

Ostland-Berichte

Reihe B: Wirtschafts-Nachrichten.

Herausgegeben vom Ostland- Institut in Danzig

Inhalt:

Die Ausführung der polnisch-Danziger Hafenerträge.
Ödingen im Jahre 1933.
Ursache und Auswirkungen des polnischen Kohlenbergbaus.
Die polnisch-englische Kohlenkonkurrenz.
Wesentliche Einzelheiten der polnischen Arbeitslosigkeit.
Die Schiffbristlinie Ödingen—Schweden.
Stimmen zur Vereinbarung des deutsch-polnischen Seefahrts.
Der Kiebergang der Bremerger Holzindustrie.
Polen Westfahrerei im Jahre 1933.

Die Ausführung der polnisch-Danziger Hafenerträge.

Die Zahlen für den Hafenerkehr Danzigs und Ödingens im Jahre 1933 (vergl. auch 1934, Nr. 2, S. 7*) zeigen deutlich, daß nur mehrmonatlicher Stilligkeit der Hafenerkommen vom September 1933 eine gleichmäßige Verteilung des polnischen Umschlages auf die beiden Häfen, die die Verträge bezweckten, noch lange nicht erreicht ist, vielmehr die Überfüllung Danzigs durch Ödingen, das 1933 geradezu einen neuen Rekord aufgestellt hat, unvermindert anhält. Umso weniger Grund liegt also vor, ungünstige Wirkungen dieser Verträge für Ödingen vorauszusetzen. Während demgemäß auch offizielle Erklärungen durchaus optimistisch sind (vergl. den Bericht S. 17), äußern Kreise der Wirtschaft nach wie vor alle möglichen Befürchtungen, um neue Forderungen für den Ausbau Ödingens zu begründen! So auch ein in der Zeitschrift des Zentralemballes der polnischen Anwaltschaft erschienener Aufsatz: „Die Ausführung der polnisch-Danziger Verträge“, der eine Art Fortsetzung des in Nr. 1, S. 1—4* erörterten Aufsatzes desselben Verfassers über „Die Bedingungen der Zusammenarbeit der polnischen Häfen angeht“ der polnisch-Danziger Verträge“ darstellt. Hier wird u. a. ausgeführt:

Da der Anpassungsprozeß kaum begonnen habe, sei es natürlich schwierig, bereits heute die Auswirkungen dieser Verträge zahlenmäßig zu erfassen. Innerhalb habe schon in einer ganzen Reihe von Fällen die Wertebeginn Danzigs — bei gleichem Kostenniveau, jedoch höherer Hafenerorganisation — festgestellt werden können:

Die in dem früheren Aufsatz erwähnte Senkung der Danziger Umschlagskosten und Hafengebühren werde dem polnischen Handel nur zum Vorteil gereichen, doch werfe sie in der gegenwärtigen Krise eine ganze Reihe von Fragen auf, nämlich:

„Danzig als polnischer Umschlagshafen zeigte und zeigt bis zum heutigen Tage Polen gegenüber einen ganz grundlegenden Charakterzug: Lebensstandard und Niveau der inneren Kosten (sind) wesentlich höher. Das war das Ergebnis sowohl des andersartigen . . . Geschicks der Danziger Währung als auch der allig bewährten Abhängigkeit von den wirtschaftlichen Geschmessen des Deutschen Reiches, schließlich des . . . erzielte höheren Sozialenkomforts. Der geschlossene Wirtschaftsorganismus der Freien Stadt Danzig hat — relativ — bedeutend höhere Gewinne angesammelt als der polnische Organismus, Gewinne, die sich nicht über eine größere Fläche verteilen;

Danzig hat beständig Hafenerkosten aufrecht erhalten, die den polnischen Verhältnissen durchaus unangepaßt, aber zur Bewahrung des einmal erreichten Lebensstandards notwendig waren. Dieser hohe Lebensstandard ermöglichte es, in den Jahren 1920—1926 in Dan-

zig einen glänzend spezialisierten Organisationsapparat aufzubauen. . . Als Endergebnis dieser Sachlage besaß Danzig im Augenblick des Entstehens Gdingens weiterhin ein Monopol auf gewisse Dienstleistungen, für die die strukturelle Einfachheit des Gdingener Hafens — die der strukturellen Einfachheit seiner anfänglichen Massenanlagen entspricht — nicht den organisatorischen Rahmen schaffen konnte. Vor der Unterzeichnung der polnisch-Danziger Verträge war also die Lage wirklich paradox. Die Entfaltung des den polnischen Strukturverhältnissen voll entsprechenden Hafens wurde behindert durch die glänzend spezialisierte Handelsorganisation des Danziger Hafens, hinter der jedoch ein den polnischen Strukturbedingungen durchaus nicht entsprechender, kostspieliger technischer Apparat stand.“

In dem früheren Aufsatz sei als Maßstab für die Arbeitsleistung zwischen den beiden Häfen die Formel festgelegt worden: Massenanlagen einfacher Handelsstruktur nach Ödingen verbunden komplizierter Handelsstruktur nach Danzig zu leisten! Diese Forderung sei in dem Septemberverträgen, die Danzig Mindestumschlagskontingente gefordert hätten, nicht voll berücksichtigt worden. Trotzdem sei die gegenwärtige, die Arbeitsleistung ausführende Lösung als berechtigt anerkannt worden, soweit sie als Zwangslösung für die Zeit der Krise unerhältnismäßig hohe Verluste Danzigs — vorübergehend! — ausgleichen solle. Leider aber müsse festgestellt werden, daß die Ausführung der Verträge Danzig nicht nur solche vorübergehenden Vorteile gebracht habe:

Eine Berechnung der Umschlagskosten für Kohle (pro 10) in Danzig und Ödingen nach der Senkung der Danziger Umschlagskosten habe folgendes Resultat ergeben:

Ödingen: Oktobären einchl. Stammeite	0,64
Arbeitslohn (Stunde 1,40 Zl.)	0,28 = 0,92 Zl.
Danzig: Oktobären einchl. Stammeite (0,30 G)	0,53
Arbeitslohn (0,13 G)	0,23 = 0,76 Zl.

Unterchied zugunsten Danzigs 0,16 Zl. pro 10
Der Berechnung seien zugrundegelegt: für Ödingen die Kosten der Kräne am Schweden-Kai für Danzig die der Hafenausfuhrkräne im Kaiserhafen, wobei zweifelslos die höhere Leistungsfähigkeit der Danziger Kräne die Rechnung zugunsten Danzigs entschieden habe. Das Beispiel sei bezeichnend für die ungleichförmige Lage, für deren Beurteilung allein das Verhältnis der Kosten zu dem Selbstkosten der Häfen entscheidend sein dürfte.

„Setzt man nämlich Loyalität der Freien Stadt Danzig gegenüber Polens wirtschaftlichen und politischen Interessen voraus, so kann vor „ungesundem“ Konkurrenz solange keine Rede sein, solange der Umschlagspreis . . . in den Grenzen der Rentabilität bleibt, ob es sich nun um die Hafenverwaltung, eine Speditionsgesellschaft oder einen andern Faktor handelt.

Der Hafen ist dazu da, in den Grenzen der eigenen Rentabilität den Umschlag am besten und billigsten zu erledigen. Wenn also auf irgendeinem Gebiet, das wegen des Charak-

ters der Ware eine Spezialität Gdingens bildet, die Umschlagskosten des teuren Danzigs unter das Niveau Gdingens gesenkt wurden, so geschah diese Senkung entweder in den Grenzen der Rentabilität — dann muß Gdingen seine Kosten bis zur Grenze der eigenen Rentabilität senken — oder ... als „Hafendumping“ — dann ist eine solche Sachlage als ungesund zu bezeichnen — oder endlich infolge besserer technischer Bedingungen Danzigs — dann erhebt sich die Frage, Gdingen mit neueren Umschlagseinrichtungen auszurüsten, da offensichtlich die bisherigen sich als veraltet erwiesen haben.“

Die heutige Lage sei auf das Zusammenwirken aller drei Momente zurückzuführen, aber

„die Verbilligung des Umschlages einiger Waren in Gdingen ist noch möglich, und die Ausführung der polnisch-Danziger Verträge wird diese Verbilligung sicherlich beschleunigen ...“

Die Senkung der Hafengebühren, sowie der Umschlags- und Stauerkosten in Danzig hat zweifellos schon das Rentabilitätsniveau nicht allein Danzigs, sondern vielfach auch Gdingens gesenkt. Natürlich hängt das Maß des „Hafendumpings“ davon ab, was als Rentabilität des Umschlages bezeichnet wird. Unserer Meinung nach heißt das Deckung der Selbstkosten der Hafenaufbereitung ... Amortisation der Hafeneinvestitionen, Deckung der Löhne zu einem, von dem betreffenden Wirtschaftsorganismus festgelegten, Satz. Das muß die normale Überlegung sein ... In der heutigen Zeit muß ... diese Überlegung sowohl wegen der Konkurrenz anderer Häfen als auch der Lage des Welthandels korrigiert werden.

Und die Forderung muß sein, den Umschlag in dem Hafen (zu tätigen), in dem man zu diesem Umschlag am wenigsten zuzahlen muß, in vielen Fällen aber entspricht die in Danzig vorgenommene Senkung der Umschlagskosten nicht dieser Forderung, da sie die billigeren Umschlagsbedingungen in dem Hafen schafft, in dem ... mehr als in anderen Häfen zuzuzahlen ist. Und daher hat in verschiedenen Fällen, vor allem bei Massengütern, die Ausführung der polnisch-Danziger Verträge den teureren Hafen privilegiert, während sich in Gdingen ... dasselbe Kostenniveau mit billigeren Mitteln erzielen ließe. Diese Vorbehalte erscheinen uns angebracht, als ihr unmittelbarer Grund nicht wie bei den Kontingenten ein vorübergehender ist, die Senkung der Umschlagskosten in Danzig kann und wird sicherlich nicht in einem voraussehbaren Zeitraum geändert werden.“

Wenn in einigen, strukturell nach Danzig gebörenden Waren die Ausführung der Verträge eine als gesund zu bezeichnende Koffenhebung erbringt, sei jedoch

„in verschiedenen Fällen, zumal wo es sich um Massengüter handelt, die Verbilligung der Umschlagskosten auf oder unter das Niveau Gdingens als unangebracht zu bezeichnen ...“

Auf diesem Gebiet hat die Ausführung der polnisch-Danziger Verträge eine gewisse Vernachlässigung der Kriterien der Arbeitsteilung zwischen den polnischen Häfen bewirkt, damit aber — das Moment der Dumpingkonkurrenz ... heringebracht — einer Konkurrenz, die sich zum Nutzen beider Häfen wie ihrer Interessenten hätte vermeiden lassen, indem man die Bemühungen dahin gelenkt hätte, den Umschlag einzelner Waren nur in einem Hafen zu verbilligen und auf diese Weise nicht nur eine Arbeitsteilung, sondern auch eine Arbeitsspezialisierung der beiden Häfen zu schaffen.“

Verfasser schwächt seine Feststellungen mit dem Bemerkens ab, daß diese Kritik das allgemein günstige Ergebnis der Verträge nicht verdecken dürfe, da es vor allem noch

„nicht ausgeschlossen ist, daß auf bestimmten, von der Dumpingkonkurrenz betroffenen, Gebieten ihre Wirkung durch geeignete Maßnahmen abgeschwächt ließe. Und zwar durch technische Vervollkommnung der-

jenigen Einrichtungen Gdingens, die vor allem den Umschlag von Waren dienen, für die Gdingen die strukturell besten Bedingungen ... aufweist.“

Verfasser, der bereits in seinem ersten Aufsatz (siehe 1934, Nr. 1, S. 3*) die angeblichen Erörterungen für den polnischen Handel in Danzig hervorgehoben hat, beschäftigt sich schließlich auch hier mit den innerwirtschaftlichen Betrachtungen des Langzeit Senats, die zwar in keinem direkten Zusammenhang mit diesen Verträgen stünden, wohl aber erhebliche Bedeutung für ihre Ausführung beäugten, und er erklärt:

... das Ziel der inneren Verordnungen des Senats der Freien Stadt Danzig ist die Isolierung ... von dem polnischen Wirtschaftsorganismus, eine Isolierung, die in Zukunft sowohl hinsichtlich der Lage des polnischen Kunden des Danziger Hafens wie auch hinsichtlich der inneren Anpassung Danzigs an das veränderte Niveau der Umschlagskosten durchaus beachtliche Probleme hervorrufen kann.

Beide Fragen fordern eingehendere Untersuchung. Bezüglich der ersten ist zu betonen, daß nach Unterzeichnung der polnisch-Danziger Verträge der Senat der Freien Stadt Danzig mit verschiedenen Gesetzen und Verordnungen hervorgetreten ist, die deutlich den Anteil des polnischen Kaufmanns an den Handelstätigkeiten des Danziger Hafens und seinem inneren Wirtschaftsleben schädigen. Es handelt sich hier vor allem um die Aufhebung der Möglichkeit, in Danzig ohne Genehmigung des Senats neue Handelsunternehmen zu gründen ... Diese Maßnahme beendet, zusammen mit dem schon vom 22. September 1930 bestehenden Verbot der Beschäftigung polnischer Staatsbürger ... die polnische Expansion auf Danziger Gebiet vollkommen; mehr noch, sie macht die Schaffung irrendewlicher inneren Interessengemeinschaft zwischen der Freien Stadt Danzig und seinem polnischen Hinterland unmöglich. Unter diesen Bedingungen wird in allen Fällen, wo für irgendeine polnische Firma die Notwendigkeit entsteht, im Hafen eine Filiale zu gründen ... sie mit dem Umschlag nach Gdingen übersiedeln müssen (?); dann wird der Rückgang des Danziger Umschlages, selbst bei seinen speziellen Ladungen, zweifellos alleinige Schuld Danzigs sein. Dieser Vorbehalt ist deshalb mit allem Nachdruck zu betonen, weil die Abwanderung der Ladung aus solchen rein verwaltungsmäßigen Ursachen künftig zweifellos als Boykott Danzigs angesehen werden wird, während hier tatsächlich nur Selbstverteidigung gegen ein Verwaltungssystem, das den polnischen Kaufmann auf Danziger Gebiet boykottiert, vorliegt.

Auch ist nicht zu vergessen, daß trotz der loyalen Stimmung, in der die Verhandlungen ... geführt wurden, der Senat auf weniger beachteten, aber wichtigen Abschnitten die Tätigkeit, die in keiner Weise das Vertrauen zum Danziger Hafen hebt, nicht eingestellt hat. Es handelt sich hier um die Verordnungen zum Schutz Danzigs vor polnischen Waren ...“

Zum Schluß berührt Verfasser noch die Frage der Bedeutung dieser Koffenhebung, um festzustellen, wie sehr sie: Da bei dem früher erwähnten, höheren Preisniveau Danzigs die Angleichung ihrer Hofkosten an das Niveau Gdingens keine Rentabilitätsrechnung handelte, habe das Sachverständigen-Gutachten vom 14. 9. 1932 die Deduktion der Differenz Polen auferlegt, an den Septemberabkommen sei diese Pflicht dahin gemildert worden, daß Polen wohl nur antiligen Deduktion des Defizits im Handelsbilanz des Hafenaufschusses verpflichtet sei, jedoch aber seinerseits weitgehende Einparnungen vorzunehmen habe.

Es scheint, daß auf längere Sicht eine solche Sachlage weder gerecht noch angebracht ist, Danzig in seiner Rolle als Faktor, der das polnische Hinterland bedient, muß sein Preisniveau dem polnischen Wirtschaftsorganismus anpassen, denn es ist unmöglich, daß der Umschlagshafen eines ungeländerten Hinterlandes wirtschaftlich der Struktur seines Hinterlandes nicht entsprechen könne.

Wenn Polen eine rechtliche und moralische Pflicht zur Ausnutzung des Danziger Hafens besitzt, so ist diese Pflicht nur dann wirtschaftlich gerecht, wenn die Bedingungen der Ausnutzung Danzigs nicht derartige sind, daß sie in keinem Verhältnis zum polnischen Wirtschaftsorganismus bzw. zu Gdنگen stehen. Daher besteht die moralische Pflicht Polens zur Ausnutzung des Danziger Hafens nur solange, als von Seiten Danzigs alle Mähen zur wirtschaftlichen Vereinigung mit seinem Hinterlande unternommen werden.

Solange Danzigs Streben dahin gehen wird, sich von der polnischen Wirtschaftsstruktur loszulösen und ein von ihm abweichendes Preis- und Kostenniveau beizubehalten, wird die volle Ausnutzung des Danziger Hafens als eine Last angesehen werden müssen, deren Übernahme umso weniger begründet ist, je weniger deren Willen Danzig zur Änderung seines künstlichen Verhältnisses zu dem Hinterlande zeigen wird. Dieser gute Wille aber ist gegenwärtig nicht zu entdecken.

[A. Jawlowski; in: „Przeglad Gospodarczy“ 1934, Nr. 2 (15. I. 1934), S. 53—56.]

Gdنگen im Jahre 1933.

Die polnische Presse der verschiedensten Parteirichtungen (J. B. „Kurjer Poganiski“, Nr. 25, 18. I. 1934; „Polonia“ Nr. 3328, 17. I. 1934; „Kurjer Warszawski“ Nr. 18, 17. I. 1934) weist voller Stolz darauf hin, daß trotz der anhaltenden Wirtschaftskrise das vergangene Jahr für den polnischen Nationalhafen Gdنگen geradezu ein Rekordjahr gewesen sei. Daß solche Äußerungen nicht unberechtigkt sind, erhellt u. a. auch aus der folgenden Tabelle, die einer Darstellung des Gdنگener Hafenerkehrs — in der amtlichen Wirtschaftszeitchrift Polens — entnommen ist:

	1933	1932
	Einfuhr (in to)	
Reis, roh	53 707,9	44 755,0
Früchte, frisch	25 524,4	18 901,0
Früchte, gedörrt	3 363,3	3 703,0
Müsse, Mandeln	2 448,3	192,0
Gewürze	940,8	357,0
Kaffee	8 419,9	2 491,0
Kakao	6 398,7	3 583,0
Tee	1 088,2	872,0
Zitrus	4 944,2	5 231,0
Alkohol	208,9	303,0
Spiringe	20 635,4	8 289,0
Fische	483,0	180,2
Phosphorite	39 563,8	17 402,0
Thomasmehl	44 693,8	49 418,0
Dünne	476,6	731,0
Tierische Rohstoffe	12 292,2	1 197,0
Eran	1 228,0	187,0
Güte	16 638,3	8 641,0
Düngemittel	48 605,5	19 368,0
Danz	4 693,3	487,0
Arbeitskraft	1 844,7	62,0
Gummi	3 754,7	2 323,0
Gummimwaren	548,2	848,0
Pflanzenfette, -öle	1 530,6	635,0
Erbsen	10 406,1	2 691,0
Farbenlehm	309,0	286,0
Eisenerze	32 333,9	30 858,0
Dreite	43 626,1	27 520,0
Metalle	3 595,8	518,0
Eisenfrott	320 898,5	123 907,0
Kupfer	6 975,0	1 835,0
Eisen-, Stahlwaren	2 080,7	1 790,0
Maschinen, Apparate	1 280,6	1 556,0
Automobile	615,3	671,0
Zellulose	7 656,9	2 494,0

Papier	8 211,2	6 636,0
Baumwolle	77 733,3	23 890,0
Wolle	15 870,8	5 083,0
Jute	11 767,8	4 654,0
Eisaf, übrige Textilien	685,8	426,0
Lumpen	3 257,9	258,4
Verfchiedene	20 924,6	7 782,4
	<u>870 704,2</u>	<u>432 888,0</u>

	1933	1932
	Ausfuhr (in to)	
Reis, geschält	2 680,1	5 650,0
Rebl	194,1	481,0
Reismehl	6 683,3	5 093,0
Kartoffeln	1 163,3	6 733,0
Gemüse	741,9	538,0
Zucker	93 871,3	88 309,0
Alkohol	279,9	168,9
Salz	3 715,0	3 928,0
Bacon	38 265,2	51 878,0
Wurstwaren	4 489,9	8 579,0
Oeffel	1 148,9	460,0
Eier	12 441,8	6 990,0
Ölkuchen	17 176,2	5 079,0
Knochenmehl	1 076,8	377,0
Tierische Rohstoffe	240,3	78,0
Güte	698,4	86,0
Bretter, Latten	239 800,7	47 133,0
Telegraphenstangen	12 399,4	40 886,0
Fußböden	888,9	1 229,0
Dichten	3 072,7	22,0
Wäbel	1 402,5	137,0
Holzspaltbalken	1 168,5	145,5
Saaten	958,1	427,0
Korbwaren	242,4	144,0
Zement	2 403,8	40,0
Kohle	4 427 278,8	4 199 893,0
Bunkekohle	189 866,5	152 264,0
Kohls	57 283,5	14 934,0
Gummimwaren	137,5	747,0
Kalkfuge	7 997,7	7 303,0
Düngemittel	23 893,7	47 870,0
Zinkmeiß	1 108,5	222,7
Zink	10 928,6	10 943,0
Zinkblech	1 355,1	74,0
Eisenbahnwaggonen	26 012,2	18 122,0
Eisen-, Stahlwaren	1 353,0	2 407,0
Rohre	1 737,2	629,7
Zellulose	3 542,5	7 613,0
Papier	8 615,1	5 993,0
Bücher	79,4	80,0
Wetwaren	2 418,6	1 404,0
Erbsen	10 180,3	
Verfchiedene	24 400,8	16 416,2
	<u>5 285 162,1</u>	<u>4 761 400,2</u>

Nach Erläuterung der einzelnen Positionen dieser Tabelle und Aufzählung der 1933 neuentstandenen Hafeneinrichtungen Gdنگens kommt dieser offizielle Bericht zu der Schlußfolgerung, daß

„Gdنگen unstreitig der sich am stärksten entwickelnde Hafen Europas, höchstwahrscheinlich sogar der ganzen Welt ist. Die stetige Vervollständigung der technischen Ausrüstung des Gdنگener Hafens, die steigende Leistungsfähigkeit der Hafenarbeit, sowie des ganzen Handelsapparats der im Hafen arbeitenden Firmen, die Steigerung des Warenumschlags, sowie die immer bedeutendere Stellung, die Gdنگen sich schon heute zu erwerben vermochte — all das erlaubt, im Gdنگener Hafen das Jahr 1934 mit Ruhe und berechtigtem Optimismus zu beginnen.“

[„Polska Gospodarcza“ 1934, Nr. 2 (13. I. 1934), S. 35—38.]

Lage und Aussichten des polnischen Kohlenbergbaus.

Im Gegenjahr zu der in Nr. 3 (1934), S. 11*, erweiterten, recht optimistischen Darstellung äußert sich Direktor A. Osiejski, einer der bedeutendsten Führer des Kohlenbergbaues im Dabrowa-Revier, in der Zeitschrift des Zentralverbandes des polnischen Industrie folgen dermaßen über den Stand und die Aussichten des polnischen Kohlenbergbaues:

Polens Kohlenförderung habe 1933 die Menge von 27 350 000 t sicherlich nicht überschritten (sie betrug tatsächlich nur 27 015 000 t! Red.) und so gegenüber dem Vorjahr um rund 6 % abgenommen. Dieser Rückgang sei zwar weit geringer als 1932 (24,7 % Rückgang gegenüber 1931), sei aber immer noch sehr empfindlich. Wenn Polens Kohlenförderung in dem Jahrfünft 1929—1933 von 46,1 auf 27,4 Millionen t, also um 40,7 % zurückgegangen sei, so wage dieser Sturz um so schwerer, als schon in dem besten Jahre — 1929 — die Leistungsfähigkeit der polnischen Eruben nicht voll ausgenutzt gewesen sei.

Eine Tabelle der Förderung der wichtigsten europäischen Kohlenproduktionsländer in dem Jahrfünft 1929—1933 liefert folgendes Ergebnis:

Polen	Großbritannien	Belgien	Frankreich	Deutschland
1929 46 148	200 837	26 931	54 922	103 437
1933 27 350*	207 224	24 919	47 591	110 000*

*) Schätzung.

Ganz abgesehen von der Tatsache, daß einige Länder in dem letzten Jahre bereits ihre Förderung gegenüber dem Vorjahre gesteigert hätten (Frankreich 10,6 %, Deutschland 3,0 %, Frankreich 0,7 %), zeige die Tabelle für die einzelnen Länder in diesem Zeitraum folgenden Produktionsrückgang:

Großbritannien 23,5 %; Belgien 7,5 %; Deutschland 32,4 %; Frankreich 13,4 %; Polen 40,7 %. Dieser unerschütterlich große Rückgang der polnischen Kohlenförderung löse genügenden Anlaß zu der Befürchtung, daß Polen in Kürze den bisher in Europa eingenommenen 4. Platz verlieren könne. Belgien, das vor fünf Jahren kaum mehr als die Hälfte der polnischen Produktion (56 %) erzielt habe, habe Polen jetzt fast eingeholt.

Ein ähnlich trübes Bild zeige auch die Entwicklung des spezifischen Eigenverbrauchs, für den auf Grund einer spezialisierten Tabelle (1929, 1932, 1933) festgestellt sei:

Polens Eigenverbrauch habe sich 1933 ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres gehalten; der Rückgang des 1. Halbjahres 1933 sei im 2. Halbjahr mehr als ausgeglichen worden. Daß es gelang sei, den weiteren Rückgang des Inlandsverbrauchs zu vermeiden, sei eine besonders günstige Erscheinung, da bei der heutigen Weltkonjunktur der Binnenmarkt größere Bedeutung als je erlangt habe. Wäße man sich doch klar darüber sein:

„Die schwächste Seite unserer ganzen Kohlenindustrie ist gerade das Fehlen dieser grundsätzlichen Entwicklungsbasis, die dem Bergbau der meisten Weststaaten ein aufnahmefähiger Binnenmarkt bietet. Ganz zu schweigen von Frankreich und Belgien, schließt der Bergbau unserer Hauptkonkurrenten — Deutschlands, vor allem aber Großbritanniens — seine Kraft und Konkurrenzfähigkeit auf der Stützung auf den Eigenverbrauch. Bekanntlich ist unser Eigenverbrauch . . . der niedrigste sämtlicher Industrieländer Europas. In Polen übersteigt der Eigenverbrauch der beiden letzten Jahre — rund 15 Millionen t jährlich — nicht 25 % der Produktionskapazität unserer Gruben. Hier gerade liegt die größte Schwierigkeit des durchlebten Zeitraums. Es geht um die Erhaltung von Anlagen, die auf einem Maßstab zugeschnitten sind, der ungewöhnlich größer ist als die natürlichen Möglichkeiten ihrer Ausnutzung. Die Erhaltung der Gruben bei dem Manzel an Absatz aber ist ein unvergleichlich schwierigeres und komplizierteres Problem als die Erhaltung irgendwelcher anderen Produktionsstätten.“

Diese Frage erfordert besondere Aufmerksamkeit. Eine Untersuchung zeige nun, daß der Kohlenbergbau Polens früher zurückgegangen sei als seine industrielle Produktion, i. B. bei der

landwirtschaftlichen Industrie. Ohne auf die Frage einzugehen, wie der Eigenverbrauch Polens gesteigert werden könnte, wird festgestellt, daß die Hoffnungen, die an die 1933-erfolgte Senkung der Inlandspreise der Kohle, sowie der Eisenbahnfrachte geknüpft worden seien, sich nicht erfüllt hätten. Es sei also notwendig, die Eisenbahnfrachte einer erneuten Revision und Reduktion zu unterziehen.

Verläßt man sich nunmehr den Kohlenverbrauch der einzelnen Wirtschaftszweige und stellt hierzu fest: Die Industrie als größter Verbraucher habe 1933 ihren Bedarf unbedeutend steigern können (3 %), aber immer noch bleibe ihr Verbrauch weit hinter dem Verbrauch des Jahres 1929 (Minus 43 %) zurück. Die größten Steigerungen seien zu verzeichnen bei: Bergbau (ohne Kohlenbergbau 35 %), Eisenbahnen (21 %), Textil- (15 %) und Zementindustrie (9 %), die größten Rückgänge bei der landwirtschaftlichen (15 %), Häuten- (14 %), Eis- (14 %), Zucker- (8 %) und chemischen Industrie (9 %).

Der Verbrauch der Eisenbahnen habe sich nicht verändert; eine Steigerung sei hier höchst unwahrscheinlich, da die Voraussetzung dafür — eine Verstärkung des Verkehrs — in nächster Zukunft schwerlich zu erwarten sei. Es läge aber im Interesse des Kohlenbergbaus wie der Bahnen, ihren Bedarf früher als bisher im Sommer einzudecken.

Der Verbrauch an Hausbrandkohle sei 1933 weiter (um 5 %) zurückgegangen, habe also nur noch die Hälfte des Verbrauchs von 1929 betragen. Diese Erscheinung sei vornehmlich auf den Abgang zu anderen Brennstoffen (Holz, Torf) zurückzuführen.

Dieser Zustand ist gleichbedeutend mit einem Rückschritt unserer ganzen Wirtschaftsstruktur, und zwar umso mehr, als wir bekanntlich nicht Forstbestände besitzen, die unseren normalen Haushaltsbedarf überschritten, wir auch keine besonders günstigen Bedingungen für die Torfgewinnung aufweisen. Dieser Lage . . . entgegenzuwirken, ist außerordentlich schwierig, da nach der letzten Senkung der Kohlenpreise im vergangenen Jahre unter den heutigen Bedingungen von weiteren Reduktionen nicht die Rede sein kann. Bekanntlich sind bei der Torfgewinnung und der Holzbearbeitung, besonders in den abgelegeneren Landesteilen, die Arbeitslose gegenüber den Jahren guter Konjunktur um ein Mehrfaches gesunken, während in den Kohlengruben die Senkung des Lohnes, der bekanntlich das Hauptelement der Selbstkosten bildet, zehn und einige Prozent betrug. Die materielle Lage des Dorfes in der Zeit der gegenwärtigen Krise bewirkt, daß der Landwirt vor allem bestrebt ist, seinen Bedarf in der eigenen Wirtschaft zu decken.“

Dieser Erfolg der Kohle durch andere Brennstoffe sei besonders stark in den östlichen Grenzgebieten des Staates festzustellen. Der Kohlenbergbau habe erfolglos versucht, dieser Entwicklung durch Eisenbahnfrachte entgegenzuwirken; ebenso erfolglos sei die Tarifpolitik gewesen, da die Hauptverbraucher (Häutehof, Textil, Zement) nicht-erhalt habe. Es sei also überaus vermisslich, die Demarkationslinie für die Überwälzung dieser Tarifermäßigungen weiter nach Westen zu verschieben. Zwar seien größere Erfolge damit schwerlich — mindestens zunächst — zu erzielen, aber

angesichts des ständigen Rückganges auf dem Binnenmarkt waren zweifellos sogar bedeutende Mengen, auf diesem Wege erlangt, eine wertvolle Erwerbung. Ebenso wäre es notwendig, diese Tarifreduktion auf die in tariflicher Hinsicht besonders ungunstigen gelegenen nördlichen Kreise Pommerellens auszu dehnen. Dort verdrängt uns die englische Kohle.

Eindlich können wir . . . den Absatzmarkt, dem das Gebiet der Freien Stadt Danzig für unseren Kohlenbergbau darstellt, nicht stillschweigend übergehen. In der Nachkriegszeit war der Danziger Markt zu überwiegendem Teile eine Domäne der polnischen Industrie. Dieser Zustand wäre bis zu dem . . . Sturz der britischen Währung. Seit zwei Jahren deckt die Freie Stadt Danzig einen erheblichen Teil ihres Bedarfs durch eingeführte englische Kohle; in vergangenen Jahre aber erreichte die Einfuhr dieser Kohle die

beachtliche Menge von rund 100.000 to. Auch in diesem Falle hat die Kohlenindustrie durch Festlegung besonders niedriger Preise für diesen Absatzmarkt — auf dem die Rabatte bis 45 % erreichen — alles getan, was in ihrer Macht stand. Das Verkehrsministerium hat Verständnis für die Lage bewiesen und eine Reihe von Tarifermäßigungen für die auf den Danziger Markt gesandte Kohle gewährt. Jedoch erwiesen sich, wie die Praxis gelehrt hat, diese Ermäßigungen als unzulänglich, um die britische Kohle vollkommener von dem Danziger Markt zu vertreiben. Nur eine weitere Senkung der Transportkosten kann zur Wiedererlangung des Danziger Marktes für die polnische Kohle führen.

Zur Aufteilung der Ausfuhr übergehend, stellt Verfasser die Kohlenausfuhr des Jahres 1933 (den Zahlen der Jahre 1932 (Rückgang 7 %) und 1929 (Rückgang 32 %) gegenüber, um danach die Entwicklung des polnischen Exports mit der Entwicklung des Exports seiner Konkurrenten zu vergleichen. Die beigefügte Tabelle

	Durchschnittsausfuhr pro Quartal		Rückgang
	1929—1931	1933 (9 Monate)	
	in '000 to		%
Großbritannien	13.988	9.335	33
Deutschland	6.400	4.600	28
Polen	3.200	2.100	32

folgt zeigen, daß es Polen gelungen sei, bei der Ausfuhr mit seinen Konkurrenten Schritt zu halten, obwohl es — wie früher gesagt wurde — in dem gleichen Zeitraum seine Produktion weit stärker als jene Konkurrenten habe einschränken müssen.

„Diese Tatsache ist außerordentlich bezeichnend für die . . . Lage unserer Kohlenindustrie. Polen hat es im allgemeinen verstanden, seinen Platz bei der Ausfuhr zu bewahren, unbekümmert um die Verknappung des Binnenmarktes, die weit empfindlicher ist als im Westen, unbekümmert auch um die außerordentlich ungünstige Lage, in die es auf den Auslandsmärkten durch den Sturz der britischen Währung (Herbst 1931) und die letzten, allgemein bekannten Maßnahmen Großbritanniens bei seinen Handelsverträgen geriet.“

Die Frage werde am besten durch die Tatsache illustriert, daß in dem letzten Jahrfuß Polens Kohlenausfuhr von 31 auf 35 % seiner Produktion gestiegen sei, 1931 sogar 37 % erreicht habe. Ein solches Verhältnis sei in keinem anderen Lande anzutreffen.

Eine Charakteristik der polnischen Kohlenausfuhr müsse vor allem feststellen, daß

„das vergangene Jahr der Beginn einer Umsturzperiode war; es erinnert in gewissem Maße an die große Wandlung, die nach 1925 in unserer Ausfuhr eintrat. Bekanntlich geschah in diesem Jahre . . . infolge des Zollkrieges mit Deutschland die Schließung dieses Marktes, der entscheidende Bedeutung für unsere Kohlenausfuhr hatte. Damals bewies die Kohlenindustrie ungeheure Spannkraft und Umstellungsfähigkeit, indem sie anstelle des verlorenen deutschen Marktes überseesische, vor allem die skandinavischen Märkte, eroberte, so daß zwei Jahre später — 1927 — fast 5 % unseres Exports über die Häfen geleitet wurden und nur rund 30 % zu den uns unmittelbar benachbarten Ländern, die bis 1925 unsere einzigen Absatzmärkte gewesen waren, gelenkt wurden. In den nächsten Jahren stieg die Ausfuhr . . . ununterbrochen zugunsten der Seetransporte, so daß schon 1932 die überseesische Ausfuhr 80 % unserer Gesamtausfuhr überstieg. Neben Skandinavien erfaßte unser Export allmählich die westeuropäischen und die südlichen Märkte, nichtsdestoweniger bildeten das Gros dieser Transporte . . . bis 1932 die skandinavischen Märkte, auf denen sich 1930 und 1931 die Waagschale entschied: zu Polens Gunsten. Im Jahre 1930 kam Polen auf diese Märkte; Großbritannien mangelte gleich, 1931 aber verdoppelte es gegenüber Großbritannien die Menge seiner Transporte. Das Ende des Jahres 1931 führte uns durch den Pfundsturz einen empfindlichen Schlag zu, nichtsdestoweniger waren die Verluste Polens 1932 weit weniger empfindlich, als man befürchten konnte.“

Der entscheidende Moment in diesem Kampfe war jedoch das vergangene Jahr, in dem Großbritannien mit sämtlichen skandinavischen Staaten die bekannten Handelsverträge schloß, in denen es sich den Löwenanteil der Kohlenlieferungen vertraglich sicherte. Man muß sich darüber klar sein, daß dies ein großer, fast nicht wiedergutzumachender Verlust für Polen ist. Er ist umso fühlbarer, als Skandinavien neben Italien der einzige größere Markt war, der keine Einfuhrbeschränkungen anwandte.

Aus diesen Gründen sind die Ergebnisse des vergangenen Jahres für uns besonders . . . lehrreich, und zwar um mehr, als die eingetretene Wandlung zweifellos die Ankündigung weiterer Veränderungen in unserer Ausfuhr ist.“

Derfolgt bietet man auf Grund vorläufiger Zahlen folgende Tabelle der polnischen Kohlenausfuhr 1933, verglichen mit der Ausfuhr 1929 und 1932 (die Zahlen für die einzelnen Länder sind fortgelassen worden):

	Kohlenausfuhr (Polens) (in '000 to)		
	nach	1929	1932
Skandinavien	5.068	1.800	1.441
Schandinavien	5.437	5.430	4.421
Nordflaoten	788	188	113
Westeuropa	1.010	1.205	1.880
Südeuropa	852	893	1.004
Außereuropäische Märkte	24	127	175
Bunkerhohe	720	294	338
	13.809	10.105	9.312
Dangig	413	256	205
	14.282	10.361	9.607

Dem Rückgang des Exports 1933 (gegenüber 1932) nach Schandinavien um 18 %, nach den Nordflaoten um 30 %, insgesamt um die beträchtliche Menge von rund 1.000.000 to, flügte zwar eine erhebliche Steigerung des Exports nach Süd- und Westeuropa sowie Übersee gegenüber.

„aber angesichts der einschlagenden Bedeutung der skandinavischen Märkte und ihrer qualitativen Bedeutung, sowie der Lücke, die infolge der weiteren Schrumpfung der mitteleuropäischen Märkte entstand, konnte die Steigerung der Ausfuhr nach den west- und südeuropäischen bzw. außereuropäischen Märkten den Rückgang nicht ausgleichen.“

Ein Vergleich der Ausfuhr des vergangenen Jahres mit der Ausfuhr von 1929 zeigt dieselbe Erbitterung, nur noch in viel stärkerem Grade. Es ergaben sich folgende Schätzungen:

„Die polnische Kohlenindustrie, die 1925 nach dem Verlust des grundlegenden deutschen Marktes ihre Expansion auf die baltischen und skandinavischen Märkte umstellte, mußte in dem Augenblick, da ihre Ausfuhrmöglichkeiten auf diese Märkte gehemmt wurden, neue Wege suchen und sich auf enterpretere, ihr weniger bekannte Märkte umstellen, die hinsichtlich der Frachten, besonders gegenüber ihrem Hauptkonkurrenten — Großbritannien — weit weniger günstig gelegen sind. Es versteht sich von selbst, daß sie mit immer größeren Schwierigkeiten — wie sie die Einführung unbekannter Kohlenorten auf jeden neuen Markt bietet — kämpfen mußte und selbstverständlich auf diesen Märkten weit schlechtere Preise und Bedingungen erzielte.“

Diese Ergebnisse, die man bei der gegebenen Lage als ausnahmsweise günstig ansehen muß, zeugen zweifellos von hoher Energie und Umstellungsfähigkeit der polnischen Kohlenindustrie. Sie wurden erzielt, nicht nur auf Kosten weiterer, empfindlicher Opfer seitens der Industrie . . . sondern auch dank der Politik der Regierung in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres.“

Was man sich der 1932 geschlossenen „Ausgleichsstands“ als unzulänglich erweisen habe, habe sich nämlich die Regierung zu weiterer Senkung der Exporttarife entschlossen, welche Maßnahme schon seit dem Pfundsturz im Herbst 1931 fällig gewesen sei. Die Folgen hätten nicht auf sich warten lassen, wie ein Ver-

gleich der Ausfuhr im 2. Halbjahr 1933 mit den Ergebnissen des 1. Halbjahres beweis. Endlich habe sehr wesentlich zu dem Erfolge beigetragen das Wirken früherer Organisationen des Kohlenbergbaus (Kohlenkonvention für das Inland, Exportkommission für das Ausland), die Produktion und Absatz kontrolliert und geregelt hätten.

Der Verfasser schließt mit folgender Prognose für das Jahr 1934:

„Man muß sich vor allem darüber klar sein, daß wir in dem vergangenen Jahre die Folgen der veränderten Lage auf den skandinavischen Märkten noch nicht voll verspürt haben, und daß bei der Ausfuhr das Jahr 1934 zweifellos schwerer als das vergangene Jahr sein wird. Die Klauseln der meisten britischen Verträge sind derart, daß ihre Wirkung allmählich fühlbar wird. Erst in diesem Jahre werden wir die ganzen Folgen der geschaffenen Lage empfinden. Untersuchen wir also, wie sich die Möglichkeiten auf diesen Märkten darstellen werden.

Bekanntlich hat sich Großbritannien als Mindestanteil bei Dänemark rund 80 %, Finnland 75 %, Norwegen 70 % und Schweden 47 % gesichert. Unter Berücksichtigung dieser Zahlen und des vermutlichen Verbrauchs dieser Länder . . . erhalten wir folgende Zahlen für unsere beschränkten Ausfuhrmöglichkeiten nach diesen Märkten:

Dänemark	510 000 to
Schweden	2 400 000 to
Norwegen	540 000 to
Finnland	250 000 to = insges. 3 700 000 to.

Doch ist nicht zu vergessen, daß dies das theoretische Maximum unserer Exportmöglichkeiten ist, denn um die freie Restausfuhr . . . wird der Kampf zwischen Polen, Deutschland und Großbritannien einsetzen. Dabei ist zu bedenken, daß die polnische Kohle . . . nicht eine solche Mangigaltigkeit der Sorten wie die britische, zum Teil auch die deutsche Kohle aufweist . . . Es hält schwer, die Frage zu beantworten, mit welchen Mengen sich Polen auf diesen Märkten halten wird. Die Erreichung . . . von 3 000—3 500 000 to wird unter den bestehenden Bedingungen zweifellos ein günstiges Resultat sein; das ergäbe aber gegenüber früheren Jahren einen Verlust von rund 2 000 000 to, mit dem man in jedem Fall rechnen müßte. Unabhängig davon muß man sich darüber klar sein, daß Großbritannien von dem einmal erwähnten Wege nicht abgehen und seine Aktion zur Beseitigung der Konkurrenz durch weitere Handelsverträge fortsetzen wird. Nach den Erklärungen amtlicher Faktoren rechnet Großbritannien dadurch auf eine Vermehrung seiner Ausfuhr um rund 5 Millionen to jährlich. Es ist klar, daß das vor allem auf Polens Kosten geschehen würde . . .“

[„Przeład Gospodarczy“ 1934, Nr. 2 (15. 1. 1934), S. 44—49.]

Die polnisch-englische Kohlenkonkurrenz.

In dem Konkurrenzkampf zwischen der polnischen und der englischen Kohle, über den erst kürzlich eingehender berichtet worden ist (1934, Nr. 2, S. 5), ist eine neue Senkung zu verzeichnen gewesen: das Eintreffen von 1 600 to polnischer Kohle in London. Dieses Ereignis, das in England einen wahren Sturm der Entrüstung entzündet hat, ist auch in der polnischen Presse lebhaft — und zwar wiederum recht triumphierend („J. K. C.“ Nr. 27, 27. 1. 1934; „Dziennik Poznański“ Nr. 14, 18. 1. 1934) — erörtert worden. Dabei sieht die polnische Presse dem Ausgang dieses Kampfes durchweg hoffnungsvoll entgegen und erklärt gegenüber den englischen Drohungen mit Einfuhrverboten für polnische Kohle — nachdem schon früher gegen solche Ansetzungen auf den Import englischer Kohle nach Polen, besonders nach dem Korridorgebiet und Danzig, hingewiesen wurde („Cedzienna Gazeta Handlowa“ Nr. 20, 21. 12. 1933) — in aller Ruhe:

„Wir nehmen nicht an, daß es dazu kommen wird, denn in solchem Falle könnte die polnische Regierung eventuell mit

einem analogen Verbot antworten. Dabei ist jedoch nicht zu vergessen, daß jährlich in das polnische Zollgebiet rund 100 000 to englischer Kohle hereinkommen, deren Konkurrenz in einigen Bezirken für die polnische Kohle sehr fühlbar ist.“ („J. K. C.“ Nr. 27, 27. 1. 1934.)

Wesentlich zurückhaltender ist die Stellungnahme der polnischen Wirtschaftspresse, die dieses Ereignis zum Anlaß nimmt, erneut die Notwendigkeit einer polnisch-englischen Kohlenverständigung darzulegen, wobei es folgendermaßen heißt:

„Angesichts der Rücksichtslosigkeit, mit der die englische Kohlenindustrie den Konkurrenzkampf geführt hat, war die polnische Kohle gezwungen, neue Ersatzmärkte aufzusuchen, um sich in den Mindestgrenzen des Exports zu erhalten. Sie hat ihr Ziel in bedeutendem Maße erreicht, indem sie in erheblichen Mengen auf die west- und südeuropäischen Märkte, in gewissem Grade sogar auf ganz neue Märkte, wie Irland, Gibraltar, Ägypten usw., eingedrungen ist. Schließlich erschien der erste, für die Papierfabrik Bowater bestimmte Transport polnischer Kohle auf dem englischen Markt. Um diesen Transport ist ein außergewöhnlicher Lärm entstanden. Die öffentliche Meinung Englands wandte ihre Aufmerksamkeit der ihr bis dahin wenig bekannten englisch-polnischen Kohlenkonkurrenz zu. Die englischen Kohlenindustriellen schleicherten Banstrahlen gegen die polnische Kohle, vergalten dabei aber, daß sie selbst ohne Miße und Hindernisse Kohle nach Pommern und Danzig exportieren.

Vergeblich rechtfertigte sich die Papierfabrik Bowater damit, daß die polnische Kohle in der Qualität ihren Anforderungen entspreche, und daß sie eine genügende Menge dieser Kohlenorte in England nicht habe beziehen können. Bei der Ausladung des Transports . . . begann man Schikane zu üben, und die Presseangriffe nahmen an Stärke zu. Doch erschienen in der englischen Presse gleichzeitig auch Stimmen der Mäßigung und der Vernunft, die auf den wahren Verlauf des polnisch-englischen Kohlenkrieges, auf die beiden Seiten entstandenen Verluste . . . hinwiesen. Tatsächlich hat die polnische Seite von Anfang an die Verständigung mit der englischen Seite gewünscht, da sie erkannte, daß der gegenseitige Preisdruck zum Schaden beider Wirtschaftsorganismen erfolge.

Leider hat die englische Seite gegenüber diesen Vorschlägen eine negative Haltung eingenommen. Das ergab sich aus gewissen Hindernissen technisch-organisatorischer Natur bzw. aus der Unterschätzung der Expansionskräfte des Konkurrenten. Die Beispiele der Expansion der polnischen Kohle auf Märkte, die bisher fast ausschließliche Domäne der englischen Kohle waren, müssen auf eine Revision der Ansichten . . . hinwirken und den Grund für eine Kohlenverständigung zwischen Polen und England schaffen.

Eine solche Kohlenverständigung würde unzweifelhaft auch zu Belebung und Ausbau der gegenseitigen Handelsumsätze beitragen. In Polen besteht eine starke Tendenz, die Einfuhr englischer Produkte, besonders industrieller Fabrikate, eventuell auf Kosten der Einfuhr aus anderen Ländern, vor allem aber aus Deutschland, zu verstärken¹⁾. Verschiedene Gründe sprechen dafür. Der völligen Realisierung dieser Tendenz aber stand oftmals die Kohle als Hindernis im Wege. Beispiel in dieser Richtung kann . . . die kürzlich mit Italien abgeschlossene Tauschoperation über die Lieferung zweier Passagierschiffe an Polen

¹⁾ U. a. haben — auf Betreiben des Direktors der Polnisch-Britischen Handelskammer in Warschau, des früheren polnischen Generalkonsuls in Berlin, A. Role — im Dezember 1933 bei verschiedenen Handelskammern (Wremberg, Katowice, Economic) Konferenzen stattgefunden, bei denen solche Vor schläge einer Um lenkung des polnischen Imports allgemeine Billigung fanden. („Kattowitzer Zeitung“ Nr. 204, 22. 12. 1933; „Cedzienna Gazeta Handlowa“ Nr. 288, 18. 12. 1933.)

für die Ausfuhr bedeutender Kohlenmengen nach Italien²⁾ sein. Diese für die Vergabe der Lieferung entscheidenden Momente war die Bereitwilligkeit Italiens, polnische Kohle abzunehmen. Wären die Verhältnisse des polnischen Kohlenexports geregelt und läge nicht die Notwendigkeit vor . . . die polnische Kohle im Ausland unterzubringen, so hätte eine solche Lieferung vermutlich den englischen Werften zuzufallen können."

[„Codzienna Gazeta Handlowa“ Nr. 22, 27. 1. 1934.]

Bedeutende Steigerung der polnischen Arbeitslosigkeit.

Nach den letzten Angaben der amtlichen Statistik Polens — die bekanntlich nur die industriellen Arbeiter erfasst, die ländlichen Arbeitslosen dagegen völlig unbeachtet läßt! — betrug die Zahl der Arbeitslosen in Polen am 20. Januar 386 825; sie war also in einer Woche um rund 18 000 gestiegen. (Stand vom 13. Januar 368 826 Arbeitslose.)

Die Oppositionspresse vergleicht diese Zahlen mit dem Dezemberlande, um festzustellen: Da am 2. Dezember die Zahl der Arbeitslosen nur 265 303 betragen habe, sei also in knapp 50 Tagen die Arbeitslosenziffer um 121 522 gestiegen. Es wird ferner darauf hingewiesen, daß im Januar 1933 die Zahl der Arbeitslosen nur 257 000 betragen habe, sie sich also im Lauf eines Jahres um rund 45 % gesteigert habe.

Fals, wie anzunehmen, in der letzten Januarwoche die Arbeitslosenziffer im gleichen Tempo weiter zugenommen habe, sei jetzt höchstwahrscheinlich die Zahl von 400 000 Arbeitslosen in Polen bereits überschritten. Dabei sei aber noch zu bedenken, daß es sich bei ausschließlich um die bei den Arbeitsämtern registrierten Arbeitslosen handle, also bei weitem nicht sämtliche Arbeitslosen — vor allem nicht die Arbeitslosen auf dem Lande — von der Statistik ausgewiesen seien.

[„Polonia“—Kattowitz Nr. 3341, 30. 1. 1934.]

Die Schifffahrtslinie Ödingen-Schweden.

Wie bereits in unserem letzten Bericht (1934, Nr. 3, S. 17*) erwähnt, soll der lang gehegte Plan einer regelmäßigen Schiffsverbindung Ödingens mit den Schwedischen Häfen jetzt endlich verwirklicht werden. Nach Meldungen der polnischen Regierunspresse habe die „Swenska Amerika-Linie“ in Göteborg für eine solche Linie bereits den Bau eines luxuriös eingerichteten (?) Passagier- und Frachtschiffes von 1 400 t in den Auftrag gegeben. Das Schiff, das den Namen „Marieholm“ tragen soll, werde 140 Passagiere befördern und bei einer Stundengeschwindigkeit von 14 Knoten die Strecke Ödingen—Stockholm bei Zwischenlandung in Kalmar (Fahrtdauer Ödingen—Kalmar 12 Stunden) in 29 Stunden bewältigen können. Die neue Linie soll am 20. April d. Js. in Ödingen eröffnet werden.

[„Dziennik Poznański“ Nr. 14, 18. 1. 1934.]

Stimmen zur Beendigung des deutsch-polnischen Zollkrieges.

Zu der unmittelbar bevorstehenden Beendigung des deutsch-polnischen Zollkrieges enthält sich die polnische Regierunspresse noch der Kommentare und bringt übereinstimmend Meldungen ungefähr folgenden Inhalts:

Die Verhandlungen, um die sich der deutsche Gesandte v. Nolte besondere Verdienste erworben habe („J. R. C.“ Nr. 32, 1. 2. 1934), seien in das Endstadium eingetreten. Nachdem grundsätzliche Einigung erzielt sei, werde ein einseitiger Vertrag vorbereitet, nach dem beiderseits sämtliche Kampfmaßnahmen beseitigt werden sollen, d. h. Deutschland werde auf die Anwendung des „Overtaris“ verzichten, Polen dagegen die antideutschen Einfuhrverbote aufheben und die Maximalzölle nicht anwenden. Wegen die Erklärung Deutschlands, für die Artikel, an denen Polen besonders interessiert sei, seine autonomen Zölle nicht zu erhöhen,

werde Polen Deutschland autonome Zollermäßigungen gewähren, die jedoch vertraglich nicht gesichert sein und von der allgemeinen Wirtschaftslage abhängen würden. Nachdem das Handelsprotokoll bis zum 15. Februar verlängert worden sei, stände die Unterzeichnung des so gekennzeichneten Protokolls in der ersten Februarhälfte zu erwarten.

„Der projektierte Vertrag ist zu behandeln als zeitweiliges Abkommen, das die Grundlage für den Ausbau der gegenseitigen Handels- und Wirtschaftsbeziehungen bilden soll. Nach eventueller Unterzeichnung dieses einstweiligen Vertrages sollten offiziell Verhandlungen über den Abschluß eines Handelsvertrages begonnen werden. Hauptthema der Verhandlungen würde die Frage der Gewährung gegenseitiger Vertragszölle und die Festlegung von Einfuhrkontingenten sein. Deutschland hätte Polen Kontingente für die Einfuhr von Kohle, Holz, sowie Landwirtschafts- und Viehzuchtprodukten zu gewähren.“

Somit stehen wir am Vorabend der Beendigung des deutsch-polnischen Zollkrieges, der vom 15. Juni 1925, d. h. über acht Jahre, gedauert hat. Die Verhandlungen über die ungeklärten Fragen sind von dem beiderseitigen Wunsch zu schnellster gemeinsamer Festlegung der Ansichten beseelt.“ („Kurjer Poranny“, 31. 1. 1934.)

Zu einer ähnlichen Meldung wird an anderer Stelle noch bemerkt:

„Das Zustandekommen der Verständigung mit Deutschland hat in vielen Zweigen unserer Industrie gewisse Befürchtungen über die Verstärkung der Konkurrenz vieler deutscher Industrieprodukte auf unserem Markt hervorgerufen.“

Aus politischen Gründen steht auch die jüdische Kaufmannschaft der Verständigung unfreundlich gegenüber.

Im allgemeinen aber verhalten sich die Wirtschaftskreise Polens positiv zu der Verständigung . . . und hegen die Hoffnung, daß sie zu einer Steigerung unserer Ausfuhr nach Deutschland beitragen wird.“ („J. R. C.“ Nr. 32, 1. 2. 1934.)

Skeptiker erklärt eine andere beachtliche, dem Regierungskreis nachstehende Provinzzeitung („Kurjer Łódzki“): Deutschland habe 1925, als es den Zollkrieg begann, Polens Widerstandsfähigkeit unterschätzt. Und nachdem es 1930 den bereits paraphierten Vertrag aus politischen Gründen nicht ratifiziert habe, habe es sich inzwischen überzeugen müssen,

„daß wir ohne es vorzuziehlich auskommen können und auskommen. Es wünscht mit uns Frieden, die grundsätzlichen Wirtschaftsgesetze aber beseitigt das nicht.“

Auf einen sehr hohen Absatz landwirtschaftlicher Produkte nach Deutschland können wir nicht rechnen, wie wir umgekehrt uns sehr wohl ohne die deutschen Häfen, die deutsche Industrie und Vermittlung zu helfen wissen.

Der gegenwärtig abgeschlossene Pakt beseitigt aber die Gründe, die normalen deutsch-polnischen Handelsbeziehungen im Wege standen, und muß darauf hinwirken, daß die beiden großen Wirtschaftsorganismen, wenn sie den politischen Krieg beenden, gleichzeitig — zu beiderseitigem Nutzen — den Wirtschaftskrieg beenden müssen. („Kurjer Łódzki“ Nr. 26, 28. 1. 1934.)

Im Gegensatz zu diesen Stimmen bekräftigt die Oppositionspresse noch wie vor die Befürchtungen für die polnische Industrie („Polonia“ Nr. 3342, 31. 1. 1934); z. B. erklärt der nationaldemokratische „Kurjer Warszawski“ über „Die wirtschaftlichen Konsequenzen des Paktes“:

„. . . es ist möglich, daß es zur Verständigung kommt. Aber dann wird zwischen Polen und Deutschland erst der normale vertragsgelose Zustand ohne gegenseitige Belastungen wieder hergestellt werden, d. h. der Zustand, der 1925 bestanden

²⁾ Zwei Motorschiffe von je 15 000 t gegen 1 600 000 t Kohle, die in den nächsten vier Jahren abzunehmen sind. Red.

hätte, wenn Deutschland nicht den Zollkrieg begonnen hätte... Bis zum formalen Handelsvertrag ist es aber noch weit. Es wurde zwar 1930 versucht, vom... Zollkrieg sofort zum Vertrag überzugehen, aber durch Deutschlands Schuld kam es nicht dazu. Und in der Zwischenzeit sind sehr erhebliche Veränderungen eingetreten, die eine Annäherung in sehr erheblichem Maße erschweren können.

Welches ist die wichtigste Tendenz der Wirtschaftspolitik Deutschlands?... Auf diese Frage kann es nur eine Antwort geben: das Streben nach möglichst umfassender Wirtschaftsautarkie unter besonderer Berücksichtigung der Lebensmittelversorgung des Landes im Kriegsfalle... Diese Tendenz, die vor allem anstrebt, ausreichende Ernährung des Landes im Falle einer Blockade zu sichern, zwingt Deutschland zu besonderem Schutz des Aufschwungs seiner Landwirtschaft. Damit verbindet sich übrigens der ganze „Einsatz auf den Bauern“, der die grundlegende soziologische Idee des neuen nationalsozialistischen Staates ist. Kurz, wenn Deutschland im allgemeinen die Wirtschaftsautarkie anstrebt, steht an erster Stelle in diesem Plane die agrarische Autarkie.

Und nun — kann dieses Streben mit irgendeinem beständigeren und auf längere Sicht berechneten Wiederaufbau der Wirtschaftsbeziehungen zu Polen in Einklang gebracht werden? Es scheint, daß diese beiden Tendenzen sich gegenseitig verneinen. Deutschland ist in seinem Streben zur Agrarautarkie übergegangen zur Lösung der Handelsverträge mit den Ländern, die nicht unmittelbare Nachbarn sind und daher nicht die Möglichkeit besitzen, am deutschen Markt mit der Agrarproduktion des Reiches zu konkurrieren, also die Entwicklung dieser Produktion in geringem Grade erschweren. Es fielen die Verträge Deutschlands mit Finnland, Schweden, Südsavien, Mit Holland und der Schweiz ist Deutschland kaum zu halbigen Ergebnissen gekommen, daß sind es Länder, denen gegenüber das Reich, seit es auch nur wegen der gegenseitigen Bindungen finanzieller Natur, einen Vergleich anstreben mußte. Kann man in solcher Lage auf einen Aufschwung des deutsch-polnischen Wirtschaftsaustausches rechnen? ...

Wie hat sich normal dieser Austausch gestaltet? Im Jahre 1929, also zu einer Zeit, da der deutsche Agrarprotektionismus gerade begann und unsere Ausfuhr nach Deutschland trotz des Zollkrieges immerhin einen Wert von 877 Millionen Zloty erreichte (ebensoviel wie unsere gesamte Ausfuhr 1933...), stellen die Lebensmittel davon einen Wert von 292 Millionen Zloty dar, d. h. ein Drittel, lebende Tiere 25,8 Millionen Zloty (rund 3%), animalische Produkte 28,6 Millionen Zloty (ebenfals 3%), Holz- und Holzfabrikate 257,7 Millionen Zloty (29%), Pflanzen 35,8 Millionen Zloty (über 4%). Mit anderen Worten bildete die agrarische Ausfuhr nach Deutschland immerhalb der gesamten Ausfuhr 1929 über 70%, im Jahre 1932, in dem die Summe der Ausfuhr nach Deutschland schon auf knapp 176 Millionen Zloty gefallen war, betragen die Lebensmittel darin 61 Millionen Zloty (34%), lebende Tiere 12,8 Millionen Zloty (7%), animalische Produkte 16 Millionen Zloty (9%), Holz 13 Millionen Zloty (7%), Pflanzen 13,4% (über 7%). Insgesamt bildete unsere agrarische Ausfuhr 1932 noch einmize 64% der gesamten Ausfuhr dorthin. Wie kann man unter diesen Bedingungen von einer Entfaltung der Wirtschaftsbeziehungen mit Deutschland reden, wenn dieses Deutschland schon jetzt auf dem Gebiet der zur menschlichen Ernährung verwandten Getreide seinen Bedarf deckt, bei den Futtermitteln die Autarkie forciert anstrebt und außerdem die Fettwirtschaft mit besonderem Schutz bedeckt? ...

Man kann den guten Willen zu engerer Knüpfung der Wirtschaftsbande mit seinem Nachbarn haben; wenn aber dieser Nachbar eine Politik treibt, die die Möglichkeit einer solchen Annäherung von

Grund auf ausschließt, muß man sich von vornherein jeder Illusion enthalten. Besonders da unter diesen Bedingungen eventuelle deutsche Konzessionen auf dem Gebiet des Landwirtschaftsschutzes mit ungleich größerem Opfern unserer Industrie zugunsten der deutschen Industrie-Ausfuhr erkauft werden müßten."

[„Kurjer Warszawski“ Nr. 29, 30. I. 1934, S. 13.]

Der Niedergang der Bromberger Holzindustrie.

Das polnische Regierungsgorgan brachte kürzlich folgende Beschreibung seines Bromberger Forstportefolios:

Die Holzindustrie, die früher die Hauptgrundlage der wirtschaftlichen Blüte Brombergs und seiner nächsten Umgebung gewesen ist, ist jetzt langsam tot. Es wäre irrig anzunehmen, daß die Forsten der Umgebung oder auch die Tüchtler Heide genügend Material zur Aufrechterhaltung der Bromberger Holzindustrie liefern könnten. Es hätten wohl Bedeutung als nicht zu verachtende Reserve, aber das dort gefällene Holz wäre immer nur einen kleinen Bruchteil des Rohstoffbedarfs der Bromberger Sägewerke gedeckt. Vor dem Kriege habe die Holzindustrie Bromberg und seiner nächsten Umgebung (150 Sägewerke mit 20 000 Arbeitern) im Durchschnitt eine Million cbm Rohholz täglich verarbeitet. Der riesige Bedarf habe also durch Zufuhren aus entlegenen Gegenden das heutige Säb- und Holzpflanzen gedeckt werden müssen, die häufig in Refektorie geblieben. Holzstraßen hätten die Wasserlagerplätze auf der Weite in mehreren Schichten kilometerweit bedeckt.

„Der grundlegende Zweig der Holzindustrie waren die Sägewerke. Andere Fabriken, die schon Halbfabrikate weiterverarbeitet hätten, waren kaum vorhanden. Denn Deutschland, das um Bromberg besetzt war und aus ihm... eine Festung und Keimstätte des Deutschtums in ganz Großpolen und Pommern schuf, zog vor, die kunstvollere und gewinnreichere Arbeit den inneren Industriezentren zu übertragen, überließ Bromberg die einfache Arbeit. In seinem eigenen Bereich aber war Bromberg eine wirkliche Macht, war Verarbeitungsstelle für Holz in Halbfabrikate und versorgte damit ganz Deutschland!

Nach der Entstehung Polens mußte leider Bromberg, schon wegen seiner Lage, auf den Anspruch, Zentrum der Holzindustrie zu sein, verzichten. Wer z. B. hätte Holz aus den Ostgebieten nach Bromberg transportieren und es dort zum Halbfabrikat verarbeiten wollen? Man kann sich also den Niedergang der Bromberger Holzindustrie unschwer erklären. Von diesen hundert und einigen zehn Sägewerken, die früher einen großen Staat mit Halbfabrikaten versorgten, ist der größere Teil untätig."

[„Dziennik Poznański“ Nr. 24, 30. I. 1934.]

Polens Geesfcherei im Jahre 1933.

Zu unserem Bericht in Nr. 3 (1004) S. 19, sei nachgetragen, nach amtlichen Mitteilungen hat die polnische Geesfcherei im vergangenen Jahre folgende Ergebnisse erzielt: Küfienfcherei 7 469 to (Wert 1 691 100 Zloty), Hölzfcherei 108 to (Wert 20 800 Zloty), Rodbleifcherei 6 500 to Seeringe (Wert rund 4 000 000 Zloty). Da im Jahre 1932 nur folgende Ergebnisse erzielt worden felen: Küfienfcherei 7 097 to, Hölzfcherei 118 to, Rodbleifcherei 1878 to, sei also 1933 eine Steigerung der Fangergebnisse um rund 50% zu verzeichnen.

Dabei habe die Küfienfcherei folgende Fänge erzielt: Sprossen 5 547 to (400 000 Zloty), Stämme 777 to (512 700 Zloty), Borke 551 to (60 840 Zloty), Nale 148 to (220 850 Zloty), Rinde 104 to (387 470 Zloty).

[„Gazeta Polska“ Nr. 22, 22. I. 1934.]