

Der Hafen
VON GDYNIA



HERAUSGEGEBEN VOM BALTISCHEN INSTITUT

107

Pa

KONSULATE

FRANZÖSISCHE KONSULARAGENTUR, ul. 10 Lutego, Fernspr. 13-00

NORWEGISCHES KONSULAT, ul. Portowa, Fernspr. 12-30

SCHWEDISCHES KONSULAT, ul. Świętojańska, Fernspr. 12-01.

STAATS- U. KOMMUNALBEHÖRDEN

Hafenkapitanat, Lotsenkai, Fernspr. 10-19

Zollamt, ul. Portowa, Fernspr. 17-09

Seeamt, ul. Portowa, Fernspr. 14-21

Hafenbauverwaltung, ul. Nadbrzeźna, Fernspr. 19-24

Seefischereiamt, ul. Portowa, Fernspr. 14-20

Auswanderungsamt, Fernspr. 10-28

Finanzamt, ul. Świętojańska, Fernspr. 14-50

Grenzwacht-Inspektorat, ul. Szosa Gdańska, Fernspr. 16-65

Polizeidirektion, ul. Świętojańska, Fernspr. 17-27

Staatliche Arbeitsvermittlungsstelle, ul. Portowa, Fernspr. 18-15

Handels- und Industriekammer, ul. Świętojańska, Fernspr. 16-24

Magistrat, ul. Starowiejska, Fernspr. 16-50

Städt. Elektrizitätswerk, ul. Starowiejska, Fernspr. 13-42

Städt. Wasser- und Kanalisationswerk, ul. 10 Lutego, Fernspr. 16-60

Städt. Verkehrsgesellschaft, ul. Świętojańska, Fernspr. 11-49

Krankenkasse, ul. Portowa, Fernspr. 12-39

Krankenhaus der Barmherzigen Schwestern, Rynek Kaszubski, Fernspr. 18-24

Kreisgericht, ul. 10 Lutego, Fernspr. 11-22

Bezirksgericht (Abteilung), ul. Starowiejska, Fernspr. 10-14

Staatl. Spiritusmonopolverwaltung, ul. 10 Lutego, Fernspr. 11-10

Staatl. Tabakmonopolverwaltung, ul. Świętojańska, Fernspr. 18-19

Seeschule, ul. Szosa Gdańska, Fernspr. 16-44

Hochschule für Seehandel und Hafentechnik, ul. Szosa Gdańska, Fernspr. 16-40

Staatl. Institut für Meteorologie, ul. Nadbrzeźna, Fernspr. 18-00

Polnische Telegraphenagentur, ul. Portowa, Fernspr. 17-20

DIREKTE TELEPHON- U. RADIOVERBINDUNGEN

MIT EUROPA:

England, Österreich, Belgien, Tschechoslovakei, Dänemark, Finnland
Frankreich, Holland, Lettland, Norwegen, Deutschland, Schweiz,
Schweden.

MIT DER ÜBERSEE:

Telephonverbindungen mit 1) den Vereinigten Staaten v. N. A., 2) Kuba,
3) Kanada, 4) Mexiko, 5) Australien via Bydgoszcz—Berlin—Lon-
don, von da aus drahtlos.

Direkte Radioverbindungen mit 1) Kopenhagen, 2) Stockholm, 3) Am-
sterdam nach Dänemark, Finnland, Holland, Norwegen, Schweden.

RADIOTELEGRAPHISCHE EMPFANGSSTATION, ul. 10 Lutego, Fern-
sprecher 17-51.

RADIOTELEGRAPHISCHE SENDESTATION, Oksywie, Fernspr. 17-30.

BALTISCHES INSTITUT

Toruń, ul. Franciszkańska 14, Fernspr. 878, P. K. O. 170.155

VORSTAND UND DIREKTION in Toruń.

ABTEILUNG FÜR WISSENSCHAFTLICHE AUSKUNFT in Toruń.

VERLAGSABTEILUNG Bydgoszcz, Zacisze 8, Fernspr. 669.

SEESTATION Hel.

in Zeit

DER HAFEN

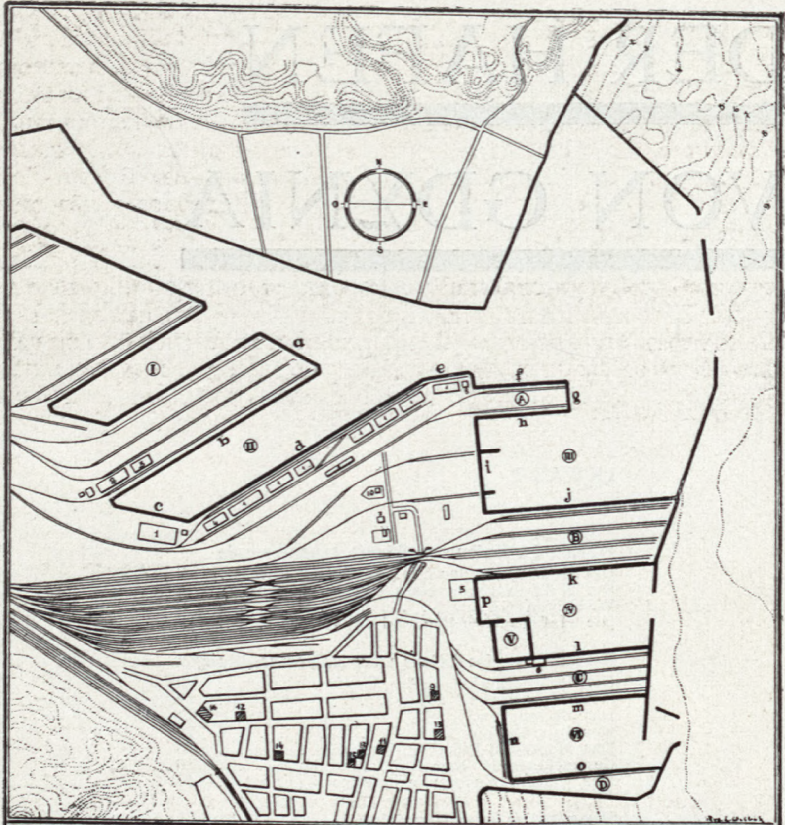
VON GDYNIA

INHALT

	Seite
Warum der Hafen von Gdynia gebaut wurde	
Die Bedeutung der See für Polen	3
Die Notwendigkeit eines eigenen Hafens	4
Wahl von Gdynia	6
Die Hafenaubarbeiten und ihr Verlauf	7
Beschreibung des Hafens u. der Hafeneinrichtungen	
Die Hafeneinfahrt. Der Vorhafen	9
Das Kohlenbecken	10
Das Südbecken	11
Der Innenhafen	12
Das Marshall-Pilsudski-Becken	13
Gesamtübersicht über die Hafenanlagen	16
Der weitere Ausbau des Hafens	17
Die günstige Lage Gdynia's	
Das Hinterland	18
Eisenbahnverbindungen	19
Eisenbahnhafentarife	20
Seeverbindungen	21
Die Entwicklung des Handels in Gdynia	
Schiffsverkehr	24
Güterverkehr (Ein- und Ausfuhr)	26
Personenverkehr	32

HERAUSGEGEBEN VOM BALTISCHEN INSTITUT





DER HAFEN VON GDYNIA 1931

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> I. Freihafenbecken II. Marshall-Pilsudski-Becken III. Kohlenbecken IV. Südbecken V. Fischerhafen VI. Präsidentenbecken
 a) Norwegischer Kai b) Indienkai c) Rotterdamskai d) Polnischer Kai e) Lotsenkai f) Französischer Kai g) Belgischer Kai h) Holländischer Kai i) Dänischer Kai j) Schwedischer Kai k) Schlesischer Kai l) Englischer Kai m) Wilsonkai n) Präsidentenkai o) Pommerellenkai p) Fischkai | <ul style="list-style-type: none"> A) Passagiermole B) Kohlenmole C) Fischermole D) Yachtmole
 1) Hafenerlager 2) Reisschälühle 3) Ölmühle 4) Hafenkühlhaus 5) Werft 6) Fischhalle 7) Seeamt 8) Hafenkapitanat 9) Fischereiamt 10) Zollamt 11) Handels- und Industriekammer 12) Magistrat 13) Staatl. Institut für Meteorologie 14) Polnische Bank (Bank Polski) 15) Bank Gospodarstwa Krajowego 16) Państwowy Bank Rolny 17) Polski Bank Przemysłowy |
|--|---|





Photo-Plat Warszawa.

EINFAHRT ZUM SÜDBECKEN.

WARUM DER HAFEN VON GDYNIA GEBAUT WURDE

DER Überseehandel bildet einen der wichtigsten Faktoren des polnischen Wirtschaftslebens; er spielt eine immer grössere Rolle im Warenumsatz Polens mit dem Auslande. Unter fremder Herrschaft waren die polnischen Teilgebiete den drei Teilungsmächten einverleibt und künstlich in die Wirtschaftsorganismen dieser Staaten eingezwängt. Dieser Umstand zeichnete ihrem Handel die Wege vor, er war auch ausschlaggebend für die qualitative Zusammensetzung ihres Warenumsatzes.

Mit der Wiedervereinigung der polnischen Gebiete zu einem unabhängigen Staate trat in dieser Hinsicht eine grundsätzliche Wandlung ein. Politische und wirtschaftliche Umwälzungen haben für ihre Handelsbeziehungen ganz neue Bedingungen geschaffen.

DIE BEDEUTUNG DER SEE FÜR POLEN.

Auf den nächstgelegenen Absatzmärkten: dem deutschen und dem russischen, bestehen verschiedene Hindernisse, die einen normalen Warenumsatz erschweren; er muss sich infolgedessen andere Wege suchen und mit neuen, weiter entlegenen

Absatz- und Bezugsmärkten Beziehungen anknüpfen. Da nun die westlichen Nachbarstaaten Polens vor allem ihre Landwirtschaft — die östlichen dagegen ihre Industrie fördern wollen, muss Polen für seine Agrar- und Industrieproduktion Absatzmärkte auf dem Seewege suchen, wenn es nicht durch die Zoll- und Transportpolitik seiner Nachbarn behindert und eingeschränkt sein will.

Seit seinem Wiedererstehen hat Polen dem Seewege die grösste Aufmerksamkeit geschenkt. Von Jahr zu Jahr wuchs der Anteil, den die polnischen Häfen (anfangs der Danziger Hafen allein) am Warenumsatz Polens sowohl in der Einfuhr, als auch im Export aufwiesen. Im J. 1922 betrug dieser Anteil kaum 7,4% des gesamten polnischen Warenumsatzes mit dem Auslande, im J. 1925 erreichte er bereits 16,3%, im J. 1926 — 27,1%, im J. 1927 — 35,0%, im J. 1929 — 41,5%, und im J. 1930 — 51,3%. So gelangte der Seeverkehr zu immer grösserer Bedeutung im polnischen Wirtschaftsleben.

Der steigende Warenumsatz auf dem Seewege stellte die polnische Wirtschaft vor neue Probleme. Eine Tatsache zeigte sich vor allem mit voller Deutlichkeit: Polen besass bis zu dieser Zeit in Danzig den einzigen Hafen innerhalb des eigenen Zollgebietes. Dieser Hafen reichte sowohl für die Bedürfnisse des polnischen Überseehandels in technischer Hinsicht nicht mehr aus, noch auch vermochte er alle an ihn gestellten Aufgaben in genügender Weise zu erfüllen, obwohl er seit Anfang an in stärkstem Masse vom polnischen Wirtschaftsleben ausgenutzt wurde.

Mit der Entwicklung der Handelsverbindungen erwies sich eine Modernisierung der Danziger Hafenanlagen, sowie eine engere Anpassung seiner Handelsorganisation für direkte Beziehungen mit dem ausländischen Käufer und Lieferanten als dringend notwendig. Denn selbst, wenn man die technische Unzugänglichkeit dieses Hafens ausser Acht lässt, darf nicht vergessen werden, dass der Handel des unabhängigen polnischen Staates im Vergleich zu den Vorkriegsjahren ganz neue Wege hat einschlagen müssen, was notwendigerweise nicht nur den Besitz eigener Häfen, sondern auch die Schaffung einer eigenen Organisation für den Überseehandel, sowie einer eigenen Handelsflotte erforderte. So wurde die polnische Wirtschaftspolitik vor die wichtige Aufgabe gestellt, für Ausbildung eines mit der Technik des Seehandels hinlänglich vertrauten polnischen Kautmannsstandes und für die Schaffung polnischer Schifffahrtslinien zur Bedienung dieses Handels Sorge zu tragen.

DIE NOTWENDIGKEIT EINES EIGENEN HAFENS.

Die Erfüllung dieser wichtigen Aufgaben ausserhalb des eigenen Staates ist auf jeden Fall hinlänglich schwer; sie wird



HAFENVERWALTUNG.

ganz unmöglich, wenn sie nicht nur auf keine Mitwirkung, sondern vielmehr auf ausgesprochene Hindernisse stösst. Ging doch die Politik der Danziger Behörden ganz unzweideutig darauf hinaus, jede aktive Betätigung des polnischen Kaufmanns in Danzig zu hintertreiben.

In falscher Auffassung der Interessen der Danziger Kaufmannschaft suchten die Danziger Behörden, ihr die Überzeugung einzuflöschen, sie allein besitze das Monopol der Vermittlung im polnischen Überseehandel. Aus diesem Grunde sah sich Polen genötigt, für die überseeische Expansion der polnischen Wirtschaft eine neue Basis an eigener Küste zu errichten. Dies war um so mehr begründet, als die Danziger Kaufmannschaft sich keine Mühe gab, die polnische Kundschaft reichsdeutscher Ostseehäfen für sich zu gewinnen. Ähnlich verhielt es sich mit der Gründung polnischer Schiffahrts-, Speditions- und Maklerunternehmen, denen die polnische Regierung nur dort ihre volle Hilfe und die nötige Unterstützung angedeihen lassen konnte, wo sie sich ganz frei und unbehindert auszuwirken vermochte.

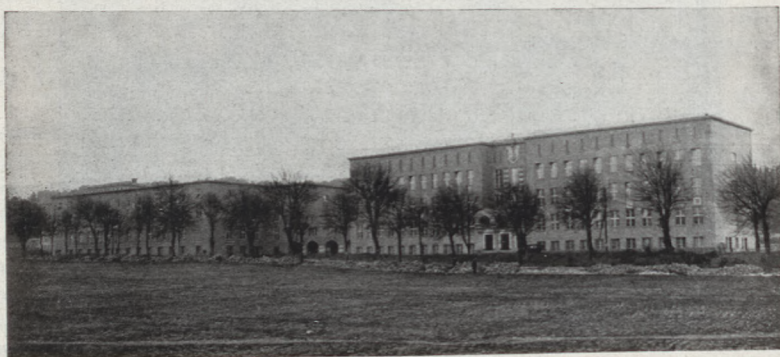
Aus diesen Gründen sah sich Polen vor drei grosse Probleme gestellt; sie waren durch folgende Notwendigkeiten begründet:

1. Vermehrung der Hafenanlagen, um dem ständig wachsenden Warenverkehr auf dem Seewege gewachsen zu sein, wozu die Einrichtungen des Danziger Hafens nicht mehr ausreichten;

2. Schaffung von Möglichkeiten für die Ausbildung eines polnischen Kaufmannsstandes, der zu aktiver Betätigung im Überseehandel befähigt wäre, und

3. Schaffung einer polnischen Handelsflotte zur Bedienung dieses Handels.

Aus diesen drei Notwendigkeiten heraus erwuchs — neben dem Ausbau des Danziger Hafens — der Bau eines eigenen



SEESCHULE.

Foto-Elita Gdynia.

Hafens an der polnischen Seeküste in Gdynia. Die bisherigen Arbeitsergebnisse des Hafens von Gdynia sind ein Beweis dafür, dass er den genannten Aufgaben gewachsen ist. Dem Bestehen dieses Hafens ist es auch zu verdanken, dass eine Erfüllung der grundsätzlichen Lebensforderungen der polnischen Wirtschaft auf dem Gebiete des Überseehandels endlich möglich geworden ist.

WAHL VON GDYNIA.

Bevor man an den Bau des Hafens herantrat, wurde eine eingehende Untersuchung aller Ortschaften an der polnischen Seeküste unternommen, die dafür geeignet schienen. Man wählte Gdynia aus Rücksicht auf seine natürlichen Geländeverhältnisse, die sowohl für den Bau selbst, als auch für die Lage des künftigen Hafens ausserordentlich günstig waren.

Der Hafen von Gdynia liegt an der Ostsee im südöstlichen Teil der Danziger Bucht auf dem $54^{\circ} 32'$ Grad nördlicher Breite und dem $18^{\circ} 34'$ Längengrad östlich von Greenwich. Dank der

günstigen geographischen Lage ist er vor dem Wellengang des offenen Meeres durch die Halbinsel Hela vorzüglich geschützt. Ihr weit in die See vorgelagerter Zipfel schliesst die Bucht gegen Nordosten ab. Die Ost- und Südostwinde sind in der Regel verhältnissmässig schwach, der Wellengang aus dieser Himmelsrichtung — gering. Das Ankern auf der Reede ist bei jeder Witterung bequem und gefahrlos. Selbst bei Sturm auf hoher See ist der Wellengang in der Bucht von Gdynia verhältnissmässig gering. Der Weg von offener See aus führt vom Südzipfel der Halbinsel Hela direkt auf den Hafen zu und ist völlig gefahrlos und ohne jegliche Hindernisse für die Schifffahrt. Die Hafeneede besitzt eine Tiefe von 9 bis 14 m (30—45 Fuss), der Meeresgrund ist sandig und für das Ankern gut geeignet.



SCHWIMMDOCK IM SÜDBECKEN.

Die Halbinsel Hela bietet ausserdem einen weiteren Vorteil: sie lenkt die starke Küstenströmung des Meeres von der Bucht ab und schützt dadurch die Hafeneinfahrt vor Versandung. Eine künstliche Vertiefung des Hafenzugangs ist deshalb nicht notwendig. Im Vergleich zu anderen Ostseehäfen hat Gdynia auch noch den Vorzug, dass der Hafen selbst bei strengem Winter eisfrei gehalten werden kann. Nur ausnahmsweise friert der Hafen zu, aber auch dann wird er für die Schifffahrt durch Eisbrecher frei gehalten.

Von besonderem Vorteil ist der Umstand, dass der Hafenausbau in Gdynia sich über unbebautes, zu grossem Teil staatliches Gelände erstreckt, was dem Entwerfen von neuen Anlagen völlige Bewegungsfreiheit sichert. In dieser Hinsicht besitzt Gdynia viel günstigere Bedingungen, als viele alte Häfen, deren Ausbau nicht selten teure Bodenenteignungen und Niederlegung schon bestehender Bauten erfordert.

DIE HAFENBAUARBEITEN UND IHR VERLAUF.

Die Ausführung des Hafenaubaus erfolgt nach den vom Ministerium für Handel und Gewerbe bearbeiteten Plänen und ist einem „Französisch-Polnischen Konsortium“ übergeben, dem eine Reihe von Spezialfirmen für den Hafenaubau angehören, und zwar: die „Société de Construction des Batignolles“ in Paris, Schneider et Co. in Paris, „Société An. Hersent“ in Paris, Ackermanns und Van Haeren in Antwerpen, Hojgaard und Schultz in Kopenhagen; die „Polski Bank Przemyslowy“ vertritt in diesem Konsortium das polnische Kapital. Der erste Vertrag mit diesem Konsortium wurde 1924 unterzeichnet, der zweite im J. 1926; in diesem Jahre wurde auch mit dem grössten Teil der Arbeiten begonnen. Ein Teil davon ist im J. 1930 beendet worden; in demselben Jahre wurde mit dem Konsortium ein neuer Vertrag über eine zweite Serie von Arbeiten geschlossen, die bis zum 1. April 1934 fertiggestellt sein sollen.

Die Ausführung der Arbeiten beruht auf dem Bau von Hafenbecken, die teils durch Aushebung im Küstengelände, teils durch Errichtung von künstlichen Dämmen im Meere entstehen. Beide Arbeitsmethoden ergänzen einander in günstiger Weise, da der beim Beckenaubau ausgehobene Erdboden beim Aufschütten der Dämme Verwendung findet. Für die Befestigung der Ufer werden hauptsächlich Eisenbetonkaissons verwendet. Das erwähnte Konsortium führt alle hiermit verbundenen Eisenbeton- und Baggerarbeiten aus. Ein anderer Teil der Hafenaubarbeiten ruht in den Händen des sogen. „Polnischen Konsortiums“, welches den Bau der Hafenaubstrassen, der Kranfundamente und teilweise auch der Uferbefestigungen übernommen hat.

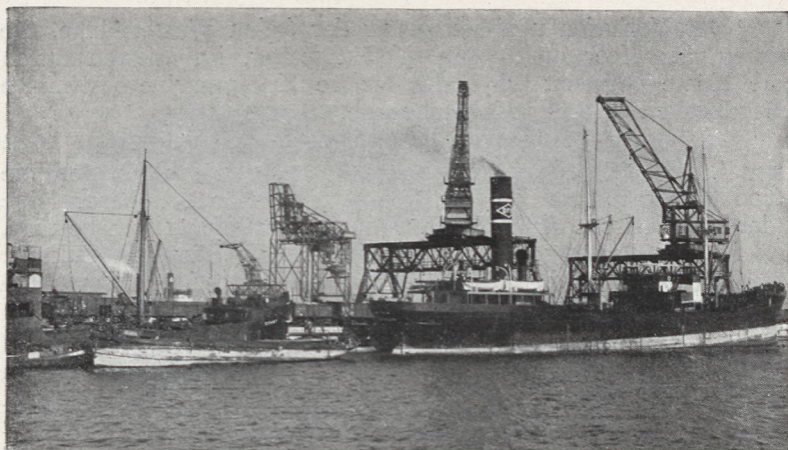


Photo-Plat Warszawa.

KRÄNE DER FIRMA „PROGRESS“ AUF DER KOHLENMOLE.

BESCHREIBUNG DES HAFENS UND DER HAFENEINRICHTUNGEN

DER Hafen von Gdynia besteht aus einem Aussenhafen, der durch den Bau von künstlichen Hafendämmen entstanden — und einem Innenhafen, der im Küstengelände durch Ausbaggerung ausgehoben worden ist. Zum Aussenhafen gehören: der Vorhafen, das Südbecken und das Präsidentenbecken (im Bau). Zum Innenhafen gehören: das Marschall-Pilsudski-Becken, der im Bau befindliche Hafenkanal und das auch noch nicht ganz fertiggestellte Becken Nr. II (Freihafen).

DIE HAFENEINFAHRT.

Auf der Seeseite wird der Hafen durch den Wellenbrecher und den Wellenschutzdamm von über 2,5 km Länge begrenzt. Der Innenhafen besitzt zwei Einfahrten über den Vorhafen; in der Verlängerung des Haupteinganges liegt der Einfahrtskanal von 12 m Tiefe. Besondere Eingänge führen direkt vom Meere aus zum Süd- und Präsidentenbecken. Die Tiefe auf der Reede schwankt zwischen 10 und 16 m.

*Der
Vorhafen.*

Der Vorhafen umfasst ausser der freien Wasserfläche, die gegen das Meer durch den Wellenbrecher, im Westen durch die Küste begrenzt wird, das für die Kriegsmarine bestimmte Nordbecken und das Kohlenbecken.

Mitten durch den Vorhafen führt der obenerwähnte Hafenkanaal. Südlich desselben erstreckt sich die Passagiermole (400 m Länge und 120 m Breite). Der Nordkai dieser Mole (der Französische Kai), an dem die Wassertiefe 11,5 m beträgt, ist für den Personenverkehr bestimmt. In nächster Zukunft soll hier der Hafenhof für den Auswanderer- und Personenverkehr errichtet werden.

DAS KOHLENBECKEN.

Der Südkai der Passagiermole (der Holländische Kai) bildet die nördliche Grenze des Kohlenbeckens, welches von der Passagier- und von der Kohlenmole eingeschlossen wird. Hier konzentriert sich der gesamte Kohlenexport. Das Gelände der Kohlenmole und ein Teil des Dänischen Kais (Westseite des Beckens) wurden an polnische Kohlenkonzerne zu Exportzwecken verpachtet. Auf dem Schwedischen Kai besitzt seine Lagerplätze und Einrichtungen der Kohlenkonzern „Robur“, der hier unter der Firma „Polskarob“ tätig ist. Diese Einrichtungen sind die grössten und modernsten im Hafen. Der Konzern besitzt

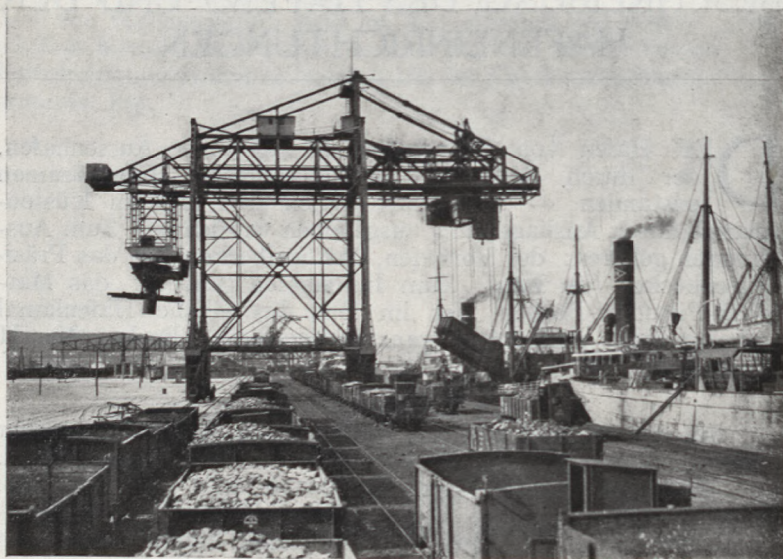


Foto-Elite Gdynia

KOHLENKIPPBÜHNE AUF DEM SCHWEDISCHEN KAI.

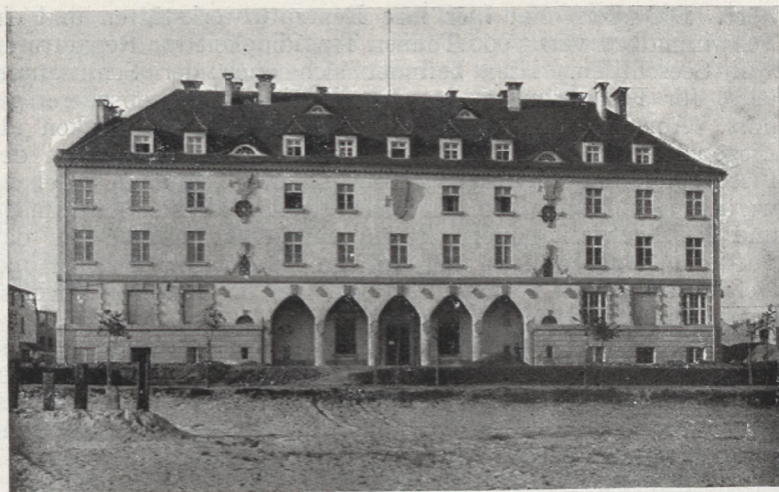


Foto-Elite Gdynia.

VERWALTUNG DES STAATL. UNTERNEHMENS „ZEGLUGA POLSKA“.

eine Kippbühne und vier 7-Tonnen-Portalkräne. Die Kippbühne der Firma „Polskarob“ stellt eine der neuesten Errungenschaften für das Verladen von Kohle dar. Ihre bisherige Rekordleistung erreichte 445 Tonnen pro Stunde.

Ausser den Einrichtungen der Firma „Polskarob“ befinden sich auf dem Kohlenkai noch zwei 7-Tonnen-Portalkräne des Konzerns „Progress“ und zwei ebensolche der Konzerne „Giesche“ und „Elibor“. Die Hafenverwaltung selbst besitzt u. a. auf der Kohlenmole einen 5- und einen 7-Tonnen-Brückenkran. Unter den letzteren befindet sich ein Wiegebunker für das Verladen von Erzen. Auf dem Dänischen Kai stehen die in nächster Zeit fertiggestellten Transportbandvorrichtungen der staatlichen Bunkerstation. Angrenzend befinden sich die Anlagen des Konzerns „Skarboferme“; sie bestehen aus einem laufenden Transportband und einer Kippbühne. Die theoretische Stundenleistung aller dieser Anlagen wird 600 Tonnen betragen.

DAS SÜDBECKEN.

Das Südbecken hat eine eigene Einfahrt von der Seeseite aus und wird von dem Schlesischen Kai der Kohlenmole, dem Englischen Kai der Fischermole und dem Fischerufer der Küste umschlossen. Auf dem Schlesischen Kai befinden sich die oben erwähnten Anlagen der Konzerne „Elibor“, „Progress“ und „Giesche“ für das Verladen von Kohle.

Im nordwestlichen Teil des Südbeckens wurde ein kleineres Hilfsbassin ausgebagert, welches der Werft von Gdynia ge-

hört. Die Werft hat hier ihre Reparaturwerkstätten und ein Schwimmdock von 3 000 Tonnen Tragfähigkeit für Reparaturen von Seeschiffen. Hier befindet sich auch der Schiffsstapel (slip) für Fischerkutter, der dem Institut für Seefischerei gehört. Am Fischkai wurde ein zweites kleineres Becken als Liegeplatz für Fischerkutter gebaut. Der Englische Kai der Fischermole ist für die Hochseefischerei bestimmt. Gebaut werden hier Fischhallen mit einer eigenen kleinen Kühlanlage und Fischgefrierkammern, sowie eine Auktionshalle für das Sortieren, Aufbewahren und für den Handel mit frischen und Gefrierfischen. In nächster Zeit soll hier der Bau von Heringslagern in Angriff genommen werden.

Das südlich von der Fischermole gelegene Präsidentenbecken ist für die Küsten- und Touristenschiffahrt, sowie für das Staatsunternehmen „Żegluga Polska“ bestimmt. Dieses Becken befindet sich noch im Bau und wird wahrscheinlich im J. 1932 seiner Bestimmung übergeben werden.

DER INNENHAFEN.

Die Südseite der Einfahrt in den Innenhafen wird vom Lotsenkai (200 m Länge) gebildet. Hier befindet sich das Hafenkapitanat und der 1927 erbaute Lagerschuppen Nr. I mit einer Bodenfläche von 4 000 qm. Der Speicher wird von 4 Portalcränen, davon 2 mit einer Tragfähigkeit von 5 Tonnen bedient. Er dient zum Lagern verschiedener Waren und ist in zwei Teile

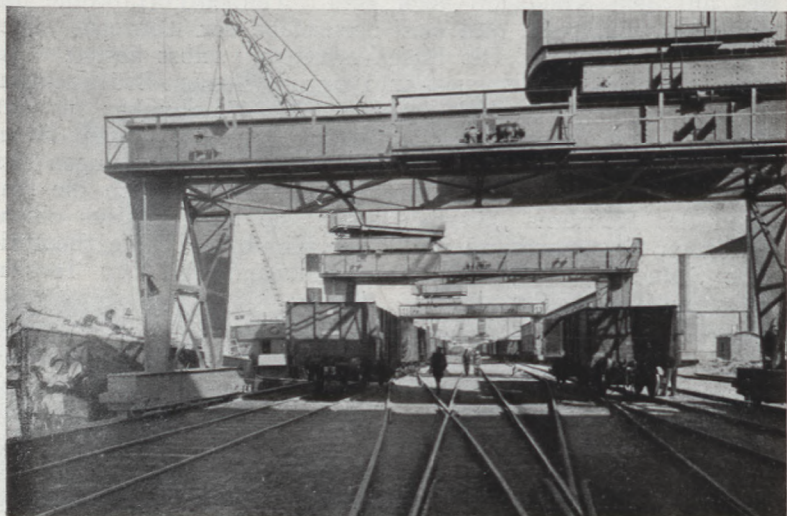


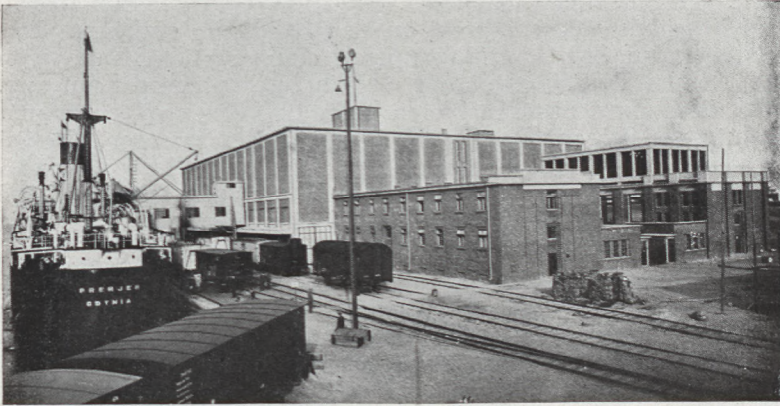
Photo-Plat Warszawa.

HAFENKRÄNE AUF DEM POLNISCHEN KAI.

eingeteilt; der eine beherbergt die Eisenbahnzollagentur, dient zum Lagern von Sendungen, die der Zollabfertigung unterliegen und ist gleichzeitig öffentliches Zollmagazin; der andere dient zum Lagern von Massengut, wie Kunstdünger u. a.

DAS MARSCHALL-PILSUDSKI-BECKEN.

Gleich hinter dem Lotsenkai liegt das grösste Becken des Hafens, das Marschall-Pilsudski-Becken Nr. 1. Es hat eine Breite von 250 m, eine Tiefe von 10 m und wird von dem Polnischen Kai (1130 m), dem Rotterdamer Kai (310 m) und dem Indischen Kai (1009 m) umschlossen.



HAFENKÜHLHAUS.

Photo-Lite Gdynia.

Auf dem Polnischen Kai befinden sich Lagerhäuser für das Umladen und Lagern von Stückgütern; in der ersten Reihe stehen grösstenteils erdgeschössige Schuppen für kurzfristiges Lagern, in der zweiten Reihe ist mit dem Bau von ein- und mehrstöckigen Schuppen für längeres Lagern angefangen worden. Vom Lotsenkai, in der Richtung auf den Rotterdammkai zu, stehen der Reihe nach die Lagerhäuser des „Warszawskie Towarzystwo Transportowe“ (1250 qm Lagerfläche) und ein modern eingerichteter Zuckerspeicher der Firma „Cukropol“ („Bank Cukrownictwa“ in Poznań) mit einer Lagerfläche von 7500 qm. Dieser Speicher wird ausschliesslich für Zuckerausfuhr benutzt. Darauf folgen: das Lagerhaus der Firma „Warta“ (1500 qm) und das der Schifffahrtsgesellschaft „American-Scantic-Line“, die eine direkte Verbindung zwischen Gdynia und Nordamerika unterhält. Das letztere wird von der Eisenbahnzollagentur verwaltet, besitzt eine Lagerfläche von 2800 qm und ist für Transporte bestimmt, die von amerikanischen Eisenbahnen auf Grundlage direkter Konossamente auf polnische überwiesen werden (through bill of loading).

*Die
Hafenlager.*

Es schliessen sich die Lager der Speditionsfirma „Pantarei“ (5 500 qm Lagerfläche und 500 qm Kellerfläche) an. Auf dem Polnischen Kai steht ausserdem noch das Staatsmagazin Nr. 3 mit 6 500 qm Lagerfläche und Kühlkellern.

Das Hafenkühlhaus.

Besonders hervorzuheben sind die Einrichtungen des benachbarten Hafenkühlhauses. Es wurde 1930 erbaut und besitzt eine ganz moderne Einrichtung. Nach dem Hamburger Kühlhaus ist es das zweitgrösste in der Welt. Seine Gesamt-lagerfläche beträgt 10 000 qm, die der Kühlräume 7 000 qm. Die Kühlkammern fassen insgesamt etwa 700 Waggons Waren, die einer besonderen, tiefen Temperatur bedürfen (wie Butter, Eier, geschlachtetes Geflügel, Bacons, Gefrierfleisch usw.). Die Waggons werden direkt in der Kühlhalle entladen. Das Verladen auf Schiffe erfolgt mittels eines eigenen Kranes von 1,5 Tonnen Tragfähigkeit mit allseits geschlossenem Laufgang. Alle diese Einrichtungen bieten beim Umladen weitgehendsten Schutz vor Regen, Staub und Temperaturänderungen. Neben der Kühlhalle befindet sich eine provisorische Geflügelschlächterei und eine Butterprüfungsstelle. Ausserdem hat hier die Hafenverwaltung den Bau eines einstöckigen Schuppens für langfristiges Lagern von Stückgut begonnen.

Andere Lager.

Alle eben erwähnten Lager und Anlagen stehen in der ersten Reihe. In der zweiten wurde ein 5-stöckiges Lagerhaus des Staatlichen Tabakmonopols (10 700 qm) erbaut, welches mit allen modernen Einrichtungen für die Lagerung, das Umpacken und Sortieren von Tabak ausgestattet werden wird.

Das Umladen auf dem Polnischen Kai wird von 14 Portalkränen mit Auslegern besorgt, die den Kai in seiner ganzen Länge bedienen können. Sie besitzen eine Tragfähigkeit von 1,5 bis 3 Tonnen.

Der Rotterdam-Kai, der das Marschall-Pilsudski-Becken im Westen abschliesst, hat 5 Portalkräne mit Auslegern mit einer Tragfähigkeit von 1,5 bis 3 Tonnen. Hier steht auch das Staatsmagazin Nr. 2 mit einer Lagerfläche von 7 500 qm und ein kleiner Lagerschuppen für Heringe.

Die Reisschäl-mühle.

Der Indien-Kai ist heute hauptsächlich für Anlagen der umarbeitenden Industrie bestimmt. Im westlichen Teil steht die Reisschäl-mühle. Sie ist in Gdynia das erste grosse Unternehmen der Privatindustrie und wurde bereits im J. 1927 erbaut. Die Gesamt-lagerfläche der Reisschäl-mühle beträgt 8 600 qm; die Fabrikanlage ist auf eine Jahresverarbeitung von 100 000 Tonnen Rohreis berechnet. Bisher hat jedoch die Produktion nur etwa 60% dieser Höchstleistung erreicht. Ca. 20% der Produktion werden ins Ausland reexportiert, hauptsächlich nach baltischen und skandinavischen Ländern, ausserdem nach Deutschland, England und Belgien. Der Rohreis

wird direkt aus Rangoon (Britisch-Indien) bezogen. Die Arbeitsmethode ist — soweit es nur erreichbar war — mechanisiert: das ganze 5-stöckige Fabrikgebäude wird nur von 5 Arbeitern bedient. Jedes einzelne Reiskorn wandert innerhalb 25 Minuten durch alle Stockwerke der Fabrik, läuft der Reihe nach durch 16 verschiedene Maschinen und gelangt schliesslich durch die Mündung des Aufzuges direkt in Säcke ohne Beihilfe von Menschenhand.

Neben der Reisschälmaschine befindet sich eine zweite grössere Industrieanlage — die Ölmühle von Gdynia. Sie besitzt ausser



EIERVERLADUNG VOM KÜHLHAUSE AUF'S SCHIFF.

den eigentlichen Fabrikeinrichtungen einen Silo von 6 500 Tonnen Fassungsvermögen, welcher mit den modernsten Ladevorrichtungen (Pressluft-Gebläse und laufende Transportbänder) ausgestattet ist, und Lagerschuppen für Ölkuchen (1 000 qm) sowie eine Reihe anderer Einrichtungen. Die Mühle produziert Lein-, Sonnenblumen-, Palm-, Olivenöl und Firnisse. Die Ölproduktion ist für das Inland bestimmt, das Nebenprodukt, der Ölkuchen — für den Export ins Ausland. Vorgehen ist die Verarbeitung von jährlich 50—80 000 Tonnen Rohstoff, der aus Argentinien, Russland, China und Indien bezogen werden soll. Der Silo ist auch für die Ausfuhr von Getreide in einer Menge von 15—20 000 Tonnen jährlich eingerichtet. Auf dem Terrain hinter der Ölmühle wird im J. 1931

der Bau einer zweiten Öl- und Fettfabrik begonnen. Noch weiter hinten baut der Zuckerfabrikenverband Schuppen für Melasse.

GESAMTÜBERSICHT ÜBER DIE HAFENANLAGEN.

Wir geben nachstehend die wichtigsten Daten über den Hafenaufbau von Gdynia und seine Umladeeinrichtungen nach dem Stande vom 1. Januar 1931:

	Insgesamt	Vor- hafen	Kohlen- becken	Süd- becken	Marszall- Pilsudski- Becken Nr. 1
Hafenfläche	902 ha	—	—	—	—
hiervon: Bodenfläche	629 ha	—	—	—	—
Wasserfläche	273 ha	97 ha	33 ha	25 ha	27 ha
Hafentiefe	6—12 m	8—12 m	8—10 m	6—9 m	8—10 m
Molen im Betrieb	6 027 m	200 m	750 m	550 m	2 450 m
Fertiggestellte Molen	7 720 m	—	—	—	—
hiervon: mit einer Tiefe von	12 m	415 m	—	—	—
11 m	18 m	18	—	—	—
10 m	3 048 m	320	400	—	2140
9 m	1 878 m	—	785	1093	—
8 m	1 448 m	—	390	173	310
6—8 m	913 m	—	—	570	—
Eisenbahngeleise im Hafen	64 000 m	—	—	—	—
hiervon auf den Molen	—	—	—	—	—
Portalkräne	33	4	4	4	21
hiervon: 1,5 Tonnen	17	2	—	—	15
2,5—3 Tonnen	6	—	—	—	6
5 Tonnen	2	2	—	—	—
7 Tonnen	8	—	4	4	—
Brückenkräne (2,5 u. 7 T)	2	—	2	—	—
Schwimmkräne	2	—	—	—	—
hiervon: 7 T-Brückenkran	1	—	—	—	—
50 T-Werftkran	1	—	—	—	—
Schwimmdock (3000 T)	1	—	—	—	—
Laufende Transportbänder	2	—	2	—	—
Kohlenkippbühne (50 T)	1	—	1	—	—
Hafenlager: Anzahl	10	1	—	—	9
Lagerfläche	44 670 m ²	4 000 m ²	—	—	40670m ²

Anmerkung: Ausserdem besitzt der Hafen eine Reihe von besonderen Einrichtungen: das Kühlhaus, die Reisschälmaschine, die Ölmühle, Kornsilos, die Werft, Süsswasserversorgung und eine Kohlenbunkerstation.

Die Eisenbahn-
anlagen.

Die Eisenbahnanlagen im Hafen von Gdynia, in erster Linie die Geleise und die Umstellbahnhöfe, werden intensiv ausgebaut und den wachsenden Bedürfnissen des Hafenverkehrs, besonders aber der Zufuhr von grossen Kohlentransporten, angepasst. Die günstigen natürlichen Geländebedingungen erleichtern der Eisenbahnverwaltung die Aufgabe, das schwere Problem der Zufuhr von Massengütern in grossen Mengen in befriedigender Weise zu lösen. Das projektierte und grösstenteils bereits ausgeführte Netz der Hafengeleise gleicht den Mangel an Wasserverbindungen mit dem Hinterlande von Gdynia aus.

Die Gesamtlänge der Hafengeleise betrug im Frühjahr des J. 1931 ca. 60 km und wird binnen zwei Jahren auf 150 km anwachsen.

DER WEITERE AUSBAU DES HAFENS.

Wie schon erwähnt, wurde 1930 mit dem „Französisch-Polnischen Konsortium“ ein Vertrag über den weiteren Ausbau des Hafens von Gdynia abgeschlossen, wonach die festgesetzten Arbeiten bis zum 1. April 1934 fertiggestellt sein sollen. Der Vertrag umfasst die Fertigstellung des Präsidenten-Beckens, den Bau eines zweiten Innenbeckens für den Freihafen, das Ausheben eines Industrie-Kanals zur Erschliessung des landeinwärts gelegenen und für den Bau von Industrieunternehmungen bestimmten Geländes. Unabhängig davon ist eine ganze Reihe anderer Anlagen geplant oder befindet sich bereits im Bau. Erwähnt sei die Anlage eines Umstell- und Güterbahnhofs bei Chylonja, die Vergrößerung des Geleisenetzes im Hafen, neue Kanalisationsarbeiten, der Bau von Strassen, die Erweiterung der elektrischen Beleuchtungsanlagen — sowie der Neubau einer ganzen Reihe von Umladevorrichtungen.

Die intensive Teilnahme von Privatkapital am Ausbau des Hafens von Gdynia sei hier besonders hervorgehoben. Die Hauptarbeiten, wie der Bau von neuen Hafenbecken und Kaianlagen werden natürlich vom Staate finanziert. Ein bedeutender Teil der Umschlaganlagen ist jedoch, wie wir gesehen haben, von privaten Unternehmungen gebaut worden. Noch grösser ist der Anteil von Privatkapital am Ausbau der Stadt Gdynia, die heute bereits über 40 000 Einwohner zählt.

Die Privatinitiative.

✓ in d. Stadtverwaltung
vom 9. XII. 1931 = rund 20 000



Foto-Elite Gdynia.

MARSCHALL-PIŁSUDSKI-BECKEN.

DIE GÜNSTIGE LAGE GDYNIA'S.

DIE günstige Entwicklung eines Hafens hängt von seiner Anlehnung an ein wirtschaftlich bedeutendes Hinterland ab. Ausschlaggebend ist hierfür in erster Linie die politisch-geographische Lage des Hafens. Gdynia liegt an der Mündung der Strassen, die von Polen nach dem Norden führen; es besitzt ein weitausgedehntes Hinterland, welches im Süden bis an die Einflussgrenze der Häfen des Adriatischen und des Schwarzen Meeres heranreicht; ausserdem bildet Gdynia das natürliche Verkehrszentrum für den Transit aus Skandinavien über die Karpathenländer nach dem Balkan. Aber auch, wenn man die Lage an der baltischen Küste in Betracht nimmt, weist Gdynia ausserordentlich günstige Bedingungen auf. Ungefähr mitten im südlichen Teil der Ostsee gelegen, ist Gdynia fast gleichweit von wichtigen baltischen Häfen, wie Kopenhagen, Stockholm und Riga entfernt.

DAS HINTERLAND.

Hinterland für den Hafen von Gdynia bildet vor allem der ganze polnische Staat. Für eine ganze Reihe polnischer Wirtschaftsgebiete ist Gdynia in der Tat entweder in geographischer, oder in eisenbahntechnischer Hinsicht der nächst erreichbare Hafen.

Mit dem fortschreitenden Ausbau der Hafenanlagen erscheinen tatsächlich immer neue Waren aus ganz Polen in Gdynia. Das polnische Kohlenbecken (Dombrowa, Oberschlesien und das Krakauer Gebiet) liefert Kohle und führt gleichzeitig über Gdynia Rohstoffe für die Hüttenindustrie, wie Eisenschrot und Erze ein. Aus der Wojewodschaft Poznań und dem Zentrum Polens kommen Zucker und Getreide; alle anderen wichtigen Wirtschaftszentren des Landes stehen mit dem Hafen von Gdynia in Gütertausch.

Das Hinterland Gdynia's macht aber selbst an den Grenzen der Republik Polen nicht Halt. Es bestehen gute Aussichten auf das Zustandekommen von Transiteinfuhr von Hüttenrohstoffen für die Tschechoslovakei, die für den Hafen von Gdynia bereits grosses Interesse bekundet hat. Bereits aufgenommen ist der Transitverkehr über Gdynia mit Rumänien, Ungarn und Russland. Bei weiterem Ausbau des Hafens und seiner Verbindungen wird wohl Gdynia's Hinterland noch mehr an Ausdehnung gewinnen.

EISENBAHNVERBINDUNGEN.

Der Warenverkehr zwischen dem Hafen von Gdynia und seinem Hinterlande wird fast ausschliesslich von den Eisenbahnen bewältigt. Nur verhältnissmässig geringe Mengen gelangen auf dem Wasserwege über die Weichsel, ihre Mündung und weiter zur See nach Gdynia. Diese fast vollständige Anlehnung an das Eisenbahnnetz steht im Einklang mit den allgemeinen Tendenzen des Verkehrswesens nach dem Kriege. Überall ist eine Verschiebung des Schwerpunktes von den Wasserwegen auf die Eisenbahnen zu verzeichnen. Eine ganze Reihe von Häfen, die mit Gdynia benachbart sind, benutzen zur Verbindung mit dem Binnenlande fast ausschliesslich Eisenbahnen, obwohl vielfach bequeme Wasserverbindungen bestehen.

Zu den wichtigsten Verbindungen Gdynia's mit dem Hinterlande gehören folgende Eisenbahnlinien:

1. Gdynia—Danzig—Grudziądz—Mława—Warszawa mit Abzweigungen nach Białystok, Brześć und dem russischen Eisenbahnnetze, sowie von Warszawa nach Radom, Lublin, Lwów und dem rumänischen Eisenbahnnetze,
2. Gdynia—Danzig—Tczew—Toruń—Włocławek—Kutno—Łowicz—Łódź mit zahlreichen Verbindungen nach den Industriezentren,
3. Gdynia—Danzig—Trzew—Gniezno—Poznań—Katowice und weiter bis zur tschechoslovakischen und deutsch-oberschlesischen Grenze,



4. zahlreiche Linien, die Gdynia mit den Wojewodschaften Pommerellen und Poznań über Danzig oder auch über Kartuzy verbinden,

5. mit dem Westen ist Gdynia über Wejherowo—Stettin—Berlin verbunden.

Besonders zu erwähnen ist die im Bau befindliche Kohlenmagistrale, welche Gdynia über Bydgoszcz, Zduńska Wola, Herby Nowe direkt mit dem Kohlenbecken verbinden soll. Diese neue Linie verkürzt den bisherigen Weg von Oberschlesien nach Gdynia um 90 km. Die Arbeiten an ihr sind so weit gediehen, dass im November 1930 eine teilweise Inbetriebnahme auf der wichtigsten Strecke Bydgoszcz—Gdynia erfolgen konnte.

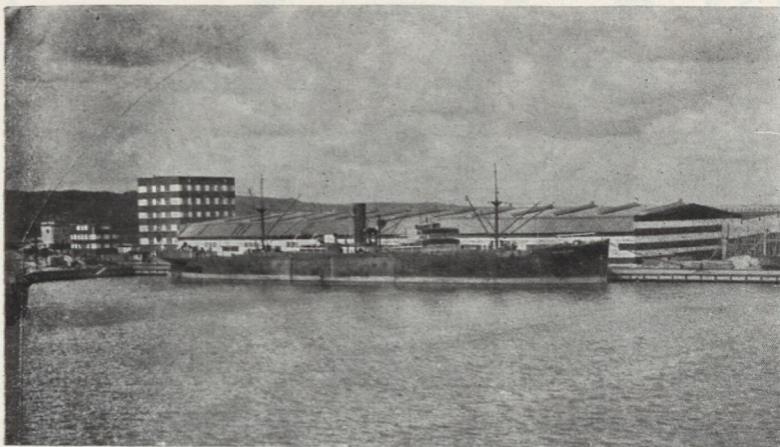
Die Entfernungen zwischen Gdynia und den wichtigsten Wirtschaftszentren seines Gravitationsgebietes betragen:

Land	Station	Entfernung in Tarif- kilometern	Fahrtdauer eines Güterzuges in Stunden
Polen	Warszawa Hauptbahnhof	429	25
	Poznań	323	13
	Łódź Fabr.	434	19
	Lwów	862	51
	Katowice	620	58
Tschechoslovakei	Bohumin via Zebrzydów	701	61
	Brno	875	71
	Kosice via Muszyna	1 021	86
	Mor. Ostrava Prziwoz	710	62
	Praha Masaryk	1 067	86
	Zilina via Zwardoń	774	68
	Zilina via Zebrzydów	793	68
Sowjetrussland	Stolpce	880	54
	Mohylany	931	65
Rumänien	Śniatyn—Zalucze	1 093	67
Deutschland	Dtsch.-Oberschlesien		
	über Łęka	460	28
	über Lasocice	398	23
	über Rawicz	424	25

EISENBAHNHAFENTARIFE.

Der Warenverkehr zwischen dem Hafen von Gdynia und seinem polnischen Hinterlande wird, wie schon erwähnt, fast ausschliesslich auf dem Landwege getätigt. Dieser Warenverkehr geniesst sehr günstige Eisenbahntarife, und zwar sowohl zum wie auch vom Hafen Gdynia, was für die weitere Entwicklung des Hafens von ausschlaggebender Bedeutung ist, umso mehr da Polen den weitaus grössten Bestandteil des Gravitationsgebietes von Gdynia bildet.

Ähnlich verhält es sich mit dem Durchgangsverkehr über Gdynia nach den Nachbarländern. Dieser Verkehr ist durch



REISSCHÄLMÜHLE.

eine ganze Reihe von Sondertarifen erleichtert. Wir finden hier sowohl Einzeltarife für besondere Warengattungen, wie auch Tarife, die den gesamten Umsatz zwischen polnischen Häfen und dem betreffenden Lande umfassen. Unter den letzteren hat wohl der polnisch-tschechoslovakische Hafentarif, der einen Teil des tschechoslovakischen Aussenhandels mit der Übersee umfasst, die grösste Bedeutung. Zu erwähnen wären ausserdem der polnisch-rumänische und der polnisch-levantinische Hafentarif.

Diesen Tarifen, sowohl im Inlands- wie auch im Durchgangsverkehr ist es zu verdanken, dass die Transportsätze zwischen Gdynia und seinem Hinterlande viel niedriger ausfallen, als nach den ausländischen Häfen.

SEEVERBINDUNGEN.

Bequeme und billige Eisenbahntarife sind für jeden Hafen wichtige Lebensfaktoren. Aber ebenso wichtig ist eine genügende Entwicklung der Seeverbindungen. Obwohl erst vor kurzem in die Reihe der baltischen Häfen eingetreten, kann Gdynia auch auf diesem Gebiete bereits bedeutende Erfolge verzeichnen. Es besitzt zahlreiche regelmässige Verbindungen mit vielen europäischen und amerikanischen Häfen. Die wichtigsten sind: nach Buenos Aires (je 6 Wochen), Le Havre (je 10 Tage), Helsingfors (je 2 Wochen), Hull (allwöchentlich), Kopenhagen (je 2 Wochen), Libau (je 2 Wochen), London (allwöchentlich), New York zwei Linien (je 2 Wochen), Rio de Janeiro (je 6 Wochen), Riga und Tallin (je 10 Tage) usw. Eine ausführliche Zusammenstellung der regelmässigen Verbindungen



FILIALE DER POLNISCHEN BANK IN GDYNIA.

Foto-Elita Gdynia.

mit Angabe der Schiffahrtfirmen ist in der anliegenden Karte enthalten.

Ausser den regelmässigen Verbindungen, die hauptsächlich dem Personen- und Stückguttransport dienen, wird Gdynia von vielen anderen Schiffen mit Massenladungen angelaufen. So besuchen die Schiffe der Firma „Robur“ und teilweise auch die der „Żegluga Polska“, die fast ausschliesslich den Kohlenexport nach den skandinavischen Ländern bedienen, Gdynia in fast regelmässigen Zeitabständen.



**'DIE GÜNSTIGE LAGE GDYNIA'S.
DIE REGELMÄSSIGEN SCHIFFSVERBINDUNGEN.**

1. GDYNIA—NEW YORK. *American Scantic Line*
Post-, Güter- und Personenverkehr, 10 Schiffe zu 11.450 t, je 2 Wochen.
2. GDYNIA—NEW YORK und HALIFAX. *Gdynia—Amerika-Linie*
Personenverkehr, 3 Dampfer: *Polonia* (15.000 t), *Pulaski* (12.000 t), *Kościuszko* (12.000), 1 × monatlich.
3. GDYNIA—RIO DE JANEIRO und BUENOS AIRES. *C-ie Chargeurs Réunis*
Güter- und Personenverkehr, 2 Dampfer: *Krakus* (8.500 t), *Światowid* (8.500 t), je 7 Wochen.
4. GDYNIA—LE HAVRE. *C-ie Générale Transatlantique*
Güter- und Personenverkehr, Dampfer *Pologne* (5.000 t), je 2 Wochen.
5. GDYNIA—LONDON und GDYNIA—HULL. *Polnisch-Britische Schifffahrtgesellschaft*
Güter- und Personenverkehr, 2 Dampfer: *Premjer* (3.540 t), *Warszawa* (2.487 t), *Łódź* (2.450 T), *Rewa* (2.376 T), 1 × wöchentlich.
6. GDYNIA—LEVANT. *Svenska Orient Line*
Güterverkehr, 1 × monatlich.
7. GDYNIA—TALLIN, GDYNIA—LIBAU. *Baltische Linie der „Żegluga Polska“*
Güterverkehr, 2 Dampfer: *Tczew* (1.020 t), *Chorzów* (1.350 t), je 2 Wochen.
8. GDYNIA—CASABLANCA. *„Żegluga Polska“*
Güterverkehr, 1 × monatlich.

Ausserdem besitzen die „Żegluga Polska“ und die „Polsko-Scandynawskie Tow. Transportowe“ eine Reihe von Schiffen, die einen regen Verkehr auf den unregelmässigen Linien unterhalten und hauptsächlich dem Kohlen- und Massengütertransport dienen.



GDYNIA-STADTANSICHT.

DIE ENTWICKLUNG DES HANDELS IN GDYNIA

MAN findet in der Geschichte viele Beispiele, wie grosse staatliche oder private Kapitalanlagen die Lebensprobe nicht bestanden, wie sie sich lebensunfähig, durch keine Notwendigkeit bedingt erwiesen haben und schliesslich daran zugrunde gegangen sind. Auf keinen Fall kann dies von Gdynia gesagt werden. Wir haben oben vom Bau dieses Hafens, von den grossen Ausmassen der Arbeiten und ihrem schnellen Tempo gesprochen. Dies beweisen nachstehende Zahlen des Schiffs- und Güterverkehrs.

SCHIFFSVERKEHR.

Die Entwicklung des Schiffsverkehrs ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

J a h r	E i n g a n g			A u s g a n g		
	Anzahl der Schiffe	Netto Reg. Tonnen	o/o	Anzahl der Schiffe	Netto Reg. Tonnen	o/o
1924	24	14 352	7	24	14 352	7
1925	85	74 707	36	72	71 419	34
1926	298	240 757	100	303	208 194	100
1927	530	422 939	207	519	416 322	200
1928	1 108	985 004	482	1 093	973 646	467
1929	1 567	1 442 492	707	1 575	1 445 400	700
1930	2 238	2 029 822	991	2 219	2 014 299	967

Diese Tabelle umfasst die letzten sieben Jahre von 1924 an, als der Hafenverkehr in Gdynia zum ersten Male statistisch erfasst wurde. Da aber ein lebhafterer Verkehr erst 1926 eingesetzt hat, wurden bei der prozentuellen Berechnung die Ziffern dieses Jahres als Indexeinheit angenommen (100%). Schon im J. 1927 wuchs im Vergleich zum J. 1926 der Schiffsverkehr in Tonnen auf das Zweifache an, im J. 1928 fast auf das Fünffache, im J. 1929 auf mehr als das Sieben- und im J. 1930 auf mehr als das Neunfache.

Die Durchschnittstonnage der einlaufenden Schiffe stieg von 687 NRT im Jahre 1926 auf 931 NRT im Jahre 1929 und auf 979 NRT im Jahre 1930. Dies Anwachsen der Durchschnittstonnage erklärt sich aus der Erweiterung der Handelsbeziehungen Gdynia's, was zur Folge hat, dass der Hafen von immer grösseren Schiffen angelaufen wird.

Dem Ansteigen der Schiffsverkehrsziffern entspricht ein Anwachsen der Zahl der beteiligten Flaggen. Während im J. 1926 nur 13 Flaggen am Hafenverkehr in Gdynia teilnahmen, waren es im J. 1929 bereits 19 und im J. 1930 — 21 verschiedene Flaggen. Ihr Anteil am Hafenverkehr ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Einteilung der einlaufenden Schiffe nach Flaggen.

Flagge	1926		1929		1930	
	Tonnage in NRT	Anteil in %	Tonnage in NRT	Anteil in %	Tonnage in NRT	Anteil in %
England	613	0,3	57 473	3,9	60 585	3,0
Belgien	—	—	2 935	0,2	4 451	0,2
Tschechoslova- kei	—	—	323	—	734	—
Dänemark . . .	18 467	9,0	190 565	13,2	190 116	9,4
Estland	1 970	0,9	10 392	0,7	22 849	1,1
Finnland	7 830	3,8	23 697	1,6	27 603	1,4
Frankreich . . .	34 430	17,0	155 375	10,8	145 042	7,2
Danzig	7 530	3,6	7 110	0,4	15 850	0,8
Griechenland . .	—	—	11 220	0,7	1 696	—
Holland	8	—	14 724	1,0	3 073	0,2
Japan	—	—	—	—	4 227	0,2
Litauen	3 942	1,9	6 139	0,4	6 242	0,3
Lettland	10 400	5,1	102 387	7,1	125 172	6,2
Deutschland . . .	20 822	10,1	182 632	12,6	267 270	13,2
Norwegen	14 300	7,0	95 877	6,6	129 266	6,4
Polen	1 824	0,9	142 482	9,8	360 464	17,8
Ver. Staaten v. Nordamerika . .	—	—	77 029	5,3	145 020	7,1
Schweden	82 621	40,4	354 606	25,2	514 836	25,4
Italien	—	—	7 390	0,5	2 378	0,1
	204 757	100,0	1 442 356	100,0	2 026 874	100,0

Den ersten Platz nimmt, wie bisher, noch immer die schwedische Flagge ein und zwar dank der regen Kohlenausfuhr über den Hafen von Gdynia. Auf dem zweiten Platze behauptet sich schon seit längerer Zeit die polnische Flagge.

GÜTERVERKEHR.

Wenn wir nun zum Güterverkehr übergehen, so können wir auch hier eine günstige Entwicklung feststellen. Es genügt ein Einblick in die folgende Tabelle:

Güterverkehr im Hafen von Gdynia

J a h r	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamtumsatz
in T o n n e n			
1924	981	9 186	10 167
1925	1 646	53 925	55 571
1926	310	404 251	404 561
1927	6 411	891 683	898 094
1928	192 711	1 765 058	1 957 769
1929	329 644	2 492 858	2 822 502
1930	504 117	3 121 629	3 625 746

Der Güterumsatz erreicht in den letzten Jahren bereits eine Ziffer, die Gdynia zahlenmässig in einen Rang mit Häfen von internationaler Bedeutung stellt. Der Güterumsatz von Gdynia ist grösser, als einer ganzen Reihe von baltischen Häfen, wie z. B. Königsberg, Kiel, Riga, Tallin u. a.

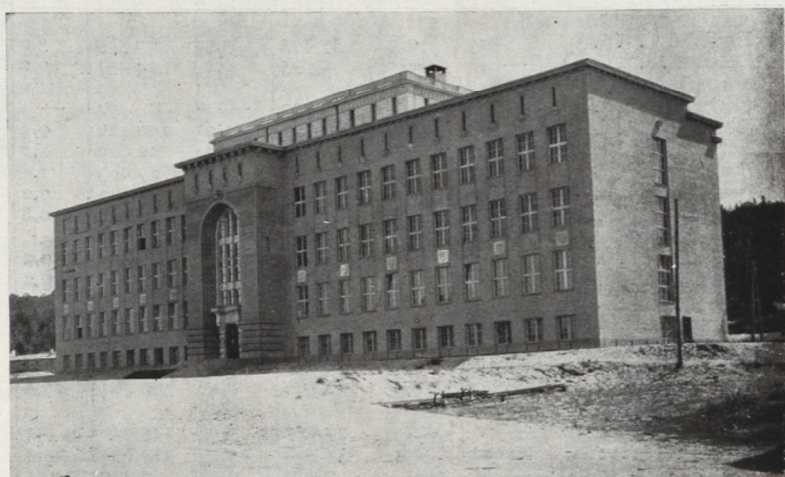


Foto-Elite. Gdynia.

HOCHSCHULE FÜR SEEHANDEL UND HAFENTECHNIK.



POST- UND TELEGRAPHENAMT.

Foto-Elite Gdynia.

Bemerkenswert ist das mangelnde Gleichgewicht zwischen Einfuhr und Ausfuhr über Gdynia; diese Erscheinung ist eine natürliche Folge der Aufgaben, die der Hafen von Gdynia zu erfüllen hat: dient er doch in erster Linie dem polnischen Überseehandel, für welchen der mangelnde Mengenausgleich zwischen Einfuhr und Ausfuhr charakteristisch ist: Polen exportiert in grossen Mengen eine Reihe von Massengütern, importiert dagegen — neben Rohstoffen für seine Industrie — Fertigfabrikate, die den Exportartikeln an Maas und Gewicht bedeutend nachstehen. Diesen Mangel an Gleichgewicht zwischen Einfuhr und Ausfuhr weisen übrigens fast alle Häfen der Welt auf. In letzter Zeit zeigt aber die Einfuhr über Gdynia eine raschere Entwicklungstendenz, als die Ausfuhr, so dass ein gewisser Ausgleich zu bemerken ist. Mit fortschreitendem Ausbau der Umschlagsanlagen für Erze und Eisenschrot wird sich dieses Missverhältniss noch mehr verringern; der grösste Teil der im Hafen bisher bestehenden Umschlagsanlagen war nämlich hauptsächlich für Exportzwecke bestimmt.

EINFUHR.

An der Gesamteinfuhr über Gdynia haben die einzelnen Warengattungen folgenden Anteil:

Einfuhr über Gdynia
in Tonnen

Warengruppen	1928	1929	1930	Anmerkungen
Insgesamt	192 711	329 644	504 117	
I. Lebensmittel	57 852	59 424	53 556	
davon: 1. Rohreis	57 427	56 665	46 864	
2. Früchte	—	—	614	
3. Tabak	—	2 035	982	
4. Zucker	—	—	691	
5. Wein	—	—	444	
6. Schmalz	—	—	3 412	
7. Speck	—	—	348	
8. Heringe	425	408	—	
II. Tierprodukte	104 955	156 808	99 309	Die Gruppe „Andere“ umfasst Talg (55 T) und Leder (104 T)
davon: 1. Thomasmehl	101 855	134 203	85 315	
2. Phosphorite	3 100	22 600	13 835	
3. Andere	—	—	159	
III. Holzmaterial- und Erzeugnisse	—	328	250	Gruppe III enthält Seegras, im J. 1930 auch Holz (153 T).
IV. Baumaterialien	7 488	1 984	5 846	
davon: 1. Pflasterschrot	7 488	1 744	5 115	
2. Anderes Material	—	240	731	
V. Brennmaterial, Asphalt Teere	—	—	1 812	Gruppe V enthält 1930: Harze (108 T), Asphalt (1354 T) und Oel(350T).
VI. Chemische Stoffe und Erzeugnisse	6 552	39 299	14 237	Gruppe VI enthält Kalziumsalpeter; ausserdem im J. 1930 — Talkum (50 T) und Gerbstoffe (146 T)
VII. Erze, Metalle u. Metallwaren	13 987	68 086	325 967	
davon: 1. Eisenerze	2 826	18 180	41 230	Die Gruppe „Andere“ umfasst 1930 — Eisen (662 T), Kupfer (10 T) und Automobilteile (613 T)
2. Pyrite	—	—	10 973	
3. Eisenschrot	11 161	49 582	272 479	
4. Andere	—	324	1 385	
VIII. Papier und Papierwaren	—	—	614	Gruppe VIII enthält Lumpen (508 T), Papier (87 T) und Tektur (19 T).
IX. Spinnstoffe	—	205	564	
X. Verschiedenes	1 877	3 515	2 526	Gruppe IX enthält Baumwolle.

Beachtenswert ist die von Jahr zu Jahr wachsende Differenzierung des Warenumsatzes in Gdynia. Während im J. 1926 nur 2 Warengruppen in der Einfuhr vertreten waren, im J. 1927 — 5 Warengruppen, sind es im J. 1928 bereits 9, im J. 1929 — 15 und im J. 1930 — 34 verschiedene Waren-gattungen.

Die erste Stelle unter den Importartikeln nehmen in Gdynia zwei Gruppen ein: Rohstoffe für die Hüttenindustrie — und chemische Rohstoffe und Fertigfabrikate. Die Einfuhr der ersteren wächst von Jahr zu Jahr. An erster Stelle stehen hier Eisen- und Stahlschrot. Ihre Einfuhr stieg von 11 161 Tonnen im Jahre 1928 auf 49 582 Tonnen im Jahre 1929 und erhöhte sich im J. 1930 sprunghaft auf 272 479 Tonnen. Der Eisenschrot wird für die Bedürfnisse der polnischen Hüttenindustrie aus verschiedenen Ländern Europas und der Übersee bezogen. Für das Verladen von Eisenschrot werden in Gdynia besondere Greifkräne verwendet. In nächster Zukunft ist der Bau weiterer Einrichtungen für das Verladen von Eisenschrot vorgesehen. Die Erzeinfuhr wächst ebenfalls von Jahr zu Jahr. Sie ist schwedischer Herkunft und wird über Gdynia für polnische und tschechoslovakische Hütten geleitet. Das rasche Ansteigen dieser Einfuhr von 18 180 Tonnen (1929) auf 41 230 Tonnen (1930) ermutigt zu den besten Hoffnungen auf weitere günstige Entwicklung.

Die Einfuhr der zweiten obenerwähnten Hauptgruppe (chemische Artikel und Kunstdünger) betrug im J. 1928—112 007 Tonnen und im J. 1929 — 196 102 Tonnen, wovon auf Thomasmehl 134 203 Tonnen, auf Salpeter 39 299 Tonnen und auf Phosphorite 22 600 Tonnen entfielen. Noch im J. 1929 stand



BRÜCKENKRÄNE AUF DER KOHLENMOLE.

Photo-Plat Warszawa.

diese Gruppe an der Spitze der Einfuhrartikel. Im J. 1930 ging ihre Einfuhr auf 113 141 Tonnen zurück, was durch die schwere Krise in der polnischen Landwirtschaft und die dadurch verringerte Nachfrage nach Kunstdünger bedingt war. Da gleichzeitig die Einfuhr von Rohstoffen für die Hüttenindustrie bedeutend anstieg, rückte die Gruppe der chemischen Erzeugnisse auf die zweite Stelle zurück.

An dritter Stelle steht die Einfuhr von Rohreis, wovon im J. 1928 — 57 427 Tonnen, im J. 1929 — 56 665 Tonnen und im J. 1930 46 864 Tonnen eingeführt wurden. Wie ersichtlich, hält sich die Reiseinfuhr seit einigen Jahren auf derselben Höhe. Der importierte Reis wird in der obenerwähnten Reischälmmühle in Gdynia verarbeitet.

Zu erwähnen ist weiter die Einfuhr von Baumaterialien, Schmalz, Tabak und einer Reihe von Stückgutwaren. In letzter Zeit hat man mit der Einfuhr von Baumwolle in grösseren Ausmaßen begonnen.

AUSFUHR.

Die Ausfuhr weist ebenfalls eine von Jahr zu Jahr fortschreitende Differenzierung auf. Die Tabelle auf S. 31 enthält das Verzeichnis für die Ausfuhr der einzelnen Artikel.

An erster Stelle steht mengenmässig der Kohlenexport. Er wächst von Jahr zu Jahr: von 40 246 Tonnen im Jahre 1926 stieg er auf 2447 895 Tonnen im Jahre 1929 und 2 954 379 Tonnen im Jahre 1930. Das Anwachsen der Umschlagziffern für Kohle ist erst durch den Bau von Umschlageinrichtungen der Kohlenkonzerne am Kohlenbecken möglich geworden. Ein weiteres Anwachsen dieser Ausfuhr hängt von der Entwicklung der Konjunktur für polnische Kohle auf den Absatzmärkten ab. Die Beendigung des Baues einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Gdynia und dem Kohlenbecken wird die günstige Lage des Hafens für diesen Export noch besser gestalten. Neben der eigentlichen Kohlenausfuhr entwickelt sich ebenso günstig der Verkauf von Bunkerkohle. An der Gesamtmenge der im J. 1930 exportierten Kohle ist Bunkerkohle mit 145 551 Tonnen beteiligt. Gdynia exportiert polnische Kohle nach 16 Staaten, insbesondere nach Schweden, Dänemark, Norwegen, Finnland und Lettland.

Die wichtigste Stelle nimmt, wie gesagt, der Kohlenexport ein. Die Differenzierung der Ausfuhr macht jedoch von Jahr zu Jahr weitere Fortschritte: während im J. 1928 die Exportstatistik ausser Kohle nur noch 6 andere Artikel aufweisen konnte, zählt sie im J. 1929 bereits 10 verschiedene Posten und im J. 1930 — 34. Die zweite Stelle nimmt der Zuckerexport ein. Er erscheint das erste Mal im J. 1929 mit 23 577 Tonnen. Nach der Errichtung weiterer Zuckerlager erreichte

Ausfuhr über Gdynia
in Tonnen

Warengruppen	1928	1929	1930	Anmerkungen
Insgesamt . . .	1 765 058	2 492 858	3 121 631	
I. Lebensmittel	2 697	40 194	147 503	
davon: 1. Roggen	—	—	8 258	Die Gruppe „Alle anderen“ umfasst 1930: Weizenmehl (165 T), Kaffee (270 T), Spiritus (272 T), geschlachtetes Geflügel (51 T), Schmalz (337 T), Eier (484 T) und Weizenkleie (120 T) — insgesamt 1 699 T.
2. Geschälter Reis	300	4 109	6 528	
3. Reismehl	—	1 008	9 309	
4. Zucker	—	23 577	89 765	
5. Salz	1 760	6 748	2 000	
6. Bacons	—	—	11 197	
7. Schinken	—	—	1 058	
8. Butter	—	—	1 470	
9. Oelkuchen	—	—	1 023	
10. Rübenkuchen	—	1 296	15 196	
11. Reiskleie	637	3 456	—	
12. Alle anderen	—	—	1 699	
II. Tierprodukte	—	—	24	Gruppe II enthält nur Schuhwaren
III. Holzmaterial- u. Er- zeugnisse	2 140	503	2 349	Gruppe III enthält 1930 eine neue Warengat- tung: geleimte Sperr- holzplatten.
davon: 1. Holz	2 140	—	2 058	
2. Sämereien	—	503	264	
IV. Baumaterialien	1 000	—	150	Gruppe IV enthält nur Zement.
V. Brennstoffe, Asphalt, Teere	1 758 232	2 447 895	2 963 251	Gruppe V enthält nur Steinkohle — 1930 aus- serdem Koks (8 872 T).
VI. Chemische Stoffe und Erzeugnisse	—	—	5 072	
davon: 1. Kalidünger	—	—	1 986	
2. Schwefelammoniak	—	—	3 086	
VII. Erze, Metalle u. Me- tallwaren	—	—	1 363	Die Gruppe „Andere“ enthält 1930: Eisen- bahnschienen (52 T) und Radiatoren (264 T)
davon: 1. Zink	—	—	132	
2. Eisenröhren	—	—	915	
3. Andere	—	—	316	
VIII. Papier und Papier- waren	—	3 075	144	Gruppe VIII enthält Zellstoff und 1929 Papier (511 T).
IX. Spinnstoffe	—	—	387	Gruppe IX enthält nur Textilwaren.
X. Verschiedenes	989	1 191	1 388	

seine Ausfuhr im J. 1930 — 89 765 Tonnen. Weiter sind zu erwähnen: Rübenkuchen, Weizenmehl und Weizenkleie, ferner geschälter Reis, Reismehl und Reiskleie. Seit der Inbetriebnahme des Kühlhauses erfolgte auch eine günstige Entwicklung des Bacon-, Butter- und Eierexports sowie ähnlicher Artikel, die einer Kühlbehandlung bedürfen.

PERSONENVERKEHR.

Neben dem Warenverkehr entwickelte sich gleichfalls der Personenverkehr. Direkte Passagierschiffsverbindungen mit Nord- und Südamerika, mit Frankreich und England schafften für Gdynia die Grundlage zu einer günstigen Entwicklung auch in dieser Hinsicht. Im J. 1930 reisten über Gdynia 6 781 Personen ein und 17 388 aus, den Küstenverkehr nicht mit einberechnet. Den grössten Anteil an diesen Ziffern hatte der Auswandererverkehr.

SCHLUSSBEMERKUNGEN.

Erwähnt sei noch die Bedeutung von Gdynia für den gesamten polnischen Aussenhandel. Der Anteil von Gdynia an diesem Handel betrug 1929 in der Einfuhr 6,3%, in der Ausfuhr 11,6%, in dem gesamten Aussenhandel Polens 10,8%. Im J. 1930 stieg dieser Anteil am Gesamthandel auf 15% (Einfuhr 9,2%, Ausfuhr 15,5%). Diese Ziffern zeugen davon, dass der junge, noch im Bau befindliche Hafen von Gdynia sich bereits eine wichtige Stelle im polnischen Wirtschaftsleben errungen hat, und dass er seine Aufgabe in einer Weise erfüllt, die selbst die kühnsten Berechnungen überflügelt hat.



KURHAUS.



BIBLIOTEKA GŁÓWNA

29761

Politechniki Gdańskiej



TORUŃ 1931