

U 935 kl

Danziger Schriften für Politik und Wirtschaft

Herausgeber: Dr. Th. Rudolph

Heft 1

Dr. Kurt Peiser



Strukturwandlungen
des
Danziger
Außenhandels

1929

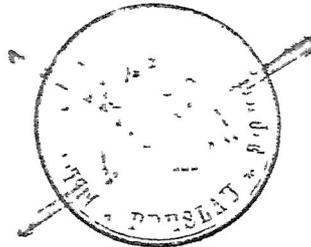
Verlag und Druck von A. W. Kafemann G. m. b. H., Danzig

Danziger Schriften für Politik und Wirtschaft
Herausgeber: Dr. Th. Rudolph

Heft 1

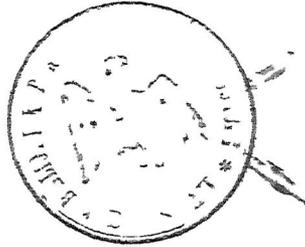
Dr. Kurt Peiser

Strukturwandlungen
des
Danziger
Außenhandels



Mit 20 Diagrammen

Verlag und Druck von A. W. Kafemann G. m. b. H., Danzig



5 74 25451

Vorwort des Herausgebers.

Die Danziger Schriften für Politik und Wirtschaft stellen sich die Aufgabe, politische und wirtschaftliche Fragen, welche sich aus der Abtrennung des Gebietes von Danzig vom Deutschen Reich und aus seiner staatlichen Verselbständigung als Freie Stadt ergeben haben und weiterhin ergeben werden, darzustellen und zu untersuchen. Ohne einer Richtung dienstbar zu sein, wird die Schriftenreihe die zur Erörterung gelangenden Tatsachen- und Fragenkomplexe unter dem Gesichtswinkel des Gesamtinteresses der Danziger Bevölkerung behandeln.

Danzig, im Oktober 1929.

Dr. Th. Rudolph.

Danzigs wirtschaftliche Entwicklung bis zur Währungsumstellung.

Mit harter Hand hat der am 28. Juni 1919 unterzeichnete Vertrag von Versailles in das Schicksal der Danziger Wirtschaft eingegriffen. Im Artikel 104 des genannten Vertrages wird der Weg gekennzeichnet, den die Danziger Wirtschaft nunmehr zu gehen gezwungen ist: Die alliierten und assoziierten Mächte verpflichten sich, ein Übereinkommen zwischen der Freien Stadt Danzig und der polnischen Regierung zu vermitteln, das mit der Errichtung der Freien Stadt Danzig in Kraft treten und u. a. den Zweck haben soll, die Freie Stadt Danzig in die Zollgrenzen Polens einzuschließen und die Einrichtung einer Freizone im Danziger Hafen in die Wege zu leiten. Polen soll die freie Benutzung und der Gebrauch der Wasserstraßen, Docks, Binnenhäfen, Ladestraßen und der sonstigen im Gebiet der Freien Stadt Danzig belegenen, für die Ein- und Ausfuhr Polens notwendigen Anlagen ohne irgendwelche Einschränkung gewährleistet werden.

Am 9. November 1920 ist in Paris zwischen der Freien Stadt Danzig und Polen ein Vertrag geschlossen worden, der das im Vertrag von Versailles vorgesehene Danzig-polnische Abkommen darstellt. Artikel 13 dieser Pariser Konvention bestimmt: „Die Freie Stadt Danzig wird in die polnischen Zollgrenzen aufgenommen; Polen und die Freie Stadt Danzig bilden ein einziges Zollgebiet, welches der polnischen Zollgesetzgebung und dem polnischen Zolltarif unterstellt ist.“ Hinsichtlich des Danziger Hafens wird seine Übereignung festgesetzt an den „Ausschuß für den Hafen und die Wasserwege von Danzig“, der zu gleichen Teilen aus Danziger und aus polnischen Vertretern zusammengesetzt und von einem Präsidenten geleitet werden soll, der für den Fall, daß über die Wahl seiner Person eine Einigung zwischen der Freien Stadt Danzig und Polen nicht zustandekommt, vom Rat des Völkerbundes ernannt wird und dann Schweizer Nationalität sein muß.

Das am 24. Oktober 1921 in Warschau von Vertretern der Freien Stadt Danzig und denjenigen Polens unterzeichnete Abkommen enthält nähere Ausführungen der Bestimmungen der Pariser Konvention vom 9. November 1920. Von den neun Teilen des Warschauer Oktober-Abkommens regelt der 6. Teil die Zollangelegenheiten, der folgende Teil die Fragen der wirtschaftlichen Ein- und Ausfuhr. Artikel 197 bestimmt, daß mit dem 1. Januar 1922 die polnischen Verordnungen über den Zolltarif und das Zollverfahren auch für das Gebiet der Freien Stadt Danzig in Kraft treten. Artikel 211 setzt fest, daß die Freie Stadt Danzig für den Warenverkehr zwischen ihrem Gebiet und dem gemeinsamen Auslande am 1. April 1922 alle wirtschaftlichen Ein- und Ausfuhrbeschränkungen allgemeiner Art (Verbote und Abgaben) einführen wird, die für die Republik Polen gelten. Im Artikel 212 verpflichtet sich Polen, die künftig zu erlassenden oder abzuändernden Ein- und Ausfuhrbeschränkungen vor ihrer Verlautbarung der Freien Stadt Danzig zur Erklärung mitzuteilen. Widerspricht die Freie Stadt Danzig innerhalb von 20 Tagen nach Empfang der Mitteilung und kommt eine Vereinbarung über einheitliche Regelung der bestehenden oder zu erlassenden Ein- und Ausfuhrbeschränkungen nicht zustande, so hat die Freie Stadt Danzig das Recht, Polen mitzuteilen, welche Höchstmengen von Waren zum Zwecke des Verbrauchs ihrer

eigenen Bevölkerung sowie für den Bedarf ihrer eigenen Industrie, der eigenen Landwirtschaft und des eigenen Handwerks im Rahmen der Produktionsfähigkeit nach oder von dem Gebiet der Freien Stadt Danzig zur Ein- oder Ausfuhr zugelassen werden sollen. Polen erkennt die angegebenen Höchstmengen als verbindlich an. Nach Artikel 213 darf die Freie Stadt Danzig die Erzeugnisse ihrer eigenen Industrie, ihrer eigenen Landwirtschaft und ihres eigenen Handwerks trotz etwaiger allgemeiner Ausfuhrverbote in das Ausland ausführen, soweit nicht andere Vereinbarungen getroffen sind. Soweit es sich um den durch zollamtliche Prüfung feststellbaren Durchgangsverkehr auf ihrem Gebiete handelt, darf nach Artikel 214 des Warschauer Oktober-Abkommens die Freie Stadt Danzig auch Waren, die Ein- oder Ausfuhrbeschränkungen unterliegen, ein- und ausführen. Nachdem so die Fragen der Ein- und Ausfuhr ihre Regelung erfahren haben, bestimmt Artikel 215 des genannten Abkommens: „Alle Beschränkungen im Warenverkehr zwischen der Republik Polen und der Freien Stadt Danzig werden am 1. April 1922 aufgehoben.“

Es braucht kaum betont zu werden, von welcher Bedeutung für die Freie Stadt Danzig diese Verträge werden mußten. Ausgeschieden aus dem deutschen Wirtschaftsverbände, stand die Danziger Wirtschaft nunmehr vor der Aufgabe, in Wirtschaftseinheit mit dem polnischen Nachbarland zu leben, nachdem auf der Grundlage der Danzig-polnischen Zollunion der polnische Zolltarif auch für das Gebiet der Freien Stadt Danzig maßgeblich geworden war.

So schwer diese wirtschaftliche Umstellung Danzigs auf die neuen Verhältnisse in ihrer ganzen Undurchsichtbarkeit naturgemäß auch sein mußte, sie wurde erleichtert durch die Hoffnungen, die in Danziger Wirtschaftskreisen auf günstige Entwicklungsmöglichkeiten des Danziger Platzes gesetzt wurden, seitdem Danzig Polens freier Zugang zum Meere und damit zum Umschlagplatz für ein von rund 30 Millionen Menschen bewohntes Land geworden war. In der Tat schien die Danziger Wirtschaft nach schwersten Kriegsjahren wieder aufzublühen. Der Handel belebte sich, namentlich die Einfuhr nach und über Danzig nahm einen recht ansehnlichen Umfang an, der Verkehr wuchs rasch an, schon im Jahre 1921 überstieg die Tonnage im Danziger Schiffsverkehr diejenige des Jahres 1912 um mehr als 50 v. H. Die Industrie glaubte unter dem Schutze des polnischen Zolltarifs mit besonderem Optimismus der Zukunft entgegensehen zu können, zumal es nicht an Erleichterungen mancherlei Art zum Aufbau neuer Industriezweige fehlte. Danzig wurde in kurzer Zeit zu einem bedeutenden Bankplatz, an dem sich die größten deutschen Banken neben anderen Bankinstituten niederließen.

Und doch war dieser Aufstieg der Danziger Wirtschaft nur zu einem Teil auf die Auswirkungen der Änderung der Karte Osteuropas zurückzuführen. Die zunehmende Geldentwertung ließ die Grenzen des Realen nur zu stark verwischen, die Entwertung der deutschen Mark führte auch die Danziger Wirtschaft zu einer Entwicklung, die eine starke Korrektur erfuhr, als an die Stelle der Papiermilliarden Kupferpfennige traten. Danzig ging unter dem Zwange der Verhältnisse bereits in der zweiten Hälfte des Jahres 1923 daran, sich eine eigene Währung zu schaffen, und noch bevor das Jahr 1923 zur Neige ging, rollten die ersten Silbergulden in die Kassen der Danziger Kaufleute: ein neuer Abschnitt in der Geschichte der Danziger Wirtschaft beginnt. Ausgelöst durch die Währungsumstellung, setzt eine ernste Wirt-

schaftskrise ein, deren Kennzeichen eine schwere Geld- und Kreditnot ist. Sie fordert zahlreiche Opfer nicht nur unter den Inflationsgründungen, sondern auch unter den alteingesessenen Firmen Danzigs und erfährt eine erhebliche Verschärfung dadurch, daß in jenen Jahren auch auf der Wirtschaft Polens der Druck einer schweren Wirtschaftskrise lastet. Wenn auf diese bitterernsten Zeiten auch wieder ruhigere Wirtschaftsverhältnisse gefolgt sind, so hat es sich doch nicht vermeiden lassen, daß in das Antlitz der Danziger Wirtschaft tiefe Sorgenfurchen gezogen worden sind.

Es soll die Aufgabe der folgenden Seiten sein, unter Verwendung der vom Statistischen Landesamt der Freien Stadt Danzig veröffentlichten Zahlen die Entwicklung des Danziger Außenhandels in den Jahren 1924 bis 1928 in aller Kürze darzustellen und diese Entwicklung durch eine Reihe von graphischen Darstellungen zu veranschaulichen. Gewiß ist ein Jahrfünft keine lange Zeitspanne, doch haben bereits die wenigen, seit Beendigung der Inflationszeit verflossenen Jahre so schwerwiegende Strukturveränderungen des Danziger Außenhandels gebracht, daß es lohnend erschien, diese Strukturwandlungen im Zusammenhang zu betrachten, wobei zur Ergänzung des Bildes die Entwicklung des Danziger Schiffsverkehrs in den Jahren 1924 bis 1928 herangezogen wurde.

Der Danziger Schiffsverkehr.

Der Danziger Hafen hat in dem Jahrzehnt von 1924 bis 1928 im Vergleich zur Vorkriegszeit einen außerordentlichen Aufstieg genommen, wie er aus folgender Übersicht über den Danziger Seeverkehr hervorgeht:

Es betrug	der Eingang		der Ausgang	
	Schiffszahl	Ntrgt.	Schiffszahl	Ntrgt.
1911	2 732	970 315	2 739	975 209
1912	2 992	970 653	2 974	993 152
1913	2 910	924 837	2 855	936 854
1924	3 312	1 634 970	3 330	1 648 050
1925	3 986	1 869 979	3 958	1 846 182
1926	5 967	3 432 480	5 963	3 395 840
1927	6 950	3 899 854	6 942	3 932 577
1928	6 870	4 084 727	6 854	4 077 330

Es enthalten diese Zahlen auch den sogenannten Buchtverkehr, d. h. den Verkehr der Personendampfer zwischen Danzig und den Bädern in der Danziger Bucht. Im Jahre 1928 hat dieser Buchtverkehr im Eingang 672 Schiffe von zusammen 39 687 Ntrgt. und im Ausgang 671 Schiffe von zusammen 50 734 Ntrgt. umfaßt. Es läßt diese Angabe erkennen, daß es sich bei dem Buchtverkehr um eine Anzahl kleinerer Schiffe handelt, die zwar die Schiffszahl des Danziger Seeverkehrs, nicht aber die Tonnageziffer zu beeinflussen vermögen. Immerhin ist es zweckmäßig gewesen, daß zur Erzielung eines einwandfreien Bildes des eigentlichen Danziger Seeverkehrs in seiner Bedeutung für den Danziger Außenhandel im Jahre 1928 der Buchtverkehr besonders ausgewiesen worden ist.

Die Abbildung 1 stellt den Schiffs-Eingang, die Abbildung 2 den Schiffs-Ausgang in Nettoregistertonnen während der einzelnen Monate der Jahre 1924 bis 1928 dar, wobei naturgemäß als Auswirkung des Winters jeweils im Februar der niedrigste Stand des Jahres-Schiffsverkehrs festzustellen ist.

Es sei an dieser Stelle bereits darauf hingewiesen, daß gegenüber der Vorkriegszeit in dem Jahrzehnt von 1924 bis 1928 die Durchschnittsgröße der in den Danziger Hafen eingelaufenen Schiffe eine nicht unwesentliche Zunahme erfahren hat, wie sie aus folgender Zusammenstellung ersichtlich ist:

Es betrug die Durchschnittsgröße der in den Danziger Hafen eingelaufenen Schiffe

im Durchschnitt der Jahre 1911/1913	rund 332 Ntrgt.
im Jahre 1924	„ 494 „
im Jahre 1925	„ 469 „
im Jahre 1926	„ 575 „
im Jahre 1927	„ 561 „
im Jahre 1928	„ 595 „

Ohne den Buchtverkehr stellt sich im Jahre 1928 die Durchschnittsgröße der eingelaufenen Schiffe auf 653 Ntrgt.

Abbildung 1.
Schiffseingang in Netto-Registertonnen

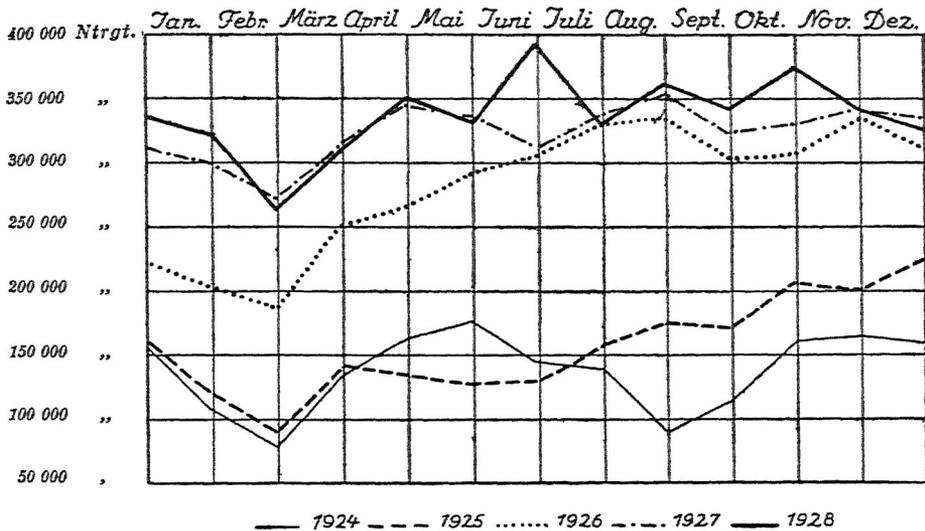
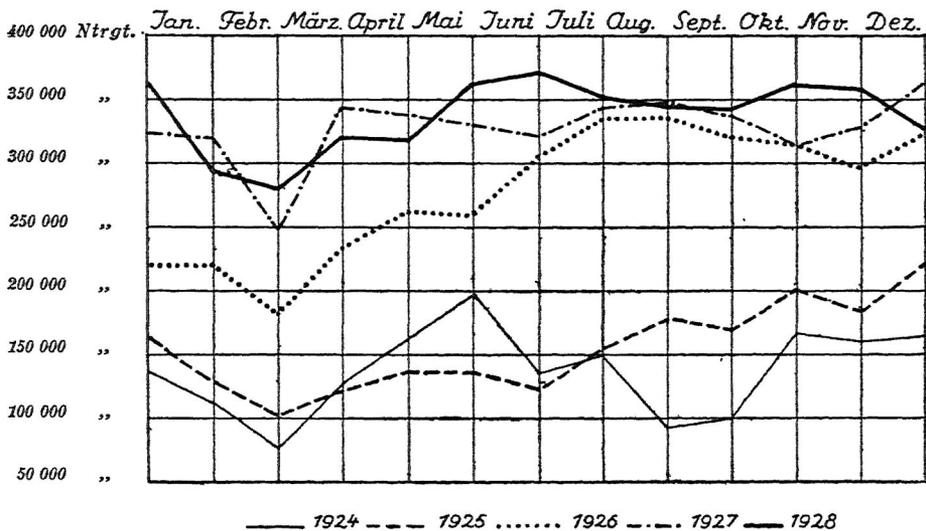


Abbildung 2.
Schiffsausgang in Netto-Registertonnen



Sehr bedeutungsvolle Abweichungen gegenüber der Vorkriegszeit haben sich in dem Jahrfünft von 1924 bis 1928 hinsichtlich der Beladung der in den Danziger Hafen eingelaufenen bzw. der aus ihm ausgelaufenen Schiffe ergeben, wie aus folgender Tabelle hervorgeht:

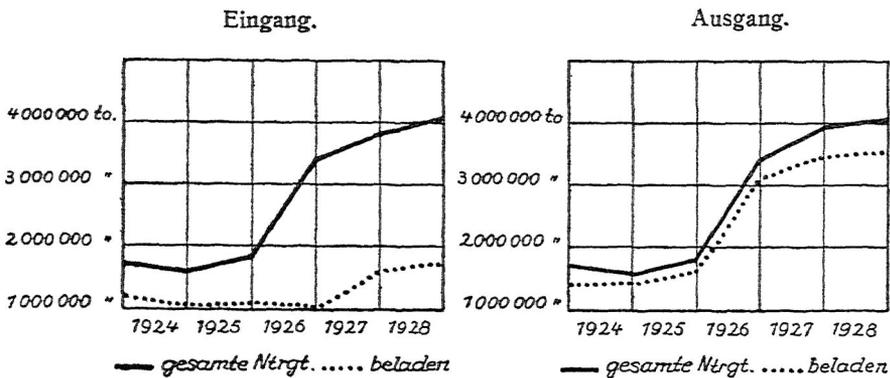
	Es liefen ein		Es waren hiervon beladen	= Prozent
1912	970 653 Ntrgt.		727 064 Ntrgt.	74,9
1913	924 837 "		746 336 "	80,7
1924	1 634 970 "		1 000 261 "	62,2
1925	1 869 979 "		1 085 364 "	58,0
1926	3 432 480 "		1 007 494 "	29,3
1927	3 899 854 "		1 614 850 "	41,4
1928	4 045 240 "		1 725 859 "	42,6

	Es liefen aus		Es waren hiervon beladen	= Prozent
1912	993 152 Ntrgt.		692 786 Ntrgt.	69,7
1913	936 854 "		600 898 "	64,1
1924	1 648 050 "		1 471 102 "	89,3
1925	1 846 182 "		1 618 376 "	86,6
1926	3 395 840 "		3 059 522 "	90,1
1927	3 932 577 "		3 483 839 "	88,9
1928	4 026 596 "		3 538 809 "	87,9

Während in der Vorkriegszeit demnach die Eingangs-Tonnage stärker ausgenutzt war als die Ausgangs-Tonnage, zeigt das Jahrfünft von 1924 bis 1928 das Gegenteil: von der in den Jahren 1924 bis 1928 in den Danziger Hafen eingelaufenen Nettoregister-Tonnage waren durchschnittlich nur 46,7 v. H. beladen, hingegen hatten von der im gleichen Zeitraum aus dem Danziger Hafen ausgelaufenen Tonnage durchschnittlich 88,6 v. H. Ladung. Im Jahre 1912 betrug die Differenz zwischen beladener Eingangs- und beladener Ausgangs-Tonnage 5,2 v. H., im folgenden Jahre 16,6 v. H., im Jahre 1926 jedoch 60,8 v. H. und im Jahre 1928 immer noch 45,3 v. H. Es braucht kaum unterstrichen zu werden, daß diese Entwicklung der Ladebilanz, die in Abbildung 3 ihre graphische Darstellung findet, für den Danziger Schiffsverkehr nicht als günstig zu werten ist.

Abbildung 3.

Die Ladebilanz im Danziger Schiffsverkehr

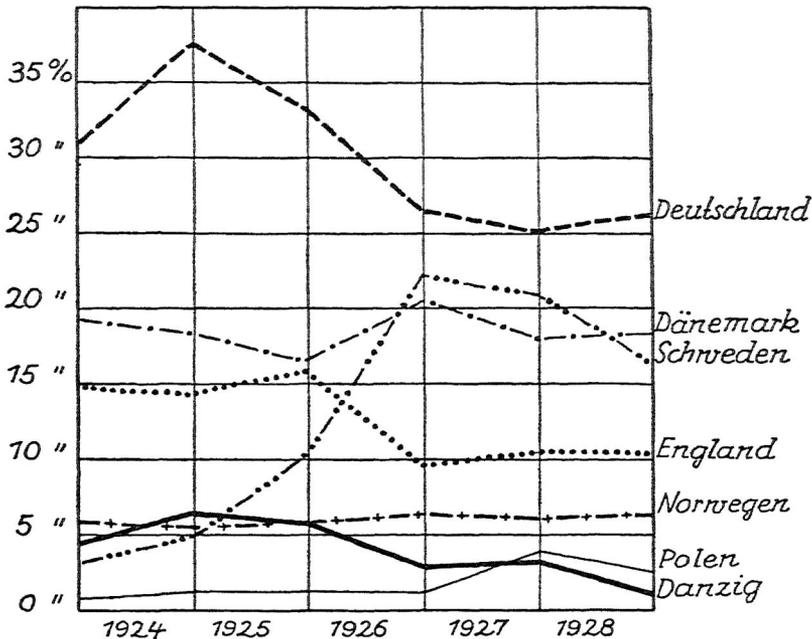


Bedeutsam für den Charakter des Danziger Schiffsverkehrs in der Nachkriegszeit ist ferner eine merkliche Verschiebung der Verhältnisse bei der Zusammensetzung des Danziger Seeverkehrs nach dem Anteil der verschie-

denen Nationen. Während im Jahre 1912 insgesamt 11 Nationen am Danziger Schiffsverkehr beteiligt waren, wehten im Jahre 1924 bereits die Fahnen von 17, im Jahre 1928 gar von 28 verschiedenen Ländern im Danziger Hafen, wobei allerdings die Gründung einer Reihe von neuen Staaten in Osteuropa zur Erhöhung der Vielgestaltigkeit des Danziger Flaggenbildes beigetragen hat. Die Abbildung 4 zeigt den prozentualen Anteil der wichtigsten Länder

Abbildung 4.

Die wichtigsten Flaggen im Danziger Schiffsverkehr



an der Tonnage im Danziger Schiffs-Eingang sowie den Anteil der Danziger und der polnischen Flagge. Im Jahrfünft von 1924 bis 1928 hat die deutsche Flagge im Danziger Schiffsverkehr ihren ersten Platz behaupten können, wengleich seit dem Jahre 1925, in dem der deutsch-polnische Zollkrieg ausbrach, eine unverkennbare prozentuale Verminderung des deutschen Anteils zu verzeichnen ist. Die Auswirkungen des englischen Kohlenbergarbeiterstreiks im Jahre 1926 auf die polnisch-oberschlesische Kohlenindustrie und ihre Bemühungen um die Erschließung der nordischen Märkte für die polnische Kohle sind die Ursache für die stärkere Beteiligung der schwedischen Flagge am Danziger Schiffsverkehr.

So geringfügig der Anteil der Danziger und der polnischen Flagge am Danziger Seeverkehr an sich auch ist, er verdient besondere Beachtung, seitdem der polnische Anteil den Danziger überholt hat. Der Umstand, daß Polens Interesse an dem Ausbau seiner eigenen Handelsflotte im Zusammenhang mit dem Bau des Gdinger Hafens stark gestiegen ist, dürfte für diese Entwicklung ebenso maßgeblich gewesen sein wie die Feststellung, daß eine

Reihe von die Danziger Flagge führenden Schiffen, zu denen die 12 Motortankschiffe und die 2 Tankdampfer der Baltisch-Amerikanischen Petroleum-Import-G. m. b. H. gehören, den Danziger Hafen nicht anlaufen.

Das Bild des Danziger Schiffsverkehrs wäre unvollständig, wollte man den Binnenschiffverkehrsverkehr auf der Weichsel unberücksichtigt lassen, obwohl in der Nachkriegszeit die Weichsel einen nicht unbedeutlichen Teil ihrer früheren Bedeutung als Verkehrsweg verloren hat. Die folgende Übersicht enthält die Zahlen über den Verkehr auf der Weichsel durch die Einlager Schleuse in den Jahren 1924 bis 1928 und zum Vergleich auch diejenigen für das Jahr 1913.

Es gingen durch die Einlager Schleuse

Zu Tal:

	Schiffe	Tragfähigkeit in To.	Ladung in To.
1913	5 596	650 466	288 827
1924	3 722	303 210	101 986
1925	5 142	430 556	121 291
1926	7 150	961 273	530 702
1927	5 465	558 687	154 747
1928	5 549	610 339	164 254

Zu Berg:

1913	5 620	662 968	334 623
1924	3 806	329 936	56 298
1925	5 186	445 768	86 619
1926	6 985	937 608	87 836
1927	5 462	590 552	169 410
1928	5 461	597 223	189 650

Es lassen diese Zahlen erkennen, in welchem starkem Maße der Verkehr auf der Weichsel gegenüber der Vorkriegszeit zurückgegangen ist. Wenn im Verkehr zu Tal im Jahre 1926 noch einmal eine Leistung erzielt worden ist, die über dem Niveau der Vorkriegszeit liegt, so ist dies lediglich als eine durch besondere Verhältnisse bedingte Ausnahme anzusehen, die auf der Notwendigkeit beruhte, nach dem Ausbruch des englischen Kohlenbergarbeiterstreiks auch die Weichsel ab Dirschau in stärkerem Maße zu Kohlentransporten nach Danzig zu benutzen und demgemäß die aus Polen nach Danzig führenden Schienenwege zu entlasten.

Die Abbildung 5 stellt den Binnenschiffverkehrsverkehr auf der Weichsel durch die Einlager Schleuse dar, während die Abbildung 6 den Rückgang der Holzflößerei auf der Weichsel erkennen läßt, der zahlenmäßig aus folgender Zusammenstellung hervorgeht. Es gingen

Zu Tal:

	Traffen	To.
1913	278	184 387
1924	236	94 894
1925	116	45 270
1926	48½	18 153
1927	60	27 952
1928	82½	30 308

Zu Berg:

1913	—	—
1924	17	5 889
1925	13¼	4 277
1926	21	5 243
1927	15¼	2 565
1928	8	582

Abbildung 5.

Der Schiffsverkehr durch die Einlager Schleuse

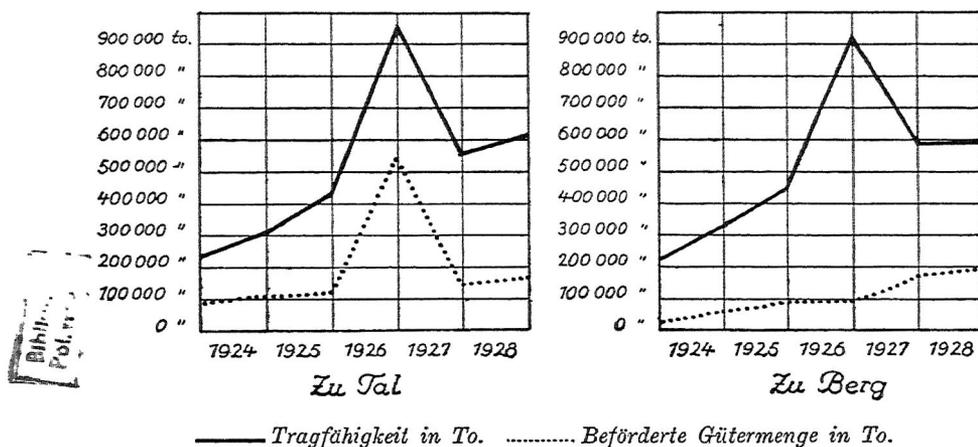
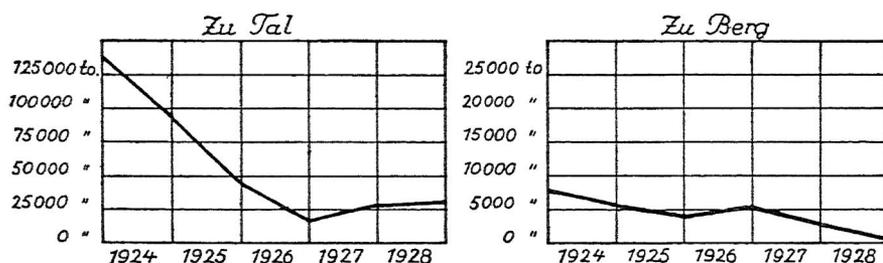


Abbildung 6.

Die Holzflößerei auf der Weichsel durch die Einlager Schleuse



Es versteht sich von selbst, daß es für einen Platz wie den Danziger von besonderer Wichtigkeit ist, daß auch die Binnenschifffahrt in ihrem Wettbewerb mit dem Eisenbahnwesen nach Kräften gefördert wird. Der Rückgang des Verkehrs auf der Weichsel ist deutlich genug, um in dieser Beziehung als ernste Mahnung zu dienen.

Die Entwicklung des Danziger Außenhandels.

Der Schlüssel zu der eben gekennzeichneten Entwicklung des Danziger Schiffsverkehrs liegt in den Bestimmungen des Vertrages von Versailles über die Loslösung Danzigs vom Deutschen Reiche, über die Errichtung der Freien Stadt Danzig und die Bildung eines einheitlichen Danzig-polnischen Wirtschaftsgebietes. Der Danziger Hafen, nunmehr Polens freier Zugang zum Meere, ist damit vor einen Aufgabenkreis gestellt worden, der sich in dem Maße weitete, in dem sich der Aufbau des polnischen Außenhandels vollzog.

So eindeutig die Mission des Danziger Hafens unter den veränderten Verhältnissen war, so schwierig gestaltete sich die Rolle, die der Danziger Handel fortan zu spielen hatte. Danzig war seit frühen Zeiten nicht nur Hafenplatz, sondern auch Handels- und Stapelplatz für ein Hinterland, dessen Grenzen über diejenigen des heutigen Polens weit hinausreichten. Die Bildung der Danzig-polnischen Wirtschaftseinheit auf der Grundlage der Danzig-polnischen Zollunion hat das Danziger Wirtschaftsleben in sehr enge Beziehungen zum Wirtschaftsgeschehen in Polen gebracht und damit der Danziger Wirtschaft Aufgaben zugewiesen, deren Lösung um so schwieriger werden mußte, je mehr Polens Wirtschaftspolitik ihren Einfluß auf die Danziger Wirtschaft geltend zu machen bestrebt war. Zwar hatte das Warschauer Abkommen vom 24. Oktober 1921 gewisse Sicherungen in bezug auf die Waren-Ein- und -Ausfuhr des Danziger Platzes und seines eigenen Bedarfs bzw. seiner eigenen Produktion vermittelt, darüber hinaus war der Danziger Handel jedoch abhängig von den Maßnahmen, die Polens maßgebliche Stellen ergriffen, um den in jenen Jahren besonders zahlreichen wirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Schwierigkeiten begegnen zu können. Obwohl Polen im Warschauer Oktober-Abkommen die Versicherung abgegeben hatte, bei seiner Zolltarifpolitik die Interessen der Freien Stadt Danzig „nach Möglichkeit“ zu schützen, zeigte es sich nur zu bald, daß in mehr als einem Falle die Wünsche der Danziger Wirtschaft unberücksichtigt blieben, sofern sie nicht den Interessen auch der polnischen Wirtschaft parallel liefen. Eine besondere Behinderung des Danziger Handels bedeutete es, daß Polens Wirtschaftspolitik außerordentlich unstet war, daß in dem Jahrfünft von 1924 bis 1928 eine Fülle von zolltariflichen Änderungen und Umstellungen vorgenommen wurde, daß im Transithandel die Ein- und Ausfuhr in besonders krasser Weise durch die Waren-Reglementierung, durch Ein- und Ausfuhrverbote und durch Ein- und Ausfuhrzölle belastet wurde, daß auch die autonomen Danziger Eigenbedarfskontingente von Polen auf unzureichende Mengen herabgedrückt wurden, um schließlich überhaupt ausgeschaltet zu werden.

Es waren diese Maßnahmen das Ergebnis einer Wirtschaftspolitik, deren Ziel mit Rücksicht auf die Währung und ihre Aufrechterhaltung die Aktivgestaltung der polnischen Handelsbilanz war. Die Einfuhr nach Polen sollte gedrosselt, die Ausfuhr aus Polen unter allen Umständen gefördert werden. Es trat diese Tendenz noch stärker in die Erscheinung, als im Juni 1925 der deutsch-polnische Zollkrieg ausbrach und sehr bald zu wirtschaftspolitischen Kampfmaßnahmen sowohl Deutschlands als auch Polens führte. Der Ausfall des deutschen Marktes für die polnisch-oberschlesische Kohlenindustrie war

für Polen der Ausgangspunkt einer Wirtschaftspolitik, die in stärkerem Maße als bisher darauf hinzielte, Danzig als Ausfalltor nach den nord- und ost-europäischen Staaten zu benutzen, eine Politik, der ein Zufall in Gestalt des englischen Kohlenbergarbeiterstreiks im Jahre 1926 zu Hilfe kam: Polen tritt als Ersatz für England in schnell steigendem Maße als Kohlenlieferant namentlich in Skandinavien auf. Der Weg dorthin führt über Danzig.

Es liegt auf der Hand, daß im Hinblick auf die immerhin recht ansehnliche Entfernung von den polnischen Produktionszentren zum Danziger Hafen und unter Berücksichtigung des Charakters des polnischen Imports bzw. Exports Polens Wirtschaftspolitik sich außer zolltariflichen Maßnahmen auch solcher auf dem Gebiete des Eisenbahnfrachttarifs bediente, um den Außenhandel zu fördern. Eine lange Reihe von Tarifvergünstigungen hat mit dazu beigetragen, um Polens Exporthandel und die Exportindustrie in dieser oder jener Branche erst konkurrenzfähig werden und danach auch konkurrenzfähig bleiben zu lassen. Auch die Schwierigkeiten, die sich für Polen aus der Sperrung des Memelstromes durch Litauen ergaben, wurden durch entsprechende Frachttarifvergünstigungen für den Schienenweg nach Danzig auszuschalten versucht.

Konnte unter diesen Umständen die Ausfuhr über Danzig einen sehr erheblichen Aufschwung nehmen, so blieb die Einfuhr über Danzig in keinem diesem Export entsprechenden Verhältnis, obwohl der starke Kohlenexport namentlich nach Schweden es mit sich brachte, daß die Erzeinfuhr aus Schweden nach Polen fortan ihren Weg über Danzig nahm, und obwohl nach Ablauf des deutsch-polnischen Schrottabkommens im Jahre 1927 Polen seinen Schrott-Import über den Danziger Hafen leitete.

So haben sich mannigfache Veränderungen auch für den Danziger Außenhandel in seinem Bemühen ergeben, auf Grund der geographischen Lage Danzigs und seiner Tradition als Brücke zwischen Ost und West teil zu haben an dem unter den zuvor geschilderten Verhältnissen sich entwickelnden Handel. Wenn in der folgenden Darstellung der wichtigsten Strukturveränderungen des Danziger Außenhandels lediglich die seewärtige Waren-Ein- und -Ausfuhr berücksichtigt worden ist, so beruht dies darauf, daß die Statistik des auch die Ein- und Ausfuhr auf dem Schienenwege umfassenden Gesamthandels (Gesamteigenhandels) im Jahre 1927 gewissen Änderungen in der Erhebungsmethode unterworfen war, die einen Vergleich der Jahresergebnisse von 1927 und 1928 mit denjenigen der Vorjahre nicht oder nur bedingt gestatten. Da der größte Teil des Danziger Außenhandels seinen Weg über See nimmt, dürften die Angaben über die seewärtige Waren-Ein- und -Ausfuhr Danzigs ein in gleicher Weise ausreichendes wie zuverlässiges Bild des Danziger Außenhandels geben.

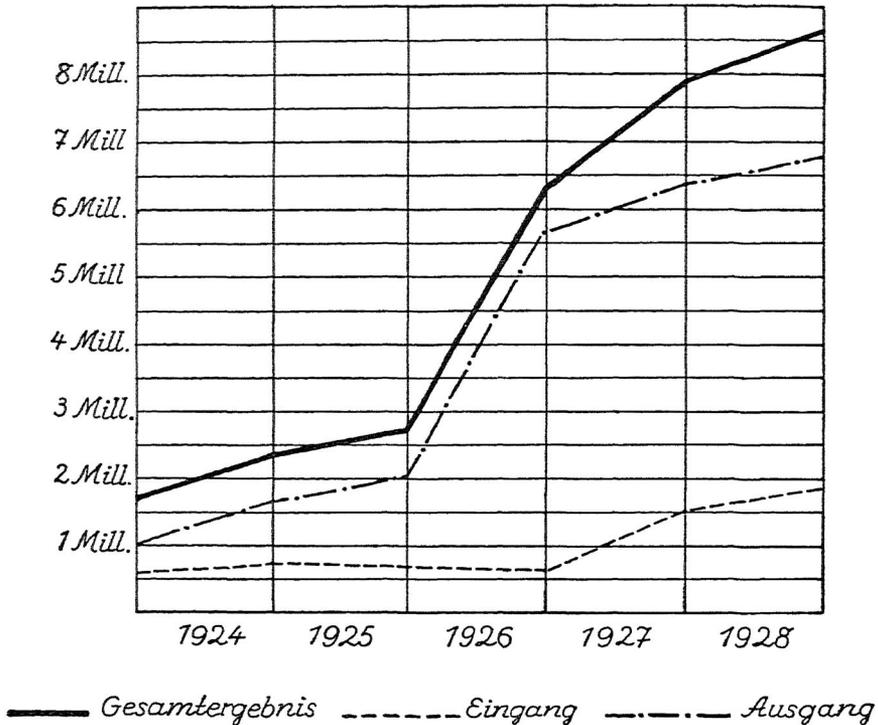
Die seewärtige Ein- und Ausfuhr über Danzig in den Jahren 1924 bis 1928 — sie gelangt in Abbildung 7 zur Darstellung — hatte folgenden Umfang: Es betrug in To.

	der Waren-Eingang	der Waren-Ausgang
Durchschnitt 1911/13	1 138 262	1 131 341
1924	738 071	1 636 485
1925	690 779	2 031 969
1926	640 695	5 659 604
1927	1 517 194	6 380 419
1928	1 832 409	6 783 273

Es ist diese Zusammenstellung in mehr als einer Beziehung interessant. Sie läßt erkennen, daß die Zahlen des Jahrfünfts von 1924 bis 1928 in starkem Maße von denjenigen der letzten Vorkriegsjahre abweichen, sowohl was den Umfang des Waren-Ein- und -Ausganges an sich, als auch das Verhältnis

Abbildung 7.

Die seewärtige Waren-Ein- und -Ausfuhr über Danzig



des Waren-Einganges zum Waren-Ausgang anlangt. Während im Durchschnitt der Jahre 1911 bis 1913 die Einfuhr nach Danzig um eine Kleinigkeit größer war als die Ausfuhr über Danzig, ergibt das Jahr 1924 eine beträchtlich kleinere Einfuhr und eine nicht unwesentlich größere Ausfuhr. In den folgenden beiden Jahren vermindert sich die Einfuhr, wogegen die Ausfuhr sprunghaft ansteigt. Im Jahre 1927 wächst auch die Einfuhr über das Maß der Vorkriegszeit hinaus bei fortgesetzter Zunahme der Ausfuhr. Ein- und Ausfuhr erfahren im Jahre 1928 eine weitere Steigerung. Bedeutsam ist es, daß im Jahre 1928 die Ausfuhrmenge um nicht weniger als 4 950 864 To. größer gewesen ist als diejenige der Einfuhr, so daß auf die Ausfuhr 78,7 v. H. des Gesamtumschlages entfielen, während der Anteil der Einfuhr sich auf 21,3 v. H. stellte.

Ebenso wichtig wie die Kennzeichnung der Veränderung des Volumens des Danziger seewärtigen Außenhandels ist die Feststellung der Strukturveränderungen, die die Danziger Waren-Ein- und -Ausfuhr im Vergleich zur Vorkriegszeit während des Jahrfünfts von 1924 bis 1928 erfahren hat. Die seewärtige Waren-Einfuhr nach Danzig, die im Durchschnitt der Jahre 1911 bis 1913 insgesamt 1 138 262 To. umfaßte, hatte während dieser Jahre folgende Zusammensetzung aufzuweisen: Es entfielen auf

Brennstoffe	210 030	To. = 18,4 %	der Einfuhr
Eisenerze	151 497	„ = 13,3 %	„ „
Künstliche Düngemittel .	125 566	„ = 11,0 %	„ „
Petroleum	44 352	„ = 3,8 %	„ „
Heringe	42 597	„ = 3,7 %	„ „
Getreide	35 040	„ = 3,1 %	„ „
Baustoffe	49 838	„ = 4,4 %	„ „
Unedle Metalle und Waren daraus .	65 855	„ = 5,8 %	„ „

Die seewärtige Waren-Ausfuhr über Danzig stellte sich im Durchschnitt der Jahre 1911 bis 1913 auf 1 131 341 To. Es waren hieran beteiligt

Getreide	mit 402 822 To.	= 35,6 %	der Ausfuhr
Zucker	mit 374 588	„ = 33,1 %	„ „
Holz und Holzwaren	mit 258 960	„ = 22,9 %	„ „

Die Entwicklung des Danziger Außenhandels während des Jahrfünfts von 1924 bis 1928 geht demgegenüber aus den folgenden Übersichten hervor, während die Abbildungen 8 und 9 diese Entwicklung graphisch darstellen.

Seewärtiger Warenverkehr Danzigs.

Hafen-Eingang in To.

	1924	1925	1926	1927	1928
Lebens- und Genußmittel	234 120,7	267 383,2	148 980,7	342 997,4	330 755,2
Tierische Erzeugnisse und Waren daraus	127 581,9	136 585,2	124 409,3	287 437,3	236 778,3
Holz und Holzwaren	5 051,2	9 212,2	11 264,6	14 691,7	25 742,2
Baustoffe und keramische Erzeugnisse	25 357,5	33 700,8	10 326,1	19 758,3	39 083,3
Brennstoffe, Asphalt, Pech	116 680,5	52 735,1	27 256,5	39 915,4	54 421,0
Chemische Stoffe u. Erzeugnisse	107 055,4	76 173,8	58 066,2	83 514,3	142 706,4
Erze, Metalle, Metallwaren	101 997,6	99 030,7	246 512,8	709 636,7	980 468,9
Papier, Papierwaren, Druckereierzeugnisse	7 111,9	6 803,8	4 250,2	6 548,4	12 222,4
Spinnstoffe und Waren daraus ..	12 553,4	8 692,2	8 755,9	12 320,0	9 934,0
Kleidung, Galanteriewaren	149,3	44,5	27,0	45,6	90,8
Schießpulver und Explosivstoffe	448,1	417,6	306,5	329,2	206,8
Zusammen:	738 071,9	690 779,1	640 695,8	1 517 194,3	1 832 409,3

Seewärtiger Warenverkehr Danzigs.

Hafen-Ausgang in To.

	1924	1925	1926	1927	1928
Lebens- und Genußmittel ..	440 645,2	389 019,8	548 990,5	276 430,0	270 017,9
Tierische Erzeugnisse und Waren daraus	32 340,0	39 103,6	50 002,1	19 714,6	50 673,8
Holz und Holzwaren	1 018 949,8	901 916,7	1 389 033,4	1 740 365,3	914 191,8
Baustoffe und keramische Erzeugnisse	24 374,1	1 890,5	24 028,0	124 747,9	82 335,2
Brennstoffe, Asphalt, Pech	78 233,7	667 828,8	3 583 706,7	4 156 214,6	5 400 957,2
Chem. Stoffe u. Erzeugn. ..	17 625,0	8 078,1	26 330,0	25 473,6	34 197,5
Erze, Metalle, Metallwaren	10 130,1	16 054,1	29 191,3	30 236,8	25 022,0
Papier, Papierwaren, Druckereierzeugnisse ..	11 316,0	6 740,4	4 290,6	1 501,5	1 069,7
Spinnstoffe u. Waren daraus	2 816,1	1 129,7	4 014,1	5 720,8	3 784,9
Kleidung, Galanteriewaren	45,8	18,4	13,9	14,5	22,7
Schießpulver und Explosivstoffe	9,6	189,0	4,3	—	—

Zusammen: 1 636 485,4 2 031 969,1 5 659 604,9 6 380 419,6 6 783 272,7

Zur Ergänzung dieser absoluten Zahlen seien nachstehend auch die Prozentzahlen im Danziger Waren-Ein- und -Ausgang angegeben:

Hafen-Eingang in %

	1924	1925	1926	1927	1928
Lebens- und Genußmittel	31,7	38,7	23,2	22,6	18,0
Tierische Erzeugnisse und Waren daraus	15,9	19,8	19,4	18,9	12,9
Holz und Holzwaren	0,7	1,3	1,7	1,0	1,4
Baustoffe, keramische Erzeugnisse	3,4	4,9	1,6	1,3	2,1
Brennstoffe, Asphalt, Pech	15,8	7,6	4,2	2,6	2,9
Chemische Stoffe und Erzeugnisse	14,5	11,0	9,1	5,5	7,8
Erze, Metalle, Metallwaren	13,8	14,3	38,5	46,8	53,5
Papier, Papierwaren usw.	1,0	0,9	0,7	0,4	0,7
Spinnstoffe und Waren daraus	1,7	1,3	1,4	0,8	0,5
Kleidung, Galanteriewaren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Schießpulver, Explosivstoffe	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Hafen-Ausgang in %

	1924	1925	1926	1927	1928
Lebens- und Genußmittel	26,9	19,1	9,7	4,3	3,9
Tierische Erzeugnisse und Waren daraus	1,9	1,9	0,9	0,3	0,7
Holz und Holzwaren	62,2	44,4	24,5	27,3	13,5
Baustoffe und keramische Erzeugnisse	1,5	0,1	0,4	1,9	1,2
Brennstoffe, Asphalt, Pech	4,7	32,9	63,3	64,2	79,6
Chemische Stoffe und Erzeugnisse	1,1	0,4	0,5	0,4	0,5
Erze, Metalle, Metallwaren	0,6	0,8	0,5	0,5	0,4
Papier, Papierwaren usw.	0,7	0,3	0,1	0,0	0,0
Spinnstoffe und Waren daraus	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Kleidung, Galanteriewaren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Schießpulver, Explosivstoffe	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Es sprechen diese Gegenüberstellungen für sich. Sie zeigen die bedeutenden Veränderungen des Danziger Außenhandels der Vorkriegszeit gegen-

über und geben ein Bild von der Entwicklung des Danziger Außenhandels in dem Jahrfünft von 1924 bis 1928 in der Gliederung nach Warengruppen. Während in der Einfuhr der prozentuale Anteil der Gruppe Erze, Metalle und Metallwaren seit 1924 einen außerordentlichen Zuwachs erfahren hat, spielt in der Ausfuhr seit 1926 die Gruppe Brennstoffe eine überragende Rolle. Es sind damit die beiden Faktoren genannt, die der Statistik nach dem Danziger Außenhandel der letzten Jahre ihr Gepräge gegeben haben. Aufgabe der nachstehenden Ausführungen soll es sein, nunmehr aus dem Rahmen der einzelnen Warengruppen diejenigen Warengattungen herauszuheben, auf denen das Schwergewicht des Danziger Außenhandels ruht.

Abbildung 8.

Die seewärtige Waren-Einfuhr

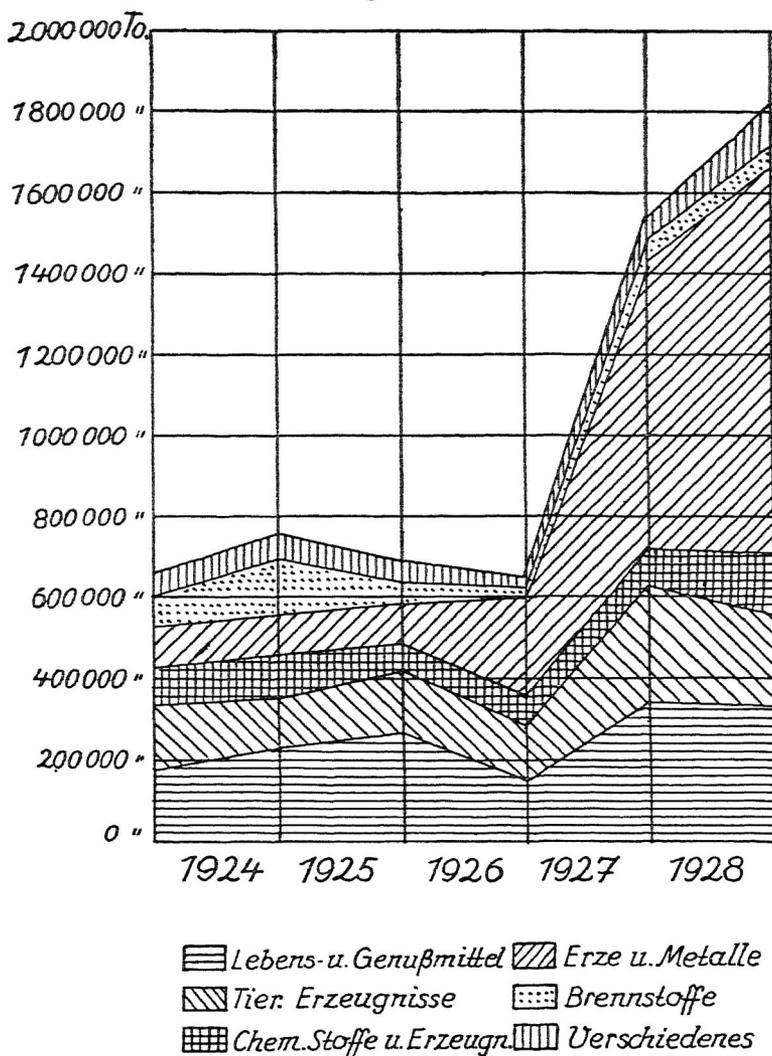
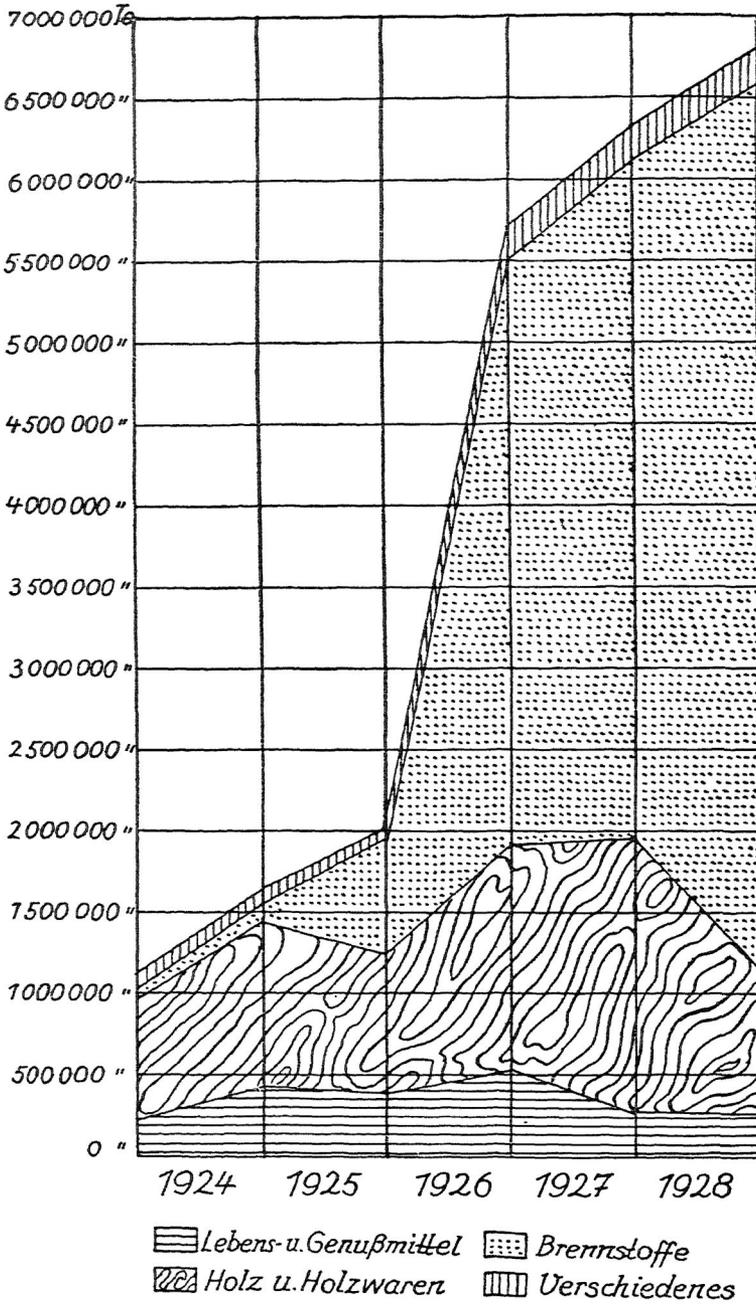


Abbildung 9.

Die seewärtige Waren-Ausfuhr



Die seewärtige Waren-Einfuhr.

Der jeweilige Ausfall der Ernte in Polen ist mitbestimmend gewesen für den Anteil der Lebens- und Genußmittelgruppe an der Waren-Einfuhr nach Danzig, soweit es sich dabei um die Notwendigkeit zur Einfuhr von Getreide über Danzig nach Polen gehandelt hat. Es wurden auf dem Seewege nach Danzig eingeführt

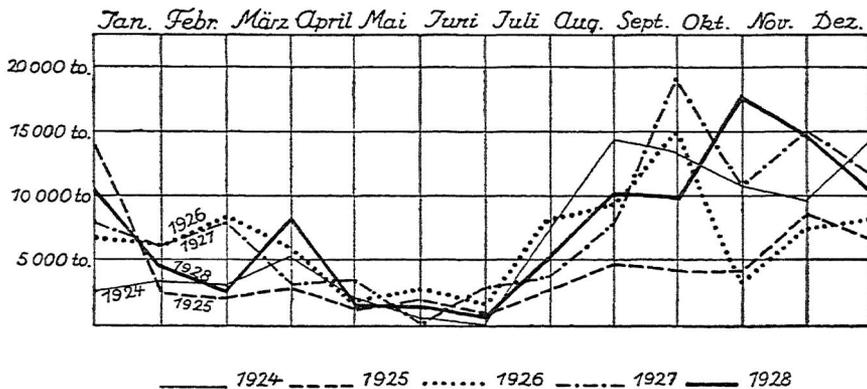
	Weizen	in To.	Roggen
1924	2 705,8		324,8
1925	21 859,8		17 985,9
1926	2 733,3		768,1
1927	108 889,2		32 693,6
1928	107 653,4		35 019,2

Im Wesen der polnischen Handelspolitik hat es gelegen, daß bei der Einfuhr von Getreide Einfuhrverbote, die später durch Einfuhrzölle abgelöst wurden, eine besondere Rolle gespielt und dem Danziger Getreidehandel in keiner Weise die Arbeit erleichtert haben. So wurde — um nur ein Beispiel zu nennen — im Jahre 1928 die Einfuhr von Weizen und Roggen erst am 1. Mai freigegeben, worauf mit Beginn der neuen Ernte erneut Einfuhrzölle u. a. für Weizen und Roggen in Kraft traten.

Verhältnismäßig stabil ist die Einfuhr von Salzheringen nach Danzig in dem Jahrfünft von 1924 bis 1928 geblieben. Die Abbildung 10 stellt die

Abbildung 10.

Die Einfuhr von Salzheringen



Einfuhr von Salzheringen dar und bietet ein anschauliches Bild der jeweils im 3. Vierteljahr stark ansteigenden Einfuhr. Es betrug der Import von Salzheringen nach Danzig

1924	. . . . .	83 931,5 To.
1925	. . . . .	41 340,9 „
1926	. . . . .	76 979,4 „
1927	. . . . .	91 115,0 „
1928	. . . . .	86 228,6 „

Polen war naturgemäß der hauptsächlichste Abnehmer von Salzheringen, daneben wurden aber auch Rumänien und die Tschechoslowakei von Danzig aus mit Salzheringen beliefert. Auch auf dem Gebiete des Heringshandels hat die Erhebung von Einfuhrzöllen und die Festsetzung von Einfuhrkontingenten, die im Frühjahr 1928 allerdings wieder aufgehoben wurden, eine nicht zu unterschätzende Bedeutung für den Umfang des Geschäfts gehabt.

Aus der Gruppe der übrigen Lebens- und Genußmittel seien Kaffee, Kakao und Tee herausgegriffen, deren Einfuhr nach Danzig folgenden Umfang hatte:

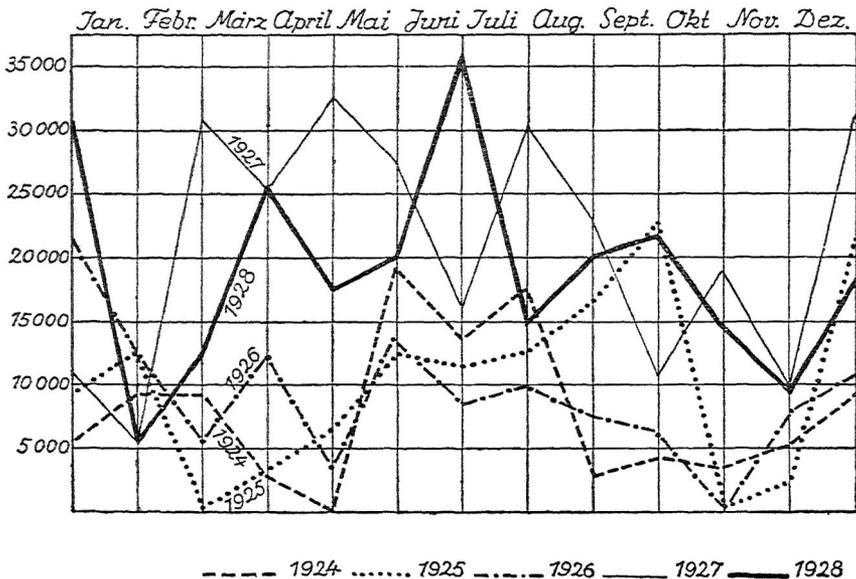
	1924	1925	1926	1927	1928
	in To.				
Kaffee	4740,7	3829,7	5042,7	4772,1	5007,4
Kakao	2326,5	1871,3	2305,4	2676,8	3099,6
Tee	1578,1	1126,3	1742,2	2004,9	1793,4

Das System der Einfuhr-Kontingentierung auch im Kolonialwarenhandel wurde nach mehr als zweijährigem Bestehen am 15. Februar 1928 aufgehoben, worauf am 15. März 1928 die Valorisierung der Zölle und damit die Heraufsetzung der Zölle um 30 bis 72 v. H. der bis dahin gültig gewesenen Zollsätze erfolgte.

In der Gruppe der tierischen Erzeugnisse und der aus ihnen hergestellten Waren stand in dem Jahrfünft von 1924 bis 1928 die Einfuhr von Düngemitteln an weitaus erster Stelle.

Abbildung 11.

Die Einfuhr von Düngemitteln



mitteln an weitaus erster Stelle. Die Abbildung 11 zeigt diese Einfuhr im Laufe der einzelnen Jahre, in denen folgende Mengen zur Einfuhr auf dem Seewege nach Danzig gelangten:

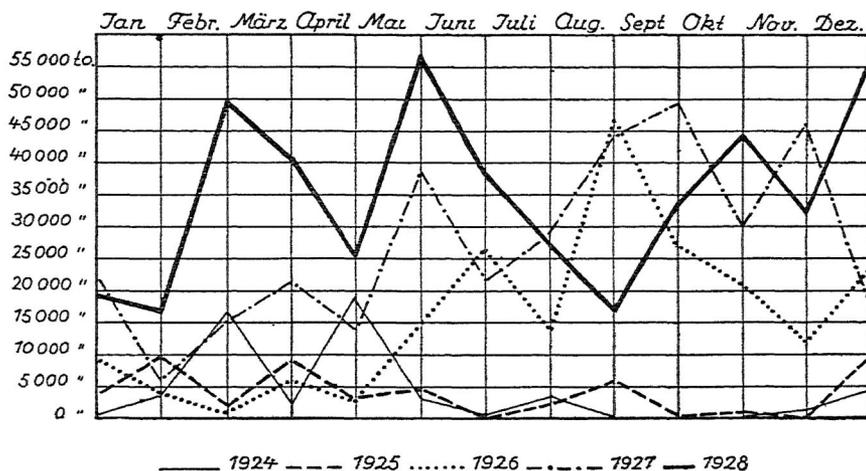
1924	97 575,6 To.
1925	123 111,8 „
1926	102 834,9 „
1927	262 083,6 „
1928	215 563,4 „

Das Anwachsen der Düngemittel-Einfuhr im Jahre 1927 erklärt sich nicht allein durch den Übergang Polens zu einer stärkeren Förderung der Landwirtschaft, sondern auch durch eine stärkere Aufnahmefähigkeit des polnischen Marktes, nachdem die Vorbedingungen für eine Stabilisierung des Zlotykurses geschaffen worden waren.

Ebenso hat auch die seewärtige Einfuhr von Chilesalpeter einen beachtlichen Aufschwung genommen, ist sie doch von 21 354,4 To. im Jahre 1926 auf 35 210,5 To. im Jahre 1927 und auf nicht weniger als 81 268,2 To. im Jahre 1928 gestiegen.

So bedeutsam auch diese Wandlungen in der seewärtigen Waren-Einfuhr sind, noch wichtiger für die Gestaltung des Waren-Umschlages ist das Moment, daß der Menge nach unter den Einfuhr-Waren an erster Stelle die Gruppe der Erze, Metalle und Metallwaren getreten ist. Während vor dem Kriege — wie bereits erwähnt — etwa 150 000 To. Erze jährlich zur Einfuhr nach Danzig gelangten, wurden in den Kriegsjahren diese Erztransporte über Danzig eingestellt, und auch in den ersten Nachkriegsjahren wurden sie nur in bescheidenem Umfange aufgenommen, bis dann im Jahre 1926, dem Jahre des für den polnischen und den Danziger Außenhandel so überaus wichtigen Ausbruchs des englischen Kohlenbergarbeiterstreiks, unter Förderung durch niedrige Eisenbahnfrachttarife die Erzeinfuhr über Danzig einen sehr starken Aufstieg erfuhr. Die Abbildung 12 zeigt diese Entwick-

Abbildung 12.
Die Erz-Einfuhr



lung der Einfuhr von Erzen und Schwefelkies, die aus folgenden Zahlen zu ersehen ist: Es betrug die seewärtige Einfuhr von Erzen und Schwefelkies nach Danzig

1924	5 342,8 To.
1925	4 742,3 „
1926	206 951,0 „
1927	335 600,6 „
1928	438 548,7 „

Es ist der Beachtung wert, daß infolge tarifarischer Vereinbarungen zwischen Polen und der Tschechoslowakei im Laufe der letzten Jahre recht beträchtliche Erzmengen über Danzig der Tschechoslowakei zugeführt worden sind, und zwar 37 903 To. im Jahre 1926, 97 300 To. im Jahre 1927 und mit 247 997 To. mehr als die Hälfte der gesamten Erzeinfuhr im Jahre 1928.

Der gesteigerte Bedarf Polens an Rohstoffen ist im Zusammenhang mit den durch den Ablauf des deutsch-polnischen Schrottabkommens am 15. Juni 1927 geschaffenen Verhältnissen als Grund dafür anzusehen, daß seit 1927 die seewärtige Waren-Einfuhr nach Danzig eine wesentliche Zunahme durch eine starke Einfuhr auch von Schrott erfahren hat. Es betrug die seewärtige Einfuhr von Schrott nach Danzig in To.

1924	—
1925	—
1926	3 135
1927	320 945
1928	477 343

Unter den auf dem Seewege nach Danzig zur Einfuhr gelangten Waren-gattungen stand der Menge nach Schrott an erster Stelle, ein weiterer Beweis für die Wandlung der Struktur des Danziger Einfuhr-Handels in dem Jahrfünft von 1924 bis 1928.

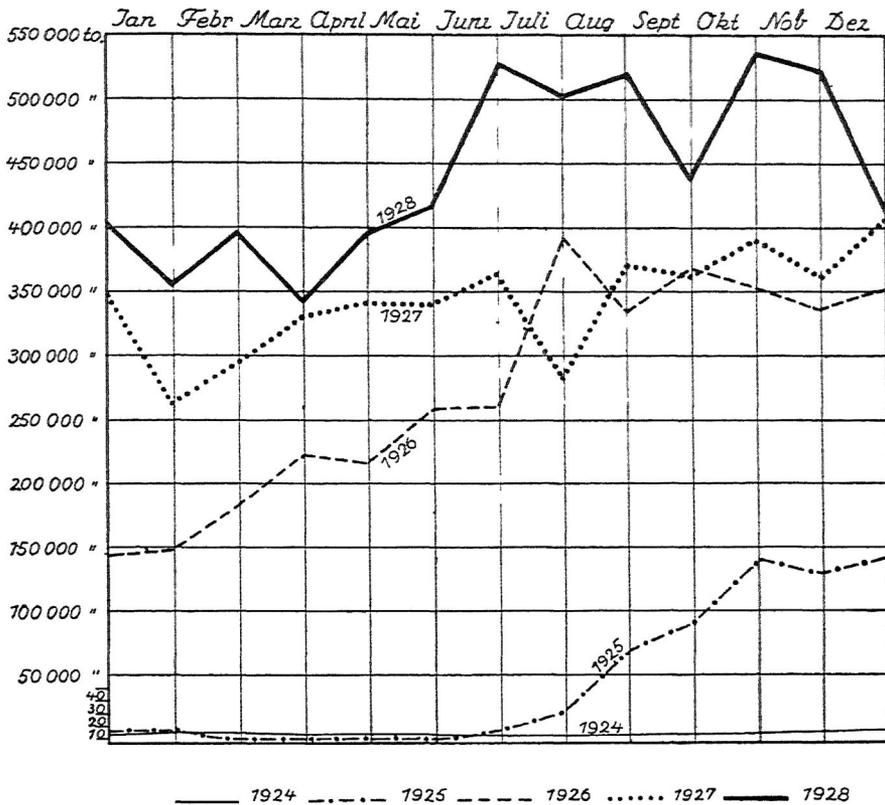
Die seewärtige Waren=Ausfuhr.

Ist bereits diese Strukturveränderung des Danziger Warenimports für die Danziger Wirtschaft selbstredend von schwerwiegenden Folgen begleitet gewesen, so bedeuten die Änderungen, die sich während des Jahrfünfts von 1924 bis 1928 auch im seewärtigen Warenexport über Danzig vollzogen haben, eine weitere und beinahe noch stärkere Betonung einer Entwicklung, deren Tendenz in ihrer Gesamtheit unverkennbar ist.

Danzigs seewärtiger Export in dem Jahrfünft von 1924 bis 1928 wird durch die Rolle gekennzeichnet, die seit 1925 in von Jahr zu Jahr wachsendem Maße die Kohlenausfuhr spielt. Es ist an anderer Stelle bereits auf den Ausgangspunkt dieser für den Danziger Hafen außerordentlich bedeutsamen Strukturwandlung des Danziger Außenhandels hingewiesen worden. Brachte das Jahr 1925 zunächst nur eine Umleitung ansehnlicher Kohlenmengen, die bisher nach Deutschland gegangen waren, über den Danziger Hafen, so wird das Jahr 1926 zur Hochkonjunktur für den polnisch-oberschlesischen Kohlenbergbau, zur Hochkonjunktur auch für den Danziger Hafen und seine Umschlagseinrichtungen. Auch als der englische Kohlenbergarbeiterstreik sein Ende erreicht, glückt es Polen — wenn auch nur nach wesentlichen Preisnachlässen —, sich die meisten der eben erst erschlossenen Absatzgebiete für die polnische Kohle zu erhalten. Namentlich die nordischen Staaten, die Randstaaten und eine Reihe anderer Länder sind auch weiterhin wichtige Abnehmer polnisch-oberschlesischer Kohle geblieben.

Abbildung 13.

Der Export von Kohlen



Die Abbildung 13 stellt den seewärtigen Kohlenexport über Danzig in den Jahren 1924 bis 1928 dar. Sein Umfang hat betragen:

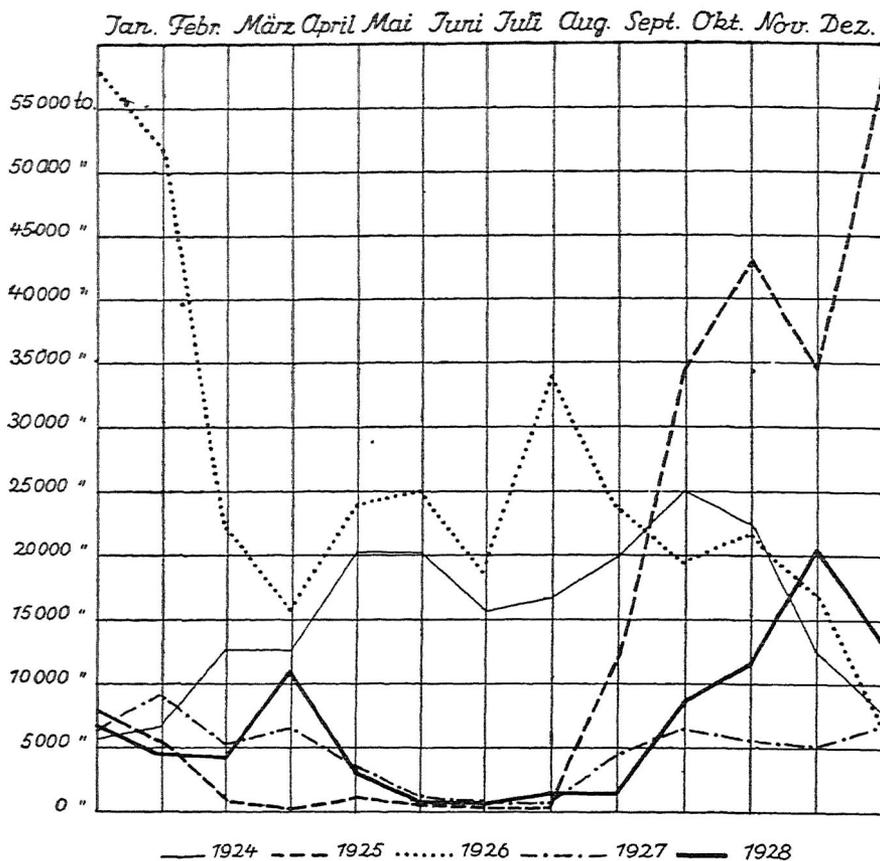
1924	40 811,8 To.
1925	618 005,9 „
1926	3 404 380,9 „
1927	4 103 172,9 „
1928	5 362 617,3 „

Hatte der Anteil der Kohlenausfuhr am Gesamtexport Danzigs im Jahre 1924 nur 2,5 v. H. betragen, so stellte er sich im Jahre 1928 auf 79,6 v. H. Es erübrigt sich, diesen Zahlen einen Kommentar hinzuzufügen.

Beachtlichen Schwankungen hat während des Jahrfünfts von 1924 bis 1928 auch der seewärtige Export von Lebens- und Genußmitteln und unter ihnen derjenige von Getreide unterlegen. Die seewärtige Ausfuhr von Getreide über Danzig, die in Abbildung 14 dargestellt wird, betrug:

Abbildung 14.

Der Getreide-Export



1924	171 764,0	To.
1925	187 304,0	„
1926	264 913,4	„
1927	52 355,5	„
1928	76 301,5	„

Es entfielen hiervon in Tonnen auf:

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer
1924	705,8	59 460,9	111 597,3	
1925	47 812,4	79 382,0	50 940,9	9 168,9
1926	31 734,1	136 865,8	71 782,4	24 531,1
1927	3 418,3	430,2	44 765,0	3 742,0
1928	54,3	647,2	72 898,3	2 701,7

Es bedarf keiner besonderen Hervorhebung, daß der Umfang des Getreideumschlags jeweils von dem Ausfall der Ernte abhängig gewesen ist. Da-

neben ist jedoch auch die polnische Getreidewirtschaftspolitik von sehr erheblicher Bedeutung für den Danziger Getreide-Exporthandel gewesen, haben doch mit oftmals größter Beschleunigung erlassene Verordnungen über Getreide-Ausfuhrverbote bzw. Ausfuhrzölle den Danziger Getreide-Exporthandel vor Situationen gestellt, die alles andere als angenehm waren. Auch die Höchstleistung im Getreideexport im Jahre 1926 ist immer noch um rund 138 000 To. hinter dem Getreideexport über Danzig im Durchschnitt der Jahre 1911/1913 zurückgeblieben.

Sehr wichtig für die Entwicklung des Danziger Außenhandels in den Jahren 1924 bis 1928 ist ferner die Gestaltung des seewärtigen Holz-exports über Danzig gewesen. Es betrug die seewärtige Ausfuhr von Holz und Holzwaren im Durchschnitt der Jahre 1911/13 — wie bereits erwähnt — 258 960 To., sie stellte sich

1924	auf 1 018 949,8 To.
1925	„ 901 916,7 „
1926	„ 1 389 033,4 „
1927	„ 1 740 365,3 „
1928	„ 914 191,8 „

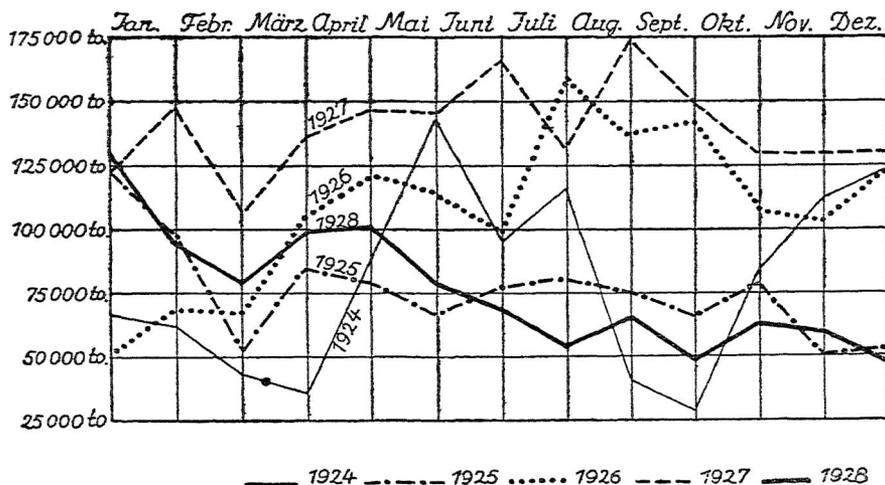
Auf die seewärtige Ausfuhr von Holz allein entfielen hiervon

1924	972 970,5 To.
1925	865 281,0 „
1926	1 348 257,0 „
1927	1 685 675,3 „
1928	862 701,4 „

Die Abbildung 15 stellt den seewärtigen Export von Holz über Danzig in den Jahren 1924 bis 1928 dar, der im Vergleich zur Vorkriegszeit demnach eine sehr erhebliche Steigerung aufzuweisen gehabt hat. Die Gründe hierfür

Abbildung 15.

Der Holz-Export



werden nicht ausschließlich in der konjunkturellen Entwicklung des Holzmarktes, sondern auch in einer Reihe von wirtschaftspolitischen Maßnahmen Polens zu suchen sein, wie sie sich namentlich aus der Sperre des Memelstromes durch Litauen und aus dem Ausbruch des deutsch-polnischen Zollkrieges ergaben und ihren Ausdruck u. a. in günstigen Frachttarifen fanden, die den Übergang des Holztransports von der Binnenwasserstraße zum Schienenweg erleichterten. Der Ende 1927 vollzogene Abschluß des deutsch-polnischen Holzabkommens hat nicht nur einen merklichen Einfluß auf die Gestaltung der polnischen Holzpreise ausgeübt und dadurch die Zurückhaltung Englands beim Holzeinkauf in Polen verstärkt, er hat auch ansehnliche Holz mengen auf andere Zufuhrstraßen nach Deutschland geleitet, so daß im Jahre 1928 neben einem starken Rückgang des Danziger Holzexports nach England auch eine Verminderung der polnischen Holz ausfuhr über Danzig nach Deutschland eingetreten ist.

Die Richtung des Holzexports über Danzig während der Jahre 1926 bis 1928 geht aus folgender Zusammenstellung hervor, bei der allerdings nur die wichtigsten Länder berücksichtigt sind: Es betrug der seewärtige Holzexport über Danzig in To. nach

	1926	1927	1928
Deutschland	102 185	133 064	82 420
England	826 952	1 103 468	493 691
Holland	123 203	122 897	123 089
Belgien	161 876	187 825	116 362
Frankreich	105 047	155 984	69 380

Es gingen somit im Jahre 1928 nur noch 52 v. H. des gesamten Danziger seewärtigen Holzexports nach England, während im Vorjahre dieser Anteil noch 62 v. H. betragen hatte. In der gleichen Zeit ist der Anteil Deutschlands von 7 auf 9 v. H., derjenige Belgiens von 9 auf 12 v. H., derjenige Hollands von 7 auf 13 v. H. gestiegen.

Die Veränderungen, die sich im Danziger Holzexport ergeben haben, seien ergänzt durch die Angaben über die veränderte Zusammensetzung des Holzexports während der letzten drei Jahre. Es entfielen auf

	1926	1927	1928
Rundholz	9 v. H.	8 v. H.	14 v. H.
Schmittholz	55 v. H.	62 v. H.	58 v. H.
Schwellen und Sleeper	23 v. H.	15 v. H.	16 v. H.
Grubenhölzer	13 v. H.	14 v. H.	8 v. H.
Sperrholz und Furniere	—	0,8 v. H.	3 v. H.
Brennholz, sonstiges Holz	—	0,8 v. H.	3 v. H.

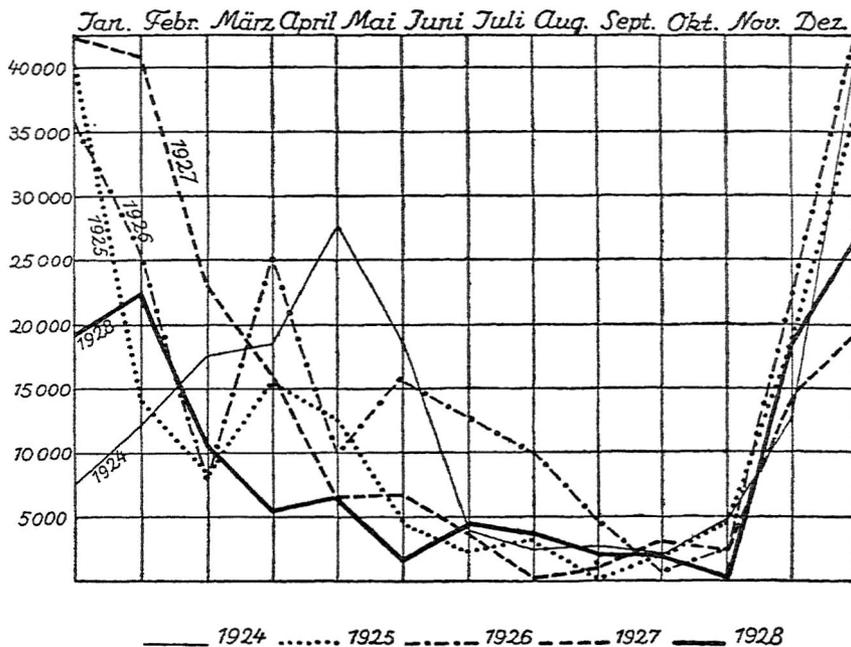
Einen starken Rückgang gegenüber der Vorkriegszeit hat auch der seewärtige Export von Zucker über Danzig erfahren. Während er sich im Jahre 1912 auf 430 800 To. belief, betrug er

1924	163 455,4 To.
1925	121 340,8 „
1926	181 092,8 „
1927	138 153,9 „
1928	104 649,1 „

Die Abbildung 16 zeigt diese Entwicklung des Zuckerexports über Danzig. Es sei erwähnt, daß die Ausfuhr von Rohzucker eine Zunahme, diejenige von raffiniertem Weißzucker jedoch eine wesentliche Abnahme erfahren hat. Der Anteil des Danziger Platzes am Zuckerexporthandel hat sich leider außerordentlich stark verringert, seitdem der polnische Zuckerexport in Händen der „Bank Cukrownictwa Tow. Akc.“ in Posen liegt. Im Zusammenhang hiermit sei darauf verwiesen, daß die beiden großen Danziger Zuckerrefinerien ihre Betriebe haben schließen müssen.

Abbildung 16.

Der Export von Zucker

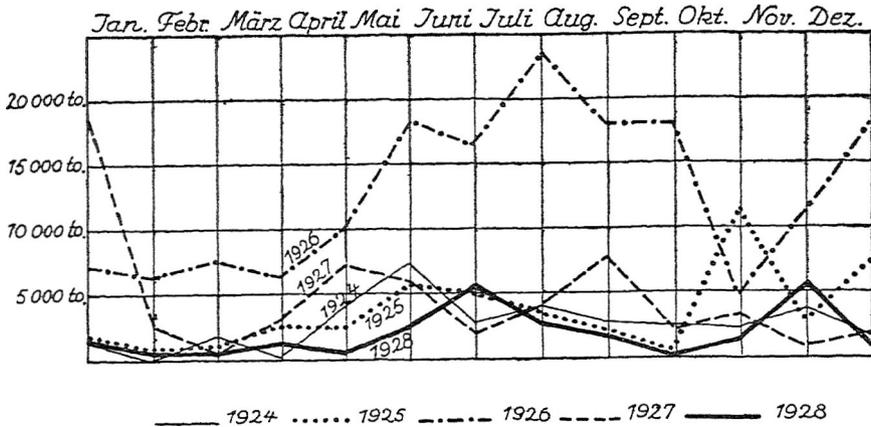


Mit gewissen Hoffnungen hat man auch dem Export von Naphtha und Naphthaerzeugnissen über Danzig entgegengesehen, nachdem in der Vorkriegszeit nach Danzig aus Amerika und Rußland Naphthaprodukte zur Einfuhr gelangt waren. In der Abbildung 17 gelangt der seewärtige Export von Naphtha und Naphthaprodukten während der Jahre 1924 bis 1928 zur Darstellung. Es wurden exportiert in To.:

1924	32 519,4	To.
1925	44 388,9	„
1926	159 027,8	„
1927	40 775,2	„
1928	22 807,2	„

Abbildung 17.

Der Export von Naphtha und Naphthaprodukten.



Der Verlust wichtiger Absatzgebiete für die polnische Mineralöl-Industrie dürfte der wichtigste Grund für den starken Rückgang des seewärtigen Exports von Naphthaprodukten in den Jahren 1927 und 1928 sein.

Von den übrigen Exportwaren sei noch Zement erwähnt, dessen seewärtige Ausfuhr über Danzig in den Jahren 1924 und 1925 gänzlich unbedeutend war, um im Jahre 1926 auf 23 000 To. anzusteigen. Im Jahre 1927 wurden nicht weniger als 123 000 To. Zement über Danzig exportiert, worauf im Jahre 1928 ein Rückgang des Zement-Exports auf 81 477 To. eintrat.

Der Wert des Danziger Außenhandels.

Ein kurzer Blick auf den Wert des Danziger Außenhandels in den letzten Jahren möge diesen Abschnitt beenden. Wertangaben über den Danziger Außenhandel in den Jahren 1924 bis 1928 sind allerdings nur innerhalb des Rahmens des Danziger Gesamthandels (Gesamteigenhandels) vorhanden, dessen Erhebungsmethode — wie an anderer Stelle bereits erwähnt — im Jahre 1927 Änderungen unterworfen war, die es infolgedessen auch nicht ermöglichen, die Wertziffern der Jahre 1927 und 1928 mit denjenigen der Jahre 1924 bis 1926 zu vergleichen.

Über den Wert des Danziger seewärtigen Warenverkehrs liegen nur für die Jahre 1926 bis 1928 Angaben des Danziger Hafenausschusses vor, die folgendes Bild ergeben:

	Eingang in Danziger	Ausgang Gulden
1926	402 326 945	484 258 421
1927	588 210 053	473 878 350
1928	650 969 774	414 440 781

Es verstärkt sich der Eindruck dieser Zahlen, wenn man sie auf den Wert einer Tonne umrechnet. Danach betrug der Durchschnittswert einer Tonne:

	in der Einfuhr	in der Ausfuhr
	in Danziger Gulden	
1926	628	85
1927	387	74
1928	355	61

Obwohl die Ausfuhr mengenmäßig in den Jahren 1926 bis 1928 erheblich größer war als die Einfuhr, diese sogar um ein Vielfaches übertraf, ist der Wert der Ausfuhr beträchtlich kleiner gewesen als derjenige der Einfuhr. Darüber hinaus ist die Feststellung von besonderem Interesse, daß der Durchschnittswert pro Tonne sowohl in der Einfuhr als auch in der Ausfuhr seit 1926 eine ununterbrochene, namentlich in der Einfuhr sehr merkliche Senkung erfahren hat. Die zunehmende Beteiligung von Massengütern am Warenumschlag im Danziger Hafen — von Schrott und Erzen in der Einfuhr, von Kohlen in der Ausfuhr — dürfte den Grund für diese Erscheinung darstellen.

Die Aussichten des Danziger Außenhandels.

Von polnischer Seite ist die Entwicklung des Danziger Außenhandels während des Jahrzehnts von 1924 bis 1928 oftmals als der Beginn einer neuen Blütezeit der Danziger Wirtschaft bezeichnet worden. Man hat dabei mit allem Nachdruck auf den Aufstieg des Danziger Schiffsverkehrs und auf den erheblich gesteigerten Güterumschlag im Danziger Hafen hingewiesen, um aus diesen Feststellungen Schlußfolgerungen zu ziehen, in deren Mittelpunkt immer wieder die Behauptung stand, daß die Danziger Wirtschaft diesen Aufstieg einzig und allein der Zusammenarbeit mit Polen verdankt.

Doch ist das Bild, das die Danziger Wirtschaft in den ersten fünf Jahren seit der Einführung der Danziger Währung bietet, tatsächlich dasjenige einer aufblühenden Wirtschaft? Es läßt sich nicht bestreiten, daß der Danziger Schiffsverkehr und mit ihm der Güterumschlag im Danziger Hafen in dem Jahrzehnt von 1924 bis 1928 einen erheblich größeren Umfang als in früheren Jahren gehabt hat, und es wäre sehr kurzsichtig, wollte man verkennen, daß dieser gestiegene Verkehr im Danziger Hafen zahlreiche Vorteile für den Danziger Hafen und den Danziger Platz mit sich bringt. Nichtsdestoweniger wäre es ein gefährlicher Irrtum, den Güterumschlag im Danziger Hafen von der Eisenbahn zum Schiff oder umgekehrt dem Danziger Handel gleichsetzen zu wollen. In früheren Zeiten war Danzig der Hafenplatz, an dem sich der gesamte Handel abzuwickeln vermochte, war Danzig der Stapelplatz, von dessen Bedeutung noch heute zahlreiche Speicheranlagen großen Ausmaßes Zeugnis ablegen. Es haben sich diese Zeiten geändert. Mit den Strukturänderungen des Danziger Außenhandels unter den Auswirkungen weniger von Konjunkturerscheinungen als von wirtschaftspolitischen Maßnahmen Polens hat auch der Danziger Platz sein Antlitz ändern müssen. Wenn man bedenkt, daß in der seewärtigen Waren-Einfuhr nach Danzig im Jahre 1928 in Höhe von 1 832 409 To. allein auf Erze, Schwefelkies und Schrott 915 862 To. entfielen und daß von diesen Mengen nur ein kleiner Teil in Danzig gehandelt wurden, wenn man berücksichtigt, daß von der seewärtigen Waren-Ausfuhr über Danzig im Jahre 1928 in Höhe von 6 783 273 To. nicht weniger als 5 362 617 To. den Anteil der Kohle darstellten, wovon lediglich einige wenige Prozent — im Jahre 1927 waren es noch nicht 4 — in den Büchern des Danziger Exporthandels geführt wurden, so kommt man zu der Überzeugung, daß es unter keinen Umständen angängig ist, die Umschlagsziffern im Danziger Hafen dem Danziger Handel gleichzusetzen, um aus diesen Zahlen Schlüsse von weittragender politischer Bedeutung zu ziehen. Es läßt sich an einer Reihe wichtiger Wirtschaftszweige sowohl der Ein-, als auch der Ausfuhr nachweisen, daß sie unter Ausschaltung des Danziger Eigenhandels mehr oder weniger völlig nur noch den Danziger Speditionshandel angehen und daß auch hierbei der Einfluß der Danziger Wirtschaft im Schwinden ist. Aus dem Handels- und Stapelplatz ist damit lediglich ein Transitplatz geworden, eine Umstellung, die dem Wort, daß der Danziger Hafen der schlecht bezahlte Pfortner Polens ist, eine gewisse Berechtigung gibt.

So erfährt das zahlenmäßige Bild des Danziger Außenhandels eine Korrektur, die um so erforderlicher ist, als es nicht an Faktoren fehlt, die sich zu einer weiteren ersten Bedrohung des Danziger Außenhandels und seiner Existenzfähigkeit auszuwachsen vermögen. Die letzten Jahre haben gezeigt,

wie stark in Polen das Bestreben ist, beim Import wie beim Export nach Möglichkeit den Zwischenhandel auszuschalten, ein Bestreben, das bei dem großen Warenverkehr über Danzig in jedem Falle zu einer schweren Beeinträchtigung des Danziger Handels führen muß. Besonderes Interesse beanspruchen in diesem Zusammenhang die Gründungen von Exportsyndikaten in Polen, die sich einer unverkennbaren Unterstützung durch die polnische Regierung zu erfreuen haben. Für den Danziger Handel hat sich die Notwendigkeit ergeben, die gleichen Exportsyndikate nach polnischem Muster ins Leben zu rufen, um der den polnischen Syndikaten gewährten Vergünstigungen teilhaftig zu werden und damit konkurrenzfähig zu bleiben, eine Angelegenheit, die in den kommenden Jahren der Danziger Wirtschaft noch manche Sorge bereiten wird, zumal auch im Holzexport und im Getreidehandel die Gründung von Exportsyndikaten in irgendeiner Form unter dem Zwange der Verhältnisse nur noch eine Frage der Zeit sein dürfte.

Sind so dem Danziger Außenhandel aus der polnischen Zolltarifpolitik und der Gesamttendenz des polnischen Außenhandels bereits sehr ernste Hemmungen entstanden, so bedeutet der Bau des Hafens von Gdingen eine Gefahr für den Danziger Platz, die von Jahr zu Jahr größer werden wird, obwohl es nicht an Äußerungen polnischer maßgeblicher Stellen fehlt, die eine Konkurrenz Gdingens gegen Danzig als eine völlig hinfällige Illusion hinzustellen bestrebt sind. In wenigen Kilometern Entfernung von Danzig, das vom Deutschen Reiche losgelöst wurde, um Polen einen freien Zugang zum Meere zu verschaffen, hat Polen unter Verwendung ungeheurer Geldmittel sich in Gdingen einen eigenen Hafen erbaut, der mit allen Mitteln einer weitgehenden Subventionspolitik gefördert wird und bei seiner Fertigstellung eine Umschlagsfähigkeit von rund 10 Millionen To. haben soll, während diejenige des immer noch stark ausbaufähigen Danziger Hafens 12 Millionen Tonnen beträgt. Die bisherige Entwicklung des Gdinger Hafens geht aus folgender Zusammenstellung hervor: Es betrug

im Hafen-Eingang:

	die Schiffszahl	Ntrgt.	die Einfuhr in To.
1924	27	14 352	631
1925	85	74 707	1 568
1926	298	204 757	179
1927	530	422 938	6 702
1928	1106	983 257	190 962

im Hafen-Ausgang:

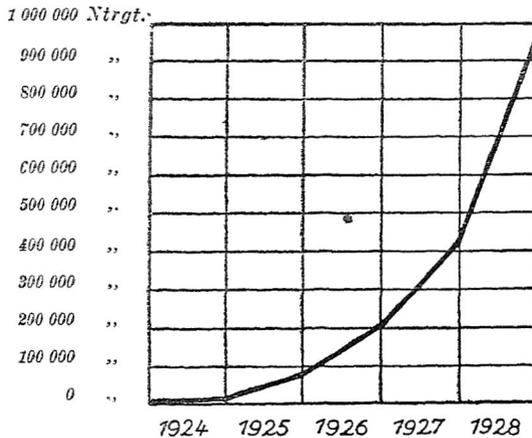
	die Schiffszahl	Ntrgt.	die Ausfuhr in To
1924	27	14 352	9 086
1925	72	71 419	51 142
1926	303	208 194	413 826
1927	519	416 322	889 439
1928	1090	970 157	1 765 058

Die Abbildung 18 zeigt den Schiffseingang in den Gdinger Hafen in Ntrgt. während des Jahrfünfts von 1924 bis 1928, während die Abbildung 19 den Gesamtumschlag in Gdingen in To. darstellt.

Das Kennzeichen des polnischen Außenhandels über Gdingen war bisher die Einseitigkeit des Warenumschlags. Einer minimalen Waren-Einfuhr stand eine schnell ansteigende Waren-Ausfuhr gegenüber, die sich allerdings in der Hauptsache auf den Export von Kohle beschränkte, wurden doch im Jahre

Abbildung 18.

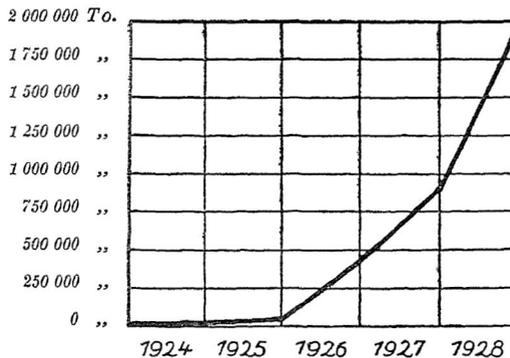
Gdingen: Schiffs-Eingang in Netto-Registertonnen.



1928 nach den Angaben der polnischen Staatsbahndirektion allein 1 749 826 Tonnen Kohle in Gdingen umgeladen. Es läßt sich jedoch nicht übersehen, daß im Jahre 1928 auch die Einfuhr verhältnismäßig starke Fortschritte gemacht hat. Noch ist der Gdinger Hafen nicht vollständig fertig, noch wird

Abbildung 19.

Gdingen: Gesamtumschlag in Tonnen.

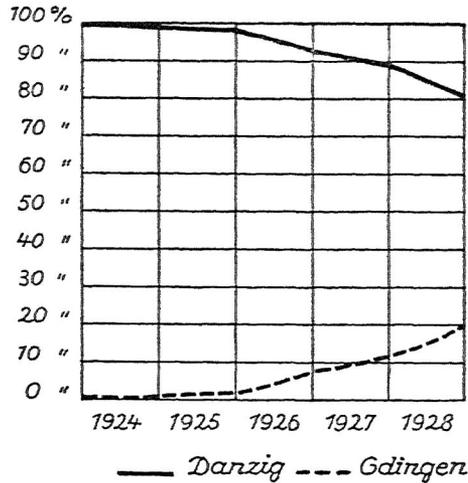


an dem Bau der Eisenbahnlinie Bromberg—Gdingen gearbeitet, darüber muß man sich jedoch im klaren sein, daß Polen kein Mittel unversucht lassen wird, um seine bisherige Politik dem Gdinger Hafen gegenüber fortzusetzen. Es würde zu weit führen, wollte man an dieser Stelle alle diejenigen Maßnahmen

auch nur andeuten, die Polen getroffen hat, um die Ein- und Ausfuhr über Gdingen zu begünstigen. Soviel steht fest, daß auch heute schon der Gdinger Hafen eine Konkurrenz für Danzig bedeutet, daß auch heute schon manche Warensendungen, die bisher ausschließlich über Danzig kamen und gingen, ihren Weg über Gdingen nehmen und damit dem Danziger Hafen und Handel

Abbildung 20.

Der Umschlag in Danzig und Gdingen = 100 %



Abbruch tun. Wenn der in Danzig und Gdingen erfolgte Warenumsschlag gleich 100 gesetzt wird, ergibt sich die folgende, in Abbildung 20 zum Ausdruck gebrachte Verteilung des Umschlages:

	Danzig	Gdingen
1923	100 %	—
1924	99,6 %	0,4 %
1925	98,1 %	1,9 %
1926	93,4 %	6,6 %
1927	89,7 %	10,3 %
1928	81,6 %	18,4 %

Man geht schwerlich fehl in der Annahme, daß im Jahre 1929 eine weitere Abnahme dieses Danziger Anteils und eine weitere Zunahme des Gdinger Anteils aufzuweisen sein wird, zumal Polen es nicht unterlassen hat, in einseitiger Begünstigung Gdingens ein Abkommen mit der American Scantic Line über einen direkten Warenverkehr Gdingen—Amerika auf der Grundlage durchgerechneter Tarife von polnischen nach amerikanischen Eisenbahnstationen abzuschließen.

Seitdem Polen sich einen „nationalen“ Hafen geschaffen hat, wird dieser in der polnischen Volkswirtschaft selbstverständlich an erster Stelle der von Polen benutzten Häfen stehen. Von der seewärtigen Waren-Ein- und -Ausfuhr Polens werden in kommenden Jahren also in jedem Falle rund 10 Mill.

Tonnen über den Gdinger Hafen geleitet werden. Solange die Konsumfähigkeit Polens, solange Polens Export nicht einen sehr erheblichen Aufstieg erfährt, wird es Polen an der Möglichkeit fehlen, außer dem Gdinger Hafen auch dem Danziger Hafen einen Umschlag zu vermitteln, der der vollen Leistungsfähigkeit des letzteren entspricht, wobei man nicht außer acht lassen darf, daß ohnehin ja eine ansehnliche Gütermenge namentlich in der Wareneinfuhr nach Polen über eine Reihe ausländischer Häfen auch weiterhin gehen wird. Der Abschluß eines Handelsvertrages zwischen Deutschland und Polen dürfte gerade auch dem letzterwähnten Moment in einer Weise Rechnung tragen, die einer verstärkten Konkurrenz des Danziger Hafens gleichkommen würde. Es hieße eine Vogel-Strauß-Politik treiben, wollte man sich über diese Gefahrmomente nicht die erforderliche Rechenschaft ablegen.

Nach alledem sieht es mit der von polnischer Seite so gern erklärten neuen Blütezeit des Danziger Handels doch recht trübe aus. Faßt man das Ergebnis der vorstehenden Ausführungen in aller Kürze zusammen, so ergibt sich, daß zwar der Danziger Güterumschlag in dem Jahrfünft von 1924 bis 1928 mengenmäßig einen starken Aufstieg erfahren hat, daß dieser zahlenmäßige Aufstieg jedoch begleitet war von Strukturveränderungen des Danziger Außenhandels, die in ihrem Endergebnis um so weniger günstig gewertet werden können, als sie eine Verschiebung des Schwergewichts des Danziger Außenhandels vom Eigenhandel zum Transitverkehr bedeuten. Nicht ausschließlich um Auswirkungen konjunktureller Erscheinungen handelt es sich dabei, es sind vielmehr diese Feststellungen zu einem bedeutenden Teile auch das Ergebnis einer Wirtschaftspolitik Polens, die den andersgearteten Wirtschaftsverhältnissen der Freien Stadt Danzig nicht die erforderliche Rücksicht hat zuteil werden lassen.

Der weitere Weg des Danziger Außenhandels wird abhängig sein von der ferneren Gestaltung der polnischen Wirtschaftspolitik, soweit sie mitbestimmend für die wirtschaftliche Entwicklung Polens im allgemeinen und für diejenige Danzigs im besonderen ist. Was Danzig braucht, ist eine Wirtschaftspolitik, die stetig ist und dem Existenzkampf eines internationalen Hafen- und Handelsplatzes Rechnung trägt, die es dem Danziger Handel ermöglicht, über die Grenzen des polnischen Hinterlandes hinaus seine Wirtschaftsinteressen zu verfolgen, um dem Danziger Platz das zukommen zu lassen, was ihm auf Grund seiner geographischen Lage und seiner Tradition gebührt. Was Danzig ferner braucht, ist eine Revision der den Danziger Ein- und Ausfuhr-Handel betreffenden Bestimmungen des Warschauer Abkommens vom 24. Oktober 1921, ist eine bindende Gewähr dafür, daß Polen den unter Aufwendung sehr ansehnlicher Mittel modernisierten und technisch vervollkommenen Danziger Hafen bis zur Grenze seiner Leistungsfähigkeit ausnutzt.
