

**DER HAFEN
VON**

GDYNIA



1936

**VERLAG DES
MINISTERIUMS
FÜR INDUSTRIE
UND HANDEL**

Georg Bander,
Oliva.

N. 2. V. 37.

DER HAFEN VON GDYNIA

J. wyd. 1937

DER HAFEN VON **GDYNIA**

INHALT

	Seite
Die Bedeutung des Hafens von Gdynia . . .	5
Beschreibung des Hafens und der Hafenanlagen	14
Die Umsätze des Hafens von Gdynia . . .	33
Die Verbindungen im Verkehr mit dem Hafen von Gdynia	41
Behörden, Ämter, Institutionen und Firmen . .	52

1936



II 77162

Übersetzt von Edmund Wojciechowski

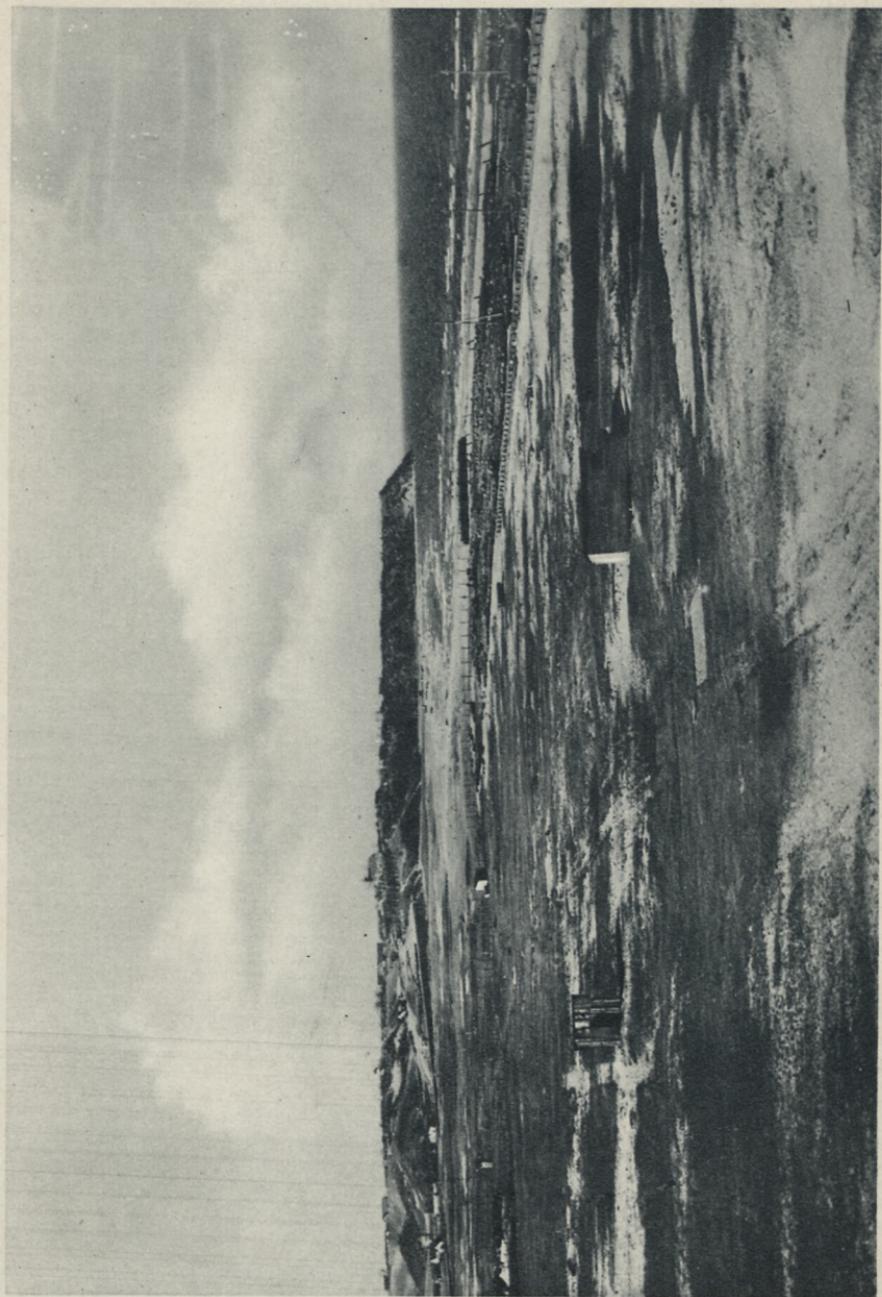
Graphischer Teil bearbeitet von
Leonard Tetzlaff

Herausgegeben von Instytut Wydawniczy
Państwowej Szkoły Morskiej in Gdynia

Abbildungen in Kupfertiefdruck ausge-
führt von Dom Prasy S.A. in Warszawa

Gedruckt von Morskie Wydawnicze
Zakłady Graficzne in Gdynia

B-ka GPG
K/R-1062/3/62



Jahr 1922 - Ehemaliges Gelände des heutigen Hafens



Jahr 1935 - Gesamtansicht des Aussenhafens

DIE BEDEUTUNG DES HAFENS VON GDYNIA.

Die im Jahre 1935 durch Gdynia erreichte Umschlagziffer von 7.474.445 Tonnen im seewärtigen Güterverkehr bestätigt, dass die Umsätze des Hafens in ständiger Entwicklung begriffen sind und dass dieser Hafen seine erste Stelle zwischen den baltischen Seehäfen behauptet. Unter solchen Umständen rückt Gdynia in die Reihe der führenden europäischen Häfen vor, — an die vierte Stelle, nach Rotterdam, Hamburg und Antwerpen.

Die Gründe für diese Entwicklung von Gdynia als polnischer Hafen sind besonders in dem grossen Interesse Polens in der Ostsee-Politik zu suchen, — aber auch in den politischen und wirtschaftlichen Vorteilen, welche aus der geographischen Lage des polnischen Wirtschaftsraumes zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer sich ergeben. In diesem Falle ist auch von einer entscheidenden Bedeutung das natürliche Hinterland von Gdynia, welches weit über die Grenzen Polens reicht und ein ausge dehntes Gebiet einiger südosteuropäischer Staaten umfasst.

Für die Untersuchung der heutigen Rolle und Bedeutung von Gdynia als Seehafen sind grundlegend:

- 1) Der Anteil des Hafens am Aussenhandel und seine wirtschaftliche Bedeutung für Polen, — besonders der schon beträchtliche Anteil am polnischen Seehandel.
- 2) Die Bedeutung des Hafens von Gdynia als Vermittler im Durchfuhrverkehr, — seine Bedeutung für den internationalen Seehandel.

DIE ROLLE DES HAFENS VON GDYNIA IM AUSSENHANDEL POLENS.

Die nach dem Weltkriege veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse, die Schwierigkeiten für den Handel über

die Ost- und Westgrenzen Polens, endlich der wirtschaftliche Aufschwung des wiedererstandenen polnischen Staates zwangen ihn zum Suchen neuer Absatzmärkte und zum Anknüpfen direkter Handelsbeziehungen mit entlegenen Ländern. Daher musste der aufblühende Güteraustausch Polens auf den einzigen unbehinderten Weg — den Seeweg — gerichtet werden. Unter solchen Umständen stand Polen gegenüber Fragen, die für seine wirtschaftliche Unabhängigkeit entscheidend waren — und zwar: seinen Aussenhandel unabhängig zu machen, Selbständigkeit im Welthandel zu erreichen und — was daraus folgt — den eigenen nicht bestehenden Seehandel aufzubauen.

Als Folge der damit verbundenen notwendigen Massnahmen der polnischen Handels- und Seepolitik ist eine dauernde beträchtliche Entwicklung des Seehandels und das Steigen seines Anteiles am gesamten Aussenhandel Polens zu verzeichnen. Dieser Anteil, welcher im Jahre 1922 kaum 7,3% betrug, erreicht schon im Jahre 1935 73,4% der Menge und 62,6% des Gesamtwertes. Weitere Folge der schnellen Umrichtung des polnischen Aussenhandels auf den Seeweg war der ebenso schnelle Ausbau und die Entwicklung der Handelsumsätze der Häfen des polnischen Zollgebietes — Gdynia und Danzig.

Der Anteil dieser Häfen am gesamten polnischen Aussenhandel und die Entwicklung ihrer Umsätze in den drei letzten Jahren stellt sich folgendermassen dar:

Mengenmässig*)

Jahr	Gesamter Aussenhandel	Umsätze durch die Häfen Gdynia und Danzig zusammen		Gdynia		Danzig	
		Tausend t	Tausend t	%	Tausend t	%	Tausend t
1933	15.342	10.640	69,4	5.687	37,1	4.953	32,3
1934	17.120	12.358	72,2	6.724	39,3	5.634	32,9
1935	16.008	11.741	73,4	7.118	44,5	4.623	28,9

*) Die Umsatzziffern geben das Reingewicht an. Der Transitverkehr ist nicht einbegriffen.



Teilansicht der
Hafeneinfahrt



Das Hafenampt.
Im Hintergrund
Lager auf dem
Polnischen Kai

Wertmässig

Jahr	Mill. Zł.	Mill. Zł.	%	Mill. Zł.	%	Mill. Zł.	%
1933	1.787	945	52,9	536	30,0	408	22,9
1934	1.774	1.075	60,7	655	36,9	422	23,8
1935	1.785	1.117	62,6	761	42,7	355	19,9

Diese Zusammenstellung zeigt vor allem die Stetigkeit der Entwicklung der mengen- und wertmässigen Umsätze des Hafens von Gdynia, ausserdem betont sie die Beständigkeit der Ableitung des polnischen Aussenhandels vom Landweg oder von fremden Häfen – auf den Seeweg durch eigene Häfen. Das zeugt auch teilweise von dem allmählichen Selbständigwerden des Güter-austausches im Aussenhandel.

Der Anteil des Hafens von Gdynia am gesamten Aussenhandel Polens ist also mengenmässig von 10,3% im Jahre 1929 auf 44,5% im Jahre 1935 und wertmässig von 2,26% i. J. 1929 auf 42,7% i. J. 1935 gestiegen

Die Entwicklung seiner Umsätze verdankt Gdynia insbesondere dem Heranziehen der Transporte vom Landweg auf den Seeweg. Sie ist auch eine Folge des systematischen beträchtigen Steigens des prozentuellen Anteiles des Güteraustausches mit aussereuropäischen Ländern am polnischen Aussenhandel, sowohl in der Einfuhr (78,5% durch Gdynia) als auch in der Ausfuhr (49,5% durch Gdynia). Gdynia ist es, welche das Sinken des Anteiles fremder Häfen am polnischen Handel mit aussereuropäischen Ländern verursachte; in gewisser Hinsicht wurde das infolge direkten Erwerbs durch Gdynia solcher Ladungen, wie Baumwolle, Wolle, Rohhäute, Gerbstoffe, Reis, Öl-Rohstoffe, Früchte, beträchtliche Mengen von Kolonialwaren u. a., erreicht.

Ausserdem ist Gdynia heute das grösste Durchfalltor für bedeutende Mengen solcher Güter wie Kohle, Holz, Zucker, Hütten-, Stickstoff- und Viehzüchterzeugnisse, Getreide und andere landwirtschaftliche Erzeugnisse, Fleisch, Selchwaren, geschlachtetes Geflügel, Eier, Butter. In der Einfuhr durch Gdynia sind grosse Mengen von

Alteisen, Erzen, Phosphaten und Schwefelkies, frischen und getrockneten Früchten u. s. w. zu verzeichnen.

Zuletzt sei noch erwähnt, dass die Umsätze des Hafens von Gdynia auf dem Wasserwege (Weichsel) mit dem Landesinneren und in der Küstenschifffahrt sich immer beträchtlicher entwickeln.

DIE ROLLE DES HAFENS VON GDYNIA ALS BASIS UND VERMITTLER IM INTERNATIONALEN SEEHANDEL.

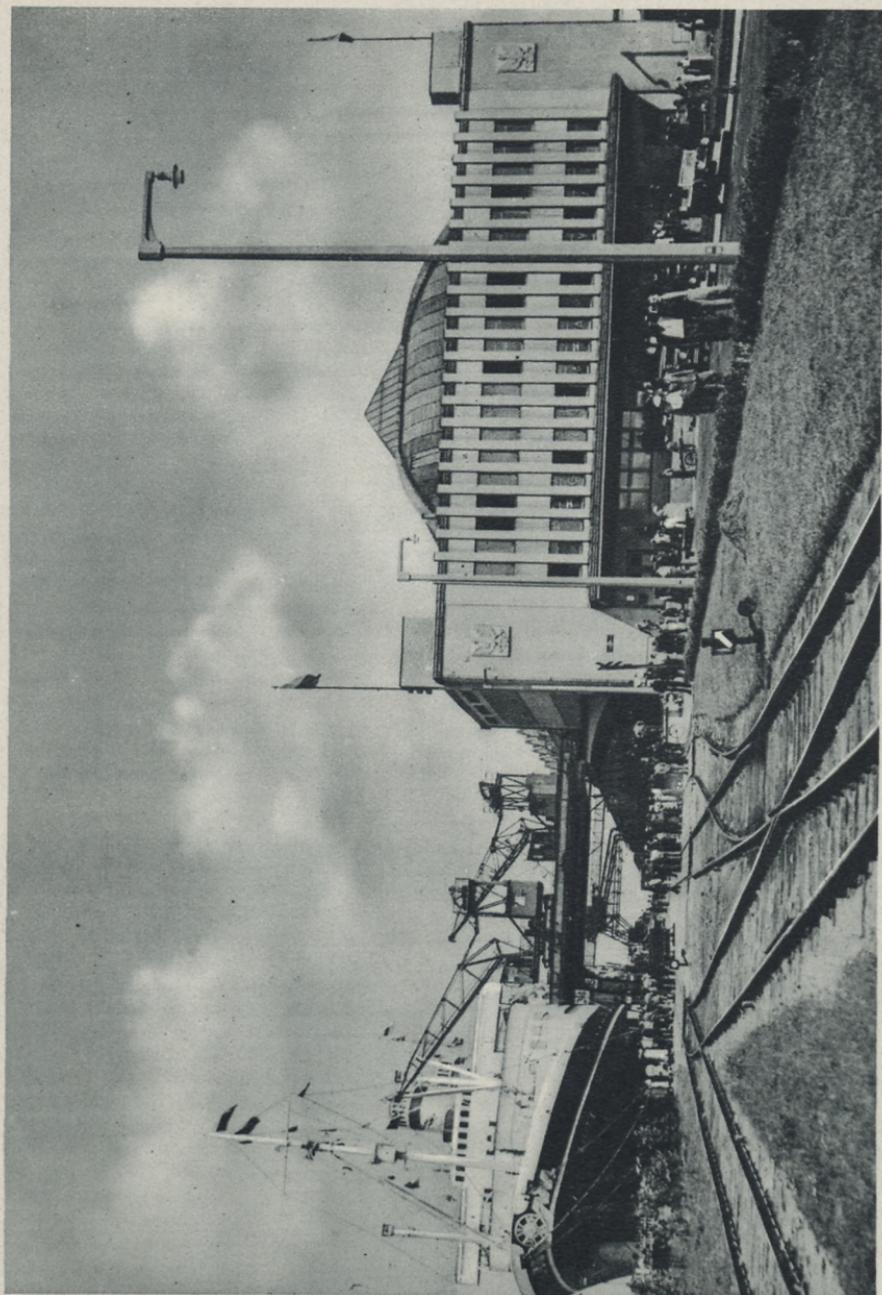
Die politischen und wirtschaftlichen Umwälzungen in Mitteleuropa nach dem Weltkriege haben das Entstehen neuer internationaler Handelswege in neuen Richtungen verursacht und zur Verschiebung des Schwerpunktes der Seehandelsbeziehungen auf die Ostsee im hohen Grade beigetragen.

Nach dem Wiedererlangen des Zuganges zum Meer folgte ein entschlossenes Einschreiten Polens auf die Ostsee und ein schnelles Aufblühen des polnischen Seehandels durch Gdynia und Danzig. Alle diese Gründe sprechen dafür, dass die genannten Häfen eine bedeutende Rolle im Transitverkehr zu spielen bestimmt sind und anschliesslich als Sammel- und Verteilungsplätze fast für die ganze Ostsee in Frage kommen. Die günstige geographische Lage von Gdynia im Knotenpunkt des jetzt natürlichen Netzes mitteleuropäischer Transitwege erlaubt diesem Hafen im seewärtigen Gütertausch eine erfolgreiche Bedienung nicht nur Polens, des Hinterlandes im engeren Sinne, aber auch der Tschechoslovakei, Rumäniens, Ungarns, Österreichs und anderer Staaten, welche das weitere Hinterland bilden.

Von besonderer Wichtigkeit ist die Frage des Durchfuhrverkehrs durch Gdynia, Polen und Rumänien zwischen den skandinavischen und baltischen Staaten einerseits und dem Nahen und Fernen Osten andererseits. Für den Gütertausch dieser nordeuropäischen Staaten, der westeuropäischen Häfen und Englands mit dem Nahen Osten ist es der kürzeste und schnellste Weg, welcher schon jetzt erfolgreich mit dem bisherigen Seeweg um Europa in Wettbewerb treten kann. Ausserdem führt der



Das Hafenkapitanat



Der Seebahnhof

kürzeste und bequemste Weg aus Nordamerika nach den baltischen Staaten, Rumänien, Südwest-Russland und dem Nahen Osten — auch über Gdynia.

Dank einem entsprechend ausgebauten System internationaler Eisenbahntarife (Verbandstarife) sowie durch die Anwendung von Seiten Polens einer Politik der Begünstigung der Richtungen von und nach den polnischen Seehäfen — erfolgt der Gütertausch zwischen den am Ostsee-Becken gelegenen und den Donau-, Balkan- und Levantestaaten schnell und leistungsfähig durch Gdynia und das Gebiet von Polen. Dieser Verkehr wird hauptsächlich auf folgenden zwei Landwegen betrieben: der erste über Zembrzydowice — durch die Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien, Bulgarien bis nach der europäischen Türkei und weiter über den Bosphorus, die asiatische Türkei nach Syrien und Palästina, der zweite über Śniatyn Załucze durch Rumänien zum Hafen Constanta und weiter auf dem Seeweg mit der polnischen regelmässigen Schifffahrtslinie von Constanta nach den Levantehäfen Jaffa und Haifa. Dieser entsprechend organisierte und schnelle, vom tarifarischen Standpunkt aus konkurrenzfähige, in vielen Fällen sogar billigste Verkehr ist ein bedeutungsvoller Faktor für die Bedienung des Transitverkehrs durch den Hafen von Gdynia.

Die Ziffern des bisherigen Transitverkehrs durch die Häfen des polnischen Zollgebietes, insbesondere durch Gdynia, erlauben festzustellen, dass dieser Verkehr trotz des Rückganges der internationalen Umsätze gewissermassen beträchtlich steigt. Man beobachtet die mengen- und artmässige Zunahme der Güter. Unter diesen Durchfuhrgütern befinden sich bedeutende Mengen von Massengut, wie Erze und Alteisen, Baumwolle, Wolle, Häute, Gerbstoffe, Rohgummi, Obst, Reis, Soja, Hülsenfrüchte, Heringe, Fleisch, Malz, Zellstoff, Holz, Erdölerzeugnisse, Metalle, Metallzeugnisse, Blech, Phosphate, Kalisalze, Schwefelkies u. a.

Neben dem genannten Durchfuhrverkehr landseewärts und umgekehrt ist noch der reine See-Durchfuhrverkehr erwähnenswert, in dessen Bedienung Gdynia

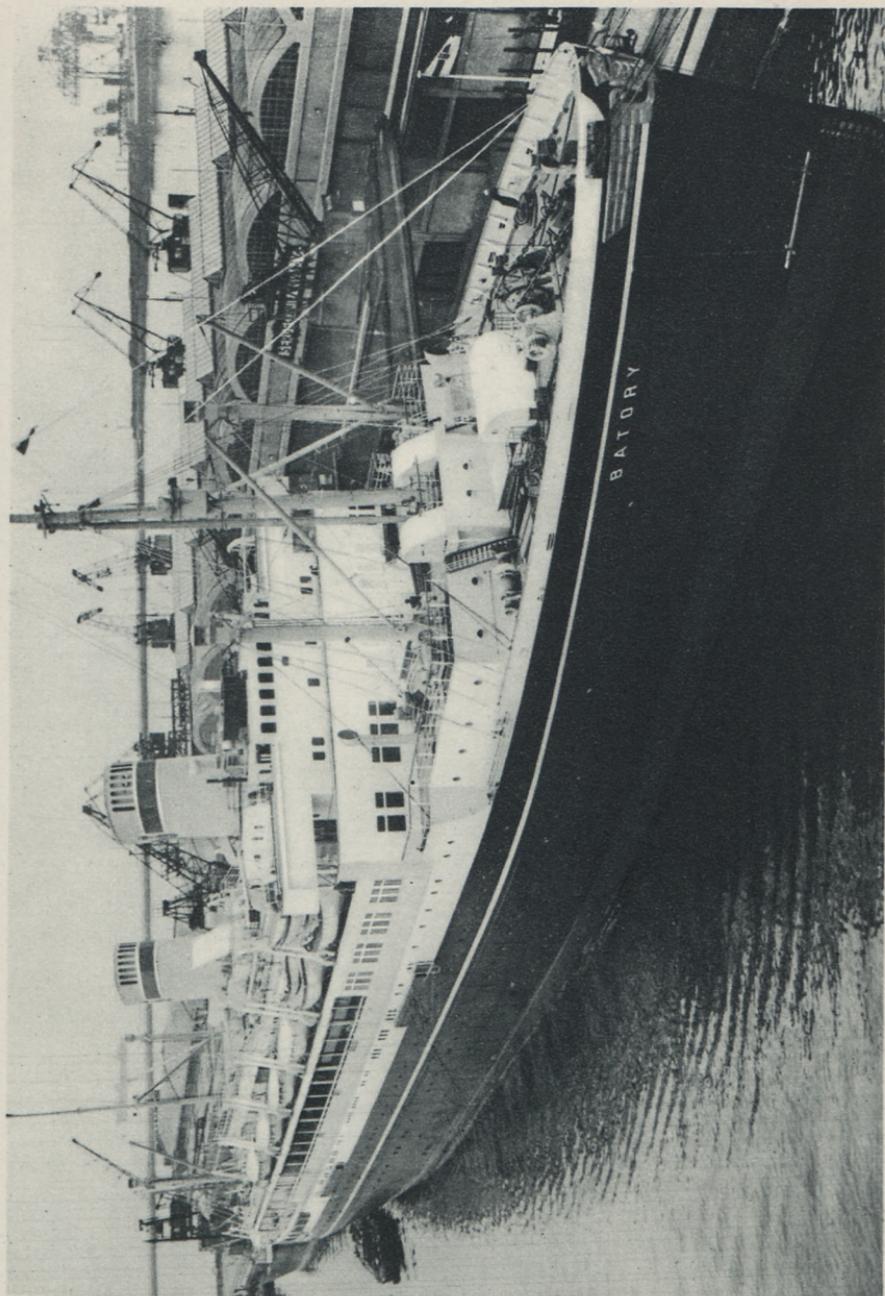
und sein Freibezirk schon eine gewisse, obwohl vorläufig noch geringe Rolle eines Sammel- und Verteilungshafens spielt. — Dieser See-Durchfuhrverkehr eben, welcher, wie bisher, eine Art von Bevorzugung der Häfen Hamburg, Antwerpen und Rotterdam gebildet hat, kann von einer entscheidenden Bedeutung für die weitere Entwicklung des Hafens von Gdynia sein.

Hier erscheinen schon Ladungen hochwertigen Stückgutes im Verkehr von den Vereinigten Staaten nach den baltischen Staaten, Finnland und Deutschland, von Brasilien nach Lettland, von Italien nach Skandinavien, von Norwegen nach Litauen und Lettland, von Estland nach den Vereinigten Staaten, von Deutschland nach Schweden, von Ägypten nach Lettland u. a.

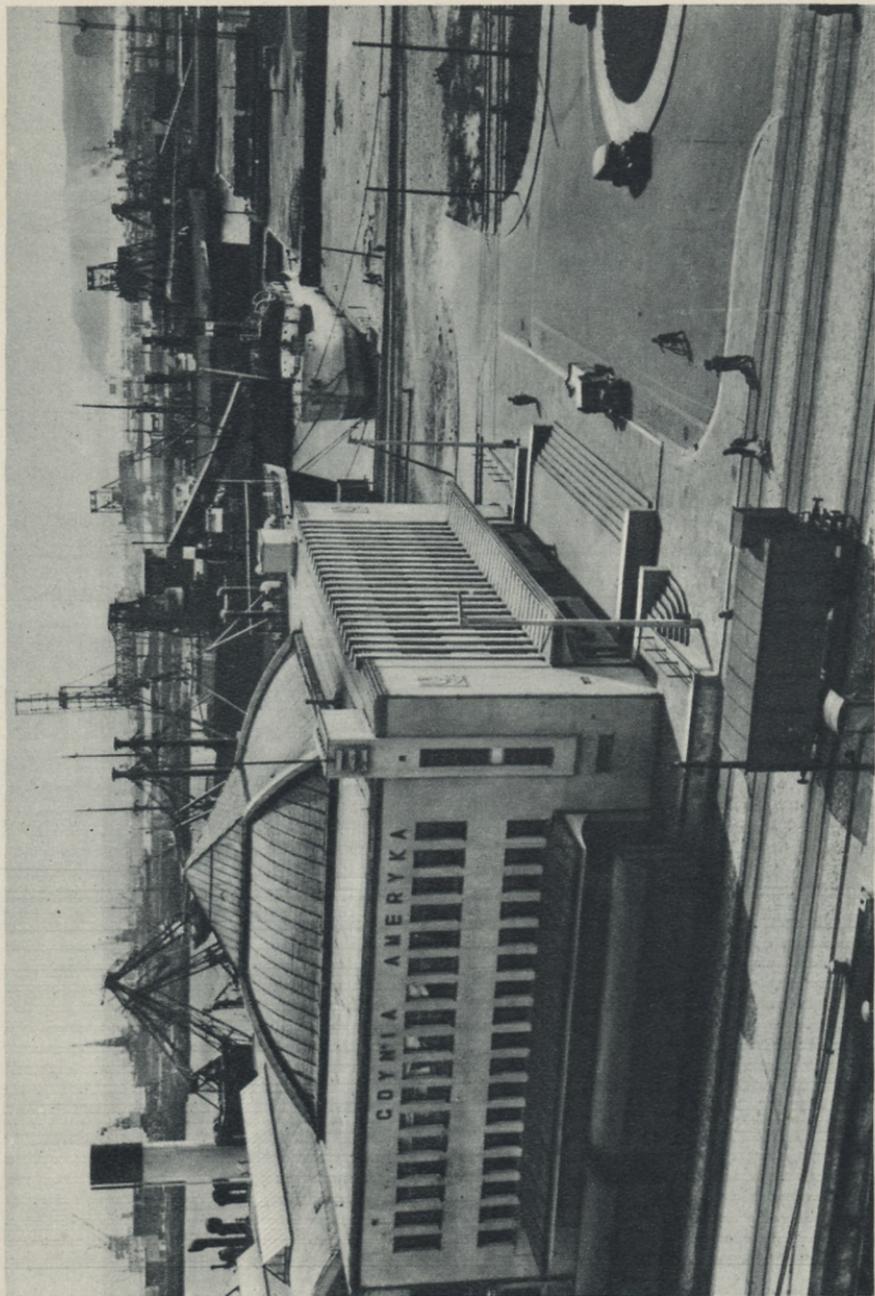
Ebenso wichtig, wie der Durchfuhrverkehr, insbesondere der See-Durchfuhrverkehr, ist der regelmässige Linienvverkehr. Gdynia besitzt jetzt über 50 Linien; sie verbinden den Hafen mit über 200, also beinahe allen, wichtigeren Häfen der Welt.

Unter den regelmässigen Linien, welche die Seeverbindungen von Gdynia aus aufrechterhalten, bedienen 12 die Verbindungen mit den Ostseehäfen, 12 verkehren sowohl nach den Ostsee-, als auch nach den Nordseehäfen, 7 bedienen die englischen Häfen, 3 — die französischen, 7 — die Mittelmeerhäfen, 2 — den Nahen Osten, 5 — Nordamerika, 3 — Südamerika, 1 — süd- und westafrikanische Häfen, endlich 1 — asiatische Häfen.

Da man auf die Bedeutung des Land- und Seeverkehrs für die Entwicklung des Hafens von Gdynia im Bereich des Landtransportes im internationalen Verkehr grossen Wert legt, so werden die Eisenbahn-Verbandstarife möglichst breit ausgebaut, die Beförderung verbessert, die Durchfuhrzeit vermindert, — so werden — im Binnenverkehr — die Transporte von und nach Gdynia tarifarisch begünstigt. Aus diesen Gründen ist bei der Hafenverwaltung in Gdynia (Urząd Morski) ein Tarif- und



M/S „Batory“
am Seebahnhof



Der Seebahnhof mit
Blick auf den
Kohlenhafen

Handelsbüro tätig, welches den Kunden kostenlos Tarif-Auskünfte über die Güterbeförderung zwischen den Hafenbahnhöfen in Gdynia und den Bahnhöfen im Binnenlande, in Österreich, der Tschechoslovakei, Ungarn, Jugoslawien, Rumänien, Bulgarien, U. S. S. R., der Levante und auch den Donauhäfen erteilt. Die Hafenverwaltung erteilt ferner Auskünfte aus dem Gebiet der Warenkunde, über Zoll- und Devisenvorschriften aller Länder sowie über Einfuhrbedingungen der europäischen Länder. In denjenigen Ländern, welche sich für den Verkehr über Gdynia interessieren, besitzt der Hafen von Gdynia für Werbe- und Auskunftszwecke eigene Vertretungen. In Prag (Tschechoslovakei) und Bukarest (Rumänien) sind die Vertretungen mit den Vertretungen der Polnischen Staatsbahnen vereinigt. In Wien (Österreich), Budapest (Ungarn) und in Haifa (für den Nahen Osten) vertreten sie nur die Interessen der Häfen Gdynia und Danzig.

Im Bereich der Seeverbindungen werden die regelmässigen Schifffahrtslinien ausgebaut und die Häufigkeit der Abfahrten vergrössert.

Für die weiteren Aussichten der Entwicklung des Hafens als Handelsplatz ist die Anerkennung von Gdynia durch die betreffenden Konferenzen als Basis-Hafen entscheidend. Auf diese Weise wird Gdynia den grossen westeuropäischen Häfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen gleichgestellt und erwirbt ausserdem eine begünstigte Stellung zwischen den anderen Ostseehäfen in Bezug auf die erhobenen Frachtsätze.

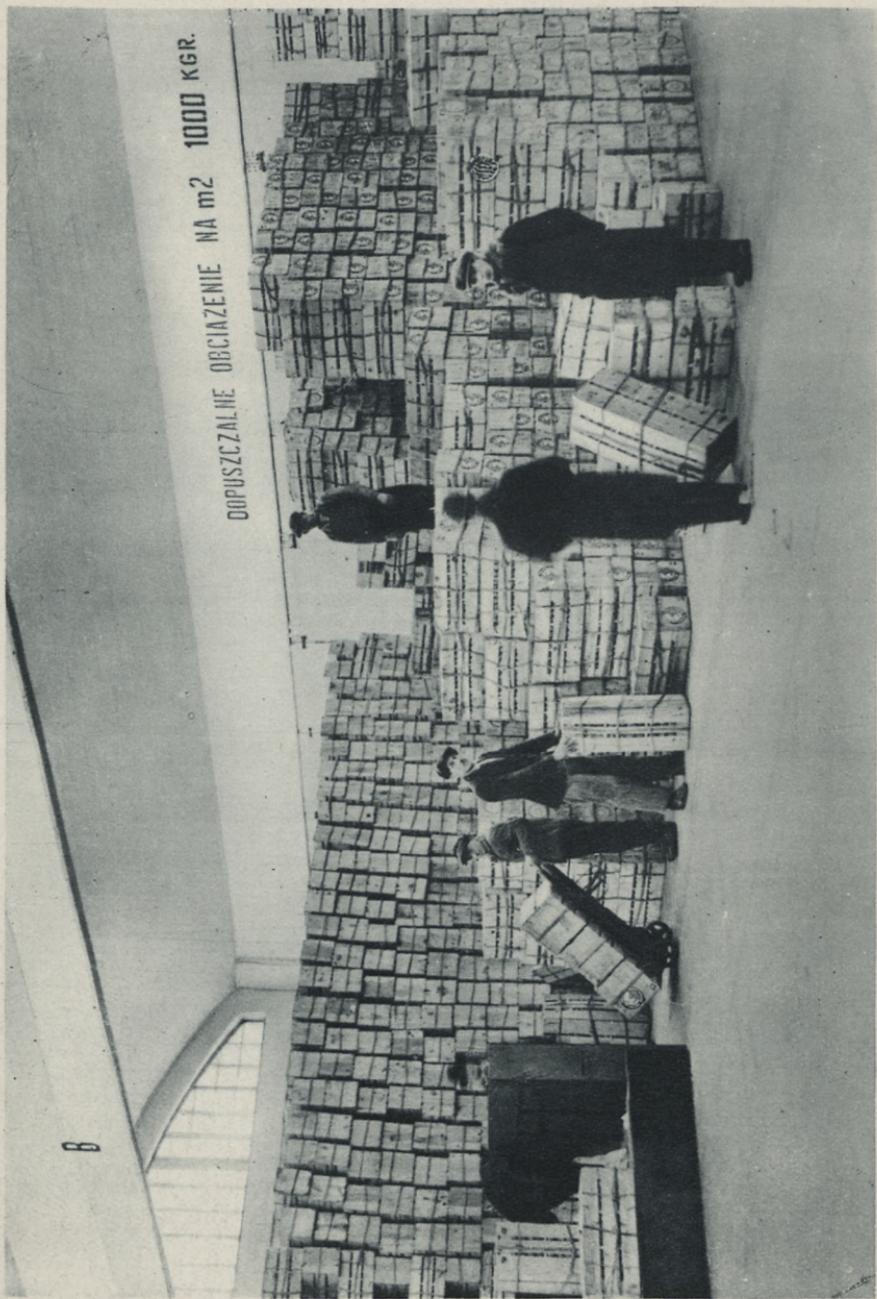
Der Range-Zuschlag, welchen die Konferenzlinien gewöhnlich für die Beförderung zwischen den Ostsee- und den westeuropäischen Häfen zu dem Normalsatz zuzählen wird für die Verschiffungen von und nach Gdynia in einer Reihe von Verkehrsverbindungen, wie z. B. Ferner Osten, West-Indien, Nord- und Südamerika u. s. w. nicht mehr erhoben.

Was die Hafenabgaben anbetrifft, so ist der Hafen von Gdynia einer der billigsten an der Ost- und Nordsee.

In dem geltenden Tarif ist eine Reihe von Befreiungen und Ermässigungen vorgesehen; darunter sind die Ermässigungen für die regelmässigen Schiffahrtslinien besonders hervorzuheben. Ebenso günstig im Vergleich zu anderen Häfen sind die in Gdynia erhobenen Kran- und Lagergebühren.

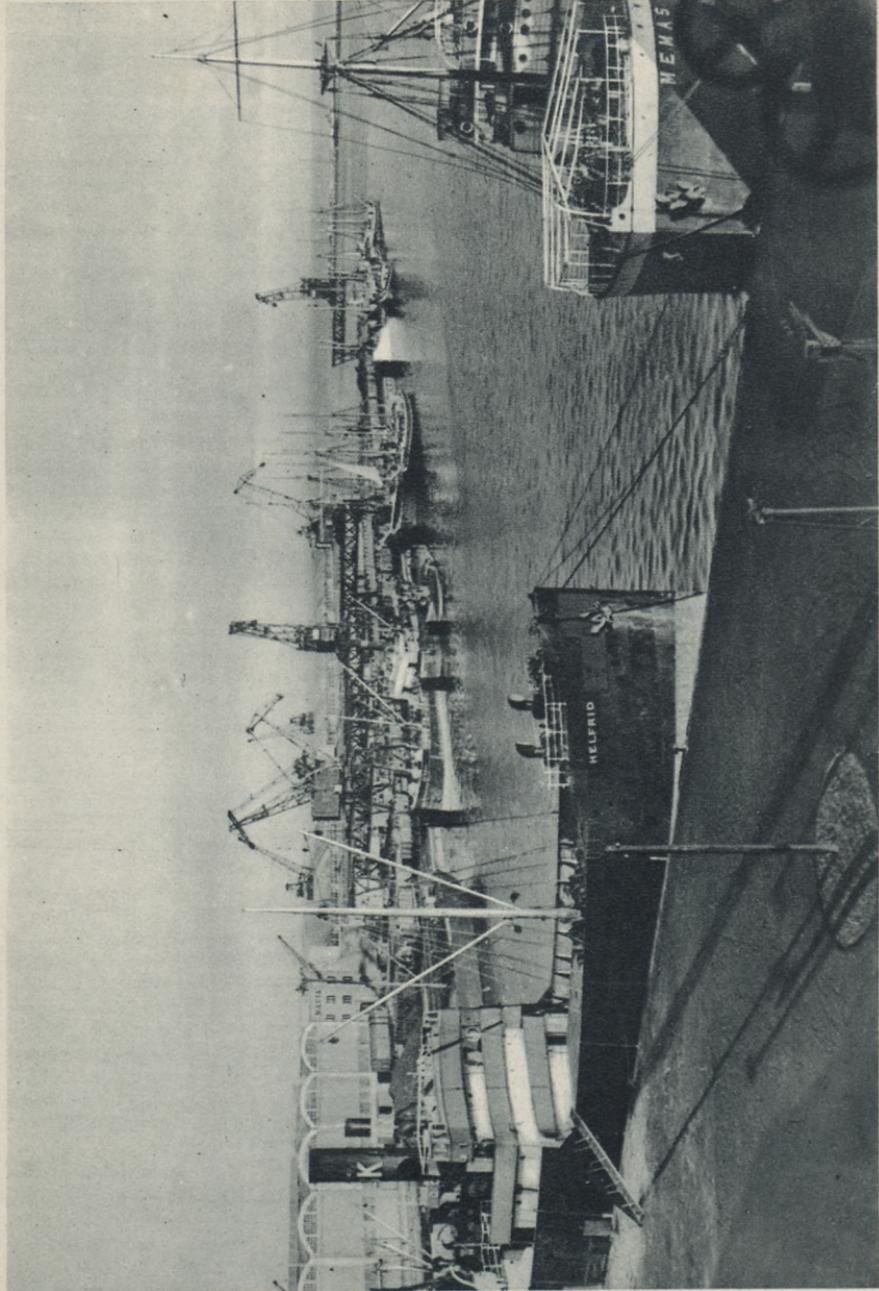
Die Eröffnung des Freihafens im Hafen von Gdynia trägt absolut zu seiner weiteren Entwicklung, zum Entstehen eines neuen, internationalen Handels- und Verteilungsplatzes fast für die ganze Ostsee, insbesondere für ihren östlichen Teil bei. Der Freihafen erweitert in Gdynia die Möglichkeiten der Verteilung von Durchfuhrgütern von und nach den skandinavischen und baltischen Staaten sowie von und nach denjenigen Ländern im Süden und Südosten Mitteleuropas, welche das natürliche Hinterland des Hafens bilden. Im Freihafen sind weitgehende Möglichkeiten der Behandlung von aufgelagerten Gütern, wie auch Befreiungen von allen Zoll-, Monopol- und Steuerabgaben vorgesehen worden. Die unbehinderte Bedienung sowie die Erleichterungen aller Art für die Einfuhr, Durchfuhr und Wiederausfuhr von in den Hafen eingeführten Gütern sichern die Anziehungskraft und die Vorteile des Freibezirkes für den Seehandel der erwähnten Länder.

Die Bedeutung des Hafens von Gdynia wird noch dadurch hervorgehoben, dass er schon heute ein nicht geringer Sammelplatz für Textilrohstoffe (Baumwolle, Jute usw.) ist. Gdynia besitzt nämlich grosse Konsignationslager für Baumwolle nicht nur für Polen, sondern auch für eine Reihe von Staaten, welche Gdynia als Hafen für ihren Seehandel benutzen. Dazu trägt bei die gut organisierte fachmännische Güterbehandlung, die direkten regelmässigen Schiffahrtsverbindungen mit den Anbauländern, die Selbständigkeit von Gdynia im Baumwollhandel, infolge des Errichtens von Arbitrage durch Vereinigung der bedeutendsten Baumwollhandels-Interessenten, mit der Landeswirtschafts-Bank an der Spitze. Die Eröffnung der Häutebörse in Antwerpen und die Anerkennung von



DOPUSZCZALNE OBCIĄZENIE NA m2 1000 KGR.

Transitlager
- Südfrüchte



Holländischer Kai

Gdynia als Arbitrageplatz im Häutehandel fördert die Entwicklung der Häuteeinfuhr und des Häutehandels. Endlich schafft der seit einigen Jahren bestehende Auktionsverkauf von Früchten nach dem Vorbilde der Auktionen in Hamburg, Kopenhagen und Antwerpen für den ausländischen Kaufmann günstige Bedingungen für den Einkauf von Früchten auf dem Gdynia'er Markt.

Der neuzeitliche, technische Ausbau des Hafens, die grosse Fläche von gedeckten Lagerplätzen und Lagern für besondere Bestimmung (Kühlhäuser), welche sich für die Aufbewahrung bedeutender Mengen von Gütern aller Art eignen, — die Leistungsfähigkeit der verhältnissmässig vielen (77) Umschlagseinrichtungen im Hafen, die von Tag zu Tag sich vervollkommnenden Bedienungsorgane — sind für jeden Kunden Werte, die einen schnellen, leistungsfähigen und billigen Güterumschlag gewährleisten können.



BESCHREIBUNG DES HAFENS UND DER HAFENANLAGEN.

ALLGEMEINE ANWEISUNGEN.

Der Hafen von Gdynia ist Staatseigentum und wird durch das dem Industrie- und Handelsministerium unterliegende Hafenamt* verwaltet.

Der in Grundrissen bereits Ende 1935 beendete Bau des Hafens wurde durch das Französisch-Polnische Konsortium** nach den im Industrie- und Handelsministerium bearbeiteten Plänen ausgeführt.

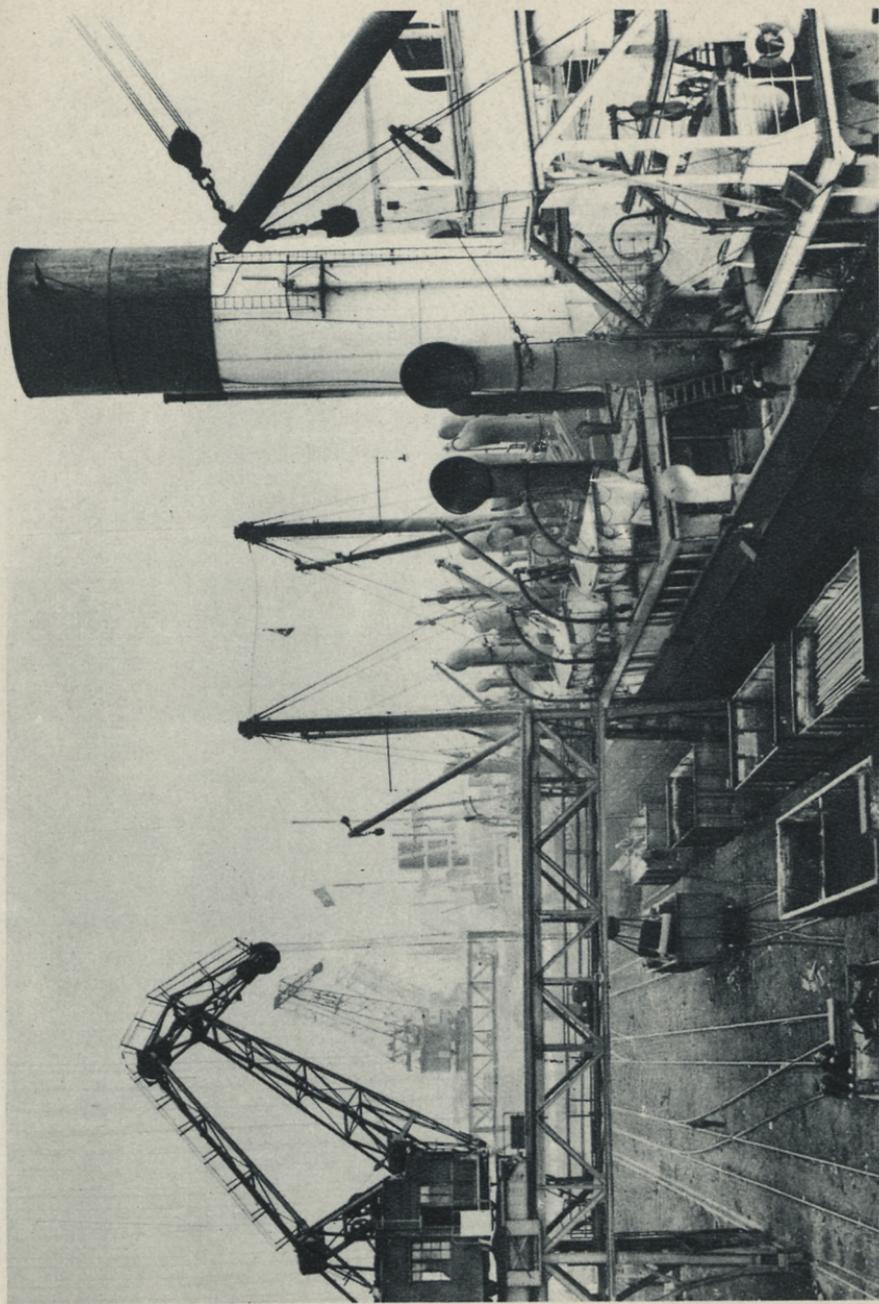
Die Hafendarbeiten wurden im schnellen Laufe seit 1924 auf Grund einer Reihe von Verträgen ausgeführt. Diese Verträge wurden nach Bedarf des weiteren Ausbaues des Hafens abgeschlossen und umfassten den Bau des in die See vorgerückten Vor- und Aussenhafens, sowie den auf dem Festlande ausgeführten Bau der Becken des Innenhafens***.

Das vierte Arbeitsstadium umfasst weitere Arbeiten im Innenhafen und zusätzliche, durch die Bedürfnisse des Hafenbetriebes auferlegte Arbeiten.

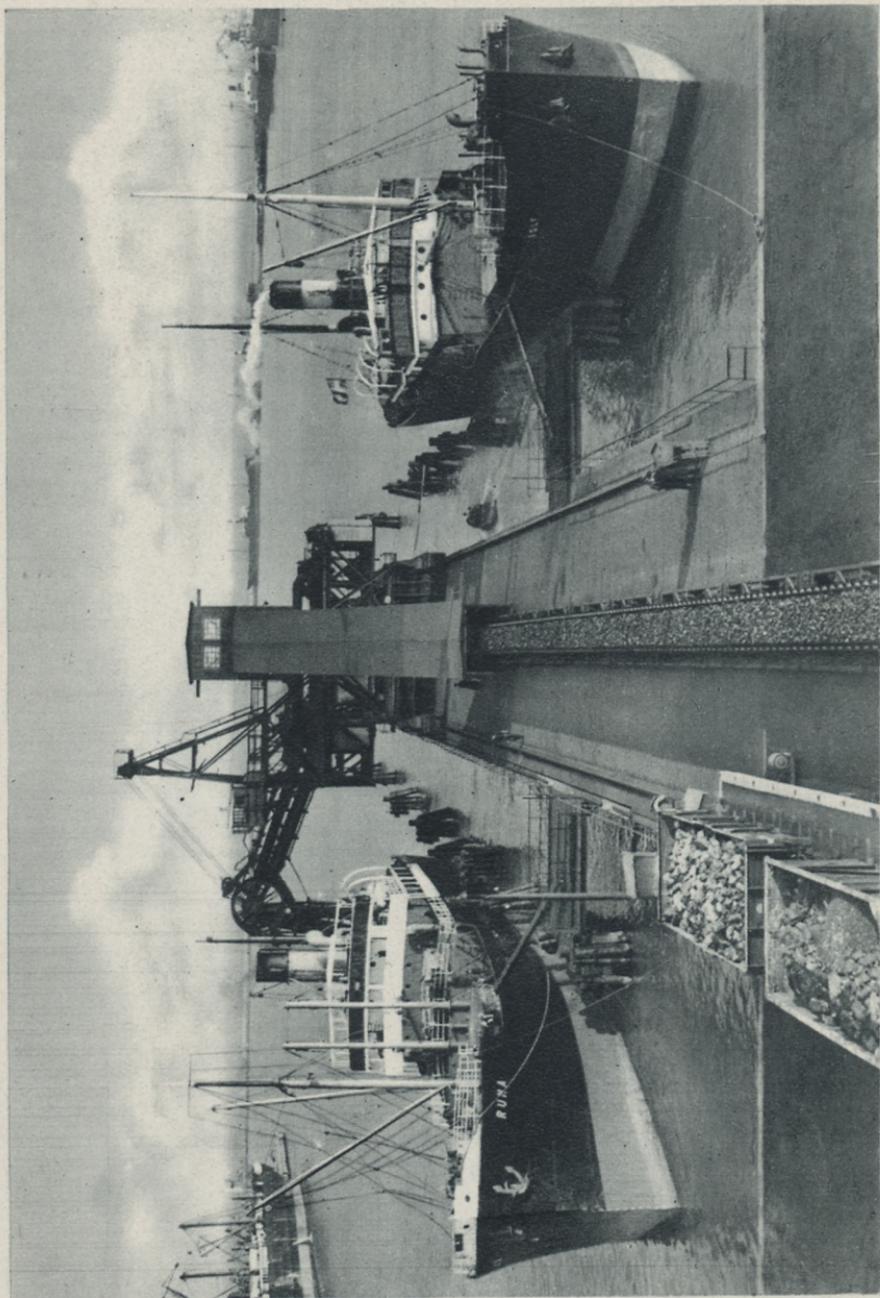
*) Das Hafenamt von Gdynia ist eine Behörde II Grades, welche die Verwaltung der ganzen polnischen Küste und der an ihr gelegenen Häfen ausübt. Behörden I Grades sind die Hafenskapitanate in Gdynia, Hel und Tczew.

**) Das Französisch-Polnische Konsortium bilden französische Unternehmungen: Société des Constructions de Batignolles, Schneider & Co., Soc. An. Hersent in Paris, — belgische: Ackermans et Van Haeren Antwerpen, — dänische: Hojgaard und Schultz, Kopenhagen. Die polnische Gruppe: Biuro Budowlane F. Skąpski i Ska Inżynierowie, S. A. und Inż. A. Paszkowski — gehört zum Konsortium seit dem Jahre 1932.

***) Die Studien und der Bau des einstweiligen Hafens von Gdynia wurde im Jahre 1921 begonnen.



Holländischer Kai
- Teilansicht



Dänischer Kai - Ver-
schiffung von Kohle
mit Hilfe einer
Förderbandanlage

Beim Bau der Hafenskaie wurden die modernsten Konstruktionen von Eisenbeton-Kasten nach dem System „Kopenhagen“ angewandt.

Die gesamte Hafenfläche beträgt vorläufig 1010 ha, wovon auf die Wasserfläche 335 ha, auf die Landfläche 675 ha entfallen.

Die gesamte Länge der fertigen, sowie der im Bau befindlichen Wellenbrecher beträgt 3948 m.

Die Länge der fertigen und benutzten Kaimauern beträgt 11.530 m, die Wassertiefe ist bei ihnen 6–12 m.

Der Hafen besitzt neuzeitliche Anlagen für den Umschlag von Stückgut und Massengütern. Die Zahl der Vorrichtungen vergrößert sich ständig und beträgt nunmehr 77 Einheiten, deren Gesamtleistung 6.000 Tonnen pro Stunde beträgt.

Die Nutzfläche der zur Verfügung stehenden Lageräume beträgt 203.625 m².

Die Länge der Eisenbahngleise im Hafen beträgt über 170 km.

Ausserdem sind im Hafen folgende Industrie- und Spezialanlagen tätig: Kühlhaus, Reis-Schälmaschine, Ölwerk mit Silo für Rohstoffe, Getreideelevator, Sortier- und Packschuppen für Trocken- und Südobst, Obstverarbeitungsanlagen, Reifenanlagen für Bananen, Fisch-Kühlhaus und Fischhalle, Hering-Kühlhaus, Anlagen für Verarbeitung von Seefischen, eine Werft für den Bau und Reparatur kleinerer Fahrzeuge, ein Schwimmdock von 3500 Tonnen Tragfähigkeit, eine Werft mit Sleep für den Bau von Fischkuttern, endlich Öl- und Kohlenbunkerstationen.

DIE LAGE UND DIE SCHIFFAHRTSVERHÄLTNISSE DES HAFENS.

Der Hafen von Gdynia liegt an der Südwest-Küste der Danziger Bucht, an der Ostsee, unter 54° 32' N geogr. Breite und 18° 34' O geogr. Länge von Greenwich.

Seiner geographischen Lage verdankt Gdynia einen leichten Zutritt zum Hafen und einen sicheren Aufenthalt auf der Reede, auch während stürmischen Wetters. Na-

türlichen Schutz gegen die Wellen der hohen See sowie gegen die Nordwinde und gegen Wellengang bietet die weit in das Meer vorgerückte Halbinsel Hel.

Von der Südspitze der Halbinsel gelangt man ohne irgendwelche Hindernisse für die Schifffahrt, mit direktem Kurs WSW, zum Hafen.

Die Reede vor dem Hafen, 9–14 m (30–45 Fuss) tief, mit sandigen Grund, eignet sich vortrefflich zum Anker.

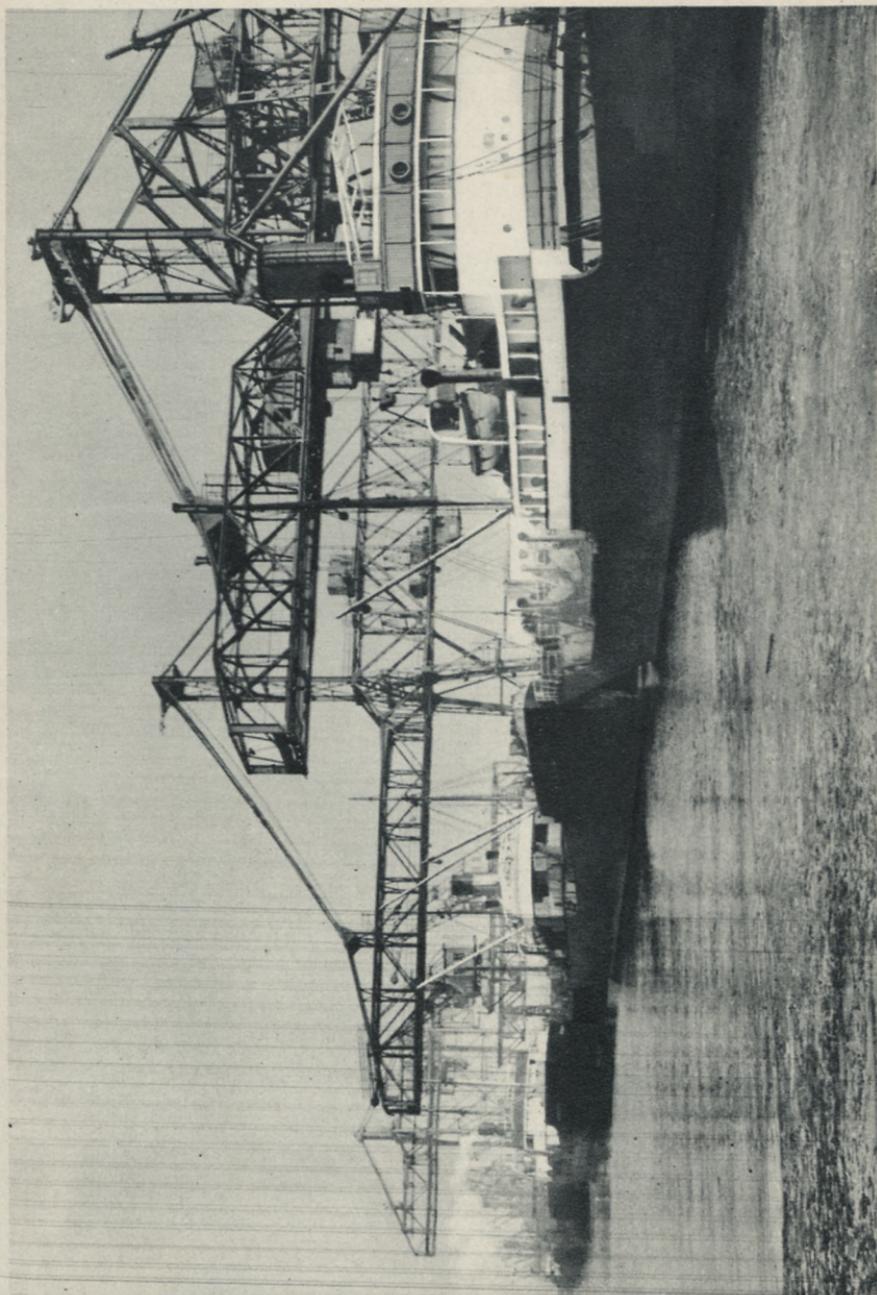
Der Hafen von Gdynia vereist nur während eines besonders strengen Winters. Die Hindernisse für die Schifffahrt werden dann mit Hilfe von Eisbrechern, kostenfrei für die Schiffe, beseitigt.

Die nach Gdynia steuernden Schiffe, welche sich der polnischen Küste vom Westen oder Nordwesten nähern, richten sich nach dem Leuchtturm in Rozewie.

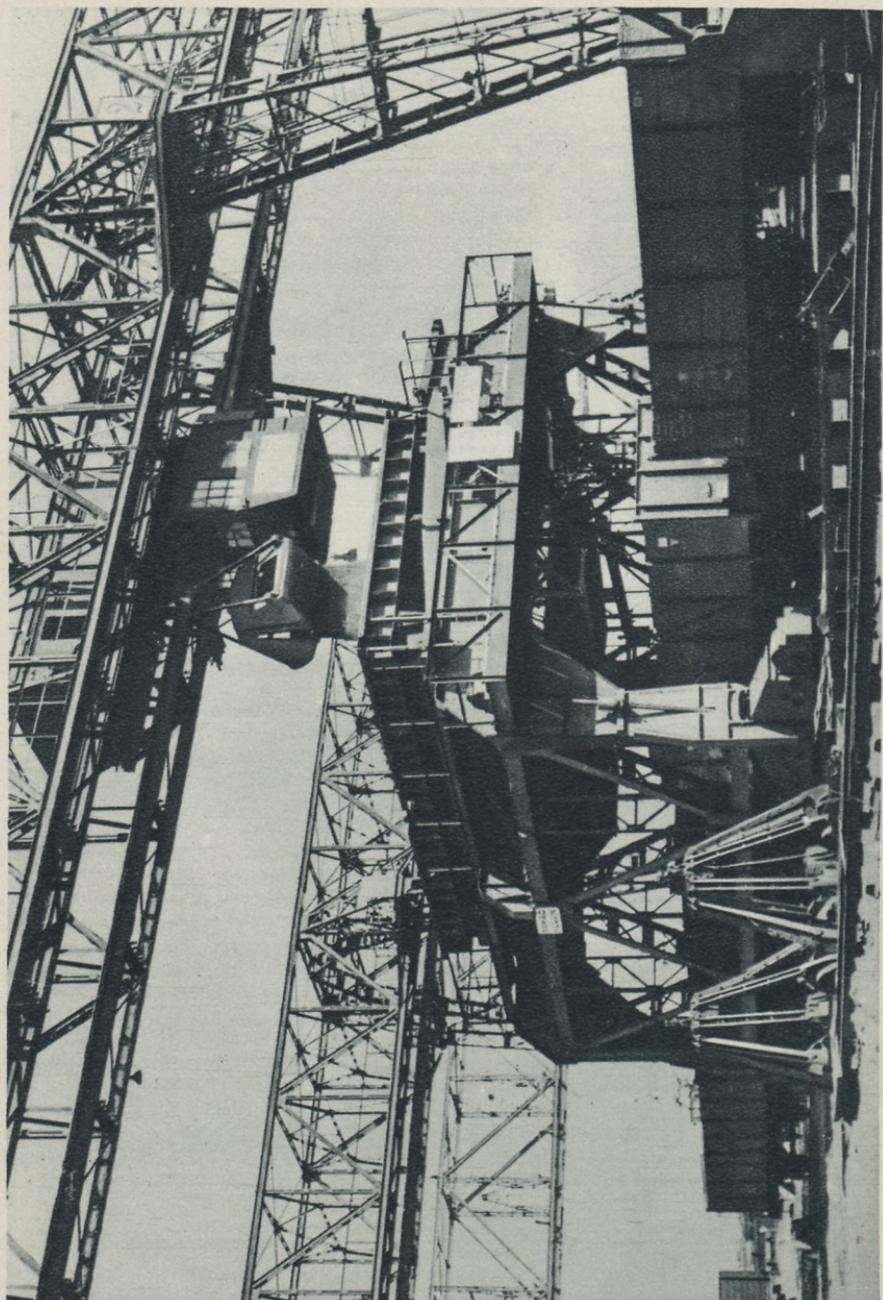
Bei beschränkter Sichtbarkeit, auch bei Nebel, ist die automatische Funkbake in Rozewie behilflich und auf einer Entfernung von 3 Seemeilen von dem Leuchtturm die dortige Nebelsignalanlage (Diaphon), welche mit den Signalen der Funkbake übereingestimmt ist. Die Signale dieser Anlage dienen zur Bestimmung der Entfernung zwischen ihr und dem Fahrzeug. Weiteres Feststellen des Kurses bei den oben erwähnten Wetterverhältnissen erleichtern die Signale der Funkbake in Hel.

Auf dem Abschnitte der Küstenlinie zwischen den 16 Seemeilen weit sichtbaren Leuchttürmen „Bór“ und „Hel“ befindet sich die Schallboje „Hel N“ mit Blitzfeuer.

In der Nähe der Küste, auf der sogen. „Schwedenchanze“ befindet sich ein Turm aus Eisenkonstruktion, auf welchem ein Blitzfeuer und eine Pendelsignalanlage mit Richtungsweiser eingerichtet ist, welche mit der Funkbake „Hel“ übereingestimmt ist. Die Signale dieser Anlage, welche 5 Seemeilen weit hörbar sind, können zur Bestimmung der absoluten Richtung von ihr zum Fahrzeug auf dem Meer benutzt werden – und auch in Verbindung mit den Signalen der Funkbake zur Bestimmung der Lage in der Gegend von Hel.



Schwedischer Kai
— Kräne für den
Umschlag von
Massengut in
loser Schüttung



Selbsttätiger
Wiegebunker

Weiter gegen Süden befindet sich der Leuchtturm Hel. Neben ihm ist eine pneumatische Schallanlage tätig, die ca 3 Seemeilen weit hörbar ist. An der Südspitze der Halbinsel Hel befindet sich noch die Leucht- und Glockenboje „Hel S“, deren Signale mit denjenigen der Funkbake Hel zur Bestimmung der Entfernung dienen.

Von hier ab steuern die von allen Richtungen kommenden Fahrzeuge auf die Boje „GD“, welche auf der Grenze der Reede von Gdynia sich befindet.

Nach dem Passieren der letztgenannten Boje haben die Schiffe mit Hilfe verabredeter Signale den Lotsen zu rufen, oder hissen die Flagge „U“, welche auf Grund der Hafenvorschriften in Gdynia bedeutet, dass der Kapitän des betreffenden Schiffes von der Lotsenpflicht befreit ist.

Das Anpeilen bei Nacht erleichtert das rote Feuer der Boje „GS“, das Blitzfeuer der Boje „GD“ – sowie die Hafeneingangsf Feuer (links das weiss-rote wechselnde, rechts das grüne Blitzfeuer), endlich die vielen Hafenfeuer.

SCHIFFFAHRTSEINRICHTUNGEN IM HAFEN.

Um die Annäherung zum Hafen bei verminderter Sichtbarkeit oder bei Nebel zu erleichtern, sind tätig: 1) Funkbake (Radiobeacon); 2) Unterwasser-Membransender, hörbar nur mit Hydrophonen auf Töne 900 Herz gestimmt; 3) elektrischer Pendel-Membransender (Penduling Oscillator), dessen 2 Signale in einem Zeitraum nacheinanderfolgen, der von der Hörrichtung abhängt; 4) elektrischer Membran-Schallsender mit Ton 300 Herz, der nur während dichten Nebels oder Schneesturmes ertönt.

Die Funk-, Unterwasser- und Schallsignale werden in steter Reihenfolge gegeben und dienen zugleich zur Richtungs- und Entfernungsbestimmung von der Signalstation, welche sich am Haupteingang zum Hafen befindet.

Das Staatliche Meteorologische Institut (P. I. M.), welches sich im südlichen Teil des Hafens befindet, ist

zugleich als Seewarte tätig. Von dem Turme des Gebäudes aus werden Warnungssignale vor stärkeren Winden, — als 6° der Beaufort'schen Graduierung — gegeben. Die genaue Zeit kann man nach den Leuchtsignalen des P. I. M., welche auf dem Turme jede Stunde gegeben werden, sowie nach den Chronometern der Seewarte bestimmen.

Schiffahrtsmeldungen, Seekarten sowie Seehandbücher in mehreren Sprachen liegen im Hafenskapitanat (Lotsenkai) oder in der Seeabteilung des Meteorologischen Institutes (wo sie auch verkauft werden) zur Einsicht aus. Im Hafenskapitanat befindet sich auch eine Sammelstelle der Schiffahrtsnachrichten (Avis aux Navigateurs), welche nautische Veröffentlichungen und Nachrichten fremder Staaten besitzt.

NÄHERE BESCHREIBUNG DES HAFENS.

Der Hafen von Gdynia besteht aus dem Aussen- und dem Innenhafen, welche durch einen gemeinsamen Vorhafen verbunden sind. Zu diesem führt der Haupteingang von der See (Reede) aus.

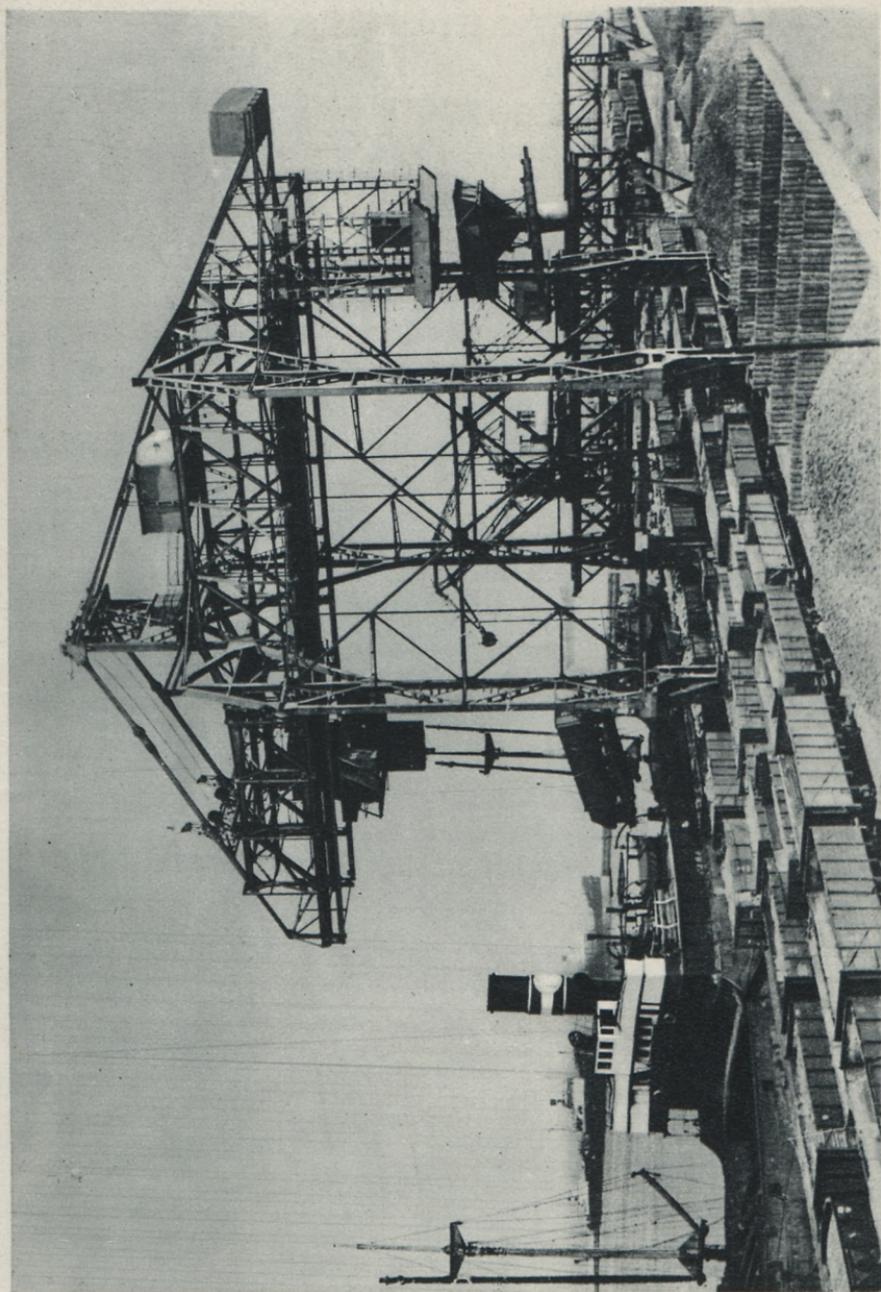
DER AUSSENHAFEN.

Der Aussenhafen umfasst ausser dem Vorhafen, drei südlich des letzten gelegene grosse Becken mit einer gesamten Wasserfläche von 86,6 ha — und zwar: das Kohlenbecken (35 ha), das Südbecken (23 ha) und das Präsidentenbecken (25 ha). Ein viertes kleines Seglerbecken (3,6 ha) wurde für See-Sportzwecke, als Liegeplatz für Jachte erbaut.

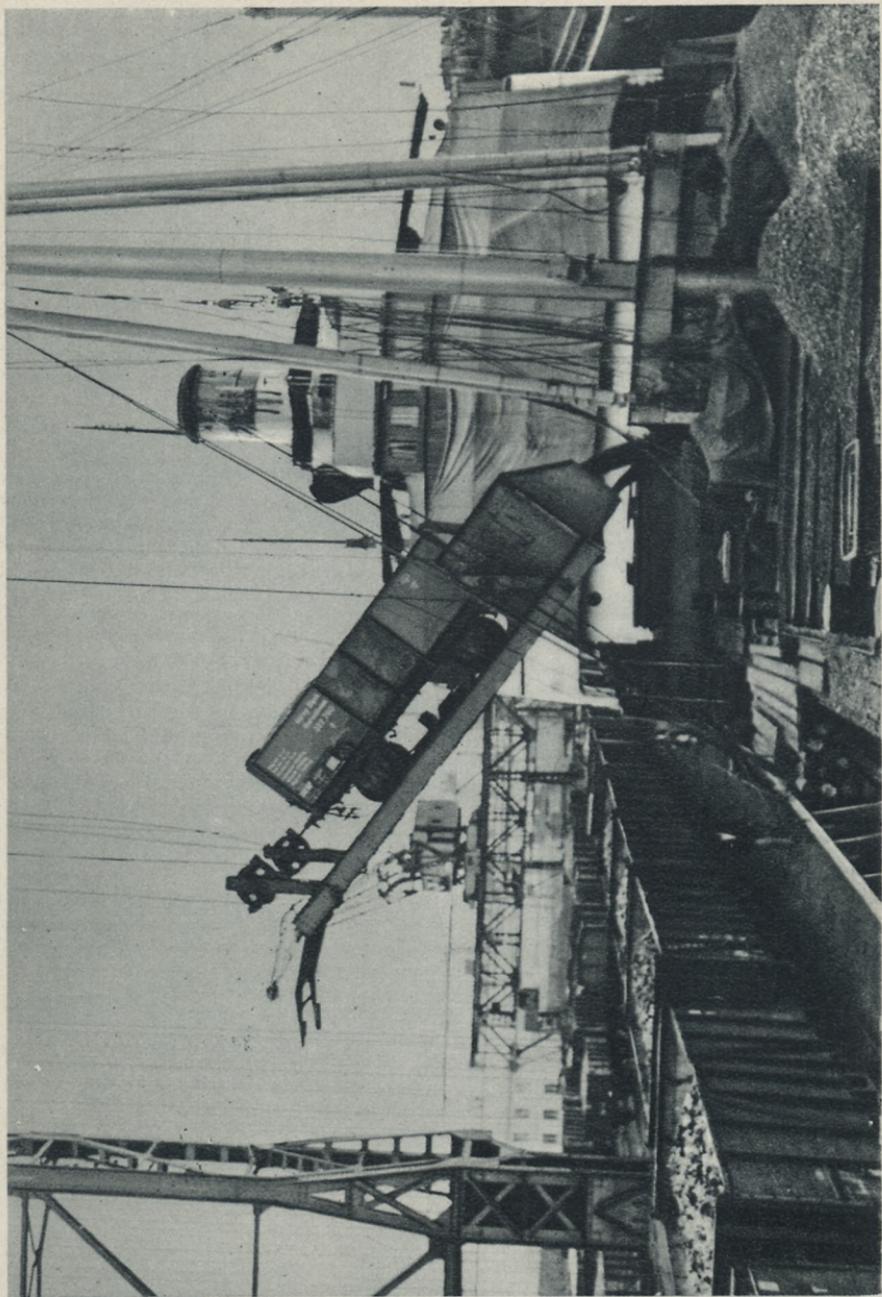
Die Wasserfläche des Vorhafens beträgt 97 ha.

Die Becken wurden durch 4 in das Meer vorspringende Molen: Passagier-, Kohlen-, Fischer- und Südmole gebildet, deren gesamte Landfläche 44 ha beträgt.

Von der Reede werden sie durch einen für den Vorhafen und die Becken gemeinsamen Wellenbrecher abgetrennt.



Schwedischer Kai
— Wagenkipper für
den Kohlenumschlag



Wagenkipper
in Tätigkeit

Zum Hafen führen zwei Einfahrten: Die Haupt-einfahrt (140 m breit) in den Vorhafen und dann durch den Einfahrtskanal zum Innenhafen, die zweite – im südlichen Teil des Aussenhafens, 150 m breit, den Wellenbrecher entlang, zu den einzelnen Becken.

DIE PASSAGIERMOLE. – Die süddlich vom Einfahrtskanal gelegene Passagiermole, welche den Vorhafen vom Kohlenbecken trennt, ist 400 m lang und 120 m breit. Die Wassertiefe beträgt bei der Mole 12 m, was das Anlegen grösster Ozeanschiffe ermöglicht.

Der Französische Kai der Mole ist für den überseeischen Passagier- und Auswandererverkehr, sowie für eilige Stückguttransporte, insbesondere im See-Durchfuhrverkehr bestimmt. In dem für diesen Verkehr erbauten Seebahnhof und in dem einstöckigen Transitlager befinden sich geheizte Räume sowie alle Einrichtungen für den bequemen Empfang und Abfertigung von Passagieren, Post, Gepäck, für die Zollabfertigung und für den Auswandererverkehr. Dort befindet sich auch der Hauptstützpunkt für die Tätigkeit der Polnischen Schiffahrts-gesellschaft „Gdynia–Ameryka“ Linje Żeglugowe S. A.

Hinter dem Transitlager liegen auf demselben Kai zwei Schuppen von über 8,5 Tausend m² Nutzfläche zum Lagern von eingeführtem Obst und Stückgut.

Der Kai und die Schuppen werden durch 6 Halbportal-Kräne von je 3 t Hebekraft bedient; zwei von ihnen mit besonders grosser Reichweite und mit Brücken, welche für den direkten Zugang vom Schiff zum oberen Stockwerk des Seebahnhofes und umgekehrt dienen, stehen am Seebahnhof zur Verfügung.

Der Holländische Kai, bei welchem die Wassertiefe 10 m beträgt, ist für den Umschlag von Alteisen, Erzen und anderen Massengütern und schwerem Stückgut bestimmt. Die Ausrüstung besteht aus zwei Universalkränen von je 7 t Hebekraft und acht Portalkränen

von je 5 t Hebekraft. Diese zehn Kräne umspannen zugleich vier am Kai gelegene Eisenbahngleise.

DAS KOHLENBECKEN UND DIE KOHLENMOLE.

Der Umschlag der Exportkohle ist im Kohlenbecken und auf der Kohlenmole konzentriert. Im westlichen Teil des Beckens, am Dänischen Kai (390 m lang, 8 m Wassertiefe), auf zwei vorspringenden Molen befinden sich zwei Kohlenförderanlagen (Belt conveyors) nebst dazu gehörigen Waggon-Kippern – von grosser Umschlagsfähigkeit, – jede über 650 t in der Stunde.

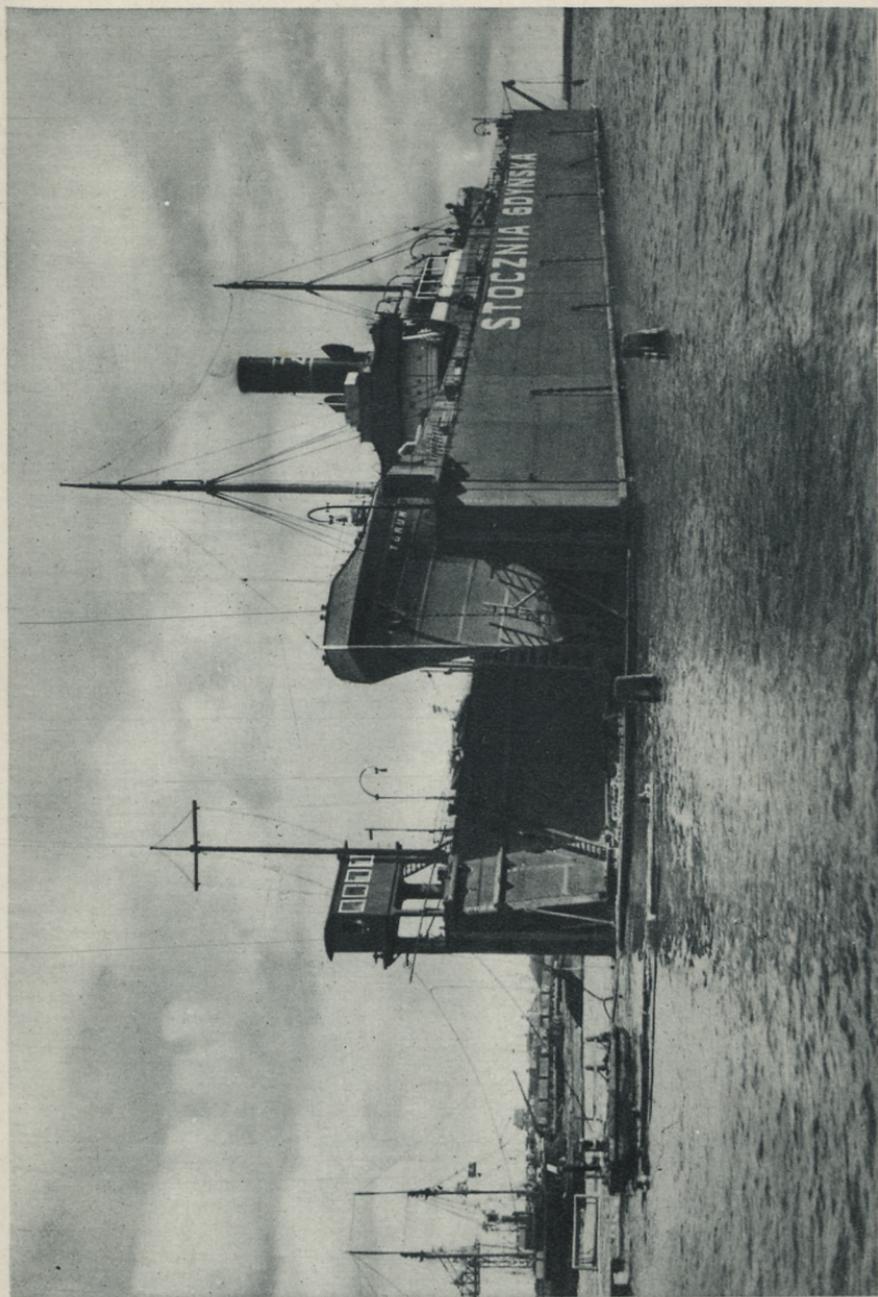
Eine dieser Anlagen gehört dem Kohlenkonzern „Skarboferm“, im Hafen unter der Firma „Skarbopol“ tätig, die andere dient im Hafen als Kohlenbunkerstelle, und auch für die Verschiffung von Exportkohle.

Im südlichen Teil des Kohlenbeckens, am Schwedischen Kai (780 m lang, 8 und 9 m Wassertiefe) sind im Westende drei Brückenkräne (ein 5 t und zwei je 7 t Hebekraft), sowie eine Verladebrücke mit automatischem Wiegebunker von 200 t Raumgehalt für den Umschlag von Kohle und anderen Massengütern, wie Eisenerz, Phosphate, Schwefelkies u. s. w., eingerichtet.

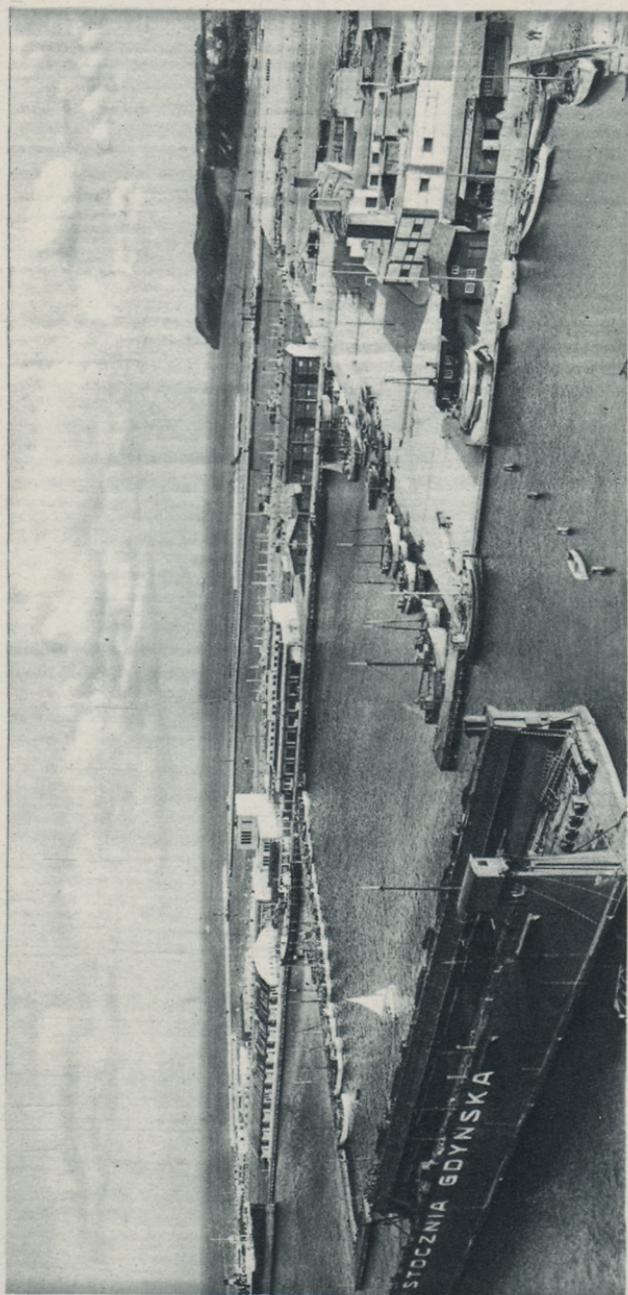
Der weitere Teil des Kaies mit dem angrenzenden Gelände wird von dem oberschlesischen Kohlenkonzern „Robur“ benutzt, welcher im Hafen unter der Firma „Polskarob“ — Polnisch-Skandinavische Transport-Gesellschaft tätig ist. Auf diesem Abschnitt des Kaies wird die Kohle mittels vier Portalkränen von je 7 t Hebekraft mit Greifern und einem [Kohlenwaggon-Kipper (Tippler) von 450 t Umschlagsfähigkeit in der Stunde verladen.

Die genannte Gesellschaft verfügt über vier eigene Kohlendampfer für den Seetransport von einem Gesamt-raumgehalt 4.530 NRT.

Das Südufer der Kohlenmole, – der Schlesische Kai (758 m lang, 9 m Wassertiefe), wird mit den anliegenden Plätzen durch die Kohlenexportkonzerne: „Giesche“ und „Progress“ und durch die Firma „Elibor“ besetzt. Die Kohlenverschiffung erfolgt mittels vier Por-



Die Schiffswerft
- Schwimmdock



Der Fischerhafen —
Lager und Bear-
beitungsanlagen
für Fische

talkränen von je 7 t Hebekraft; zwei dieser Kräne sind mit selbsttätigen Wiegevorrichtungen versehen.

Der ganze Kohlenumschlag im Hafen wird also durch drei Spezialanlagen und elf Kräne von über 650.000 t monatlicher Leistungsfähigkeit bewerkstelligt.

Vor dem Gelände der Kohlenkonzerne befinden sich am Schlesischen Kai Tankanlagen der Firma „Gazolina“ für Petroleum und Gasöl. Diese Anlagen dienen zur Versorgung der Fischkutter mit flüssigem Brennstoff und Schmierölen, sowie für Schiffsbelieferungszwecke.

DAS SÜDBECKEN, zwischen der Kohlen- und Fischermole gelegen, hat eine Wasserfläche von 23 ha und eine Gesamtlänge der Kaimauern von 1.836 m. Die Tiefe des Beckens bei den Kaimauern beträgt 4,5 m bis 9 m.

Dieses Becken besitzt vorläufig, bis zum Zeitpunkt, wo der gemeinsame äussere Wellenbrecher beendet sein wird, einen besonderen Eingang direkt von der Reede aus.

Im nord- und südwestlichen Teil des Beckens wurden durch Pfahlbauten zwei kleinere Becken abgetrennt; das nordwestliche dieser Becken wurde mit dem anliegenden Hafengelände der Schiffswerft „Stocznia Gdynska“ abgetreten. Diese Werft besitzt dort Schiffsreparaturwerkstätten, ein Schwimmdock von 3.500 DWT und einen Schwimmkran von 50 t Hebekraft.

Das südwestliche Becken mit dem Fisch-Kai und Kaschubischem Kai dient als Liegeplatz für Fischereifahrzeuge.

Am Ufer zwischen den kleinen Becken befindet sich ein Sleep, welcher für die Fischereifahrzeuge durch das Seefischerei-Institut erbaut wurde.

DIE FISCHERMOLE. — Der Englische Kai dieser Mole dient der Hochseefischerei. Es befindet sich dort ein Fischkühlhaus mit Lagerhalle von ca 2.500 m² Nutzfläche; es ist mit den neuesten Kühlanlagen, einer kleinen Eisfabrik, einem Auktionssaal für Handelszwecke, ferner mit Sortierräumen, sowie mit Kammern für das Unterbringen von frischen und gefrorenen Fischen versehen.



Neben der Fischhalle stehen am Kaschubischen Kai die Lager der Firma „Mopol“, einer polnisch-niederländischen Genossenschaft. Diese Lager, von 1.796 m² Nutzfläche, dienen zur Aufbewahrung von Heringen, welche mit acht Fisch-Luggern der genannten Firma an der schottischen Küste gefischt und transportiert werden.

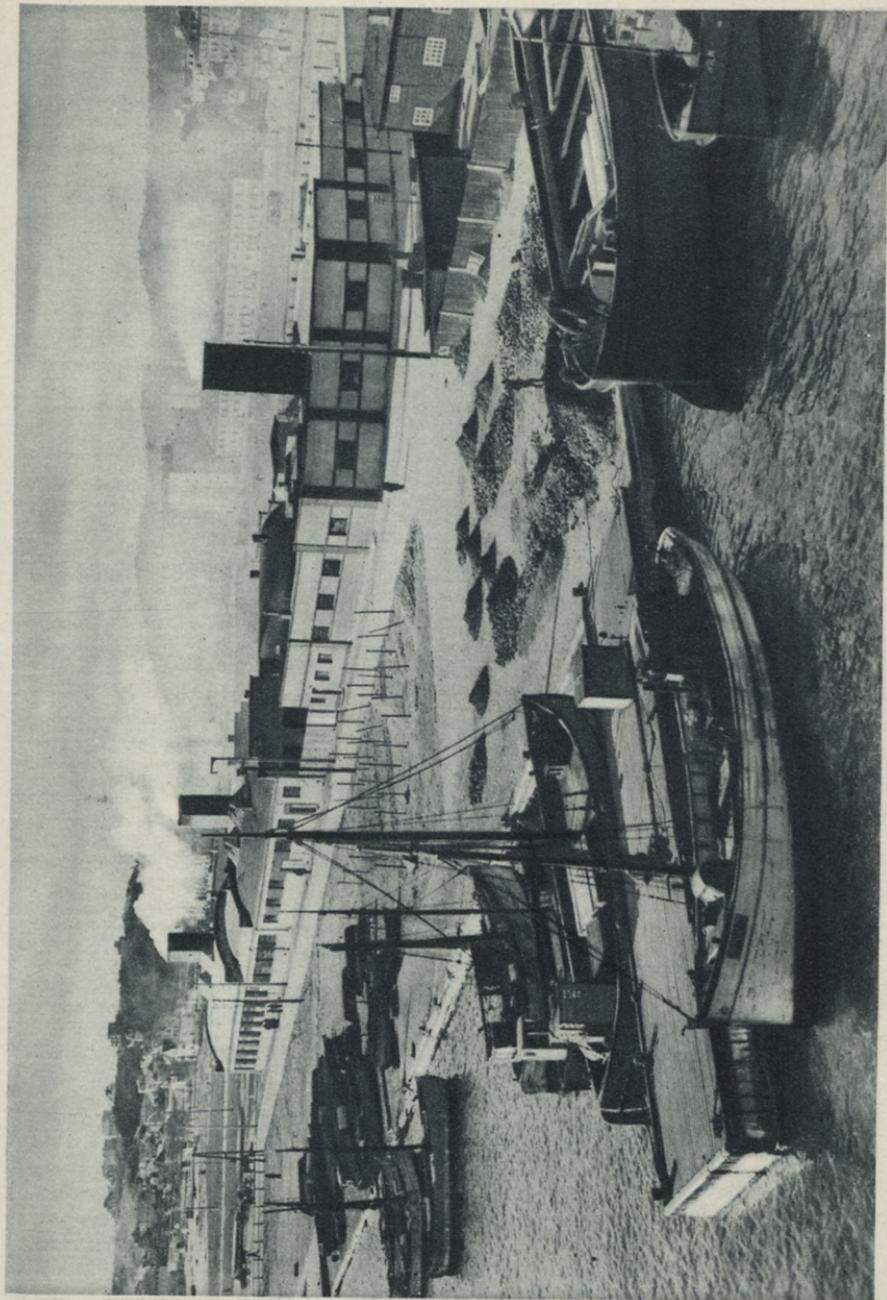
Östlich der Fischhalle befinden sich: ein in Kammern eingeteiltes Heringkühlhaus von 2.780 m² Nutzfläche für Heringe und 480 m² Nutzfläche für gefrorene Fische anderer Arten. Das gesamte Fassungsvermögen des Kühlhauses beträgt 400 t gefrorener Fische und 28.000 Fässer (je 120 kg netto) Heringe. Weiter befinden sich drei Heringslager von 8.424 m² gesamtter Nutzfläche zum Aufbringen von Heringen, welche für den Landesbedarf eingeführt werden oder als Durchfuhrgut in den Hafen ankommen.

Hinter den Gebäuden der Firma „Mopol“ hat ein zweites Hochseefischerei-Unternehmen, die Firma „Mewa“, seine Lager zum Aufbringen von Heringen, ferner eine Fischkonserven-Fabrik, Fischräucherei, Salzlager und Heringsfässer-Fabrik.

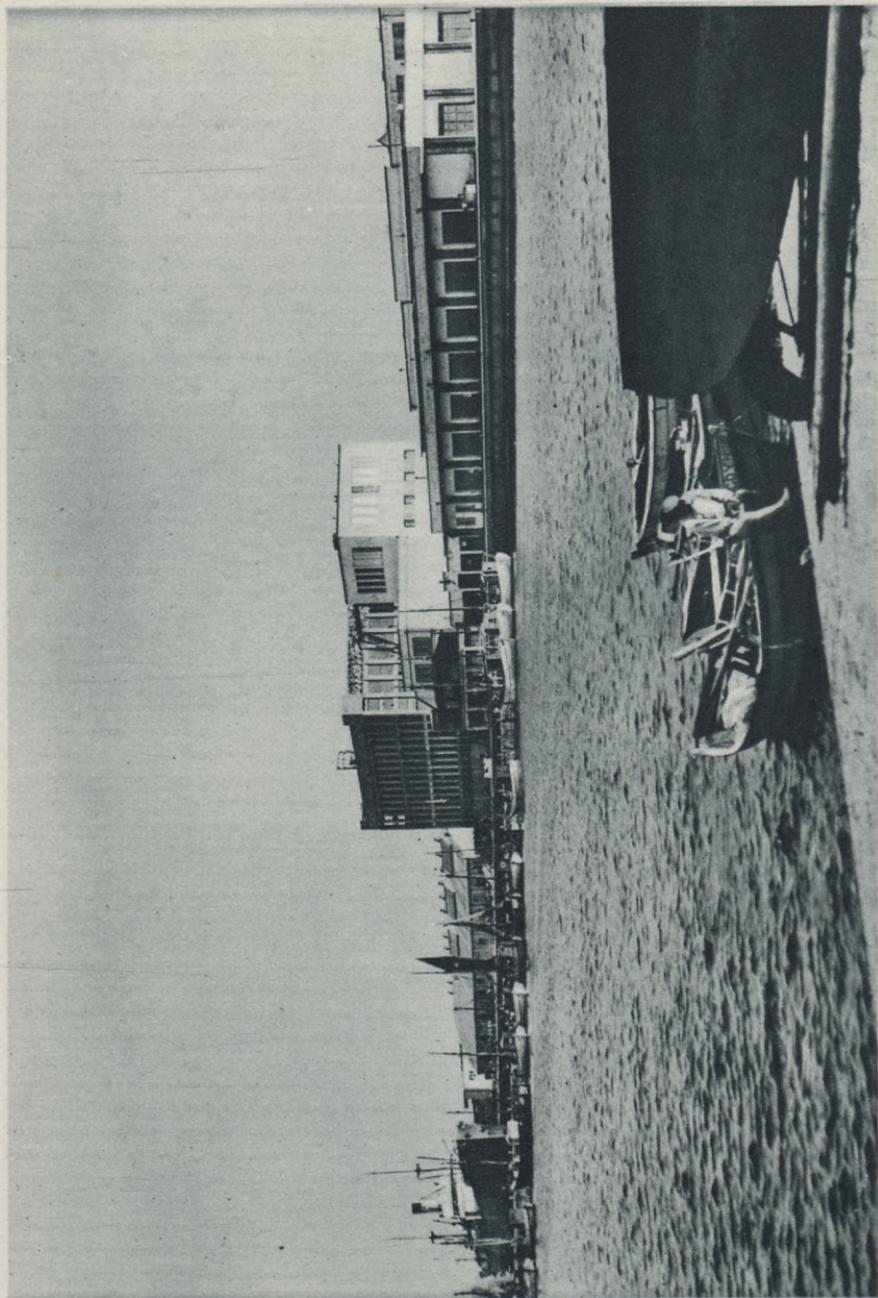
Am Fischkai befinden sich andere Fischindustrie-Unternehmen; es sind das grössere neuzeitliche Räuchereien und Konservenfabriken. In diesem Teile des Hafens wurde der ganze Fischhandel und die Fischverarbeitungs-Industrie gruppiert. Hier werden auch Gelände für Zwecke der weiteren Entwicklung der Fischindustrie vorbehalten.

Am östlichen Ende des Englischen Kaiufers befinden sich die Lager und Tankanlagen für Mineralöle, Mineralfette und Bunkeröl, sowie Erdöl der Staatlichen Petroleum-Anstalten „Polmin“. Diese, gleich denjenigen der Firma „Gazolina“, beliefern die Schiffe mit Schmier- und Bunkeröl.

In südlichen Teil der Mole, am Wilson-Kai befindet sich die Anlegestelle und das Lager der Schiffahrtsgesellschaft „Vistula“, welche einen regelmässigen Dienst auf dem Wasserweg mit dem Binnenlande via Danzig und Tczew unterhält. Daneben steht ein Lager der „Żegluga Polska“ S. A.



Die Fischindustrie



Das Fisch-Kühlhaus

DAS PRÄSIDENTENBECKEN. — Es liegt südlich der Fischermole. Seine Wasserfläche beträgt 25 ha und die gesamte Länge der Kaimauern 1.530 m.

Dieses Becken wird im Süden durch die Südmole, 680 m lang und 120 m breit, geschlossen. An der Südseite der Südmole befindet sich, als letztes, das Jacht-Becken mit eigenem Zugang von Süden aus.

Das Präsidentenbecken ist für den Passagier- und Güterverkehr in der Küstenschiffahrt bestimmt.

Das Jacht-Becken mit den anliegenden Geländen dient für Seesport-Zwecke.

DER INNENHAFEN.

Den Innenhafen bilden zur Zeit: Der Hafenkil, im Festland als Verlängerung des Einfahrtskanals, in der Nordwest-Richtung, ca 2,5 km weit ausgebaggert — und zwei Innenbecken: No. 1., Marschall Piłsudski-Becken — und No. 2, Minister Kwiatkowski-Becken. Das letztgenannte gehört zum Freihafen. In dem nordwestlichen Teil des Hafenkil, an dem Oksywie-Ufer, befindet sich das für Holzausfuhr bestimmte Gelände (120.000 m²) mit Kaianlagen.

DER LOTSENKAI — (200 m lang, 10 m Wassertiefe) liegt südlich der Einfahrt in den Innenhafen. Hier befindet sich, gegenüber der Haupteinfahrt, das Hafenkaptanat und der Lotsenposten. Daneben steht der Schuppen No. 1, welcher mit einer Nutzfläche von ca. 4.000 m² zum Lagern von Stückgut bestimmt ist und dem Warenverkehr der regelmässigen Schiffahrtsverbindungen der „Żegluga Polska“ dient. In dem durch die Eisenbahn-Zollagentur belegten Schuppenteil befindet sich ein öffentliches Zollager.

Der Lotsenkai wird durch vier Kräne bedient (zwei je 1,5 t und zwei je 5 t Hebekraft).

DAS MARSCHALL PIŁSUDSKI-BECKEN liegt hinter dem Lotsenkai in südwestlicher Richtung; es ist das erste und grösste Innenbecken von 27 ha Wasserfläche, 250 m

breit und 10 m tief. Das Becken wird durch den Polnischen Kai – 1.130 m, den Rotterdamer Kai – 310 m und den Indischen Kai – 1.009 m umgeben.

DER POLNISCHE KAI. – HAFENSCHUPPEN. – Am Polnischen Kai stehen Hafenschuppen, welche für den Umschlag und die Lagerung von hochwertigen Gütern und Stückgut bestimmt sind.

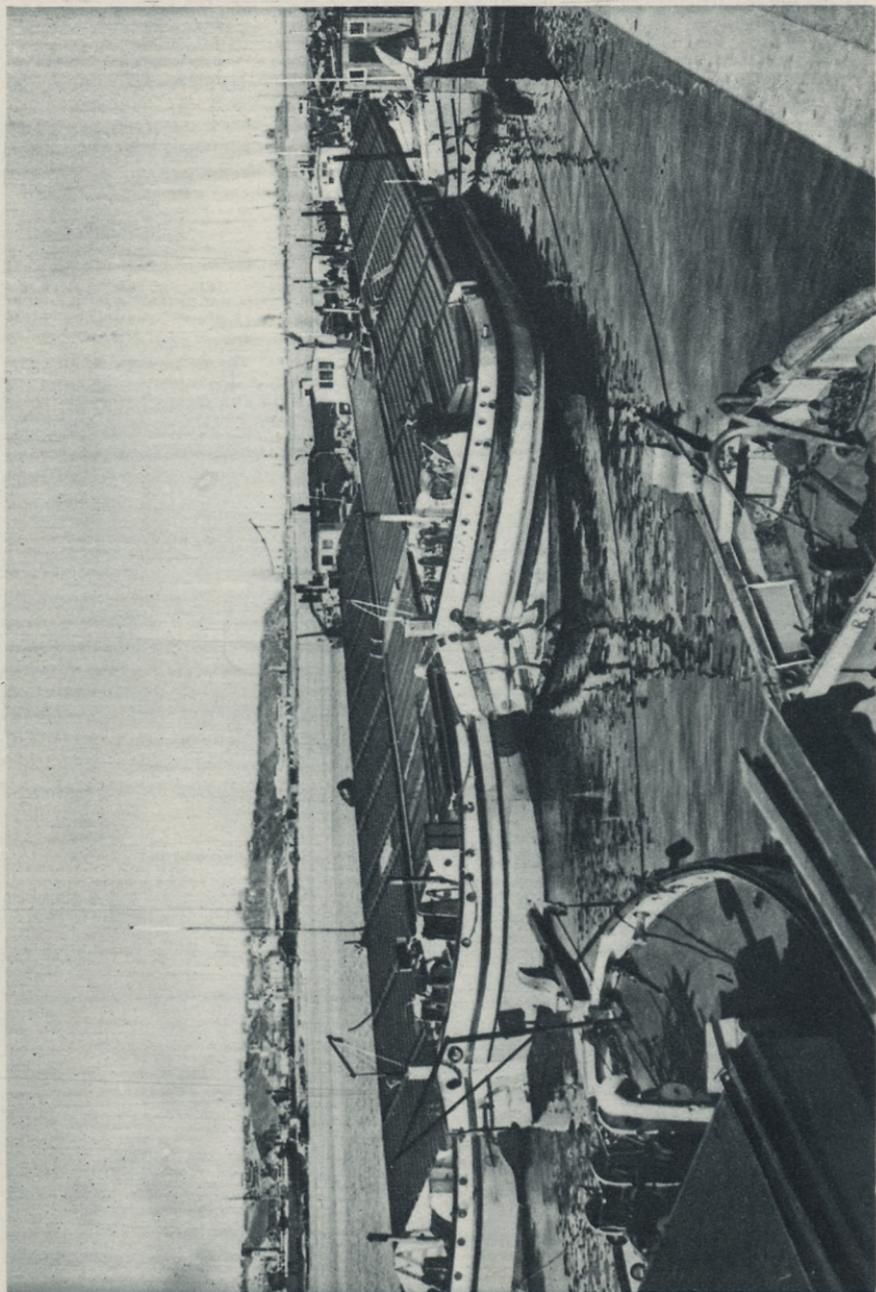
Die in der ersten Uferzone gelegenen Umschlagschuppen von über 84.000 m² Lagerfläche dienen zur kurzfristigen Lagerung, – diejenigen dagegen, in der zweiten Uferzone, von über 28.000 m² gesamt Lagerfläche, dienen zur langfristigen Lagerung.

Einige Schuppen dienen als Anlegestellen für eine Reihe regelmässiger Schifffahrtslinien, welche den Hafen von Gdynia entweder direkt mit den Rohstoff-Erzeugungsländern – oder auch mit den grösseren europäischen Häfen (Antwerpen, Rotterdam, London, Hamburg), welche Verteilungsplätze im Weltgütertausch sind, verbinden. Diese Lager bedienen auch teilweise die Ausfuhr polnischer Landwirtschafts-Erzeugnisse.

Es befinden sich auf dem genannten Kai: 18.000 m² grosse Schuppen „Cukroport“ zum Lagern von Zucker, welcher nach den skandinavischen Staaten, nach England, Levante u. a. m. ausgeführt wird. – Lager und Anlagen für die Umarbeitung von eingeführten getrockneten Südfrüchten (Obstmischungen); die Erzeugung dieser Anlagen beträgt über 5.000 t jährlich. – Schuppen für die Bedienung der regelmässigen amerikanischen Schifffahrtslinie Gdynia – New York. – Lager des Staatlichen Tabakmonopols, 4-stockig, von ca. 10.700 m² Fläche, zum Lagern und Sortieren von aus England, den Vereinigten Staaten, Italien, Bulgarien u. s. w. eingeführtem Tabak. – „Chłodnia Portowa“ G. m. b. H. mit 15.695 m² Nutzfläche, das grösste Hafenkühlhaus in Europa, hat die modernste technische Ausstattung. Es können dort ca. 1.200 Eisenbahnwagen von Gütern, wie Butter, Eier, Fleisch, geschlachtetes Geflügel, Gefrierfleisch u. s. w., die eine



Lugger für Hoch-
seefischerei vor der
Heringshalle



Weichselkähne
mit Zucker am
Polnischen Kai

bestimmte niedrige Temperatur erfordern, gelagert werden. Das Kühlhaus bearbeitet hauptsächlich die Ausfuhr polnischer landwirtschaftlicher Erzeugnisse, doch dient es zugleich mit anderen Schuppen, welche gekühlte Kellerräume besitzen, auch zur Aufbewahrung von eingeführtem Obst, Wein u. s. w. Da das Kühlhaus die Rechte eines öffentlichen Lagerhauses hat, bietet es nicht nur günstige Lagerungsbedingungen zu äusserst niedrigen Sätzen, sondern es erteilt auch Warrant-Kredite gegen Verpfändung der im Kühlhaus eingelagerten Güter.

Der Polnische Kai wird durch 18 Portalkräne von 1,5 bis 3 t Hebekraft bedient.

DER ROTTERDAM-KAI, 310 m lang, schliesst das Becken von der Südwest-Seite. An diesem Kai befindet sich ein Hafenschuppen von 13.260 m² Nutzfläche zum Lagern von Massengütern, wie Kalisalze, Thomasmehl, Stickstoffdüngemittel, Kartoffeln u. a. — Ausserdem befindet sich hier ein gut versorgtes Schiffsbelieferungslager.

Am Kai sind fünf Portalkräne von 1,5 bis 2,5 t Hebekraft im Betriebe.

DER INDISCHE KAI. DIE HAFENINDUSTRIE. — Im südwestlichen Teil des Indischen Kaies (1.009 m) befinden sich zwei grosse Industrieanlagen, welche ihre Erzeugung auf der Verarbeitung von Rohstoffen oder auf Veredelung der aus der Übersee eingeführten Halbfabrikate stützen.

Die Reisschälmaschine. — Das erste grosse Privatunternehmen, welches schon im Jahre 1927 gegründet wurde, ist die „Łuszczarnia Ryżu“ Kommandit-Gesellschaft. Die Mühle und die Reislager besetzen eine Fläche von ca. 9.400 m². Die jährliche Umarbeitungsfähigkeit beträgt bis 150.000 t. Der Rohstoff wird direkt aus Burma und Britisch Indien bezogen.

Ausser der Belieferung des Binnenmarktes wird 25% der Erzeugung der Reisschälmaschine nach den skandinavischen und baltischen Staaten, nach der Tschechoslowakei, Rumänien, Ungarn, teilweise nach Deutschland,

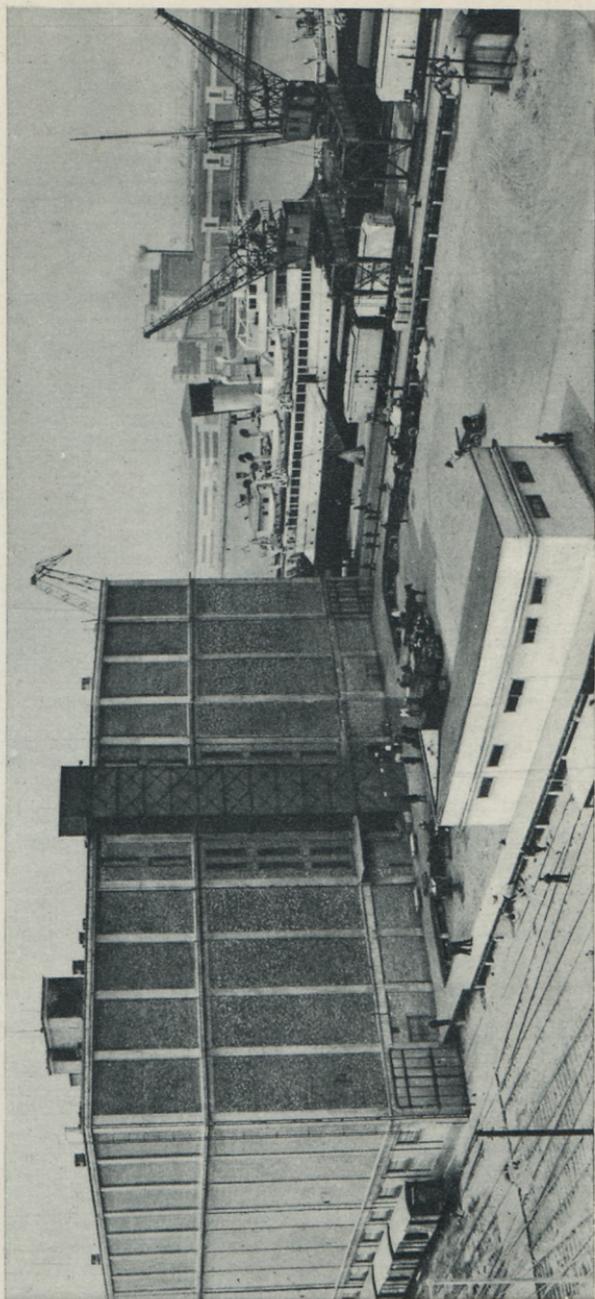
England und sogar nach der Levante ausgeführt. Nebenprodukte, wie Reismehl und Kleie, werden auf dem Seeweg nach den Nachbarstaaten, u. a. nach Deutschland, Holland u. s. w. ausgeführt.

Das Ölwerk. — Neben der Reisschälmaschine befinden sich die Fett- und Ölwerke „Union“ A. G. in Gdynia, welche dem Internationalen Konzern „Unilever — Schicht“ gehören. Das Ölwerk hat mit dem Lager eine Nutzfläche von ca. 6.000 m². Es besitzt ein Silo für 6.500 t Rohstoffe, neueste Luftdruck- und Förderbandanlagen für das Löschen der Schiffe und die Behandlung der Rohstoffe. Die Erzeugung stützt sich auf der Umarbeitung überseeischer Rohstoffe (wie Kopra, Erdnüsse, Palmkerne, Sojabohnen), welche direkt aus Argentinien, Mandschu-Kuo, China, Ostindien und teilweise aus Russland eingeführt werden. Die jährliche Verarbeitungsfähigkeit der Werke beträgt über 100.000 t.

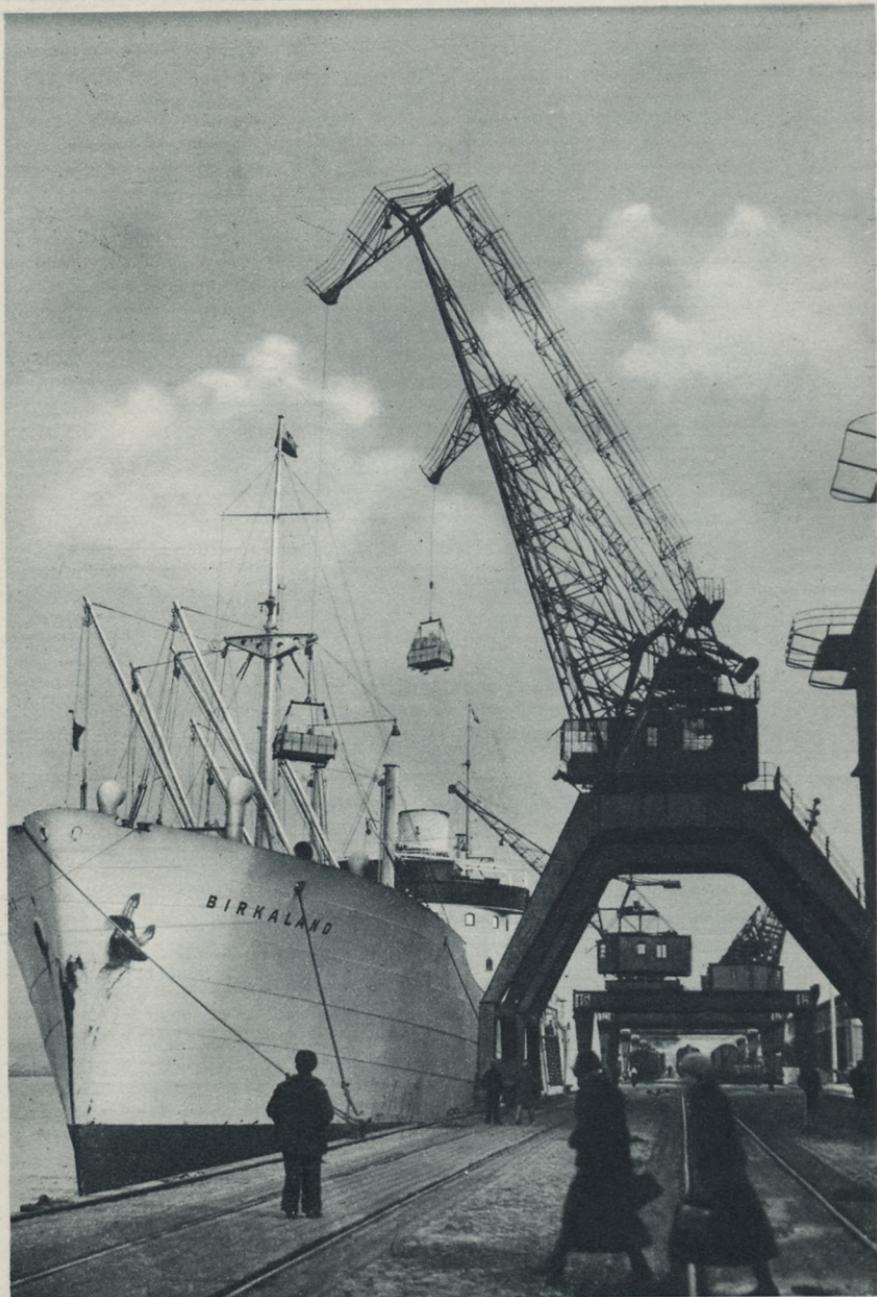
Die Erzeugung — 2/3 technischer und 1/3 Speiseöl — ist neben der Versorgung des Binnenmarktes, Gegenstand der Ausfuhr nach den Überseeländern. Ölkuchen, ein Nebenprodukt, bilden auch eine beträchtliche Ziffer in der Ausfuhr des Ölwerkes.

Hinter dem Ölwerk stehen Tankanlagen mit einem gesamten Fassungsvermögen von ca. 15.000 t für die durch den Polnischen Verband der Zuckerindustrie ausgeführte Melasse. Daneben steht ein moderner Getreideelewator für 30.000 t, mit neuesten Luftdruckanlagen für den Umschlag verschiedener Arten von Export-Getreide versehen.

DER FREIHAFEN — DAS MINISTER KWIATKOWSKI-BECKEN. — Parallel zum Marschall Piłsudski-Becken liegt das Minister Kwiatkowski-Becken mit einer Kailänge von ca. 2.200 m. Dieses Becken bildet, zugleich mit dem ausgebauten und benutzten Vereinigte Staaten-Kai, mit dem zum Ausbau und Betrieb vorbereiteten Tschecoslowakischen und Rumänischen Kai und mit dem anliegenden Gelände, das Gebiet des Freihafens im Hafen von Gdynia.



Das Hafen-Kühlhaus. Im Hintergrund das Marschall Piłsudski-Becken



Löschchen von Apfelsinen vor dem Hafenkühlhaus

Der Freihafen wurde im Januar 1934 zur Verfügung gestellt. Seine Fläche beträgt vorläufig 48 ha, davon 33 ha Land und 15 ha Wasser.

Für die künftige Ausdehnung des Freihafens sind weitere Gelände südwestlich des Hafenkanals vorgesehen.

Das polnische Gesetzwesen und die betreffenden Ausführungs-Bestimmungen zeichnen sich durch liberale Grundsätze der Zollfreiheits-Politik aus, die im Folgenden ausgedrückt werden können:

- 1) Betrachten des Freihafens als Zoll-Ausland,
- 2) Zulassen des Umarbeitens, Bearbeitens, Umpackens und anderer Behandlung der Güter.
- 3) Einführen des Verzehrungsrechtes.

Die in den Freihafen eingeführten und dort zum Lagern oder Bearbeitung bestimmten ausländischen Güter unterliegen keinen Zoll-, Monopol- oder Steuerbelastungen. Ausserdem ist eine unbehinderte Bedienung und alle möglichen Erleichterungen der Ein- und Ausfuhr, insbesondere der Durchfuhr von Gütern, vorgesehen.

DIE BAUMWOLLAGER. — In dem nordöstlichen Teile des Vereinigte Staaten-Kaies¹ befinden sich grosse Konsignationslager von Baumwolle, welche direkt aus den Vereinigten Staaten, Ägypten, British Indien, Brasilien, Peru u. s. w. eingeführt wird. In der ersten Uferzone steht ein Schuppen für kurzfristige Lagerung und Behandlung, dessen Nutzfläche 12.000 m² beträgt. Hinter ihm, in der zweiten Uferzone, stehen zwei Schuppen von 21.000 m² gesamter Nutzfläche für langfristige Lagerung.

Die Verwaltung der Konsignationslager² und das³ damit verbundene Finanzieren des Baumwollhandels wird durch die Landeswirtschaftsbank (Bank Gospodarstwa Krajowego) besorgt. Die durch diese Bank gegründete Lagerhausgesellschaft „Domy Składowe B. G. K.“ versichern die eingelagerte Baumwolle und stellen Warrante aus.

Es ist den Hafenanlagen und den Ermässigungen der Hafengebühren zu verdanken, dass Gdynia ein Baumwoll-Umschlagshafen geworden ist; infolge der Gründung des Verbandes der Baumwollhandels-Interessenten in Gdynia (Gdynia Cotton Association) und der Eröffnung im Hafen einer qualitativen Baumwollarbitrage ist Gdynia auch ein Handelshafen für Baumwolle geworden.

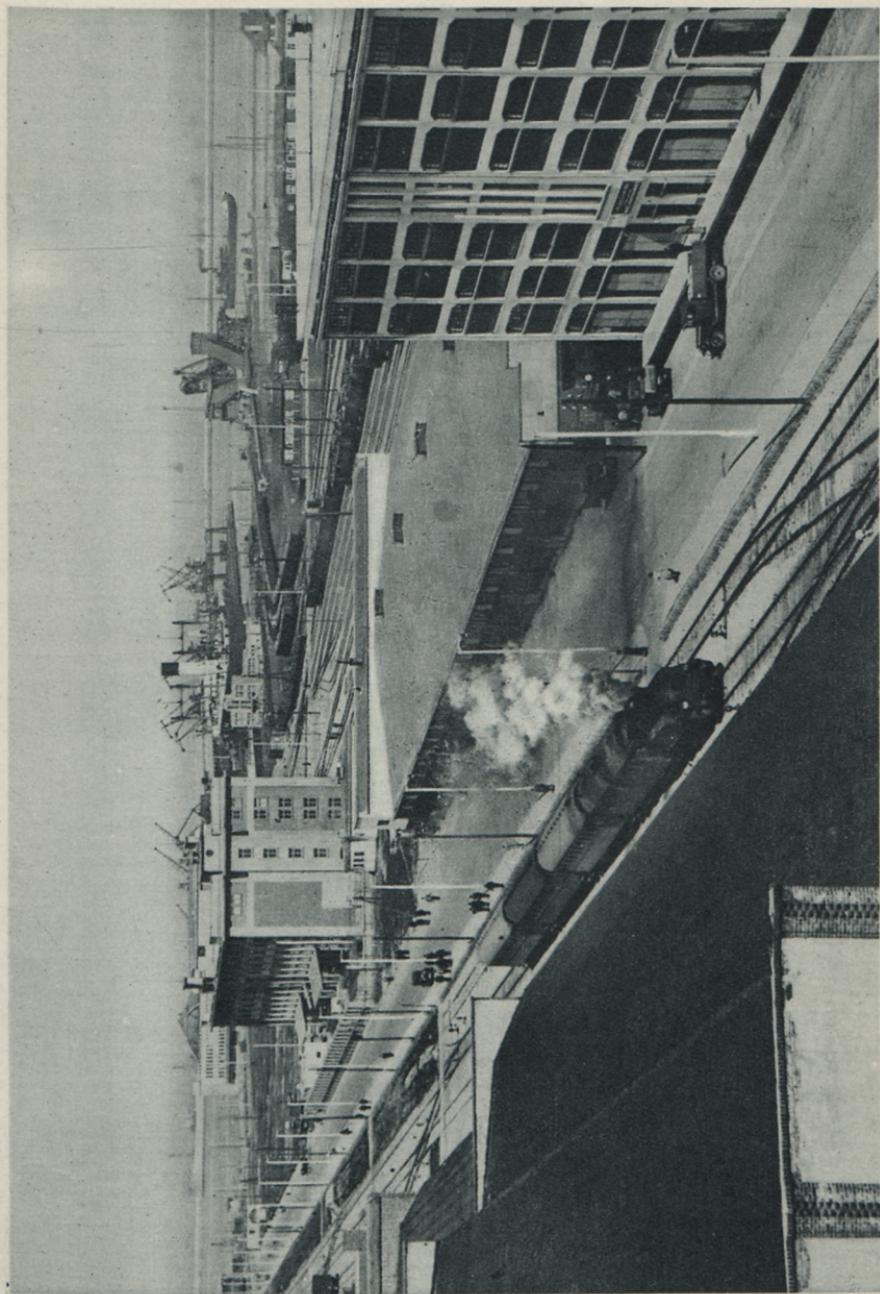
Die Baumwolleinfuhr über Gdynia deckt den ganzen Bedarf der polnischen Industrie. — 15% dieser Einfuhr geht in Durchfuhr nach den baltischen und Donaustaaten. Diese Durchfuhr erfolgt auf Grund niedriger Konkurrenzsätze der betreffenden Verbandstarife im Verkehr mit den polnischen Häfen.

Auf demselben Kai befinden sich ferner zwei grosse Schuppen mit Kellerräumen von 22.500 m² Gesamtfläche. Sie sind zum Aufbewahren verschiedener Stückgutladungen bestimmt.

Der Vereinigte Staaten-Kai (auch Amerika-Kai genannt) und die Schuppen werden durch 15 Halbportalkräne von je 3 t Hebekraft bedient.

Auf dem Tschechoslovakischen und Rumänischen Kai stehen noch keine Gebäude. Die betreffenden Hafenteile bilden zur Zeit Reserve-Plätze im Freihafen und bieten unter günstigen Bedingungen die Möglichkeiten für den Bau von Privatschuppen oder für die Errichtung von Lagern und Stappelpätzen durch fremde Handels- und Speditionshäuser, welche im Seehandel Gdynia als Durchfuhrhafen benutzen.

GELÄNDE FÜR DEN HOLZUMSCHLAG. — Im nord-westlichen Ende des Hafenkanals, am Oksywie-Ufer, befinden sich Gelände, welche als Lagerplätze für die Holzausfuhr dienen. Der Kai und zwei spezielle Holzmolen bilden eine 865 m lange Anlegestelle und erleichtern die Verladung des Holzes von den Plätzen auf die Schiffe. Dieses ganze Gelände (120.000 m²) dient als Lagerplatz der Firma „Paged“, welche Rund- und Schnittholz, vorwiegend aus den polnischen Staatswäldern exportiert.



Lager der I und
II Zone am Polni-
schen Kai (Blick
vom Nordosten)



Lager der I und
II Zone am Polni-
schen Kai (Blick
vom Südwesten)

ZUSAMMENSTELLUNG DER HAFENANLAGEN

Der Stand des Ausbaues und der Ausrüstung des Hafens von Gdynia
Ende 1936.

Aufzählung	Zusammen	Vorhaben, Passagiermole, Lotsenkai	Aussenhafen			Innenhafen		
			Kohlenbecken	Südbecken	Präsidenten- und Jacht-Becken	Marschall Pilsudski-Becken	Min. Kwiatkowski-Becken	Hafen-Kanal
Fläche des Hafens in ha	1.010	—	—	—	—	—	—	—
Wasserfläche in ha	335	97	33	23	25/3,6	27	16	110
Wassertiefe im Hafen in m	6-12	10-12	8-10	6-9	8	9-10	9	6-12
Länge der Wellenbrecher in m	3.948	2.030	—	565	1.353	—	—	—
Länge der Kaie im Betriebe in m	11.530	800	1.575	1.836	2.101	2.748	2.186	284
Holzmolens in m	642	—	—	342	—	—	—	300
Umschlags- vorrichtungen:	77	—	—	—	—	—	—	—
Portalkräne	45	—	—	—	—	—	—	—
Davon: 1 ^{1/2} t	19	2	—	—	—	17	—	—
2 ^{1/2} - 3 t	6	—	—	—	—	6	—	—
5 t	10	10	—	—	—	—	—	—
7 t	10	2	4	4	—	—	—	—
Halbportalkräne 3 t	23	6	—	—	—	—	17	—
Brückenkräne	3	—	3	—	—	—	—	—
Verladebunker	1	—	1	—	—	—	—	—
Waggonkipper (400 t/Std.)	1	—	1	—	—	—	—	—
Förderbandanlagen mit Waggonkippern (650 t/Std.)	2	—	2	—	—	—	—	—
Schwimmkran 50 t	1	—	—	—	—	—	—	—
Schwimmkran 25 t	1	—	—	—	—	—	—	—
Schwimmdock 3.500 t	1	—	—	—	—	—	—	—
Hafenschuppen	35	4	—	8	2	16	5	—
Hafenschuppen in m ²	203625	19.615	—	15.250	1.260	112.000	55.500	—

Ausserdem sind im Hafen Spezialanlagen tätig, wie Kühlhaus, Fischhalle mit Kühlhaus, Hering-Kühlhaus, Umarbeitungsanlagen der Fischindustrie, Reisschälmaschine, Oelwerk, Getreideelevators, Umarbeitungsanlagen für Südfrüchte und Trockenobst, Melassebehälter mit ca. 15.000 t Fassungsvermögen, Schwimmdock, Schiffsreparaturwerkstätten, Schiffsverft, Kohlen- und Ölbunkerstationen, Seebahnhof für den Passagier- und Auswandererverkehr, Wasserleitung, Kanalisation, sanitäre Anlagen, Hafenfeuerwehr, Schlepp, Lotsen- und Rettungsfahrzeuge.

DIE HAFENBAHNANLAGEN.

Der Hafen besitzt ein ausgedehntes Eisenbahnnetz. Die Ufergleise und die örtlichen Verschub-Bahnhöfe werden nach Bedarf des Hafenumschlages, insbesondere der Zufuhr grosser Mengen von Kohle, Holz, Erzen, Alteisen und anderen Massenartikeln, ausgebaut.

Die Gesamtlänge der benutzten Gleise beträgt über 170 km.

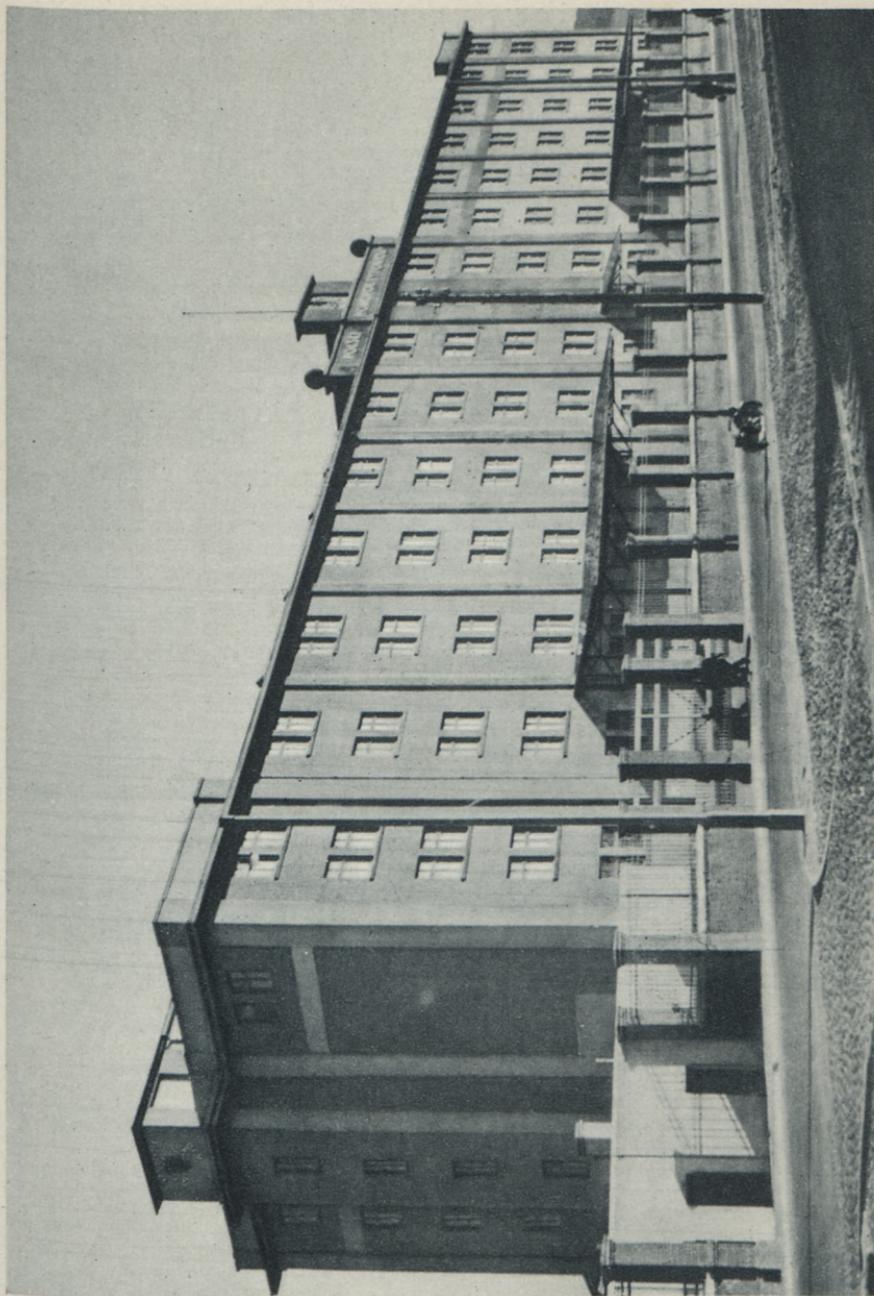
Der ganze Hafen wurde eingeteilt in örtliche Tarif-Bahnhöfe, welche die einzelnen Hafenteile bedienen und die direkte Aufgabe der Güter nach den Bestimmungs-orten erleichtern.

DER HAFENVERKEHR.

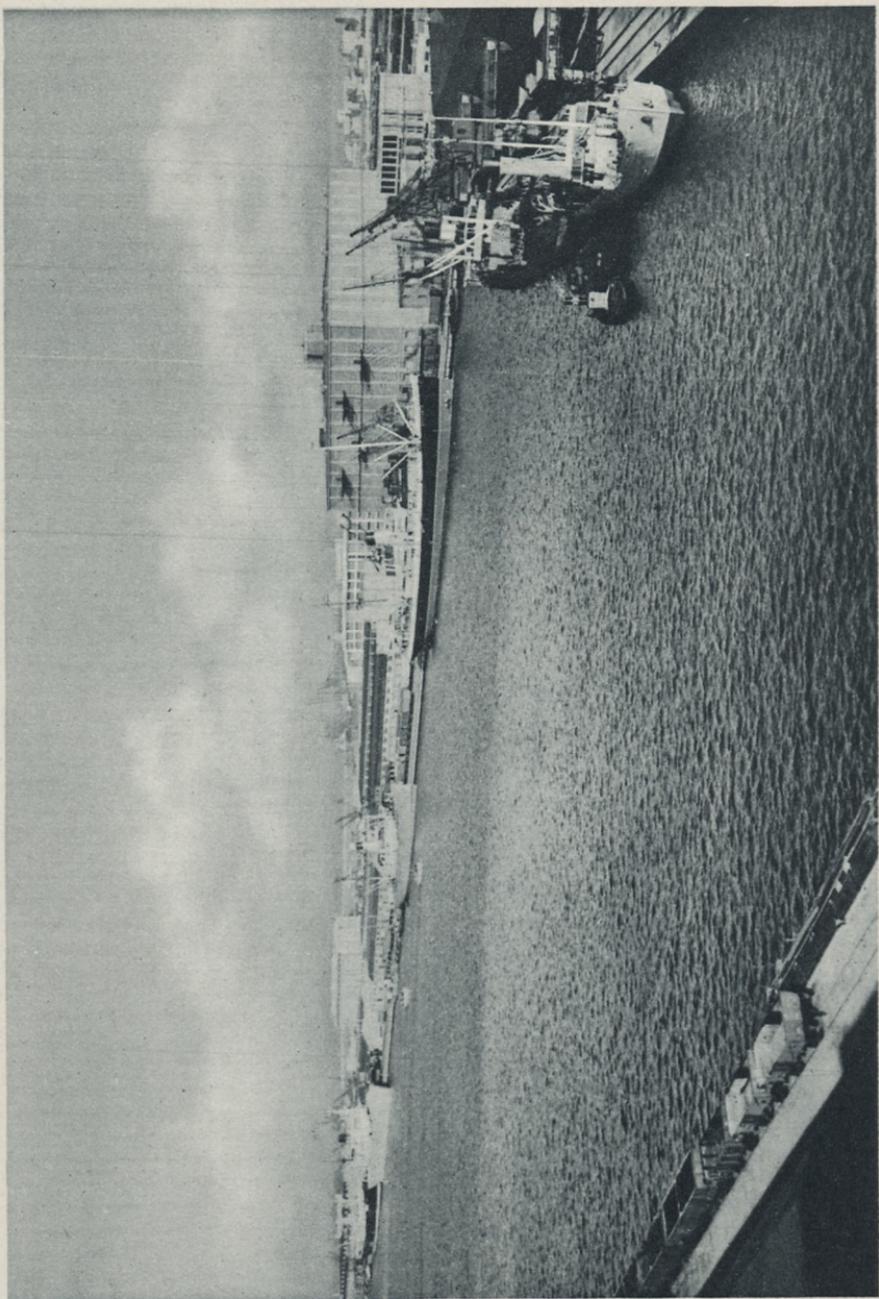
Für den örtlichen Fuhrverkehr und für die Verbindung mit der Stadt dienen zahlreiche Asphalt- und Pflasterstrassen. Um den Fuhrverkehr von dem Eisenbahnverkehr unabhängig zu machen, wurden in den Kreuzungsstellen im Hafen fünf Eisenbetonbrücken erbaut. Eine Eisenkonstruktionsbrücke für Fussgänger wurde zwischen dem Hafen und der Morska-Strasse errichtet.

DER WEITERE AUSBAU DES HAFENS.

In seinen Grundzügen kann der Ausbau des Hafens zur Zeit als fertig angesehen werden. In weiteren Vorschlägen wird im Bereich des Freihafens der Bau von zwei weiteren Becken vorgesehen, was jedoch von der Zunahme des Güterumschlages abhängig ist. Unter den Arbeiten von grösserem Umfang, welche im laufenden Zeitraum ausgeführt sein sollen, sind zu erwähnen: Weiterer Ausbau des gemeinsamen äusseren Wellenbrechers, Vertiefung an einem Teil der Kohlenkaie, Beginn der Arbeiten bei dem Bau des Industriekanals in Verlängerung des Hafumkanals und Vorbereitung der anliegenden, zum Ausbau des Industrieviertels des Hafens und der Stadt bestimmten Gelände, endlich der Bau von Einrichtungen für Passagiere und Güter auf der Südmole, welche für den Küstenverkehr bestimmt ist.



Lager des Polnischen
Tabakmonopols



Marshall Pit-
sudski-Becken
— Gesamtansicht

DER ANTEIL DES PRIVATKAPITALS.

Die Hauptteile der Hafen-Becken, Kaimauern und Wellenbrecher – wurden auf Staatskosten erbaut. Man muss jedoch den beträchtigen Privatanteil am Bau eines bedeutenden Teiles der Umschlagsvorrichtungen (für Kohle) und die gewinnbringende Privatkapitalanlage im Bau von ca 50% der Hafenschuppen, endlich den noch bedeutenderen Anteil der Industrie am Ausbau des Hafens und der Stadt – hervorzuheben. Die Wirtschaftspolitik verfolgt das Ziel der Konzentrierung in Gdynia möglichst grosser Umsätze und des Anregens der Wirtschaftskreise zur Ansiedlung in Gdynia. Im Zusammenhang damit steht die Anwendung von Präferenzzöllen und von Ermässigungen in den Steuerabgaben.

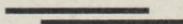
DIE STEUERVORRECHTE.

Einer besonderen Erwähnung wert sind die Steuerrechte, welche auf Grund der Verordnung des Staatspräsidenten vom 1 Juni 1927 über die Förderung des Ausbaues und der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt und des Hafens von Gdynia (Dz. U. R. P.*) No. 51, P. 452) (gemäß dem in Dz. U. R. P. No. 42, P. 285 vom Jahre 1935 endgültig festgesetzten Wortlaut, in Kraft getreten sind. In diesen Bestimmungen wird vorgesehen, dass „Industrie und Handelsunternehmungen, welche ihren Sitz in Gdynia haben und welche, gemäß dem Abschnitt 2 des Gesetzes vom 15 Juli 1925 über die staatliche Industrie-Steuer (Dz. U. R. P. No. 79, P. 550), im Besitze eines Industrie-Scheines sein müssen, welche endlich durch ihre Tätigkeit zur wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Gdynia beitragen können, – können durch den Finanzminister auf Antrag des Industrie- und Handelsministers von der staatlichen Industriesteuer nicht länger als bis zum Ende des Jahres 1945 befreit werden“. Ausserdem werden in der erwähnten Verordnung des Staatspräsidenten auch Möglichkeiten der Anwen-

*) Gesetzblatt der Rep. Polen.

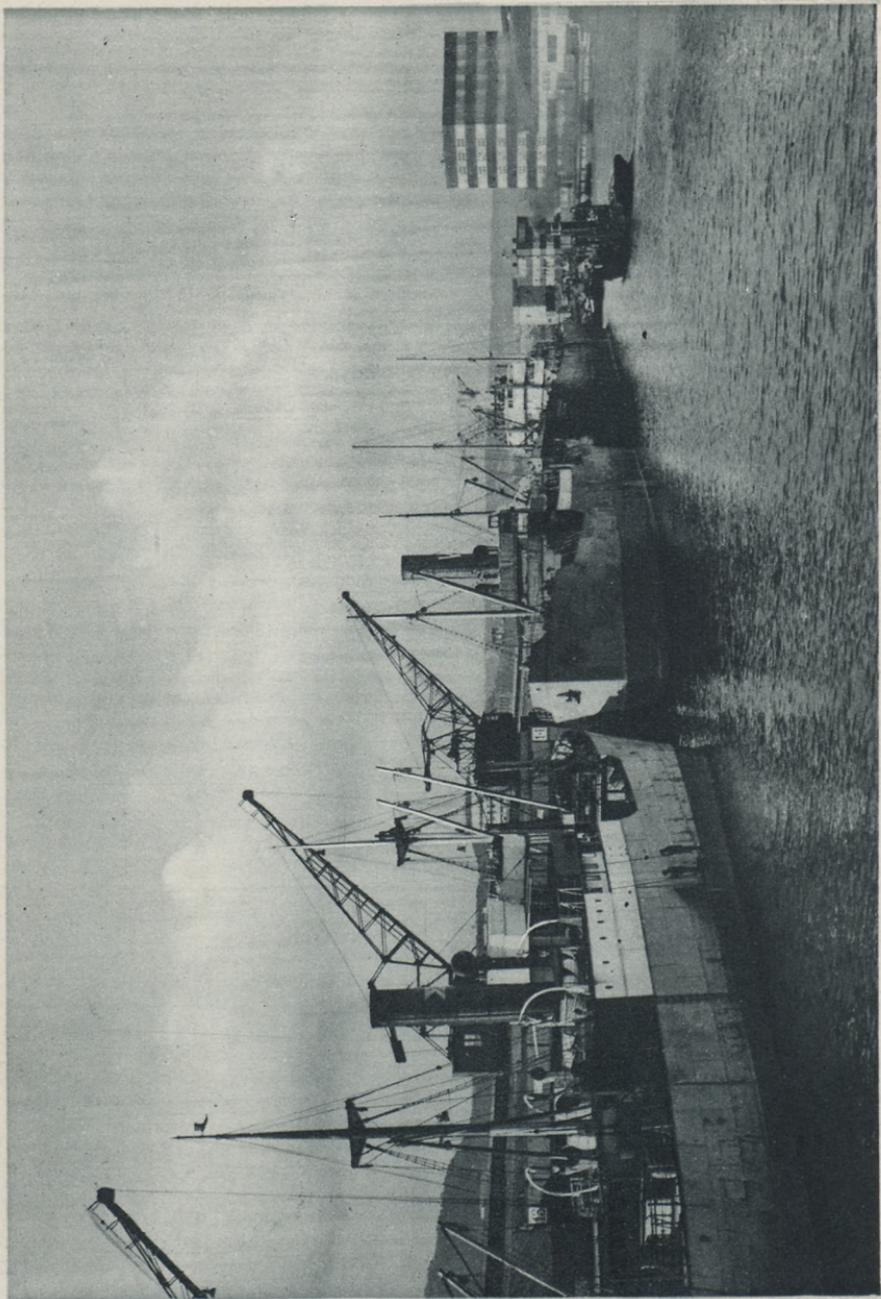
dung anderer Steuererleichterungen auf dem Gebiete des Hafens und der Stadt Gdynia vorgesehen.

Aus dem dargestellten Zustand ist zu ersehen, dass für die wirtschaftliche Betätigung des Kaufmannes Gdynia ein Gebiet grosser Möglichkeiten und erfolgreicher Arbeit ist. Das gilt insbesondere für den Freihafen des Hafens, wo weitere Erleichterungen, wie Befreiung von den Zoll- und Monopolabgaben und den indirekten Steuern, vorgesehen sind.





Rotterdam Kai
— Zuckerumschlag
von Weichsalkähnen
in das Lager No. 2



Rotterdam Kai

DIE UMSÄTZE DES HAFENS VON GDYNIA.

DIE ENTWICKELUNG DER GÜTERUMSÄTZE.

Der Anteil der Güterumsätze an dem polnischen Aussenhandel im Laufe der letzten Jahre ist folgender:

Jahr	Umsätze im Aussenhandel in 1000 t	Davon durch Gdynia in 1000 t	Prozentsatz
1929	26.125	2.620	10,0
1930	22.493	3.275	14,5
1931	21.664	5.300	24,0
1932	15.290	5.194	34,0
1933	15.343	5.687	37,1
1934	17.120	6.724	39,3
1935	16.008	7.118	44,5

Der Anteil des Hafens an der gesamten Ausfuhr Polens:

Jahr	Gesamte Ausfuhr in 1000 t	Davon durch Gdynia in 1000 t	Prozentsatz
1929	21.037	2.402	11,0
1930	18.922	2.932	15,0
1931	18.703	4.742	25,0
1932	13.504	4.761	35,0
1933	12.986	4.987	38,4
1934	14.565	5.948	40,8
1935	13.436	6.253	46,6

Der Anteil des Hafens an der gesamten Einfuhr Polens:

Jahr	Gesamte Einfuhr in 1000 t	Davon durch Gdynia in 1000 t	Prozentsatz
1929	5.088	218	4,0
1930	3.571	343	9,5
1931	2.931	558	19,0
1932	1.877	433	24,0
1933	2.356	696	29,5
1934	2.555	776	30,4
1935	2.572	866	33,6

Im Vergleich zum Jahre 1930 erweist der Güterumschlag des Hafens von Gdynia im Jahre 1935 eine Zunahme von 106%. Die angegebenen Ziffern betonen die ständige Zunahme des Anteiles von Gdynia im Außenhandel und die wichtige Rolle im Wirtschaftsleben Polens. Dieser Anteil ist von 10% im Jahre 1929 auf 44,5% im Jahre 1935 gewachsen. Die Ziffern der Zusammenstellungen bedeuten das Netto-Gewicht; der Durchfuhrverkehr ist nicht einbegriffen.

Die ständige Entwicklung der Güterumsätze des Hafens von Gdynia wird durch die folgende Zusammenstellung der Umsätze seit dem Jahre 1924 bewiesen:

Die Güterumsätze von Gdynia im Überseeverkehr:

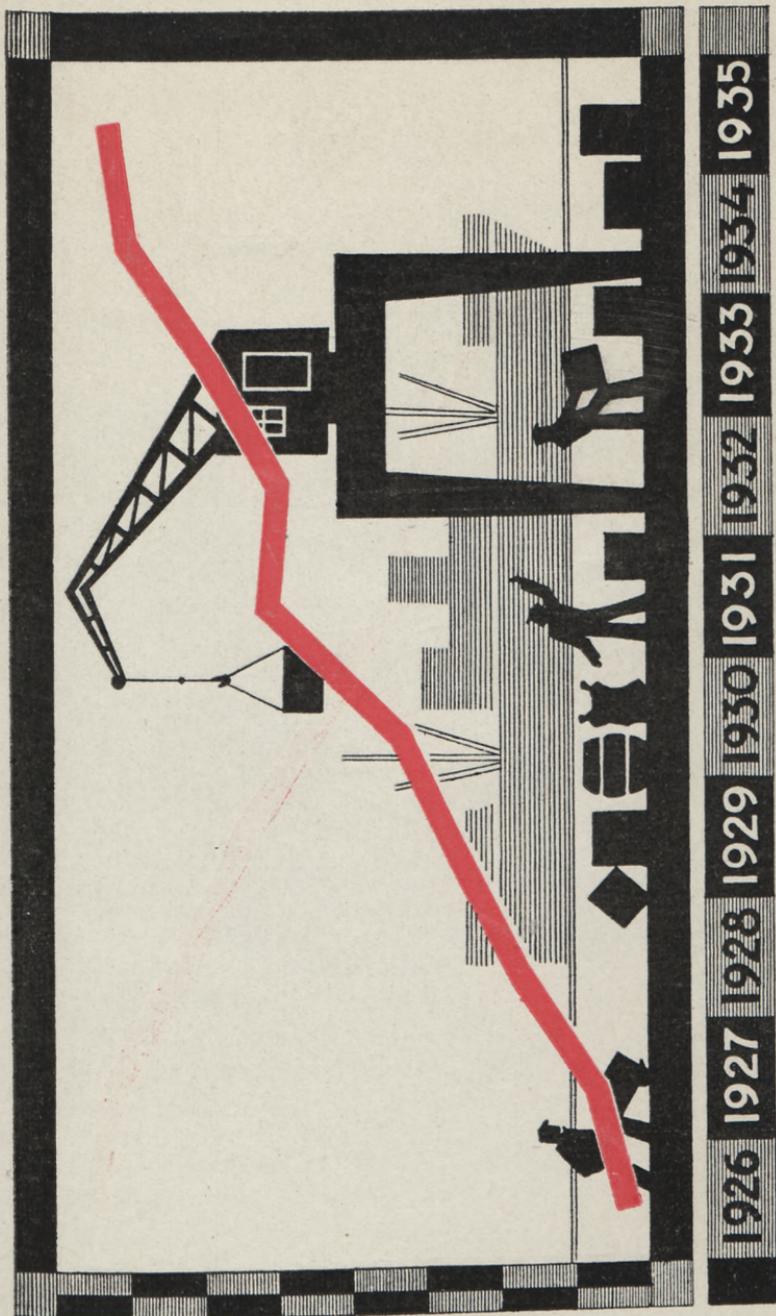
Jahr	Einfuhr	Ausfuhr		Zusammen
		in Tonnen		
1924	981	9.186	10.167	
1925	1.646	53.925	55.571	
1926	310	404.251	404.561	
1927	6.411	891.683	898.094	
1928	192.712	1.765.058	1.957.770	
1929	329.644	2.492.858	2.822.502	
1930	504.117	3.121.631	3.625.748	
1931	558.549	4.741.363	5.300.114	
1932	432.888	4.761.400	5.194.288	
1933	870.704	5.235.162	6.105.866	
1934	991.545	6.200.368	7.191.913	
1935	1.111.844	6.362.600	7.474.444	

Das Steigen der Güterumsätze in Gdynia, im Hinblick des Steigens der Umsätze fast aller europäischer Häfen seit dem Jahre 1933, lässt eine gesicherte Stellung und weitere Fortschritte des Hafens auf dem Gebiete des internationalen Güterverkehrs vermuten.

Die Ausfuhr wichtigerer Güter:

	1935	1934	1933	1932	1931	1930
	in Tonnen					
Kohle	5021051	5160169	4427274	4199893	4167048	2808829
Bretter und Latten	192.323	193.099	238.801	47.133	11.745	—
Zucker	103.792	101.282	93.871	88.309	115.529	89.766
Eisenbahnschienen	26.543	47.721	26.012	18.122	10.290	52
Roggen	23.859	1.111	—	1.628	18.680	8.259
Ölkuchen	23.510	23.809	17.176	5.079	1.906	1.023

GÜTERUMSÄTZE MIT DER ÜBERSSEE



8.000.000

7.000.000

6.000.000

5.000.000

4.000.000

3.000.000

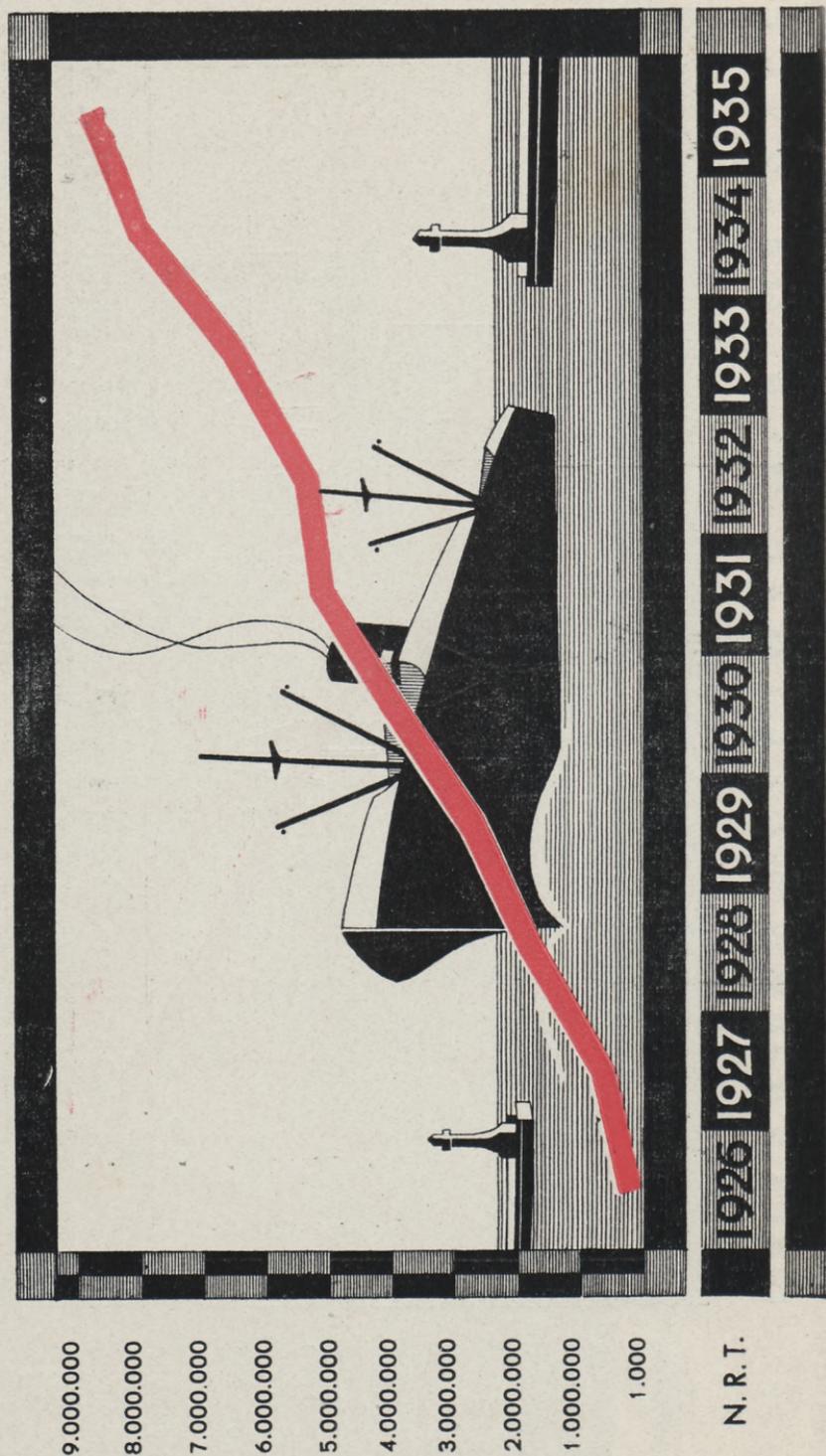
2.000.000

1.000.000

1.000

Tonnen

SCHIFFSVERKEHR



9.000.000

8.000.000

7.000.000

6.000.000

5.000.000

4.000.000

3.000.000

2.000.000

1.000.000

1.000

N. R. T.

1926

1927

1928

1929

1930

1931

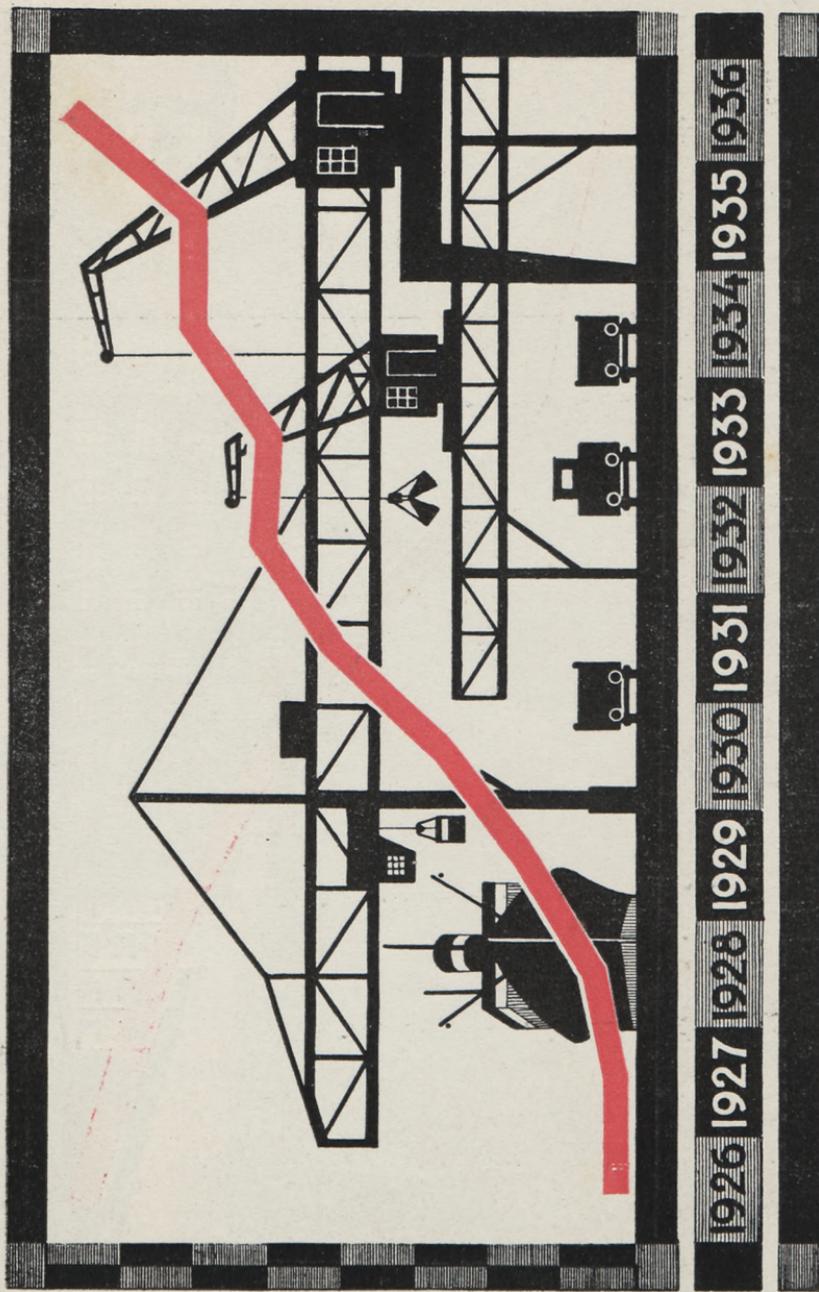
1932

1933

1934

1935

ZUNAHME DER UMSCHLAGSEINRICHTUNGEN



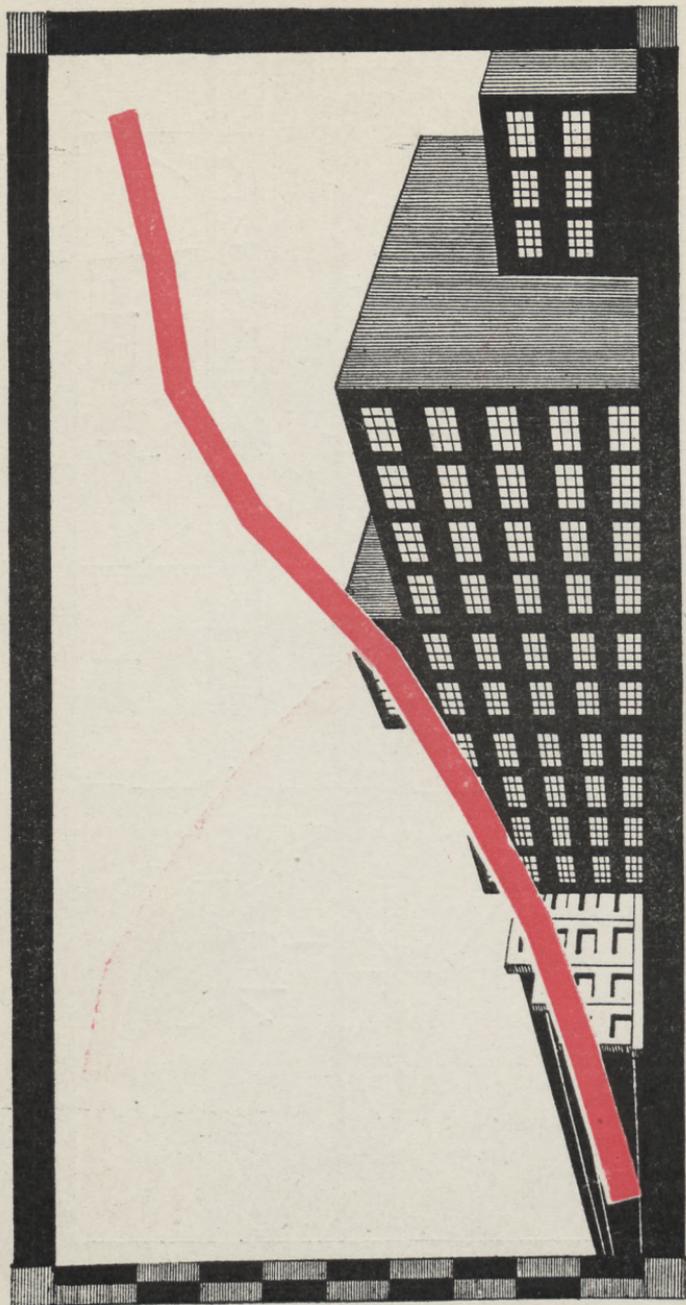
Zahl der
Kräne



ZUNAHME DER LAGERFLÄCHE

200.000
175.000
150.000
125.000
100.000
75.000
50.000
25.000
1.000

m²



1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936

Fleisch	21.097	23.939	38.265	51.878	51.821	11.196
Eier	20.565	16.464	12.442	6.960	5.601	484
Stickstoff-						
Düngemittel	19.419	21.659	23.804	47.810	8.908	3.086
Melasse	14.971	8.730	—	7.400	1.100	—
Zink	14.503	9.393	10.929	10.943	15.142	132
Rundholz, Stangen und Grubenholz	10.931	4.698	12.399	40.886	15.075	2.058
Papier	10.603	11.905	8.615	5.903	1.730	—
Zellstoff	9.572	6.721	3.543	7.613	105	144
Kalisalze	7.656	5.276	7.908	7.303	32.791	1.986
Reismehl	3.734	1.577	6.680	5.096	6.487	9.309
Kartoffeln	2.269	2.434	1.163	6.733	15.572	—
Rauchwaren	2.063	2.802	4.490	8.579	7.608	1.058
Reis, geschält	913	2.261	2.680	5.650	21.191	3.594

Diese Zusammenstellung der wichtigeren Ausfuhrposten seit dem Jahre 1930 zeigt bedeutendere Verschiebungen der einzelnen Ausfuhrgüter.

Besonders erwähnenswert ist die weitere Verringerung des Prozent-Anteiles an der gesamten Ausfuhr von Massengütern zu Gunsten der Zunahme der Ausfuhr anderer Güter.

In der Ausfuhr über den Hafen von Gdynia im Jahre 1935 ist eine weitere, obwohl geringe Zunahme von 3% zu verzeichnen.

Die Einfuhr wichtigerer Güter:

	1935	1934	1933	1932	1931	1930
	in Tonnen					
Alteisen . . .	338.941	314.094	320.809	123.907	341.901	272.479
Eisenerze . . .	115.668	36.548	32.334	30.858	21.742	41.230
Baumwolle . . .	84.381	81.929	77.733	26.839	6.063	563
Obst, frisch und trocken	74.998	31.377	30.891	22.604	2.102	614
Phosphate . . .	62.006	59.473	39.564	17.402	13.076	13.835
Reis, unge- schält . . .	53.090	44.965	53.798	44.755	75.286	46.864
Ölsamen . . .	46.487	81.798	46.606	19.368	2.053	—
Häute . . .	30.178	30.782	16.638	8.641	249	104
Thomas- schlacke . . .	29.951	40.909	44.997	46.416	71.205	85.315
Heringe . . .	28.110	24.873	20.635	8.289	1.503	—
Wolle . . .	23.451	18.335	15.370	5.083	31	—
Schwefelkies	19.166	67.038	43.026	27.529	—	10.973
Papier . . .	16.167	9.385	8.211	6.636	1.314	—
Jute . . .	15.262	11.765	11.768	4.654	—	—
Gerbstoffe	12.360	12.137	10.406	2.691	244	96
Kakaobohnen	7.293	5.585	6.369	3.583	95	—
Tabak . . .	4.649	5.893	4.944	5.231	4.495	982
Kautschuk	4.529	7.977	3.755	2.323	148	—
Kaffee . . .	3.199	3.627	8.420	2.491	47	—

Die gesamte Einfuhr im Jahre 1935 zeigt eine weitere Zunahme von 5% im Vergleich mit dem Jahre 1934.

In der Charakteristik der Einfuhr muss man besonders das Erscheinen hochwertiger Güter hervorheben, wie frisches Obst, Kolonialwaren, Heringe, Häute, Gerbstoffe, Baumwolle, Jute, Wolle u. s. w. Die Differenzierung der Einfuhr ist von grosser Bedeutung für die weitere Entwicklung des Handels im Hafen.

Besonders hervorzuheben ist die Zunahme der Einfuhr von Obst, Baumwolle, Wolle, Heringen, Kakaobohnen, Eisenerzen u. s. w. — ferner Stabilisierung solcher Güter wie Häute, Reis, Gerbstoffe u. s. w.

Die nähere Betrachtung der einzelnen Posten der Umsätze des Hafens von Gdynia erweist das allmähliche Sinken des Anteiles von Massengütern. Das entsprechende Verhältniss für die vergangenen Jahre ist folgendes:

Jahr	Massengüter %	andere Güter %
1933	88,6	11,4
1934	87,5	12,5
1935	85,6	14,4

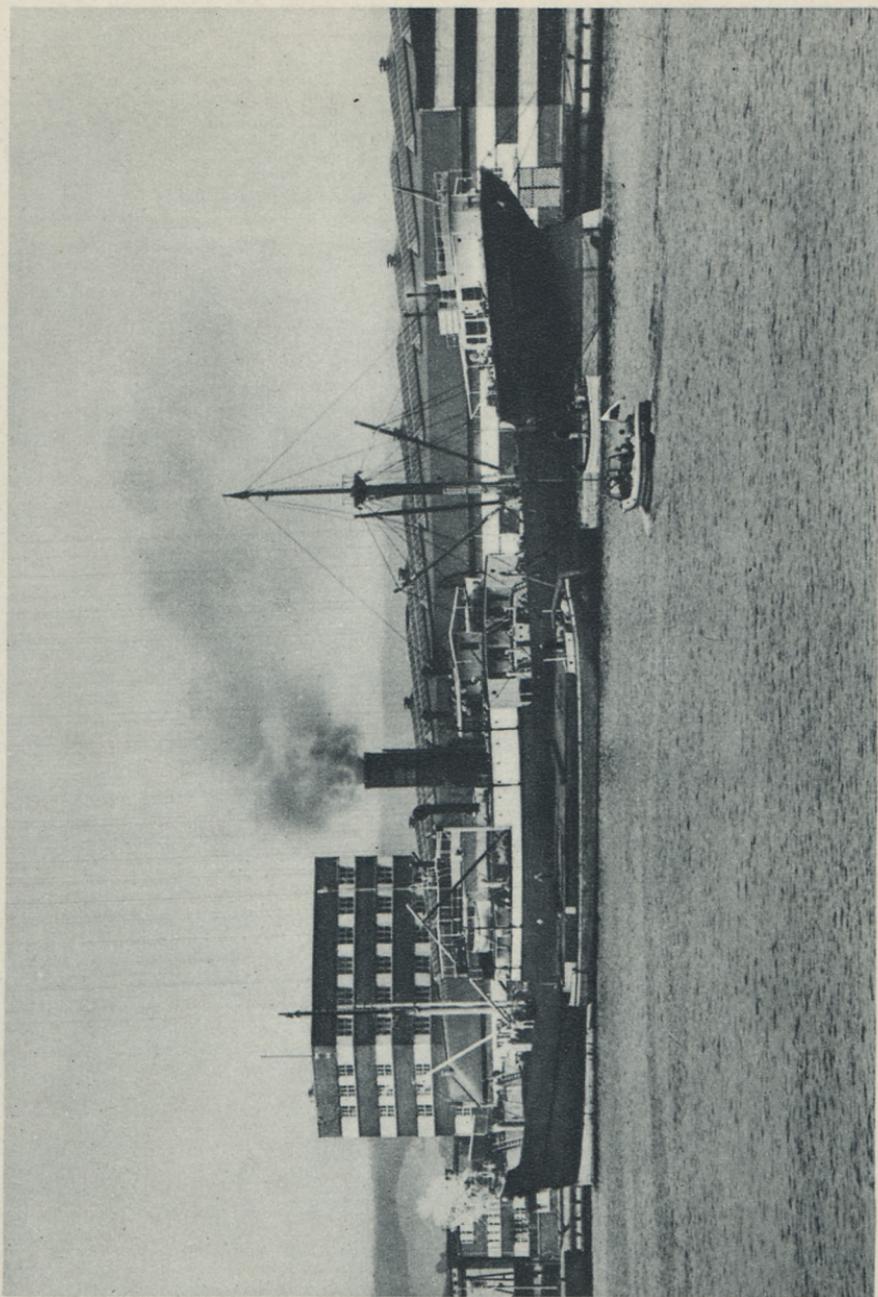
Zusammenstellung der Umsätze des Hafens von Gdynia und der wichtigeren Ostseehäfen:

	1932	1933	1934	1935
	in Tonnen			
Gdynia	5.244.490	6.105.866	7.191.913	7.474.444
Danzig	5.476.032	5.152.894	6.369.162	5.093.015
Kopenhagen	5.136.388	5.374.000	5.760.000	6.286.000
Königsberg	1.669.000	2.151.000	2.698.890	2.843.000
Stettin	3.338.000	4.463.000	5.725.000	6.071.000

Zusammenstellung der Umsätze des Hafens von Gdynia und der wichtigeren europäischen Häfen für das Jahr 1935:

Gdynia	7.474.444
Rotterdam	28.191.000
Homburg	19.964.000
Antwerpen	23.234.000
Marseille *	8.232.000

*) Zusammen mit den Nebenhäfen.



Indischer Kai
— Reis-Schälmaschine



Löschen von Reis

Rouen	7.987.000
Bordeaux	4.088.000
Bremen	6.300.000
Triest	2.500.000*
Le Havre	5.332.000

DER SCHIFFSVERKEHR.

Der ständigen Zunahme der Güterumsätze folgt die ständige Zunahme der den Hafen anlaufenden Tonnage.

Die Entwicklung des Schiffsverkehrs und die Zunahme der Tonnage im Laufe der Jahre wird durch folgende Tafel veranschaulicht:

Jahr	S c h i f f e :						Zunahme ge- genüber dem Vorjahr in %
	Eingegangen		Ausgegangen		Zusammen		
	Zahl	NRT	Zahl	NRT	Zahl	NRT	
1923	3	5.445	3	5.445	6	10.890	—
1924	29	40.469	29	40.469	58	80.938	643,2
1925	85	74.919	79	71.549	164	146.468	81,0
1926	314	209.928	316	213.086	630	423.014	188,8
1927	542	426.722	532	421.226	1.074	847.948	100,5
1928	1.108	984.893	1.093	972.902	2.201	1.957.795	130,9
1929	1.567	1.442.492	1.575	1.445.400	3.142	2.887.892	47,5
1930	2.238	2.029.822	2.219	2.014.299	4.457	4.044.121	40,0
1931	3.144	2.649.268	3.148	2.665.400	6.292	5.314.668	31,4
1932	3.610	2.831.604	3.604	2.838.598	7.214	5.670.202	6,7
1933	4.355	3.425.660	4.337	3.401.055	8.692	6.826.715	20,0
1934	4.592	4.142.142	4.597	4.153.564	9.189	8.295.706	17,7
1935	4.778	4.559.140	4.772	4.565.120	9.550	9.124.260	9,9

Durchschnittliche Tonnage der in Gdynia verweilenden Schiffe (in NRT)

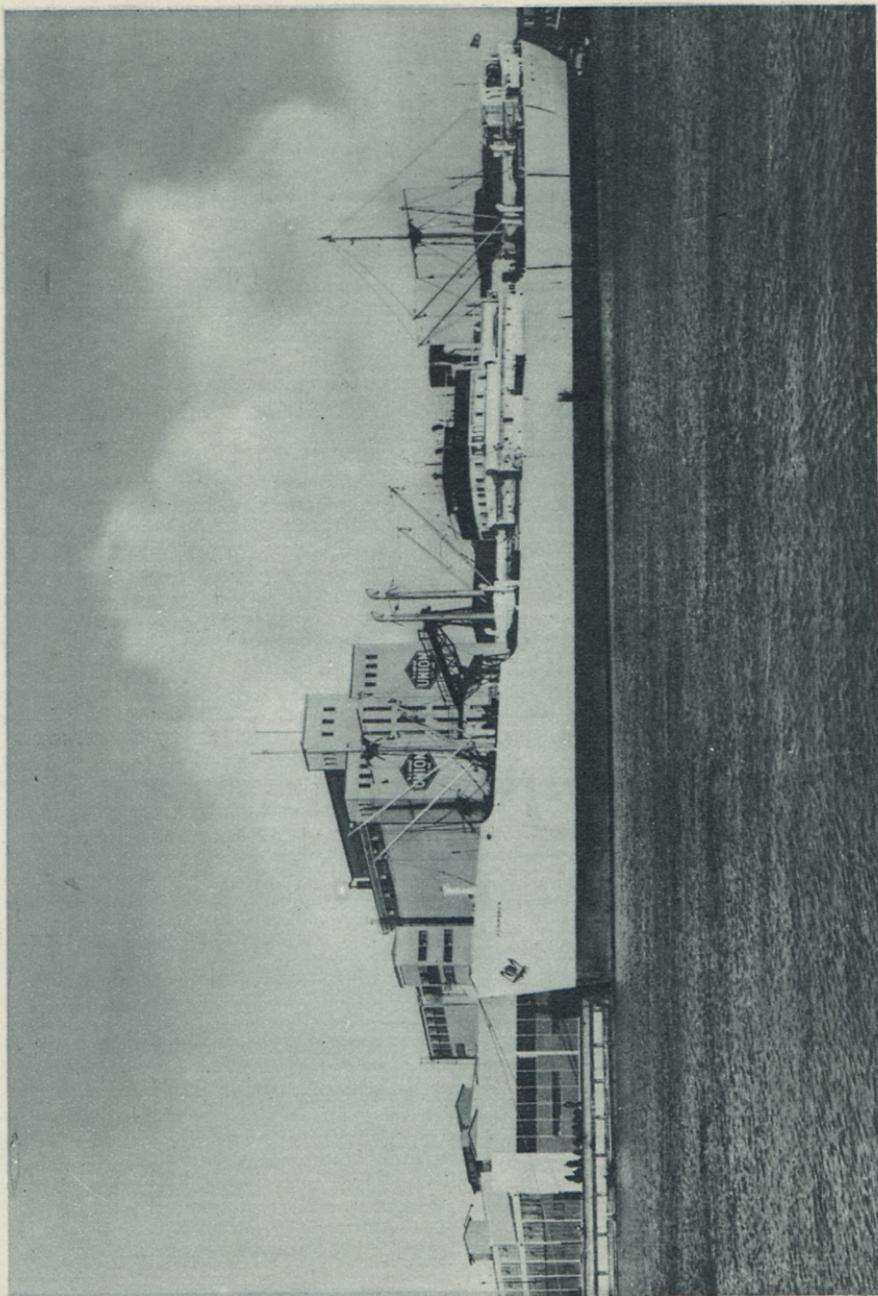
1930	1931	1932	1933	1934	1935
907	850	784	786	902	955

Die beobachtete Zunahme mittlerer Tonnage ist eine Folge des Ausbaues regelmässiger Schiffsverbindungen, welche u. a. durch Schiffe mittlerer Tonnage unterhalten werden.

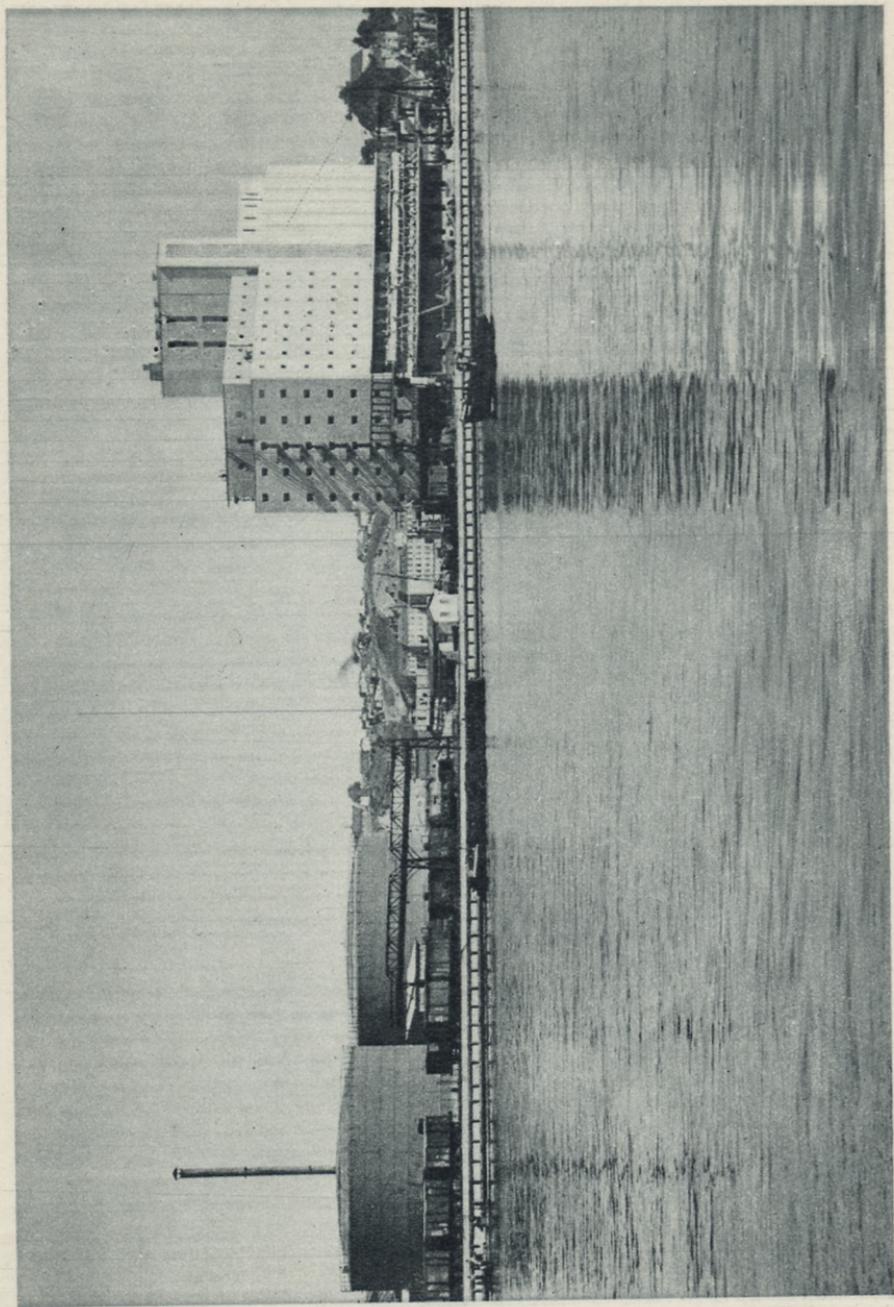
*) Auf Grund beiläufiger Angaben; die offizielle Umsatzziffer wurde nicht veröffentlicht.

Anteil der Flaggen im Schiffsverkehr des Hafens von Gdynia

Flagge	1926			1932			1933			1934			1935		
	Zahl	N. R. T.	%	Zahl	N. R. T.	%	Zahl	N. R. T.	%	Zahl	N. R. T.	%	Zahl	N. R. T.	%
Argentinien . . .	—	—	—	1	1,268	0,05	2	7,144	0,21	—	—	—	—	—	—
Belgien	—	—	—	—	579	0,02	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bolivien	—	—	—	3	2,701	0,10	1	3,373	0,09	—	—	—	—	—	—
Brasilien	—	—	—	1	7,621	0,29	55	10,345	0,29	31	24,408	0,64	29	16,247	0,36
Fr. St. Donzig	21	7,496	3,6	97	7,621	0,29	55	10,345	0,29	31	24,408	0,64	29	16,247	0,36
Dänemark	29	17,457	8,4	484	334,620	11,79	593	372,066	10,92	623	428,788	10,30	672	428,875	9,38
Deutschland	47	20,273	10,0	632	318,920	11,22	849	512,857	15,03	808	504,529	12,15	739	466,264	10,15
Estland	4	1,970	0,9	132	78,961	2,83	105	54,649	1,58	95	44,389	1,07	89	37,994	0,84
Finnland	3	7,811	3,7	100	75,503	2,70	165	156,323	4,54	178	219,563	5,23	166	201,841	4,43
Frankreich	21	35,961	17,1	12	10,335	0,37	15	21,947	0,64	14	27,380	0,66	9	25,233	0,56
Griechenland	—	—	—	21	53,950	2,04	42	101,516	2,89	65	164,178	3,99	82	211,406	4,66
Grossbritannien	1	614	0,3	57	100,382	3,53	108	170,363	5,00	213	346,617	8,37	273	476,251	10,50
Holland	2	258	0,1	67	35,356	1,17	128	48,854	1,42	123	81,506	1,96	112	65,064	1,42
Island	—	—	—	—	—	—	8	22,517	0,69	74	220,434	5,35	87	236,713	5,23
Italien	—	—	—	6	17,752	0,63	—	—	—	2	7,697	0,19	1	4,266	0,10
Japan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	7,646	0,18	3	8,121	0,15
Jugoslawien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	7,646	0,18	3	8,121	0,15
Kanada	—	—	—	—	—	—	3	10,112	0,24	1	3,282	0,08	51	61,836	1,35
Lettland	14	10,529	5,0	83	84,319	2,98	93	93,796	2,78	53	49,483	1,21	6	3,377	0,08
Litauen	10	4,698	2,2	12	5,701	0,21	7	3,621	0,11	12	6,082	0,14	6	3,377	0,08
Norwegen	21	14,479	6,1	248	221,959	7,67	350	265,820	7,86	421	335,302	8,09	411	370,198	8,14
Oesterreich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	134	0,01	1	134	0,01
Panama	—	—	—	2	2,061	0,07	7	17,274	0,51	5	9,507	0,23	5	735	0,02
Polen	4	1,688	0,9	447	540,564	19,19	472	521,375	15,18	444	470,610	11,46	581	612,058	13,45
Rumänien	—	—	—	1	2,428	0,04	2	5,024	0,18	7	17,004	0,35	21	50,195	1,16
Russland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	16,800	0,38	9	11,726	0,28
Schweden	134	83,768	40,4	1,147	801,513	28,28	1,245	827,861	24,09	1,310	894,648	21,64	1,329	962,568	21,08
Spanien	—	—	—	—	—	—	2	5,098	0,15	—	—	—	3	7,359	0,17
Tschechoslowakei	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	1	2,926	1,3	16	6,040	0,21	46	9,217	0,25	20	4,420	0,11	1	1,476	0,04
Ungarn	—	—	—	—	—	—	1	2,041	0,06	3	7,558	0,18	1	2,737	0,06
Ver. Staaten von Amerika	—	—	—	40	127,675	4,56	56	15,9744	5,22	79	250,177	6,03	92	298,840	6,36
Zusammen :	312	209,928	100	3,610	2,831,604	100	4,355	3,425,660	100	4,592	4,142,142	100	4,778	4,559,140	100



Indischer Kai — Das
Ölwerk „Union“



Indischer Kai
— Getreidesilo

Die Verringerung der durchschnittlichen Liegezeit im Hafen und die gleichzeitige Zunahme der Durchschnittszahl der täglich im Hafen verweilenden Schiffe, sowie die Zunahme der mittleren Tonnage zeugt von der ständig wachsenden Umschlagsfähigkeit des Hafens.

Die erste Stelle im Hafen von Gdynia beherrscht die schwedische Flagge ständig. Beachtenswert ist, dass die polnische Flagge im Schiffsverkehr seit einigen Jahren die dritte und im Jahre 1935 die zweite Stelle einnimmt. Daraus ist zu ersehen, dass der Anteil der polnischen Flotte an der Güterbeförderung und an dem Ausbau der regelmässigen Schiffsverbindungen (14 polnische) immer bedeutender wird und dass diese Flotte sich allmählich entwickelt.

Die Tätigkeit der polnischen Handelsflotte:

Jahr	Gesamte Beförderung	In Tonnen		
		In der Ausfuhr	In der Einfuhr	Zwischen fremden Häfen
1929	636.000	—	—	—
1930	858.000	619.000	149.000	90.000
1931	1.060.000	870.000	124.000	66.000
1932	1.086.000	913.500	95.000	77.500
1933	861.737	700.637	116.071	45.029
1934	962.749	712.394	167.959	82.396
1935	1.197.585	897.550	245.180	54.855

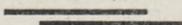
Den Reisendenverkehr im Hafen von Gdynia veranschaulicht folgende Zusammenstellung:

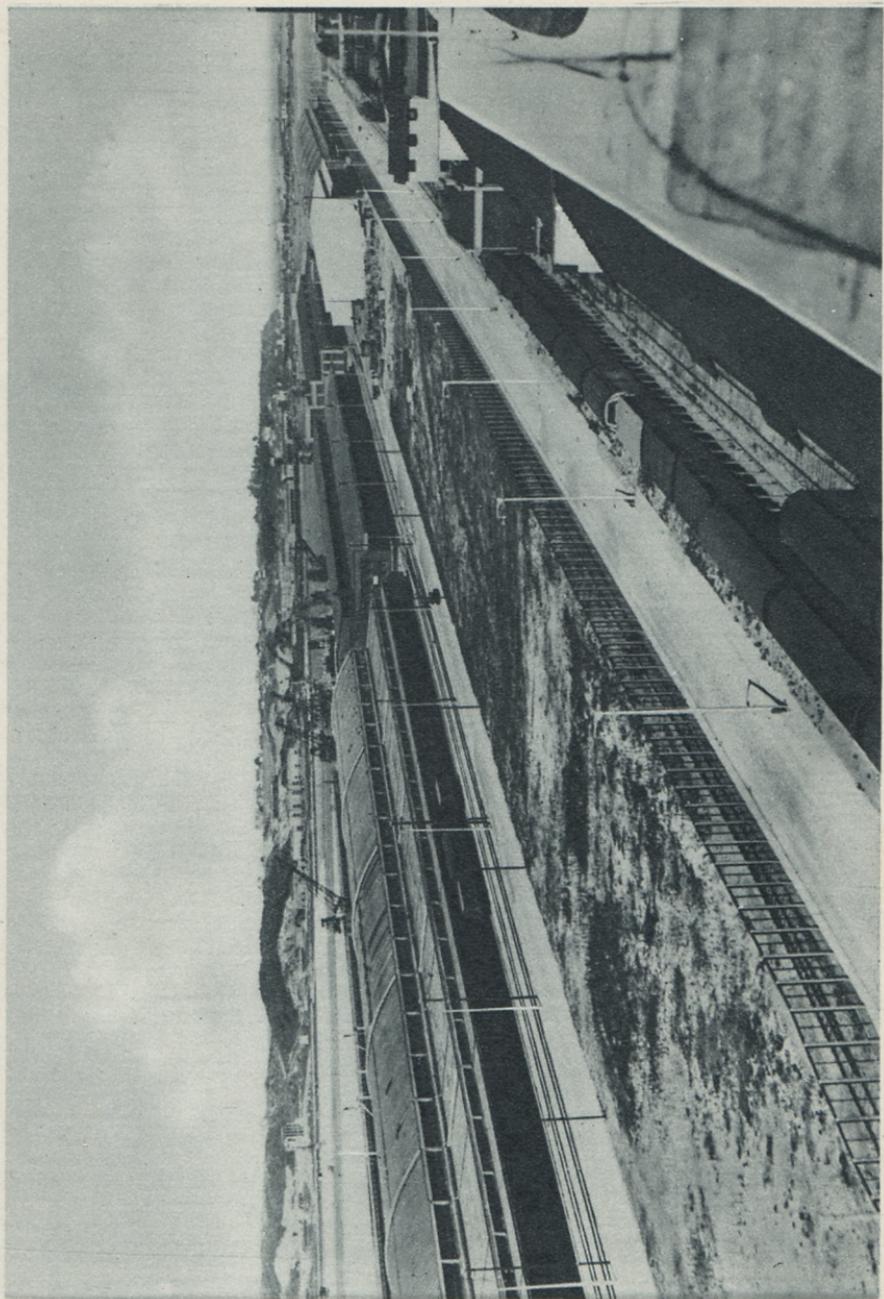
Jahr	Angekommen	Verlassen	Zusammen
1924	1.190	6.377	7.567
1925	1.065	10.632	11.697
1926	811	6.990	7.801
1927	1.368	8.172	9.540
1928	3.215	20.007	23.222
1929	5.970	17.591	23.561
1930	6.781	17.388	24.169
1931	7.873	7.603	15.476
1932	10.137	7.705	17.842
1933	10.638	9.998	20.636
1934	9.203	9.189	18.392
1935	10.488	14.515	25.003

Das Fallen der Reisendenzahl in den Jahren 1931 und 1932 im Vergleich mit den Jahren 1928–1930 steht im engen Zusammenhang mit den durch fast alle ame-

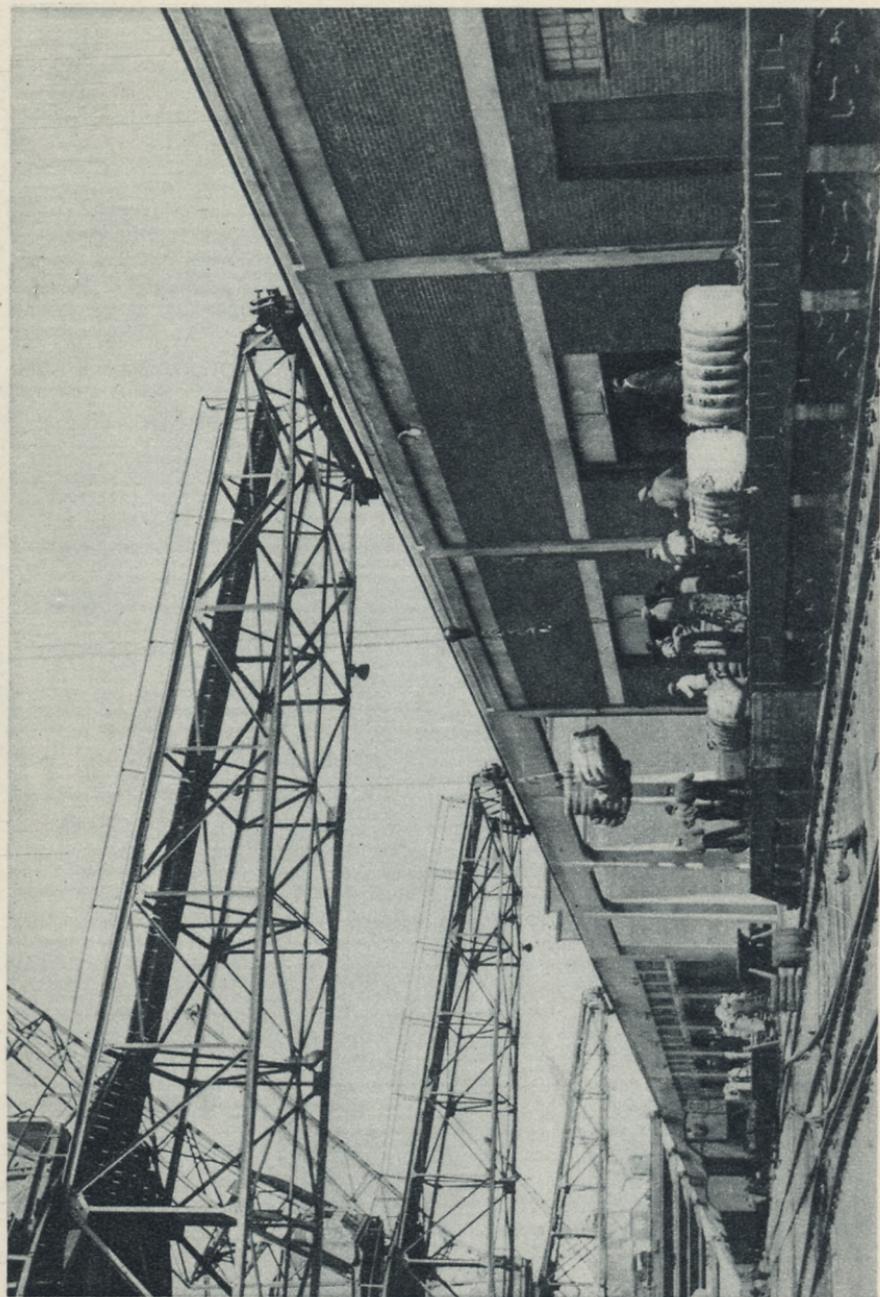
rikanische Länder angewandten Einwanderungsbeschränkungen, was das gänzliche Ausbleiben des Auswandererverkehrs aus Polen zur Folge hatte. Neue regelmässige Schiffsverbindungen, sowie das Veranstellen von Vergnügungsreisen, haben jedoch den Reisendenverkehr belebt und Grundlagen zu seiner weiteren Entwicklung geschaffen. Der Reisendenverkehr spielt zwar im Hafen eine untergeordnete Rolle im Vergleich mit dem grundlegenden Güterverkehr, doch nimmt seine Bedeutung für den Hafen und die Stadt allmählich zu.

Der auf dem Französischen Kai der Passagiermole erbaute Seebahnhof sichert jegliche Erleichterungen, sowie die Leistungsfähigkeit für den Reisendenverkehr im Hafen.





Gesamtansicht
des Freihafens



Baumwollumschlag
im 'Freihafen'

DIE VERBINDUNGEN IM VERKEHR MIT DEM HAFEN VON GDYNIA.

EISENBAHNTARIFE, KOMBINIERTE EISENBAHN-, FLUSS- UND SEESCHIFFFAHRTSTARIFE.

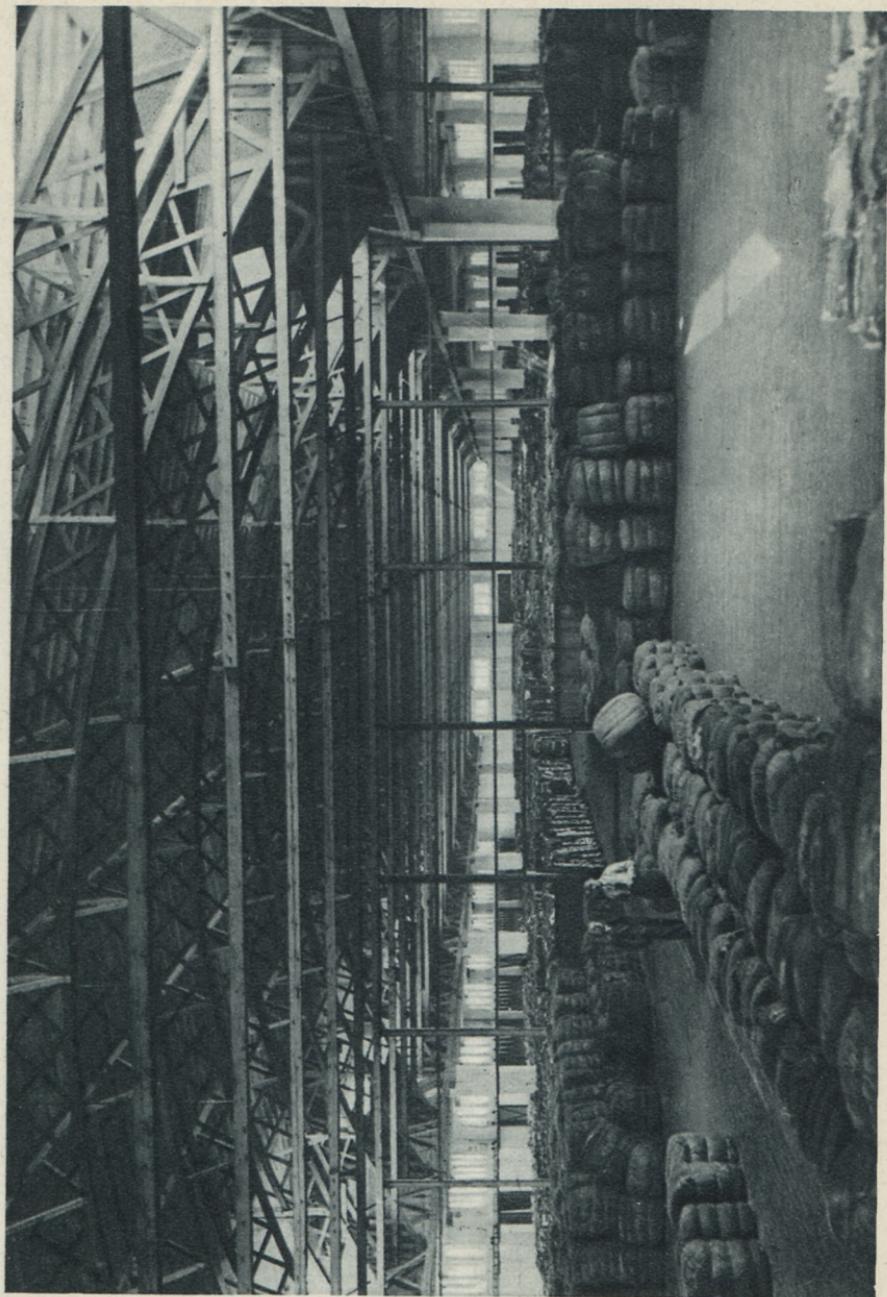
Da der Güterverkehr zwischen Gdynia und dem Hinterland fast ausschliesslich durch Eisenbahnen gefördert wird, so sind für die Entwicklung des Hafens Seehafen-Gütertarife sowohl im Rahmen der Binnentarife, als auch der Verbandstarife von ausschlaggebender Bedeutung.

Für den Verkehr mit dem Inland ist der Gütertarif der Polnischen Staatsbahnen (P. K. P.) Teil II, Heft 3 sowie Teil II, Heft 6 massgebend. Heft 3 enthält Spezialtarife, Heft 6 Ausnahmetarife im Verkehr mit den Häfen in Gdynia und Danzig.

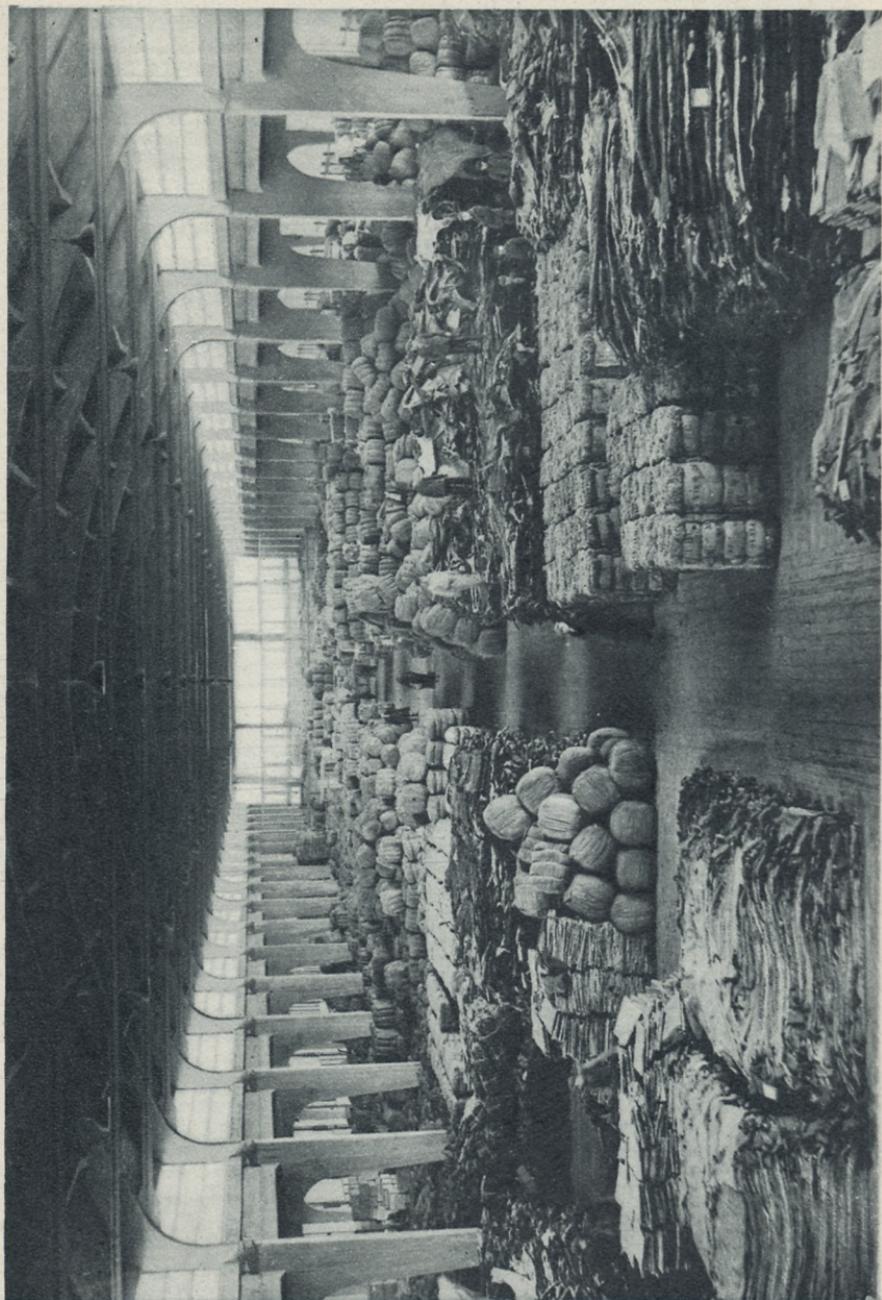
Für den Verkehr mit anderen Ländern sind neben den im Gütertarif der Polnischen Staatsbahnen, Teil II, Heft 4 enthaltenen Spezial-Durchfuhrtarifen, folgende Verbandstarife und Tarife für den Nachbarverkehr massgebend:

- a) mit Bulgarien: durch Śniatyn Zatućze – Grigore Ghica Voda – Boteni – Oborichte, resp. durch Śniatyn Zatućze – Grigore Ghica Voda – Giurgiu Port – Russe pristanichte (wenn die Donau schiffbar ist), auf Grund des Polnisch-Rumänisch-Bulgarischen Tarifes,
durch bulgarische Donauhäfen auf Grund des Polnisch-Tschechoslovakischen Seehafen-Donauumschlagtarifes mit Umladung in Bratislava,
- b) mit Deutschland: durch alle polnisch-deutsche Grenzübergänge auf Grund des Polnisch-Deutschen Tarifes,

- c) mit Jugoslawien: durch jugoslawische Donauhäfen auf Grund des Polnisch-Tschechoslovakischen Seehafen-Donauumschlagtarifes mit Umladung in Bratislava,
- d) mit Österreich: durch die österreichisch-tschechoslovakischen Grenzübergänge auf Grund direkter Frachtsätze der Durchfuhrtarife aller Hefte des Tschechoslovakisch-Polnischen Seehafentarifes,
durch österreichische Donauhäfen auf Grund direkter Frachtsätze des Polnisch-Tschechoslovakischen Donauumschlagtarifes mit Umladung in Bratislava,
- e) mit Rumänien: durch Śniatyn Załucze – Grigore Ghica Voda und durch Jasieniów Polny–Stefanesti auf Grund des Polnisch-Rumänischen Seehafentarifes,
- f) mit Soviet-Russland: durch alle polnisch-russische Grenzübergänge auf Grund des Polnisch-Russischen Tarifes,
- g) mit Tschechoslowakei: durch alle polnisch-tschechoslovakische Grenzübergänge auf Grund der sechs Hefte des Tschechoslovakisch-Polnischen Seehafentarifes,
- h) mit Ungarn: durch alle ungarisch-tschechoslovakische Grenzübergänge auf Grund des Tschechoslovakisch-Polnischen Seehafentarifes,
durch alle ungarische Donau- und Theisshäfen auf Grund eines besonderen Heftes des Polnisch-Tschechoslovakischen Donauumschlagtarifes mit Umladung in Bratislava,
- i) mit den Levante- und westlichen Mittelmeerhäfen: durch rumänische Häfen nach den Häfen Istanbul, Piräus, Alexandrien, Beyrouth, Haifa, Jaffa, Port Said, Saloniki, Malta, Marseille, Barcelona – auf Grund des Polnisch-Rumänischen Levante- und westliche Mittelmeerhäfen-Tarifes. Dieser Tarif ermöglicht auch



Innenansicht eines
Baumwollagers
im Freihafen



Innenansicht eines
Stückgutlagers
im Freihafen

die Aufgabe von Sendungen von und nach Gdynia durch ein direktes Frachtbrief-Konnossement via Port Said im Verkehr mit den Häfen der Persischen Bucht, Britisch und Niederländisch Indiens, Chinas, Ostafrikas und Australiens – sowie via Istanbul mit allen türkischen und via Piräus mit allen griechischen Häfen.

Tarifauskünfte erteilen kostenfrei:

- a) in Polen: 1) Biuro Portowe PKP (Hafenbüro der PKP) in Gdynia und Danzig.
2) Wydział Handlowy Urzędu Morskiego (Handelsabteilung des Hafenamtes) – Gdynia, ul. Centralna, tel. 13-23.
- b) im Ausland: 1) Tschechoslovakei: Przedstawicielstwo Kolei Polskich oraz Portów w Gdańsku i Gdyni (Vertretung der Polnischen Staatsbahnen und der Häfen Danzig und Gdynia), Praha II., Jungmannova 38/1.
2) Rumänien: Przedstawicielstwo Kolei Polskich oraz Portów w Gdańsku i Gdyni (Vertretung der Poln. Staatsbahnen u. der Häfen Gdynia und Danzig) Bucuresti, Anastase Simu Nr. 6/11.
3) Österreich: Przedstawicielstwo Portów w Gdyni i Gdańsku (Vertr. der Häfen Gdynia u. Danzig) Wien IV, Argentinerstr. 27.
4) Ungarn: Przedstawicielstwo Portów w Gdyni i Gdańsku (Vertr. der Häfen Gdynia u. Danzig), Budapest V, Merleg utca 3.
5) Palästina: Przedstawicielstwo Portów w Gdyni i Gdańsku (Vertr. der Häfen Gdynia u. Danzig), 5, Lord Melchet str., Haifa.

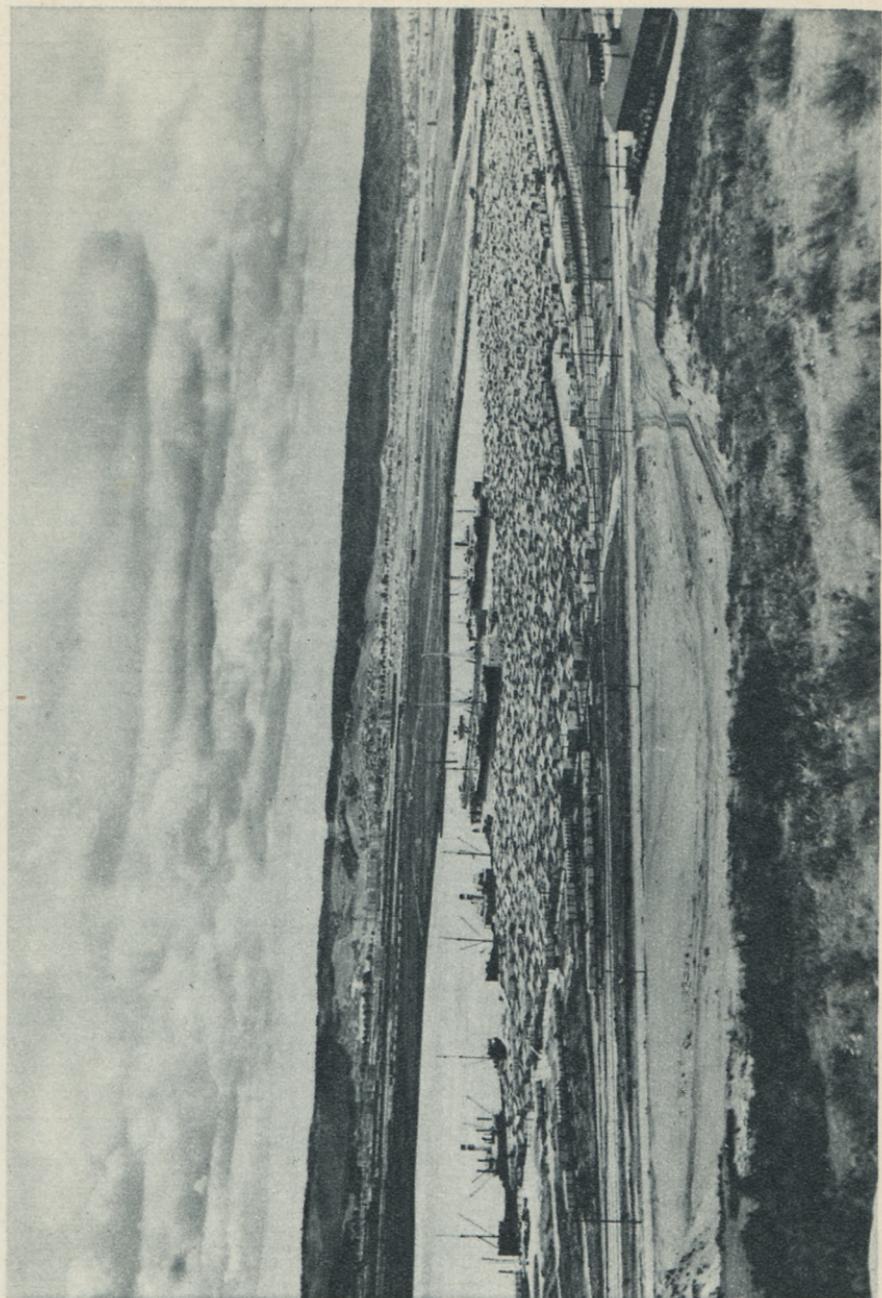
GÜTERBEFÖRDERUNGSDAUER MIT EIL- UND FERN- ZÜGEN.

I. Verbindungen in Polen:

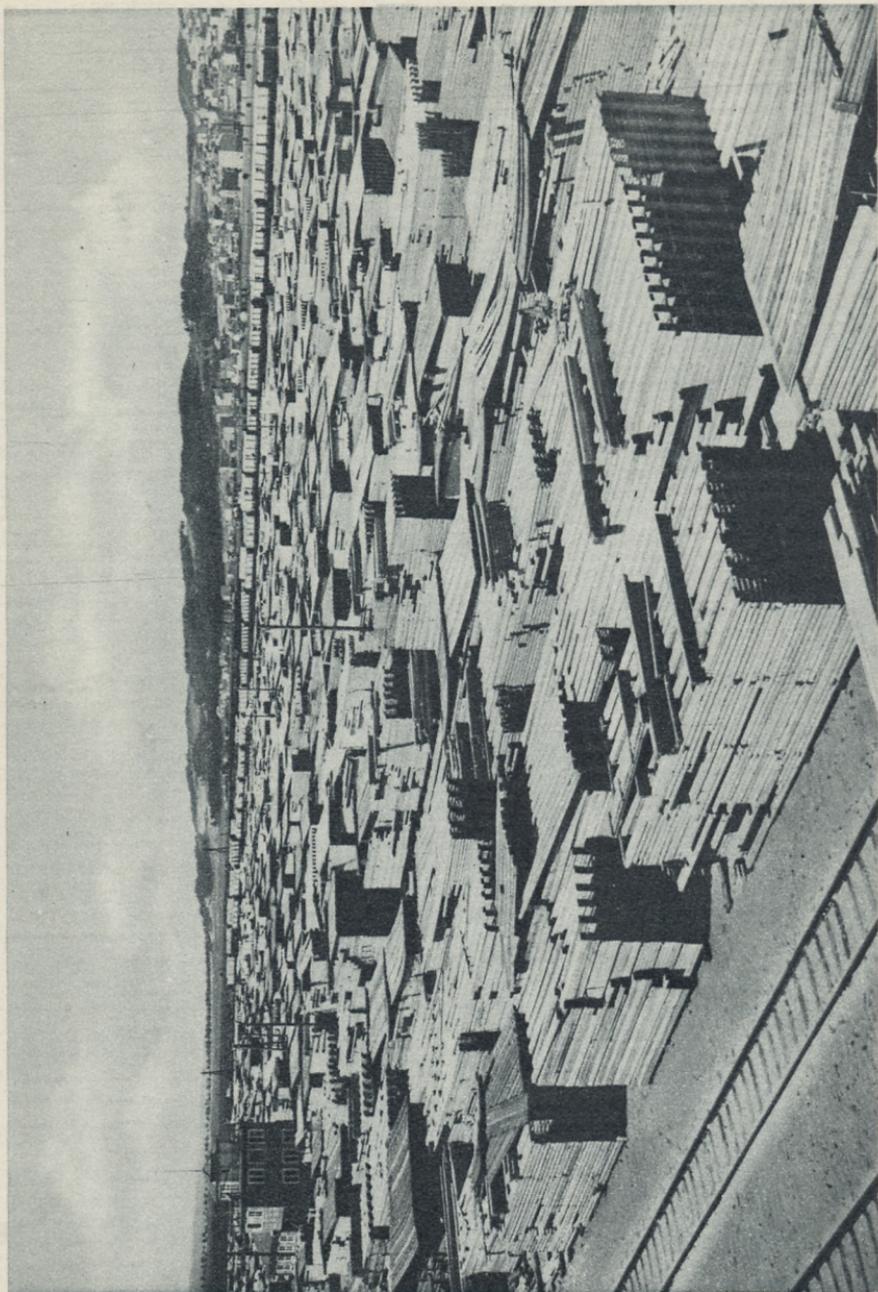
von Station Gdynia Port durch	nach	Km.	Dauer in Std.
Laskowice—Działdowo	— Warszawa-Praga	380	23
„ — Bydgoszcz—Toruń	—		
„ Kutno	— Warszawa-Główna	432	28
„ Działdowo-Warszawa	Białystok	561	38
„ — „ „	— Wilno	801	40
„ — „ „	— Turmont	949	55
„ — Warszawa Siedlce	— Hajnówka	599	56
„ — „ „	— Stołpce	842	48
„ — „ „	— Dęblin	561	32
„ — „ „	— Lublin	826	50
„ — „ „	— Lwów		
„ — „ „	— Podwoleczyska	1.019	77
„ — „ „	— Śniatyn Załucze	1.056	62
„ — „ „	— Dęblin	495	33
„ — Bydgoszcz—Toruń	— Kutno	306	9
„ — „ „	— Bydgoszcz	164	5
„ — Bydgoszcz—Kar-	—		
„ — sznice—Herby	—		
„ — Nowe	— Kraków	607	33
„ — Bydgoszcz—Kar-	—		
„ — sznice—Herby Nowe	— Katowice	535	22
„ — Bydgoszcz—Kar-	—		
„ — sznice—Herby Nowe—	—		
„ — Działdowo	— Zebrzydowice	605	27
„ — Bydgoszcz—Ino-	—		
„ — „ „	— wrocław	299	17
„ — „ „	— Poznań	368	31
„ — „ „	— Leszno	374	27
„ — „ „	— Zbaszyń		

II. Internationale Verbindungen:

Działdowo-Warszawa-Lwów-			
Śniatyn Załucze-Buzau	Bucuresti		Tage 5
Działdowo-Warszawa-Lwów-			
Śniatyn Załucze-Buzau	Constanta		5 ¹ / ₂
Bydgoszcz-Inowrocław-Karsznice-			
Zebrzydowice	Bratislava		3
Bydgoszcz-Inowrocław-Karsznice	Praha		3
„ Karsznice-Zebrzydo-			
wice-Břeclav	Wien		2 ¹ / ₂
Bydgoszcz-Inowrocław-Działdowo-			
Cieszyn-Žilina-Szob	Budapest		3 ¹ / ₂
Bydgoszcz-Inowrocław-Zebrzydo-			
wice-Prerov	Brno		2 ³ / ₄



Gesamtansicht
des Holzhafens



Lagerplätze für Holz
im Holzhafen

Die Beförderungsdauer im internationalen Verkehr wird genau eingehalten, wenn die Sendungen mit direkten internationalen Frachtbriefen aufgegeben und mit allen nötigen Zoll-, Gesundheits-, Finanz- und Polizeidokumenten versehen werden und wenn die Zoll- und Eisenbahnabfertigung in normaler Zeit stattfinden kann.

Die Beförderungskosten zwischen Gdynia und dem Hinterland sind niedriger als durch ausländische Häfen.

ERMÄSSIGUNGEN IN DEN ZOLL- UND HAFEN-ABGABEN.

Ein Mittel, das den Zweck verfolgt, den Güteraus-tausch Polens auf den für das wirtschaftliche Leben dieses Landes günstigsten Seeweg zu bringen, ist die Anwen-dung von See-Vorzugszöllen seit dem Jahre 1931. Das Einführen von speziellen See-Zollvorschriften, welche die Tätigkeit der Zollbehörden auf dem Gebiet des Hafens regeln, trägt zum Heben der Leistungsfähigkeit des Ha-fens bei.

In Bezug auf die Abgaben ist der Hafen von Gdy-nia einer der billigsten an der Ost- und Nordsee.

Es werden folgende Abgaben erhoben:

- a) für das Ein- und Auslaufen der Fahrzeuge (Ton-nengeld),
- b) für das Liegen der Fahrzeuge im Hafen (Lie-gegeld),
- c) für die Schiffsliegstellen und Kaie (Kaigeld),
- d) für das Landen und Einschiffen von Reisenden (Passagierabgabe),
- e) für das Löschen und Laden von Gütern (Abgabe von der Ladung),
- f) für den Lotsendienst (Lotsengebühren),
- g) für die Benutzung von Hafenanlagen, wie Lager-schuppen, Umschlags- und sonstigen Anlagen.

Ausserdem werden Abgaben für das Schleppen und Vertauen erhoben.

In dem geltenden Tarif ist eine Reihe von Befreiun-gen und Erleichterungen vorgesehen, von denen beson-

ders Ermässigungen für die regelmässigen Schifffahrtslinien beachtenswert sind.

Ebenso günstig im Vergleich mit anderen Häfen sind die in Gdynia erhobenen Abgaben für die Kranarbeit und für das Lagern von Gütern in den Hafenschuppen (Lagergeldfreie Fristen).

SEEVERBINDUNGEN.

Eine von der Leistungsfähigkeit und Billigkeit der Eisenbahnverbindungen nicht geringere Bedeutung besitzt für den Hafen die Entwicklung seiner Seeverbindungen.

Der Ausbau dieser Verbindungen von Gdynia erfolgte beinahe so schnell, wie der technische Ausbau des Hafens und die Entwicklung seiner Güterumsätze.

Gdynia besitzt zur Zeit 53 regelmässige direkte Seeverbindungen mit allen wichtigeren Welthäfen.

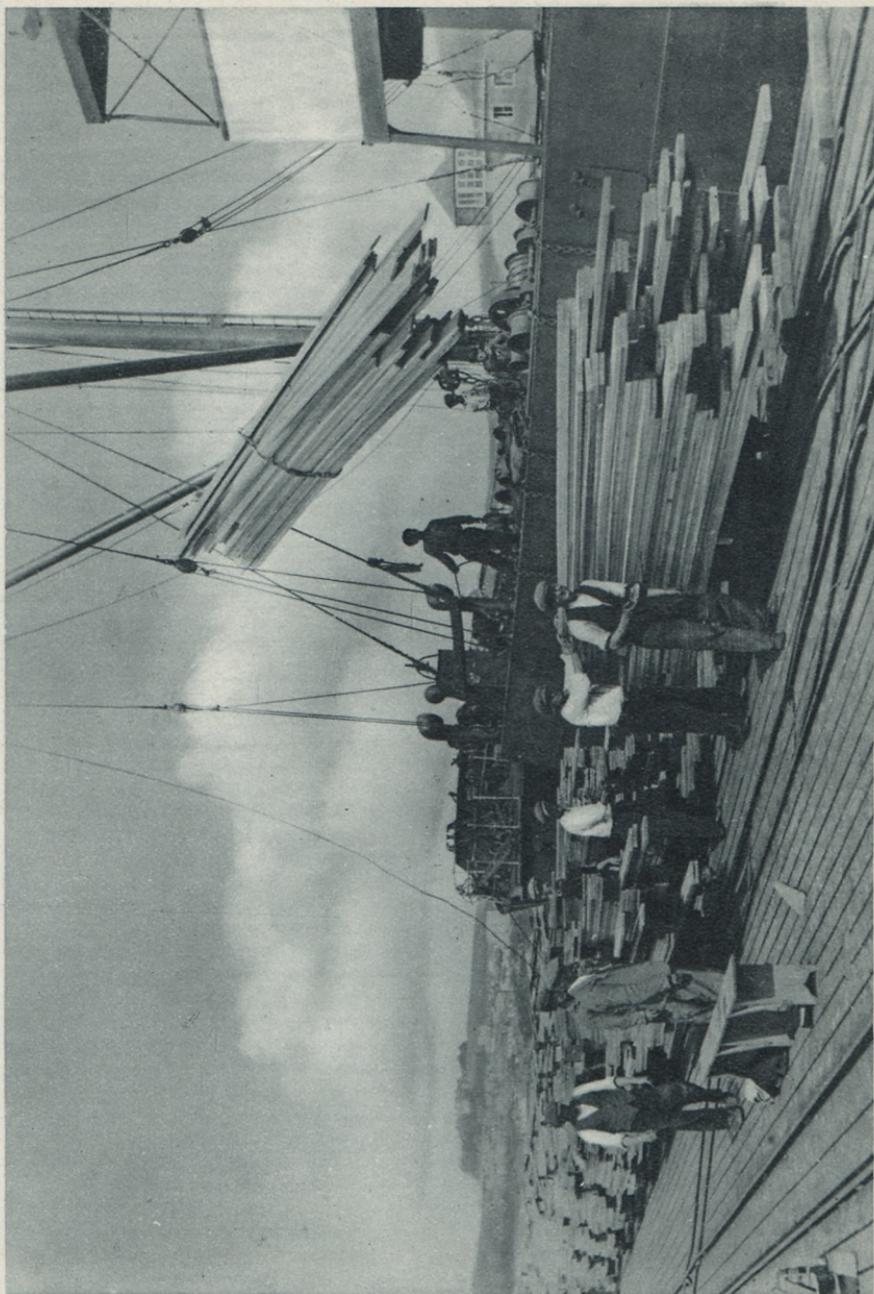
Die regelmässigen Schifffahrtslinien verbinden Gdynia mit den wichtigeren Häfen folgender Staaten: Ägypten, Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Grossbritannien, Holland, Italien, Lettland, Litauen, Norwegen, Palästina, Schweden, Spanien, Syrien, Türkei – ferner mit Staaten und Besitzungen in Nord-, Mittel- und Südamerika, Afrika und Asien.

Unter den Schifffahrtslinien sind zehn total polnische und vier, welche auf der Zusammenarbeit polnischer und fremder Schifffahrtsgesellschaften gestützt sind.

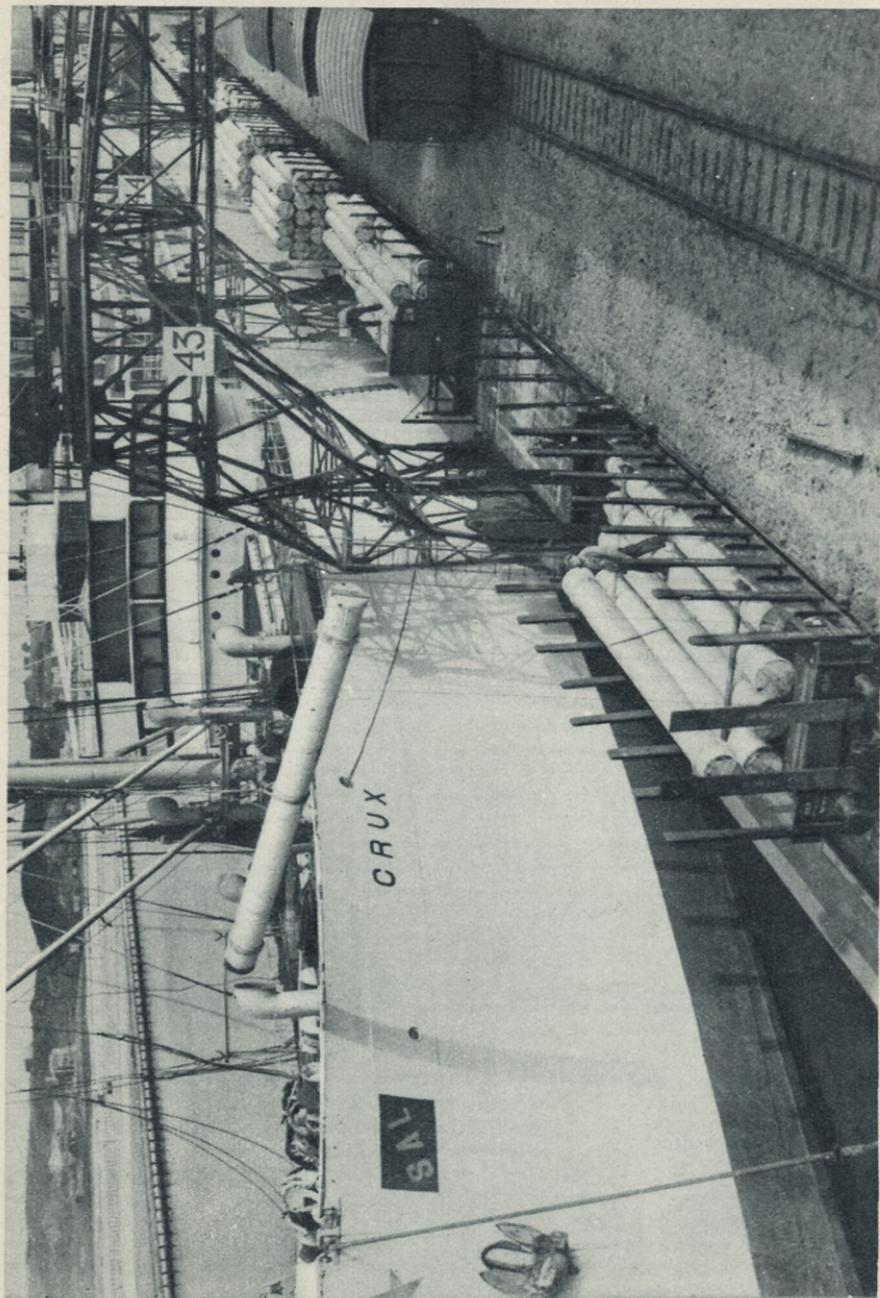
Viele der betreffenden Schifffahrtslinien bedienen spezielle Gebiete der polnischen Ein- und Ausfuhr, so z. B. die Ausfuhr polnischer Landwirtschaftserzeugnisse, wie Fleisch, Rauchwaren, Butter und Eier, – die Einfuhr von Südobst, Baumwolle u. s. w.

Der Art nach werden die regelmässigen Schifffahrtsverbindungen von Gdynia in direkte Überseelinien sowie Zufuhrlinien nach den grossen europäischen Verteilungshäfen Antwerpen, Rotterdam, London, Hamburg – eingeteilt.

In dem ersten Falle handelt es sich um direkte Verbindungen mit den Erzeugungs- resp. Verbrauchsländern; solche Linien sind z. B. nach und von dem Golf von



Verschiffung
v o n H o l z



Freihafen — Verschiffung von Röhren

Mexico (Import von Baumwolle), nach Südamerika (Import von Wolle und Häuten), nach dem Mittelmeer (Import von Südfrüchten) u. a. m. Im zweiten Falle handelt es sich um Zufuhr- (Zubringe-) Linien, welche die Güter zur weiteren Ausfuhr mit Überseelinien und umgekehrt befördern. Die Linien nach London vereinigen diese Tätigkeiten, da sie Güter befördern, welche teilweise zum Verbrauch in England, teilweise zur weiteren Ausfuhr bestimmt sind.

Von gewisser Bedeutung für den Hafen sind nicht nur die oftmaligen Abfahrten, sondern auch die Zahl der Linien in den einzelnen Richtungen.

REGELMÄSSIGE DIREKTE SCHIFFFAHRTSVERBINDUNGEN DES HAFENS VON GDYNIA.

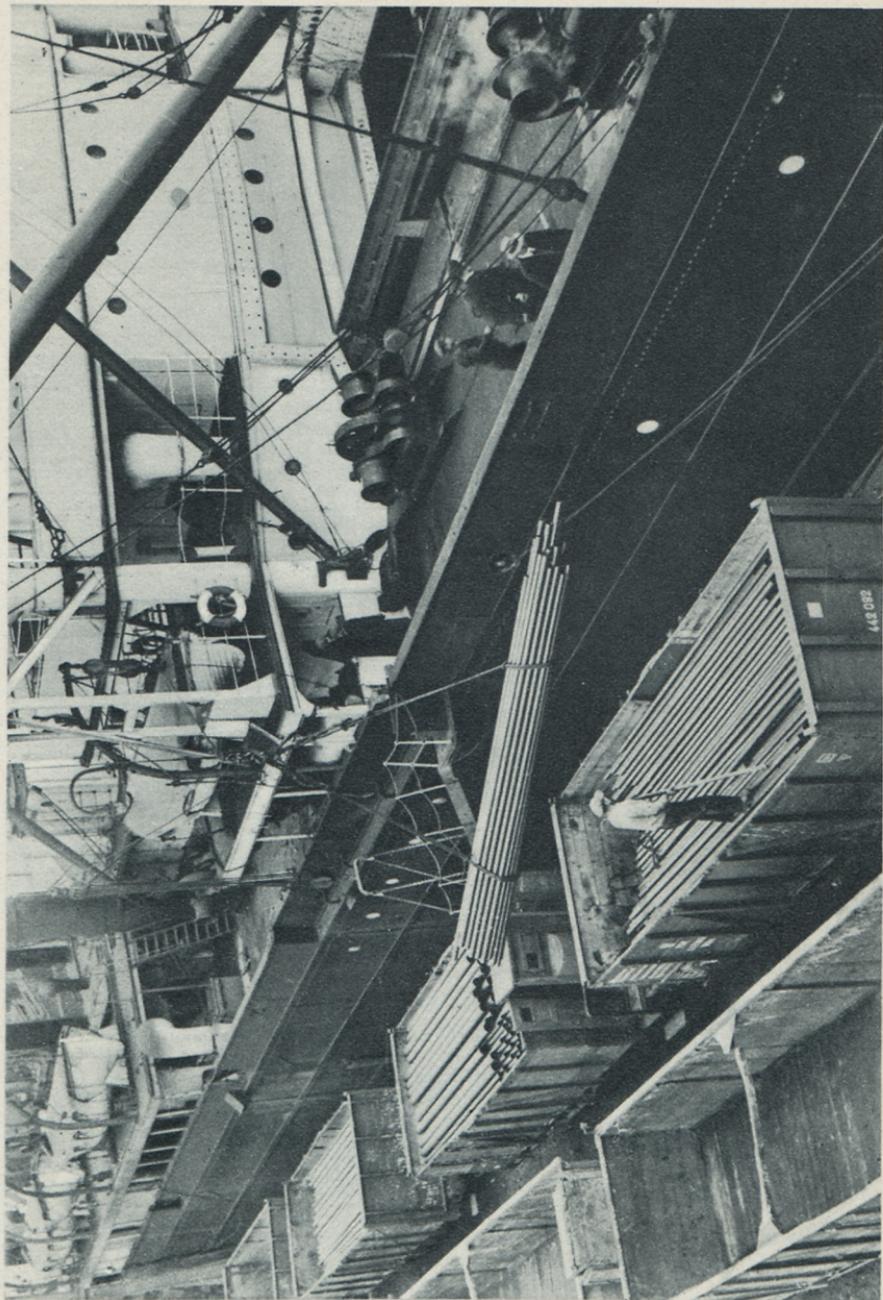
R = Reeder, M = Schiffsmakler in Gdynia		Abfahrt je
Finnland, Estland, Lettland, Litauen und U. S. S. R.		
Gdynia — Riga — Liepaja — Klaipeda (Memel)		9 Tage
R. Żegluga Polska, S. A., Gdynia		
M. " "		
Gdynia — Riga		7
R. Neptun Dampfsch. Ges., Bremen		
M. Aug. Wolff i S-ka		
Gdynia — Tallinn — Helsinki		7
R. Żegluga Polska S. A., Gdynia		
M. " "		
Gdynia — Finnische Häfen		14
R. E. Russ — H. M. Gehrrens, Hamburg		
M. H. Lenczat i S-ka		
Gdynia — Tallinn		14
R. Tallinna Laevaühisus, Tallinn		
M. Rothert i Kitaczycki		
Gdynia — Leningrad		14
R. C-ie G-le Transatlantique, Le Havre		
M. Polska Agencja Morska		
Gdynia — Klaipeda (Memel)		10
R. Svenska Amerika Linien, Göteborg		
M. Bergenske Baltic Transports		
Gdynia — Viipuri		14
R. Lübeck-Viborger D. S. G., Lübeck		
M. H. Lenczat i S-ka		

Schweden, Norwegen, Dänemark

	Abfahrt je 7 Tage
Gdynia — Göteborg — Hälsingborg — Malmö R. Egon Rerferi A/B, Limhamn M. Behnke & Sieg	7
Gdynia — Göteborg — Malmö R. Bolint, Bersen et Co, Göteborg M. Bergenske Baltic Transports	14
Gdynia — Göteborg — Malmö R. Żegluga Polska S. A., Gdynia M. Polska Agencja Morska	14
Gdynia — Norrköping — Stockholm R. Żegluga Polska S. A., Gdynia M. Polska Agencja Morska	14
Gdynia — Stockholm — Karlskrona R. Svenska Amerika Linien, Göteborg M. Bergenske Baltic Transports	10
Gdynia — Stavanger — Bergen — Trondhjem R. Det Bergenske och Stavangerske D. S. M. Bergenske Baltic Transports Ltd.	14
Gdynia — Oslo — Moss — Kambo — Drammen R. Fred Olsen et Co, Oslo M. Bergenske Baltic Transports Ltd.	7
Gdynia — Köbenhavn R. Det Forenede D. S., Köbenhavn M. F. G. Reinhold	7
Gdynia — Odense — Aarhus R. Aarhus Shipping Co, Aarhus M. F. G. Reinhold	14
Gdynia — Köbenhavn s.: Gdynia—Halifax—New York und Gdynia—Le Havre	14

Deutschland, Holland, Belgien

Gdynia — Hamburg R. Żegluga Polska S. A., Gdynia M. " "	14
Gdynia — Hamburg R. Mathies Reederei, Hamburg M. Ferd. Prowe	3
Gdynia — Bremen R. Neptun Dampfsch. Ges., Bremen M. Aug. Wolff i S-ka	7
Gdynia — Anvers R. Żegluga Polska S. A., Gdynia M. " "	7
Gdynia — Rotterdam R. Żegluga Polska S. A., Gdynia M. " "	7



Holländischer Kai -
Verschiffung
von Röhren



Polnischer Kai
— Verschiffung von
Stahlplatten

	Abfahrt je
Gdynia — Anvers — Rotterdam	10 Tage
R. Norddeutscher Lloyd, Bremen, Argo Reederei, Hamburg	
M. Ferd. Prowe	
Gdynia — Rotterdam	14
R. Lübeck-Viborger D. S. Ges., Lübeck	
M. H. Lenczat i S-ka	
Gdynia — Rotterdam	3-5
R. Neptun Dampfsch. Ges., Bremen	
M. Aug. Wolff i S-ka	
Gdynia — Amsterdam	7
R. Kngl. Nederlandsche Stoomboot M-ij	
M. F. G. Reinhold	
Gdynia — Anvers — Rotterdam	14
R. Tallinna Laevaühisus, Tallinn	
M. Rothert i Kitaczycki	

Grossbritannien

Gdynia — London	14
R. Polsko-Brytyjskie Tow. Okr., Gdynia	} 7
M. " " " "	
Gdynia — London	14
R. United Baltic Corp., London	
M. Polska Zjedn. Korp. Bałt.	
Gdynia — Hull	7
R. Polsko-Brytyjskie Tow. Okr., Gdynia	
M. " " " "	
Gdynia — Leith — Grangemouth	7
R. Currie Line, Leith	
M. F. G. Reinhold	
Gdynia — Manchester — Liverpool, via Köbenhavn	7
R. Det Forenede D. S., Köbenhavn	
M. F. G. Reinhold	
Gdynia — Bristol	30
R. Bugsier Reederei, Hamburg	
M. Bergenske Baltic Transports	
Gdynia — Southampton	
s.: Gdynia-Le Havre	

Frankreich

Gdynia — Le Havre	14
R. Polsko-Brytyjskie Tow. Okr., Gdynia	
M. " " " "	
Gdynia — Le Havre, via Köbenhavn — Southampton	14
S. C-ie G-le Transatlantique, Le Havre	
B. Polska Agencja Morska	

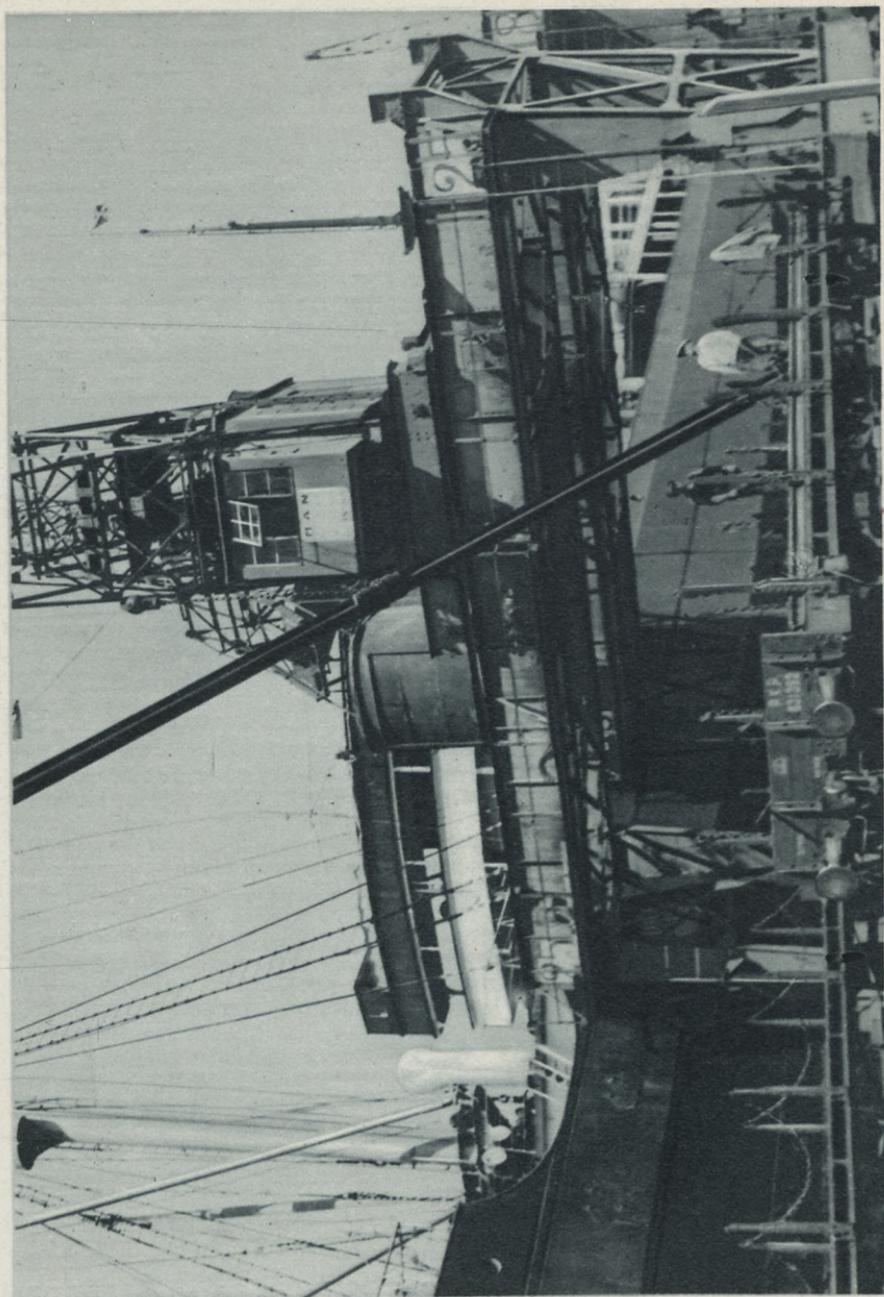
Gdynia — Dunkerque — Le Havre — Bordeaux	Abfahrt je 14 Tage
R. Det Forenede D. S., Köbenhavn	
M. F. G. Reinhold	

Spanien, Portugal, Marokko, Italien, Levante

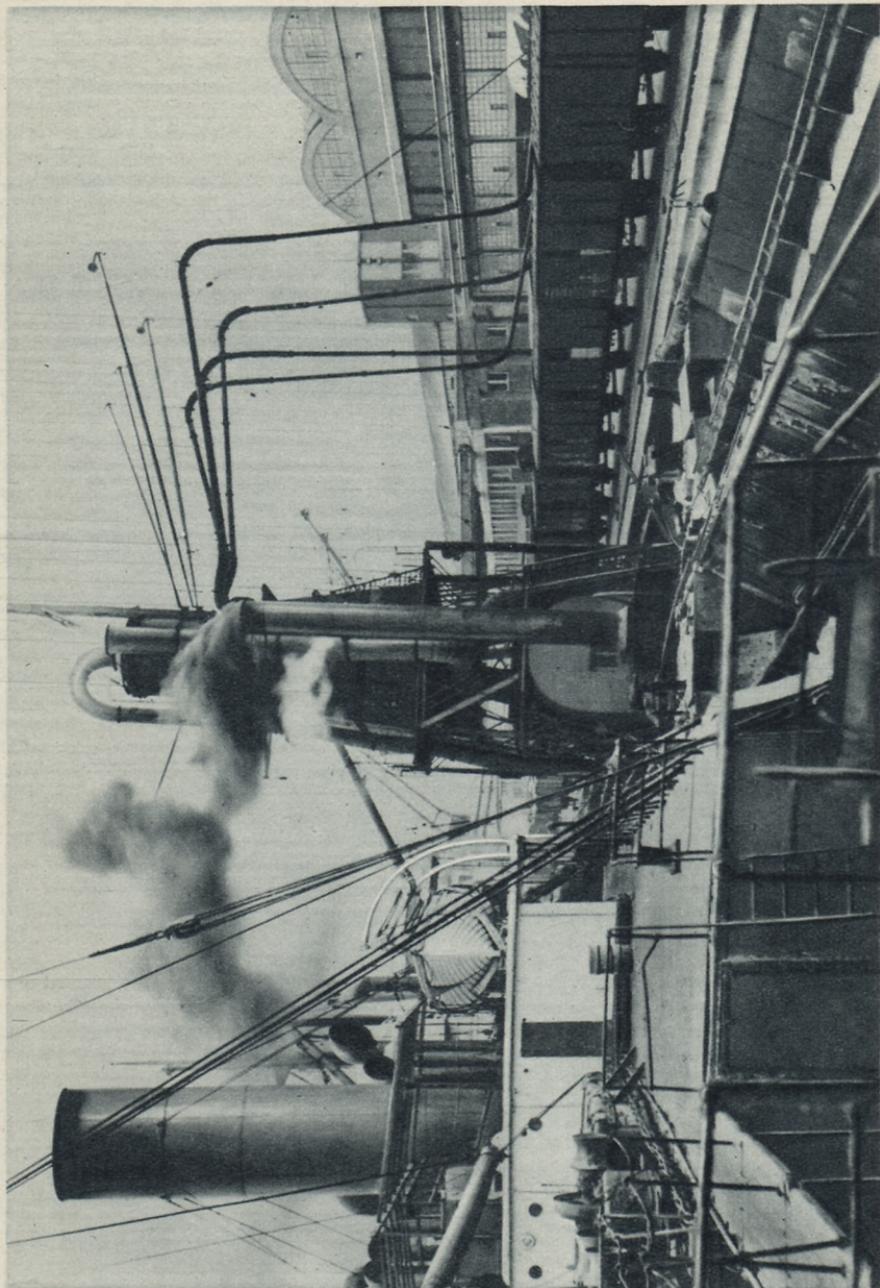
Gdynia — spanische und italienische Häfen	14
R. R. M. Sloman jr., Hamburg, Svenska Lloyd, Göteborg	
M. Bergenske Baltic Transports	
Gdynia — Marseille — Genova — Livorno und Häfen Siziliens	20
R. Svenska Lloyd, Göteborg	
M. Bergenske Baltic Transports	
Gdynia — spanische, portugiesische und ma- rokkanische Häfen	14
R. Oldenburg-Portugiesische D. S. Reederei, Hamburg	
M. Bergenske Baltic Transports	
Gdynia — Häfen Siziliens — Valencia — Barcelona	20
R. J. Lauritzen, Köbenhavn	
M. Polska Agencja Morska	
Gdynia — Häfen West-Italiens und Siziliens	14
R. Det. Forenede D. S., Köbenhavn	
M. F. G. Reinhold	
Gdynia — Alexandria — Jaffa — Haifa — Piräus — Istanbul	7
R. Żegluga Polska, S. A., Gdynia	
Svenska Orient Linien, Göteborg	
M. Rothert i Kiłaczycki	
Polska Lewant, Ag. Okr.	
Gdynia — Alexandria — Jaffa — Haifa — Beyrouth	20
R. La Générale S. A., Antwerpen	
M. Rummel & Burton	

Nordamerika

Gdynia — Halifax — New York, via Köbenhavn	10-14
R. Gdynia-Ameryka Linie Żegl. S. A., Gdynia	
M. " " " " "	
Gdynia — New York — Philadelphia, via Köbenhavn	7
R. American Scantic Line, New York	
M. " " w Polsce	
Gdynia — Golf-Häfen	10
R. W. Wilhelmsen, Oslo - Svenska Amerika-Mexiko Linien	
M. Bergenske Baltic Transports	
Gdynia — Golf-Häfen	30
R. Hanseatische Reederei, Hamburg	
M. Polska Agencja Morska	



Polnischer Kai -
Verschiffung von
Eisenbahnschienen



Französischer Kai
- Verschiffung von
Getreide mit
Hilfe eines
Schwimmelevators

Gdynia — Golf-Häfen	Abfahrt je 30 Tage
R. Lykes Bros., Ripley Steamship Co. Inc., New Orleans	
M. Polska Agencja Morska	

Südamerika

Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires	14
R. Finland-Sydamerika Linien, Helsinki	
M. Bergenske Baltic Transports	

Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires	14
R. Rederi Nordstjernen, (Johnson Line), Stockholm	
M. Oceaniczna Agencja Okrętowa	

Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires	20
R. Gdynia-Ameryka Linie Żegl. S. A., Gdynia	
M. Rothert i Kłaczycy	

Afrika

Gdynia — Häfen von West- u. Südafrika — sowie von Mozambique	30
R. Rederi A. B. Transatlantic, Göteborg	
M. Bergenske Baltic Transports	

Indien

Gdynia — Karachi—Bombay—Madras—Calcutta —Rangoon via Port Said, Suez, Djibouti, Aden, Port Sudan	30
R. W. Wilhelmsen, Oslo	
Svenska Ostasiatiska Komp., Göteborg	
M. Bergenske Baltic Transports	

Ferner Osten

Gdynia — Malacca — China — Japan	20
R. Alfred Holt et Co. (Blue Funnel Line)	
Ellerman Bucknall SS Co. Ltd., Liverpool	
M. Polska Agencja Morska	

BEHÖRDEN, ÄMTER, INSTITUTIONEN UND FIRMEN.

BEHÖRDEN UND ÄMTER IM HAFEN.

Urząd Morski (Hafenamt) – ul. Centralna, Tel. 3724,
1323, 1421

Kapitanat Portu – Nabrzeże Pilotowe, Tel. 1019

Centralny Urząd Celny (Zollamt) – ul. Rotterdamska,
Tel. 3911

Morski Urząd Rybacki (Seefischerei-Amt) – ul. Wa-
szyngtona 11, Tel. 1420

Państwowy Instytut Meteorologiczny (Meteorologi-
sches Institut) – ul. Waszyngtona 14, Tel. 2964

ANDERE BEHÖRDEN, ÄMTER UND INSTITUTIONEN.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni (Industrie-
und Handelskammer) – ul. 10 Lutego 24, Tel. 3931

Komisariat Rządu (Regierungskommissariat) – ul. Świę-
tojańska 111, Tel. 1101

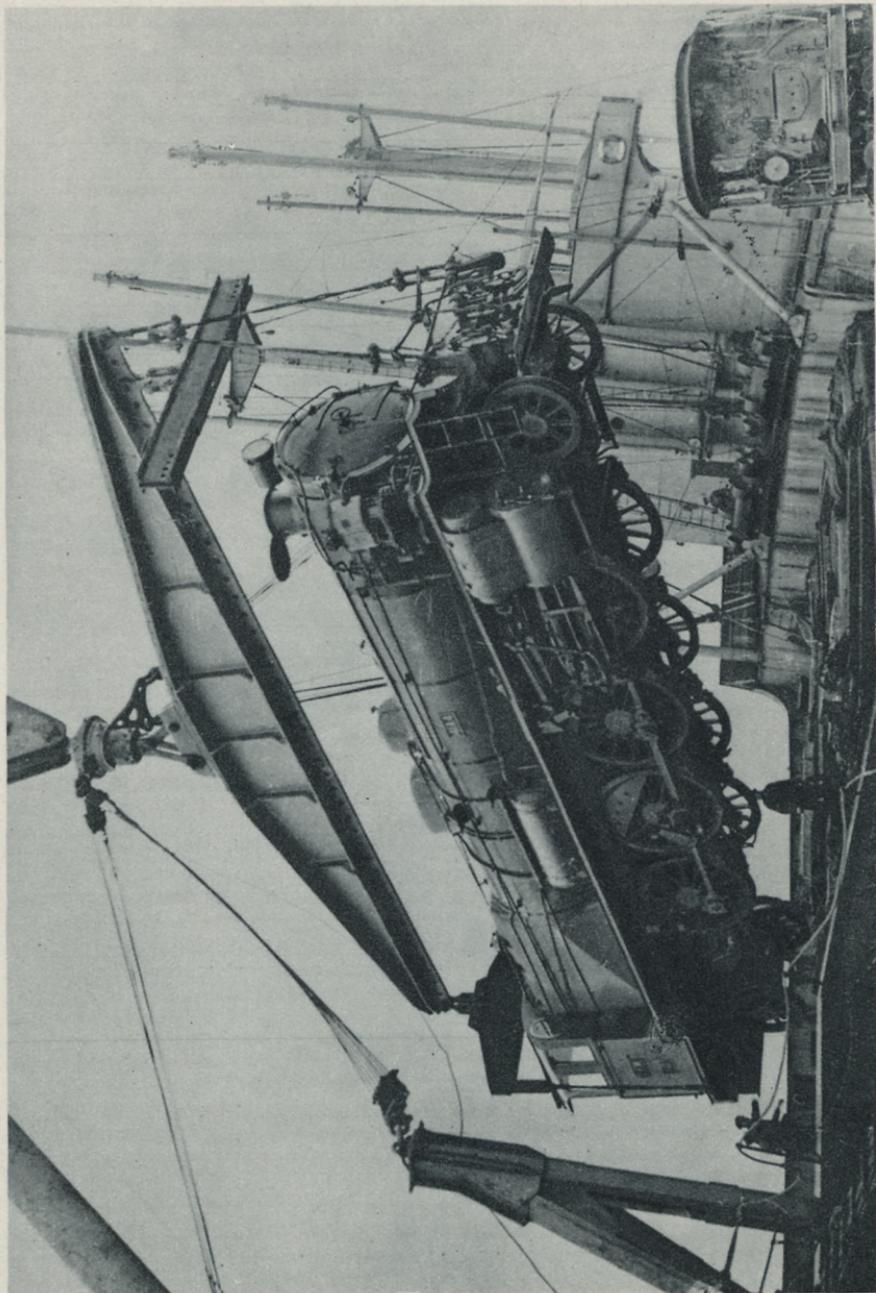
Sąd Okręgowy (Kreisgericht) – Plac Konstytucji,
Tel. 3349

Sąd Grodzki (Bezirksgericht) – Plac Konstytucji,
Tel. 3349

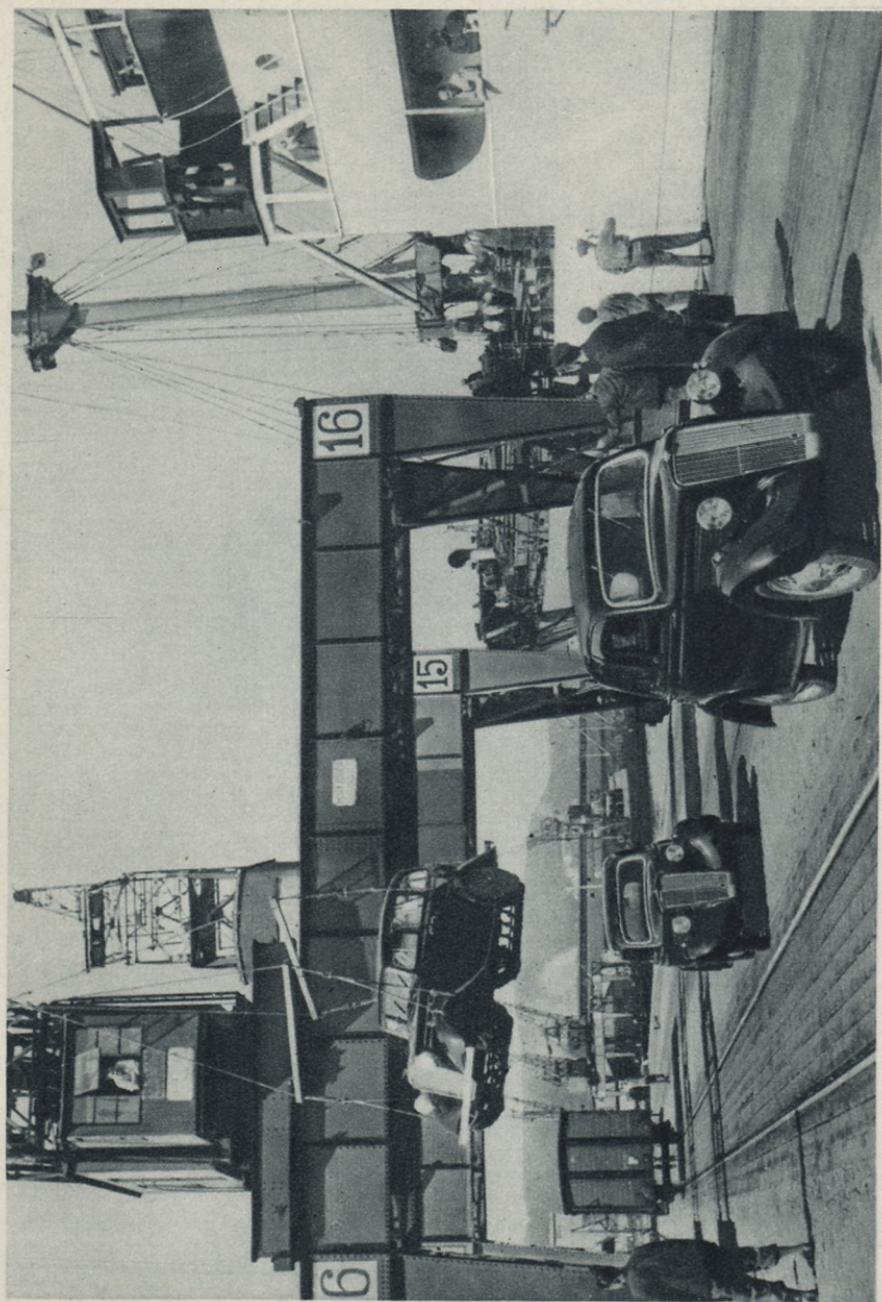
Komisariat Główny Policji Państwowej (Staatspoli-
zeikommissariat) – ul. Starowiejska 50, Tel. 2700

Inspektorat Straży Granicznej (Inspektorat der Grenz-
wache) – ul. Rotterdamska 19, Tel. 1200

Urzędy Skarbowe (Finanzämte) – ul. Starowiej-
ska 50, Tel. 1450



Verschiffung
von Lokomotiven



Polnischer Kai
-Löschen von
Automobilen

Państwowy Urząd Pośrednictwa Pracy (Staatliches Arbeitsvermittlungsamt) – ul. Morska 106, Tel. 1815; für Hafenarbeiter: ul. Okrężna, Tel. 2159

Państwowy Zakład Badania Żywności (Staatliche Lebensmittel-Untersuchungsanstalt) – Plac Kaszubski 1, Tel. 1518

Inspektorat Pracy 60 Obwodu (Arbeits-Inspektorat des 60-ten Bezirkes) – ul. Świętojańska 39, Tel. 1665

Gospodarcze Archiwum Morskie (Wirtschaftliches See-Archiv) – ul. 10 Lutego 24, Tel. 1874.

KONSULATE.

Argentynien – ul. Starowiejska 58, Tel. 3580

Belgien – Kamienna Góra, Willa Belina, Tel. 2670

Costa Rica – ul. 10 Lutego 24

Dänemark und Island – ul. Świętojańska 9, Tel. 2946

Deutschland – ul. 10 Lutego 24, Tel. 3744

Estland – ul. Świętojańska 9, Tel. 2957

Finnland – ul. Waszyngtona 15, Tel. 2991

Frankreich – ul. Sienkiewicza 36, Tel. 3018

Griechenland (General-Konsulat) – ul. Świętojańska, Tel. 1704

Grossbritannien – ul. Waszyngtona 15, Tel. 2991

Holland – ul. Centralna 9, Tel. 2680

Italien – ul. Świętojańska 1, Tel. 1900

Japan – ul. Waszyngtona 15, Tel. 2991

Lettland – Hafen, Dänischer Kai, Tel. 1908

Norwegen – ul. Portowa, Tel. 3921

Portugal – ul. Kwiatkowskiego 1, Tel. 2505

Rumänien – ul. Świętojańska 44, Tel. 2408 und 1209

Schweden (General-Konsulat) – ul. Korzeniowskiego 8/10, Tel. 2971

Spanien – ul. Korzeniowskiego 8/10, Tel. 2971.

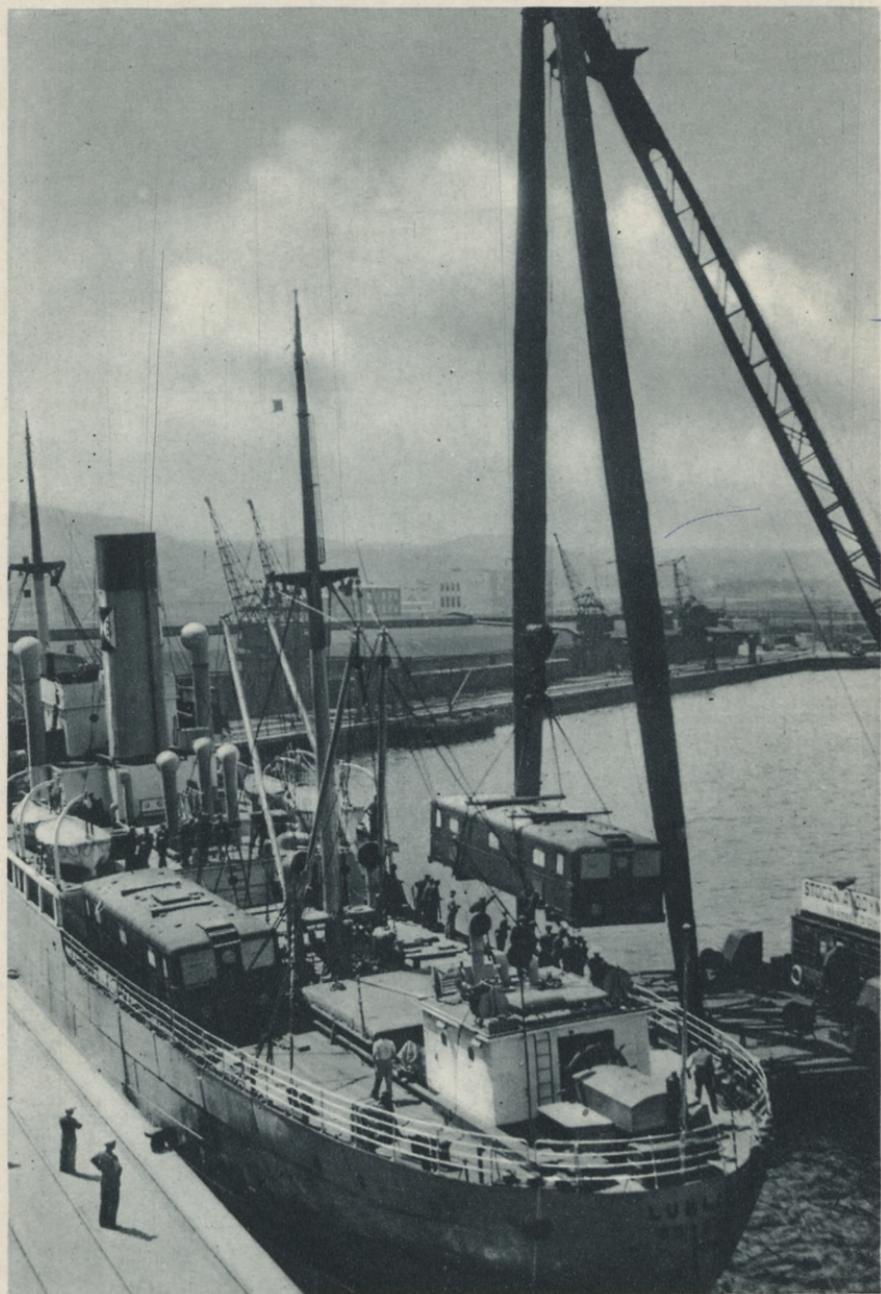
Ungarn – Kamienna Góra, Willa Józefina, Tel. 1353

BANKEN.

- Bank Polski (Bank von Polen) — ul. 10 Lutego 20, Tel. 1921
- Bank Gospodarstwa Krajowego (Landeswirtschaftsbank) — ul. 10 Lutego 8, Tel. 1704
- Państwowy Bank Rolny (Staatl. Landwirtschaftsbank) — Plac Konstytucji, Tel. 1581
- Bank Cukrownictwa (Zuckerindustriebank) — ul. Mściwoja 9, Tel. 2818
- Bank Zachodni (Westbank) — ul. 10 Lutego 23, Tel. 1762
- Bank Francusko-Polski (Französisch-Polnische Bank) ul. 10 Lutego 39, Tel. 2724
- Powszechny Bank Związkowy (Allgem. Bankverein) Plac Kaszubski 8, Tel. 2890
- Komunalna Kasa Oszczędności (Städtische Sparkasse) — ul. Świętojańska 17, Tel. 2951
- Dom Bankowy Dr. Józef Kugel i S-ka (Bankhaus Dr. J. Kugel & Co.) — ul. 10 Lutego dom BGK. Tel. 3951.

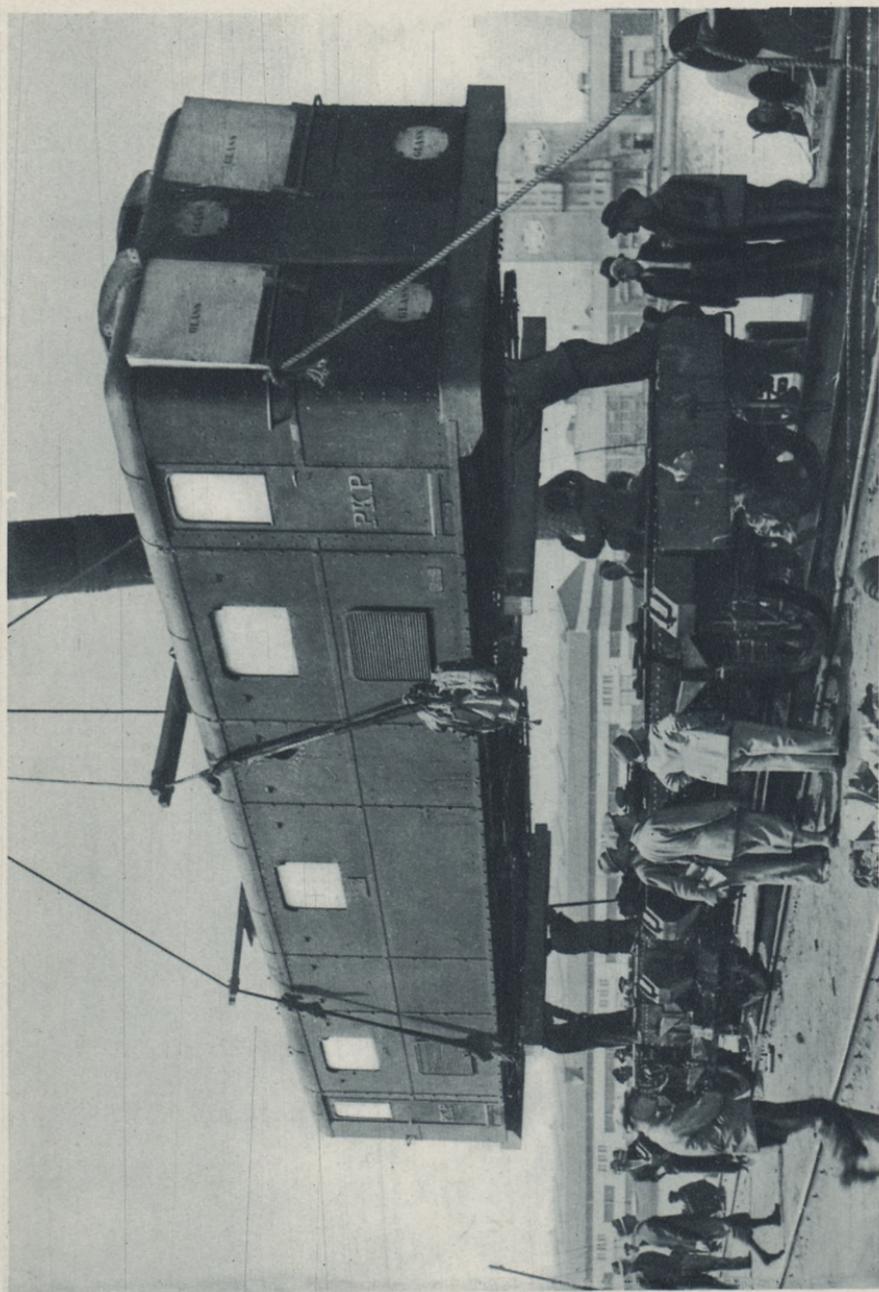
WIRTSCHAFTLICHE VERBÄNDE DER HAFENINTERESSENTEN.

- Rada Interessantów Portu (Hafeninteressentenrat) — ul. Świętojańska 9, Tel. 1209
- Związek Armatorów Polskich (Polnischer Reederverband) — ul. Waszyngtona 15, Tel. 2598
- Związek Przemysłowców Portowych oraz Właścicieli Magazynów Portowych (Verband der Hafenindustriellen und der Hafenlager-Inhaber) — ul. Świętojańska 9, Tel. 1209
- Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich (Polnische Seefischer-Vereinigung) — Port Rybacki, Tel. 1383
- Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych (Verband der Vertreter der Kohlenkonzerne) — ul. Świętojańska 9, Tel. 2632



Wiedergeboren
von Kottwitz

Polnischer Kai —
Löschen von elektrischen Wagen mit
Hilfe eines Schwimmkranes



Teilansicht des Lösens von elektrischen Wagen für die Polnischen Staatsbahnen

Polski Związek Maklerów Okrętowych (Polnischer Schiffsmaklerverband) — ul. Świętojańska 9, Tel. 1209

Związek Gdynskich Ekspedytorów Portowych (Speditourverband in Gdynia) — ul. Świętojańska 9, Tel. 2632

REEDEREIEN.

Żegluga Polska S. A. — ul. Waszyngtona 15, Tel. 2991

Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A. („Gdynia-Ameryka” Schiffahrtslinien A. G.) Hafengebäude: Dworzec Morski, Tel. 1911

Polsko-Brytyjskie Tow. Okr. S. A. (Polnisch-Britische Schiffahrtsges. A. G.) — ul. Waszyngtona 15, Tel. 2991

„Polskarob”, Polnisch-Skandinavische Transport-A. G. — ul. Korzeniowskiego 8/10, Tel. 2971

SCHIFFSMAKLER.

Polska Agencja Morska (Polnische Seeagentur) — ul. Świętojańska 10, Tel. 2957

Bergenske Baltic Transports G. m. b. H. — ul. Portowa 13, Tel. 3921

Żegluga Polska S. A. — ul. Waszyngtona 15, Tel. 2991

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe (Polnisch-Britische Schiffahrtsges. A. G.) — ul. Waszyngtona 15, Tel. 2991

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka (Polnische Vereinigte Baltische Korporation) — ul. Portowa 5, Tel. 2580

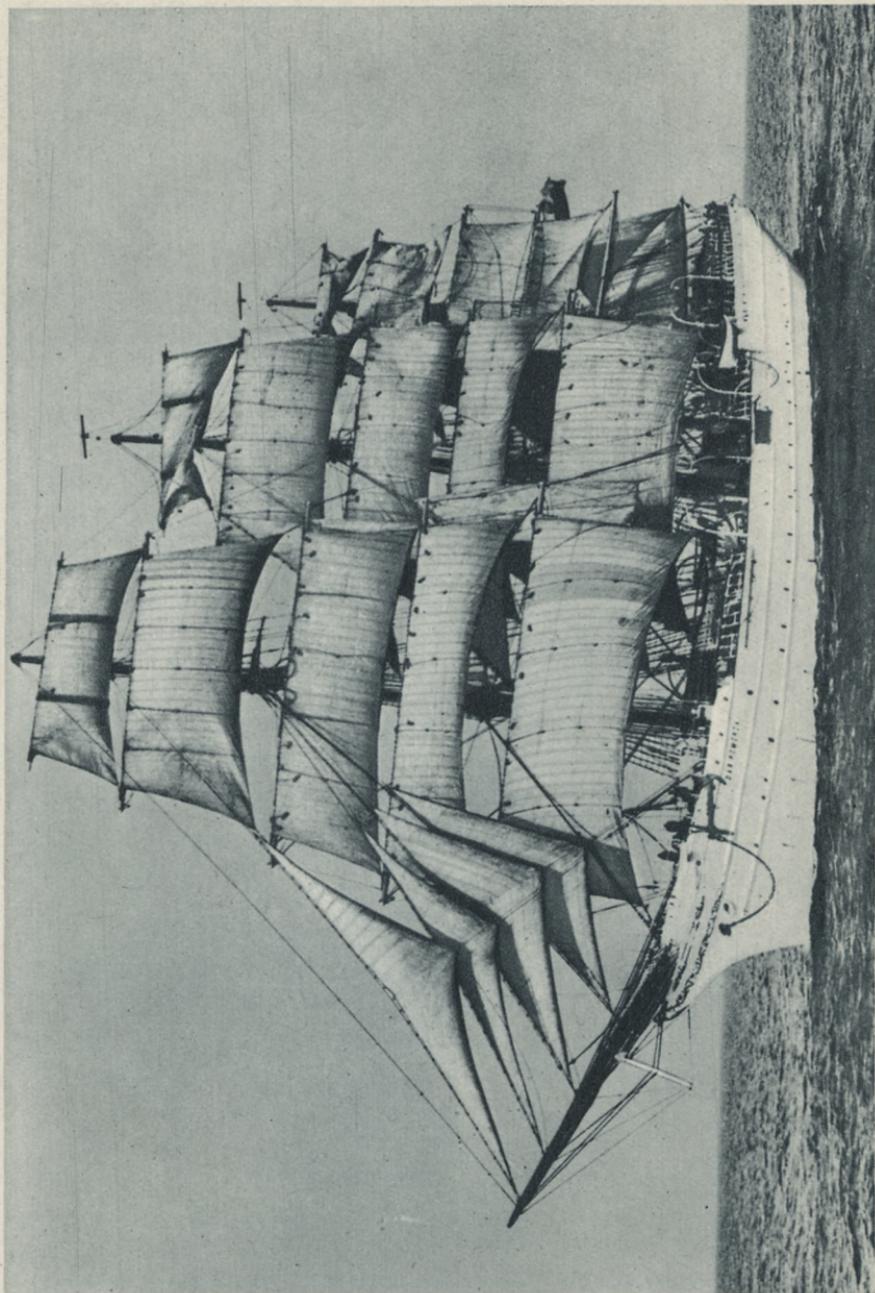
Polska Lewant, G. m. b. H. — ul. Portowa 13, Tel. 3921

Rummel & Burton G. m. b. H. — ul. Świętojańska 9, Tel. 2777

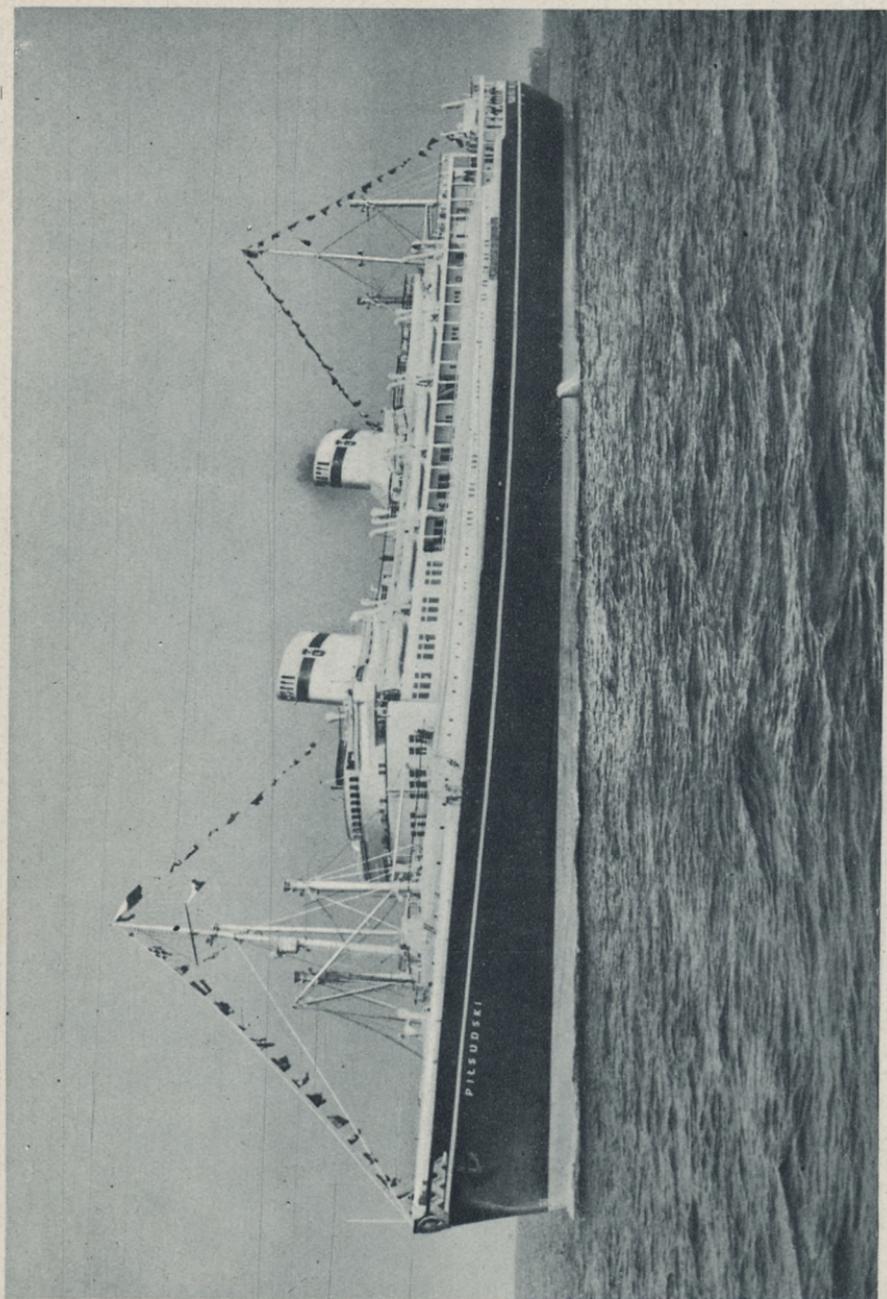
- Rothert & Kiłaczycki — ul. Świętojańska 9, Tel. 1183
 Oceaniczna Agencja Okrętowa, Sp. z. o. o. (Ocean-
 Schiffsagentur, G. m. b. H.) — ul. 10 Lutego 24,
 Tel. 3348
- Ferdynand Prowe, G. m. b. H. — ul. Starowiejska 7,
 Tel. 1878
- F. G. Reinhold — Danzig, Agentur in Gdynia — ul.
 Portowa 4, Tel. 1177
- Behnke & Sieg — ul. Portowa 14. Tel. 1718
 Aug. Wolf i Ska — ul. Portowa 5, Tel. 2283
 H. Lenczat i S-ka, G. m. b. H. — ul. Portowa 4,
 Tel. 1885
- Karlsberg, Spiro & Co. — ul. Świętojańska 1,
 Tel. 2877
- „Polskarob“, Polnisch-Skandinavische Transport A.G.
 — ul. Korzeniowskiego 8/10, Tel 2971
- „Speed“, Seetransportges. — Port, Molo Węglowe
 Tel. 1102
- „M. E. W.“, Kohlen-Seeverschiffung, G. m. b. H. — ul.
 Portowa 4, Tel. 1885.

SPEDITEURE.

- „Pantarei“, Allgem. Lagerhaus- und Transportges. —
 Port, Nabrzeże Polskie, Tel. 2977
- „Warszawskie Towarzystwo Transportowe“ — ul.
 Świętojańska 9, Tel. 2946
- „Warta“ Speditionsges., G. m. b. H. — ul. Staro-
 wiejska 7, Tel. 1931
- Ludwik Modelski, Internationale Transporte — ul. Sta-
 rowiejska 39, Tel. 1237
- „Polski Lloyd“ A. G. — Skwer Kościuszki 18, Tel. 1432
 Północne Tow. Transportowe i Ekspedycyjne S. A.
 (Nordische Transport- und Speditions ges. A. G.)
 — ul. 10 Lutego 7, Tel. 1261
- Schenker i Ska, S. A. dla Międzynarodowego Trans-
 portu (A. G. für Internationale Transporte), ul.
 Starowiejska 17, Tel. 2924



„Dar Pomorza“ —
Schulschiff der Staat-
lichen Seeschule



M/S „Pitsudski“

- J. H. Bachmann, G. m. b. H. — ul. 10 Lutego 5,
Tel. 1961
- „Warrant“ S. A., Spedition und Lagerhäuser in Łódź,
Abteilung in Gdynia — Plac Kaszubski, Tel. 2289
- Adam Zadrozny, G. m. b. H. — Skwer Kościuszki 10,
Tel. 3337
- „Przewóz“, Speditionsbüro — ul. Starowiejska 11,
Tel. 1387
- Johannes Ick — Plac Kaszubski 11, Tel. 1225
- „Atlantic“, Tow. Transportowe, Sp. z o. o. (Trans-
portges. G. m. b. H.) — ul. Jana z Kolna 2,
Tel. 1901
- „Extrans“ Speditions- und Transporthaus — ul. Por-
towa 5, Tel. 1967
- C. Hartwig S. A. Internationale Spedition — ul. Abra-
hama 2, Tel. 2225
- Jul. Herman i Ska, Dom Handlowo-Spedycyjny, Sp.
z o. o. (Handels- und Speditionshaus, G. m. b. H.)
— ul. Jana z Kolna 2, Tel. 1258
- „Balto-Lewant“, G. m. b. H. — ul. Starowiejska 3,
m. 3, Tel. 2555
- „Expedblok“, Speditions- und Transporthaus — ul.
Świętojańska 40, Tel. 1262
- „Rawa“ T. Szmańda — ul. Władysława IV 22,
Tel. 1485
- Józef Wisławski, Handels- und Speditionshaus — ul.
Świętojańska 62, Tel. 2095
- Tad. Minkiewicz, Handels und Speditionshaus — Skwer
Kościuszki 10, Tel. 1722
- Ferdynand Prowe, Tow. Ekspedycyjne i Agentura
Morska, Sp. z o. o. (Speditionsoges. und Seea-
gentur) — ul. Starowiejska 7, Tel. 2678
- „Spedopol“ Biuro Ekspedycyjno-Transportowe, Sp.
z o. o. (Speditions- und Transportbüro, G. m.
b. H.) — ul. Abrahama, Tel. 1296
- „Rapid“, Tow. Ekspedycyjno-Transportowe, Sp. z o. o.
(Speditions- und Transportges. G. m. b. H.) —
Wzgórze Focha, Tel. 1770

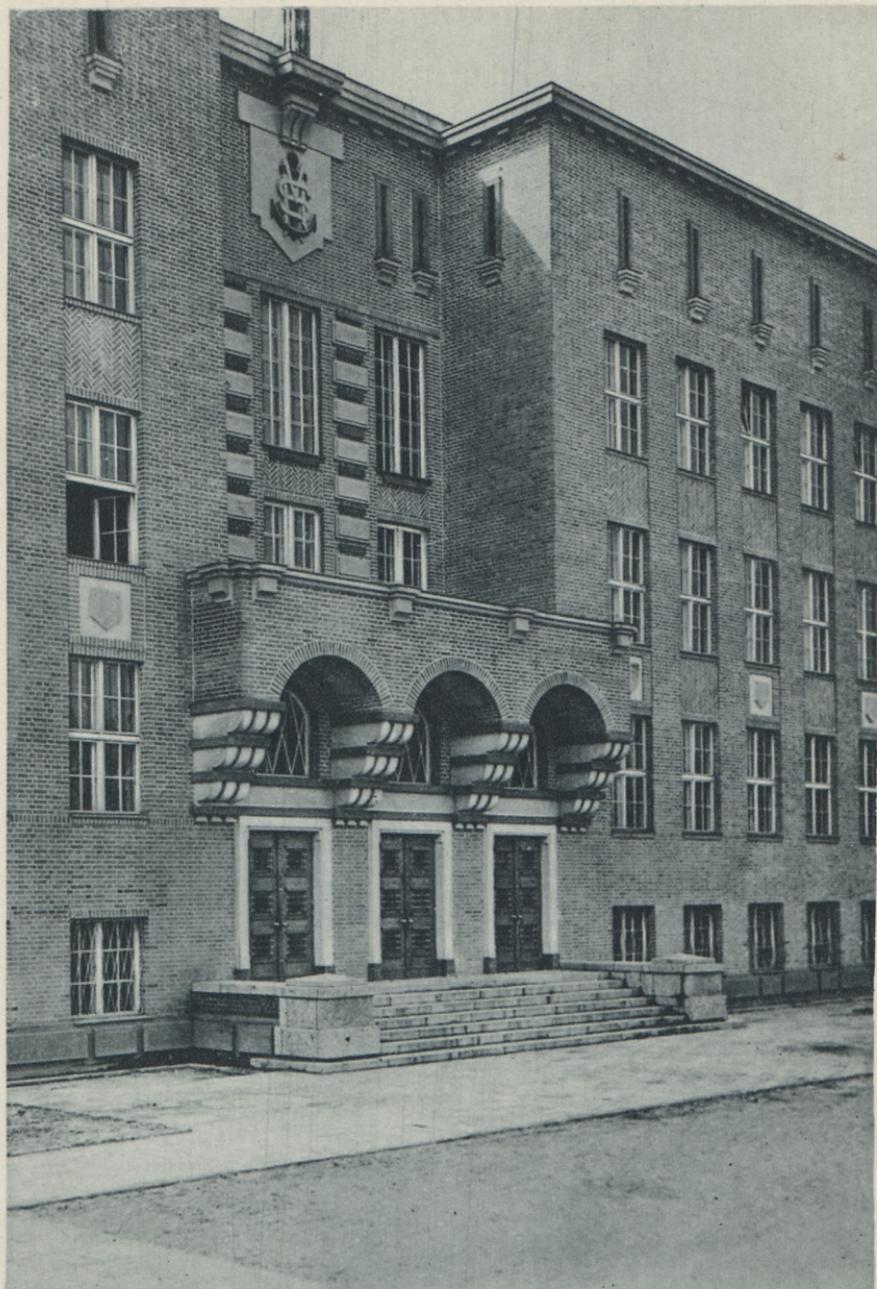
- Aug. Wolff i Ska, Speditions-ges. — ul. Portowa 5,
Tel. 1547
- „Mitranza“, Internationale Transport- und Schiffahrts-
ges. — ul. 10 Lutego 5, Tel. 1961
- A. Goraj & Co., G. m. b. H.—Świętojańska 16, Tel. 3124
- Towarzystwo Ekspedycyjno-Kontrolne Bawełny w Gd-
ni (Baumwoll-Speditions- und Kontrollges. in
Gdynia) — ul. Starowiejska 15, Tel. 2635
- H. Becker — Danzig, Abteilung in Gdynia, ul. Sta-
rowiejska 17, Tel. 2671
- Galster Maurycy, Dom Ekspedycyjny, Sp. z o. o.
(Speditions-haus, G. m. b. H.) — ul. Portowa 4
- Sztejn Izaak, Handels- und Speditions-haus — ul.
Abrahama 26, Tel. 2729
- Lorber i Bibersztejn, Speditions- und Handelshaus —
Plac Kaszubski 5, Tel. 1198.

HAFENUMSCHLAGS-UNTERNEHMUNGEN.

- „Usco“, Zjednoczone Tow. Przetadunkowe i Maga-
zynowe, Sp. z o. o. (Vereinigte Umschlags-
und Lagerges. G. m. b. H.) — Port, Mag. Cu-
kroport I., Tel. 2025
- „Labour“, Tow. Przetadunkowe i Sztawerskie, Sp. z o. o.
(Umschlags- und Stauereiges. G. m. b. H.) —
Wolna Strefa, Tel. 1190
- „Cemka“ — ul. Portowa 5, Tel. 2397
- „Quick Dispatch“ Stauerei-Ges. — Port, Magazyn II
„Pantarei“, Tel. 3701
- „Forwarding“, Stauerei und Umschlag, Tel. 3701
- „Przetadunek“, Arbeits-Kooperative — ul. Portowa 4,
Tel. 2064
- „Work“, Stauerei und Umschlag, Portowa 2.

KOHLN- UND HOLZSPEDITEURE.

- „Elibor“ S. A. Handlowo-Przemysłowa L. J. Borkow-
ski, Oddział w Gdyni (Handel- und Industrie-
A. G., J. Borkowski, Abteilung in Gdynia)
— ul. 10 Lutego 24, Tel. 2921



Staatliche Seeschule - Teilansicht

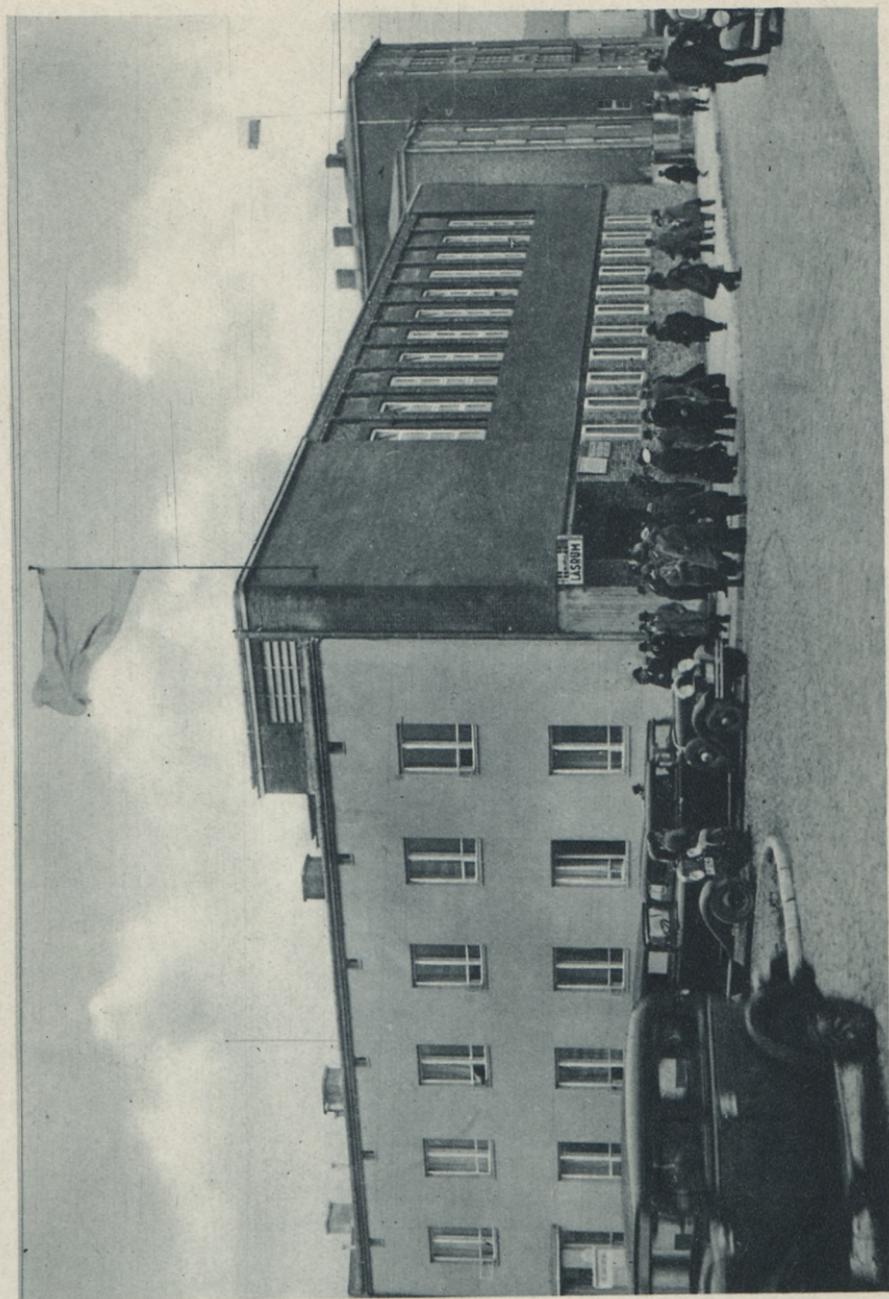


Polnische
Seemannsheim

- * „Giesche” S. A. Oddział w Gdyni (Abteilung in Gdynia) — Molo Węglowe, Tel. 2938
- * „Paged” Polska Agencja Drzewna, Sp. z o. o. (Polnische Holz-Agentur) — ul. Świętojańska 44, Tel. 1916
- * „Polskarob”, Polnisch-Skandinavische Transportges. in Gdynia, ul. Korzeniowskiego 8/10, Tel. 3201
- * „Progress” Zjednoczone Kopalnie Górnośląskie S. A., Oddział w Gdyni (Vereinigte Oberschlesische Bergwerke, A. G., Abteilung in Gdynia) — Molo Węglowe, Tel. 2901
- * „Skarbopol”, G. m. b. H. in Gdynia — Nabrzeże Duńskie, Tel. 1908.

*) Vertretung des Kohlenkonzerns in Oberschlesien.





Schwedisches
Seemannsheim

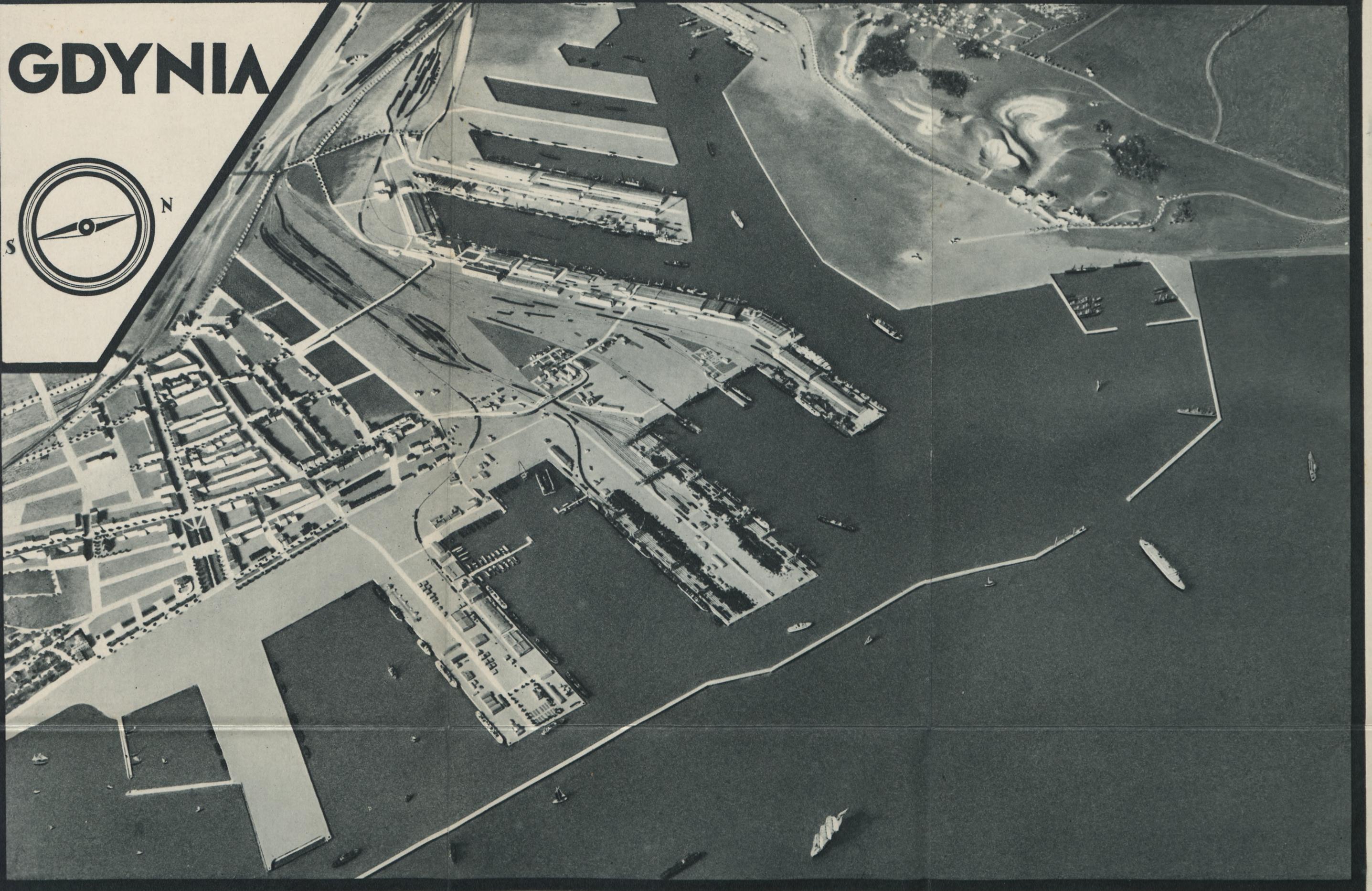
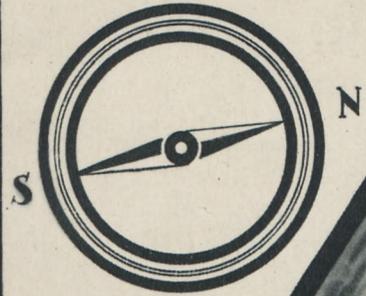


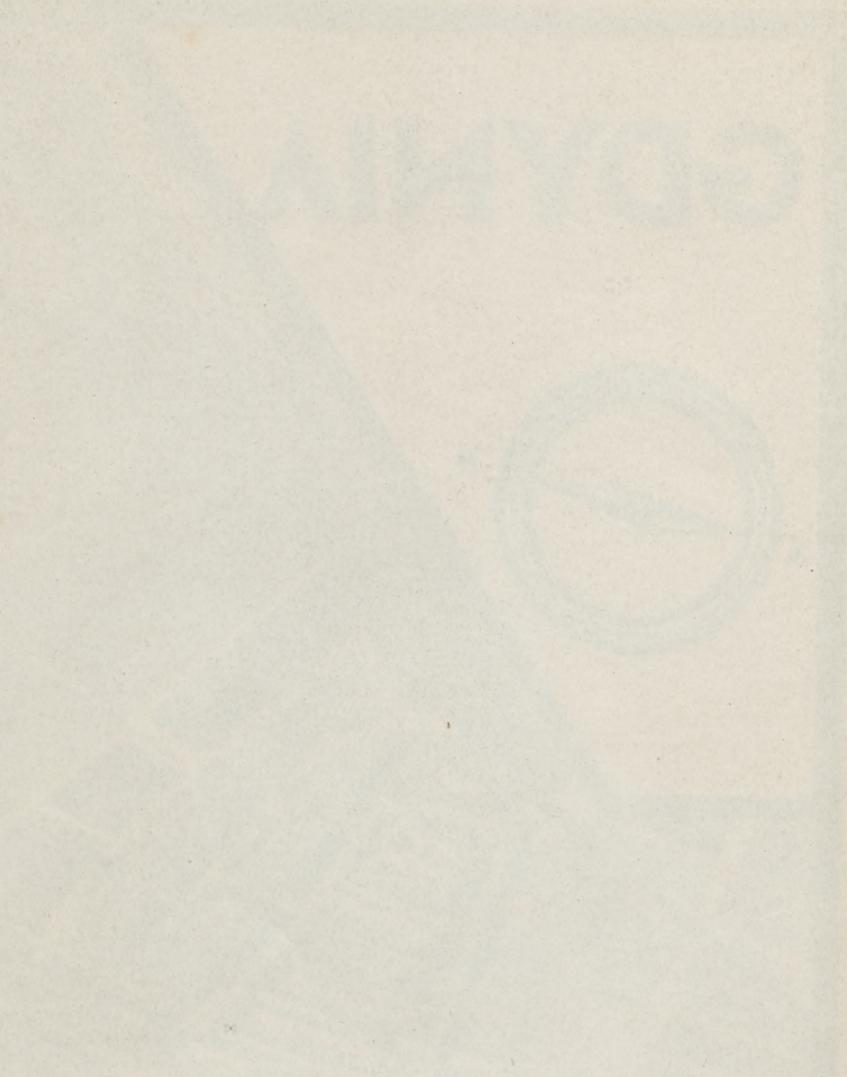
10 - Lutego - Strasse
- Gebäude des
Post- und Tele-
graphenamtes

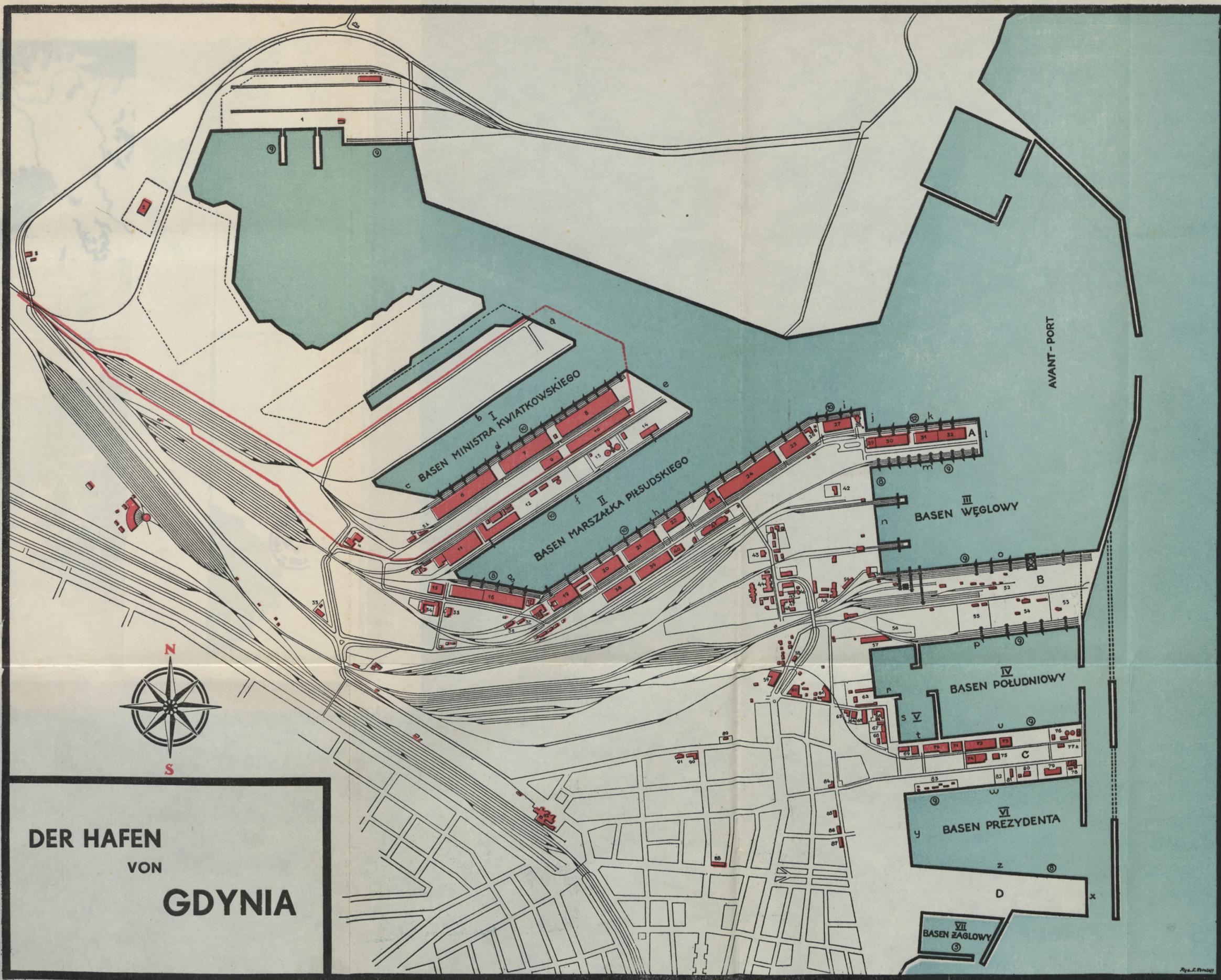
PLÄNE



GDYNIA







DER HAFEN VON GDYNIA

ZEICHENERKLÄRUNG

- Grenze des Freihafens
- ⑨ — Tiefe
- I. — Min. Kwiatkowski-Becken
- II. — Marschall Piłsudski-Becken

- III. — Kohlenbecken
- IV. — Südbecken
- V. — Fischerbecken
- VI. — Präsidentenbecken
- VII. — Jachtbecken
- A. — Passagiermole
- B. — Kohlenmole

- D. — Fischermole
- C. — Südmole
- a. — Jugoslawischer Kai
- b. — Rumänischer Kai
- c. — Tschechoslovakischer Kai
- d. — Ver. Staaten-Kai
- e. — Norwegischer Kai

- f. — Indischer Kai
- g. — Rottdamer Kai
- h. — Polnischer Kai
- i. — Lotsen-Kai
- j. — Hafen-Kai
- k. — Französischer Kai
- l. — Belgischer Kai

- m. — Holländischer Kai
- n. — Dänischer Kai
- o. — Schwedischer Kai
- p. — Schlesischer Kai
- r. — Hel-Kai
- s. — Fisch-Kai
- t. — Kaschubischer Kai

- u. — Englischer Kai
- w. — Wilson-Kai
- y. — Präsidenten-Kai
- z. — Pommerellen-Kai
- x. — Eingangskai
- v. — Ungarischer Kai

1. — Holzhafen der Fa Paged
2. — Elektrizitätswerk Gródek
3. — Kehrlicht-Verbrennungsanlage
4. — Verwaltungsgebäude des Freihafens
- 5a. — Zollamt-Freihafen
- 5b. — Frucht - Umarbeitungsanlagen Balta
6. — Lager No. 8
7. — Lager Cukroport No. 5
8. — Lager No. 6
9. — Lager No. 9 der Landes - Wirtschaftsbank
10. — Lager No. 7 der Landes - Wirtschaftsbank
11. — Reis-Schälühle
12. — Ölwerk Union A. G.
13. — Behälter der Fa Polski Melas
14. — Getreidesilo
15. — Lager der Fa R. Barcikowski
16. — „ No. 2
17. — „ der Fa Extrans
18. — „ der Fa Extrans und Enteha
19. — Hafen-Kühlhaus
20. — Lager No. 3
21. — „ der Fa Pantarei
22. — „ der Fa Amer. Scantic Line
23. — „ der Fa J. Fetter
- 24, 25. — Lager der Fa Cukroport
26. — Bürogebäude der Besatzungs-Bemusterung und des Hafenarztes
27. — Lager No. 1
28. — Hafenkaptan
29. — See-Bahnhof
30. — Transit-Lager
31. — Lager der Fa Warta
32. — „ der Fa Aukcje Owacowe
33. — Arbeits-Vermittlungsamt
34. — Haupt-Zollamt
35. — Büroräume der Eisenbahn und der Zollagentur der P. K. P.
36. — Eier-Kontrollstelle
37. — Lager der Fa Schenker i Ska
38. — „ No. 5
39. — „ der Fa Pantarei
40. — „ der Kooperatwies. Spolem des Polnischen Tabakmonopols
41. — „
42. — Skarbopol
43. — Zollamt-Passagiermole
44. — Hafenam
45. — Hafen-Feuerwehr
46. — Wasserturm
47. — Ambulatorium der Sozialen Fürsorge
48. — Staatspolizei-Kommissariat
49. — Hafen-Elektrizitätswerk und Materiallager des Hafenamtes
50. — Mechanische Werkstatt des Hafenamtes
51. — Hafen-Badeanstalt
52. — Polskarob
53. — Elibor
54. — Progress
55. — Giesche
56. — Gazolina A. G.
57. — Schiffsverit Stocznia Gdynska
58. — Hafenarbeiterheim
59. — Lager der Fa C. Hartwig A. G.
60. — Druckerei
61. — Fisch-Räucherei der Fa Temporyb
62. — Jacht-Werft
63. — Fisch-Räucherei der Fa Polska Ryba
64. — Fisch-Räucherei der Fa Budzisz
65. — „ „ Syrena
66. — Fischindustrie-Anlagen
67. — Fisch-Räucherei der Fa Anglo-Scott
68. — Fisch-Räucherei der Fa Nordia Hawe
69. — Lager der Fa Mopol
- 70, 71. — Fischkühlhaus und Fischhalle
- 72, 73. — Heringslager
- 74, 75. — Fa Mewa
76. — Ölbunkerstelle der Fa Polmin
- 77a. — Imhoff-Filteranlage
- 77b. — Fischmehl-Fabrik
78. — Polnischer Jachtklub
79. — Materiallager der Żegluga Polska
80. — Vistula
81. — Bootslager der Sportsvereine der Pfadfinder
82. — „
83. — Anlegestelle der Küstendampfer der Żegluga Polska
84. — Seefischereiamt
85. — Hafenam: Hafenaub- und Technische Abteilung
86. — Staatliches Meteorologisches Institut
87. — Żegluga Polska
88. — Post- und Telegraphenam
89. — Städtische Pump- und Filteranlage
90. — Schwedisches Seemannsheim
91. — Polnisches Seemannsheim
92. — Hauptbahnhof



DER HAFEN
VON
GDYNIA

Vertical text on the left margin, likely a legend or index, listing various locations and features. The text is small and difficult to read, but appears to be organized in a list format.

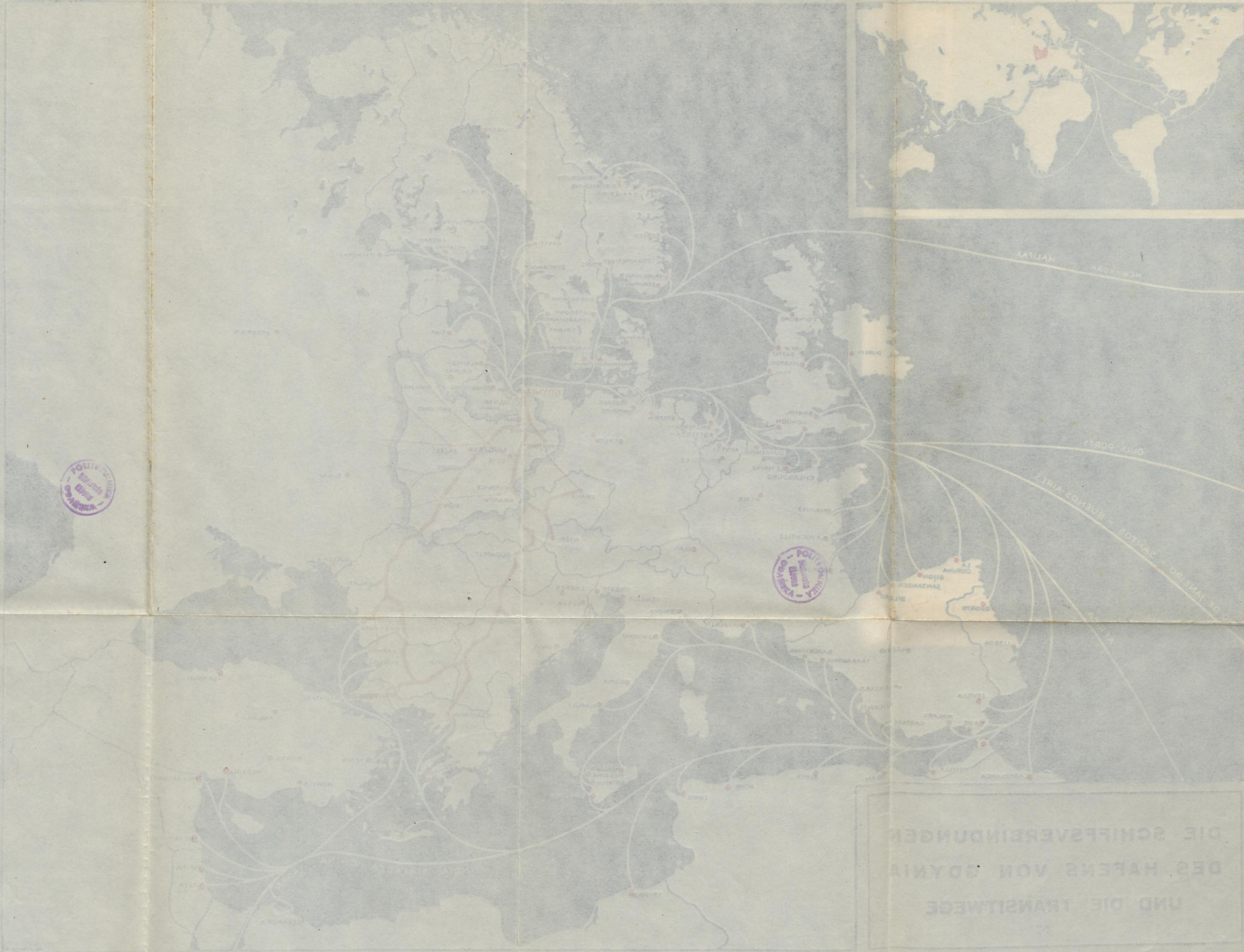
Vertical text on the right margin, likely a legend or index, listing various locations and features. The text is small and difficult to read, but appears to be organized in a list format.



**DIE SCHIFFSVERBINDUNGEN
DES HAFENS VON GDYNIA
UND DIE TRANSITWEGE**



**DIE SCHIFFSVERBINDUNGEN
DES HAFENS VON GODYNIA
UND DIE TRANSITWEGE**



POLITIKALISCHES
 VERBANDS
 BUREAU

POLITIKALISCHES
 VERBANDS
 BUREAU

DIE SCHIFFSVERBINDUNGEN
 DES HAFENS VON ODYSSIA
 UND DIE TRANSITWEGE

Biblioteka Główna



77162

Politechniki Gdańskiej

48

7