

# Ostland-Berichte

## Reihe B: Wirtschafts-Nachrichten.

Herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig

### Inhalt:

Motorisierung und Straßenbau in Polen.  
Zum 5-jährigen Investitions- und Industrialisierungsplan für  
Östingen.  
Charakteristik der polnischen Wirtschaftslage,  
In- und Auslandspreisgestaltung.

### Motorisierung und Straßenbau in Polen.

In der Nr. 28—29 unserer Berichte vom 25. November 1934 und in der Nr. 10 vom 1. Juni 1935 haben wir die Probleme der Motorisierung und des Straßenbaus in Polen getrennt ausführlich behandelt. Die seitdem verfloßenen Monate haben vor allem hinsichtlich der Motorisierung eine recht beachtliche Entwicklung gebracht, die für die Zukunft erfolgversprechend zu sein scheint.

Der vor über zwei Jahren eingeleitete Pressekampf in dieser Frage hat an Umfang und Intensität immer mehr zugenommen, so daß zuletzt keine Woche mehr verging, ohne daß mehrere Zeitungen auf die immer dringender werdende Frage der Demotorisierung in längeren Artikeln hingewiesen hätten. Dieser Kampf ist nicht ohne Erfolg geblieben. Im Straßenbauwesen ist, wie bereits berichtet, ein für polnische Verhältnisse recht beachtliches Bauprogramm für die nächsten 6 Jahre aufgestellt worden, dessen Durchführung bereits in Angriff genommen wurde, und hinsichtlich des Kraftwagenverkehrs wird für die allerhöchste Zeit mit dem Erlaß entscheidender Verordnungen gerechnet.

Von großem Wert für die Veranschaulichung der Wichtigkeit des ganzen Problems war die in der Zeit vom 7.—22. September d. J. in der Technischen Hochschule in Warschau veranstaltete Straßenbauausstellung. Wenn sie nach dem Willen der Veranstalter bei der breiten Bevölkerung das Interesse wecken und ihr zeigen sollte, „daß endlich der Augenblick gekommen ist, wo jeder Bürger die Bedeutung der Straßen für unser Staats- und Wirtschaftsleben erkennen und richtig einschätzen soll“, so hat sie wohl diesen Zweck erfüllt, gleichgültig aber hat sie auch den Beweis geliefert, daß die in der Presse immer wieder erhobenen Vorwürfe und Anklagen nur allzu berechtigt waren.

Trotzdem meint der „Goniec Warszawski“, daß „die Ausstellung zeigt, was sein soll. Mit der Darstellung der Wirklichkeit ist es viel schlimmer bestellt. Es fehlen beispielsweise so interessante Ausstellungsobjekte wie Autobusse, die von Pferden gezogen werden oder „polnische“ Wege, zumindest in größerer Anzahl ausgehängten Tafeln und Diagrammen feinerlei gedrucktes Material, bis auf den allgemeinen Ausstellungsführer, zu erhalten war. Angenehm fiel es daher auf, daß folgende drei deutsche Fachzeitschriften, die in deutschen Ausstellungen seltener erhältlich waren, eine besondere Nummer dieser Ausstellung und den polnischen Wegweiser widmeten“).

Bei der großen Anerkennung, die dieser deutschen Ausstellung, vor allem hinsichtlich der zahlreichen Maschinen und Werkzeuge,

\*) Es sind dies die Zeitschriften: 1. „Die Straße“ Nr. 17, 1. Septemberverbot 1935, 2. „Wald und Forst, Straßenbau-technisch“ Heft 36 vom 4. Sept. 1935, 3. „Industrie-Zeitung“ Nr. 72, v. 5. Sept. 1935, — auf deren recht interessante Artikel hier nur hingewiesen werden kann.

zuteil wurde, muß es um so mehr auffallen, daß der oppositionelle nationaldemokratische „Kurjer Poznański“, welcher seit längerer Zeit eine ununterbrochene wilde Deufschenebe treibt, auch diese Gelegenheit zu einem Hieb gegen das deutsche Reich benutzte. Darin schreibt nämlich General E. de Henning-Rhœaels:

„Großen Anteil an der Ausstellung nahm auch das Deutsche Reich. Das Ziel ist klar — in Polen ist viel zu machen, nun, und zu verdienen. Gern würden uns deshalb in dieser Arbeit unsere hilfsbereiten Nachbarn unterstützen, indem sie uns mit ausgezeichneten Straßenbaumaschinen und sicher auch mit einem günstigen Kredit locken. Aber eine solche Zusammenarbeit kann sich sehr leicht als Danaiden-geschenk erweisen.“

Mit Rücksicht auf unsere früheren Berichte werden wir uns im nachfolgenden nur auf die Wiedergabe derjenigen Zahlen beschränken, welche bisher von uns noch nicht gebracht wurden.

Wortführer in der Presse, gegen die Unentschlossenheit der Regierung eine sofortige gesetzliche Regelung zur Förderung der Motorisierung zu treffen, ist der Vizepräsident der führenden polnischen Wirtschaftszeitung „Gos. Gazeta Handlowa“, St. Mijałowski. Im Hinblick auf die Wegeausstellung schreibt er u. a.:

„Das Problem der Motorisierung des Landes wird geradezu eine eiternde Wunde, und zwar eine Wunde, welche immer größer wird und sich immer stärker entzündet und auf diese Weise die normale Entwicklung des Landes hindert und es hinsichtlich seiner Verteidigung der Möglichkeit einer Katastrophe aussetzt.“

Wenn sich noch jemand der Täuschung hingeben sollte, daß auf dem Gebiete der Motorisierung des Landes von uns etwas getan wird, und daß es in Wirklichkeit weder so schlecht, noch so gefährlich aussieht, wie das verschiedentlich verkündet und geschrieben wird, so raten wir einem solchen Optimisten, sich mit der Statistik bekanntzumachen, mit den Zahlen, die die Anzahl der mechanischen Fahrzeuge in Polen betreffen. Und was sagen diese Zahlen? Sie zeigen die nackte und erbarmungslose Wahrheit, nämlich, daß es nicht nur schlecht, sondern geradezu katastrophal aussieht.“

In der Tat zeigt die Statistik der in Polen laufenden Kraftfahrzeuge im Gegensatz zu allen anderen Staaten der Welt seit 1931 eine recht beträchtliche Abnahme (Vgl. auch „Ostland-Berichte“ Nr. 28—29/1934). Am 1. 1. 1931 betrug die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge ohne Militärfahrzeuge 47 331, wovon auf Autos insgesamt 38 760 und auf Personenautos 19 887 entfielen. Die entsprechenden Zahlen lauten für das Jahr 1933 (1. Januar): 34 197, — 25 266, — 11 672 und für 1935 (1. Januar): 34 173, — 24 821, — 13 756. Erst das letzte Halbjahr 1. 1.—1. 7. 1935 bringt einen kleinen Aufstieg u. zw. bei der Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge auf 35 038, der Gesamtzahl der Autos auf 25 212 und bei den Personenautos auf 14 438.

Die Gesamtzahl von 35 038 an Kraftfahrzeugen oder Art forte sich zusammen aus 14 438 Personenautos, 4 373 Autobroscheln, 1 520 Autobussen, 4 881 Lastautos, 8 777 Motorrädern und 1 049 anderen mechanischen Fahrzeugen, wie z. B. Ziffernen, Feuerwehren, Traktoren u. ä. m. Da die Gesamtbevölkerung Polens Mitte dieses Jahres die Zahl von 33,5 Millionen überschritten

haben, so entfalle demnach ein mechanisches Fahrzeug kaum auf 980 Einwohner.

Nimmt man die Personenautos in der Zahl von 25 212 allein, so kommen auf ein Auto in Polen — 1275 Personen. Damit steht Polen unter den europäischen Staaten an vorletzter Stelle und wird nur noch von Albanien „übertriften“. Zum Vergleich die Anzahl der Einwohner, die in einigen anderen Staaten auf ein Auto entfallen: in Rußland — 1061, Lettland 560, in der Tschechoslowakei — 134, im Deutschen Reich — 73 und schließlich in den Vereinigten Staaten — 5.

Das gleiche Bild erhält man, wenn man die Anzahl der Autos nimmt, die auf 1 km<sup>2</sup> Landfläche in den verschiedenen Staaten entfallen. In England sind es 7,07, in Frankreich — 3,43, im Deutschen Reich — 1,85, Tschechoslowakei — 0,80, Ungarn — 0,13 und in Polen 0,07. Bezeichnend ist es, daß in der Wojewodschaft Schlesien dagegen 0,58 Autos auf 1 km<sup>2</sup> fallen.

Die meisten Autos besitzt die Hauptstadt Warschau, und zwar 5796. Es folgen die Wojewodschaften: Posen mit 4007, Schlesien mit 2542, Pommerellen mit 2327, Lodz mit 2162, Krakau mit 1689, Lemberg mit 1626, Warschau mit 1372 und Kiewe mit 1069. In weitem Umfange folgen dann die Wojewodschaften Polesien mit 180, Tarnopol mit 201 und Nowogröde mit 228. Dabei ist zu berücksichtigen, daß in diese Zahlen außer den Personenautos auch die Autobroschets, Autobusse und Lastkraftwagen mit einbezogen sind.

35 008 mechanische Fahrzeuge jeglicher Art, worunter kaum 25 212 Autos, das sind nicht nur lächerlich niedrige Zahlen in einem über 33 Millionen Menschen zählenden Staate, der den Anspruch erhebt, die Rolle einer Großmacht zu spielen, sondern das ist geradezu kompromittierend! Diese Zahlen müßten jedem denkenden Staatsbürger, der sich über die Bedeutung des Kraftfahrzeuges im Klaren ist, die Schamröte ins Gesicht treiben.

Polen habe hinsichtlich der absoluten Anzahl der Kraftwagen heute ungefähr auf dem gleichen Stande wie gegen Ende 1928. In 6½ Jahren ist also kein Schritt vorwärts getan worden, während alle anderen Länder in unerhörter Weise ihre Motorisierung gefördert hätten.

Bemerkenswert sind die Folgerungen, die der „Kurjer Porański“ aus der Statistik der mechanischen Fahrzeuge in Polen zieht:

a) Ein gewaltsamer Zusammenbruch der Anzahl der Personenaautos im Jahre 1931 (was durch die Schaffung des Wegebaufonds bedingt war), mit einer gewissen Verbesserung im Jahre 1933, als die Novellisierung dieses Fonds durchgeführt wurde, und einer unbedeutenden Besserung im Jahre 1934.

b) Eine dauernde Abnahme (seit 1930) der Autotaxen (von 7,4 auf 4,8 tausend), was ebenfalls durch die Einführung des Wegebaufonds sowie durch die Verarmung der Stadtbevölkerung bedingt war.

c) Stabilisierung der Anzahl der Motorräder in Höhe von rd. 8500 Stück, welche durch den Wegebaufonds nicht befristet wurden.

d) Nach dem Rückgang im Jahre 1931 (von 7,5 auf 5,5 tausend) erfolgte eine Stabilisierung der Anzahl der Lastkraftwagen, jedoch mit der Tendenz zur weiteren Abnahme.

e) Der gewaltige Rückgang der Autobusanzahl (von 4,2 auf 1,6 tausend) als Folge der Einführung des Wegebaufonds, welcher diese Wagenart am stärksten belastete, der Einführung des Konzessionsgesetzes und der allgemeinen Benutzungsverminderung.

So sieht der zahlenmäßige Stand unserer Motorisierung aus; wenn wir jedoch den Stand der Abnutzung in Betracht ziehen, so stellt sich die Lage außerordentlich drohend dar, und zwar aus folgenden Gründen: nach amerikanischen Angaben beträgt die durchschnittliche Gebrauchsdauer eines Kraftwagens 7 Jahre. Bei unseren Wegen und Ausstattungsverhältnissen kann man diese Zeit als Höchstdauer ansehen. Deshalb müßten, um den Wagenpark auf der gleichen Höhe zu erhalten, jährlich 4000 neue Wagen in den Verkehr gebracht werden. Dagegen betrug der Verkauf neuer Wagen:

im Jahre 1930 rund 2000 Stück

„ „ 1931 „ 1200 „

„ „ 1932 „ 600 „

„ „ 1933 „ 700 „

„ „ 1934 „ 900 „

d. s. im Verlauf v. 5 Jahren rund 5400 Stück

Der Fehlbetrag machte demnach aus:

(5 × 4000) — 5400 = rd. 14 000 Stück, das sind fast 60% unseres heutigen Kraftwagenparks.

Daraus folgt, daß fast 60% der verkehrenden Wagen gebrauchsunfähig sind und in der nächsten Zeit aus dem Verkehr gezogen werden müssen, während dem Restbestand von rund 11000 Stück das gleiche Los in 2–3 Jahren bevorsteht.\*

Zur Begründung dieses bedauerlichen Zustandes führt der Verfasser des oben zitierten Artikels, W. Modzelewski, vier Ursachen an:

1. Die fiskalische Politik und die Verwaltungsmaßnahmen, 2. Der Zustand der Straßen, 3. Die Ausnutzungskosten, 4. Die Preise der Kraftwagen.\*

Es sind dies im wesentlichen die gleichen Ursachen, wie sie auch von den meisten anderen Schriftstellern angeführt werden. Wenn man von dem Straßenproblem, das wir an späterer Stelle im Zusammenhang mit der Wahrung der Ausstellung behandeln werden, abläßt, so sind es in der Tat vor allem die fiskalischen Belastungen und administrativen Schwierigkeiten, die den Erwerb und Besitz eines Kraftwagens geradezu unmöglich machen. Hauptforderung sei dabei die Befreiung der außerordentlich hohen Zollschranken, ohne welche von einer nennenswerten Zunahme der Autos in Polen, trotz größter Bemühungen, nicht die Rede werden kann. So betrug beispielsweise der Zoll für einen Wagen, der in den Vereinigten Staaten rund 600 \$ = rd. 3200  $\text{Zł}$  kostete, 7000  $\text{Zł}$ .

Die im Zusammenhang mit dem polnisch-englischen Handelsvertrag erfolgte Zollermäßigung habe nur die Kleinautos von 2<sup>1/2</sup> m l. befähigt und könne daher nicht als Lösung des Motorisierungsproblems in Polen angesehen werden, weil die polnischen Straßen in ihrem gegenwärtigen Zustande größere Wagen mit einer stärkeren Konstruktion erforderten. Erwerber eines Autos werde in Polen noch für lange Zeit ein über den Durchschnitt Befähigter sein. Diese Art von Menschen wünsche für nicht allzu viel Geld einen hervorstellenden Wagen zu haben. Dagegen sei für den mittelbegüterten Bürger der Preis eines Kleinwagens noch zu hoch. Gerade dieses Moment hätten die englischen Wirtschaftskreise nicht berücksichtigt, als sie die Zollermäßigung für ihre Kleinautos verlangt hätten. Zollermäßigung für Kleinwagen allein sei bei den polnischen Wirtschaftsverhältnissen nicht ausreichend. Vielmehr müßten sich die maßgeblichen Stellen zu einer Zollbefreiung für Kraftwagen jeder Art bereitfinden, wie sie sogar von dem Direktor der Staats-, Ingenieurbetriebe in Warschau in einem häufig vor der Presse gehaltenen Vortrag vehement befürwortet wurde. Erst dann wäre es nämlich möglich, bedeutend stärkere und den polnischen Verhältnissen entsprechenden Autos heranzubekommen, deren Preis kaum höher sein würde als der, welcher gegenwärtig für die Kleinwagen gezahlt würde.

Eine weitere grundsätzliche Forderung sei die völlige Umstellung der staatlichen Behörden. Es gehe nicht an, daß man behördlichseits den Besitz eines Kraftwagens noch immer als ausgeprochenen Luxus betrachte und dies dann in der Steuerbemessung entsprechend zum Ausdruck bringe. Zugleich damit müßten aber auch die zahllosen und heute geradezu unerfüßlichen bürokratischen Vorarbeiten im Zusammenhang mit der Erlangung der Fahrerlaubnis, der Registrierung des Wagens und seiner Benutzung geändert werden. In allen diesen Fragen wird immer wieder auf die Behandlung der Motorisierungsfragen im Deutschen Reich hingewiesen.

Diese und verschiedene andere Gründe bedingten es, daß die Nutzungskosten eines Autos in Polen rund 30–40% höher seien als in anderen Ländern.

Die Begründung, welche gelegentlich gegeben worden sei, daß man auf die mittleren und größeren Wagen beshalb so hohe Zölle gelegt habe, um die Errichtung von Automontagewerkstätten in Polen zu ermöglichen, habe sich ebenfalls als nicht stichhaltig erwiesen, da es trotz der hohen Zölle dazu doch nicht gekommen sei.

Interessant ist in dieser Verbindung eine aus der Straßenbauausstellung ausgehängte Tafel, welche die Höhe der Steuern und Gebühren zeigt, die den geschäftsmäßigen Verkehr im Verhältnis zum Einkommen bei Autobussen betreffen:

1. Staatlicher Wegelonds:	
a) gewöhnliche Gebühren	3,5 %
b) Konzessionsgebühren	3 %
c) mittelbare Gebühren für Materialien (Gasöl, Benzin)	2,5 %
	zusammen 9 %
2. soziale Lasten	5 %
3. Umsatzsteuer	2 %
4. Gewerbesteuer	0,11 %
5. Kommunale Steuern	0,33 %
	insgesamt 16,44 %

Rund ein Sechstel werde also allein an staatlichen Abgaben entrichtet. Die gleiche Tafel zeigte vergleichsweise, daß der Autobus bei einer täglichen Fahrt von 200 km für einen Ploß rd. 100 Zl. jährlich an Steuern zahle, während beim Pferdeverehr die Gebühr für einen Ploß nur 40—60 Zl. jährlich betrage.

Diese Tafelache macht auch folgende sehr bezeichnende Tabelle verständlich:

„Das Pferd verdrängt den Kraftwagen in Warschau.

Anzahl der Pferde- und Kraftdroschken:		
Jahr	Pferdedroschken	Kraftdroschken
1924	1480	782
1926	1435	1404
1928	1257	2114
1930	1257	2388
1932	1309	2190
1934	1580	1843
1935	1737	1840

Der stattgebundene Rückgang der Kraftwagen habe sich, wie aus einem Bericht der Petroleumindustrie hervorgeht, auch auf den Benzingebrauch ausgewirkt. Dieser habe im Jahre 1934 rund 62 tausend to betragen, bei einem Export in gleicher Höhe. Dagegen betrug der Inlandsabnah an Benzin im Jahre 1930, in einer Zeit also, in der Polen ebenfalls hinsichtlich des Benzins und Ölverbrauchs an letzter Stelle unter den zivilisierten Ländern rangierte, 100 tausend to und die Ausfuhr rd. 40 tausend to, so daß bei einem bedeutend größeren Absatz das Verhältnis 70:30 zugunsten des Inlandes gelaute hat.

Von den die Motorisierung betreffenden Tabellen verdient noch die in webrpolitischer Hinsicht interessante Zusammenstellung hervorgehoben zu werden.

Unter dem Titel: „Die Autos führen die Grenzen des Staates“ werden Angaben über die Absatz der Autos je 1 km Landgrenze in verschiedenen europäischen Ländern gemacht:

	Anzahl der Autos je 1 km Landgrenze	Länge der Landgrenze in km
Frankreich	671,2	2774
Deutsches Reich	146	5944
Belgien	109	1379
Spanien	93,6	1664
Schweiz	27,2	4013
Rumänien	11,1	2420
Polen	4,8	5394

Am der immer drohenden Gefahr der Demotorisierung des Landes und der ununterbrochen fortwährenden Plan- und Tatlosigkeit Einhalt zu gebieten, empfiehlt die „Coda, Gazeta

Handlowa“ die Einholung eines „Motorisierungs- und Straßenbau-Diffators“ nach dem Vorbilde des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen im Reich.

Es ist selbstverständlich, daß bei den gefürhten Diskussionen über die Frage, wie das Verkehrsmittel am günstigsten und raschesten nachgeholt werden könnte, die Errichtung eigener Erzeugungswerkstätten immer wieder in den Vordergrund gerät ist, in der richtigen Erkenntnis, daß nur eine eigene Produktion die sicherste Grundlage für eine planmäßig durchgeführte Motorisierung abgebe. Ein entscheidender Schritt seitens der Regierung in dieser Richtung sei daher die Schaffung der Staatlichen Ingenieurwerkstätten in Warschau-Praga gewesen.

Vor einiger Zeit fand eine Besichtigung dieses Internemens durch die Presse statt. Der bereits mehrfach zitierte Referent der „Coda, Gazeta Handlowa“, St. Nisifajomski, kennzeichnete das Gelebene wie folgt:

„Man muß zugeben, daß das, was uns gezeigt wurde, schon kein Bluff und leere Phrasen mehr sind, keine Versprechen und Projekte, sondern konkrete Tatsachen, welche den Beweis liefern, daß die einheimische Kraftwagenproduktion endlich aus dem nebelhaften Kreis der Überlegungen und Studien herausgegangen ist und den realen Weg praktischer Lösungen beschritten hat. Es ist dies zweifellos das Verdienst der gegenwärtigen neuen Leitung der Staatl. Ingenieurwerkstätten, welche die phantastischen Projekte durch ein zielvolles, durchführbares und unseren Möglichkeiten und Anforderungen entsprechendes Programm ersetzt hat.“

Über die gleiche Besichtigung heißt es in einem längeren Artikel in der „Gazeta Polska“:

„Unsere Befriedigung wird noch vermehrt, wenn wir erlauben, daß nach einer Zeit, in welcher man sich auf die Montage von eingeführten Teilen beschränkt hatte, es gelungen ist, die Arbeit der Halbfabrikate liefernden inländischen Fabriken zu koordinieren, auf die Qualität ihrer Erzeugnisse hinzuwirken und schließlich zur Eigenproduktion nach ausländischen Lizenzen, jedoch aus polnischem Material, überzugehen. Dieser Prozeß ist noch nicht beendet, vor allem ist noch hinsichtlich der Preise viel zu erreichen.“

Nicht minder muß darauf hingewiesen werden, daß einzelne Erzeugnisse der Autofabrik der Staatl. Ing.-Werkstätten, wie z. B. Motorräder, schon vollkommen aus inländischen Rohstoffen und Halbfabrikaten hergestellt werden, während andere — wie der Lastkraftwagenunterbau — immer weniger aus dem Auslande stammende Teile enthält, und dies sind fast ausschließlich solche, die im Inlande nicht hergestellt werden. An den Kosten des Lastkraftwagens stellt der Anteil des Auslandes nach Abzug der Lizenzkosten (rund 4 %) 9,55 %, die vor allem auf Kugellager und einige Standardelemente der elektrischen Ausrüstung entfallen, welche bei fast allen Autos der Welt aus den gleichen Quellen stammen. Es besteht das dauernde Bestreben, den Anteil des Auslandes an den Lastkraftwagenstellen auf 7 oder gar 5 % herunterzudrücken, was wohl auch in Kürze erreicht werden wird.

Da die Preise der Halbfabrikate auf dem Inlandsmarkt in starkem Maße von der Größe der Bestellungen abhängen, hat man sich mit Recht entschlossen, die Erzeugung auf dem Gebiete der Lastkraftwagen nicht so stark zu differenzieren und sie auf die notwendigsten und unseren Verhältnissen am besten angepaßten und daher am besten verkäuflichsten Typen zu konzentrieren . . .

Diese Konzentrierung der Produktion machte eine schrittweise Kostensenkung der Rohstoffe und Halbfabrikate möglich — (wobei allerdings der Staat Zuschüsse von 3 Millionen Zl. jährlich erteilt hat) . . .

Die günstige Entwicklung der Erzeugung von Gestellen für Lastkraftwagen und Autobussen mit Benzinmotoren und die Steigerung ihrer Herstellung auf 1000 Stück jährlich ist ein bedeutender technischer Erfolg. Kein geringerer Erfolg ist die Vorbereitung der Produktion von Wagen großen Tonnagehalts, welche bisher mit Ausnahme der Dieselmotoren, die im Inlande

gebaut wurden, aus ausländischen Teilen montiert wurden. Der Wagen zu diesen Maschinen wird von der „Interessen-Gemeinschaft“ in Oberschlesien hergestellt werden . . .

Das Gebiet der Lastkraftwagenherzeugung ist von außerordentlicher Bedeutung für den Staat, so daß es nicht Wunder nimmt, daß es mit Sorgfalt und besonderem Schutz gegen die ausländische Konkurrenz durch Protektionszölle und Einfuhrbeschränkungen bedacht werden muß . . .

Schwere Bedenken muß jedoch die Anwendung der gleichen Methoden auf dem Gebiete der Personenkraftwagen wachrufen, hinsichtlich derer der Staat nicht direkt an der Herrschaft des einen oder anderen Typs auf dem Markte interessiert ist . . . Hier werden Produktionsmonopole, Einfuhrverbote, Protektionszölle u. a. m. der Motorisierung nicht nur keinen Nutzen bringen, sondern mit größter Sicherheit sogar schaden . . .

Die Erzeugung der Personenkraftwagen „Polski Fiat“ 508, welche von den Staat. Ing.-Werkstätten betrieben wird, ist, abgesehen von dem unglücklichen Verträge, gegenwärtig eine so minimale (kaum 500 Wagen jährlich), daß die allgemeinen Kosten mächtig auf jeden erzeugten Wagen drücken. Außerdem ist die Abhängigkeit vom Auslande noch eine viel größere als bei den Lastkraftwagen . . . Erst eine bedeutende Vergrößerung der Erzeugung von Personenaus wird die Herstellung auch der Halbfabrikate im Inlande möglich machen, aber diese Vermehrung ist abhängig von der Schaffung eines Automarktes, der in Wirklichkeit nicht vorhanden ist . . . In dieser Hinsicht wäre die Anwendung eines moralischen Druckes auf alle Bessergestellten zu empfehlen, damit sie sich Autos anschaffen. Erst dann würde sich langsam ein Automarkt herausbilden und das Motorisierungsproblem von Fleck machen.“

Die in den Staat. Ingenieur-Werkstätten beschäftigten Arbeiter zählen rund 20.000. Es werde erwartet, daß das Unternehmen schon in Kürze seine Produktion noch mehr erweitern und an den Bau mittelgroßer und mittelstarker Personewagen herangehen werde, wie sie für Polen am geeignetsten seien.

Große Bedeutung werde der Errichtung von Montagewerkstätten verschiedener ausländischer Autofirmen beigemessen, da man sich dessen bewußt sei, daß selbst unter den günstigsten Bedingungen die Eigenproduktion an Autos zumindest für die nächsten Jahre den vorhandenen Ansprüchen nicht genügen könne.

In der Diskussion über den Straßenbau ist seit unserem Artikel in Nr. 10/1935 der „Oftland-Berichte“ kaum ein bemerkenswertes neues Moment aufgetaucht. Da außerdem in den der Straßenbau-Ausstellung genutzten Heften der Fachschriften: „Die Straße“ und „Alpbat und Teer, Straßenbautechnik“ eine Reihe zusammenfassender Artikel über das polnische Straßenwesen erschienen sind (in „Die Straße“, „Die Landstraßen in Polen“, „Die polnische Straßenbau-Vereinigung“ und in „Alpbat und Teer“: „Die Verwaltung der Straßen in Polen“) wollen wir uns darauf beschränken, unsere früher gemachten Angaben durch die auf der Ausstellung bekanntgegebenen neuen Zahlen zu ergänzen.

Allein für den Bau von verbesserten Oberflächen auf den Staatsstraßen, wie ihn das 2-jährige Straßenbauprogramm verleiht, hat der Staat im Jahre 1935 einen Kredit von 38 022 000 Zł bewilligt. Hiervon entfallen auf:

1. Anteil der Investitionsanleihe (43,2 %) 16 427 000 Zł.
2. Arbeitsfond (30,3 %) 11 505 000 „
3. Staatlicher Wegefond (26,5 %) 10 090 000 „

In den 6-jährigen Bauprogramm (1935—1940) ist die Ausföhrung von verbesserten Oberbau in einer Länge von 4760 km vorgesehen. Die Kosten hierfür würden 340 Millionen Zł betragen und gliederten sich wie folgt:

1935—1936:	1200 km, Baukosten 110 Mill. Zł.
1937—1940:	3560 „ „ „ 230 „ „

„Das 6-jährige Bauprogramm umfaßt grundsätzlich vier Gruppen von Wegebauarbeiten:

1. Den Bau von verbesserten Oberflächen auf den bestehenden Hauptverkehrsstraßen, welche unsere Hauptstadt mit dem

Polnischen Meere und den Wojewodschaftsstädten sowie mit den Hauptstädten der benachbarten Staaten verbinden, auf den Wegen von wirtschaftlicher Bedeutung, welche die Industriezentren miteinander verbinden, sowie auf den Touristenwegen; — die Gesamtlänge der geplanten Straßen dieser Kategorie beträgt ungefähr 4700 km.

2. Den Bau von rund 1100 km neuer Staatsstraßen mit hartem Oberbau (hauptsächlich gepflastert), überwiegend in denjenigen Gebieten, in welchen die Dichte des Straßennetzes nicht ausreicht für ein ordentliches Funktionieren des Wirtschaftslebens.

3. Den Bau von rund 24 400 laufenden Metern neuer Brücken, wovon rd. 13 600 lfd. m dauerhafter Brücken auf die Straßen entfallen, welche von dem Programm der Verbesserung des Oberbaues umfaßt werden, und 10 800 lfd. m Holzbrücken auf anderen Wegen.

4. Die Instandhaltung der bestehenden Staats- und Selbstverwaltungsstraßen auf Kosten des Staates, deren Gesamtlänge rund 20 000 km beträgt.

Außerdem sieht das Programm den Bau von rd. 4000 km neuer Selbstverwaltungsstraßen und rd. 21 000 lfd. m neuer Brücken vor, wozu noch entsprechende Kredite in den Selbstverwaltungshaushalten vorgesehen und die Hand- und Spanndienste in vollem Umfange ausgenutzt werden müßten.“

Um das polnische Straßennetz — wenn auch in ferner Zukunft — ungefähr auf den Stand der weiteuropäischen Staaten zu bringen, müßten in Polen im Verlauf der nächsten 20 Jahre jährlich gebaut werden:

200 km Staatsstraßen,
900 km Wojewodschafts- und Kreisstraßen, und
1900 km Gemeindeftraßen,

zusammen also rund 3000 km.

Polen besitzt gegenwärtig rd. 15 km Straßen auf 100 km<sup>2</sup> Fläche, es erstrecke jedoch mindestens 30 km auf 100 km<sup>2</sup>. Mit genau 14,83 km reihe nämlich Polen gegenwärtig in Europa an 15. Stelle und werde selbst von Bulgarien mit 15,3, Spanien mit 16,5 und Rumänien mit 19,9 km auf 100 km<sup>2</sup> übertraffen, von anderen Staaten ganz zu schweigen. Vergleichsweise kommen in Deutschland Neise 46 km auf 100 km<sup>2</sup>, in Holland 82 und in Frankreich und England 120 bzw. 120,8 km.

Bezüglich der Dichte des Straßennetzes im Verhältnis zur Bevölkerung (Anzahl km auf 10 000 Bewohner) steht Polen in Europa sogar erst an 17. Stelle, hinter Jugoslawien (23,6), Bulgarien (32,2), Rumänien (34,2), Spanien (38,5). Die Spitze nimmt wiederum Frankreich mit 166,1 ein, während England mit 82,8 nach Dänemark (147,2) an 3. Stelle steht.

Die Länge der Straßen in Polen betrug in km am 1. April 1934:

Art d. Straßen	mit harter Oberfläche	Grundstraßen	auf.
Staatsstr.	14 293	3 507	17 800
Wojew.-Str.	10 832	3 968	14 800
Kreisstr.	22 572	13 636	36 208
Gemeindefstr.	10 605	256 850	267 455

zusammen 58 302 277 961 336 263

Tanach daß sich die Anzahl der Straßen mit harter Oberfläche gegenüber 1924 mit 49 699 um nicht ganz 9000 km vermehrt.

Die in den letzten elf Jahren gebaute Anzahl neuer Straßen zeigt folgende Tabelle:

Anzahl der in den einzelnen Jahren gebauten Weßtrecken:

	Staatsstr.	Wojew.- u. Kreisstr.	Gemeindefstr.	auf.
1924	33	219	—	252
1925	24	303	—	327
1926	48	286	—	334
1927	60	489	—	549
1928	111	730	669	1510
1929	123	589	704	1416
1930	61	460	670	1191

1931	60	228	453	750
1932	9	248	416	673
1933	31	327	380	738
1934	112	442	505	1059
zusammen:	681	4321	3797	8799

Die hierfür in den einzelnen Jahren verausgabten Summen betragen:

1924	= 6 216 000 Zł.	1929/30	= 42 111 000 Zł.
1925	= 8 806 000 Zł.	1930/31	= 31 465 000 Zł.
1926	= 11 269 000 Zł.	1931/32	= 27 281 000 Zł.
1927/28	= 23 664 000 Zł.	1932/33	= 13 367 000 Zł.
1928/29	= 57 206 000 Zł.	1933/34	= 13 013 000 Zł.

Abgeschlossen seien noch zwei Tabellen über die gegenwärtige Dichte des polnischen Straßennetzes und den projektierten Arbeitsplan des 2. und 6.-Jahres-Straßenbauprogramms in den einzelnen Wojewodschaften wiedergegeben:

#### Dichte des Straßennetzes:

Wojewodschaft:	in Verhältnis zur Oberfläche in den einzeln. Wojewodschaft.		in Verhältnis zur Bevölkerung in den einzeln. Wojewodschaft.	
	Länge der betr. u. großh. Straßennetze auf 1 q. km.	Dichte d. Straßen auf 100 km <sup>2</sup> .	Bevölkerung auf 1 q. km.	Dichte der Straßen auf 10 000 Einwohner.
Pommernellen	5051	30,80	1 136 000	44,31
Polen	8710	32,74	2 202 000	39,59
Schlesien	2313	55,07	1 349 000	17,13
Warschau	5526	18,67	3 363 000	14,32
Łódź	3666	19,29	2 738 000	13,38
Kielce	3998	15,62	3 062 000	13,07
Kraśnik	5153	29,61	2 393 000	21,56
Lemberg	5266	18,54	3 255 000	16,15
Lublin	3178	10,18	2 576 000	12,32
Wloclaw	3132	9,67	1 704 000	18,42
Wilno	1521	5,24	1 342 000	11,35
Nomogrod	1731	7,53	1 108 000	15,59
Poleſien	919	2,50	1 196 000	7,72
Wolhynien	1202	3,37	2 187 000	5,49
Tarnopol	1181	19,28	1 663 000	19,16
Stanislaw	3088	18,27	1 542 000	20,05

#### Zwei- und sechsjähriges Bauprogramm neuer staatlicher und Kommunalstraßen mit Unterstützung durch den Staat:

Wojewodschaft:	Länge in km		
	1. 2.-Jahresprog. 1933-36	2. 4.-Jahresprog. 1937-41	6.-Jahresprog. unterm.
Pommernellen	31	260	327 ?
Polen	13	100	113
Warschau	175	500	675
Łódź	118	149	267
Kielce	63	73	136
Kraśnik	62	188	250
Schlesien	22	8	30
Wloclaw	74	253	327
Lublin	35	120	155
Lemberg	28	—	28
Wilno	140	615	755
Nomogrod	66	665	725 ?
Poleſien	43	356	399
Wolhynien	52	630	682
Tarnopol	8	140	148
Stanislaw	—	225	225

Das summarische Ergebnis der beiden Bauprogramme stellt sich demnach wie folgt dar:

	Länge	Kosten
2 Jahre	930 km	41 000 000 Zł.
4 Jahre	4282 km	204 000 000 Zł.
6 Jahre	5212 km	245 000 000 Zł.

[Führer durch die Straßenbauausstellung:

- „Gazeta Polska“ v. 28. 4.; 7. u. 25. 6.; 4. u. 17. 8. u. 12. 9. 35.
- „Kurjer Poranny“ v. 22. 3.; 26. 7. u. 6. 9. 35.
- „Kurjer Poznański“ v. 5. 22. u. 27. 9. 35.
- „Codzienna Gazeta Handlowa“ Nr. 77, 109, 115, 120, 135, 137, 142, 153, 178, 185, 200, 207, 213, 219, 223, 225.
- „Czas“ v. 9. 4.; 11. 8. u. 9. 9. 35.
- „Polska Gospodarcza“ Heft 22, v. 1. 6. 35.
- „Goniec Warszawski“ v. 11. 9. 35; „Polonia“ v. 11. 9. 35;
- „Głos Narodu“ v. 30. 8. 35; „Słowo Pomorskie“ v. 4. 8. 35;
- „Kurjer Łódzki“ v. 27. 8. u. 5. 9. 35.]

#### Zum 5-jährigen Investitions- und Industrialisierungsplan für Gdingen.

Der Wunsch, den Ausbau der Hafenstadt Gdingen in einem solchen Maße zu beschleunigen, daß eine ordentliche Ausnutzung des Hafens durch die Nationalwirtschaft möglich sei, bedingte die Notwendigkeit, außerordentliche Mittel anzuwenden, um diese Entwidlung zu sichern. Diese Bemühungen fanden ihren Niederschlag in dem vom Regierungskommissariat ausgearbeiteten „Fünf-Jahres-Plan zum Ausbau der Hafenstadt Gdingen“. In dem von der „Gdyń. Gazeta Handl.“ wiedergegebenen Entwurf wird betont, daß es sich hierbei ausschließlich um notwendige öffentliche Investitionen handele, ohne vorerst Rücksicht zu nehmen auf die gleichfalls sehr wichtige Förderung der Privatinitiative auf dem Gebiete von Industrie und Handel und der damit notwendigerweise im Zusammenhang stehenden Anlagen von Privatkapital.

Einleitend heißt es in dem Investitionsprojekt des Regierungskommissariats in Gdingen, daß „der heutige Entwicklungsstand der Hafenstadt Gdingen die planmäßige Durchführung des Baues fundamentaler Investitionen, wie Straßen, Plätze, Licht, sanitäre Anlagen, sowie soziale Anlagen in Gestalt von Schulen, Krankenhäusern u. a. m. notwendig macht“. Die Ausführung aller notwendigen Anlagen werde nach mehrere Jahrzehnte in Anspruch nehmen. Es heißt ferner, daß die dringlichsten der Lösung harrenden Fragen habe man daher in den Fünf-Jahres-Plan aufgenommen. Dies sei u. a. auch ihnen deshalb notwendig, um die gegenwärtige oberflächliche und planlose Arbeit in Gestalt vorläufiger Häuser- und Barackenbauten einzufrieren. Begründet sei diese „Schonarbeit“ in der außerordentlichen Bevölkerungszunahme innerhalb der heutigen Verwaltungsgrenzen Gdingens. Die Einwohnerzahl Gdingens, welche 1926 — 8000 betragen habe, sei bis zum Jahre 1928 auf 28 000, bis 1931 auf 31 498 und bis 1934 auf rd. 50 000 angestiegen. Nach vollzogener Eingemeindung der Gemeinden Adlershorst und Klein-Katz werde man noch im Jahre 1935 mit einer Bevölkerungszahl von rd. 70 000 rechnen können.

„Da der durchschnittliche Bevölkerungszuwachs während eines Jahres rd. 7000 beträgt, so wird Gdingen im Jahre 1940 eine Hafenstadt von mindestens 110 000 Einwohnern und möglicherweise sogar von über 150 000 Einwohnern sein.“ (— Hier sei erinnert, daß man i. Zt. bereits für das Jahr 1931 mit 50 000 und für das Jahr 1933 mit 100 000 Einwohnern gerechnet hatte.) ... Selbstverständlich wird die weite Ausdehnung der Stadt vor allem die Ausgaben für Verkehrsanlagen bedeutend erhöhen, deren Aufgabe die Schaffung einer ordentlichen und bequemen Verbindung Gdingens mit dem Komplex der es umgebenden Ortschaften innerhalb seiner Verwaltungsgrenzen, wie Kielau, Obluch, Wittomin, Adlershorst, Klein-Katz u. a. m. sein wird\*). Allein die Innenstadt Gdingens erfordert gegenwärtig die Anlage von 21 825 m<sup>2</sup> neuer Straßen und Plätze, während für ganz Gdingen diese Zahl auf 87 400 m<sup>2</sup> berechnet wurde. Diese Investitionen sind unerlässlich, um die Baugelände zugänglich zu machen, und sie sind insgesamt auf einen Betrag von 24,5 Millionen Zł. für die Zeit von 1935/36 bis 1939/40 berechnet. Unabhängig davon ist ein Min-

\*) Pläne dieser Art waren bereits auf der in der Zeit vom 7. bis 22. Sept. d. J. in Warschau veranstalteten Wegeausstellung zu sehen.

desplan dieser Verkehrsanlagen in Höhe von 8350 000 Zl. festgesetzt worden. Die mit dem Ausbau des Verkehrsnetzes in Verbindung stehenden sanitären Anlagen (Wasserleitung und Kanalisation) sowie die Elektrifizierung dieses Netzes sind in dem Fünf-Jahres-Plan zusammen mit 41 Millionen Zl. eingesetzt worden. In mangels notwendiger Mittel nicht minder vernachlässigtes Gebiet der öffentlichen Wirtschaft ist das öffentliche Gesundheitswesen. Dies beweist die hohe Säuglingssterblichkeit, das Fehlen eines öffentlichen Krankenhauses u. a. m. Für die in diesem Investitionsplan vorgesehenen Anlagen für Zwecke des öffentlichen Wohles sind 5,8 Mill. Zl. bereitgestellt. . . . Ebenso unproportional zu den Anforderungen der Stadt ist das Schulwesen entwickelt."

Gegenwärtig sind mehrere Volksschulen im Bau, von denen die ersten bereits fällig eingeweiht wurden. Außerdem sei der Bau eines Gymnasiums vorgesehen. Die bereitgestellten Mittel betragen hierfür rd. 1.450 000 Zl. In weiteren größeren Anlagen sehe der Fünf-Jahres-Plan vor: Theater und Rathhaus für 4,5 Mill. Zl. und an sich rentierenden Anlagen: Schlachthaus und Markthalle, für 2 Millionen Zl.

„Vorausgesetzt, daß auf dem Gebiete des Verkehrs im Verlaufe von 5 Jahren eine Summe von mindestens 8350 000 Zl. (die tatsächlich notwendige Summe beträgt 24,5 Mill. Zl.) investiert wird, so sind zur Durchführung des Planes während des Jahrfrunfts insgesamt 26 676 000 Mill. Zl. erforderlich, welche auf die einzelnen Haushaltsjahre in folgenden Anteilen entfallen: 1935/36 — 4 559 000 Zl.; 1936/37 — 6 680 000 Zl.; 1937/38 — 7 439 000 Zl.; 1938/39 — 4 375 000 Zl.; 1939/40 — 5 383 000 Zl. und 1940/41 — 8 500 000 Zl. . . . Vom Standpunkt der städtischen Wirtschaft lassen sich die Investitionen in folgende vier Gruppen aufteilen: 1. unrentable Anlagen, d. i. für Verkehr, öffentliches Wohl, soziale Obhut — 16 615 000 Zl.; 2. sich selbst unterhaltende Anlagen: Kanalisation, Wasserleitung, Elektrifizierung — 5 561 000 Zl.; 3. rentable Anlagen: Schlachthaus und Markthalle — 2 000 000 Zl.; 4. kulturell repräsentative Anlagen — 4 500 000 Zl."

Diese angelegten Summen sollen in den Überschüssen des Gemeindehaushalts, in Anteilen und einigen Gebühren für diesen Zweck auferlegten Steuern ihre Bedeckung finden. Da aus all diesen Posten jedoch keine größeren Beträge zu erzielen sein dürften, ist beabsichtigt, durch die verschiedenen ministeriellen Ressorts Zuschüsse zu gewähren.

Hand in Hand mit diesen Bauplänen werde, wie man hofft, auch die Industrialisierung Gdingens fortschreiten, die bisher ein recht normales Tempo aufwies. Große Hoffnungen habe man fernerseitig auf die Errichtung einer Erzeugungsfabrik für Ford-Autos gesetzt, doch hätten sich die damaligen Verhandlungen vor allem wegen der polnischen Sozialgesetzgebung zerfallen. Dieser Plan sei jetzt erneut aufgetaucht.

Die realen Aussichten auf Durchführung stelle gegenwärtig der Bau einer eigenen Werft in Gdingen dar, welcher eine aktuelle Notwendigkeit sei.

Nach den Angaben des Statistischen Jahrbuches Gdingens für das Jahr 1933/34 sind in Gdingen bereits 153 industrielle Unternehmungen registriert. Es entfallen davon auf Betriebe der Mineraterzeugung — 7 Unternehmungen, auf Metallwaren — 20; chemische Erzeugnisse — 2; Holzwaren — 4; Lebensmittel — 28; Baumunternehmungen — 48; graphische Arbeiten — 8, und auf verschiedene andere Arbeiten — 36. Zu den größten Betrieben seien die Ölmühle, Reisfäbrik und das Stülchhaus zu zählen, von denen das letztere eines der größten in Europa sei. Eine vorherrschende Stellung habe sich jeder der Fischindustrie eingenommen. In den Jahren 1932—1933 seien in Gdingen acht neue und größere Unternehmungen der Fischindustrie entstanden. In deren Besitz seien zwei Konservenfabriken, 47 Fischen und 8 Magazine. Die Hochfischerei entwickle sich immer mehr. Dieser Industriefrieg habe alle Bedingungen einer gesunden und erfolgreichen Entwicklung für die Zukunft.

„Das industrielle Gdingen! Das ist in der nahen Zukunft ein weiterer verwirklichter Wunschtraum eines noch nicht alten

Märchens von der polnischen Herrschaft auf dem Meere. Wir festigen unsere Stellung an der Ostsee mit jedem Tage. Kein einziger Tag unserer Herrschaft ist vergeudet worden."

Sichtlich für absoluten und relativen Größe Gdingens in Bezug auf andere europäische Häfen sowie über seine Bedeutung für das ihm angegliederte Hinterland brachte die „Gazeta Polska" einige recht interessante Vergleiche.

Im günstigen Lichte erhebe sich Gdingens Stellung, wenn man es unter dem Gesichtspunkt der umgeschlagenen Warenmenge betrachte. In diesem Falle stehe Gdingen unter den europäischen Häfen an 6. Stelle nach London an 1. Stelle mit einer Umschlagmenge, die im Jahre 1934 — 28 Mill. to überstiehe habe, Hamburg mit einer Umschlagmenge von rd. 18 Mill. to, Rotterdam mit 14 Mill. to, Antwerpen mit 11,3 Mill. to und Marseille mit rd. 9 Mill. to. Gdingen habe im Vergleichsjahre einen Umschlag von über 7 Millionen to gehabt, und man rechne damit, daß es in diesem Jahre auf die 5. Stelle aufrücken werde.

Ein richtiges Bild ergebe jedoch ein Vergleich der Werte der umgeschlagenen Waren. „Der in diesem Falle unter den europäischen Häfen von Gdingen eingenommene Platz ist ein viel schlechterer als im vorigen Falle — und überhaupt recht schwierig zu errechnen. Der Wert der im Jahre 1934 in Gdingen umgeschlagenen Güter übersteigt nicht 7000 Mill. Zl. Das ist sehr wenig, wenn man berücksichtigt, daß der Wert der umgeschlagenen Menge in Hamburg auf Zloty umgerechnet in der gleichen Zeit rd. 14 Milliarden Zloty betrug und in London sogar über 25 Milliarden Zloty. In dieser Hinsicht wird Gdingen von einer ganzen Reihe europäischer Häfen mit einer viel geringeren Umschlagmenge, wie z. B. Kopenhagen, Stockholm, Le Havre, Liverpool, Neapel u. a. m. übertroffen."

Um die Bedeutung eines Hafens in wirtschaftlicher und nicht nur mengenmäßiger Hinsicht zu kennzeichnen, sei wohl das maßgeblichste und relativ genaueste Merkmal die Rolle, welche er in Handels- und wirtschaftlicher Hinsicht im Verhältnis zu seinem Mutterlande spielt. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, nehme Gdingen geradezu eine Ausnahmestellung ein. Selbst die größten Häfen Europas, wie Hamburg und London, stülgen nicht 40% des gesamten Auslandsverkehrs ihres Landes um, wie es bei Gdingen der Fall sei. Bei Hamburg betrage dieser Anteil rd. 27%, bei London erreiche er auch kaum 30%. Hierin dürfte Gdingen an vierter Stelle zu stehen kommen hinter Antwerpen, Rotterdam und Kopenhagen, als Hauptstädte der verschiedenen kleineren Länder.

Wachstumswert sei schließlich noch das Kriterium der Bedeutung des Hafens als Verkehrspunkt in der Weltschiffahrt und im Landverkehr. Auch in dieser Hinsicht stehe Gdingen mit seinem Transitverkehr, der um 5% seines Gesamtverkehrs schwande, weit am Ende unter den großen europäischen Häfen.

Wenngleich ganz allgemein Gdingen als technisch auf ausgereift anerkannt werden könne, so sei in Zeiten größter Entspannung des Verkehrs der Mangel gewisser technischer Reserve in der Form von Kautanlagen und Verladeeinrichtungen spürbar. Invollkommen sei andererseits auch noch die Organisation des Handels. Gdingen könne sich nicht mit einer natürlichen, damit aber auch recht langsamen Entwicklung derselben zufrieden geben. Vielmehr müsse die Entwicklung der Handelsorganisation Schritt halten mit der der technischen Einrichtungen. Von welcher Bedeutung diese Fragen seien, habe sich erst fällig deutlich gezeigt, als infolge des Zollkonfliktes mit Danzig der Umschlag im Gdingen Hafen eine Rekordhöhe erreicht habe. Der Umschlag im August habe nämlich noch um rd. 54 500 to denjenigen des bisherigen Reformmonats März mit 714 485 to überstiegen. Während der Gesamtumschlag im Juli d. J. 642 835 to (Einfuhr — 270 267 to, Ausfuhr — 562 123 to, Stüftenverkehr — 104 545 to) betragen habe, sei er im August d. J. auf insgesamt 788 914 to (Einfuhr — 81 109 to, Ausfuhr — 673 344 to, Stüftenverkehr — 14 460 to) angestiegen.

Bei im allgemeinen gutem Befinden dieser Gewaltprobe hätten sich jedoch auch noch gewisse Mängel gezeigt. So wären beispielsweise die Eisenbahnen den an sie gestellten Forderungen nicht ganz gerecht geworden. Aufgefallen wäre nämlich in vielen Fällen das Fehlen einer genügenden Anzahl Waagons, und viele Schwierigkeiten hätte auch das nicht ausreichende Getriebe gemacht. Der Ausbau des Eisenbahnelektrizitäts in Östingen habe sich als eine brennende Notwendigkeit erwiesen. Ebenso habe der Östinger Zollapparat nicht zur Zufriedenheit gearbeitet. Als dritter Faktor, dessen Arbeit nicht genügt habe, sei schließlich das Expeditionswesen zu nennen, dem bisher leider die Fähigkeit, auf weite Fahrt zu arbeiten, abgesprochen werden müsse. „Wer weiß, ob dieser Umstand nicht dafür entscheidend sein wird, daß die zweifelhaften Wertes wieder eingetretene „Normalisierung“ der Verhältnisse zu Danzig es dem Danziger Hafen möglich machen wird, die ihm verloren gegangenen Ladungen wiederzugewinnen.“

... Es muß darauf geachtet werden, daß der Warenstrom, welcher sich während einer Konjunkturperiode sein Bett durch Gdingen gegraben habe, dieses nach einiger Zeit nicht wieder verlasse, ... um in das alte zurückzukehren oder sich ein neues zu suchen.“

[„Codz. Gazeta Handlowa“ v. 3. 7. 1935  
„Gazeta Polska“ v. 15. 7., 10. 8. u. 8. 9. 1935.  
„Kurjer Warszawski“ v. 7. 8. 1935.  
„Kurjer Poznański“ v. 7. 9. 1935.]

### Charakteristik der polnischen Wirtschaftslage.

In einem längeren Artikel des „Dziennik Pospanski“ wurde kürzlich ein Überblick über die polnische Wirtschaftslage und deren Verflechtung mit der gesamten Weltwirtschaft und der dadurch bedingten Abhängigkeit von derselben gegeben. Einleitend weist der Verfasser (B. Sikorski) darauf hin, daß bei einer Behandlung der wirtschaftlichen Schwierigkeiten also oft übersehen werde, daß diese bis zu einem gewissen Grade nur die Widerspiegelung der Wandlungen in der Weltwirtschaft seien. Bezüglich der Verhältnisse Polens zur übrigen wirtschaftlichen Welt lasse sich feststellen, daß Polen auf der Resultante der beiden auseinanderstrebenden Komponenten entlangdrehle. „Wir sind weit vom Wirtschaftsliberalismus abgegangen, haben jedoch nicht ebenso weit wie andere Staaten den Weg der Planwirtschaft beschritten.“ Infolgedessen wirkten sich auf im polnischen Wirtschaftswesen diese beiden auseinanderlaufenden Tendenzen aus. Als letztes Beispiel dafür könne die Preisgestaltung dienen. Wie immer und überall, so entwickelten sie sich auch in Polen auf zwei völlig verschiedenen Ebenen:

a) entweder auf Grund der Weltkonjunktur, welche durch den Wirtschaftsautomaten reguliert werde, oder b) auf Grund des isolierten Inlandmarktes, der von der Zollpolitik des jeweiligen Landes entscheidend beeinflußt wird.

„In Polen gestalten sich die Preise teils nach der ersten und teils nach der zweiten Regel, und daher erklärt sich das Bestehen der Preisschere, welche das Hauptproblem unserer Wirtschaftsorganisation bildet. Die Folge der Weite dieser Preisschere ist die ungünstige Verteilung des Sozialeinkommens. Berücksichtigt man jedoch, daß das Sozialeinkommen je Kopf der Bevölkerung in Polen ein Zehntel des Einkommens eines Bürgers in den Vereinigten Staaten von Nordamerika und ein Drittel des Einkommens eines Bürgers in der Tschechoslowakei beträgt, so müssen wir um so größere Aufmerksamkeit der entsprechenden Verteilung der geringen Einkommen derselben zuwenden.“

Eine der vielumstrittenen Fragen in Polen liegt die, ob die festpreisige Förderung des Exportes, für den die inländischen Verbraucher bedeutende Aufgebote zahlen müssen, mehr Schaden oder Nutzen bringe. Verfasser ist der festen Überzeugung, daß die fäktliche Hochhaltung der an und für sich nicht rentierenden Ausfuhr den Blick für gesunde Exportmöglichkeiten verunkelt. Gleichzeitig erfolge ein doppelter Ausgleich ein und derselben Ausfuhrartikels, einmal durch den höhe-

ren Preis, welchen der Inlandsverbraucher zu zahlen, hat und das andere Mal durch die Kompensationszuschläge, mit denen eine Reihe der eingeführten Waren belastet werde.

Ein charakteristisches und gleichzeitig grundsätzlich negatives Kennzeichen des polnischen Wirtschaftstehens sei der Mangel polnischer Kapitalien. „Das ausländische Kapital beherrscht die Rohstoffindustrie, in der es infolge der Kartellschranken gesicherte Gewinne hat, während das polnische Kapital sich auf die mittlere und kleinere Verarbeitungsindustrie mit ihren unvergleichlich schlechteren Arbeitsbedingungen konzentriert.“

Die Entwicklung der polnischen Kapitalbildung ist durch die Wandlungen gehemmt worden, welche das Geld in Polen durchmachen mußte. Es ist bekannt, daß die Abwertung der Mark und die zwei Abwertungen des polnischen Zloty jegliche Ersparnisse vernichtet haben und eine Thesaurierung von Edelmetall und fremden Valuten zur Folge hatte, sowie das Mißtrauen gegen die eigene Währung in einem solchen Maße weckte, daß schließlich der Dollar zu unserem wichtigsten Umlaufmittel wurde. Die Währungsabwertung vernichtete für mehrere Jahre das Vertrauen und den wirtschaftlichen Wiederaufbau.

Die entschiedene, wenngleich schmerzhaft verteidigte Beständigkeit des Zloty hatte zur Folge, daß die Thesaurierungstendenz wieder abbekte, der Dollar entthront wurde, das System der Doppelwährung verschwand und das Sparen wieder einsetzte. Anstelle der Kapitalflucht ins Ausland erfolgte der Polkauf der polnischen Auslandsanleihen, und die ausländischen Staatsschulden verringerten sich von 4,5 auf 3,3 Milliarden.

Im Anschluß an diese allgemeineren Ausführungen folgt eine Charakterisierung der wichtigsten Wirtschaftsgruppen.

In Bezug auf die Landwirtschaft erklärt der Verfasser, daß es das Hauptziel der Agrarreform sei, im Zusammenhang mit der Entschuldungsaktion und den Investitionsplänen zur Lösung des brennenden Problems der landwirtschaftlichen Überbevölkerung beizutragen. Seine Man nämlich von den intensiv benutzten und — nach Ansicht des Verfassers — deshalb sich nicht rentierenden Betrieben Großpolens ab, so könne letztendlich werden, daß die Produktivität der kleinen landwirtschaftlichen Betriebe größer sei.

„Zweifellos wird jedoch selbst die glücklichste Erledigung der Agrarreform unsere Landwirtschaft nicht gesund machen, und die Notwendigkeit, ihr zu Hilfe zu kommen, versteht daher heute die gesamte Bevölkerung.“

Industrie und Handwerk. Die landwirtschaftliche Überbevölkerung beweist deutlich, daß man den Prozentsatz der vor allem in der Industrie und im Handwerk beschäftigten städtischen Bevölkerung vermehren muß. Hier ist jedoch der Mangel einer einheitlichen Meinung, wie dies anzuliegen sei, festzustellen.

Die schwere, vorwiegend kartellierte Rohstoffindustrie hält die gesamten Inlandspreise auf hohem Stande, indem sie nachzuweisen sucht, daß sie das im Interesse der Ausfuhr tut, dank welcher der Staat in den Besitz der zum Ausgleich der passiven Zahlungsbilanz notwendigen Devisen gelangt und auf diese Art gleichzeitig einer zusätzlichen Anzahl von Arbeitslosen Beschäftigung gibt.

Mit Recht wird den Kartellen jedoch die Frage gestellt, ob man auf eine andere Art nicht einer noch größeren Anzahl Menschen Arbeit geben könnte. Die Vorwürfe, welche man den Kartellen macht, daß sie in den spezifisch polnischen Verhältnissen die freie wirtschaftliche Entwicklung hemmen, sind in der Tat schwer zu widerlegen.

Aber das Handwerk erfahren wir, daß es gegenwärtig in Polen rd. 450 000 Handwerksbetriebe gibt, welche eine doppelt so große Anzahl von Arbeitern beschäftigen wie die Großindustrie. Siehe man in Betracht, daß den Handwerksstand rein polnisches Element bilde, so müßte es selbstverständlich sein, daß er besondere Unterstützung und Erleichterung erfrage.

Hinsichtlich des Handels habe sich in Polen auch nach dem Kriege die geradezu geschäftliche Abneigung gegen diesen, als gegen „Eile und Plund“ erhalten. Ohne Zweifel stehe der Handel in Polen nicht auf dem höchsten Stande in Europa, doch könne

man feststellen, daß innerhalb Polens die gesundeste Struktur der Handel in den Westgebieten aufweise.

Dem Vorwurf, daß den polnischen Handel eine Überzahl von Zwischenhändlern kennzeichne, hält der Verfasser entgegen, daß der Anteil der im Handel beschäftigten Bevölkerung in Polen einer der geringsten in Europa sei und schließlich Polen ebenso eine zu große Zahl von Menschen in Landwirtschaft und anderen Berufen habe.

Hinsichtlich der Finanzen des Staates sei von Bedeutung, daß eine Reihe von Ursachen zum Niedergang des privaten Bankwesens beigetragen und statt dessen um so mehr die finanziellen Grundlagen des staatlichen und privaten Bankwesens erweitert habe. „Während der Anteil der Privatbanken an den Spareinlagen noch im Jahre 1930 — 35 % betrug, ist er bis zum Schluß des vergangenen Jahres auf 17 % zurückgegangen. Die Folge davon sind sich immer mehr verengende Kapitalverwendungsmöglichkeiten im privaten Wirtschaftsleben. Die staatlichen und vielfach auch die kommunalen Banken sind dem Privatunternehmer, besonders den mittleren und Kleinbetrieben weniger zugänglich. Aus diesen Gründen liegt die Wiederentwicklung des polnischen Privatbankwesens im Interesse des Wirtschaftslebens. Die Gesundung des Kreditapparates ist selbstverständlich mit der Gesundung der Kreditverhältnisse selbst verknüpft.“

Anschließend betont der Verfasser die Notwendigkeit einer Harmonisierung der Wirtschaftsinteressen. Der niedrige Lebensstandard der Bevölkerung mache eine Entwidlung des Binnenmarktes notwendig, welchem Zwecke in der Hauptsache die Senkung der Grundpreise für Rohstoffe, welche für die Preisgestaltung einer großen Anzahl von Waren des täglichen Gebrauchs entscheidend seien, dienen sollte. Die Parole: „Front zum Inlandsverbraucher“ sei jedoch nicht von den entsprechenden Berechnungen unterläßt worden.

[„Dziennik Poznański“ vom 8. 9. 1935.]

## In- und Auslandspreisgestaltung.

Der Grund für die zunehmende Schrumpfung der polnischen Handelsbilanz sei nicht nur bei den starken Ausfuhrbeschränkungen zu suchen, sondern in gleichem Maße sei daran der starke Preisrückgang beteiligt. Bei der polnischen Ausfuhr seien es vor allem landwirtschaftliche Erzeugnisse, die sich nur schwer den Veränderungen auf dem eigenen und den fremden Märkten anpassen verständen. Bei einem Vergleich der letzten 10 und in gewisser Hinsicht sogar 25 Jahre lasse sich eine beachtenswerte Umbaukosten feststellen. Die angebaute Fläche sei gleich geblieben oder habe sich vergrößert; zurückgegangen seien jedoch die Ernterträge je ha. Während sich im letzten Jahrzehnt Ausfaatfläche und Erntemenge bei den Getreidearten nur unwesentlich geändert hätten, habe infolge der völligen Unrentabilität der Zuckerausfuhr die Zuckerrübenfläche um 37 Prozent und die Erzeugung um 33 Prozent abgenommen.

„Vom rein handelsmäßigen Standpunkt könnte man auf die Zuckerausfuhr vollkommen verzichten. Ebenso müßte man, anstatt sich den dauernden, jedoch wenig einbringlichen Klagen über den Preisrückgang für landwirtschaftliche Erzeugnisse hinzugeben, vielmehr die gesamte Agrarerzeugung einer gründlichen Revision unterziehen, einen neuen Wirtschaftsplan aufstellen und dabei von der Nachfrage und den Preisen ausgehen, um endlich aus dem verhetzten Kreise von Roggen und Kartoffeln herauszukommen. Dabei müßte auch berücksichtigt werden, daß während wir für Getreide Ausfuhrprämien zahlen, wir gleichzeitig in dem Krisenjahre 1934 für die Einfuhr von Wolle, Leder, Obst der gemäßigten Zone, Olsamen, Fette sowie pflanzliche und tierische Öle 194 Millionen Zloty bezahlt hatten, d. i. ein Viertel der gesamten Einfuhr. Die landwirtschaftliche Bevölkerung gebrauchte deshalb von dem Augenblick an nicht mehr in Verzweiflung zu geraten, in welchem sie sich an die ausdrücklichen Richtlinien unseres Außenhandels zu halten bereit erklärt.“

Aus der großen Menge statistischer Zahlen nehmen wir die überzeugendsten heraus und geben nachfolgend eine Zusammen-

stellung der Erzeugung, Ausfuhr und Preise der wichtigsten Ausfuhrwaren im Jahre 1929 und 1934.

1929

	Erzeugung in 1000 to	Ausfuhr in 1000 to	Preis für 1 to	
			im Inlande	im Auslande
Roggen	7 010	200	279	295
Weizen	1 790	2	421	500
Gerste	1 660	244	313	336
Bacons	—	12	4 600	3 388
Eier	—	53	4 800	2 700
Rindvieh	1000 Stück:	1000 Stück:	1 Stück:	1 Stück:
	4 500	960	292	193
Zucker	745	299	1 414	481
Butter	—	15	6 370	5 867

1934

	Erzeugung in 1000 to	Ausfuhr in 1000 to	Preis für 1 to	
			im Inlande	im Auslande
Roggen	6 460	454	154	97
Weizen	2 080	79	177	178
Gerste	1 450	265	124	136
Bacons	—	23	3 200	2 043,5
Eier	—	21	1 700	1 095
Rindvieh	1000 Stück:	1000 Stück:	1 Stück:	1 Stück:
	6 400	155	96,5	116
Zucker	344	101	1 262	129
Butter	—	4	2 800	2 250

Vergegenwärtigen wir uns dabei, wie gering das Verhältnis zwischen Erzeugung und Ausfuhr bei obigen Produkten ist und wieviel Mühe es kostet, um diese Waren mit Zuschlägen im Auslande unterzubringen und schließlich auch noch, daß Polen hinsichtlich der Großhandelspreise für diese Waren das billigste Land von Mittel- und Westeuropa und Nordamerika ist. Erwähnt muß schließlich auch noch werden, daß die Preise für die aufgeführten Waren im Auslande im Verlauf der letzten 5 Jahre um 60 bis 71 Prozent gesunken sind.

Dagegen gibt es ein landwirtschaftliches Erzeugnis, dessen Ausfuhr lohnend ist. Es sind dies Klee- und Zuckerrübensamen. Für 1 to wurden im Jahre 1929 Zl. 1.180, im Jahre 1934 Zl. 1000 und in der ersten Hälfte dieses Jahres 1.710 Zl. gezahlt, was gegenüber dem vergangenen Jahre eine Steigerung von 41,5 Prozent bedeutet. Leider geht diese Ausfuhr hauptsächlich infolge Nachlässigkeit unserer Erzeuger zurück.“

Einen recht glücklichen Anfang habe man im letzten Jahre in Bezug auf Olsamen mit dem Zusammenfluß der Erzeuger und Verarbeiter gemacht. Dies sei jedoch nur ein aus dem ganzen herausgerissenes Problem. Der Wirtschaftsunplan dagegen müsse die Gesamtgestaltung der Agrarerzeugung umfassen und dieser neue Wege weifen.

Ergänzend zur behandelten Frage der Preisgestaltung seien noch einige Großhandelspreise (Börsennotierungen in Polen) für die wichtigsten Lebensmittel wiederzugeben.

Masseinheit	Durchschnittliche jährliche Preise in Zloty			
	1928	1931	1933	
Weizen . . . . .	100 kg	47,4	24,9	27,2
Roggen . . . . .	„	40,8	23,2	16,3
Brauergerste . . . . .	„	41,4	25,2	15,9
Hafer . . . . .	„	37,2	23,3	13,1
Ertstarrflocken . . . . .	„	9,7	6,1	3,7
Rindfleisch . . . . .	„	134,8	146,2	128,7
Wendfleisch . . . . .	1 kg	2,5	1,6	1,1
Butter . . . . .	„	6,9	4,4	3,1

[„Kurjer Warszawski“ v. 28. 8. 1935.  
„Maly Rocznik Statystyczny“ I 1934.]