

# Danzigs Handel und Industrie.



Herausgegeben von der Danziger Verkehrszentrale.

Ladenpreis 75 Pfg.



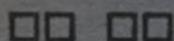
Verlag von John & Rosenberg, Danzig.

2.  
44

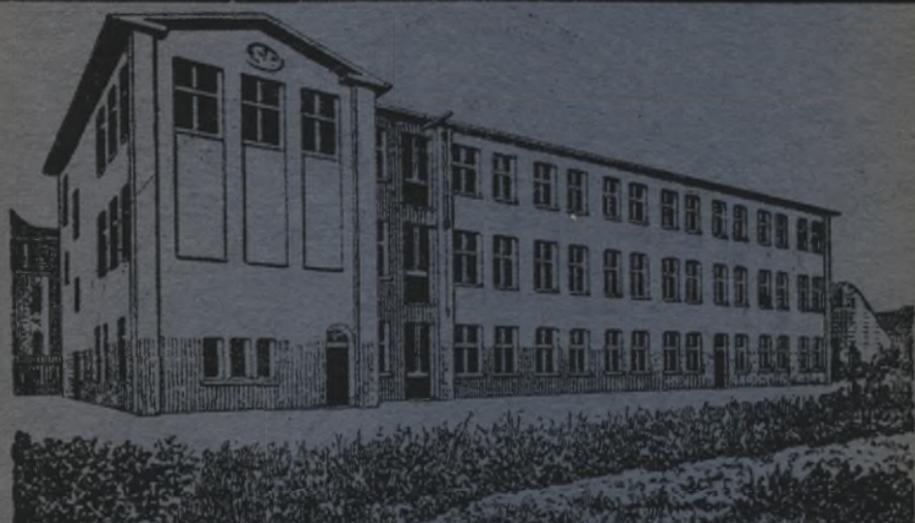
1925  
B. 2  
177

# Robert Grastorf

G. m. b. H.



## DANZIG



Neubau Danziger Kunsttischlerei Behrendt & Knack

## Industriebauten

Spezialität:

## Beton- und

## Eisenbetonbauten

Biblioteka Politechniki Krakowskiej

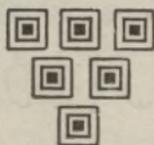


100000296928

3. 2. 6

# Danzigs Handel und Industrie.

Herausgegeben  
von  
der Danziger Verkehrszentrale.



---

Verlag von John & Rosenberg, Danzig  
1912.

B. 2.  
177

X  
1725

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA  
KRAKÓW  
I30113

Akc. Nr. 790.150

## Vorwort.

---

Die vorliegende Schrift ist dem Wunsche entsprungen, ein sorgfältiges Auskunftsmaterial allen denen in die Hand zu geben, die an dem Danziger Handel oder der Danziger Industrie Interesse haben, sowie denen, die in Danzig eine Handelsniederlassung oder eine industrielle Unternehmung begründen wollen. Ihnen wollen wir einen Einblick in die Handels- und Industrieanlagen der Stadt geben, sie über den Umfang des Handelsverkehrs unterrichten, das Absatzgebiet und die Entwicklungsmöglichkeiten der Danziger Industrie veranschaulichen. Zugleich wollten wir ihr Augenmerk auf die neuen am Kaiserhafen, auf dem Holm, und der toten Weichsel gewonnenen Industriegelände richten, die alle Voraussetzungen für industrielle Neugründungen in seltenem Maße vereint aufweisen. Ein Lageplan ist am Schlusse des Buches beigefügt.

Den ersten Teil des Buchs „Danzigs Handel“ hat Herr Syndikus Dr. Fehrmann bearbeitet, dem wir auch an dieser Stelle unsern besonderen Dank aussprechen.

Seinem besonderen Zwecke entsprechend ist in dem Buche lediglich Danzigs Handel und Industrie behandelt worden. Eine Darstellung von „Danzig als Wohnstadt“ findet sich in der gleichnamigen

Broschüre, die wir von der Herausgeberin, der Danziger Verkehrszentrale E. V. in Danzig, einzufordern bitten, und die unentgeltlich zugesandt wird. In dieser Schrift ist ein reiches Auskunftsmaterial über die Wohn- und Lebensverhältnisse in der Stadt Danzig zusammengetragen. Über die Technische Hochschule Danzig und die von ihr ausgehende geistige Einwirkung auf das Danziger Leben unterrichtet die Schrift „Danzig als Hochschulstadt“, die ebenfalls unentgeltlich zur Verfügung steht. Ein vom Magistrat herausgegebener „Führer durch Danzig“ gibt einen Einblick in die von Fremden und Einheimischen viel bewunderten Sehenswürdigkeiten der Stadt Danzig und ihre schöne Umgegend. Wald und Meer bieten nach getaner Arbeit ausgiebige Erholung. In kaum 20 Minuten ist Danzigs Bäderfranz (Westerplatte, Zoppot, Brösen, Oliva-Glettkau, Heubude u. a. m.) zu erreichen. Wer einmal seinen Wohnsitz in Danzig genommen hat, wird sich nicht mehr von dieser schönen Wohnstadt trennen wollen.

Auskunft und Rat wird allen Anfragenden durch den Magistrat und die Danziger Verkehrszentrale unentgeltlich bereitwilligst erteilt.

Danzig, Herbst 1912.

# Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort . . . . .	1
<b>I. Danzigs Handel . . . . .</b>	<b>5—27</b>
1. Allgemeines über den Danziger Handel und die Handelseinrichtungen . . . . .	5—14
2. Die Ausfuhr . . . . .	14—21
a) Getreide, Ölsaaten u. Müllereierzeugnisse	14—17
b) Zucker . . . . .	17—19
c) Holz . . . . .	19—21
d) Expeditionsverkehr . . . . .	21
3. Die Einfuhr . . . . .	21—27
a) Steinkohlen . . . . .	22—23
b) Verarbeitetes Eisen . . . . .	23
c) Heringe . . . . .	23—24
d) Kolonialwaren . . . . .	24
e) Wein . . . . .	24—25
f) Petroleum . . . . .	25
g) Salz . . . . .	25
h) Expeditionshandel . . . . .	26
4. Der Kleinhandel . . . . .	27
<b>II. Danzigs Industrie . . . . .</b>	<b>28—36</b>
1. Allgemeines über die Danziger Industrie und ihre Entwicklungsmöglichkeiten . . . . .	28—30
2. Die einzelnen Industriezweige . . . . .	30—35
a) Schiffbau . . . . .	30—31
b) Metallindustrie . . . . .	31
c) Industrie der Nahrungs- und Genussmittel: Zucker, Liköre, Graupen, Grützen, Erbsen, Tabak, Melasse usw. . . . .	32
d) Holzindustrie . . . . .	33
e) Industrie der Steine und Erden . . . . .	33
f) Chemische Industrie . . . . .	34
g) Industrien für das Baugewerbe . . . . .	34
h) Papierindustrie . . . . .	34
i) Polygraphische Industrie . . . . .	35
k) Lederindustrie . . . . .	35
l) Textilindustrie . . . . .	35
m) Andere Industrien . . . . .	35
3. Schlusswort . . . . .	36
<b>III. Inseratenanhang . . . . .</b>	<b>37—47</b>
<b>IV. Plan von Danzig mit Lageplan des Industrie- geländes.</b>	



# I. Danzigs Handel.

## 1. Allgemeines.



Danzig, an der Mündung der großen Wasserstraße gelegen, die aus dem westlichen Rußland nach der Ostsee führt, hat als die „Königin der Weichsel“ Jahrhunderte hindurch die Ausfuhr und Einfuhr eines Hinterlandes beherrscht, das sich nicht nur auf den schmalen, dünn bevölkerten Streifen deutschen Gebietes, das sich an der Ostsee hinzieht, erstreckt, das vielmehr bis tief nach Rußland hinein, nach Galizien und Ungarn reicht. Die mehrfachen Blüteperioden, deren sich die Stadt zuerst unter dem Schutze des deutschen Ordens und später des Weißen Adlers erfreute, sind Zeugen, wie stark ihre wirtschaftliche Herrschaft in jenen Zeiten war, Zeiten, von denen die herrlichen Baudenkmäler künden, die dem Stadtbilde noch heute seine eigenartige Schönheit verleihen.

Die Bedeutung der großen Ströme für die Verkehrsbeziehungen hat freilich einen starken Stoß erlitten, seit ihnen — etwa von der Mitte des vorigen Jahrhunderts an — in immer steigendem Maße die Schienenwege an die Seite getreten sind, und gerade Danzig mußte von dem Ausbau zunächst des ostdeutschen Eisenbahnnetzes und demnächst auch des russischen starke Verschiebungen in seinen Verkehrsbeziehungen erfahren. Die Richtungen dieser Eisenbahnverbindungen folgten nämlich, soweit sie für Danzig von Bedeutung waren, zunächst nicht

dem Laufe der alten Wasserstraße der Weichsel, sondern wichen durchaus von ihr ab und durchkreuzten ihn bei mehreren Linien annähernd im rechten Winkel. Jene weiten Gebiete, die für den Absatz ihrer Erzeugnisse und den Bezug ihrer Bedarfsartikel bis dahin ausschließlich oder doch vorzugsweise den Wasserweg der Weichsel und ihrer Nebenflüsse benützt hatten, wurden dadurch einerseits dem Handel russischer Häfen und Königsbergs, andererseits aber auch dem gleichzeitig sowohl in seiner Industrie, wie in seiner Nachfrage nach den Produkten der Land- und Forstwirtschaft und in seinem Handel erstarkten Binnenlande näher gerückt als ihrem altgewohnten Stapelplatz an der Weichselmündung. Mit Tatkraft ist aber Danzig alsbald daran gegangen, die Bedingungen zu schaffen, um sich auch unter den neuen Verhältnissen einen achtunggebietenden Platz zu sichern. Das Mittel dazu war die Herstellung einer konkurrenzfähigen Eisenbahnverbindung nach seinem polnisch-russischen Hinterlande. Im Jahre 1877 wurde die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn eröffnet mit ihrer Fortsetzung über Warschau und Kowel bis zur Einmündung in die südwestlichen russischen Eisenbahnen. Vorzugsweise dieser Eisenbahnverbindung dankt es Danzig, wenn sein Verkehr mit Polen und Rußland noch heute einen hervorragenden Platz in seinem Gesamtverkehr behauptet.

Von dem Punkte der Strecke Warschau—Kowel, wo deren zunächst südliche Richtung in die östliche übergeht, von Lublin aus, fehlt z. Z. noch die direkte südliche Fortsetzung nach Galizien hin. Schlösse sich an die galizische Bahn Lemberg—Belzec das Verbindungsstück Belzec—Lublin, so wäre damit eine fast geradlinige Verbindung Danzig—Lemberg geschaffen, die nicht nur für den Verkehr von Danzig mit Galizien, sondern weiterhin auch mit Ungarn und den Balkanstaaten von äußerster Wichtigkeit sein würde. Die beteiligten Kreise Danzigs haben

einer Bahn Lublin—Belzec ihre Aufmerksamkeit schon seit Jahren zugewendet, und es bleibt nur zu hoffen, daß ihre Bestrebungen bald von Erfolg begleitet sein möchten.

Neben der Sorge für die Schaffung leistungsfähiger rückwärtiger Verbindungen, ist aber Danzigs Bestreben immer darauf gerichtet gewesen, auch seine Hafeneinrichtungen auf der Höhe der Ansprüche zu erhalten, die in dieser Hinsicht an einen modernen Seeplatz gestellt werden.

Danzigs Hafeneinfahrt erfreut sich ja an sich schon der günstigsten natürlichen Bedingungen und darf in dieser Beziehung unbestritten auf den ersten Rang unter den deutschen Ostseehäfen Anspruch machen. Die Danziger Bucht, unter dem natürlichen Schutz der Halbinsel Hela gelegen, gewährt eine Sicherheit der Ansegelung, wie sie nicht leicht wieder zu finden sein dürfte. Die Einfahrt ist vorzüglich gekennzeichnet und kann vermöge des im Jahre 1904 eingeführten Lotsennachtdienstes jederzeit erfolgen.

Das Hafengeld beträgt für jedes cbm Nettorauengehalt

a) von Dampfern und Seeleuchtern

1. mit Ladung beim Ein- und Ausgange je 12 Pf.
2. in Ballast oder leer desgl. 6 „

b) von Segelschiffen

1. mit Ladung beim Ein- und Ausgange je 10 Pf.
2. in Ballast oder leer desgl. 5 „

Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Teil des Raumgehaltes nicht übersteigt oder ausschließlich aus geringwertigen Massengütern, wie Steinen, Kohlen usw. besteht, entrichten das Hafengeld nur nach den Sätzen für Ballastschiffe. Auch für die Küstenschiffahrt und für Beiladungen sind besondere Ermäßigungen oder Befreiungen vorgesehen.

Der Hafen ist, von den geringen Bewegungen abgesehen, die durch den Einfluß des Windes auf das Wasser

hervorgebracht werden, frei von jeder Strömung. Es hat das seinen Grund darin, daß die lebendige Weichsel durch einen künstlichen Durchstich etwa 27 km oberhalb Neufahrwasser direkt der See zugeführt wird und der alte Stromarm durch Schleusen von der lebendigen Weichsel abgesperrt ist.

Diese ganze 27 km lange Wasserfläche, die „Tote Weichsel“, mit ihren Abzweigungen bietet ebenso für den Seeschiffsverkehr, wie für den Binnenschiffverkehrsverkehr, wie schließlich auch für den Holzverkehr, und zwar sowohl für die Lagerung wie für die Verladung von Holz, die denkbar geeignetsten Bedingungen dar.

Der Hafen wird den ganzen Winter über durch Eisbrecher für den Schiffsverkehr offen gehalten.

Zwischen Danzig und einer großen Zahl von Plätzen an der deutschen Ost- und Nordseeküste, sowie einer Reihe ausländischer Häfen bestehen regelmäßige Dampferlinien. Es verkehren die Dampfer:

Danzig—Stettin . . . . .	2—3 mal wöchentlich
Danzig—Lübeck . . . . .	1 „ „
Danzig—Kiel . . . . .	2 „ monatlich
Danzig—Flensburg . . . . .	2—3 „ „
Danzig—Hamburg	Richtung nach Hamburg 1—2 „ wöchentlich Richtung nach Danzig 3—4 „ „
Danzig—Bremen . . . . .	
Danzig—Leer—Emden . . . . .	2 „ monatlich
Danzig—Rotterdam u. deutsche Rheinhäfen . . . . .	1 „ wöchentlich
Danzig—Rotterdam—Antwerpen	2 „ monatlich
Danzig—Kopenhagen . . . . .	1 „ wöchentlich
Danzig—Hull . . . . .	2 „ monatlich
Danzig—Leith . . . . .	2 „ „
Danzig—Cardiff . . . . .	1 „ „
Danzig—Westnorwegen . . . . .	2 „ „
Danzig—Ostnorwegen . . . . .	1 „ „

Die Danziger Seeschiffszreederei bestand Ende 1911 aus 20 Dampfern mit 18243 Registertons brutto.

Für den Hafenverkehr stehen eine ausreichende Anzahl von Schleppdampfern zur Verfügung.

Die Binnenschiffszreederei Danzigs wird gebildet aus 18 Fracht- und Schleppdampfern und einer großen Anzahl von Frachtkähnen. Ihr Arbeitsbereich ist nicht nur die Weichsel, sondern auch das weitverzweigte Delta der Weichselmündungen mit ihrem fruchtbaren und wohlhabenden Gebiet. Für den Verkehr mit dem Frischen Haff, vorzugsweise mit Königsberg und Elbing, steht der Binnenschiffahrt einerseits der Weichsel-Haffkanal, andererseits die kanalisierte Elbinger Weichsel zur Verfügung.

Danzigs gesamte seewärtige Güterbewegung — also See-Einfuhr und See-Ausfuhr zusammengenommen — betrug im Durchschnitt der Jahre

1906/1911	1 905 000 tons
1901/1905	1 477 800 „
1896/1900	1 444 600 „
1891/1895	1 135 300 „
1886/1890	1 004 700 „
1881/1885	977 000 „

Sie weist also in 30 Jahren eine Verdoppelung auf.

Für den Eisenbahnverkehr liegen für den gleichen Zeitraum vergleichende Zahlen nur bezüglich des Versandes vor. Er betrug im Jahresdurchschnitt

1906/1911	1 007 500 tons
1901/1905	677 700 „
1896/1900	530 000 „
1891/1895	292 600 „
1886/1890	228 100 „
1881/1885	227 600 „

Der Eisenbahnversand hat sich im betrachteten Zeitraum also mehr als vervierfacht.

Der Eisenbahnempfang läßt sich in vergleichbaren Ziffern nur bis zum Jahre 1897 zurückverfolgen.

Er betrug im Jahresdurchschnitt

1906/1911	1 243 500 t
1901/1905	896 600 „
1897/1900	720 400 „

Eine geringere Entwicklung weist der Binnenschiffverkehr auf, was der wenig gute Zustand der russischen Weichsel zur Genüge erklärt. Der Verkehr auf der Weichsel von und nach Danzig betrug im Jahresdurchschnitt:

1906/1911	249 000 t
1901/1905	218 800 „
1896/1900	235 600 „
1891/1895	211 200 „
1886/1890	161 400 „
1881/1885	149 800 „

Die Verkehrseinrichtungen, insbesondere die **Hafenanlagen**, welche zur Bedienung dieses Verkehrs hergestellt sind, wollen wir auf einem Rundgang kennen lernen, den wir von der Hafeneinfahrt aus unternehmen.

Unmittelbar hinter den Molen liegt das in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre erbaute **Hafenbassin**, das im Jahre 1899 zu einem **Freibezeit** ausgestaltet worden ist. Es ist mit granitener Raimauer versehen, an die Schiffe bis zu 6 m Tiefgang, ohne abbäumen zu müssen, anlegen können. Die Länge der Raimauer beträgt 1000 m. Eine Reihe von elektrischen Kränen mit einer Tragkraft von je 1½ t und ein großer Kran mit einer Tragkraft von 25 t stehen dem Lösungs- und Ladegeschäft zur Verfügung. Umfangreiche Schuppenanlagen, darunter eine offene Halle von 120 m Länge und 20 m Tiefe, bieten Lagergelegenheiten für witterungs-

empfindliche Güter, und ein ausgedehntes Gleis-  
system gewährleistet eine glatte Abwicklung des Eisen-  
bahnverkehrs. Der Freibeziirk dient vornehmlich dem  
Verkehr von Gütern, die aus dem Auslande kommen  
und nach dem Auslande weiter gehen. In ihm wickelt  
sich der Verkehr frei von jeder Zollaufsicht ab; er ist  
infolgedessen an keine Zollstunden gebunden und kann  
sogar des Nachts ununterbrochen stattfinden. Dieser  
Umstand macht das Hafengebassiu zu einer der beliebtesten  
Lösch- und Ladestellen. Hervorgehoben zu werden ver-  
dient noch, daß sich auf der Nordseite in der durch die  
polizeilichen Vorschriften bedingten Entfernung von den  
übrigen Schuppenbauten ein Lagerschuppen für Benzin  
befindet, der nach beiden Seiten mittels einer Kleinbahn-  
anlage in Verbindung mit dem Kai steht.

Hafenaufwärts folgt auf die Abzweigung des Hafengebassins **der Hafekanal**, der ebenfalls auf beiden Seiten mit Granitkaiis eingefaßt ist. Seine Tiefe beträgt  $7\frac{1}{2}$  m. Die Länge der Steinkais, soweit sie für den Schiffsverkehr benutzbar sind, beträgt etwa 2000 m. Der Hafekanal ist nur auf der Westseite mit Gleisanlagen versehen; die Ostseite dient hauptsächlich dem Verkehr von Schiffen, deren Ladung zur Weiterbeförderung auf dem Binnenwasserwege bestimmt ist; hier legen die Schiffe die Güter, die nicht unmittelbar in die Flußfahrzeuge übergeladen werden können, auf den Kaiflächen so lange nieder, bis sich auch für sie Verladegelegenheit findet.

Der Hafekanal wird zurzeit auf 100 m verbreitert.

An den Hafekanal schließt sich nach oben hin die tote Weichsel. An ihrer linken Seite zieht sich die Weichseluferbahn hin, und deshalb spielt sich der Schiffsverkehr auf ihr vorzugsweise auf dieser linken Seite ab. Ihre Wassertiefe beträgt ebenso wie die des Hafekanal's  $7\frac{1}{2}$  m. Die wichtigste Verkehrsanlage ist an ihr der Weichselbahnhof, an dessen Kai ein

lebhafter Umschlagsverkehr durch ausgedehnte Schuppen- und Gleisanlagen erleichtert wird.

Die rechte Seite der unteren toten Weichsel ist mit zahlreichen Gordungswänden versehen, die besonders als Liegeplätze für solche Schiffe dienen, die ihre Ladung in Binnenwasserfahrzeuge löschen.

Etwa 2 km oberhalb von der Stelle, wo der Hafenanal von der toten Weichsel abzweigt, beschreibt die tote Weichsel einen halbkreisförmigen Bogen, mit dem sie die Holminsel umschließt. Den Durchmesser dieses Bogens bildet ein im Jahre 1903 eröffneter Hafenteil, **der Kaiserhafen**. Seine Wassertiefe beträgt 8 m. Er wird auf beiden Seiten von Steinböschungen eingefasst. Eine 250 m lange Strecke auf dem rechten unteren Ende ist mit einem steinernen Kai versehen. An beiden Ufern ist Eisenbahnanschluß vorhanden.

Ein großer Teil des Holms wird von Anlagen der Kaiserlichen Werft eingenommen. Von Handelsanstalten befindet sich hier u. a. das neue große Getreidelagerhaus der Landwirtschaftlichen Großhandels-Gesellschaft mit einer Fassungskraft von 10 000 Tonnen, ein großer Holzlagerplatz und eine der im ganzen fünf Petroleumtankanlagen, welche in Danzig vorhanden sind.

Der vorhin erwähnte Steinkai des Kaiserhafens ist mit elektrischen Portal Kränen und den nötigen Schuppenanlagen ausgestattet. Ferner befindet sich auf der rechten Seite des Kaiserhafens ein Getreidelagerhaus, dessen maschineller Betrieb ebenfalls elektrisch erfolgt.

Der Kaiserhafen trifft mit der toten Weichsel an der Stelle wieder zusammen, wo die tote Weichsel von links her die Mottlau, den Hafensfluß der inneren Stadt, in sich aufnimmt. Dem Laufe der Mottlau folgen wir später. Zunächst wollen wir unsere Aufmerksamkeit dem Teil des Hafengebietes, das der oberen toten Weichsel angehört, zuwenden.

Die tote Weichsel oberhalb der Abzweigung des Kaiserhafens zeigt zunächst rechts eine lange Reihe von Dalben. Die Wassertiefe entlang dieser Dalbenreihe ist zugleich mit dem Bau des Kaiserhafens auf 6 m gebracht worden. An diesen Dalben findet der Hauptteil des Holzverladegeschäftes statt.

Weiter weichselaufwärts folgen die umfangreichen Anlagen für den Holzhandel, einen der bedeutendsten Teile des Danziger Handels überhaupt, und zwar sind dabei zu unterscheiden das Gebiet der toten Weichsel unterhalb und das ganze Gebiet oberhalb der Plehnen-dorfer Schleuse. Das letztere, von der Kaufmannschaft selbst durch Schlagen von Dalben und Pfählen zum Holzhafen eingerichtet, dient vorzugsweise zum ersten Unterbringen der Trasten im Originalverbande, wie sie — zumeist aus Rußland — nach Danzig kommen, das erstere zur Bearbeitung — dem Aufbrechen, Auswaschen, Braken usw. — der Trasten. Im ganzen stehen dem Holzhandel in Danzig Wasserflächen von annähernd 2 Millionen qm zur Verfügung.

Rehren wir nun zu der Stelle zurück, wo die Mottlau in die tote Weichsel mündet, und nehmen wir unsern Weg mottlauhinaufwärts, so vermindert sich in diesem Hafenteil, der mit seinen Abzweigen die innere Stadt durchzieht, die Wassertiefe auf etwa  $4\frac{1}{2}$  m. Die zum großen Teil Jahrhunderte alten Bollwerke vor den vielstöckigen Speichern verbieten eine weitere Vertiefung des Wassers. Deshalb zieht sich auch der Schiffsverkehr mehr und mehr in die untere tote Weichsel selbst.

Die Mottlau umschließt mit ihrer Abzweigung, der Neuen Mottlau, die Speicherinsel, die in früheren Jahrhunderten den eigentlichen Mittelpunkt des Danziger Handels bildete. Auch heute noch spielt sie, namentlich im Getreideverkehr, eine bedeutende Rolle. Sie wird durchzogen von der Speicherbahn, die es ermöglicht, die

ankommenden und abgehenden Eisenbahnwagen unmittelbar in die Speicher zu entladen oder aus ihnen zu beladen.

An der die Speicherinsel östlich umschließenden Neuen Mottlau befindet sich der Zollpachhof, an dem sich vorzugsweise der Verkehr mit zollpflichtigen, für das Inland bestimmten Stückgütern abwickelt, während Zollstückgut, das nach dem Auslande bestimmt ist, vorzugsweise den Freibeziirk aufsucht.

Die kurze Wanderung, die wir im vorstehenden durch die Hafenanlagen Danzigs unternommen haben, zeigt uns, daß diese Anlagen allen Ansprüchen, die man an einen modernen leistungsfähigen Hafen billigerweise stellen kann, gerecht werden. Und alle beteiligten Faktoren — Staat wie Stadt wie Kaufmannschaft — sind dauernd bemüht, den Hafen auf der Höhe seiner Leistungsfähigkeit zu erhalten und ihn noch weiter auszubauen, so daß Danzig auch weiterhin mit Vertrauen auf die Weiterentwicklung seines Handels blicken kann.

## 2. Ausfuhr.

Die Ausfuhr Danzigs besteht zunächst aus den beiden Artikeln, die seit Jahrhunderten im Danziger Handel die erste Stelle eingenommen haben, aus Getreide einschließlich Mühlenfabrikaten und Holz, und diesen beiden Artikeln ist seit 1879 der Artikel Zucker an die Seite getreten, der inzwischen eine immer steigende Bedeutung erlangt hat.

### a) Getreide, Ölsaaten und Müllereierzeugnisse.

Die Zufuhr von Getreide betrug in Danzig im Durchschnitt der Jahre

	inländisches:	ausländisches:	zusammen:
1886/1890	86 000 t	145 000 t	231 000 t
1891/1895	97 000 „	113 000 „	210 000 „

	inländisches:	ausländisches:	zusammen:
1896/1900	144 000 t	93 000 t	237 000 t
1901/1905	179 000 „	63 000 „	242 000 „
1906/1910	260 000 „	95 000 „	355 000 „
1910	366 000 „	103 000 „	469 000 „
1911	471 000 „	129 000 „	600 000 „

In den gleichen Zeiträumen betragen die seewärtigen Verladungen durchschnittlich

1886/1890	174 000 t
1891/1895	90 000 „
1896/1900	111 000 „
1901/1905	133 000 „
1906/1910	257 000 „
1910	353 000 „
1911	424 000 „

Das Hauptzufuhrgebiet für Getreide war früher Südrußland und Polen, während das Inland erst in zweiter Linie in Frage kam. In den letzten beiden Jahrzehnten hat sich dieses Verhältnis mehr und mehr zu Gunsten des Inlandes verschoben.

Die Industrie der Mahlmühlen in Polen stellt unserem Handel in ihrem Nebenprodukt, der Kleie, eine Ware zur Verfügung, die in immer steigendem Maße an unsern Platz kommt. Ihre Zufuhr hat betragen

1884/1890	26 800 t
1891/1900	40 900 „
1901/1910	70 000 „
1911	75 900 „

Das Anwachsen der Zufuhren aus dem Inlande hat seine Ursache zunächst in dem intensiveren Betriebe, dem sich die ostdeutsche Landwirtschaft mehr und mehr zuwendet, demnächst in der 1894 erfolgten Aufhebung des Identitätszwanges und der damit in Verbindung stehenden Einführung des Einfuhrscheinsystems und schließlich in der Erstellung günstiger Exporttarife für Getreide.

Von diesen ist von besonderer Bedeutung der Seehafen=ausnahmetarif S. 3a, dessen Sätze etwa denen des Spezialtarifs III entsprechen, und der für das ganze Gebiet östlich der Linie Neustadt Westpr., Karthaus, Lippusch, Berent, Ronik, Nakel, Gnesen mit Ausnahme der Grenzstationen Cydtkuhnen, Prostken, Ilowo, Mlawa und Alexandrowo gilt. Beispielweise sind die Sätze für 10000 kg in Mk., verglichen mit dem Normaltarif für Getreide, dem Spezialtarif I:

	Spezialtarif I	Seehafentarif S. 3a
für 100 km	54 Mk.	35 Mk.
„ 200 „	102 „	58 „
„ 300 „	147 „	78 „

Eine besondere Stütze findet der Getreidehandel Danzigs darin, daß Danzig zu den wenigen Plätzen gehört, an denen noch in umfangreichem Maße Privattransitlager für Getreide zugelassen sind.

Schließlich ist als förderndes Moment für den Danziger Getreidehandel noch der seit Anfang 1910 neu eingeführte Zeithandel in Weizen, Roggen und Hafer zu erwähnen, der namentlich in Weizen und Roggen sich in erfreulicher Weise entwickelt und in kurzer Zeit einen bedeutenden Umfang erreicht hat.

Von Wichtigkeit ist auch der Danziger Handel mit Mühlenfabrikaten, der sein Material nicht nur aus den Zufuhren an Mehl, Kleie u. dergl., sondern auch aus den Erzeugnissen der in Danzig bestehenden Mahlmühlen erhält. Die Zufuhren betragen im Durchschnitt der Jahre 1906/11 130000 t, die Produktion der Danziger Mühlen 30 000 t, so daß dem Handel in den genannten Jahren durchschnittlich 160 000 t an Mühlenfabrikaten zur Verfügung standen. Seewärts wurden von dieser Menge jährlich 35 000 t verladen, bahn= und stromwärts ver= sandt etwa 100 000 t.

Die wichtigste Rolle spielt in diesem Handel, wie erwähnt, der Artikel Kleie, der Danzig in großen Mengen aus den russischen und polnischen Mühlen zugeführt wird. Seine Verwendung findet er fast ausschließlich in der inländischen Landwirtschaft. Der größte Teil der oben verzeichneten Seeausfuhr von Mühlenfabrikaten bezieht sich auf Mehl, und zwar hauptsächlich auf Roggenmehl. Beispielsweise belief sich von dem Mehlexport des Jahres 1910, der insgesamt 41 000 t betrug, die Ausfuhr von Roggenmehl auf 39 000 t.

In inniger Beziehung zu dem Handel mit Getreide und den Erzeugnissen der Mahlmüllerei steht der Handel mit Rüböl und Ölkuchen. Sein Material erhält dieser Handel zunächst von der Danziger Ölmühle, die im Jahre 1910 5000 t Rüböl und 9600 t Rübuchen hergestellt hat. Dazu tritt bezüglich der Ölkuchen eine Zufuhr, die 1910 von Rußland und Polen 12300 t, vom Inlande 3500 t und seewärts, hauptsächlich aus England und den Vereinigten Staaten von Amerika, 7700 t betrug.

Die Hauptabsatzgebiete für Getreide, Ölsaaten und Mühlenfabrikate sind — mit Ausnahme von Kleie, die, wie oben schon gesagt, hauptsächlich in der ostdeutschen Landwirtschaft Verwendung findet, und von Ölkuchen, für die dasselbe gilt — England, die skandinavischen Königreiche und Finnland. Daneben bewegt sich ein großer Teil des Exportes über See nach Westdeutschland, und zwar entweder direkt in Rheinseedampfern oder nach Umladung in den Häfen Hollands und Belgiens in Transit durch diese Länder.

## b) Zucker.

Dem Danziger Zuckerhandel wird das Material seiner Arbeit von 17 westpreußischen, sowie mehreren posenschen und ostpreußischen Rohzuckerfabriken geliefert. Auch russischer Zucker, der allerdings zu einem großen

Teil nur Expeditionsgut ist, nimmt seinen Weg nach dem Weltmarkt in beträchtlichem Umfange über Danzig. 1911 betrug der russische Zuckerelexport 72% der Gesamtausfuhr.

Der nach Danzig kommende inländische Zucker wird zum größten Teile in unverändertem Zustande über See ausgeführt; ein nicht unbeträchtlicher Teil wird aber in den beiden Raffinerien, die in Danzig und Neufahrwasser bestehen, veredelt und die Produkte dieser Raffinerien finden ihren Absatz teils in Stadt und Provinz, teils werden sie ebenfalls über See ausgeführt.

Die erste Angabe über den Export von Zucker findet sich im Jahre 1879; er betrug damals 1208 Tonnen, vermehrte sich bereits 1880 auf 4842 Tonnen und ist von da an in fast ununterbrochener Aufwärtsbewegung gewesen. 1885 trat dem inländischen der russische Zucker hinzu. Im Jahresdurchschnitt haben betragen

die Zufuhren von inländischem Zucker

1881/1890	64 000 t
1891/1900	113 000 „
1901/1910	134 000 „
1911	86 000 „

die Zufuhren von russischem Zucker

1885/1890	5 900 t
1891/1900	22 400 „
1901/1910	56 200 „
1911	241 000 „

Die Ausfuhrziffern sind

1881/1890	64 000 t
1891/1900	157 200 „
1901/1910	215 300 „
1911	227 000 „

Das Hauptabsatzgebiet für Zucker ist Großbritannien, dann folgen die skandinavischen Länder; ein großer Teil des Rohzuckers geht über Holland und Belgien nach den westdeutschen Raffinerien. Auch die Vereinigten Staaten

von Amerika, Kanada und Japan sind zeitweise große Abnehmer.

Das Nebenprodukt des Zuckers, die Melasse, kommt über Danzig zum größeren Teil speditionsweise. Die Zufuhr des Artikels betrug in den Jahren 1907/11 etwa 22 000 t jährlich. Davon entstammten etwa 12 000 t inländischen Fabriken, der Rest von etwa 10 000 t war polnischer Herkunft. Der größte Teil der inländischen Melasse findet in den Danziger Melassefutterfabriken Verwendung, ein kleiner Teil geht nach Westdeutschland, um dort entzuckert zu werden. Die polnische Melasse ist Speditionsgut und wird nach Großbritannien, Schweden und Norwegen, Holland, Belgien und Frankreich ausgeführt.

### c) Holz.

Die in der Einleitung dargelegten Verkehrsverschiebungen haben sich am wenigsten in dem dritten großen Danziger Exporthandelszweige, dem Holzhandel, geltend gemacht. Seine schwer bewegliche Natur verweist den Artikel noch heute, wie das schon vor 500 Jahren der Fall war, vorzugsweise auf den Wasserweg. Und wenn auch neben diesem Wege die Eisenbahn für die Holzzufuhr größere Bedeutung gewinnt, so ist es doch überwiegend nur ein Teil der wertvolleren Hölzer, die ihr zufallen, während die geringeren, die die hohen Frachtkosten nicht tragen können, nach wie vor auf der Weichsel nach Danzig kommen. Haupthandelsartikel sind Kieferne und eichene beschlagene Hölzer (Balken, Mauerlatten, Plançons) und Eisenbahnschwellen. Rundholz aller Art wird für die Schneidemühlen eingeführt, die sich vorzugsweise an der oberen toten Weichsel angesiedelt haben.

Zugeführt sind im Jahresdurchschnitt

1881/1890	424 000 cbm
1891/1900	500 100 „
1901/1911	378 900 „

Die Hauptmasse der Zufuhr kommt aus Rußland und Polen, ein Teil aus Galizien. Auch die Johannisburger Forsten liefern dem Danziger Holzhandel einen allerdings kleinen Teil seines Materials. Diese letztgenannten Hölzer nehmen ihren Weg, soweit sie nicht auf der Eisenbahn nach Danzig befördert werden, durch den Piſek in den Narew, der unterhalb Warschau in die Weichsel mündet, sie kommen also aus Ostpreußen auf dem Umwege über Polen nach Danzig.

Die auf der Weichsel angekommenen Hölzer werden, nachdem sie die Einlager Floßschleuse passiert haben, zunächst in dem Holzhafen bei Bohnsack im Originalverbande eingelagert und gehen dann, um aufgebrochen und gebraht zu werden, in die innere tote Weichsel nach den unterhalb der Plehnendorfer Schleuse gelegenen, vor Wind und Wellen vorzüglich geschützten Holzlagerplätzen. Für die mit der Eisenbahn ankommenden Eichenhölzer befinden sich, abgesehen von den Holzfeldern der Exporteure, Lagerplätze am Kaiserhafen und im Freibeziirk. Im letzteren hat auch das Stabholz, das in großem Umfange speditionsweise über Danzig kommt, seinen Lagerplatz.

Danzigs Holzausfuhr betrug im Jahresdurchschnitt

1881/1890	358 800 cbm
1891/1900	419 100 „
1901/1911	331 400 „

Das wichtigste Absatzgebiet für den Danziger Holzhandel ist Großbritannien, das etwa die Hälfte seiner Ausfuhr aufnimmt. Dann folgen, von kleineren Absatzgebieten abgesehen, die Niederlande und Belgien, Dänemark, die deutschen Nordseehäfen, namentlich Hamburg, das Rheingebiet, Schleswig-Holstein und Dänemark. Zu bemerken ist dabei, daß die Anschreibungen über die Ausfuhr nach den Niederlanden und Belgien sich, wie wir es schon bei Getreide, Ölsaaten und Mühlenfabrikaten

gesehen haben, zu einem großen Teil auf Holz beziehen, das für Westdeutschland bestimmt ist und die genannten Länder nur transitiert.

#### d) Expeditionsverkehr.

Im Gegensatz zum See-Einfuhrhandel Danzigs, in dem, wie wir nachher sehen werden, der Expeditionsverkehr eine große Rolle spielt, erfolgt die Ausfuhr Danzigs zum weitaus größten Teil im Eigenhandel. Natürlich gehen von allen aufgeführten Gütern des Eigenhandels gelegentlich oder auch regelmäßig größere oder auch kleinere Posten expeditionsweise über Danzig. Als eigentliches Expeditionsgut aber ist außer den schon erwähnten Artikeln — russischer Zucker, Melasse, Stäbe usw. — nur noch der Artikel Kartoffelmehl anzusprechen. Seine Ausfuhr hat sich in den letzten zehn Jahren zwischen 1500 und 3200 t bewegt. Er kommt von inländischen Fabriken und geht in der Hauptsache nach dem Rheingebiet.

### 3. Einfuhr.

Wenn die Ziffern über den Gesamtumfang des Danziger Seehandels, die wir im ersten Abschnitt mitgeteilt haben, das Bild stetigen Wachstums aufweisen, so verdanken sie das vorzugsweise den Ziffern des See-einfuhrhandels, während bei den Ziffern des Seeausfuhrhandels das Auf und Ab ein sehr starkes ist. Die Ursachen für diese verschiedene Entwicklung des Ein- und Ausfuhrhandels sind leicht zu erkennen: die Ausfuhr Danzigs gilt so gut wie ausschließlich den Bodenerzeugnissen und den aus ihrer Verarbeitung gewonnenen Produkten seines Hinterlandes. Danzigs Export wird also große oder kleine Ziffern aufweisen, je nachdem die Getreide- und Zuckerrübenernte in seinem Hinterlande und je nachdem der Holzeinschlag

im Winter und die Waldabfuhr zu den Verflößungsstellen groß oder klein gewesen sind. Der Einfuhrhandel dagegen beschäftigt sich hauptsächlich mit Gütern des täglichen Verbrauchs in Stadt und Hinterland, wie Kaffee, Reis, Heringen, Kohlen, Salz, Harz, Soda, Petroleum, Chemikalien aller Art, künstlichen Düngemitteln usw. Die Zunahme der Bevölkerung in unserem provinziellen und polnischen Hinterlande, vor allem aber das Aufblühen der Industrie in Polen, drückt sich u. a. in den stetig steigenden Ziffern des Danziger Seehandels aus.

### a) Steinkohlen.

Seinem Umfange nach ist der bedeutendste Seeimportartikel die Steinkohle. Sie stammt zum weitaus größten Teil aus Großbritannien. Daneben kommt nur noch die Zufuhr westfälischer Kohle in Betracht, die etwa den zehnten Teil der englischen Zufuhr beträgt. Es sind im Jahresdurchschnitt an Steinkohlen seewärts eingeführt worden:

1871/1880	229 000 t
1881/1890	275 400 „
1891/1900	287 900 „
1901/1911	299 200 „

Die Zunahme 1911 würde noch wesentlich größer gewesen sein, wenn sich nicht Oberschlesien in von Jahr zu Jahr wachsendem Grade an der Kohlenversorgung des provinziellen Hinterlandes Danzigs, ja sogar der Stadt selbst, beteiligte. Die Jahresdurchschnittsziffern der Zufuhr schlesischer Kohle sind:!

1871/1880	4 600 t
1881/1890	45 500 „
1891/1900	108 800 „
1901/1911	243 100 „

Die reichliche Hälfte der Steinkohlenzufuhr wird in der Stadt Danzig und deren nächster Umgebung verbraucht. Die kleinere Hälfte kommt zum Versand nach der Provinz Westpreußen und den umliegenden preußischen Provinzen, sowie nach Polen und Rußland. Zeitweise haben namentlich die Warschauer Gasfabriken englische Kohle in größerem Umfang bezogen. Die Transporte nach der Provinz entfallen zu etwa gleichen Teilen auf den Bahn- und den Wasserweg.

### b) Verarbeitetes Eisen.

Für diesen Artikel liegen vergleichbare Zahlen bis zurück zum Jahre 1877 vor. Die Einfuhr betrug im Jahresdurchschnitt 1877/1886 5300 t, 1901/1911 dagegen 32 000 t. Etwa neun Zehntel der Zufuhr entstammt dem Rheingebiet und ein Zehntel aus Großbritannien. Ein nennenswerter Teil dieser Zufuhr ist Expeditionsgut für Polen und Rußland.

Die Eisenbahnzufuhr hat im Jahre 1911 betragen:

Eisen und Stahl . . . . .	27 000 t
Eisenbahnschienen und -schwelle n	4 200 „
Eiserne Achsen, Bandagen usw.	1 200 „
Eiserne Röhren und Säulen . .	2 400 „
Eisen- und Stahlwaren . . . .	7 300 „

Etwa ein Viertel dieser Zufuhr stammt aus Schlesien, der Rest von andern deutschen Gebieten.

### c) Heringe.

Nach Danzig sind in den letzten Jahren durchschnittlich etwa 300 000 Tonnen Heringe, die Tonne im Gewicht von rund 159 kg, seewärts eingeführt worden. Reichlich zwei Drittel dieser Einfuhr kommt direkt aus Großbritannien, der Rest verteilt sich auf Holland, Schweden, Norwegen und deutsche Häfen.

Der Absatz findet zur größeren Hälfte nach Polen, Rußland und Galizien, zur kleineren Hälfte nach der

Provinz statt. Er erfolgt in der Hauptsache auf der Eisenbahn, doch wird auch ein nicht unbedeutender Teil auf der Weichsel verladen.

#### d) Kolonialwaren.

Die Einfuhr von Kolonialwaren vollzieht sich in der Hauptsache über See von Hamburg aus. Daneben kommt von deutschen Häfen vorzugsweise Bremen in Betracht. Einen starken Anteil an der Einfuhr hat auch London, Kopenhagen und Rotterdam. Von Kaffee sind in den letzten Jahren durchschnittlich etwa 50 000 dz, von Reis 100 000 dz, von Gewürzen 10 000 dz, von Südfrüchten 25 000 dz, von amerikanischem Schmalz 30 000 dz und von Talg 25 000 dz seewärts eingeführt worden. Etwa ein Drittel des Kaffees und des Reises ist Expeditionsgut für Polen und Rußland, dasselbe gilt für einen allerdings wesentlich kleineren Teil der Gewürze und Südfrüchte.

Eine nennenswerte Rolle spielt die Einfuhr von amerikanischem Fichtenharz. Es kommt zum Teil direkt von Amerika, zum Teil unter Umladung in Hamburg. Die Zufuhr hat in den letzten Jahren etwa 50 000 dz betragen. Das Harz geht ausschließlich nach Polen, um in den dortigen Fabriken Verwendung zu finden.

Nennenswerte Artikel des Kolonialwarenhandels sind endlich noch Talg und amerikanisches Schmalz. Beide kommen zum größten Teil über Hamburg. Die Einfuhr hat in den letzten Jahren je etwa 25 000 dz betragen.

#### e) Wein.

Danzigs Weinhandel ist recht bedeutend und wird durch eine Reihe altangesehener Firmen betrieben. Die Bezüge finden fast ausschließlich über See statt. Sie betragen in den letzten Jahren rund 50 000 dz; davon waren etwa 35 000 dz Wein in Fässern, 10 000 dz Schaumwein in Flaschen und der Rest anderer Wein in

Flaschen. Hauptbezugsgebiete sind die Rhein- und Mosel-  
 gegend und Frankreich. Der Versand betrug beispiels-  
 weise 1910 bahnwärts nach Ost- und Westpreußen 4000 dz,  
 nach dem übrigen Deutschland 3000 dz und nach Polen  
 und Rußland 7700 dz; stromwärts wurden 17 600 dz  
 verladen und seewwärts — zumeist nach Stettin — 2400 dz,  
 sodaß sich der Gesamtversand auf 34 700 dz belief.

### f) Petroleum.

Danzig ist ein bedeutender Stapelplatz für  
 Petroleum geworden. Nicht weniger als fünf große  
 Tankgesellschaften besitzen in Danzig geschäftliche Nieder-  
 lassungen. Der Gesamtumfang der Zufuhr hat 1910  
 rund 300 000 t betragen; der größere Teil davon ist  
 amerikanisches, der kleinere russisches Petroleum. Das  
 amerikanische Petroleum kommt fast ausschließlich in  
 Tankdampfern direkt von Amerika. Das russische kommt  
 teils über See von St. Petersburg in Tankdampfern,  
 zu einem kleinen Teil auch auf dem Eisenbahnwege  
 hierher. Nach Petersburg gelangt das Petroleum vom  
 kaspischen Meere auf den russischen Binnenwasserstraßen.

Das amerikanische Petroleum wird von Danzig aus  
 ausschließlich in Stadt und Provinz vertrieben, und zwar  
 erstreckt sich das Verteilungsgebiet bis nach Ostpreußen,  
 Posen und Pommern hinein. Das russische Petroleum  
 hat zunächst dasselbe Verteilungsgebiet, daneben geht  
 aber ferner ein großer Teil auf der Weichsel in Tank-  
 fahrzeugen bis nach Warschau in die dortigen Tankanlagen,  
 um von da in Polen weiter verteilt zu werden.

### g) Salz.

Mit dem Artikel Salz betreten wir bereits das  
 Gebiet des eigentlichen Expeditions Handels, denn der  
 größte Teil der seewärtigen Salzeinfuhr Danzigs besteht  
 in russischem Salz, das vom Schwarzen Meer um ganz

Europa herum nach Danzig transportiert und von hier aus auf der Weichsel oder der Eisenbahn nach Polen verladen wird. Die Menge dieses Verkehrs beziffert sich 1910 auf 23 340 t. Im Eigenhandel hat Danzig 1430 t englisches Siedesalz und an deutschem Salz 700 t über See und 2270 t auf der Eisenbahn bezogen. Die Eisenbahnzufuhr stammt fast ausschließlich aus den Hohensalzaer Salinen.

### h) Expeditionshandel.

Dem Expeditionshandel gehört ein großer Teil der umfangreichen Einfuhr von Drogen, Gerbstoffen, Chemikalien und künstlichen Düngemitteln an. Namentlich die Fabriken in Warschau und Lodz beziehen einen großen Teil ihrer Rohstoffe über Danzig. Die Einfuhr der eben genannten Artikel betrug 1870/79 im Jahresdurchschnitt 6 300 t, 1901/1910 dagegen 55 400 t, sie hat sich also annähernd verneunfacht. Wichtige Gegenstände des Expeditionshandels sind ferner rohe Rindhäute, meist aus Südamerika für die polnischen Lederfabriken kommend (1908/10 im Durchschnitt 8 000 t), rohes Kupfer (1908/10 i. D. 1 300 t), englisches Roheisen (1908/10 i. D. 10 000 t), Steine, zu einem großen Teile schwedische Plastersteine für die Provinz und für Polen (1908/10 i. D. 22 000 t), Zement (1908/10 i. D. 26 000 t) usw. Neu hinzugetreten ist diesen zumeist altgewohnten Expeditionsartikeln in den letzten anderthalb Jahrzehnten der Artikel Eisenerz. Er kommt von Schweden und geht zur Verhüttung nach Oberschlesien. Seine Einfuhr setzte 1896 mit 27 600 t ein, stieg in den beiden folgenden Jahren auf 62 000 und 83 000 t und hat in den letzten drei Jahren durchschnittlich 85 000 t betragen.

Die mitgeteilten Zahlen zeigen, welche bedeutsame Rolle der Expeditionshandel im Danziger Seeimport spielt. Freilich ist häufig schwer zu unterscheiden, was

Eigenhandel ist und was Expeditionshandel. Für die Gesamthandelsinteressen eines Platzes ist diese Frage aber auch von verhältnismäßig untergeordneter Bedeutung. Die Hauptsache ist die Gesamtgüterbewegung; wenn viel importiert wird, so entsteht Angebot von Schiffsraum zum Export, und ein großer Schiffsverkehr bringt immer die möglichst günstigsten Verladungsverhältnisse.

#### 4. Kleinhandel.

Einen ähnlichen Aufschwung wie der Großhandel, hat auch der Kleinhandel genommen. Geschäftsbetriebe, die ihrem Umfange und ihrer Organisation nach den Charakter von Großhandelsbetrieben angenommen haben, mehren sich. Daneben bestehen gutsituierte Spezialgeschäfte für Bekleidungs- und Haushaltungsgegenstände, für Nahrungs- und Genußmittel, auch für Sport und Musik &c. Alle Branchen sind mit modern ausgestatteten Lägern vertreten, sodaß die einheimische und Provinzialkundschaft bequem und zu angemessenen Preisen ihre Bedürfnisse in den Danziger Geschäften befriedigen kann.

\*                      \*

Ein mittelalterlicher Schriftsteller sagt von der Stadt Danzig, „sie ist auf Handlung fundieret und muß durch Handlung, wo sie anders in gutem Stande verbleiben soll, erhalten werden.“ Das Wort gilt im wesentlichen auch heute noch. Noch immer ist der Handel das Rückgrat des Danziger Erwerbslebens, und wenn nur die allgemeinen staatlichen und wirtschaftlichen Bedingungen einigermaßen günstige sind, so wird die alte „Königin der Wechsel“ auch noch lange den Platz, der ihr unter ihren Schwesterstädten nach ihrer Geschichte und ihrer Lage gebührt, behaupten.

## II. Danzigs Industrie.

### 1. Allgemeines.

Wo Handel und Verkehr blühen, dort sind der Regel nach auch die Voraussetzungen einer entwicklungsfähigen Industrie gegeben. Der Handel schafft die Verkehrswege und Verkehrsmittel, deren auch die Industrie bedarf. Er sorgt für den Absatz be- und verarbeiteter Waren, wie er für die Beschaffung und den Handel von Rohstoffen tätig wird. Ein kräftiger Bankierstand, ein tüchtiger Stamm von Agenten und anderer unentbehrlicher Hilfspersonen scharf um den Handelsstand, deren Verwendung für die Industrie von unschätzbarem Werte ist. Der kaufmännische Geist, der in der Handelswelt lebt, erfüllt auch den Industriellen und schafft ihm dauernd Anregungen für Verbesserung der Organisation und für günstigere Verwertung seiner Produkte. Junge arbeitsfreudige und gut durchgebildete technische Hilfskräfte liefert der Danziger Industrie die Technische Hochschule. Rechnet man die günstige geographische Lage der Stadt Danzig an der Mündung des großen Weichselstromes und die günstigen Arbeiterverhältnisse hinzu, so ergibt sich, daß Danzig ein besonders geeigneter Platz zur Fortentwicklung bestehender und zur Begründung neuer Industrien ist.

Die Stadtverwaltung hat das rechtzeitig erkannt und in weitschauender Politik alles getan, um einer Erweiterung der Danziger Industrie die Wege zu ebnen. Sie schuf unter Aufwendung bedeutender Mittel den oben (S. 12) beschriebenen Kaiserhafen und seinen Anschluß an das Eisenbahnnetz mittels der die Weichsel überschreitenden Mehrungsbahn. Sie kaufte umfangreiche Geländestrecken an dem Ufer des Kaiserhafens an, die insbesondere deshalb zur Ansiedelung von Industrien sich eignen, weil hier Schiffe bis zu 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m Tiefgang unmittelbar am Ufer

anlegen und löschen können. Die Gelände haben guten Baugrund. Elektrisches Licht und elektrische Kraft werden aus dem städtischen Werk zu niedrigen Sätzen abgegeben. Es findet sich des ferneren gesundes Trink- und reichliches Nutzwasser. Die Ufer sind mit neuzeitlichen Kran- und Lagervorrichtungen ausgestattet. Die Erweiterung der 250 Meter langen Quai-Mauer ist nach Vergebung der anliegenden Geländeflächen in Aussicht genommen. Die Gelände werden den Interessenten je nach ihren Wünschen entweder käuflich oder in Erbpacht überlassen. Die Preise sind außergewöhnlich niedrig gehalten, um die Ansiedelung zu erleichtern. Hinterland für Arbeiterwohnhäuser steht in jedem gewünschten Umfange zur Verfügung.

Für Wohnzwecke und industrielle Ansiedelung wird ferner das umfangreiche Gelände erschlossen, das durch den Ankauf der Festungswerke an der Ostfront und deren Niederlegung frei wird.

Für eine günstige Verbindung der Industriegelände mit dem Stadttinnern ist durch die Schaffung der im Mai 1912 dem Verkehr übergebenen Weichselbrücke, die mit einem Kostenaufwande von 1 800 000 Mk. hergestellt worden ist, gesorgt worden. Die Einrichtung einer elektrischen Straßenbahnverbindung ist nach der Eingemeindung des in unmittelbarer Nähe gelegenen Badeorts Heubude beabsichtigt. Die Bahn wird voraussichtlich vom Mittelpunkt der Stadt durch das Industriegebiet bis an die See geführt werden. In gleicher Weise wie das Nehrungsgelände bietet auch das in nächster Nähe der Stadt (vom Hauptbahnhof in 10 Minuten erreichbar) gelegene Gelände auf der Holm-Insel beste Gelegenheit zur Errichtung von industriellen Anlagen aller Art. Die Holm-Insel ist rund herum von schiffbarem Wasser — der toten Weichsel und dem Kaiserhafen — umgeben und umfaßt ein Gelände von ca. 1 820 000 qm. Davon sind an die Kaiserliche

Werft sowie an Private bereits Flächen im Umfange von 1250 000 qm vergeben worden, so daß noch 564 000 qm verfügbar sind. Das Gelände hat guten Baugrund. Die Königliche Staatsbahnverwaltung hat auf der Holm-Insel einen Bahnhof errichtet und diesen durch Herstellung einer Verbindungsbahn vom Bahnhof Legetor nach dem Holm in das Staatsbahnnetz einbezogen. Dieser Bahnhof ist als öffentliche Güterabfertigungsstelle nach den geltenden allgemeinen Grundsätzen — ohne Zuschlag für die Überführung über den Kaiserhafen — lediglich nach Maßgabe der Entfernung in alle direkten Tarife einbezogen worden.

Es ist bereits erwähnt, daß auch die anderen Hafenanlagen ständig verbessert und weiter ausgebaut werden, und daß gegenwärtig der Hafentanal in Neufahrwasser durchgängig bis auf 100 Meter verbreitert wird, um allen Anforderungen des gesteigerten Handelsverkehrs und der erweiterten Industrie gerecht zu werden.

So treffen Interessenten in Danzig alle Voraussetzungen an, die für neue industrielle Gründungen bestimmend zu sein pflegen. Weitere Auskunft erteilt ihnen der Magistrat und die Danziger Verkehrszentrale, E. V., die sich ehrenamtlich zur Verfügung stellt. Der dieser Broschüre beigegebene Plan zeigt in rot schraffierten Feldern die Industriegelände. Die den Industriellen zur Verfügung stehenden Gelände auf der Holminsel befinden sich im Eigentum der Akt.-Ges. Holm in Ligu., die ebenfalls bereitwillig Auskunft erteilt.

## 2. Die einzelnen Industriezweige.

Industrien größeren Stiles entstanden in Danzig erst in der zweiten Hälfte des verflossenen Jahrhunderts. Insbesondere war es der **Schiffbau**, der der industriellen Tätigkeit Danzigs einen besonders starken Impuls verlieh, und dessen Ruf weit über die Grenzen der östlichen In-

dustrie hinausgedrungen ist, ja die Welt erobert hat. Hierher gehören die Kaiserliche Werft, die Schiffswerften F. Schichau, J. W. Klawitter und die Danziger Schiffswerft und Maschinenbauanstalt Johannsen & Co. Es gehören dahin auch mehrere leistungsfähige Bahnbauanstalten, von denen eine ihre Werkstätten auf dem neuen Industriegelände der Stadt errichtet. Bei der Bedeutung und dem Umfang der Danziger Schiffbauindustrie wird der Blick derer, die sich mit der Produktion von Schiffsausrüstungsgegenständen befassen, von selbst auf Danzig gelenkt. Sie werden lohnenden Absatz ihrer Produkte in Danzig selbst finden können.

Seine besondere Fürsorge widmete der verstorbene Oberpräsident, frühere Kultusminister D. Dr. von Goßler, der heimischen Industrie. Auf seine Anregung wurde die Waggonfabrik, eine Gründung der Norddeutschen Wagenbauvereinigung, sowie die Schrauben-, Mutter- und Nietfabrik ins Leben gerufen.

Umfangreiche Anlagen weist ferner die **Metallindustrie** auf. Zu erwähnen sind drei staatliche Betriebe: die Königliche Gewehrfabrik, die Königliche Artilleriewerkstatt und die vor kurzem auf dem neu erschlossenen Industriegelände der Stadt Danzig errichtete Eisenbahn-Hauptwerkstätte; ferner die Kesselschmiede und Maschinen-Bauanstalt von J. W. Klawitter, die Deutschen Feld- und Industriebahn-Werke, mehrere andere Maschinenfabriken, Kesselschmieden, Eisenkonstruktionswerkstätten, Kunstschmieden und Schlossereien, Apparatebauanstalten usw. Die Entwicklung hat auf diesem Gebiete ihren Höhepunkt noch nicht erreicht. Bei der vorwiegend landwirtschaftlich tätigen Bevölkerung des deutschen Ostens werden Werke, die landwirtschaftliche Maschinen und Geräte produzieren, lohnenden Absatz finden können.

Zahlreiche Anlagen umfaßt die **Industrie der Nahrungs- und Genußmittel**, die seit den ältesten Zeiten in Danzig geblüht hat. Zunächst sei erwähnt die Mühlenindustrie mit mehreren Getreidemühlen, die theils durch Wasserkraft, theils mit Dampf betrieben werden. Ferner eine Ölmühle und Weizenstärkefabrik. Seit einigen Jahren hat Danzig drei Brotfabriken, welche die Herstellung von Brot in größerem Umfange bezwecken.

Die Zuckerindustrie, die in der Provinz Westpreußen neunzehn, größtenteils auf dem platten Lande befindliche Fabriken von Rohzucker umfaßt, ist in Danzig durch zwei große Raffinerien vertreten. Im Zusammenhange mit der Zuckerindustrie steht die Fabrikation von Schokolade und Zuckerwaren, deren Erzeugnisse weit über den Osten hinaus Absatz finden.

Die Danziger Likörfabriken, von denen „Der Lachs“, „A. von Niessen“ u. a. über 100 Jahre alt sind, sind mit zahlreichen Großbetrieben vertreten. Ihre Erzeugnisse haben Weltruf und bilden einen bedeutenden Exportartikel. Daneben finden sich Bierbrauereien und Fabriken für Mineralwasser und sonstige alkoholfreie Getränke. Die Tabakindustrie zählt mehrere Rau-, Rauch-, und Schnupftabakfabriken sowie mehrere Zigarettensfabriken, von denen die der Firma J. Borg weithin bekannt ist. Bei den günstigen Arbeiterverhältnissen in Danzig werden neue Unternehmungen dieser Art in Danzig mit Aussicht auf Erfolg begründet werden können.

Zur Industrie der Nahrungs- und Genußmittel zählen auch noch Anlagen zum Schälen von Graupen, Grützen und Erbsen, zur Gewinnung von Speisefetten, zum Rösten von Kaffee, zur Herstellung von Melassefutter sowie einige Fischräuchereien. Danzig befindet sich für den Absatz von bearbeitetem russischem Rund-

getreide (Erbsen, Linsen usw.) in bevorzugter Lage, sodaß es nur dieses Hinweises bedürfen wird, um das Interesse für diesen Industriezweig und seine Erweiterung im großen Umfange in Danzig anzuregen.

**Die Holzindustrie**, die man zu den wichtigsten Industrien des Ostens zu rechnen hat, hat in Danzig und Umgegend eine Menge verschiedenartiger Anlagen. Etwa 20 Dampffägwerke stellen, vorzugsweise aus Kiefernholz, das sie aus den östlichen Wäldern Deutschlands oder aus Rußland und Galizien beziehen, Bretter, Bohlen, Leisten und dergl. her und versenden ihre Ware durch ganz Deutschland und nach dem Auslande. Weiter gehören hierher Tischlereien für Fenster, Türen und dergl., Parkettfabriken, eine Jalousiefabrik, eine Kistenfabrik, eine Faßfabrik, eine Fabrik für Steinholzfußböden (Doloment), eine Anstalt für die Imprägnierung von Eisenbahnschwellen und in der Nähe von Danzig, in Gossentin, die bekannte Stuhlfabrik. Dazu kommen die Erzeugnisse der Danziger Möbelfabriken, die, insbesondere durch ihre Spezialität „Alt Danziger Möbel“ einen bedeutenden Ruf genießen. Die Gelegenheit zum vorteilhaften Einkauf des Rohmaterials ist in Danzig stets gegeben. Gelernte und ungelernte Arbeiter finden sich für diesen Zweig in großer Zahl vor, sodaß für Neugründungen im Gebiete der Holzverarbeitungsindustrie der Boden besonders gut vorbereitet ist.

**Die Industrie der Steine und Erden** umfaßt eine Reihe von Ziegeleien und Riezgräbereien in der Nähe von Danzig, namentlich in den Amtsbezirken Brentau, Kelpin und Matern, sodann eine Zementwarenfabrik, Steinmehlbetriebe mit Bildhauerwerkstätten und eine Glashütte, die ausschließlich Flaschen erzeugt. Endlich gehören hierher die Werkstätten der Bernsteinbearbeitung. Sie haben durch die neuzeitliche Ver-

arbeitung von Bernstein mit Gold und Silber sich ein großes Absatzgebiet erschlossen.

Besonders entwicklungsfähig ist in Danzig die **Chemische Industrie**. Zwei Großbetriebe, die Chemische Fabrik vorm. Moriz Milch & Co., A.-G., und die Chemische Fabrik von Felix Klotz & Dr. Schubert erzeugen Düngemittel (Superphosphate), Schwefelsäure, Cyanprodukte und andere Erzeugnisse. Neuerdings hat die Akt.-Ges. der Chemischen Produktfabrik Pommerensdorf, Stettin auf dem eingangs beschriebenen Industriegelände am Kaiserhafen eine Zweigniederlassung begründet. Im Zusammenhange mit der chemischen Industrie seien zwei größere Seifenfabriken und eine Lack- und Firnisfabrik angeführt. Mit gleich gutem Erfolge würden sich in Danzig Fabriken anderer chemischer Produkte, insbesondere Farbenfabriken, auch Fabriken chemisch-technischer, elektro-technischer, pharmazeutischer Produkte und Präparate ins Leben rufen lassen.

**Materialien für das Baugewerbe** liefern vier Dachpappen- und Teerproduktfabriken. Mehrere Firmen stellen als Spezialität Eisenbetonbauten her. Noch sind zu nennen die Unternehmungen für Wasserversorgung, Kanalisation und Zentralheizung sowie Bohr- unternehmungen für Pumpen- und Brunnenbau und für sonstige Wasserbeschaffungsanlagen.

Zur **Papierindustrie** gehören eine Druckpapierfabrik und eine Pappfabrik im Radaunetal bei Danzig sowie eine größere Kartonnagenfabrik. Die Papier- und Papierverarbeitungsindustrie, für die alle Voraussetzungen leichter Beschaffung der Rohmaterialien und guter Absatzmöglichkeiten gegeben ist, befindet sich noch im Anfange der Entwicklung. Auch hier dürfte für Neugründungen Danzig der gegebene Platz sein.

Das polygraphische Gewerbe Danzigs befindet sich auf der Stufe hoher Leistungsfähigkeit. Es gibt in Danzig vier größere und zahlreiche mittlere und kleine Buch- und Steindruckereien sowie bedeutende Zeitungsunternehmungen.

Die **Lederindustrie** harret in Danzig der Fortentwicklung. Bisher gibt es nur eine größere Gerberei und mehrere Werkstätten für die Anfertigung von Lederwaren. Größere Schuhfabriken sind bisher nicht vorhanden.

Die **Textilindustrie**, früher ein geachteter und ausgedehnter Industriezweig Danzigs, erfährt erst in jüngster Zeit neue Belebung. Es finden sich bedeutende Firmen, die in Heimarbeit als Danziger Spezialität Schürzen, Wäsche, Stickereien und Arbeiterkleider herstellen lassen und zum Teil über das deutsche Reich hinaus mit bestem Erfolge exportieren. Einer weiteren Entwicklung der Heimindustrie in Danzig dürften Schwierigkeiten nicht im Wege stehen. Hierher gehört ferner eine Fabrik für Säcke, Pläne und Decken und eine Tauwerkfabrik.

Endlich ist noch auf mehrere Fabriken hinzuweisen, die in den vorgenannten Gruppen nicht Platz gefunden haben: ein Anthrazit-Brechwerk, eine Asbestwarenfabrik, eine Fabrik für Gelatinewaren, eine Glockengießerei, ein staatliches Laboratorium zur Anfertigung von Geschossen, eine Pianofortefabrik und eine Orgelbauanstalt, mehrere optische und elektrotechnische Institute, Gasglühlichtinstallations-Anstalten, mehrere Waschanstalten und eine größere Zündwarenfabrik. Zu erwähnen bleiben noch die städtischen Betriebe (zwei Gasanstalten, ein Elektrizitätswerk und das Wasser- und Kanalisationswerk mit den dazu gehörigen Pumpstationen), die Reparaturwerkstätten und Kraftstationen der elektrischen Straßenbahn, die Werkstätte der Königlichen Hasenbauinspektion Neu-

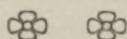
fahrwasser und die Werkstätten, die von mehreren auswärtigen Firmen der Elektrizitätsindustrie und zwei Gasmotorenfabriken sowie anderen auswärtigen Unternehmungen unterhalten werden.

\*

\*

\*

So gewährt das gewerbliche Leben in Danzig ein Bild abwechslungsreicher und erfolgverheißender Tätigkeit. Für alle, die sich neu in das strebsame Gewerbegebiete einfügen wollen, bietet sich dazu reichlich Gelegenheit. Es besteht der Wunsch, das gewerbliche und industrielle Leben in Danzig, für dessen weitere Entwicklung alle Voraussetzungen wie selten an einem Orte gegeben sind, nach Kräften auszubauen. Deshalb dürfen alle, die in Danzig neue Industrien begründen wollen, auf das größte Entgegenkommen bei allen maßgebenden Stellen rechnen. Für die Heranschaffung der Rohstoffe und den Export steht der billige Wasserweg mit unmittelbarer Lösch- und Ladegelegenheit am Fabrikgebäude zur Verfügung. Für die bahnwärts eingeführten Stoffe machen, wie bereits dargestellt, vielfach Ausnahmetarife den Platz konkurrenzfähig. Die Arbeitskräfte stehen für ortsangemessene Lohnsätze in ausreichender Zahl zur Verfügung. Bei Vergabe staatlicher Aufträge können einheimische Industrien bei annähernd gleichen Preisen auf Erteilung der Aufträge rechnen. Sachgemäße Beratung erfahren die Danziger Industriellen durch den Verband Ostdeutscher Industrieller, der seinen Sitz in Danzig hat. Auch die bereits erwähnten anderen Stellen stehen selbstlos mit Rat und Auskunft zur Verfügung. Wer mit den erforderlichen Kenntnissen und Mitteln ausgerüstet sich Danzig als Arbeitsfeld erwählt, wird den Entschluß nicht zu bereuen haben.



# Westpreussische Gewerbehalle

Schüsseldamm 62. Fernsprecher 1636.

Unternehmen der Handwerkskammer mit Unterstützung des Staates, der Provinz und der Stadt Danzig.

## Dauernde Ausstellung von Maschinen und Motoren sämtlicher Handwerkerzweige.

Kostenlose technische Auskunftsstelle für sämtliche Handwerkerzweige bei Beschaffung von Motoren, Arbeitsmaschinen, Materialien usw., ferner bei Betriebs-einrichtungen, Betriebserweiterungen usw.

Geöffnet werktäglich von 10—1 Uhr vormittags und 3—6 Uhr nachmittags. Sonntags von 11 $\frac{1}{2}$ —1 $\frac{1}{2}$ 2 Uhr. Eintritt frei!

# A. ZAUSMER : DANZIG

Langgasse Nr. 83.

## Bernsteinwaren-Fabrik mit Spezialgeschäft

einzig am Platze.

Prämiert mit 20 Staats-, goldenen und silbernen Medaillen.

# Dix & Co Danzig

Milchkannengasse 26

## Elektrische Lichtpaus-Anstalt

Fernsprecher 110

**Lichtpausen  
sauber,  
billig und  
schnell**

Lithographi.  
Drucksachen

Zugkräftiges  
Propaganda-  
material

Geschäftsbücher  
Kontor- und  
Zeichenutensilien  
Komplette  
Kontor-  
Einrichtungen  
Büromöbel.

Man verlange illu-  
strierten Katalog und  
unverbindl. Offerte.

# R. Deutschendorf & Co.

Danzig — Filiale: Königsberg i. Pr.

Telefon 346

⌋ Gegründet 1869 ⌋

Telefon 6758

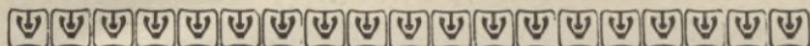
## Fabrik für Säcke, Pläne und Decken

mit elektrischem Kraftbetrieb.

Sackproduktion 15—18000 Stück per Tag

Arbeiterschlafdecken, Säcke aller Art,

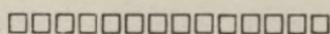
Pläne, wollene und wasserdichte Pferddecken.



# ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS- GESELLSCHAFT DANZIG

Dominikswall 12

Fernruf 513 u. 713



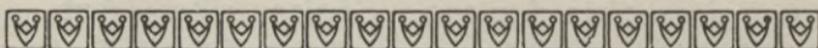
Elektrische Licht- u. Kraft-  
anlagen für Industrie und  
Landwirtschaft



Central-Stationen  
Dampf-Turbinen

Härte- und Schweiss-Anlagen  
Industrie-Bahnen

==== Bau ====  
von Überland-Zentralen



☐═══════════ **Kunsttischlerei** ════════════ ☐

# **H. Scheffler, Danzig**

Am Holzraum 3/4      **Möbelfabrik**      Am Holzraum 3/4

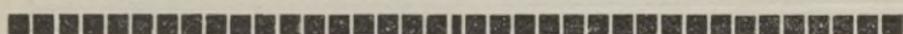
## Ausstellung für moderne Wohnungskunst u. Innendekoration

ca. 50 vollständig eingerichtete Musterzimmer

**Herstellung im eigenen Betriebe**

Architekturbüro für den gesamten Innenausbau

Fernsprecher Nr. 614 ○○○○○○○○○○ Grösste Tischlerei am Platze



# **Albert Voigt & Co.**

(vorm. Ahlhelm & Voigt)

Poggenpuhl 22/23      □□□      Fernsprecher 765

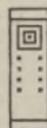
## **Elektrische Licht-, Kraft- und Schwachstrom-Anlagen**

in jedem Umfange für Haus, Werkstatt und Landwirtschaft.

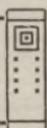
**Lager preiswerter Beleuchtungskörper**

Lieferant für Städtische und Militärbehörden

Vom Magistrat der Stadt Danzig konzessioniert



**Anerkannte Revisionsfirma**  
der Vereinigung der in Deutschland arbeitenden Feuerversicherungs-Gesellschaften



**Beste Referenzen. Ingenieur-Besuch und Anschläge kostenlos.**

# Fischer & Nickel

Stettin □ DANZIG □ Tilsit

Maschinen- und Cylinder-Öle

≡≡≡ Treibriemen ≡≡≡

aus Leder, Balata, Baumwolle, Kamelhaar.

Technische Gummi- und Asbest-Fabrikate.

Buch- und Steindruckerei

Lithograph. Anstalt

Bodenstein & Miehle

Hundegasse 48/49 DANZIG Fernsprecher 1646

fertigen sachgemäss und prompt:

Kataloge □ Preislisten □ Tabellen

Briefbogen, Rechnungen

Quittungen :: Wechsel

□ □ Aktien und Zinnscheine □ □

Plakate, Diplome

und alle Drucksachen für Privatbedarf.

Grosses Lager in Papieren aller Art.

# Louis Schröder

DANZIG, Heil, Geistgasse 35  
ab 1. Oktober 1913 Gr. Scharmachergasse 3

**Kunsthandlung : Devotionalien**  
**Spezialität: Bilder - Einrahmungen**

Telefon Nr. 1658.

## Fabrik echter Bernsteinwaren

En gros

### MAX SIMSON

Export

Johannissgasse Nr. 32 Danzig Johannissgasse Nr. 32



===== SPEZIALITÄT: =====

Schmucksachen in echt Natur-Bernstein,  
Moderne Broschen, Kolliers, Armbänder,  
Nadeln etc. mit echt und neuester Fassung.  
□ □ □ Detailverkauf zu Fabrikpreisen. □ □ □



# Rudolf Niemierski Söhne

Danzig, Häkergasse 62.

□ Zigaretten- und Tabakfabrik □

Spezialität:

≡≡≡ **Nr. 100 Artus** ≡≡≡

Beste 2 Pfg.-Zigarette, überall erhältlich.

## HOTEL CONTINENTAL

Spezialhaus für reisende Kaufleute

schrägüber vom Hauptbahnhof :: Besitzer: Hugo Schütze

90 Fremdenzimmer — Ausstellungszimmer

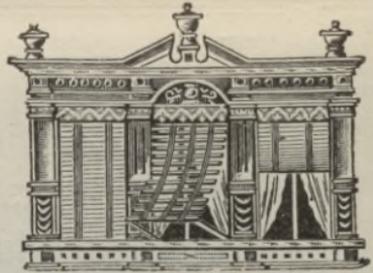
Fahrstuhl — Elektrisches Licht — Zentralheizung

FAMILIEN-RESTAURANT.

# JALOUSIEN

in jeder Ausführung, solid und  
sauber, liefert überall hin, mit  
ooo und ohne Montage ooo

Danziger Jalousien-Fabrik  
**Hans Honold**



Paradiesgasse 14 Danzig Telephon Nr. 961

Kataloge und Besuche kostenlos.

Leistungsfähigste  
und

einzigste Fabrik Westpreußens.

## Hotel Deutscher Hof

1 Minute vom Hauptbahnhof Pfefferstadt 79 1 Minute vom Hauptbahnhof

Haus I. Ranges

Zentral-Heizung, elektrisches Licht, Bäder im Hause

Portier zu jedem Zuge am Bahnhof. L. E. Hildebrandt.

Westpreußischer Verlag Aktiengesellschaft für Verlag und Druckerei

Frauengasse 3 DANZIG Frauengasse 3

Herausgeber des „Westpreussischen Volksblattes“

gelesenstes und verbreitetstes Organ der deutschen Katholiken in den Provinzen Westpreußen, Ostpreußen, Posen und Pommern und der in der Ostmark viel gelesenen katholischen Sonntagszeitung „Kreuz und Krone“. Beide Zeitungen sind wirkungsvolle Insertionsorgane wegen ihrer Beliebtheit und ihres dadurch bedingten großen Leserkreises. Probenummern werden kostenlos abgegeben.

Anfertigung aller Drucksachen für amtliche, geschäftl. Zwecke, preiswert u. geschmackvoll.

## Joh. Busenitz Nachf.

Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig.

■ **LÄGER:**  
■ Schellmühl 5 u.  
■ Hopfeng. 112,  
■ Langfuhr,  
■ Kleinhammer-Weg 15.  
■ In unseren Lägern  
■ werden Kohlen zu  
■ Tagespr. abgegeben

# Kohlen

■ **Bestellungen:** ■  
■ Danzig  
■ Hundegasse Nr. 43, I  
■ Telephon 364, 3522  
■ **Langfuhr:** ■  
■ Baumbachallee Nr. 17  
■ Telephon 502. ■

# Carlton=Hotel □ Danzig

□ früher Deutsches Haus, A. J. Barsoe □

Holzmarkt 12/14.

**Neu eröffnet!**

Bäder im Hause

Elektrisches Licht

Zentral-Heizung :: □

≡ Vornehmes ≡

Passanten-Hotel

Salons, Zimmer mit Bad. Zivile Preise.

**Weinrestaurant**

Telephon Nr. 647.

**Neu eröffnet!**

**Fahrstuhl**

**Portier**

**am Bahnhof**

## Gustav Neumann □ Danzig

Korbmachermeister

Große Krämergasse, am Rathause

Gegründet 1875

Telephon 1090

Inhaber höchster Auszeichnungen und Ehrenpreise

Grösstes Korbwarengeschäft der Ostprovinzen

Spez: Moderne Rohrmöbel, Sport- u. Kinderwagen

## August Wolf & Co.

Inh.: **Rudolf Winkelhausen, Danzig-Neufahrwasser**

**Speditions-Gesdäft, Dampfer-Agentur, Kohlen-Import**

Vertreter der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen.

**Dampfer-Expeditionen:**

Danzig-Rhein: Rotterdam, Emmerich, Wesel, Duisburg, Ruhrort, Düsseldorf, Uerdingen, Cöln durch die Rhein-Seedampfer ohne Umladung und mit Umladung nach allen Rheinstationen bis Mannheim, Strassburg i. E. und Frankfurt a. M.

Danzig-Bremen. Danzig-Nordamerika. Danzig-Emden-Leer. Danzig-Mittelmeer. Danzig-Levante.

Lagerhäuser mit Bahnanschluss in Danzig und Neufahrwasser. — Schifffahrt auf der Weichsel.



## Senking-Herde

für Hotels, Restaurants und Privat-haushaltungen sind **unübertroffen**.

Kostenanschläge gratis. Alleinverkauf:

**Johannes Husen Nflgr., Danzig**

Häkertor 34/35, Ecke Fischmarkt.

# Bromberger Schleppschiffahrt-Aktiengesellschaft

DANZIG □ GRAUDENZ □ BROMBERG

== Reederei ==

Spedition ◦ Schiffswerft ◦ Kesselschmiede  
MASCHINENFABRIK.

# Ostdeutsche Treibriemenfabrik

Gustav Scheffler

□ vorm. Ludwig Tertz Nachf. □

**DANZIG**

Milchkannengasse 31/32

Eingang von Hopfengasse aus

Telefon 1793

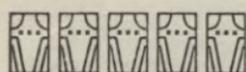
**ELBING**

Telefon 38

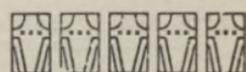


# Treibriemen aller Art

sämtl. technische Öle und Fette, Packungen



technische Artikel



**Grosses Lager!**

Billig!

Zuverlässig!

# Zimmermann & Herter

DANZIG

Hundegasse Nr. 91/92

Glaserei □ Glashandlung □ Bilderrahmen

**Kunstglaserei**

Billigste Bezugsquelle für Bildereinrahmungen

Spezialität: Laden- und Schaufenster-Einrichtungen

**Dekorationsspiegel u. Kunstverglasung.**

# Friedrich Wilhelm-Schützenhaus

Inhaber Julius Paleschke

Größtes Etablissement der Provinz

Theatersaal  
Festsäle, Konzertpark



Restaurant  
Café u. Weinhandlung

## EIS- und Kühlmaschinen

für Schlächtereien, Molkereien, Delikateß-  
warenhandlungen, Restaurants, Hotels,  
Schokoladenfabriken, sowie sämtliche  
übrigen Zweige der Nahrungsmittelbranche

### EDUARD AHLBORN □ DANZIG

Kältemaschinenfabrik □ Milchcannengasse 21.



# Julius Sauer

Gegründet 1847

Papierwaren- und Kartonnagen-Fabrik

Buch- und Steindruckerei

Klischee-Anstalt

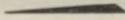
Danzig

Fernsprecher 85



# Landwirtschaftliche Maschinen und Geräte

jeder Art

Spezialitäten: 

Drillmaschinen „Saxonia“ □  
Erntemaschinen „Milwaukee“  
Schrotmühlen „Saxonia“ □  
Dampf- u. Motor-Dreschsätze

Offerten und Besuche kostenlos

## Witt & Svendsen, Danzig

Ges. m. beschr. Haftg.

Telefon Nr. 541

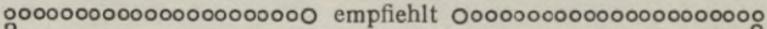
Telegr.-Adr.: Milwaukee.

## Möbel-Magazin des Tischler-Gewerks

gegründet  
1875

Danzig, III. Damm 1

Telephon  
115

empfeht   
Komplette  
Wohnungs-Einrichtungen

einfachste wie eleganteste Ausführungen  
in jeder gewünschten Preislage.

Garantie für prima Arbeit

Besichtigung erbeten.

Der Vorstand  
Scheffler. Maerz.

Die Verwaltung  
Mattern.

# Westpreussische Kleinbahnen

Betriebsdirektion Danzig

Straussgasse 4, pt.

Telefon Nr. 60

Personen-, Güter- und Tierbeförderung. Betriebslänge: 181,84 km. Verbindung vom Bahnhof Danzig-Kneipab mit dem Danziger Werder, und zwar über Knüppelkrug mit Abzw. über Hochzeit nach Gemlitz, über Gottswalde mit Abzw. nach Gr. Zünder (Zuckerfabrik), über die Einlager Schleusenbrücken mit Dampffährbetrieb über den Weichseldurchstich und über Nickelswalde- (Ausflugsort) Steegen (Ostseebad) nach Stutthof. Von Steegen weitere Verbindung über Tiegenhof (Staatsbahnanschluss und Zuckerfabrik)-Schöneberg, Tiegenhof über Lindenau nach Marienburg (Staatsbahnanschluss und Zuckerfabrik) bis Schönau-Wernersdorf bezw. Altfelde (Staatsbahnanschluss und Zuckerfabrik)-Lichtfelde.

## Bruno Kops, Klempnermeister

Danzig-Langfuhr, Hauptstr. 146

### Bau- und Wirtschaftsklempnerei

Anlagen für Gas-, Kanal-, Wasserleitung, Badeeinrichtungen und Bierapparate neuester Konstruktion

Anlagen für elektrische Klingelleitung

Schleif- und Polieranstalt mit maschinellen Betrieben.

# „Trinkt Sinalko“

Albert Kreft

Telefon Nr. 1834 Danzig-Langfuhr Telefon Nr. 1834

Erster maschineller Betrieb für Sinalko  
und andere alkoholfreie Erfrischungsgetränke.

## □□ BENZ & Cie. □□

Rheinische Automobil- und Motorenfabrik  
Aktien-Gesellschaft Mannheim

Größtes Automobilwerk Europas u. ältestes der Welt

Verkaufsbüro: DANZIG, Dominikswall.

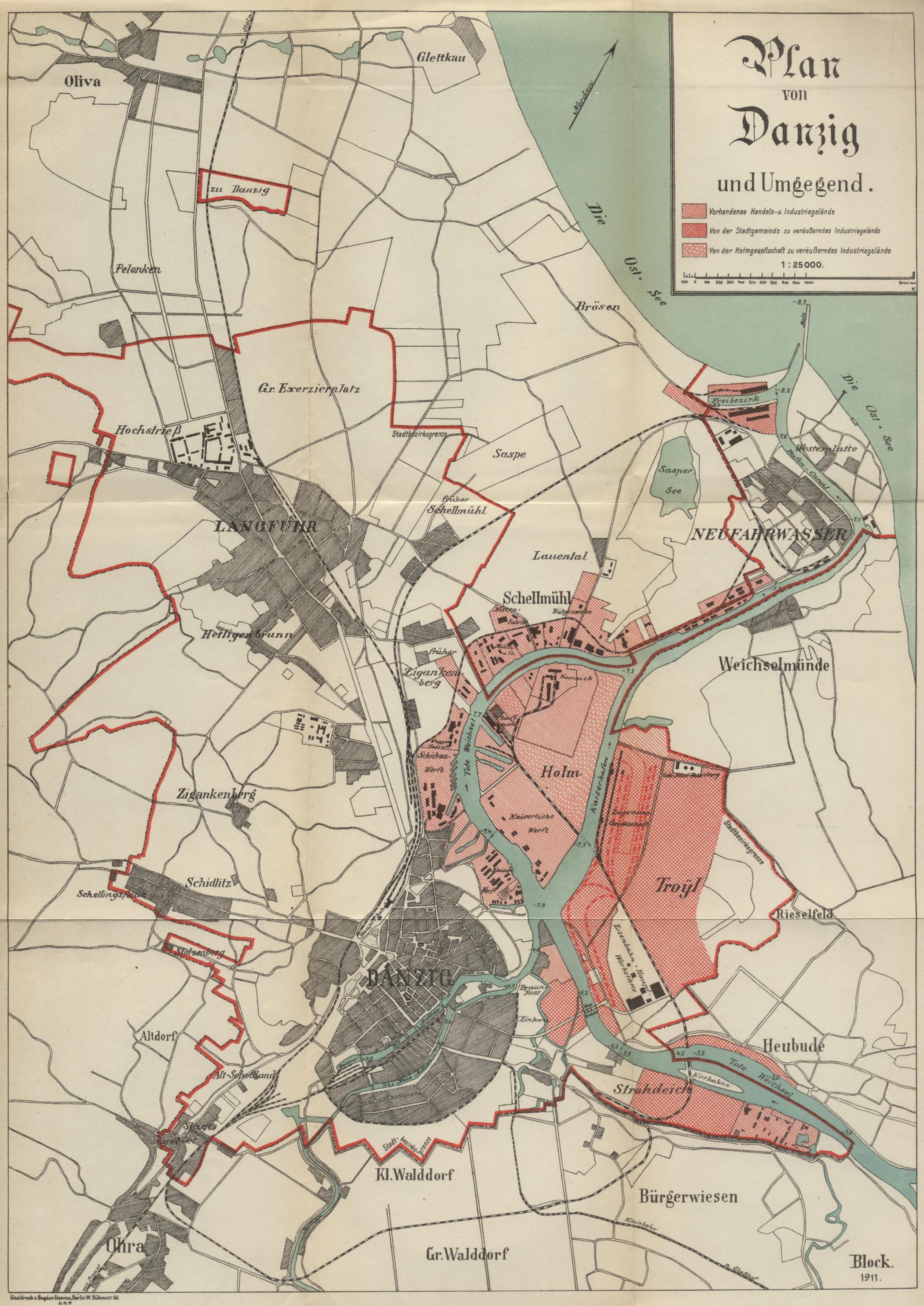
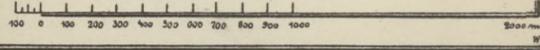


# Plan VON Danzig

und Umgegend.

-  Vorhandenes Handels- u. Industriegelände
-  Von der Stadtgemeinde zu veräußerndes Industriegelände
-  Von der Holmgesellschaft zu veräußerndes Industriegelände

1 : 25000.



BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA  
KRAKÓW

S-96

S. 61

# Danziger Verkehrszentrale

E. V.

**Verkehrsbureau: Stadtgraben 5**

(Fernsprecher 549)

**Auskunftsstellen:**

Stadtgraben 8, Fernspr. 228  
und 12, Fernspr. 1741

Langfuhr, Hauptstr. 120  
Fernspr. 2330

Unentgeltlicher mündlicher und schriftlicher Auskunftsdiensft über alle Fragen des Danziger Lebens.

Im Verkehrsbureau: Depeschensaal der „Danziger Neueste Nachrichten“. Abgabe von Führern und Prospekten aller Fremdenstädte und Kurorte.

Vermittlung von Schiffskarten.

===== Reisepoliceen. =====

Stadtgraben 12: Cooks Tickets.

„ 8: Schiffskarten für d. Osterreichischen Lloyd.

Adress-, Kurs-, Handbücher und sonstiges Auskunfts-material. Verkehrs-Bibliothek. Kurlisten fast aller Badeorte. **===== Fremdenführungen. =====**

**Eigene Broschüren:** \_\_\_\_\_

≡ Danzig als Wohnstadt

≡ Danzigs Handel und Industrie

≡ Danzig als Kongressstadt

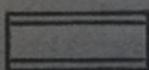
≡ Führer durch die Konzerte und Vorträge in Danzig

≡ Führer durch Danzig und Umgegend

Das Bureau ist von 8-1 und von 3-7, Sonntags von 9-10 geöffnet.

**Geschäftsstelle  
des Verkehrsverbandes Westpreußen.**

Danziger



Akti  
Rese

Hauptbank: Langgaa

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

L. inw. 30,113

Kdn., Czapskich 4 — 678. I. XII. 52. 10,000

### Zweiganstalten:

in Culmsee Wpr., Dt. Krone, Elbing, Falkenburg i. Pom.,  
Graudenz, Köslin i. Pom., Lauenburg i. Pom.,  
Marienburg Wpr., Langfuhr, Neufahrwasser,  
Neustadt Wpr., Posen, Pr. Stargard, Stolp i. Pom., Zoppot.

### An- und Verkauf, sowie Aufbewahrung und Verwaltung von Wertpapieren.

Konto-Korrent-, Scheck- u. Depositen-Verkehr.

==== Diskontierung von Wecheln. ====

Ausstellung von Schecks und Kreditbriefen  
auf alle bedeutenderen Plätze des In- und Auslandes.

Einlösung von Kupons, Dividendenscheinen  
□□□□□□□□ und gelosten Effekten. □□□□□□□□

Umwechslung ausländ. Noten und Geldsorten.

Vermögens- und Nachlass-Verwaltung.

Vorschüsse auf Effekten, Dokumente u. Waren.

Vermietur

Biblioteka Politechniki Krakowskiej

(fes) in unseren  
en



100000296928

rn. ===