

# Ostland-Berichte

## Reihe B: Wirtschafts-Nachrichten.

Herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig

### Inhalt:

Gdingener Probleme.

Die Rolle des Danziger Hafens im polnischen Außenhandel.  
Eine neue englische Anleihe für Polen.  
Sinkende Rentabilität der polnischen Landwirtschaft.

### Gdingener Probleme.

Amfang März hat unter dem Vorstig des Handelsministers Jarzyński in Gdingen eine große Wirtschaftskonferenz stattgefunden, an der neben verschiedenen Ministern und höheren Ministerialbeamten die Spitzen der Wojewodschaftsbehörden und der Wirtschaftsorganisationen teilnahmen. Dabei hat nach den Einzelreferaten, die sämtlich die Frage der Industriallösung Gdingens in den Vordergrund stellten, der Handelsminister in dem Schlusswort erkläre: Die Regierung beschließe, Gdingen in den nächsten Jahren zum Industrievorposten zu machen; Gdingen müsse das Industrie- und Handelszentrum Polens werden! Ferner betonte der Minister, daß die Privatinitalie in Gdingen notwendig sei und sie daher von der Regierung stets gefördert werden würde.

Die Konferenz ist nicht ergebnislos geblieben. Wie auch von der Opposizionspresse („Kurier Warszawski“ Nr. 98, 11. 4. 1934) anerkannt werden mußte, sind die (z. B. in der „Polisa Gospodarcza“ Nr. 11 (17. 3. 1934), S. 327–331, ausführlich dargestellten) Forderungen der Wirtschaftskreise bereits zu erheblichen Teilen erfüllt worden. Auf Grund der vorgelegten Materialien hat z. B. der Finanzminister eine Reihe von Verbesserungen der Gdingener Zollverwaltung (Erhöhung des Personals, Reorganisation der Zollämter, Vereinfachung der Zollabfertigung, Errichtung eines Warenprüfungs-laboratoriums „Aftrowanc Kurwy Gdżenni“ Nr. 89, 30. 3. 1934) verfügt. Ferner soll eine Kommission des Verkehrsministeriums den Stand der Eisenbahnanlagen in Gdingen nachprüfen u. a. m. („Kurier Warszawski“ Nr. 98, 11. 4. 1934).

Der Direktor des „Rats der Gdingener Hafeninteressenten“, Dr. B. Kasprowicz, der bei der Konferenz den weiteren Ausbau der Hafeninfrastrukturen und Ladeeinrichtungen Gdingens gefordert hat, veröffentlichte jetzt in der Zeitschrift des „Zentralverbandes der polnischen Industrie“ folgenden Aufsatz über die „Gdingener Probleme“:

„Der Abschluß internationaler, die Frage des polnischen Überseeverkehrs direkt berührender Verträge durch Polen und die Auskristallisierung der formalrechtlichen Stellung der amtlichen Faktoren (Polens) zum Danziger Hafen, zu den deutschen Häfen — werfen natürlich die Frage auf, ob und welche Abweichungen das Gdingener Programm durch diese Tatsachen erfährt, Gdingen liegt im Schnittpunkt zweier grundlegender staatswirtschaftlicher Probleme: der selbständigen Wirtschaftsexpansion durch den Zugang zum Meere und der Regelung der Wirtschaftsbeziehungen zu unseren Nachbarn. Die ... Neuregelung eines dieser Probleme fordert natürlich auch Rekonstruktion des zweiten Problems.“

Die Erklärung des Handelsministers ist eine solche programmatische Fassung des Problems ... auf Grund der neuen, durch die Unterzeichnung des polnisch-deut-

schen Wirtschaftsprotokolls ... entstandenen Konstellation. Der Minister erklärt, Gdingen sei nicht vernachlässigt, werde es nicht werden ... Die Neuordnung der Wirtschaftsbeziehungen zu unserm westlichen Nachbarn ändert die grundsätzliche Linie des polnischen Wirtschaftsprogramms nicht. Dieses Credo der Regierung fand konkreten Ausdruck in den Worten des Ministers: ... Gdingen muß Industrie- und Handelszentrum werden.“

Der Minister ergänzt seine Erklärung durch Bemerkungen über die Rolle des Handels in der Wirtschaft; er stellt fest, daß Verdienst kein Verbrechen ist, daß der Handel im internationalen Gütertausch eine integrale Funktion erfüllt ... Diese Mahnung an die elementare Wahrheit, daß, wo kein Verdienst ist, kein Handel, wo kein Handel, aber auch kein Wirtschaftsfortschritt ist, war in Gdingen besonders begründet. Die „Kinderkrankheiten“ unseres Hafens ... kamen u. a. darin zum Ausdruck, daß in einem Kreislauf eine dem jungen Hafenland Polens ungünstige Atmosphäre entstand. Wer den Seefragen nahesteht, hat immer den Eindruck, daß sich in unserer Bevölkerung die seewärtige Weltanschauung durchaus disproportional zu dem gefühlsmäßigen Herangehen an die Gdingener Fragen entwickelt. Gdingen besitzt die Herzen wohl des ganzen Volkes; wenn es sich aber um das Verständnis ... der spezifischen Bedingungen Gdingens ... handelt, wird oft nicht das Maß angelegt, mit dem alle großen Wirtschaftsscheinungen, also alles, was in Gdingen geschieht, zu messen sind. Die im Hinterlande gültige Schablone läßt sich in Gdingen nicht anwenden, die dort vorzüglichen Normen versagen in Gdingen. Dieses neue von allen kompetenten Faktoren anerkannte Axiom kommt in einer Reihe von Spezialnormen für Gdingen zum Ausdruck, „Nur wer gar nichts tut, irrt nicht“ — diese Wahrheit ist in Gdingen bestätigt worden. In Gdingen sind unabsehlich, aber auch böswillig, Fehler begangen worden. Die aus Böswilligkeit begangenen Fehler fordern in Gdingen besonders scharfe Reaktion, und niemand ist stärker interessiert als die ernsten Wirtschaftskreise, daß alle Mißbräuche ... ganz rückichtslos ausgerottet werden. Denn der junge Handel im jungen Hafen muß beweisen, daß er auch hier den benachbarten Konkurrenzröhnen, die in der jahrhundertealten Hanseantientradition ... von „Treu und Glauben“ erzeugen sind, gleichkommt. Doch darf die notwendige Reaktion gegenüber einzelnen Schuldigen nicht auf ... die Privatinitalie überhaupt ... einen Schatten werfen. Angesehen von dem Spekulationskapital, erträgt das Kapital keine Unsicherheit, ebensowenig der Handel. Die öffentliche Mahnung des Handelsministers, daß der Handel in Gdingen besondere Fürsorge fordere und eine Atmosphäre der Ruhe und Sicherheit die conditio sine qua non für die Entwicklung des Gdingener Hafens sei ... wird zweifellos eine neue Welle ... verstärkter Privatinitalie her vorruften ... Nach Erhalt dieser klaren Welsungen für die nächste Zukunft wird Gdingen darangehen, die mit seiner Arbeit zusammenhängenden Probleme zu lösen ...“

Vor der Untersuchung dieser Probleme rekapituliert Verfasser Entwicklung und Stand des Gdingener Hafens, wofür zunächst folgende Tabelle geboten wird:

### Einfuhr über Gdingen

	Anteil an Einfuhr Polens	Wert pro to
to Mill. St. (mengen- wertmäßig)	(St.)	
1929 218 000 68	4,28 %	2,03 %
1930 343 000 84	9,61 %	3,73 %
1931 507 000 106	17,30 %	7,24 %
1932 347 000 133	19,40 %	15,48 %
1933 606 000 206	29,54 %	35,79 %
		425,28

### Ausfuhr über Gdingen

	Anteil an Ausfuhr Polens	Wert pro to
to Mill. St. (mengen- wertmäßig)	(St.)	
1929 2 402 000 71	11,42 %	2,51 %
1930 2 032 000 147	15,49 %	6,04 %
1931 4 573 000 283	24,45 %	15,09 %
1932 4 547 000 217	33,67 %	20,01 %
1933 4 987 000 239	38,40 %	24,80 %
		47,92

In dieser aufschlüsselnden Tabelle wird nach besonderem Hinweis auf den steigenden Wert der Gdingener Häfen um so mehr bemerkt: Die ständige Disproportion zwischen Ein- und Ausfuhr sei eine — auch in anderen Häfen, z. B. Danzig, festzustellende — für Polen normale Erscheinung. Eine genaue Analyse des Güterumschlags müsse aus Räumungsmangel unterbleiben, zu erwähnen sei aber, daß (wegen des Fehlens besonderer Einrichtungen) die Erzeugnisse auf allen gering seien und vor allem die grundlegenden Güter des polnischen Agrarexportes — Getreide und Mehl — überhaupt fehlen. Hier dürfte aber bald eine Änderung eintreten, da der Bau des Getreide-Elevators in Gdingen bereits beschlossen sei).

Behörde Beachtung verdiente die Holzausfuhr, die sich 1933 besonders günstig gestellt habe (laut beigefügter Tabelle auf 251 200 zu gegenüber 88 019 in 1932). Gdingen sei durchaus zum Holzexporthafen geschaffen, notwendig sei nur entsprechende Organisation der bisher in verschiedenen Hafenteilen provisorisch erfolgenden Holzlagierung und -verladung (die laut Bericht Nr. 11 durch Errichtung des „Holzhafens“ gesichert ist).

Danach führt Verfasser über die Verlade- und Lagerseinrichtungen Gdingens aus:

... Gdingen besitzt 17 mechanische Kräne für lose Massengüter mit einer Umschlagsleistung von 2590 zu je Stunde. Es fehlen aber noch acht Spezialschrottkräne, von denen jedoch vier in diesem Jahr angestellt werden sollen. Ungeklärt ist die Zahl der Stückgutkräne ... von denen 34 mit 1950 zu Umschlagsfähigkeit je Stunde vorhanden sind. Das ist eine zu geringe Zahl gegenüber der Kajllänge (in anderen Häfen ist die Zahl der Kräne pro Kal-Einheit weit größer) und der Menge der umgeschlagenen Güter. Nach Abzug der mit Massengutkränen verlasteten Güter erhalten wir folgende Arbeitsleistung der Stückgutkräne (in t pro Jahr und Kran):

1928	1929	1930	1931	1932	1933
24 201	33 383	33 629	34 315	29 100	40 901

Das Jahr 1933 zeigt also trotz der Steigerung der Zahl der Kräne ... eine bedeutende Erhöhung der Leistung pro Kran. Mithin war die Zahl der Kräne noch ungenügend; diesem Mangel wird zweifellos die Installation einiger vom „See-Am“ bestellter Stückgutkräne abheilen.

Über den — bereits vor Jahren beschlossenen, wegen der ungünstigen Exportkonjunktur immer wieder zurückgestellten — Bau des Elevators wird an anderer Stelle mitgeteilt:

Der Elevator werde endlich der überfälligen Vermittlung Stettins (und Danzigs) im sezonalen Getreide-Export Polens eine Ende bereiten. Der für eine Fossungskraft von 20–25 000 zu planende Elevator, der nicht nur zur Einlagerung von Exportgetreide dienen soll, sondern auch Einschlüsse zur Reinkunft von Getreide aufweisen wird, soll nach Fertigstellung vorwiegendlich von der „Staatlichen Landwirtschaftsbank“ (Polnische Bank Rolna) verwaltet werden. („Gospodarka Gajeta Handlowa“ Nr. 66, 21. 3. 1934).

Ähnlich steht es um die . . . Magazine, die für den Veredelungsprozeß des Umschlags, besonders der Einfuhr, hohe Bedeutung haben. An gedeckten Lägern waren vorhanden:

	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Fläche in qm	5 250	5 600	48 680	83 130	113 836	132 407

Umschlag (to)	33,5	11,0	7,2	6,8	5,1	10,7
---------------	------	------	-----	-----	-----	------

\*) Umschlag abgänglich der keine gedeckten Läger forbrennen Massengüter (Kohle, Erz u. a.).

... feststellbar ist eine bedeutende Steigerung der Ausnutzung der Hafenläger: man kann das Jahr 1933 ohne Überreibung als ein Jahr der Lagerkreise bezeichnen. Diese wurde erst Ende des Jahres durch Inbetriebsetzung von rund 18 500 qm neuer Lagerfläche zum Teil behoben; da gegenwärtig rund 34 000 qm Lager im Bau sind, ist anzunehmen, daß die Frage der Lagerung im Hafen der Normalisierung zuzschreitet.“

Die Raistrecken zeigen folgende Entwicklung:

	1928	1929	1930	1931	1932	1933
1 613	4 267	7 222	8 070	9 096	9 673	m

Eine bedeutende Steigerung, u. a. durch den Ausbau des Freihafens, steht in Kürze bevor.

Die Angaben über die Lager- und Verladeeinrichtungen schließen mit der Gesamtzeit,

„daß Gdingen kaum imstande ist, den gegenwärtigen Umschlag zu bewältigen, daß die weitere Veredelung seines Umschlags, besonders der Einfuhr, von dem Ausbau der Umschlagseinrichtungen im Hafen ... abhängt. Ferner muß festgestellt werden, daß dem Hauptaufnahmeknoten der polnischen Landwirtschaft in Gdingen bisher der Weg zur Welt verschlossen ist, während Tausende von Waggons mit polnischem Getreide über Stettin nach Skandinavien gehen. Die Erzeugnisse finden in Gdingen keine größeren Umschlagsmöglichkeiten vor, ebenso besitzt die Holzausfuhr beschränkte Möglichkeiten.“

Gdingens erste Aufgabe war, Polen einen unabhängigen, nicht kontrollierten Weg zur Welt zu öffnen. Diese Aufgabe erfüllt Gdingen gegenwärtig eingemaßen. In seltener weiteren Entwicklungsetappe muß Gdingen die Umschlagsreserve der polnischen Volkswirtschaft werden, für den Fall, daß die übrigen Wege des polnischen Außenhandels enttäuschen sollten . . .“

Verfasser berichtet noch kurz die von ihm bei der Konferenz ausführlich begründete Notwendigkeit des Ausbaus der Gdingener Hafeneisenbahnen („Gospodarka Gajeta Handlowa“ Nr. 58, 12. 3. 1934), um dann zu den Verwaltungsfragen überzugehen. Hier wird festgelegt,

„daß die . . . Herausnahme Gdingens aus der unmittelbaren Staatsverwaltung eine Notwendigkeit ist. Andernfalls wird sich die Lage aus dem Vorjahr wiederholen, daß der Betriebsaufwand des Gdingener Hafens, gleichmäßig mit den Haushalten der übrigen Ressorts, entsprechend der staatlichen Finanzlage mechanisch reduziert wird. Die Schaffung eines besonderen Haushalts für Gdingen, gleichgültig in welchem rechtlichen Rahmen, ist jetzt eine von allen interessierten Faktoren anerkannte Forderung geworden.“

Als Beweis dieser Notwendigkeit zeigt eine Tabelle, wie die Entwicklung des Haushalts des See-Amtes weit hinter der Steigerung des Hafenverkehrs zurückgeblieben sei (vergl. den Bericht über den Hansball des Gdingener Hafens, 1933, Nr. 7/8, S. 36\*).

Günstiger sei es um die Frage der Gebührenpolitik des Gdingener Hafens bestellt, zumal nach der kürzlich erfolgten Neuordnung der Hafengebühren, die die Elastizität der Hafenverwaltung erheblich gesteigert habe.

Ein Beispieler ist nach der folgenden Übersicht auch bei der Zollverwaltung zu verzeichnen:

Jahr der Deklarationen pro Bürobeamten: Bürobeamten: Zollbeamten: Zollbeamten: insgesamt	1932	81	67	75	142
Juli 1933	208	70	94		164
Februar 1934	142	101	115		216

Dazu wird bemerkt:

„Obwohl auch auf diesem Abschnitt noch viel zu tun ist (es fehlt z. B. noch an einer genügenden Zahl von Zollaufsehern), wird doch wahrscheinlich das Jahr 1934 eine bedeutende Besserung erbringen, falls das Finanzministerium den Plan, ein Gebäude für das Zollamt zu errichten, verwirklicht, die Einteilung des Hafens in vier Zollbezirke vornimmt und die Politik der Verbesserung der Zollabfertigung . . . fortsetzt.“

In besondere fördere die Industrie Gdingens bisher vergeblich die Befreiung der 10 Prozentigen Manipulationsabgabe beim Export von Fertigwaren.

Bedeutende Fortschritte seien auch auf dem Gebiet der Steuerpolitik zu verzeichnen, u. a. durch das Gesetz vom 15. d. über Milderungen des Steuergesetzes für die Hafenmäßige. Dadurch werde besonders der Stückgutverkehr Gdingens gegenüber den minderbeladenen Konkurrenzhäfen günstiger gestellt.

„Wird dieses Gesetz schnellst und allseitig angewandt, so wird es hohe praktische Bedeutung erlangen. Das ist notwendig wegen der Aufhebung der Diskriminierung der deutschen Häfen (nach dem polnisch-deutschen Protokoll vom 7. 3. d. Js.)“

Ungefähr sei es um die postalischen Verhältnisse bestellt; trotz aller Bemühungen des Postministeriums stände der Post- und Telegraphendienst nicht auf der Höhe seiner Aufgaben. Insbesondere fordere der Gdingener Handel bisher vergeblich die Herstellung einer eigenen Labelverbindung Gdingens mit Schweden bzw. Wartburg, wodurch Gdingen unabhängige Postverbindungen mit Nord- und Westeuropa einerseits, mit Süd- und Südeuropa andererseits erhalten würde.

Sohr zu begrüßen sei die im Jahre 1933 erfolgte gesetzliche Regelung der Arbeitsverhältnisse im Gdingener Hafen.

Zur Darstellung der Folgen der polnisch-Daniziger Verträge für Gdingen übergehend, zeigt Verfasser zunächst die Entwicklung der leichten vier Monate in folgender Tabelle:

	Gdingen	Danzig	Gdingen	Danzig			
	to %	to %	to %	to %			
Einfuhr							
X 101 251	111	69 844	149	51 948	80	36 275	79
XI 90 907	100	46 549	100	65 076	100	45 956	100
XII 71 448	78	45 970	98	61 425	94	42 854	93
1933							
I 70 564	77	51 750	110	45 604	70	24 808	55
II 72 369	79	32 007	65	47 106	73	27 502	59
Ausfuhr							
X 510 981	96	462 732	93	487 996	106	459 627	90
XI 531 788	100	499 952	100	461 144	100	507 794	100
XII 403 888	87	333 534	107	475 945	103	529 306	104
1934							
I 455 164	85	601 873	121	368 388	80	385 072	76
II 382 000	72	373 285	75	357 924	78	339 568	64

Zu dieser ausführlichen Tabelle bemerkt Verfasser ferner: Sie ließe

nicht genügende Unterlagen, um endgültige Schlüsse über den Einfluß des September-Akkommens auf die Umsätze der beiden Häfen zu ziehen. Diesen Einfluß wird man erst nach Ablauf eines längeren Zeitraums beurteilen können. Daher muß man sich der Analyse dieser Zahlen enthalten\*. Zu erinnern ist nur an die Bemühungen der Danziger Regierungsfaktoren, die polnische Holzausfuhr zu beherrschen, diese kommen u. a. darin zum Ausdruck, daß der Danziger Senat denjenigen Holzarten, von denen im letzten Jahre Gdingen recht erhebliche Mengen an sich ziehen konnte, eine Austuhrprämie von 1,25 G pro Standard gewährt . . . um die höheren Umschlags- und Lagerkosten in Danzig . . . auszugleichen . . . Unterläßt man hier Schlüpfgerungen ebenfalls . . . als verfrüht, so ist zur Erläuterung nur mitzuteilen, daß der wichtigste Verlader in Gdingen, die „Polnische Holzexportagentur“

(„Paged“) in den Monaten Oktober 1932 — Januar 1933 von ihrem Holzexport in Gdingen 83,78 %, in Danzig nur 16,22 % verladen hat, während . . . in den entsprechenden Monaten 1933—1934 auf Gdingen 66,11 %, auf Danzig 33,89 % entfielen\*.

Zum Ende erinnert Verfasser noch an die nach Unterzeichnung der polnisch-Daniziger Verträge wiederholt von polnischen Wirtschaftskreisen erhobene Forderung,

„daß die Gleisichtung Danzigs und Gdingens hinsichtlich des Umschlagskosten die konsequent und plausibel betriebene Gleisichtung bezüglich der Leistungsfähigkeit aller Arbeitskoefizienten des Gdingener Hafens nach sich ziehen muß. Der alte, wirtschaftlich eingerichtete Danziger Hafen, der über einen Handelsapparat mit traditionellen Beziehungen, billigen und leichten Bankredit, sowie einem genügend — oft sogar übermäßig — entwickelten Verwaltungsapparat (Zoll) verfügt, ist natürlich ein Anziehungspunkt für alle Waren, die diesen Momenten größere Bedeutung beilegen als der Billigkeit des Umschlages. Im Gegensatz dazu übt bisher Gdingen eine Anziehung auf diejenigen Waren aus, bei denen die Billigkeit des Umschlages der wichtigste Kalkulationsfaktor ist, daher sind alle Arbeitskoefizienten des Gdingener Hafens bezüglich ihrer Leistungsfähigkeit auf das Niveau des Danziger Hafens zu heben. Diese Ausgleichsbewegung hat auf verschiedenen Abschnitten, z. B. der Hafenverwaltung, des Zolddienstes und auf steuerlichem Gebiet begonnen. Dieser Prozeß ist noch nicht als beendet anzusehen, doch ist ein stetiger Fortschritt in dieser Richtung zu betonen.“

Es folgen noch Angaben über die Entwicklung der polnischen Schiffahrt 1929—1933 (Tramp- und Linienschiffahrt) sowie über das deutsch-polnische Abkommen betr. die Zusammenarbeit deutscher und polnischer Schifffahrtslinien, wonach Verfasser bezüglich der Frage, „wie weit die Aufhebung der Diskriminierung der deutschen Häfen Hafenladungen zu den Landsgrenzen (von deutschen Häfen über die Landsgrenzen) abheben wird“, jede Prognose als verfrüht ablehnt.

[Dr. B. Kasprowicz; in: „Przegląd Gospodarczy“ Nr. 8 (15. 4. 1934), S. 284—289.]

\*) In anderen Fällen wird eine solche Zurückhaltung nicht bewußt, vielmehr hat — entgegen der auch aus dieser Tabelle ersichtlichen Tatsache, daß der Hafenumschlag Danzigs nach vorübergehender Steigerung aber bereits wieder rückläufige Bewegung aufweist — die polnische Presse wiederholt die „gräßlichen Folgen“ der Verträge für Gdingen betont („Kurier Poznański“ Nr. 101, 4. 3. 1934; „Kurier Poznański“ Nr. 23, 13. 3. 1934), um weitere Forderungen für Gdingen zu begründen. Verfasser selbst hat sich an anderer Stelle ebenfalls offenbar geäußert, nämlich: In einem für die Konferenz vorgesehenen Referat: „Gdingen auf Grund des polnisch-Daniziger Abkommens“, dessen Verlelung wohl auf Veranlassung der Regierung unterblieb (vgl. „Kurier Poznański“ Nr. 123, 17. 3. 1934), das aber in der jetz vertriebenen „Dzienniku Gajeta Handlowego“ (Nr. 58, 12. 3. 1934) veröffentlicht wurde, hat Dr. Kasprowicz nach Hinweisen auf die ungünstige Gestaltung des Gdingener Hafenverkehrs in den Monaten November 1933 — Januar 1934 folgende These aufgestellt:

„Da schon die ersten drei Monate, die unter der Wirkung des polnisch-Daniziger Abkommens standen, die Tendenz zur Steigerung des Hafenverkehrs in Danzig bei gleichzeitigem Rückgang des Hafenumschlags in Gdingen aufzuweisen, besteht die Notwendigkeit, durch Hebung aller Faktoren der Hafenarbeit in Gdingen auf das Normalniveau, auf dem sich Danzig befindet, dem Hafen in Gdingen eine Danzig gleiche Konkurrenzbasis zu schaffen.“

Besonders bei der Holzausfuhr, die Danzig vollkommen beherrschen will, besteht die Notwendigkeit, in Gdingen solche Umschlagsmöglichkeiten zu schaffen, die es ermöglichen, den 1933 erlangten Besitzstand zu bewahren.“

\*) Die Umleitung von Holzladungen ist in ihrer Bedeutung jedoch nicht zu übersehen, da ihr die Tatsache gegenübersteht, daß gerade diese staatliche Firma an dem Bau des Gdingener Hafenbahns besonderen Anteil nimmt und sogar einen Teil der Kosten tragen wird (vgl. Bericht Nr. 11).

\*\*) Vergl. 1933, Nr. 5, S. 21\*—22\*, Bericht Nr. 7/8, S. 29\* f., 1934, Nr. 1, S. 1\*—4\*, Nr. 4/5, S. 15\*—17\*.

## Die Rolle des Danziger Hafens im polnischen Außenhandel.

Die Zeitschrift des Zentralverbandes der polnischen Industrie ("Przegląd Gospodarczy") enthält in Nr. 8 vom 15. 4. 1934 verschiedene Beiträge über die Polen zur Versorgung stehenden Häfen, und zwar neben den bereits erörterten Ausführungen von Dr. B. Kaspromicki über Gdingen einen Aufsatz von J. Młodnicki über den Umschlag der polnischen Häfen im Jahre 1933 (S. 317—320), der sich auf — sehr genaue — Zahlendarstellungen über dessen Entwicklung (in Gdingen 1931—1933, in Danzig 1932—1933) bezieht, und endlich Darlegungen über "Die Rolle des Danziger Hafens im Außenhandel Polens," die den konservativen Direktor beim Danziger Hafenamtshof, Władysław Nagórski, zum Verfasser haben.

Hier wird nach Erwähnung der großen Dienste, die der eigene Jagang zum Meere, d. h. Danzig, Polen besonders in den Jahren 1919—1920 (bei der Lebensmittelversorgung) und 1925—1926 (für die Kohlenausfuhr) geleistet habe, ausführlich die Notwendigkeit akuter See- und Hafenpolitik Polens dargestellt und ferner gezeigt, wie es Polen trotz großer Schwierigkeiten gelungen sei, sein Ziel — die Lenkung seiner Warenseme und -ausfuhr über die eigenen Häfen — zu erreichen, u. a. durch entsprechende Eisenbahnlafitpolitik und durch den Ausbau seiner Häfen, zunächst des Danziger Hafens,

„Die durch diese langjährigen Mühen erzielten Resultate waren sehr groß. Der Warenaumschlag im Danziger Hafen wuchs von 2,2 Millionen to in der Jahre 1913 auf jährlich 8,5 Millionen to in den Jahren 1928—1931, der Prozentanteil am polnischen Außenhandel allmählich von 3 % auf 36 % (ingenreich) bzw. 24 % (wertmäßig)... Außerdem wurde ein recht starker Transitverkehr, besonders für die Tschechoslowakei (... 1930 rund 450 000 to) herangezogen. Danzig wurde in den Jahren 1927—1932 hinsichtlich der Menge der umgeschlagenen Waren der erste, hinsichtlich der Tonnage der dritte Hafen der Ostsee... Danzig wurde der Endpunkt eines ungeheuren Netzes direkter Schiffslinien... zu allen wichtigeren Welthäfen. Die in Danzig erzielten Resultate erleichterten in gewissem Maße auch die Entwicklung des Gdingener Hafens, besonders in seiner ersten Bauphase, als Gdingen für die plannmäßige Akquisition von Waren noch nicht genügend vorbereitet war und der Überschuß der Güter sich von dem damals überlasteten Danziger automatisch (?) nach Gdingen lenkte. Der ganze Apparat der ursprünglich vor allem für den Danziger Hafen ausgebauten Hafentarife kam sofort dem Gdingener Hafen... zugute. Ferner begannen die Danzig bedienenden regulären Linien bald ihre Schiffe auch nach Gdingen zu senden, auf diese Weise konnte es das Netz seiner Verbindungen mit anderen Häfen weit schneller aufbauen, als es selber diese Linien von anderen Häfen hätte heranziehen können. Manchmal war natürlich die Lage... auch umgekehrt, manche später in Gdingen geschaffenen oder von Gdingen erlangten Linien begannen, auch den Danziger Hafen zu bedienen. In Danzig waren ferner verschiedene polnische Speditionsfirmen entstanden, die... manchmal mit fertigem Apparat ihre Tätigkeit auf Gdingen ausdehnten oder ganz dorthin übersiedelten (...).

Die imponierende Entwicklung beider Häfen... begann, sich in dem Augenblick etwas zu komplizieren, wo einerseits der Ausbau Gdingens große Fortschritte machte, andererseits die Wirtschaftskrise einen starken Rückgang unserer Warenaumsätze mit dem Auslande bewirkte. Waren vorher in verschiedenen Zeiträumen die Hafeneinrichtungen sowohl in Danzig wie in Gdingen manchmal unzulänglich und überlastet, so war seit 1932 die Warenmenge zu klein, um eine ebenso starke Ausnutzung beider Häfen wie früher zu sichern. Die zahlenmäßige Entwicklung des Hafenverkehrs wurde gehemmt, erfuhr in Danzig sogar einen recht starken Rückgang (von 8,5 auf 5,5 Millionen to). Qualitativ trat jedoch eine gewisse Besserung ein,

Stückgut und hochwertige Waren begannen nämlich im Hafenverkehr eine immer größere Rolle zu spielen. Dahin wirkten in hohem Grade die besonderen Seezölle, die in beiden Häfen angewandt wurden, diesmal aber auf Initiative Gdingens zurückgingen. Diese Zölle brachten daher auch dem Gdingener Hafen, der dank dessen Baumwoll- und Südfriichttransporte erlangte, die überwiegenden Vorteile.

Die Lage des Danziger Hafens wurde in der Krise überhaupt schwieriger, da einerseits die Sympathien der ganzen polnischen Bevölkerung sich natürlich sehr stark Gdingen zuwandten, andererseits Industrie und Handel Polens im Gdingener Hafen bedeutende Kapitalien anlegten und aus begreiflichen Gründen... diese in erster Linie voll auszunutzen wollten. Endlich bewirkten die Spannung der politischen Beziehungen zwischen Polen und Danzig sowie die Unruhe weiter Kreise der polnischen — besonders der jüdischen — Kaufleute hinsichtlich der Arbeitsbedingungen in Danzig eine immer stärkere Lenkung des Hafenverkehrs nach Gdingen... Außerdem stellte sich der Umschlag verschiedener Waren in Gdingen weit billiger als in Danzig, da Gdingen den billigeren Hafenarbeiter bezahlte und das Niveau seiner Hafentarife damals um 30—60 % niedriger war als in Danzig.

Der Rückgang des Danziger Hafenverkehrs, der einerseits durch die Wirtschaftskrise, andererseits durch die erwähnten Gründe bewirkt war, begann im 1. Halbjahr 1933 so rasch zu erfolgen, daß es notwendig wurde, eine klare Entscheidung darüber zu treffen... welche Rolle Danzig in Polens Außenhandel spielen sollte. Solche Entscheidung war notwendig, nicht nur für Danzig, das durch den gewaltigen Sturz der Hafenumsätze beeinträchtigt war, sondern auch für Polen, dessen See- und Akquisitionspolitik genaue Festlegung des gegenseitigen Verhältnisses beider Häfen für längere Zeit und Anpassung der Investierungs- und Akquisitionspolitik beider Häfen an ein klares, konkretes Programm forderte.

Der Entschluß der polnischen Regierung entsprach der in der Hafenpolitik stets beachteten, grundsätzlichen politischen Linie, wonach Danzig und Gdingen sich nicht gegenseitig ausschließen oder bekämpfen, sondern allein sich ergänzen und zusammenarbeiten sollen. Harmonische Entwicklung und gleichmäßige Ausnutzung beider Häfen sind unerlässlich nicht nur im Interesse der Häfen selbst..., sondern auch im Interesse der polnischen Wirtschaft, für die es stets vorteilhafter sein wird, sich zweier Häfen bedienen zu können... Sofern es sich um den Danziger Hafen handelt, ist nicht zu vergessen, daß er mit Polen nicht nur durch die Bestimmungen des Versailler Vertrages verbunden ist, sondern wohl noch stärker durch seine natürliche geographische Lage und die historische Tradition von Jahrhunderten. Schon der Umstand, daß Danzig an der Weichselmündung... liegt, ist eventuell genügender Grund für die Behauptung, daß Polens Wirtschaftsleben ohne Danzig nicht auskommen kann, nicht auskommen darf. Natürlich können — politische oder wirtschaftliche — Ausnahmeverbedingungen zu gewissen Zeiten die Ausnutzung des Danziger Hafens durch Polen erschweren oder beschränken, aber solche Schwankungen dürfen Einfluß besitzen nur auf die Intensität der Ausnutzung des Danziger Hafens durch Polen, nicht auf die grundsätzliche Linie der polnischen Seepolitik, die unabhängig von den Schwankungen der politischen oder wirtschaftlichen Konjunktur für einen längeren Zeitraum aufgestellt werden muß.

Die gleichzeitige der Danziger Senat seine Bereitwilligkeit erklärte... den Weg der Rechtsstreitigkeiten zu verlassen und... auf der Grundlage der realen Möglichkeiten zu verhandeln, kam es zu dem Vertrag vom 4. August 1933, der durch das Protokoll vom 18. September ergänzt wurde...

... Folge dieser Verständigung war einerseits eine starke Entspannung der polnisch-Danziger Beziehungen am Danziger Platz, andererseits ein Nachlassen der Abneigung polnischer

Wirtschaftskreise, den Danziger Hafen zu benutzen ... Da... noch die Verbilligung der Danziger Umschlagskosten hinzukam, wurde das starke Sinken des Danziger Hafenverkehrs, das im 1. Halbjahr 1933 eingetreten war, gehemmt. Gleichzeitig besserte sich die Konjunktur für die Güter, die nicht nur auf Grund der Verständigung, sondern auf Grund technischer und natürlicher Bedingungen Spezialität des Danziger Hafens sind, also für Holz und Getreide, sodal nach Abschluß des Vertrages der Umschlag des Danziger Hafens nicht nur zu sinken aufhörte, sondern recht beachtliche Besserung aufwies. Übrigens ist zu betonen, daß Gdingens Umsätze dadurch überhaupt nicht gelitten haben, da der Gdingener Hafen gegenüber dem Vorjahr gleichfalls eine Besserung aufweist.

Man kann also sagen, daß der Abschluß des Vertrages eine gewisse natürliche Harmonie und die Gleichmäßigkeit in der Ausnutzung der beiden Häfen wiederhergestellt und den gewaltigen Sturz des Danziger Hafenverkehrs aufgehalten hat, der bei weiterer Dauer eine erhebliche Einschränkung der polnischen Wirtschaftseinflüsse sowie der Bedeutung des Danziger Hafens für Polen bewirkt hätte.

Gleichzeitig beendet ... die Verständigung jeden ungesunden Konkurrenzkampf der beiden Hafenverwaltungen und macht übertriebene Preissenkungen — zur Kundenwerbung — unmöglich. Die einmütigen Bemühungen beider Verwaltungen gehen jetzt dahin, in beiden Häfen die bestmöglichen technischen, organisatorischen und administrativen Bedingungen für die gemeinsamen Kunden zu schaffen ... Nicht nur die Tarifpolitik, sondern auch die Propaganda-Aktion ... wird entweder in engem Einvernehmen oder gar durch gemeinsame Vertretungen ... in den Transitländern, z. B. in den Tschechoslowakien oder Österreich, getrieben.

Es ist anzunehmen, daß die Sicherung gleichmäßiger Grundbedingungen ... für beide Häfen, d. h. einheitlicher Eisenbahntarife, Zollpräferenzen u. ä., sowie die Annäherung der Höhe der Umschlagskosten automatisch gleichmäßige Ausnutzung beider Häfen bewirken wird. Jeder der Häfen wird für gewisse Waren individuelle Vorteile aufweisen, die aus der natürlichen Lage oder den technischen Einrichtungen bzw. der Handelspezialisierung und organisatorischen Leistungsfähigkeit folgen. Außer der Schaffung dieser gleichen oder angenäherten Bedingungen ist aber für die harmonische Entwicklung der Häfen notwendig dauernde und möglichst enge Zusammenarbeit der Hafenverwaltungen und Festlegung der Investitionspolitik beider Häfen für eine bestimmte Zeit. Dabei muß diese Festlegung bei jeder wichtigeren Warenguppe eine gewisse allgemeine Arbeitsteilung zwischen den beiden Häfen als Grundlage wählen. Diese Teilung muß zwar die Notwendigkeit einer gewissen Spezialisierung ... berücksichtigen, aber die ausschließliche Leitung wichtigerer Umschlagsgüter zu einem Hafen vermeiden, da sie den betreffenden Gütern den Vorteil der Möglichkeit, sich zweier Häfen zu bedienen, rauben würde.

Bedenkt man, daß trotz des starken Ausbaus Gdingens und Danzigs, trotz des bedeutenden Rückgangs des Hafenverkehrs in den letzten Jahren die Umschlagsleistungsreserve in den beiden Häfen gegenüber den Häfen Westeuropas gar nicht so bedeutend ist, so ist anzunehmen, daß es bei einer gewissen Besserung der Konjunktur und Befolgung des Grundsatzes enger Kooperation der beiden Häfen gelingen wird, künftig sowohl Gdingen wie Danzig die Grundlage dauernder und systematischer Entwicklung zu sichern."

[B. Nagórski; in: "Przegląd Gospodarczy" Nr. 8 (15. 4. 1934), S. 289—293.]

### Eine neue englische Anleihe für Polen.

Wiederholte ist in Polen — besonders im Zusammenhang mit den demokratisch aufzunehmenden Handelsvertragsverhandlungen mit England (vgl. Bericht 1934, Nr. 8—9, S. 37\*) — der Wunsch nach stärkerer Kreidigentwöhrung Englands geführt worden. Zur Realisierung dieser Forderung bat u. a. die polnische Regierung, vertreten durch Finanzminister Roc und Verkehrsminister Piešek, seit längerer Zeit Verhandlungen mit einer englischen Finanzgruppe geführt, die jetzt von Erfolg gekrönt worden sind: am 24. April ist in London ein Abkommen mit der *Westinghouse-Gesellschaft* über eine größere Anleihe zur Ausstattung der polnischen Eisenbahnen mit neuen Dampfvorrichtungen unterzeichnet worden.

Die Anleihe soll auf den Betrag von 5 Millionen Pfund laufen, von denen im Laufe von 6 Jahren rund 60 % nach Polen (teils bar an das Verkehrsministerium, teils als Finanzierung von Aufträgen an die polnische Industrie) liefern sollen, während die restlichen 40 % von der *Westinghouse-Gesellschaft* in Form von Dampfmateriellen aus England geleistet werden. Die mit 6½ % verjüngliche Anleihe soll im Laufe von 10 Jahren zurückgezahlt werden. („*Ajstrowany Kurier Codzienny*“ Nr. 117, 29. 4. 1934.)

Finanzminister Roc erklärt nach Abschluß des Vertrages über die Anleihe:

„Die finanzielle Konstruktion des jetzt geschlossenen Vertrages mußte eine andere sein als die des im vorigen Sommer abgeschlossenen Vertrages über die Elektrifizierung des Warschauer Eisenbahnknotenpunktes. Damals stützte sich die finanzierende Gruppe ... auf die Versicherungsgesellschaft „Prudentia“ (British Overseas Bank), deren Präsident Gaillard, der seit 11 Jahren mit Polen arbeitet, ein erprobter Freund Polens ist ...“

Nach Verschwinden der schärfsten Krisenerscheinungen gab diese erste Gruppe das Signal ... konstatiert die Möglichkeit neue Finanzverbindungen mit Polen anzunehmen.

Der jetzige Vertrag stützt sich auf eine Finanzgruppe anderer Charakters. Seine Finanzierung ... erfolgte unter aktiver Beteiligung des „Export Credits Guarantee Department“ (britisches Handelsministerium), der Barclays Bank, die zu den „Big Five“ gehört, und der „Industrial Finance and Development Co.“ Diese Finanzgruppe hat einen anderen Charakter ... und die englische Presse konstatiert, daß die Finanzierungsmethode des jetzt geschlossenen Vertrages gewissermaßen eine neue Phase der englischen Bank- und Handelsgewohnheiten darstellt. Obwohl die Finanzierung ... ausschließlich durch eine reine Bankengruppe der englischen „City“ erfolgt, ist die Dauer des Vertrages um ein Jahr länger als die des Vertrages über die Elektrifizierung des Warschauer Eisenbahnknotenpunktes. Eine günstige Seite der jetzt geschlossenen Anleihe ist auch ihre niedrige Verzinsung. All das ist ein unwiderleglicher Beweis für das steigende Vertrauen des englischen Marktes zu der Stabilisierung der Verhältnisse in Polen — in politischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht — besonders zu unserer Währung.“ (*Gazeta Polska*“ Nr. 116, 29. 4. 1934; „*Ajstrowany Kurier Codzienny*“ Nr. 118, 30. 4. 1934.)

erner verbreitet die Polnische Finanzagentur (P A) den Inhalt einer Unterredung, die Finanzminister Roc nach Abschluß der Verhandlungen ihrem Londoner Vertreter gehabt hat, und in der er u. a. seiner Freude Ausdruck gibt, daß

„wir in London bereits den dritten bedeutenden Vertrag abschließen, umso mehr, als der jetzige Vertrag in noch höherem Grade als die früheren Abkommen eine innigere Gestaltung unserer engen Verbindungen mit dem englischen Markt darstellt.“

Die Kooperation der englischen Wirtschaftswelt mit Polen besitzt für uns erstrangige Bedeutung. Großbritannien ist heute nicht nur der aktivste Finanzmarkt der Welt, es ist auch der wichtigste Abnehmer unserer Waren. Eine Ausgleichung unserer Handelsbilanz mit England durch die Erteilung von Aufträgen an englische Firmen ... z. B. des Auf-

trages der Elektrifizierung des Warschauer Eisenbahnknotenpunktes oder der Lieferung von Bremsen für die polnischen Bahnen, besitzt für die weitere Entfaltung der polnisch-englischen Wirtschaftsbeziehungen große Bedeutung.

Ich möchte betonen, daß wir bei Abschluß des vorliegenden Vertrages bei den englischen Kontrahenten den besten Willen zur Zusammenarbeit vorfinden... Große Hilfe bei Abschluß des Vertrages... leistete das Departement für Exportkredit bei dem englischen Handelsministerium... Die Gruppe, die die Transaktion finanziert, besteht aus einer Reihe sehr bedeutender Banken, deren Beteiligung beweist, wie erheblich wir unseren Finanzbereich auf dem englischen Markt erweitert haben.

Der Vertrag besitzt große Bedeutung nicht nur für die Wirtschafts- und Finanzbeziehungen zwischen Polen und Großbritannien, sondern auch für die innerwirtschaftlichen Verhältnisse Polens. Fast 60% der Arbeiten werden von einheimischen Fabriken ausgeführt werden, das steigert die Beschäftigung besonders in der Metallindustrie, aber auch in... andern, mit der Bremsenproduktion verbundenen Industriezweigen. Ferner bewirkt der Zustrom von Auslandskapital eine Belebung der Wirtschaft Polens. Zu betonen ist, daß wir die Transaktion in der Zeit immer noch anhaltender Krisie abschließen..., was ihre Bedeutung vielfach steigert...“ („*Codzienny Gazeta Handlowa*“ Nr. 98, 27. 4. 1934.)

Die politische Bedeutung der Anleihe<sup>1)</sup> ist Gegenstand eines Leitartikels des sehr verbreiteten „Aufkommw Kuryer Codzienny“, in dem der Londoner Korrespondent dieses Blattes, „August“ (der jüdische Journalist Poljakoff) über die „entscheidende Wandlung in England zugunsten Polens“ ausführt: Der Abschluß des Vertrages beweise, daß

„London die Solidität der polnischen Finanzgrundlagen entschieden anerkannt hat. Dieser wichtige Vertrag... beweist, daß das Finanzinteresse Englands an Polen zu wachsen und zu bedeutenden Beträgen anzusteigen beginnt.“

Seit langem interessiert sich England finanziell für Polen, u. a. war der berühmte „Korridor“, der in den Gdingener Häfen endet, stets ein Gegenstand des englischen Interesses. Pommerellen ist im Norden Europas der einzige Küstenpunkt, wo die Erzeugnisse der englischen Industrie unabhängig von dem Monopol der deutschen Häfen Eingang finden können. Seit langem spricht man in London davon, daß Gdingen der einzige Hafen ist, den die deutsche Konkurrenz uns nicht schließen kann, und zwar nicht nur für die Einfuhr nach Polen, sondern auch für den Verkehr mit Mitteleuropa und sogar einem Teil des weiten russischen Hinterlandes.“

Nach dem Weltkriege habe die Londoner City noch lange an der Wirtschaftsgewalt — im Verkehr mit Mitteleuropa — sich der deutschen Vermittlung zu bedienen — festgehalten, bis die Einstellung der deutschen Zahlungen hier Wandler geöffnet habe.

... Hinzu kommt die Tatsache, daß inzwischen in England Zollprotektionismus entstanden ist. Man benötigt also die deutsche Vermittlung nicht mehr, ferner sind die Finanzkreise nicht

<sup>1)</sup> Hierzu sei verwiesen auf den heftigen Kampf, der in der polnischen Öffentlichkeit zwischen tschechischen und englischen Bewerbern um die Einführung des neuen Bezeichnungssystems geführt worden ist. Der Sieg der englischen Gruppe ist politisch nicht bedeutsam, da ein Sieg der tschechischen Gruppe (Skoda) indirekt auf französischen Einfluß zurückgeführt werden müßte.

mehr damit einverstanden, durch Geldlieferung an eine fremde Industrie die Konkurrenz mit englischen Produkten zu fördern. Der Londoner Geldmarkt steht unter der scharfen Kontrolle der Regierung, die jeden Kapitalexport, der den nationalen Interessen gefährlich werden könnte, verbietet.

Aus diesen und anderen — rein politischen — Gründen hat man sich in London entschlossen, direkten Kontakt mit den Ländern anzuknüpfen, die bisher nicht auf der Kundenliste standen. Unter diesen Ländern steht Polen an erster Stelle.

... Seit einer Reihe von Jahren betonen die Finanz-, Wirtschafts- und Militärexperten der englischen Regierung die Notwendigkeit..., die an der Weichsel liegende Republik zu unterstützen. Man darf jedoch das ungeschriebene Gesetz der internationalen Beziehungen nicht vergessen, wonach man Freunde nicht unter den Schwachen suchen darf.

Solange der Verdacht bestand, daß Polen nicht sämtliche Elemente dauernder Souveränität besäße, scheuten Englands vorsichtige „Finanziers“ vor einer großzügigen Finanzpolitik zurück. Glücklicherweise lieferte der polnische Staat zahlreiche Beweise für die Solidität seiner Grundlagen.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die politischen Erfolge der polnischen Regierung... die in Englands öffentlicher Meinung bestehenden Hindernisse endgültig behoben hat... Der deutsch-polnische Vertrag wurde trotz der Bescheidenheit Warschaus in London als großer Erfolg der Politik Marschall Piłsudskis bewertet. Die Tatsachen, daß den Berliner Militaristen der Friedenswillen aufgezwungen wurde, daß sie von der Notwendigkeit, für längere Zeit die sogenannte Korridorporopaganda einzustellen, überzeugt wurden... sind in ihrer Bedeutung in London sehr wohl erkannt worden... In der öffentlichen Meinung Englands hat sich Polen definitiv in die Liste der Großmächte eingetragen...“

[„Illustrowany Kuryer Codzienny“ Nr. 117, 29. 4. 1934.]

### Sinkende Rentabilität der polnischen Landwirtschaft.

Die früheren Berichte über diese Frage (1933, Nr. 4, S. 15\*; Nr. 5, S. 24\*) erfuhren eine nicht unbedeutende Ergänzung durch folgende Meldung der Oppositionspresse:

Eine Gegenüberstellung der Landwirtschaftserträge in den Wirtschaftsjahren 1928—1929 und 1933—1934 (gebrochene Erträge für die Zeit vom Juli 1933—Juni 1934), zeigt, daß im Laufe eines Jahrfünfts die Einkünfte der polnischen Landwirtschaft auf 39 % der Erträge des Wirtschaftsjahres 1928—1929 gefallen sind. Während die Landwirtschaft 1928—1929 Vorratsträge von 4 694 Millionen Zloty vereinahmt hat, dürfen die entsprechenden Eingänge in dem Wirtschaftsjahr 1933—1934 den Betrag von 1 800 Millionen Zloty schwierig voransetzen, vorausgesetzt, daß die Landwirtschaft in diesem Jahre dieselben Gütermengen absetzt wie im Wirtschaftsjahr 1928—1929 (was noch zu beweisen ist)! Da in der Zwischenzeit trotz aller staatlichen Hilfmaßnahmen die Lasten kaum gesunken sind, ist es kein Wunder, daß die polnische Landwirtschaft am Ende ihrer Kräfte angelangt ist.

[„Polonia“ Nr. 3427, 27. 4. 1934.]