

# Ostland-Berichte

## Reihe B: Wirtschafts-Nachrichten.

Herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig

### Inhalt:

Öbinger Probleme.

Die Rolle des Danziger Hafens im polnischen Außenhandel.

Eine neue englische Anleihe für Polen.

Sinkende Rentabilität der polnischen Landwirtschaft.

### Öbinger Probleme.

Anfangs März hat unter dem Vorfeld des Handelsministers Jarzyski in Öbingen eine große Wirtschaftskonferenz stattgefunden, an der neben verschiedenen Ministern und höheren Ministerialbeamten die Spitzen der Wirtschaftsverbände und der Wirtschaftsorganisationen teilnahmen. Dabei hat nach den Einzelreferaten, die sämtlich die Frage der Industrialisierung Öbingens in den Vordergrund stellten, der Handelsminister in dem Schlusssatz erklärt: Die Regierung beabsichtigt, Öbingen in den nächsten Jahren zum Industrieposten zu machen; Öbingen müsse das Industrie- und Handelszentrum Polens werden! Ferner betonte der Minister, daß die Privatinitiative in Öbingen notwendig sei und sie daher von der Regierung freigegeben werden müsse.

Die Konferenz ist nicht ergebnislos geblieben. Wie auch von der Oppositionspresse („Kurjer Warszawski“ Nr. 98, 11. 4. 1934) anerkannt werden mußte, sind die (z. B. in der „Polska Gospodarka“ Nr. 11 (17. 3. 1934), S. 227–33), ausführlich dargestellten Forderungen der Wirtschaftskreise bereits zu erheblichem Teil erfüllt worden. Auf Grund der vorgelegten Materialien hat z. B. der Finanzminister eine Reihe von Verbesserungen der Öbinger Zollverwaltung (Erhöhung des Personals, Reorganisation der Zollämter, Vereinfachung der Zollabfertigung, Errichtung eines Warenprüfungs-Laboratoriums), „Maszynowy Kurjer Gdylenski“ Nr. 89, 30. 3. 1934) verfaßt. Ferner soll eine Kommission des Verkehrsministeriums den Stand der Eisenbahnanlagen in Öbingen nachprüfen u. a. m. („Kurjer Warszawski“ Nr. 98, 11. 4. 1934.)

Der Direktor des „Rats der Öbinger Hafeninteressenten“, Dr. W. Raspirowski, der bei der Konferenz den weiteren Ausbau der Hafeneisenbahnen und Kadeverrichtungen Öbingens gefordert hat, veröffentlichte jetzt in der Zeitschrift des „Zentralverbandes der polnischen Anleiher“ folgenden Aufsatz über die „Öbinger 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 Gdiner Programm durch diese Tatsachen erfährt, Gdinen liegt im Schnittpunkt zweier grundlegender staatswirtschaftlicher Probleme: der selbständigen Wirtschaftsexpansion durch den Zugang zum Meer und der Regelung der Wirtschaftsbeziehungen zu unseren Nachbarn. Die ... Neuordnung 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, Gdinen 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: „... Gdinen muß Industrie- und Handelszentrum werden.“

Der Minister ergänzt seine Erklärung durch Bemerkungen über die Rolle des Handels in der Wirtschaft; er stellt fest, daß Verdienen 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 Gdinen besonders begründet. Die „Kinderkrankheiten“ unseres Hafens ... kamen u. a. darin zum Ausdruck, daß in einigen Kreisen eine dem jungen Hafenhandel Polens ungünstige Atmosphäre entstand. Wer den Seefragen nahesteht, hat immer den Eindruck, daß sich in unserer Bevölkerung die seewärtige Weltanschauung durchaus disproportional zu dem tatsächlichen Herangehen an die Gdinger Fragen entwickelt. Gdinen besitzt die Herzen wohl des ganzen Volkes; wenn es sich aber um das Verständnis ... der spezifischen Bedingungen Gdingers ... handelt, wird oft nicht das Maß angelegt, mit dem alle großen Wirtschaftserscheinungen, also alles, was in Gdinen geschieht, zu messen sind. Die im Hinterlande kultige Schablone läßt sich in Gdinen nicht anwenden, die dort vorzüglichen Normen versagen in Gdinen. Dieses heute von allen kompetenten Faktoren anerkannte Axiom kommt in einer Reihe von Spezialnormen für Gdinen zum Ausdruck: „Nur wer nichts tut, irrt nicht“ — diese Wahrheit ist in Gdinen beständig worden. In Gdinen sind unabsehlich, aber auch böswillig, Fehler begangen worden. Die aus Böswilligkeit begangenen Fehler fordern in Gdinen besonders scharfe Reaktion, und niemand ist stärker interessiert als die ersten Wirtschaftskreise, daß alle Mißbräuche ... ganz rücksichtslos ausgerottet werden. Denn der junge Handel im jungen Hafen muß beweisen, daß er auch hier den benachbarten Konkurrenzhäfen, die in der jahrhundertalten Hanseadition ... von „Treu und Glauben“ erzo-gen sind, gleichkommt. Doch darf die notwendige Reaktion gegenüber einzelnen Schuldigen nicht auf ... die Privatinitiative überheben ... einen Schatten werfen. Abgesehen von dem Spekulationskapital, erträgt das Kapital keine Unsicherheit, ebensowenig der Handel. Die öffentliche Mahnung des Handelsministers, daß der Handel in Gdinen besondere Fürsorge fordere und eine Atmosphäre der Ruhe und Sicherheit die conditio sine qua non für die Entwicklung des Gdinger Hafens sei ... wird zweifellos eine neue Welle ... verstärkter Privatinitiative hervorrufen ... Nach Erhalt dieser klaren Weisungen für die nächste Zukunft wird Gdinen daran gehen, die mit seiner Arbeit zusammenhängenden Probleme zu lösen ...“

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

## Einfuhr über Gdingen

	Anteil an Einfuhr Polens	Wert pro to
to Mill. Zl. (mengen- wertmäßig) (Zl.)		
1929 218 000 66	4,28 %	2,03 %
1930 343 000 84	9,61 %	3,78 %
1931 507 000 106	17,30 %	7,24 %
1932 347 000 133	19,40 %	15,48 %
1933 606 000 296	29,54 %	35,79 %

## Ausfuhr über Gdingen

	Anteil an Ausfuhr Polens	Wert pro to
to Mill. Zl. (mengen- wertmäßig) (Zl.)		
1929 2 402 000 71	11,42 %	2,51 %
1930 2 182 000 147	15,49 %	6,04 %
1931 4 576 000 285	24,45 %	15,09 %
1932 4 547 000 217	33,67 %	20,01 %
1933 4 987 000 239	38,40 %	24,80 %

In dieser auffallendsten Tabelle wird nach besonderem Hinweis auf den steigenden Wert der Einfuhren folgende Bemerkung gemacht: 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 Raummangel unterbleiben, zu erwähnen sei aber, daß (wegen des Fehlens besonderer Einrichtungen) die Erzeinfuhr auffallend gering sei und vor allem die grundlegenden Güter des polnischen Agrarports — Getreide und Mehl — überhaupt fehlen. Hier dürfte aber bald eine Änderung eintreten, da der Bau des Getreide-Elevators in Gdingen bereits beschlossen sei.

Besondere Beachtung verdiente die Holz- und Holzwaren-Export, die sich 1933 besonders günstig gestaltet habe (laut beigefügter Tabelle auf 251 200 zu gegenüber 88 019 in 1932). Gdingen sei durchaus am Holzexporthafen geschaffen, notwendig sei nur entsprechende Organisation der bisher in verschiedenen Hafeneinrichtungen provisorisch erfolgten Holzlagerung und -verladung (die laut Bericht Nr. 11 durch Errichtung des „Holzhafens“ gelöst ist).

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

„... Gdingen besitzt 17 mechanische Kräne für lose Massengüter mit einer Umschlagsleistung von 2 500 to je Stunde. Es fehlen aber noch acht Spezialschrottkräne, von denen jedoch vier in diesem Jahr aufgestellt werden sollen. Ungenügend ist die Zahl der Stückgutkräne... von denen 34 mit 1950 to Umschlagsfähigkeit je Stunde vorhanden sind. Das ist eine zu geringe Zahl gegenüber der Kaifänge (in anderen Häfen ist die Zahl der Kräne pro Kat-Einheit weit größer) und der Menge der umzuschlagenden Güter. Nach Abzug der mit Massengutkränen verladenen Güter erhalten wir folgende Arbeitsleistung der Stückgutkräne (in to 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-Ami“ bestellter Stückgutkräne abhelfen.

\*) Über den — bereits vor Jahren beschlossenen, wegen der ungenügenden Exportkapazität immer wieder ausgestellt — Bau des Elevators wird an anderer Stelle mitgeteilt.

Der Elevator werde endlich der überflüssigen Vermittlung Stettins (und Danzigs) im wesentlichen Getreide-Export Polens ein Ende bereiten. Der für eine Vollgaskraft von 20–25 000 to geplante Elevator, der nicht nur zur Einlagerung von Exportgetreide dienen soll, sondern auch Einrichtungen zur Reinigung von Getreide aufweisen wird, soll nach Fertigstellung voraussichtlich von der „Staatslichen Landwirtschaftsbank“ (Polnische Bank Land) verwaltet werden. („Cotydzienka Gazeta Sanbionna“ 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
Fische in qm	5 250	5 600	48 680	83 130	113 836	132 407
Umschlag (in to pro qm*)	33,5	11,0	7,2	6,8	5,1	10,7

\*) Umschlag abhängig der keine gedeckten Läger fordernden Rohstoffe (Kohle, Erz usw.).

... festgestellt ist eine bedeutende Steigerung der Ausnutzung der Hafenanlagen; man kann das Jahr 1933 ohne Übertreibung als ein Jahr der Lagerkrise 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 Läger im Bau sind, ist anzunehmen, daß die Frage der Lagerung im Hafen der Normalisierung zuschreitet.“

Die Raifreiden 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 Feststellung,

„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 Hauptausfuhrartikel 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 Erzeinfuhr findet in Gdingen keine größeren Umschlagsmöglichkeiten vor, ebenso besitzt die Holz- und Holzwaren-Export nur beschränkte Möglichkeiten.“

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

Verfasser berührt noch kurz die von ihm bei der Konfession ausführlich begründete Notwendigkeit des Ausbaus der Gdingener Hafeneinrichtungen („Cotydzienka Gazeta Sanbionna“ Nr. 58, 12. 3. 1934), um dann zu den Verwaltungsfragen überzugehen. Hier wird festgestellt,

„daß die... Herausnahme Gdingens aus der unmittelbaren Staatsverwaltung eine Notwendigkeit ist. Andernfalls wird sich die Lage aus dem Vorjahre wiederholen, daß der Betriebsausbau 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 Hafenerkehrs zurückgeblieben ist (vergl. den Bericht über den Haushalt 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 Hafenerwaltung erheblich gesteigert habe.

Ein Vergleich sei nach der folgenden Übersicht auch bei der Zollverwaltung zu vergleichen:

	Zahl der Deklarationen pro Warenbeamt:	Zahl der Beamten:	Zahl der Beamten:	Zahl der Beamten:
	Warenbeamt:	Warenbeamt:	Warenbeamt:	Warenbeamt:
Juli 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 Zollaufssehern), 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 Zollaufbereitung ... fortsetzt.“

Insondere fordere die Industrie Obdängens bisher vergeblich die Befreiung der 10prozentigen Manipulationsabgabe beim Reexport von Fertigfabrikaten.

Bedeutende Fortschritte seien auch auf dem Gebiet der Steuerpolitik zu verzeichnen, u. a. durch das Gesetz vom 15. 3. über Milderungen des Steuergesetzes für die Hafenumschläge. Dadurch werde besonders der Stückgutverkehr Obdängens gegenüber den minderbelasteten Konkurrenzhäfen günstiger gestellt.

„Wird dieses Gesetz schnellstmöglich 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.)“

Angünstiger sei es um die postalischen Verhältnisse bestellt; trotz aller Bemühungen des Postministeriums stünde der Post- und Telegraphendienst nicht auf der Höhe seiner Aufgaben. Insondere fordere der Obdängener Handel bisher vergeblich die Herstellung einer eigenen Kabelverbindung Obdängens mit Schweden bzw. Warschau, wodurch Obdängen unabhängige Postverbindungen mit Nord- und Westeuropa einerseits, mit Süd- und Südosteuropa andererseits erhalten würde.

Sehr zu begrüßen sei die im Jahre 1933 erfolgte gesetzliche Regelung der Arbeitsverhältnisse im Obdängener Hafen.

Zur Darstellung der Folgen der polnisch-Danziger Verträge für Obdängen übergehend, zeigt Verfasser zunächst die Entwicklung der letzten vier Monate in folgender Tabelle:

	Obdängen		Danzig		Obdängen		Danzig
	to	%	to	%	to	%	to
E i n f u h r							
1 9 3 2							
X	101 251	111	69 844	149	51 948	80	36 275
XI	90 997	100	46 549	100	65 076	100	45 956
XII	71 448	78	45 070	98	61 425	94	42 854
1 9 3 4							
I	70 564	77	51 750	110	45 604	70	24 088
II	72 369	79	32 007	65	47 166	73	27 502
A u s f u h r							
1 9 3 3							
X	510 381	96	402 732	98	487 986	106	450 627
XI	531 788	100	490 952	100	461 144	100	507 794
XII	463 888	87	533 594	107	475 965	103	529 306
1 9 3 4							
I	455 104	85	601 873	121	368 883	80	385 072
II	382 060	72	373 285	75	357 924	78	339 566

In dieser aufschlußreichen Tabelle bemerkt Verfasser alsbald:

„nicht genügende Unterlagen, um endgültige Schlüsse über den Einfluß des September-Abkommens 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 Holzaußfuhr 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 Ausfuhrprämie von 1,25 G pro Standard gewährt ... um die höheren Umschlags- und Lagerkosten in Danzig ... auszugleichen ... Unterläßt man hier Schlussfolgerungen ebenfalls ... als verfrüht, so ist zur Erläuterung nur mitzuteilen, daß der wichtigste Verleger 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“).

Raumweil erinnert Verfasser noch an die nach Unterzeichnung der polnisch-Danziger Verträge wiederholt von polnischen Wirtschaftskreisen erhobene Forderung:

„daß die Gleichstellung Danzigs und Gdingens hinsichtlich der Umschlagskosten die konsequent und planmäßig betriebene Gleichstellung bezüglich der Leistungsfähigkeit aller Arbeitskoeffizienten des Gdingener Hafens nach sich ziehen muß. Der alte, wirtschaftlich eingerichtete Danziger Hafen, der über einen Handelsapparat mit traditionellen Beziehungen, billigen und leichten Bankkredit, sowie einen 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 übte bisher Gdingen eine Anziehung auf diejenigen Waren aus, bei denen die Billigkeit des Umschlages der wichtigste Kalkulationsfaktor ist, daher sind alle Arbeitskoeffizienten 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 Zolldienstes 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 Schifffahrt 1929—1933 (Framp- und Einliefschiffahrt) sowie über das deutsch-polnische Abkommen betr. die Zusammenarbeit deutscher und polnischer Schiffsfahrtslinien, wonach Verfasser bezüglich der Frage, „wie weit die Aufhebung der Diskriminierung der deutschen Häfen Hafenladungen zu den Landgrenzen (von deutschen Häfen über die Landgrenzen) ableiten wird.“ jede Prognose als verfrüht ablehnt.

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

2) In anderen Fällen wird eine solche Zurückhaltung nicht bewahrt, vielmehr hat — entgegen der auch aus dieser Tabelle ersichtlichen Tatsache, daß der Hafenumschlag Danzigs nach vorübergehender Steigerung eher bereits wieder rückläufige Bewegung aufweist! — die polnische Presse wiederholt die „schädlichen Folgen der Verträge für Obdängen“ bezeugt („Kurjer Południowy“ Nr. 101, 4. 3. 1934; „Kurjer Południowy“ Z. 3. 1934), um weitere Forderungen für Obdängen zu begründen. Verfasser selbst hat sich an anderer Stelle ebenfalls offener geäußert, nämlich: In einem für die Konferenz vorgeschriebenen Referat: „Gdingen auf Grund des polnisch-Danziger Abkommens“, dessen Verlesung wohl auf Veranlassung der Regierung unterblieb (vergl. „Kurjer Południowy“ Nr. 123, 17. 3. 1934), das aber in der hier verbreiteten „Cotylna Ogólna Handlowa“ (Nr. 58, 12. 3. 1934) veröffentlicht wurde, hat Dr. Kasprovicz, nach Hinweis auf die ungünstige Stellung des Gdingener Hafenverkehrs in den Monaten November 1933—Januar 1934 folgende Thesen aufgestellt:

„Da schon die ersten drei Monate, die unter der Wirkung des polnisch-Danziger Abkommens standen, die Tendenz zur Steigerung des Hafenverkehrs in Danzig bei gleichzeitigem Rückgang des Hafenumschlags in Gdingen aufweisen, 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 Holzaußfuhr, die Danzig vollkommen beherrschen will, besteht die Notwendigkeit, in Gdingen solche Umschlagsmöglichkeiten zu schaffen, die es ermöglichen, den 1933 erlangten Besitzstand zu bewahren ...“

3) Diese Umleitung von Holzladungen ist in ihrer Bedeutung jedoch nicht zu überschätzen, da für die Tatsache gegenübersteht, daß gerade diese deutsche Firma an dem Bau des Obdängener Holzhafens besonderen Anteil nimmt und sogar einen Teil der Kosten tragen wird (vergl. Bericht Nr. 11).

4) Vergl. 1933, Nr. 3, S. 21—22\* 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 Góspodarczy“) enthält in Nr. 8 vom 15. 4. 1934 verschiedene Beiträge über die Polen zur Verfügung stehenden Häfen, und zwar neben den bereits erwähnten Ausführungen von Dr. B. Kasprowitz über Gdingen einen Aufsatz von J. Milobezki über den Umschlag der polnischen Häfen im Jahre 1933 (S. 317–320), der sich auf — sehr genaue — Zahlenangaben über dessen Entwicklung (in Gdingen 1931–1933, in Danzig 1932–1933) beschränkt, und endlich Darlegungen über „Die Rolle des Danziger Hafens im Außenhandel Polens“, die den kaufmännischen Direktor beim Danziger Hafenausschuß, Włodan Nagórski, zum Verfasser haben.

Sie wird nach Erwähnung der großen Dienste, die der eigene Zugang zum Meere, d. h. Danzig, Polen besonders in den Jahren 1919–1920 (bei der Lebensmittelfuhr) und 1925–1926 (für die Kohlenzufuhr) geleistet habe, ausführlich die Notwendigkeit aktiver See- und Hafenpolitik Polens dargestellt und ferner gezeigt, wie es Polen trotz großer Schwierigkeiten gelangen sei, sein Ziel — die Lenkung seiner Warenein- und -ausfuhr über die eigenen Häfen — zu erreichen, u. a. durch entsprechende Eisenbahntarifpolitik und durch den Ausbau seiner Häfen, zunächst des Danziger Hafens.

„Die durch diese langjährigen Mühen erzielten Resultate waren sehr groß. Der Warenumschlag im Danziger Hafen wuchs von 2,2 Millionen in den Jahren 1913 auf jährlich 8,5 Millionen in den Jahren 1928–1931, der Prozentanteil am polnischen Außenhandel allmählich von 3 % auf 36 % (mengenmäßig) bzw. 24 % (wertmäßig) ... Außerdem wurde ein recht starker Transitverkehr, besonders für die Tschechoslowakei (..., 1930 rund 450 000 t) 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 Schifflinien ... zu allen wichtigeren Welthäfen. Die in Danzig erzielten Resultate erleichterten in gewissem Maße auch die Entwicklung des Gdinger Hafens, besonders in seiner ersten Bauphase, als Gdingen für die planmäßige Akquisition von Waren noch nicht genügend vorbereitet war und der Überschuß der Güter sich von dem damals überlasteten Danzig automatisch (?) nach Gdingen lenkte. Der ganze Apparat der ursprünglich vor allem für den Danziger Hafen ausgebauten Hafentariefe kam sofort dem Gdinger 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 Speditionsfirmer entstanden, die ... manchmal mit fertigem Apparat ihre Tätigkeit auf Gdingen ausdehnten oder ganz dorthin übersiedelten (1).

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 Warenumsätze 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 t). 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 Gdinger Hafen, der dank dessen Baumwoll- und Südruchtransporte 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 Gdinger 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 Hafentarife besaß und das Niveau seiner Hafentariefe 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 beunruhigt war, sondern auch für Polen, dessen Seepolitik genaue Festlegung des gegenseitigen Verhältnisses beider Häfen für längere Zeit und Anpassung der Investierungen 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 — Ausnahmefällen 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.

Da gleichzeitig 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, sodaß nach Abschluß des Vertrages der Umschlag des Danziger Hafens nicht nur zu sinken aufhörte, sondern recht beachtliche Besserung aufwies. Übrigens ist zu betonen, daß Gdängens Umsätze dadurch überhaupt nicht gelitten haben, da der Gdängener 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 Preissteigerungen — 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 der Tschechoslowakei 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 Vorzüge aufweisen, die aus der natürlichen Lage oder den technischen Einrichtungen bzw. der Handelsspezialisierung 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 Investierungspolitik beider Häfen für eine bestimmte Zeit. Dabei muß diese Festlegung bei jeder wichtigeren Warengruppe 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 Gdängens und Danzigs, trotz des bedeutenden Rückganges 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 Gdängens wie Danzigs 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.

Wiederholt ist in Polen — besonders im Zusammenhang mit den demnächst aufzunehmenden Handelsvertragsverhandlungen mit England (vergl. Bericht 1934, Nr. 8—9, S. 37) — der Wunsch nach härterer Kreditbewährung Englands geäußert worden. Zur Realisierung dieser Forderung hat u. a. die polnische Regierung, vertreten durch Finanzminister Koc und Verkehrsminister Piatecki, 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 Ausbesserung der polnischen Eisenbahnen mit neuen Bremsvorrichtungen unterzeichnet worden.

Die Anleihe soll auf den Betrag von 5 Millionen Pfund lauten, von denen im Laufe von 6 Jahren rund 80 % nach Polen (teils bar an das Verkehrsministerium, teils als Finanzierung von Aufträgen an die polnische Industrie) fließen sollen, während die restlichen 40 % von der Westinghouse-Gesellschaft in Form von Bremsmaterialien aus England geliefert werden. Die mit 6 1/2 % verzinsliche Anleihe soll im Laufe von 10 Jahren zurückgezahlt werden. („Iustrowany Kuryer Gosienny“ Nr. 117, 29. 4. 1934.)

Finanzminister Koc 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 „Prudential“ (British Overseas Bank), deren Präsident Gairdner, der seit 11 Jahren mit Polen arbeitet, ein erprobter Freund Polens ist...“

Nach Verschwinden der schärfsten Krisenerscheinungen gab diese erste Gruppe das Signal... konstatierte die Möglichkeit, neue Finanzverbindungen mit Polen anzuknüpfen.

Der jetzige Vertrag stützt sich auf eine Finanzgruppe anderen 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 Finanzierungs-methode 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, 28. 4. 1934; „Iustrowany Kuryer Gosienny“ Nr. 118, 30. 4. 1934.)

Ferner verbreitet die Polnische Telegraphen-Agentur (P.T.A.) den Inhalt einer Unterredung, die Finanzminister Koc nach Abschluß der Verhandlungen ihrem Londoner Vertreter gegenüber 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 enger 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 Exportkredite 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 Bremsproduktion 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 Krise abschließen . . ., was ihre Bedeutung vielfach steigert . . .“ („Codzienna Gazeta Handlowa“ Nr. 96, 27. 4. 1934.)

Die politische Bedeutung der „Anleihe“ ist Gegenstand eines Leitartikels des sehr verbreiteten „Ilustrowany Kuryer Codzienny“, in dem der Londoner Korrespondent dieses Blattes, „August“ (der jüdische Journalist Poljakoff) über die „entscheidende Wandlung in England zugunsten“ ausführlich berichtet. 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 Weltkrieg habe die Londoner City noch lange an der Vortriebsgewohnheit — im Verkehr mit Osteuropa sich der deutschen Vermittlung zu bedienen — festgehalten, bis die Einstellung der deutschen Zahlungen hier Wandel geschaffen 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

\*) Hierzu sei verwiesen auf den heftigen Kampf, der in der polnischen Öffentlichkeit zwischen tschechischen und englischen Werbemännern um die Einführung des neuen Bremsensystems geführt worden ist. Der Sieg der englischen Gruppe ist politisch nicht bedeutungslos, da ein Sieg der tschechischen Gruppe (Szkoda) 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 Warschaws in London als großer Erfolg der Politik Marschall Pilsudskis bewertet. Die Tatsache, daß den Berliner Militaristen der Friedenswille aufgezwungen wurde, daß sie von der Notwendigkeit, für längere Zeit die sogenannte Korridorpropaganda 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. . .“

[„Ilustrowany 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\*) erfahren eine nicht unbedeutliche Ergänzung durch folgende Meldung der Oppositionspresse:

Eine Gegenüberstellung der Landwirtschaftserträge in den Wirtschaftsjahren 1928—1929 und 1933—1934 (geschätzte Erträge für die Zeit von Juli 1933—Juni 1934), zeigt, daß im Laufe eines Jahres fünf die Einkünfte der polnischen Landwirtschaft auf 39 % der Erträge des Wirtschaftsjahres 1928—1929 gefallen sind. Während die Landwirtschaft 1928—1929 Barerträge von 4 694 Millionen Zloty vereinbamt hat, büßten die entsprechenden Einkünfte in dem Wirtschaftsjahr 1933—1934 den Betrag von 1 800 Millionen Zloty schwerlich übersteigen, vorausgesetzt, daß die Landwirtschaft in diesem Jahre dieselben Gütermengen absetzt wie im Wirtschaftsjahr 1928—1929 (was noch zu bezweifeln ist)! Da in der Zwischenzeit trotz aller staatlichen Hilfsmassnahmen die Löhne kaum gesunken sind, ist es kein Wunder, daß die polnische Landwirtschaft am Ende ihrer Kräfte angelangt ist.

[„Polonia“ Nr. 3427, 27. 4. 1934.]