel + Verleihung von Plänen**

Anfertigung sowie Reparatur von sämtlichen Segeln, Bezügen, Persenningen und Rettungsringen. Alle Taklerarbeiten werden prompt und sachgemäß ausgeführt

Gebrüder Aronson

G. m. b. H.

**Sack- und Planfabrik
Sack- und Planverleihgeschäft**

DANZIG

Hopfengasse 46

Fernsprech-Anschlüsse: 244-01, 244-02



Lager von
Transitsäcken

Gohr & Co., G. m. b. H.

DIR.: WILHELM GOHR

Danzig, Jopengasse 52

Tel.: 231 88 Postscheckkonto: Danzig 1793

Bankvbdg.: Sparkasse der Stadt Danzig

Gegr. 1922



Erzeugung von Damen- und Mädchen-
konfektion aus hochfeinen Stoffen;
von Damen- und Kindermänteln,
Kostümen, Kleidern, Blusen und Röcken



Das Unternehmen liefert einen guten
Verkaufsgenre und exportiert nach allen
Staaten

Staatliche Bernstein-Manufaktur G. m. b. H., Danzig

Halsketten, Broschen, Armbänder

Zigarren- und Zigarettenspitzen + Künstlerische Schnitzereien

aus echtem Bernstein

in neuzeitlichen, geschmackvollen Ausführungen

Eingetragene



Schutzmarke

MIT DER FINANZIERUNG BEFASSEN SICH IN DANZIG

**COMMERZ- UND PRIVATBANK
AKTIENGESELLSCHAFT**
FILIALE DANZIG, DANZIG

R. DAMME, DANZIG

DANZIGER BANK FÜR HANDEL UND GEWERBE
AKTIENGESELLSCHAFT, DANZIG UND ZOPPOT

DANZIGER COMMERZ- UND DEPOSITENBANK
AKTIENGESELLSCHAFT, DANZIG

DANZIGER HANDELS- UND INDUSTRIEBANK
AKTIENGESELLSCHAFT, DANZIG

VON IMPORT UND EXPORT FOLGENDE BANKEN:

DANZIGER PRIVAT-ACTIEN-BANK

DANZIG, LANGFUHR, NEUFAHRWASSER, OLIVA, ZOPPOT,
TCZEW, GRUDZIĄDZ, POZNAŃ, STAROGARD

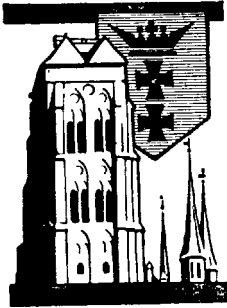
DANZIGER VEREINSBANK STEIN, LAASNER & CO., DANZIG

DEUTSCHE BANK UND DISCONTO- GESELLSCHAFT FILIALE DANZIG

DANZIG, LANGFUHR, OLIVA, TIEGENHOF, ZOPPOT

DRESDNER BANK IN DANZIG, DANZIG

E. HEIMANN & CO., DANZIG



Danziger Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft

*

**Transport-, Feuer- und Einbruchdiebstahl-
Versicherungen**

DANZIG
Ankerschmiedegasse 15

Tel.: 231-12/13
Tel.-Adr.: „Dapoges“



INDUSTRIE, HANDEL UND SCHIFFFAHRT
benutzen für ihre Werbung im Osten die
„DANZIGER VOLKSSTIMME“
DIE GROSSE TAGESZEITUNG

Als Organ der stärksten Regierungspartei der Freien Stadt Danzig findet sie in den maßgebenden Industrie- und Handelskreisen, bei den ausschlaggebenden Regierungsstellen Polens und der Oststaaten starke Beachtung
Sie ist ein wertvolles Insertionsorgan + Geschäftsstelle Danzig, Am Spendhaus 6

„ATLANTIC“

TRANSPORTGESELLSCHAFT M.B.H.

Danzig, Hundegasse 94 · Tel.: 23272/23262

Speicher „Atlantic“ Weichselbahnhof

Tel.-Adr.: „Atltransport“

Niederlassung in Gdynia: ul. Portowa. Tel.: 1617 und 1809

SPEZIALITÄTEN:

Umschlag von Massengütern: Schrott, Zement,
Kohle und Kunstdünger

Wir sind die größten Schrotturnschlag-Spezialisten
in Danzig und Gdynia



**„Polskarob“
Polsko-Skandynawskie Tow.
Transportowe S. A.**

GDYNIA

Tel.: Speditionsabt. 1918, 1919
Maklerei 1201, 1202, 1203

**Polnisch-Skandinavische
Transport-Handelsgesell-
schaft m. b. H.**

DANZIG

Langer Markt Nr. 3
Tel. 269-46

Tel.-Adr.: „Polskarob“ · Code: Scotts 10th, The Boe, Rudolf Mosse

SPEDITION

MAKLEREI

SCHIFFAHRT

**Vertreter der „ROBUR“ Interessengemeinschaft Ober-
schlesischer Kohlengruben G. m. b. H., Katowice**

Monatlicher Umschlag ca. 400.000 to Kohlen

S/S. Robur I ca. 1.250 T DW

S/S. Robur III ca. 2.850 T DW

S/S. Robur IV ca. 3.000 T DW

S/S. Robur V ca. 3.000 T DW

S/S. Robur VI ca. 3.300 T DW

„WEICHEL“

DANZIGER DAMPFSCHIFFFAHRT- UND SEEBAD - A. - G.

Gegründet 1842

Schleppschiffahrt
Bergungen — Hilfeleistungen
Passagierdienst

Telegramm-Adresse:
„Weichsel“ Danzig

Fernsprecher: Danzig 27618
Neufahrwasser 35193

SIEG & CO.

G. M. B. H.

DANZIG

Kohlen-Export und -Import
BUNKERKOHLEN

Schleppschiffahrt / Bergungen und Hilfeleistungen / Import von
schwedischen Pflastersteinen

Tel.-Adr.: „Siegco“ Danzig — Tel.: Danzig 230-81, Neufahrwasser 352-02

„ARTUS“

DANZIGER REEDEREI- UND HANDELS-AKTIENGESELLSCHAFT

DANZIG

Tel.-Adr.: „ARTUS“ Danzig + Fernsprecher: Sammelnummer 215-41



Schiffsbefrachtung und Klarierung, Spedition, Stauerei
Lieferung von prima oberschles. Bunkerkohlen

WILLY JANTZEN & CO., DANZIG

Thornscher Weg 10 e – Fernsprecher 269-51, 269 52

Großhandlung mit eigenem Schlepperbetrieb, Leichtern, Schwimmkran
Lagerplätze

I. Kohlen: Steinkohlen, Briketts, Koks, Bunkerkohlen

II. Eisen: Stabeisen, Bandeisen, Formeisen, Bleche, Röhren

„WARTA“ Speditions-Gesellschaft m.b.H.

DANZIG

GDYNIA

Spedition / Lagerung / Schiffsmaklerei

Spezialität: Umschlag von Massengütern

TEL.: Danzig 285-46, 285-47, 285-48, Neufahrwasser Freibezirk 285-46, Weichselbahnhof 285-47, Holm 236-67

TEL.-ADR.: „WARTA“

BOE CODE

In Gdynia: Eigener Speicher nebst Büro im Hafen; Tel. 1219; Tel.-Adr. „Warta“

JOHANNES ICK

DANZIG

HAMBURG 11

FERNRUF:

Sammelnummer 214-41

Sammelnummer Nicolas 12-61

DRAHTANSCHRIFT:

„Ick“ Danzig

„Ick“ Hamburg

Spedition — Lagerung

Reederei — Spedition — Schiffsmaklerei

Versicherung — Verzollung

Regelmäßiger Verkehr zwischen:

Erzumschlag — Kohlenumschlag

Hamburg - Stettin - Danzig - Gdynia - Königsberg - Libau

Speditionen - Agentur JOHANNES ICK

Sp. z o. o.

G D Y N I A

SPEDITION — LAGERUNG — VERSICHERUNG — VERZOLLUNG

STEGMANN & LAATZ

vorm. Oskar Zobel

SCHIFFS-AUSRÜSTUNG

Danzig-Neufahrwasser, Weichselstraße 17 · Tel.: 352-71, 350-95

TRANSIT-LÄGER



Vertreter von W. B. DICK & GO., Maschinen-Öle — Niederlage der Farbenfabrik Hansa, Kiel, Schiffsbodenfarben

FERDINAND PROWE

G. m. b. H.
DANZIG und GDYNIA

Drahtanschrift: „Prowe“ Danzig

Fernsprecher: Danzig Sammelnummer 280 51

Schiffsmakler:

Regelmäßige Dampferlinien mit Amsterdam nebst Rheinstationen, Antwerpen, Flensburg, Hamburg, Kiel, Stettin, Libau

Spedition:

Lagerräume mit Bahn- und Wasseranschluß. Umladung von Massengut, wie: Erzen, Kohlen, Schrott usw.

Getreide-Spedition:

Elevator-Speicher am Kaiserhafen und in Neufahrwasser, beide am tiefsten Wasser und mit Bahnanschluß. Getreidereinigungs-Anlage am Kaiserhafen

Holzspedition:

Holzlagerplatz, 75.000 qm, am Kaiserhafen

Bunkerung und Stauerei

Behnke & Sieg

Schiffsreeder und Makler in

DANZIG

Hauptkontor: Langer Markt 20

Tel.-Adr.: „Behnsieg“

Tel.: 235-41

Hafenkontor: Danzig-Neufahrwasser

Olivaer Straße 33a

Tel.: 353-41, 353-42

Regelmäßiger Verkehr mit eigenen und fremden Dampfern auf den Linien:

Danzig-Hamburg, Danzig-Antwerpen,

Danzig-London, Danzig-Belfast,

Danzig-Stockholm,

Danzig-China und Japan etc.

G. SHAW LOVELL & SONS (DANZIG) LTD.

DANZIG, Elisabethwall 9

Tel.: 259-56

Telegramme: „Officium“

**Schiffahrt, Spedition,
Versicherung**

★

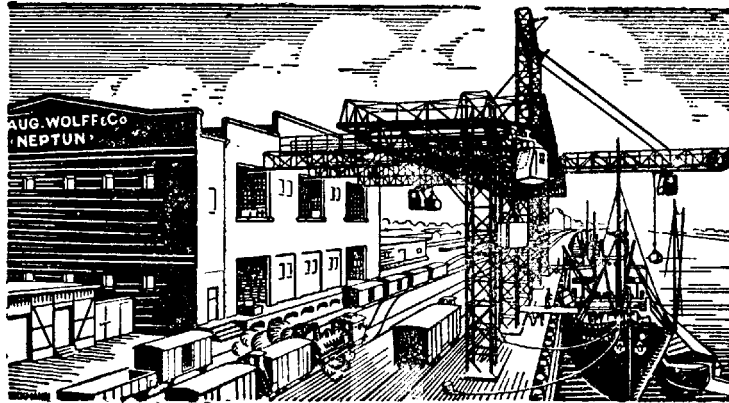
LLOYD'S AGENCY

für Danzig und Gdynia

Häuser in LONDON, PARIS, CALAIS,

ANTWERPEN

und allen Haupthäfen Englands



AUG. WOLFF & CO., DANZIG

Gegr. 1871

SPEdition, LAGERHÄUSER, SCHIFFSMAKLEREI, BUNKERUNG
VERSICHERUNGEN

P. ORLOVIUS

G. m. b. H.

DANZIG-NEUFAHRWASSER

STAMMHAUS 1878 ERRICHTET

SPEdition / STAUEREI

KOHLN- UND MASSENGÜTERUMSCHLAG

Fernsprecher 352-86

Tel.-Adr.: „Orlovius“

Bankverbindungen: Sparkasse der Stadt Danzig,
Nebenstelle Neufahrwasser

Postscheck-Konto Danzig 762

Adolph Voigt

Schiffsmakler
Befrachtungs- und Bergungs-Agent
Danzig, Holzmarkt 15

★

Filialen in:

Neufahrwasser und Gdynia

★

Vertreter zahlreicher deutscher
und ausländischer Reedereien

Spezialität:
Holzbefrachtungen
nach Holland und Belgien

Tel.-Adr.: „ADOVO“ Tel.: 239-51

Eduard Sodtmann

Schiffsmakler und Befrachtungsagent

DANZIG
Nordpromenade 3

Tel.-Adr.: „ESODT DANZIG“
Tel.: 249-04

★

Spezialität:
Holz- und Getreide-Befrachtungen
nach allen Häfen
innerhalb der Nord- und Ostsee

Danziger Schiffahrtskontor G.m.b.H.

Schiffsmakler und Befrachtungsagenten

Danzig, Elisabethwall 9

Tel.: 258-52/53 -- Zweigbüro Neufahrwasser 352-18 -- Nach Dienstschluß: M. Jacobsen 519-17
Telegr.-Adr.: „NAVIGATION“

Codes: Watkin's, Scott's, ABC 5th Edition, Baltic, Seedienschlüssel, Boe

Maass & Co.

Danzig-Neufahrwasser
Weichselbahnhof
Spedition, Stauerei und Kohlen-
umschlag

Tel.: 352-67 Tel.-Adr.: „Maasco“

Hugo Klein & Co.

Stauerei und Umschlags-G.m.b.H.

Danzig-Neufahrwasser

Freibeizirk, Kasematte 8 b, Tel.: 351-74

Speziell: Umschlag von Massengütern

Privat-Adresse:

Dzg.-Langfuhr, Kastanienweg 17, Tel. 421-76

Wieler & Hardtmann Akt.-Ges. Danzig

mit Niederlassungen in STETTIN und HAMBURG – Firma gegründet 1882

Lagerhäuser Russenhof in Danzig-Neufahrwasser, Fassungsvermögen 28.000 to Schwergut

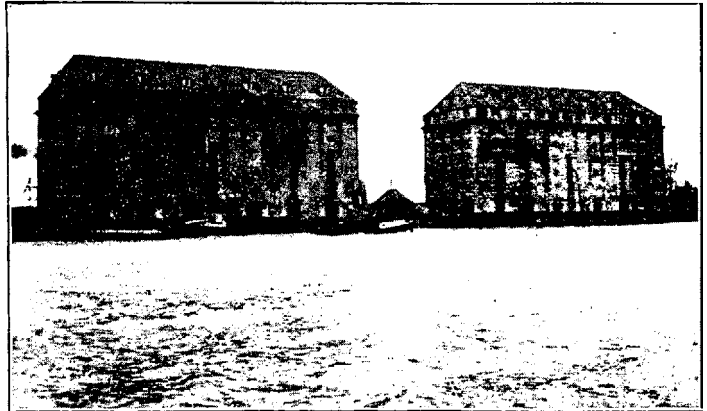
Spedition und Lagerung

von allen Massengütern,
wie: Getreide, Zucker,
Düngemittel, Eisen etc.

Eigene Lagerhäuser in
Danzig-Neufahrwasser
für 50.000 to

Tel.-Adr.: „Warrant“

Tel.: Sammelnr. 351-41



SCHENKER & CO. DANZIG

Internationale Transporte

Spezial- und Sammel-Verkehre

nach Polen, Rumänien, Rußland und den Randstaaten

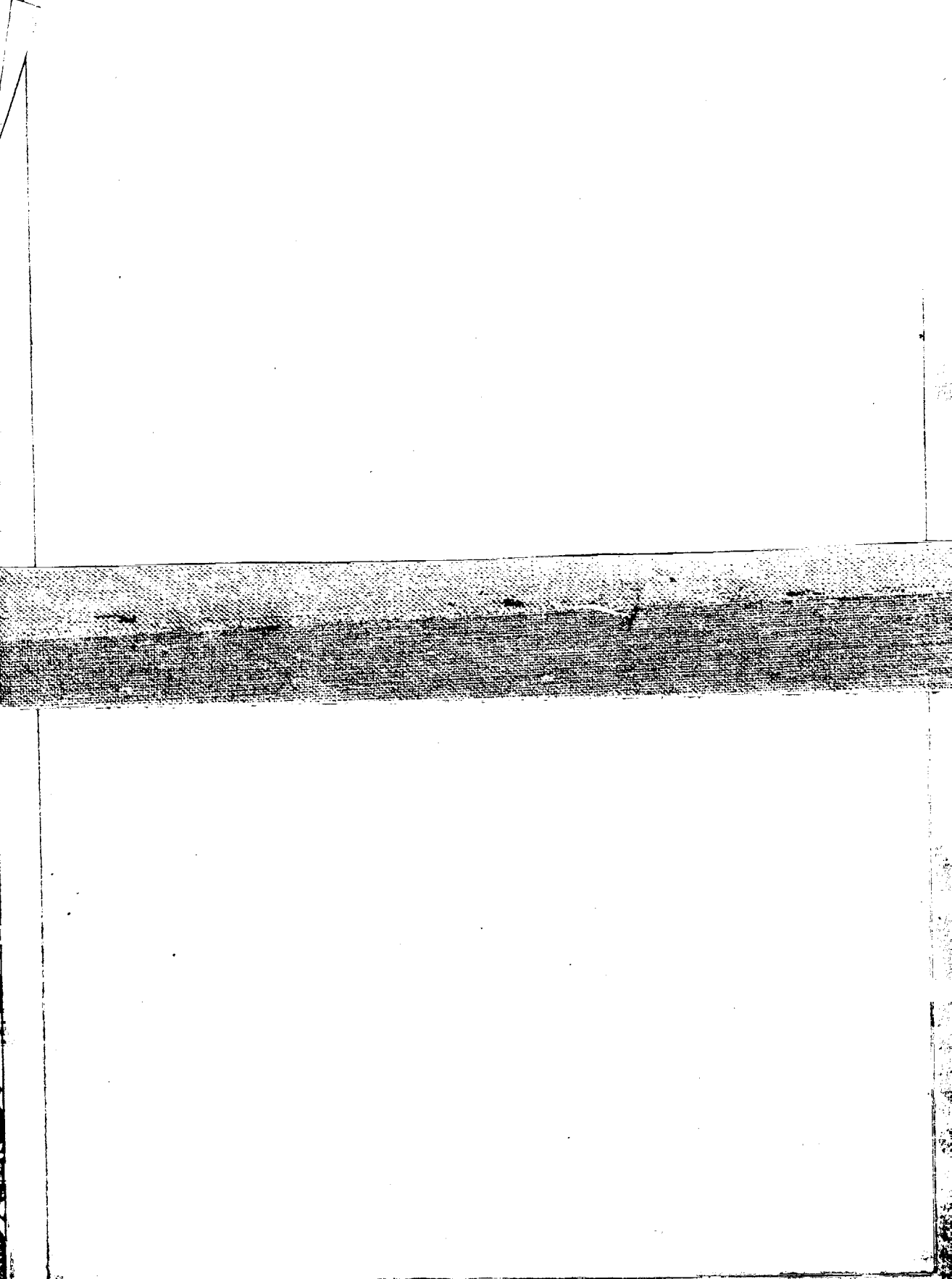
Massen-Transporte

von Erz, Schrott, Düngemitteln, Kohlen, Eisen

Lebensmittel-Transporte

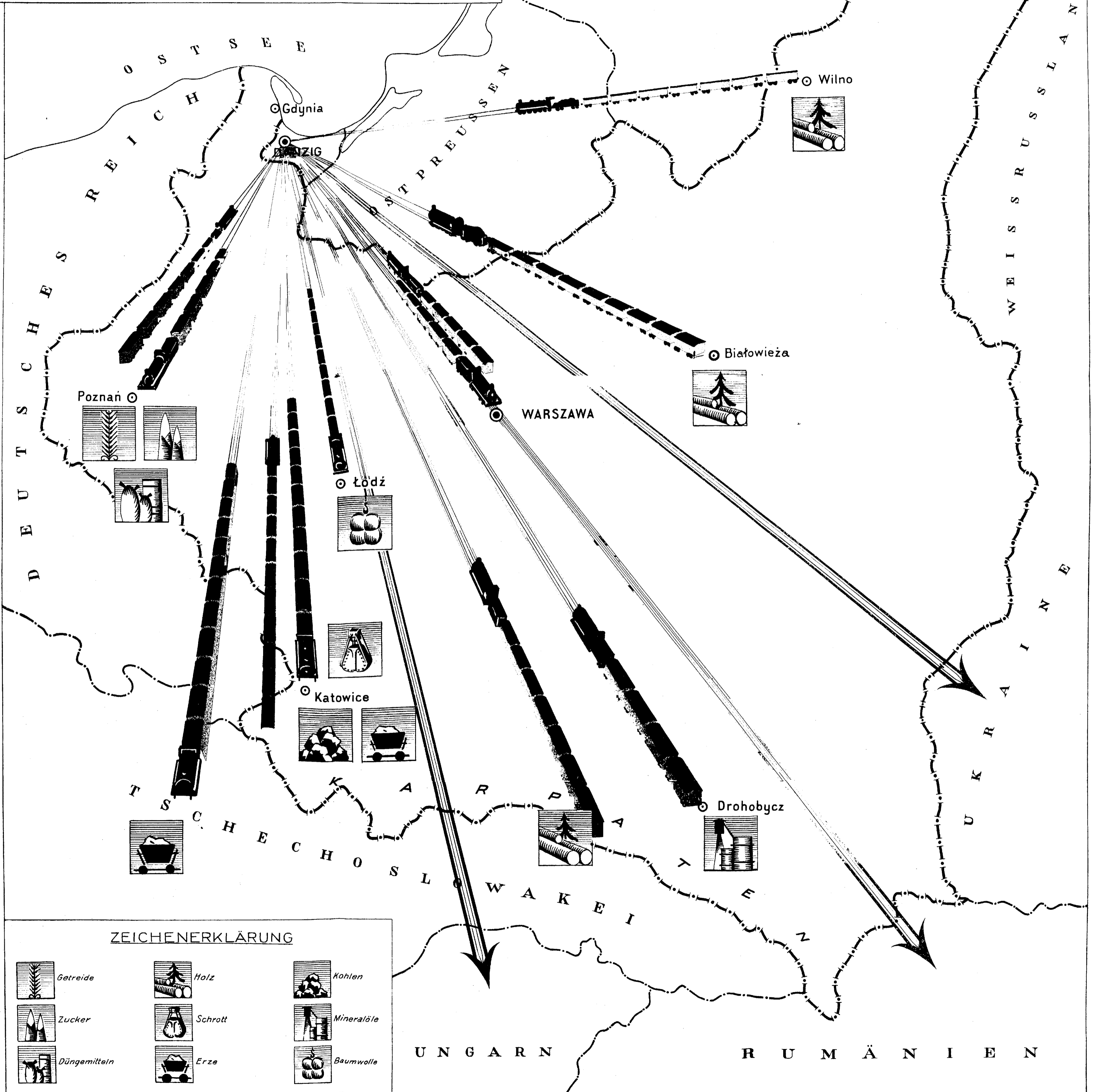
Eier, Butter, Bacon, Geflügel, Wild














DAS HINTERLAND DES DANZIGER HAFENS

20 0 40 80 120 160 200 Km.
1:2000000

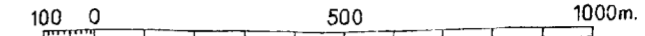


ZEICHENERKLÄRUNG

 Getreide	 Holz	 Kohlen
 Zucker	 Schrott	 Mineralöle
 Düngemittel	 Erze	 Baumwolle

DER HAFEN VON DANZIG

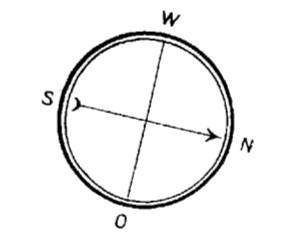
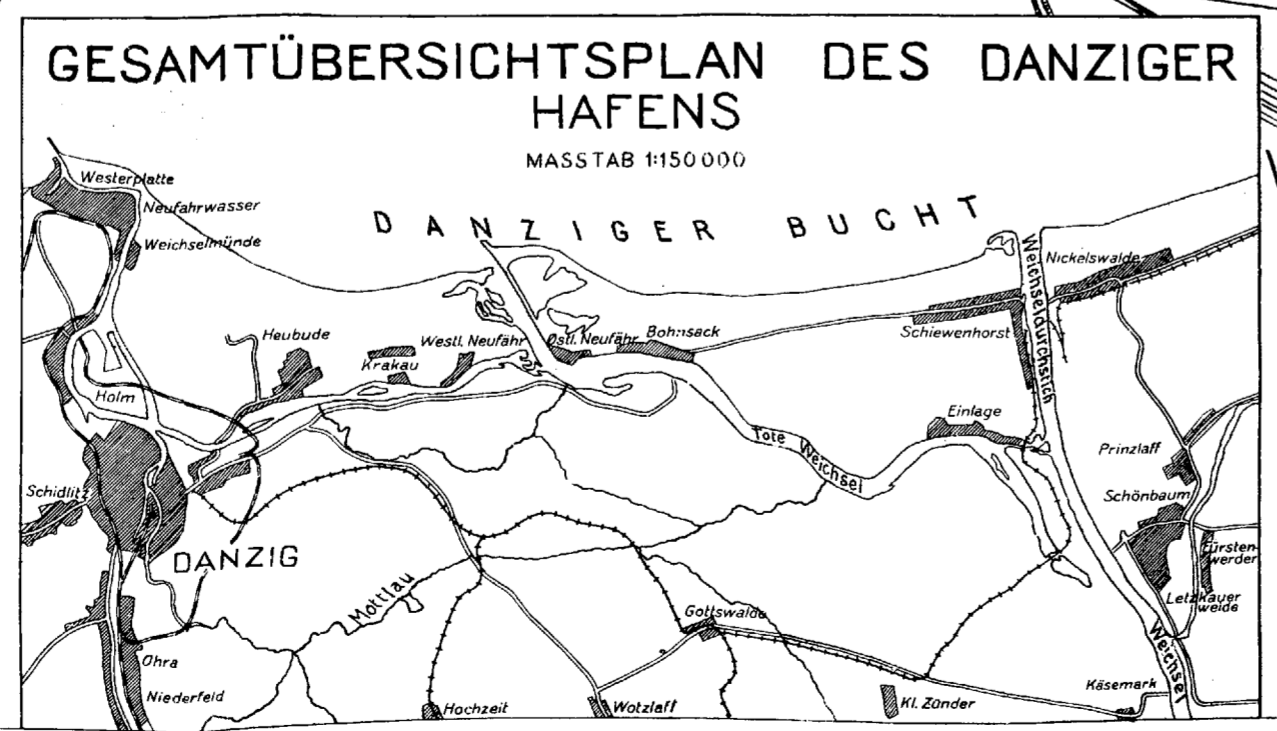
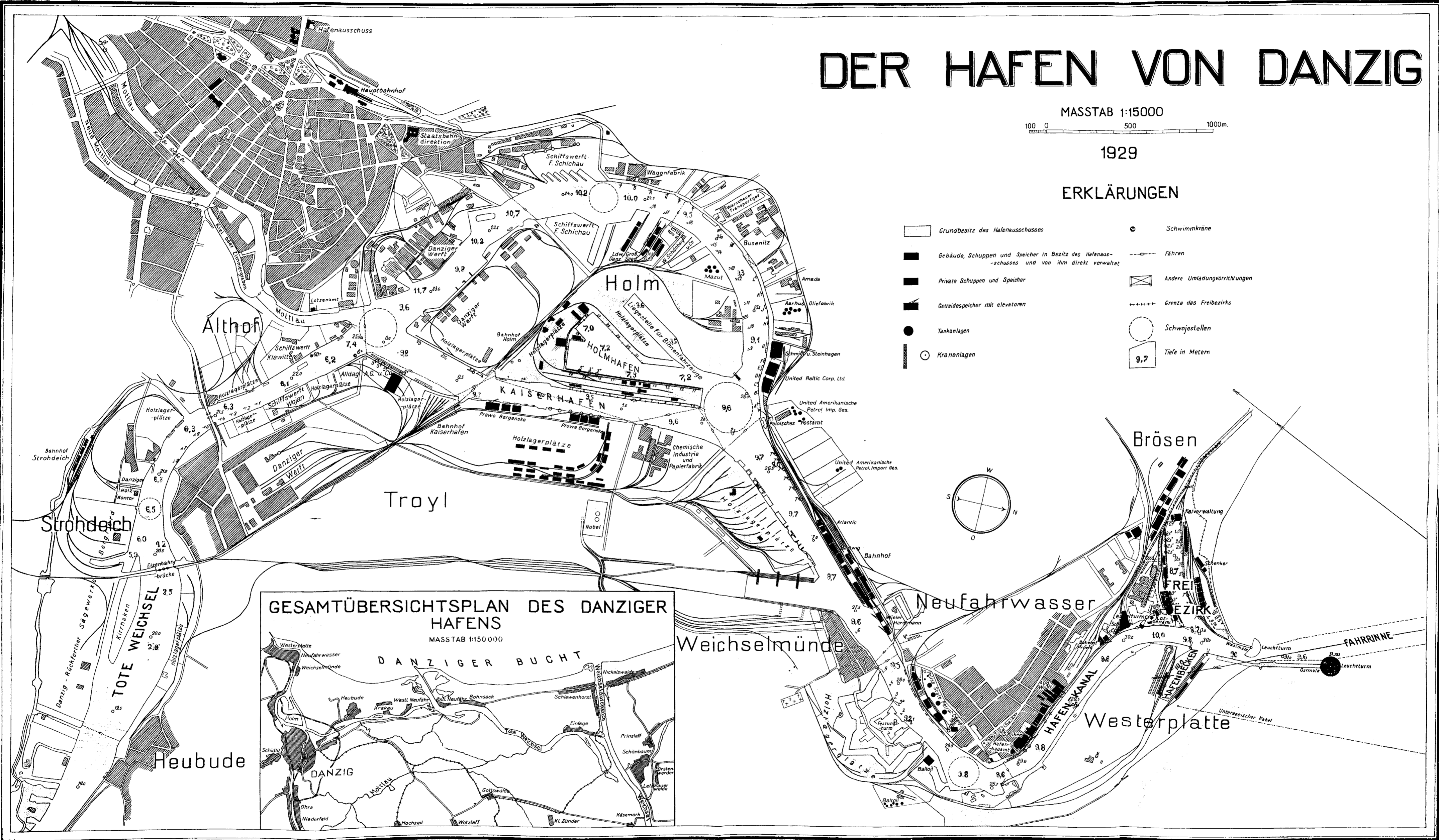
MASSTAB 1:15000



1929

ERKLÄRUNGEN

- | | | | |
|--|--|--|----------------------------|
| | Grundbesitz des Hafenausschusses | | Schwimmkräne |
| | Gebäude, Schuppen und Speicher in Besitz des Hafenausschusses und von ihm direkt verwaltet | | Fähren |
| | Private Schuppen und Speicher | | Andere Umladevorrichtungen |
| | Getreidespeicher mit elevatoren | | Grenze des Freibezirks |
| | Tankanlagen | | Schwojestellen |
| | Krananlagen | | Tiefe in Metern |





"POLMIN"

STAATLICHE
MINERALÖLFABRIK

SITZ DER DIREKTION
LWÓW, SZPITALNA 1

MINERALÖLFABRIK
IN DROHOBYCZ

VERTRETUNG IN WARSCHAU
SZKOLNA 2

VERTRETUNG IN DANZIG

POLISH STATE
PETROLEUM COMPANY G.M.B.H.
WALLGASSE 15/16

AVSLÄNDISCHE VERTRETUNGEN
IN ALLEN STÄDTEN EVROPAS

EMPFIEHLT ZU BESTEN SORTEN
ZU KONKURRENZPREISEN:

BENZIN, BERGÖL /PETROLEUM/
GASÖL, MASCHINENÖL, CYLINDERÖL, AVTO
MOBILÖL, PARAFIN, KERZEN, WASELIN,
SCHMIERÖL, ASPHALT, SOLFOSÄUREN

EIGENER
CISTERNPARK

HAFEN



ELBLĄG

WOJEWÓDZKA
BIBLIOTEKA PUBLICZNA

W. S. 1000