

Ostland-Berichte

Reihe B: Wirtschafts-Nachrichten.

Herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig

Inhalt:

Der gegenwärtige Zustand und die Ausbaupläne des polnischen Wasserstraßensystems.
Polens Verschulbung.
Entwicklung und Arbeit der polnischen Passagierluftfahrt.
Die Tätigkeit der polnischen Eisenbahnen im Jahre 1934.

Der gegenwärtige Zustand und die Ausbaupläne des polnischen Wasserstraßensystems.

Nach Jahren geradezu völliger Latenzlosigkeit beginnt man nunmehr auch in Polen die Notwendigkeit einer baldmöglichen Ordnung und programmmäßigen Organisation der Wasserwirtschaft zu erkennen. Infolge des ungeheuren Rückstandes, in welchem Polen sich anderen Staaten gegenüber befindet, ist jedes einzelne Teilgebiet dieser Frage von eminenter Bedeutung, gleich, ob es sich um die Flußregulierung handelt, oder den Schutz vor Hochwassergefahren, die energische Ausnützung der Wasserkräfte oder schließlich die Melioration der weiten Sumpf- und Unlandflächen. Dabei weisen die Förderer dieser Arbeiten auf deren Bedeutung in Bezug auf den großen Einflusssbereich auch auf andere Gebiete der Volkswirtschaft, sowie auf die Möglichkeit, eine große Anzahl Arbeitslocher bei den Wasserinvestitionsarbeiten zu beschaffen, hin.

Bei alledem verfüge Polen auch über außerordentlich gute natürliche Bedingungen für einen Ausbau der binnenländischen Wasserstraßen infolge des überwiegenden Niederungscharakters des Landes mit einem weiten Flußnetz von niedrigem Gefälle. Aber auch die wirtschaftsgeographischen Verhältnisse seien dieser Entwicklung günstig, denn das Land mache die Beförderung großer Mengen von Massenprodukten wie Holz, Kohle, Steine, Petroleum u. a. m. über Entfernungen von mehr als 1000 Km. notwendig, bei welchen die Kosten der Beförderung mit der Eisenbahn manchmal den Wert des Erzeugnisses um ein Vielfaches übersteige und daher die Einführung von Aufschufarten notwendig mache. Unter diesen Bedingungen könnten die Wasserstraßen zur Exploitation bisher nicht ausgenutzter Baustofflager, landwirtschaftlicher Erzeugnisse u. a. m. beitragen.

Bei dem gegenwärtigen Zustande der Wasserwege betrage die Höhe der Kosten des Wassertransportes ungefähr 50 Prozent desjenigen mit der Eisenbahn; nach einer Regulierung der Flüsse wäre es möglich, den Preis auf ein Drittel der Eisenbahnfrachtkosten zu senken.

Nach dem Wassergesetz besitzt Polen rd. 5800 km schiffbare Wasserstraßen sowie rd. 9000 km für die Flößerei geeignete Flüsse. Zahlenmäßig macht das 45 Prozent der Wasserwege des Deutschen Reiches und 50 Prozent derjenigen Frankreichs aus, dagegen stellt sich ein wertmäßiger Vergleich außerordentlich ungünstig dar.

Legt man dem Vergleich die deutsche Klassifizierung zugrunde, so erhält man, daß 1800 km Wasserwege in Polen überhaupt nicht als solche betrachtet werden können. Sie besitzen nämlich eine durchschnittliche Tiefe von weniger als 0,6 m, während die leeren Kähne einen Tiefgang von 0,3–0,4 m und

die Schlepper einen solchen von mindestens 0,6 m haben. Von den übrigenbleibenden 4000 km können dagegen kaum 170 km zur I. Kategorie gezählt werden, d. h. daß sie eine gesicherte Mindesttiefe von 1,8 m bei mittlerem Wasserstande haben müssen. Die folgenden 700 km haben eine Tiefe von 1,2 m (II. Kategorie), weitere 1200 km eine Tiefe von 0,9 m (III. Kategorie) und schließlich 1900 km besitzen eine Tiefe von 0,6 m (IV. Kategorie). Danach verfügen wir am meisten über solche Flüsse, auf denen eine Handelsschifffahrt sich nur mit Mühe entwickeln kann, da erst bei einem Tiefgang von 1,5–2 m die Tragfähigkeit des Schiffsparkes entsprechend ausgenutzt werden kann und die Beförderung von Massengütern sich mit einem Gewinn von 1 Gr. für einen Tonnen-km kalkulieren läßt. Es ist daher nicht verwunderlich, daß selbst in dem für die polnische Schifffahrt so außerordentlich günstigen Jahre 1926 das Verhältnis der beförderten Warenmenge in Polen zu derjenigen im Deutschen Reich sich wie 1:50 verhielt (2,07 Mill. t zu 102,18 Mill. t) und das Verhältnis der zurückgelegten t-km ein noch geringeres war und zwar 1:75 ausmachte.

Ebenso interessant sei ein Vergleich Polens mit den übrigen europäischen Staaten in anderer Hinsicht, der jedoch ebenfalls die verhältnismäßig geringe Bedeutung der Wasserstraßen im Wirtschaftsethens Polens zum Ausdruck bringt. Auf die gesamte Beförderungsmenge in Tonnens-Kilometern, welche auf Eisenbahnen und Wasserstraßen ausgeführt worden seien, entfielen auf die Wasserstraßen allein: in Rußland 40 Prozent, im Deutschen Reich 30 Prozent und in Polen 1 Prozent. Dies beweise zugleich, welche große Bedeutung ein entsprechender Ausbau des polnischen Wasserstraßensystems für den Warenaustausch und den Transitverkehr mit diesen beiden Staaten haben könnte, die selbst über einen so regen Fluß- und Kanalverkehr verfügen. Zu diesem Zwecke müßte aber zuerst eine Regulierung der Flüsse und eine Verbindung der natürlichen Flußsysteme durch künstliche Straßen erfolgen.

Auf dem ersten Plane stehe die Schiffarmachung der Weichsel. Ihre Regulierung werde nicht nur zur Belebung von Handel und Industrie beitragen, sondern sie sei für eine entsprechende Ausnutzung der tiegeliegenden Äder und wegen des notwendigen Schutzes vor Hochwasser auch ein dringendes Erfordernis für die Landwirtschaft. Es sei dies jedoch eine sehr weitgehende Absicht, welche einen Aufwand von rund 600 Millionen Zl. erfordere. Ähnliche Investitionen, wenngleich nicht in so hohem Maße, wären bei den übrigen Flüssen, wie dem Prypjet, der Wemel, der Warthe u. a. m. notwendig. Diese Flüsse stellen im allgemeinen von einander getrennte Systeme dar, die noch nicht miteinander verbunden seien. Außerdem seien sie ziemlich weit von den Lagern der Massenprodukte wie Kohle, Eisen und Getreide entfernt, so daß eine bequeme Verbindung mit diesen erforderlich sei.

Die bisherigen Wasserstraßen seien nicht imstande, dieser Aufgabe gerecht zu werden.

„Der Königskanal, der die Weichsel mit dem Prypjet durch den Bug verbindet, eignet sich in seinem heutigen Zustande lediglich zur Holzflößerei. Zu seiner Anpassung an die Anforderungen der Schifffahrt ist eine entsprechende Regulierung

durch Umbau der jetzigen Schleusungsmittel) (die eine sparsame Wasserwirtschaft unmöglich machen) in Kammerschleusen für Schiffe von 400 t, sowie durch Umbau der Einrichtungen, welche den Spitzenbedarf an Wasser decken helfen, notwendig. Nach diesem Umbau (mit einem Kostenaufwand von rd. 6 Millionen Zł.) wird dieser Kanal erstrangige wirtschaftliche, Transit- und strategische Bedeutung haben, vorausgesetzt, daß gleichzeitig der Bug entsprechend reguliert wird.

Der Weichsel-Warthe-Kanal, der sich zusammensetzt aus der kanalisiertem Brahe, dem Bromberger Kanal und der kanalisierten Netze, befindet sich in einem für die Befahrung von Schiffen bis zu 500 t geeigneten Zustande, ist jedoch nicht vollständig ausgenutzt, da seine Lage nicht der Richtung des heutigen Hauptverkehrs entspricht. Er besitzt außerdem einen blinden Seitenarm in Gestalt des Obere-Netze-Kanals, welcher den Bromberger Kanal mit dem Goplo-See verbindet und der sehr intensiv durch die anliegenden Zucker- und sonstigen Fabriken ausgenutzt wird. Eine Verlängerung dieses Kanals vom Goplo-See bis zur Warthe, welche vor dem Kriege mit Rücksicht auf die russisch-deutsche Grenze, die den Goplo-See durchschnitt, nicht hergestellt wurde, würde die Verbindung des Wasserstraßennetzes zu einer Ganzheit herstellen und so die Beförderung von Massengütern aus dem Posenschen in Richtung der unteren Weichsel und der Ostsee ermöglichen. Der finanzielle Aufwand hierfür würde rd. 4,5 Mill. Zł. betragen. Der Augustower-Kanal (Memel-Weichsel) und der Ogiński-Kanal (Memel-Prypec) besitzen nur lokale Bedeutung und erfordern verhältnismäßig geringe Investitionen.

Aus der Reihe der geplanten Kanäle muß in erster Linie der Stein-Kanal genannt werden. Dieser Kanal von 60 km Länge würde die wohnlichen Steinbrüche in Klesowo mit dem Prypec bei Pińsk und weiter durch den Königskanal mit der Weichsel verbinden. Die Beförderung einer Tonne Granit nach der Mitte des Landes in einer Entfernung von 500 km, kostete im Jahre 1934 — 11,50 Zł. oder 2,2 Gr. für den t-km, das ist unter den Selbstkosten, und kostet gegenwärtig noch weniger, nämlich 6,20 Zł., d. i. 1,24 Gr. für den t-km. Infolge des immer größeren Bedarfes an wohnlichem Granit als Grundlage für den Bau von Straßen gewinnt die Frage des Baues des Stein-Kanals für die Beförderung der billigen Massengüter an Stelle der Zuschußbeförderung mit der Eisenbahn immer mehr an Dringlichkeit.

Zu den technischen vorbeugenden Maßnahmen, die in der Wasserwirtschaft im Kampfe gegen die empfindlichen Folgen der Hochwässer angewendet werden, rechnet man auch die Regulierung der Gebirgsflüsse, den Bau von Wasserspeichern an den oberen Zuflüssen und die Eindämmung der Flüsse in ihrem Unterlauf.

Die Hochwasserschäden, wenngleich nicht in solchem Umfange wie im vergangenen Jahre, sind an und für sich in Polen eine normale Erscheinung, die sich periodisch wiederholt. Im letzten Jahrhundert haben sich die Hochwässer durchschnittlich alle drei Jahre wiederholt; und betrachtet man die Statistik des letzten Jahrzehnts, so sieht man, daß Polen besonders große Schäden in folgenden Jahren erlitten hat: 1924, 1925, 1927 und 1934. Die durch diese Hochwässer angerichteten Schäden betragen jedesmal mehrere zehn Millionen Zł. (1925 — 55 Mill. Zł.; 1927 — 40 Mill. Zł., 1934 — 75 Mill. Zł.). Solche Verheerungen werden vor allem in den südlichen Wojewodschaften angerichtet, greifen jedoch auch nach den auf der mittleren und unteren Weichsel gelegenen Wojewodschaften über. Diese Zahlen beweisen, daß die geplanten Wasserbauten und zwar die Regulierung von Gebirgsflüssen und der Bau von Wasserspeichern, selbst wenn sie lediglich den Schutz vor Hochwassergefahren zum Ziele hätten, vom gesamtstaatlichen Gesichtspunkt aus rentabel erscheinen müßten, selbst bei einem Kapitalaufwand von einigen hundert Millionen Zł.*

Von den 44 ausgearbeiteten Bauplänen für Wasserpeicher in Polen, entfallen: 22 Speicher mit einem Rauminhalt von insgesamt 523 Millionen m³ auf das Flußgebiet der Weichsel bis zum San, 3 Wasserpeicher mit 200 Millionen m³

Fassungsvormögen auf das Flußgebiet des San, 19 Speicher mit 576 Millionen m³ auf das Flußgebiet des Nijestr.

Vorerst die Beendigung der Studien und Ausarbeitung der Pläne vorgehen, sodann solle der Bau der Wasserpeicher im Flußgebiet der oberen Weichsel erfolgen. Alle diese Speicher mit einer Gesamtoberfläche von 7300 ha würden die Verringerung der Hochwasserflüsse in den Grenzen von 1—3 m in der oberen und mittleren Weichsel und deren Korapatenzuflüssen ermöglichen. Gleichzeitig würden sie von Einfluß auf die Erhöhung des Wasserstandes auf der Weichsel bis hinter Warschau in der Trockenzeit (rd. 60 Tage im Jahre) in den Grenzen zwischen 20—40 Zentimetern sein, was die Schiffbarkeit erleichtern und ihre Dauer verlängern würde.

Die nächste Aufgabe der Wasserpeicher wäre die Ausnutzung der Wasserkräfte als Energiegepender für eine auf weiter Basis aufgebauete Elektrifizierung. In dieser Hinsicht hiesse Polen geradezu eine einmalige Erscheinung in Europa, da, in dieses Gebiet in Polen noch völlig unerschlossen sei und die elektrische Energie fast in vollem Umfange durch Elektrisitätswerke erzeugt werde, welche als Brennstoff Steinkohle verwendeten, deren Förderungsorte an den Grenzen des Staates gelegen seien.

„Ein solcher Zustand könnte gerechtfertigt werden, wenn die Vorräte anderer Stoffe völlig gering wären. Dagegen besitzen wir: 1. Braunkohlengrube, die auf 5 Milliarden t berechnet wurden, 2. 2 Millionen ha Torfläße, 3. Vorräte an Roh-naphtha, die auf 85 Millionen t berechnet wurden, 4. hinsichtlich des Wärmegehalts hochwertiges Erdgas in riesigen Mengen und 5. besitzen wir schließlich Wasserkräfte, deren Vorräte ungefähr 12 Prozent aller übrigen energischen Rohstoffe ausmachen.“

Als ein nicht minder wichtiges Gebiet der Wasserwirtschaft, welches im engsten Zusammenhange mit den vorherigen Fragen stehe, sei das der Meliorationen, welche die Arbarwirtschaft weiter Swamp- und Unlandflächen zum Ziele haben.

Schon aus dieser oberflächlichen Übersicht über den Stand der Wasserwirtschaft gehe hervor, daß zur Befriedigung aller dieser Erfordernisse reiche Mittel in Höhe von mehreren hundert Millionen Zł. notwendig sein würden. Die bisherigen geringen Kredite, die alljährlich proportional für alle Flußarbeiten bereitgestellt worden seien, würden ungenügend verbraucht, ohne eine ordentliche Regulierung zu ermöglichen und ohne infolgedessen den gewünschten Erfolg zu erzielen. Diefem Zustande solle nunmehr ein Ende bereitet werden.

Über die Art und Methode der zukünftigen Wasserbauarbeiten äußerte sich der Vizeminister im Verkehrsministerium, Zng. S. Piasiecki, kürzlich vor der Presse. Danach habe man mit der Ausarbeitung eines genaueren Bauplanes auf größerer Basis nach einem bereits aufgestellten Generalprogramm begonnen. Infolge des Umfanges der Arbeiten und der reichen, dazu notwendigen Mittel, habe man das Ganze in mehrere Sechsjahresprogramme zerlegt. Diese würden die Ausführung von Wasserarbeiten umfassen, die bereits nach einigen Jahren einen vollständigen wirtschaftlichen Erfolg zeitigen und in gewisser Hinsicht ein geschlossenes und fertiges Ganzes bilden würden.

Gleichzeitig mit diesen Arbeiten würde außerhalb des Programms für die Unterhaltung der bestehenden Bauten gefordert werden, um so einer Verschlechterung der Wasserverkehrsverhältnisse vorbeugen.

Als Hauptquelle der dafür notwendigen Geldmittel sei vor allem die Investitionsanleihe zu nennen, von der laut Ministeratsbeschluss ein Betrag von 25 Millionen Zł. zur Ausführung eines 2-Jahresplanes, welcher im Rahmen des ersten 6-Jahresplanes liege, verwandt werden sollten.

Die zweite Quelle sei der mehrere Millionen umfaffende jährliche Zufuß aus dem Arbeitsfonds und dem Staatsausbau. Dadurch seien auf dem Gebiete des Wassertrafbaues Möglichkeiten gegeben, die für den Staat von größter Bedeutung seien.

Da sei vor allem der Bau von Wasserspeichern zu nennen, sowohl zum Schutze gegen Hochwassergefahren, als auch zwecks Ausnutzung für die Erzeugung elektrischer Kraft und besonders zur Förderung der Schiffbarkeit der Flüsse, durch die damit in Verbindung stehende Regulierung der Wasserströme.

Das vom Wirtschaftskomitee des Ministerrates ausgearbeitete Programm sehe zunächst die Vermeidung des bereits vor Porombta am Flusse Sola in der Wojewodschaft Krakau vor. Da die dazu notwendigen Mittel in Höhe von 5,7 Millionen Zł. bereitgestellt seien, könne man mit der Fertigstellung in der zweiten Hälfte des nächsten Jahres rechnen.

Außerdem habe man zu Beginn dieses Jahres mit dem Bau eines etwas größeren Wasserspeichers in Komorn am Dunajec begonnen. Dieses Bauen werde einen Rauminhalt von 228 Millionen m³ haben. Der notwendige Betonbedarf werde 550 in lang und rd. 50 m hoch sein. Zu dessen Errichtung wird ein für diesen Zweck ausgenommener Auslandskredit von 15.700.000 Zł. Verwendung finden. Man rechne, mit dem Bau im November 1938 fertig zu sein. Dadurch würden zugleich die Gefahren des Dunajec, welcher der gefährlichste Fluß in Kleinen polen sei, beseitigt werden.

Außerdem werde das unterhalb des Dammes vorhandene Gefälle von ungefähr 32 m zur Errichtung eines Elektrizitätswerkes mit 50.000 Kilowatt installierter Leistung und einer im Durchschnitt jährlich erzeugten Strommenge von 146 Mill. Kilowattstunden verwendet werden.

Als Ergänzung hierzu sehe der 2-Jahresplan außerdem noch den Bau eines kleineren Speichers und Wasserkraftwerks von 10.000 Kilowatt installierter Leistung ebenfalls am Dunajec, einige Kilometer unterhalb des ersten vor.

Camit sei jedoch noch keineswegs der Inhalt des zweijährigen Bauplanes erschöpft. Dieser sehe unabhängig von der Regulierung der Sola und des Dunajec-Flußgebietes auch die Regulierung der oberen Weichselzuflüsse, wie der Raba, Starna und Wisłoka, vor, da deren Hochwässer zusammen mit dem mitgeführten Geröll bedeutende Verheerungen an den Verkehrsweegen, in den Siedlungen und in der Landwirtschaft anrichteten. Zugleich liege die Regulierung des oberen Weichsel-Flußgebietes auch im Regulierungsplan der Weichsel selbst.

In Bezug auf die mittlere Weichsel solle nach dem zweijährigen Plan vorläufig die Regulierung des am meisten vernachlässigten Teiles, der geradezu ein Hindernis in der Verbindung der Hauptstadt mit dem Meere darstelle, durchgeführt werden. Es handle sich dabei vor allem um die Strecke Warschau—Modlin.

Als bezeichnendes Beispiel führt Ing. Herbich in der „Polska Gospodarcza“ an, daß mehrere Kilometer oberhalb Warschaus das Weichselbett eine Breite von 3000 m habe und wie eine von stachen Bächen durchschnittenen Sandwüste aussehe. Nach der Regulierung werde die Flußbreite an der gleichen Stelle nur 140 m betragen.

Als letzte seien von den geplanten Investitionsarbeiten des zweijährigen Planes noch die Regulierungsarbeiten am Prype-Fluß, die teilweise Verbesserung des Königskanals und die Arbeiten an der Szczarna neben verschiedenen kleineren zu nennen.

[„Polska Gospodarcza“ Heft 42 v. 19. 10. 1935.

„Gazeta Polska“ v. 3. 10. 1935.

„Codz. Gazeta Handlowa“ v. 2., 3. u. 13. 10. 1935.

„Czas“ v. 20. 10. 1935.

„Kurjer Poranny“ v. 30. 7. 1935.

„Wirtsch. Mitteilungen d. Gen.-Konsulats der Rep. Polen in Königsberg“ v. 9. 10. 1935.]

Polens Verschuldung.

Das laufende Jahr ist bereits das sechste in fortlaufender Reihe, in welchem der polnische Haushaltsplan mit einem Defizit abschließt. In den Jahren 1930—34/35 betrug die Gesamtsumme der Defizite bereits über 1 Milliarde. Auch für 1935 rechne man mit einem Defizit von rd. 152 Millionen Zł., doch

stehe zu befürchten, daß dieser Betrag noch eine beachtliche Erhöhung erfahren werde, um so mehr, als im Verlaufe der ersten 4 Monate man bereits über 105 Millionen Zł. „verbraucht“ habe. Dies sei ein Beweis dafür, daß Polen über seine Vermögenskräfte lebe.

In den ersten Defizitjahren sei die Lage noch leichter und einfacher gewesen. In den vorhergegangenen Jahren guter Konjunktur habe man gewisse Reserven schaffen können, die in den ärmeren Jahren die entstehenden Lücken stopfen halfen. Als die Defizite sich jedoch wiederholt hätten, habe man, wie immer in solchen Fällen, zur Aufnahme von Krediten schreiten müssen.

Die Auslandsanleihen hätten dabei jedoch keine größere Rolle gespielt, wie überhaupt festzustellen sei, daß das Schwerkewicht in Polens Verschuldung sich während der Krisenjahre von den Auslandsschulden auf die Inlandverschuldung verschoben habe. Dies geht aus folgenden Zahlen hervor:

Die Summe der staatlichen Auslandsschulden betrug zum 1. 1. 1930 — 3.691 Mill. Zł., dagegen zum 1. 1. 1935 nur 3.345 Mill. Zł. Dieser Rückgang der Verschuldung bedeute jedoch nicht, daß der Staat in dieser Zeit keinerlei neue Anleihen aufgenommen hätte, und sei auch kein Verbleib der polnischen Wirtschafts- und Finanzführung. Der Grund sei vielmehr die Währungsabwertung der beiden Hauptgläubigerländer, nämlich der Vereinigten Staaten und Großbritanniens, wodurch die Dollar- und Pfundverbindlichkeiten automatisch um ungefähr 40 % gefallen seien.

Zugegen erkläre sich die Zunahme der Inlandverschuldung durch die Notwendigkeit, die Haushaltsausfälle zu decken, die durch den notwendigen Kampf gegen die Wirtschaftskrise entstanden seien. Die Entwicklung dieser Inlandverschuldung zeigt folgendes Bild:

1. 1. 1930 —	382 Millionen Zł.
„ 1931 —	421 „ „
„ 1932 —	459 „ „
„ 1933 —	540 „ „
„ 1934 —	759 „ „
„ 1935 —	1.346 „ „

Auf die Summe von 1.346 Mill. Zł. seien u. a. entfallen: 350 Mill. Zł. Nationalanleihe und 199 Mill. Schatzscheine.

„Die innere Verschuldung des Staates wuchs systematisch, um im Jahre 1933, als die Zunahme der inneren Verschuldung 219 Millionen Zł. betrug, das Tempo zu beschleunigen und weiterhin dann im Jahre 1934, als innere Schuld des Staates um die für polnische Verhältnisse außerordentlich hohe Summe von 587 Mill. Zł. zu vermehren.

Sehr charakteristisch ist der Verlauf der Dinge in der ersten Hälfte des Jahres 1935. Die innere Verschuldung des Staates vermehrte sich in dieser Zeit von 1.346 auf 1.477,6 Millionen Zł. Der Schuldenausweis an Emissionsanleihen betrug zum 1. 7. d. J. — 1.119,3 Mill. Zł. und an sogenannten inneren Staatsschulden — 358,3 Mill. Zł. ...“

Sehr charakteristisch für die polnischen Finanzen sei noch folgende Zusammenstellung:

Die Verschuldung des Staates betrug:

	Inlands-	Auslands-
	schulden	schulden
1. 1. 1930 —	4.073 Mill. Zł., davon	382 — 3.691
1. 1. 1935 —	4.691 Mill. Zł., davon	1.346 — 3.345

Viele Verschlebung von der Auslandverschuldung zur vermehrten Inlandverschuldung wäre an und für sich als günstig zu beurteilen. Es müsse jedoch dabei berücksichtigt werden, daß Polen keinerlei überflüssige Kapitalien besitze, sondern vielmehr starken Mangel an solchen leide, und daß der Staat auf diese Art seinen „Leben auf Kredit“ führe.

Trotz der sehr bedeutenden Zunahme der inneren Verschuldung, die auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, im Jahre 1929 — 11 Zł. und im Jahre 1935 — 42 Zł. betragen habe, scheide Polen bei einem Vergleich mit anderen Staaten noch außerordentlich

günstig ab. Sollte man die Gesamtverschuldung Polens durch die Zahl seiner Einwohner, so erhält man je Kopf rd. 150 Zł., während auf den Kopf der Bevölkerung in Rumänien 524 Zł., in Südspanien 4421 Zł., in Dänemark 594 Zł. und in der Tschechoslowakei 617 Zł. entfielen.

„Warszawski Dziennik Narodowy“ v. 24. 8. 1935.
„Kurjer Poznański“ v. 3. 10. 1935.]

Entwicklung und Arbeit der polnischen Passagierluftfahrt.

Für Polen habe im Gegensatz zu den übrigen europäischen Staaten der Krieg erst mit dem Frieden zu Wiga im Jahre 1921 seinen Abschluß gefunden. In den folgenden Jahren sei bereit viel an Wiederaufbauarbeit zu leisten gewesen, daß an die Schaffung einer Zivilluftfahrt nicht gedacht werden konnte und dieselbe für einen späteren Zeitpunkt zurückgestellt werden mußte.

Aus diesen Gründen seien es private Unternehmungen gewesen, die diese Linie auszufüllen versuchten. Zu den ersten habe die Gesellschaft „Aero“ gehört, die den Luftverkehr auf der Strecke Warschau—Posen eröffnete, aber dabei auch verblieben sei, sowie die Gesellschaft „Aerolloyd“ — die spätere „Aerolot“ — welche mit der im Jahre 1922 erfolgten Inbetriebnahme der Linie Danzig—Warschau die erste dauernde polnische Luftverkehrslinie geschaffen habe. Diese Linie sei nach kurzer Zeit bis Lemberg verlängert worden. Außerdem habe der „Aerolot“ bald darauf den Betrieb zwischen Warschau und Krakau, Krakau und Lemberg, und zeitweilig auch Warschau und Lodz eröffnet und unterhalten.

„Der nächste Schritt in der Entwicklung unseres Luftverkehrsnetzes war im Jahre 1925 die Inbetriebnahme der Strecke Krakau—Bern—Wien. Damit betrat der polnische Luftverkehr internationales Gebiet.“

Es muß jedoch bemerkt werden, daß die beiden genannten Gesellschaften, in erster Linie der „Aerolot“, sich auf fremdes Kapital stützten, im Auslande angekaufte Maschinen und Zubehörsätze benutzten und bei ihrer Arbeit auch Kräfte von außerhalb Polens verwendeten, was aus verschiedenen Gründen völlig unerwünscht war.“

Auf diese Art habe der polnische Staat trotz der sehr bedeutenden Unterstellungen, welche er den Luftfahrtgesellschaften gewährte, weder auf die materielle noch personelle Politik dererseits einen nennenswerten Einfluß ausüben können, und andererseits habe auch der an und für sich auf arbeitende Luftverkehr dem Staate selbst kaum einen Nutzen gebracht. Daher habe dann auch die polnische Regierung den Einfluß gefaßt, den privaten Gesellschaften die Konzession zu erteilen und an ihre Stelle ein staatliches Selbstverwaltungsunternehmen zu setzen, das unter der direkten Aufsicht und Leitung des Staates arbeiten sollte. Auf diese Art sei dann die „Polnische Luftverkehrslinie „Lot“, G. m. b. H.“ entstanden, welche über ein Gründungskapital von 8 Millionen Zł. verfügt habe. Mit dem 1. Januar 1929 habe die Gesellschaft „Lot“ dann von den bisher bestehenden Gesellschaften die Ausübung des Luftverkehrs in Polen übernommen. Das Ergebnis der Tätigkeit der bisherigen Flugunternehmungen lasse sich in folgenden Zahlen zusammenfassen:

	1922	1928	1922—1928
Ausgeführte Flüge	271	3.425	15.165
Geflogene km	104.688	963.680	4.311.082
Beförderte Fahrgäste	659	6.876	32.673
Beförd. Gepäc u. Waren in kg	9.410	215.672	773.222
Post und Zeitungen in kg	295	22.768	39.386
% Arbeitel	100	100	100

Mit der Gründung der Fluggesellschaft „Lot“ habe die polnische Verkehrsluftfahrt neue Entwicklungsschritte bestritten. Vor allem liege die Richtungen der Luftverkehrspolitik mit der gesamtstaatlichen Politik in Einklang gebracht worden.

Als dringendste Arbeiten seien ausgeführt worden die Errichtung von Flugplätzen und -Häfen sowie der dazu gehörigen Gebäude für Maschinen und Personal. Ein weites Netz meteorolo-

gischer Posten und ein besonderer Verbindungsdienst seien organisiert worden. Ebenso seien auf dem Gebiete des Fluggeräts rasche Wandlungen vorgenommen worden. An erster Stelle sei hier die zunehmende Verwendung von im Inlande hergestellten Maschinen zu nennen. Heute sei diese Frage schon meist gelöst, daß das polnische Flugverkehrsnetz fast vollständig unabhängig von den ausländischen Verlässen sei.

Auch mehrere neue Fluglinien seien eröffnet worden, von denen zu nennen wären: am 1. 6. 1930: Warschau—Lemberg—Czernewitz—Bukarest, im Jahre 1932: Verlängerung dieser Linie über Sofia nach Saloniki, so daß damit eine direkte Verbindung der Dfise (Danzig) mit dem Mittelmeere (Saloniki) geschaffen worden war.

Schließlich sei im Jahre 1934 in Zusammenarbeit mit der „Deutschen Luft Hansa“ der Verkehr auf der Strecke Warschau—Posen—Berlin aufgenommen worden. Verlässliche man noch die seit langem bestehende Verbindung Warschau—Prag mit Anschluß nach Paris und nach Budapest, so könne man sagen, daß Warschau zu einem der wichtigsten Flugzentren geworden war.

Die Gesamtleistung der polnischen Passagierluftfahrt in den Jahren 1922—1934 drück sich in folgenden Zahlen aus:

Ausgeführte Flüge	51.975
Geflogene km	13.247.756
Beförderte Fahrgäste	122.870
Befördertes Gepäc und Waren	2.861.834 kg
Beförderte Post und Zeitungen	345.866 kg
Bei 100 % -iger Fluggesellschaft	

[„Polska Gospodarcza“ Heft 40 v. 5. 10. 1935.]

Die Tätigkeit der polnischen Eisenhütten im Jahre 1934.

Aus dem kürzlich in der „Codz. Gazeta Handlowa“ besprochenen Tätigkeitsbericht des Verbandes der Polnischen Eisenhütten geht hervor, daß das Jahr 1934 im Eisenhüttenwesen durch eine fortgesetzte Anpassung an die durch die langandauernde Wirtschaftskrise geschaffenen Verhältnisse gekennzeichnet sei: diese fomme u. a. in der zweimaligen Eisenpreissteigerung und dem Bestreben, die Ausfuhr auch weiterhin auf einer verhältnismäßig hohen Stufe zu erhalten, zum Ausdruck. Es erscheine daher verständlich, daß diese Aufgaben sich auf die wertmäßigen Umstände empfindlich auswirken mußten. Damit sei es auch zu erklären, daß, obgleich das Jahr 1934 hinsichtlich der Erzeugung und des Inlandabfahres viel günstiger verlief als das vorhergehende Jahr, die Gesamtergebnisse der Hütten sich verhältnismäßig nur wenig verbessert und keineswegs der Erzeugungszunahme entsprechen hätten. Da außerdem einzelne Kostenfaktoren der Eigenproduktion, wie Löhne und Sozialkosten, unverändert geblieben seien, sei das vergangene Geschäftsjahr in Bezug auf das finanzielle Ergebnis schlechter als in den früheren Jahren ausgefallen.

„Der Beschäftigungsstand im Hüttenwesen hat sich im Vergleich zum Jahre 1933 um 10,6 % vergrößert.“

Der Eisenverbrauch je Kopf der Bevölkerung betrug im Jahre 1934 — 13,48 kg, gegenüber 11,6 kg im Jahre 1933. Im Zusammenhang damit vergrößerte sich die Erzeugung der Hochofen um 25 %, der Stahlwerke um 3,4 %, der Walzwerke um 6,8 % und der Röhrenwerke um 14 %.

An staatlichen und kommunalen Steuern bezahlten die Eisenhütten im Jahre 1934 die Summe von 8.673.901 Zł., während dagegen die an verschiedenen Sozialleistungen bezahlten Beträge 18.296.852 Zł. betrugen.“

Sinfältlich der Arbeitserleichterung wird besonders auf die Abnahme der Unfälle im Eisenhüttenwesen gegenüber einer im allgemeinen festgestellten absoluten Zunahme der Unfälle hervorzuheben. Charakteristisch sei, daß jedoch die Unfälle aus eigenem Verschulden gerade im Eisenhüttenwesen recht bedeutend angelegten seien (von 1857 Unfällen im Jahre 1933 auf 2309 im Jahre 1934).

[„Codz. Gazeta Handlowa“ v. 11. 10. 1935.]