

1951.

Yb

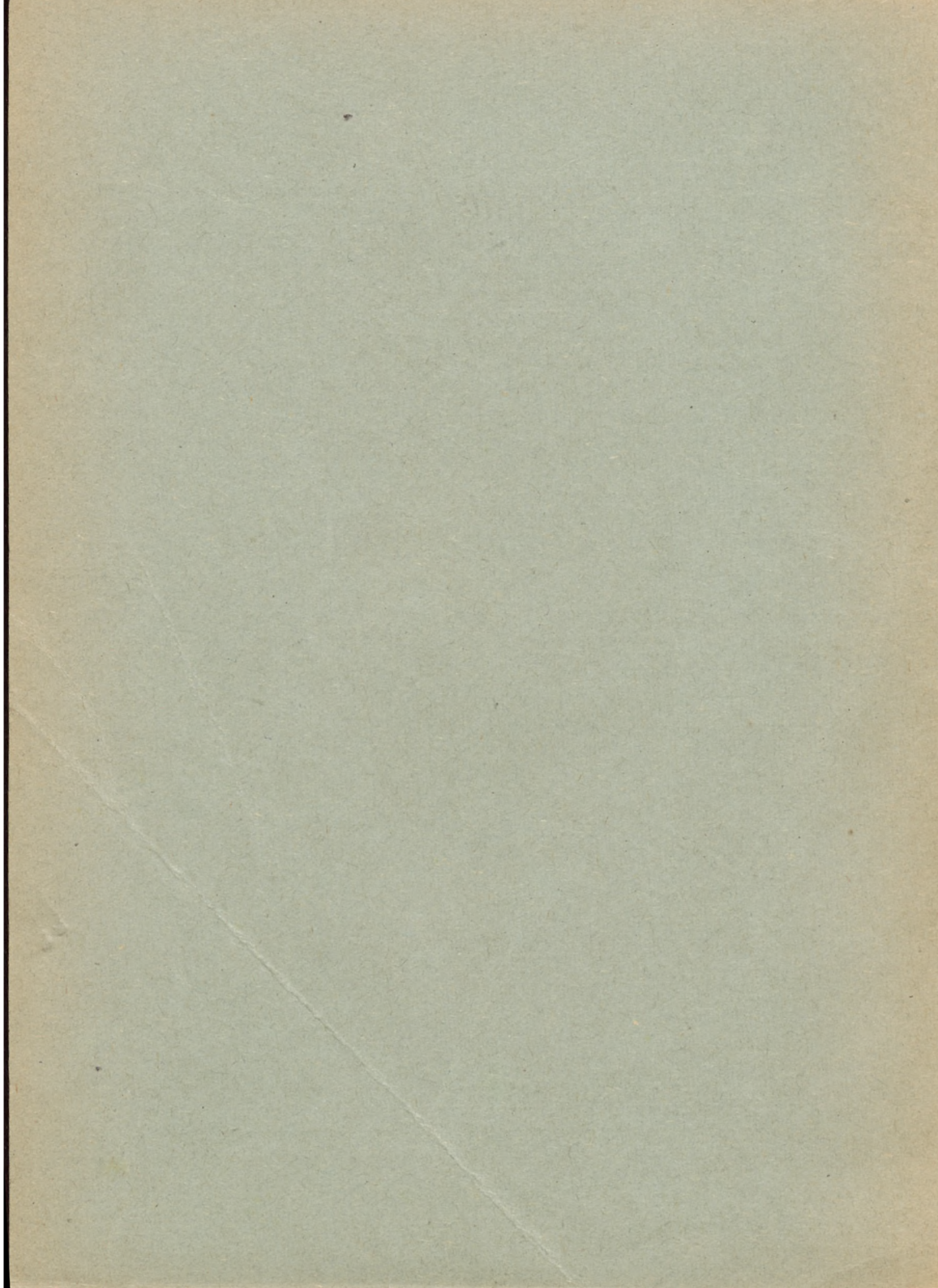
Art. 111

Die wirtschaftsgeographische Struktur des Seehafens Danzig in der Vor- und Nachkriegszeit

Von KARL HALFAR

Staatswissenschaftliches Seminar
der Technischen Hochschule

Druck: Westpreußischer Verlag Aktien-Gesellschaft, Danzig, Am Sande 2



Geographie

Die wirtschaftsgeographische Struktur des Seehafens Danzig in der Vor- und Nachkriegszeit

(Eine kartographische Studie mit 14 Kartogrammen)

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
der Philosophischen Fakultät
der Universität Greifswald
vorgelegt von **KARL HALFAR**
aus Swoboda, Hultschiner Ländchen.

Greifswald 1931

Staatswissenschaftliches Seminar
der Technischen Hochschule

5 29.520

II 29520

Gedruckt mit Genehmigung der Philosophischen Fakultät
der Universität Greifswald.

Referent: Professor Dr. G. Braun.

Dekan: Professor Dr. W. Stammer.

Tag der mündlichen Prüfung 28. Juli 1930.



6085/7/G/54

Vorwort

Die vorliegende Studie für deren Anregung und Förderung durch wertvolle Ratschläge leihungsmäßig verehrten Lehrer Herrn Professor Dr. O. Braun zu besonderem Dank verpflichtet bin, will die wirtschaftsgeographische Struktur des Seebades der Provinz Stadt Danzig mit seinen inländischen Verbindungen hervorheben, indem die politische, wirtschaftliche, soziale, nach dem Wirtschaftsgeschichtswissenschaftler, ergänzt werden soll.

In 12 Kartogrammen wird über die Entwicklung von Kreis- und Provinz der Ostpreußen, besonders in die wirtschaftliche, geographische und soziale nach territorialen und Bestimmungen, wiedergegeben.

Meinen Eltern und Geschwistern
in Dankbarkeit.

Ihren Hauptberufsgenossen
Terminum der Hauptgenossen
Günstig freundlichst überlassen.

Der Verfasser

Vorwort.

Die vorliegende Studie, für deren Anregung und Förderung durch wertvolle Ratschläge ich meinem verehrten Lehrer Herrn Professor Dr. G. Braun zu besonderem Dank verpflichtet bin, will die wirtschaftsgeographische Struktur des Seehafens der Freien Stadt Danzig mit seinen mannigfachen Veränderungen, hervorgerufen durch die politische Umgestaltung Osteuropas nach dem Weltkriege, graphisch erfassen.

In 12 Kartogrammen wird unter Anwendung von Kreisdiagrammen der Güterverkehr, gesondert in die einzelnen Warengattungen und gegliedert nach Herkunfts- und Bestimmungsland, wiedergegeben.

Da diese Arbeit zugleich die Wirtschaftsstruktur des Danziger Hafens der Nachkriegszeit gegenüber der Zeit vor dem Kriege klären soll, sind den Kartogrammen die Jahre 1912 und 1927 zugrundegelegt. Das Jahr 1912 wurde deshalb gewählt, weil es den Höhepunkt im Danziger Seeverkehr vor dem Kriege bildet, während das letzte Vorkriegsjahr 1913 einen Rückgang im Seeverkehr brachte, der auf die unsicheren politischen Verhältnisse zurückzuführen war. Im Bericht des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft vom Jahre 1913 lesen wir: „Aus den Balkanwirren hat sich zwar ein unmittelbarer Einfluß auf unser Wirtschaftsleben nicht bemerkbar gemacht. Aber diese Wirren drohten zu europäischen Verwicklungen anzuwachsen, und das drückte wie ein Alp lange die Unternehmungslust nieder.“

Die Danziger Vorkriegsstatistik, die sehr lückenhaft ist, wurde, soweit es möglich war, durch persönliche Rückfragen beim Statistischen Landesamt Danzig, wofür ich auch an dieser Stelle dem Direktor des Statistischen Amtes und Bremischen Rat Herrn Dr. M. J. Funk meinen Dank sage, wie durch Heranziehen der unten angeführten Statistiken ergänzt.

Zum Schluß möchte ich meinen besonderen Dank dem Direktor des Staatsarchivs in Danzig, Herrn Prof. Dr. W. Recke, zum Ausdruck bringen, der in liebenswürdiger Weise durch sein reges Interesse wie vor allem durch Bereitstellung wertvollen authentischen Materials die Arbeit förderte.

Literaturverzeichnis.

Quellen.

1. Amtliche Urkunden zur Konvention zwischen Danzig und Polen vom 15. November 1920. Danzig 1920.
2. Bericht des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Danzig über seine Tätigkeit und über Danzigs Handel, Gewerbe und Schifffahrt im Jahre 1912. Danzig 1913.
3. Bericht über die Lage von Handel, Industrie und Schifffahrt im Jahre 1927. Erstattet von der Handelskammer zu Danzig. Danzig 1928.
4. Danziger Statistische Mitteilungen, Hrsg. vom Statistischen Landesamt der Freien Stadt Danzig. Jahrg. 8, Heft 2/3, Danzig 1928.
5. Der Friedensvertrag zwischen Deutschland und den alliierten und assoziierten Mächten nebst dem Schlußprotokoll und der Vereinbarung betreffend die militärische Besetzung der Rheinlande. Im Auftrage des Auswärtigen Amtes. Charlottenburg 1919.
6. Die Schifffahrt, 1912 und 1927. Statistisches Reichsamt Berlin.
7. Der auswärtige Handel im Jahre 1912. Statistisches Reichsamt Berlin.
8. Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen, 1912 und 1927. Statistisches Reichsamt Berlin.
9. Verkehr und Wasserstände auf deutschen Binnenwasserstraßen, 1912 und 1927. Statistisches Reichsamt Berlin.
10. Rocznik Handlu Zagranicznego Rzeczpospolitej Polskiej 1927. (Jahrbuch des poln. Außenhandels) Statistisches Hauptamt Warschau 1928.
11. „ Statystyczny Przewozu Towarów na Polskich Kolejach Państwowych za Rok 1927 (Statistisches Jahrbuch der Güterbewegung auf polnischen Eisenbahnen für das Jahr 1927.) Warschau 1928.

Literatur.

1. Braun, F.: Zur geographischen und politischen Lage des Danziger Freistaates. Geogr. Zs. 1922, S. 137 ff.
2. Braun, G.: Zur Methode der Geographie als Wissenschaft. Greifswald 1925 und „Erde und Wirtschaft“, 2. Jg. Heft 1, 1928.
3. „ Das Ostseegebiet. Leipzig 1912. A. N. u. G.
4. Bohdan, E.: Morska Polityka Gospodarza Polski. (Polens Seewirtschaftspolitik.) Warschau 1928.
5. Dammme, P.: Danzig, sein Hafen und sein Hinterland. Sammlg. volkstüml. Meereswissensch. Hrsg. vom Institut für Meereskunde Heft 148. Berlin 1919.
6. Danzigs Handel in Vergangenheit und Gegenwart. Hrsg. von Bauer, H. und Millack, W. Danzig 1925.
7. Funk, M.: Die Danzig-polnische Zollunion. Jena 1926.
8. Gdingen, Polens Zwingburg an der Ostsee. Berliner Börsenzeitung. 74. Jg. Nr. 1 und 12, Berlin 1929.
9. Geisler, W.: Die Weichsellandschaft von Thorn bis Danzig. Braunschweig 1922.
10. „ Danzig, ein siedlungsgeographischer Versuch. Diss. Halle 1918.
11. Der Hafen von Danzig, seine Einrichtungen und sein Verkehr. Hrsg. von dem Ausschuß für den Hafen und die Wasserwege von Danzig. Danzig 1923.
12. Der Hafen von Danzig. Hrsg. vom Ausschuß für den Hafen und die Wasserwege von Danzig. Danzig 1926.
13. Harder, H. A.: Danzig, Polen und der Völkerbund. Berlin 1928.
14. Hassert, K.: Allgemeine Verkehrsgeographie. 2. Aufl. Berlin-Leipzig 1931.
15. Hirsch, A.: Ueber die geographische Lage und Entwicklung Danzigs. Diss. Königsberg. Danzig 1912.
16. Johannsen, Th.: Gdingen. „Ostland-Schriften“, hrsg. vom Ostland-Institut in Danzig. Heft 1, Danzig 1928.
17. Kaettel, K.: Der Danziger Zuckerhandel. Diss. Königsberg 1921.
18. Keynes, J. M.: Die wirtschaftlichen Folgen des Friedensvertrages. München 1920.
19. Keyser, E.: Danzigs Geschichte. 2. verb. Aufl. Danzig 1928.
20. Martin, H.: Staatsrechtliche Stellung und wirtschaftliche Bedeutung der Freien Stadt Danzig. Danzig 1928.
21. Münsterberg, O.: Der Handel Danzigs. Volkswirtschaftliche Zeitfragen, Berlin, Jg. 28, Heft 1 u. 2.
22. Ostland-Berichte, Auszüge aus polnischen Büchern, Zeitschriften und Zeitungen. Hrsg. vom Ostland-Institut in Danzig. 3 Jahrgänge 1927—29.
23. Peiser, K.: Danzigs Handel und Wirtschaft. Danzig 1927.
24. „ Strukturwandlungen des Danziger Außenhandels. Danziger Schriften für Politik und Wirtschaft, Heft 1. Danzig 1929.
25. Pfeuffer, R.: Die völkerrechtliche Stellung der Freien Stadt Danzig. Danziger staats- und völkerrechtliche Schriften. Hrsg. von O. Loening, Heft 2, Danzig 1921.

26. Proeller, A.: Wirtschaftsprobleme der Freien Stadt Danzig. Danzig 1929.
27. Ratzel, F.: Anthropogeographie I u. II, 3. u. 2. Aufl. Stuttgart 1909, 1912.
28. Recke, W.: Die polnische Frage als Problem der europäischen Politik, Berlin 1927.
29. Rosinski, V.: La Pologne et la Mer baltique. Paris 1928.
30. Rühl, A.: Die Nord- und Ostseehäfen im deutschen Außenhandel. Veröffentlichung des Instituts für Meereskunde, Heft 3. Berlin 1920.
31. „ Die Typen der Häfen nach ihrer wirtschaftlichen Stellung. Zs. d. Ges. f. Erdk. Berlin 1920.
32. Rummel, J.: Gdynia port Polski. (Gdingen, der Hafen Polens). Thorn 1926.
33. Siebeneichen, A.: Życie gospodarcze Wolnego Miasta Gdańska. (Wirtschaftsleben der Freien Stadt Danzig). In: Kutrzeba, St. Gdańsk, przeszłość i terażniejszość.
34. Slawski, St.: Polens Zugang zum Meere und die Interessen Ostpreußens, Danzig 1925.
35. Steinert, H.: Die Weichsel und ihr Verkehr. Diss. Königsberg 1916.
36. „ Die Weichselschiffahrt und ihre Bedeutung für das Wirtschaftsleben des Danzig-polnischen Zollunionsgebiets. Danziger Stat. Mitt. Jg. 9, Nr. 9/10.
37. Stopczyk, W.: Handel Międzynarodowy na Bałtyku. (Der internationale Handel auf der Ostsee). Thorn 1928.
38. Thomsen, H.: Danzigs Handel und Industrie in ihren Entwicklungsmöglichkeiten. Danzig 1921.
39. „ Bedeutung Danzigs im osteuropäischen Wirtschaftsgebiet. In: Deutschlands Erneuerung. 6. Jg. S. 236 ff.
40. „ Danzig als Handelshafen. Diss. Breslau, Danzig 1918.
41. „ Danzig als Handelshafen unter besonderer Berücksichtigung des Getreidehandels. Danzig 1918.
42. Tschauer, F. J.: Danzigs Seegeltung in ihren Tatsachen und Auswirkungen. Diss. Rostock 1923.
43. Wildner, P.: Die Weichsel und ihre wirtschaftliche Bedeutung. In: Weltverkehr und Wirtschaft. November-Heft 1912, S. 390 und Februar-Heft 1913, S. 484.
44. Wirtschaftspolitische Stellung und weltwirtschaftliche Bedeutung der Freien Stadt Danzig. Danziger Wirtschaft und Statistik. Hrsg. vom Direktor des Stat. Amtes der Freien Stadt Danzig, Heft 1. Danzig 1923.
45. Wirtschaftszeitung — Danziger — Hrsg. vom Syndikus der Handelskammer Danzig. 9 Jahrgänge 1921—1929.
46. Wockenfoth, K.: Danzig als Handelshafen seit Errichtung der Freien Stadt. Danzig 1930.
47. Zimmermann, W.: Der Handel Danzigs mit Rußland. Diss. Königsberg 1921.

Gliederung.

Seite

Einleitung: Danzig und der Versailler Friedensvertrag	1
I. Die wirtschafts- und verkehrsgeographischen Grundlagen des Danziger Hafens und ihre Wandlungen nach dem Kriege.	
1. Danzigs Lage	3
2. Danzigs Binnenwasserstraßen und ihre Bedeutung für den Güterverkehr	4
3. Danzigs Handelsbeziehungen zu seinem Hinterland	7
II. Danzigs Konkurrenzhafen Gdingen	10
III. Der Güterverkehr Danzigs in der Vor- und Nachkriegszeit.	
1. Einfuhrhandel.	
a) seewärtige Einfuhr	15
b) binnenländische Abfuhr (Wasserweg, Eisenbahn)	18
2. Ausfuhrhandel.	
a) seewärtige Ausfuhr	19
b) binnenländische Zufuhr (Wasserweg, Eisenbahn)	22
IV. Schlußbetrachtung	24

Einleitung.

Danzig und der Versailler Friedensvertrag.

Die Würfel über das Schicksal der alten deutschen Hansestadt Danzig nach dem Völkerringen sind im März 1919 im Rate der „Big Four“ gefallen. Danzig wurde nicht, wie es die Kommission für polnische Angelegenheiten unter dem Vorsitz von Jules Cambon vorschlug, Polen überliefert, sondern zu einem Freistaat erhoben.

Diese Lösung in letzter Stunde ist einzig und allein auf den damaligen englischen Premierminister Lloyd George zurückzuführen¹⁾ ²⁾. Der Grund, weshalb der englische Premierminister gerade in der Danziger Frage ein so reges Interesse zeigte, soll hier nicht untersucht werden. Die Ränkepläne eines Paderewski wie auch Dmowski¹⁾ ²⁾, bei denen ihnen vor allem Frankreich und zuletzt auch der amerikanische Präsident Wilson Vorspanndienste leisteten, waren jedenfalls durch die energische Haltung Lloyd Georges durchkreuzt. Danzig wurde mit dem umliegenden Landgebiet auf den englischen Vorschlag hin ein autonomer Staat³⁾. Seine Gesamtbevölkerung zählt rund 385 000 Einwohner und sein Areal 1966 qkm. Die Artikel 100—108 des Versailler Friedensvertrages konstruieren die Freie Stadt Danzig in ihren wesentlichen staatsrechtlichen Formen.

In wirtschaftlicher Hinsicht aber sind der Freien Stadt Danzig durch den Artikel 104 des Friedensvertrages harte Bindungen Polen gegenüber auferlegt worden. In seinen ersten 5 Punkten räumt er Polen folgende wirtschaftliche Rechte ein: 1. Aufnahme Danzigs in das polnische Zollgebiet, Einrichtung einer Freizone im Hafen; 2. Uneingeschränkte Benutzung der Wasserstraßen, Docks, Binnenhäfen und sonstigen für die Ein- und Ausfuhr Polens notwendigen Anlagen und Verkehrsmittel auf dem Gebiet der Freien Stadt. 3. Ueberwachung und Verwaltung der Weichsel und des Eisenbahnnetzes innerhalb der Grenzen der Freien Stadt, sowie des Post-, Draht- und Fernsprechverkehrs zwischen Polen und dem Hafen.

¹⁾ Harder, H. A.: Danzig, Polen und der Völkerbund. Berlin 1928.

²⁾ Recke, W.: Die polnische Frage als Problem der europäischen Politik. Berlin 1927.

³⁾ Pfeuffer, R.: Die völkerrechtliche Stellung der Freien Stadt Danzig. Danzig 1921.

4. Berechtigung zum Ausbau und zur Verbesserung der oben genannten Anlagen und Verkehrsmittel und zur Miete oder zum Ankauf des dazu erforderlichen Geländes und Eigentums. 5. Gleichberechtigung der Bevölkerung polnischer Herkunft oder Zunge innerhalb des Freistaatgebiets.

Diese Bestimmungen wie deren willkürliche Auslegung machen die im Art. 102 proklamierte Freiheit für Danzig illusorisch.

Wieweit durch das Versailler Friedensdiktat Danzigs Grundfeste, der Handel, erschüttert resp. in seiner Struktur verändert wurde, darüber sollen uns die folgenden Ausführungen dieser Arbeit unterrichten.

Diese Fassung in letzter Stunde ist einzig und allein auf den damaligen englischen Premierminister Lloyd George zurückzuführen. Der Grund, weshalb der englische Premierminister gerade in der Danziger Frage ein so großes Interesse zeigte, soll hier nicht untersucht werden. Die Rückkehr eines Paderewski (auch Pinoski) 2) bei dem nach vor allem Frankreich und zuletzt auch amerikanische Präsident Wilson Verhandlungen stattfanden, waren jedenfalls durch die energische Haltung Lloyd Georges durchgesetzt. Danzig wurde mit dem unvollständigen Landbesitz auf der englischen Verfassung hin ein autonomes Staat. Seine Gesamtbevölkerung zählt rund 385 000 Einwohner und sein Areal 1900 qkm. Die Artikel 100—108 des Versailler Friedensvertrages konstruieren die freie Stadt Danzig in ihren wesentlichen staatlichen Formen.

In wirtschaftlicher Hinsicht aber sind der Freien Stadt Danzig durch den Artikel 104 des Friedensvertrages harte Bindungen auferlegt worden. In seinen ersten 5 Punkten räumt er Polen folgende wirtschaftliche Rechte ein: 1. Aufnahme Danzigs in das polnische Zollgebiet, Einrichtung einer Freizone im Hafen; 2. Uferanschützte Benützung der Wasserstraßen, Docks, Binnen- und sonstigen für die Ein- und Ausfuhr Polens notwendigen Anlagen und Verkehrsmittel auf dem Gebiet der Freien Stadt; 3. Uferwachung und Verwaltung der Weichsel und des Eisendammes innerhalb der Grenzen der Freien Stadt, sowie des Post- und Fernsprechverkehrs zwischen Polen und dem Hafen.

1) Linder, H. A.: Danzig, Polen und der Völkerbund, H. III, 1928.
2) Koebel, W.: Die polnische Frage als Problem der europäischen Politik, Berlin 1927.
3) Plesner, R.: Die völkerrechtliche Stellung der Freien Stadt Danzig, Danzig 1921.

1. Die wirtschafts- und verkehrsgeographischen Grundlagen des Danziger Hafens und ihre Wandlungen nach dem Kriege.

1. Danzigs Lage.

Die Technik der letzten Jahrzehnte vermag den Menschen bei seinen mannigfachen Unternehmungen oft unabhängig von den natürlichen Bedingungen zu machen. Doch dies geschieht meistens nur unter einem großen Kostenaufwand. Daher wird der Mensch auch heute noch die ihm von Natur aus gebotenen Möglichkeiten auszunutzen versuchen.

Wenn wir die Siedlungsgeschichte einiger Städte verfolgen, so werden wir immer herauslesen, daß es bestimmte Vorzüge der Umgebung waren, die den ersten Siedler veranlaßten, gerade hier und nicht anderswo seinen Wohnsitz aufzuschlagen. Das natürliche Milieu bestimmte aber auch die Beschäftigungsart der Bewohner und verließ somit der Niederlassung einen eigenen Wirtschaftscharakter.

Ueber die Entstehung Danzigs ist zwar tiefes Dunkel ausgebreitet; seine Lage prädestinierte es aber zu einer Handelsstadt, und zu einer solchen 1. Ranges hat sich Danzig im Laufe der Jahrhunderte auch entwickelt. Ein Blick auf die Karte genügt, um uns von der äußerst günstigen natürlichen Lage Danzigs als Handelsstadt zu überzeugen.

An der Mündung eines großen Flusses, der Weichsel gelegen und doch von der Küste weit genug abgerückt, um den Gefahren der stürmischen See zu entgehen, begann Danzig schon in den frühesten Zeiten seine Mittlerrolle zwischen seinem weit ausgedehnten und an Naturschätzen reichen Hinterlande und der Ostsee, dem damaligen Handelszentrum. Während die Halbinsel Hela Schutz vor Sturm und Seegang bietet, gewährt die Danziger Bucht mit ihren Tiefen von 10—60 Metern den Schiffen sicheren Liege- und Ankerplatz.

Wenn auch die klimatischen Verhältnisse für den Ostseehafen nicht so günstig sind, wie es bei den Häfen der Nordsee der Fall ist, so wird der Seeverkehr auch in strengeren Wintern im allgemeinen durch die Eisdecke nicht beeinträchtigt, da die Hafenverwaltung kein Mittel scheut, um den Hafen offen zu halten.

2. Danzigs Binnenwasserstraßen und ihre Bedeutung für den Güterverkehr.

Vom größten Einfluß auf die Entwicklung Danzigs und seines Hafens war der Umstand, daß Danzig an der Weichsel gelegen ist, die auf ihrem Laufe von mehr als 975 km mit ihren zahlreichen Nebenflüssen ein gewaltiges Gebiet beherrscht. „Denn wo die Ströme des Wassers fließen, da gehen unfehlbar auch die Ströme des Verkehrs, und der Verkehr wirkt städtebildend“⁴⁾.

Aus den verschiedenen Quellen wissen wir auch, daß seit Bestehen Danzigs auf der Weichsel reger Güterverkehr im Austausch industrieller und gewerblicher Erzeugnisse westeuropäischer Länder und der reichen Naturschätze Osteuropas herrschte. Es waren hauptsächlich Getreide, Holz, Asche, Pech und Teer, die zu Tal geführt wurden, um über Danzig auf dem billigen Seewege nach den Ländern des Westens gebracht zu werden, die auf diese Produkte angewiesen waren. Umgekehrt wurden auf dem gleichen Wege von dort aus die im Osten fehlenden Waren, von denen vor allem Tuche und Salz im Vordergrund standen, nach Danzig eingeführt, um auf der Weichsel zu den Konsumenten gebracht zu werden⁵⁾.

Ohne die Weichsel, die Danzig zu einem bedeutenden Umschlagsorte des gesamten Warenaustausches zwischen Ost- und Westeuropa stempelte, wäre Danzig wahrscheinlich wie alle anderen Siedlungen der Bucht ein armes Fischerdorf geblieben. „Denn reichgegliederte Küsten verlieren dadurch an Wert, wenn ihre Hinterlandsbeziehungen nicht günstig sind. Der Hafen muß mit seinem Hinterland in leichter und billiger Verbindung stehen“⁶⁾. Den gleichen Gedanken äußert Rühl, wenn er sagt: „Diejenigen Häfen werden sich am kräftigsten zu entwickeln vermögen, die den Gegenständen des Handels die besten, d. h. im allgemeinen die billigsten Verbindungen nach den Zentren des Verbrauchs verschaffen“⁷⁾.

Die Bedeutung der Weichsel für Danzig liegt also nicht, wie es Thomsen⁸⁾ ausführte, nur darin begründet, daß die Flußmündung

⁴⁾ Ratzel, F.: Anthropogeographie II. Stuttgart 1912, S. 303.

⁵⁾ „Von dem Umfang des Danziger Handels zeugt die Nachricht, daß 1351 in seinem Hafen nicht weniger als 60 Schiffe bei einem Unwetter gescheitert sind, und 1392 sollen 300 englische Schiffe gleichzeitig Getreide geladen haben.“ E. Keyser, Danzigs Geschichte, S. 41. Danzig 1921

⁶⁾ Hassert: Allgemeine Verkehrsgeographie. Berlin-Leipzig 1913.

⁷⁾ Rühl, A.: Die Typen der Häfen nach ihrer wirtschaftlichen Stellung. Zs. d. Ges. f. Erdk. Berlin 1920.

⁸⁾ Thomsen, H.: Danzig als Handelshafen, unter besonderer Berücksichtigung des Getreidehandels. Danzig 1918.

Schiffen bei Sturmgefahr einen sicheren Aufenthalt zu gewähren vermochte, sondern vor allem in der von Thomsen verneinten Tatsache, daß sie die Möglichkeit bot, Binnenschifffahrt zu treiben. Diese Eigenschaft der Weichsel begünstigte nicht nur die Entfaltung der Mündungsstadt, sondern ließ auch andere Handelsplätze in ihrem Verlauf entstehen, die heute natürlich mit der Weichsel ihre Bedeutung verloren haben.

Für den Danziger Hafen war also der Weichselstrom mit seinen Nebenflüssen die Lebensader, die ihm für lange Zeit ein weites natürliches Hinterland sicherte. Diesen Dienst konnte die Weichsel aber nur solange verrichten, als sie als Naturstrom den Anforderungen des Verkehrs gewachsen war. Zur Ordenszeit, als die Schiffe nur geringen Tiefgang hatten, war die Weichsel eine Wasserstraße ersten Ranges, und alle Ordensstädte an der Weichsel erlebten damals ihre Blüte. Ihre Bedeutung im Naturzustand schwand mit dem Anwachsen der Schiffsdimensionen. Ein planmäßiger Ausbau zugunsten der Schifffahrt wurde von Rußland aus sabotiert⁹⁾, so daß der Schiffsverkehr der Weichsel vor dem Kriege im russischen Bereich nur eine untergeordnete Rolle spielte, wie wir es weiter unten durch Zahlen bekräftigt finden werden. Im Bericht des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft vom Jahre 1874 heißt es: „In der Handelsgeographie Europas besitzt heute Danzig seinen alten Vorzug einer besonderen begünstigten Lage tatsächlich nicht mehr. Die Weichsel in demjenigen unregelmäßigen, verwilderten Zustande, in welchem sie sich bisher befindet, ist kein Verkehrsweg mehr.“

Anders lagen die Verhältnisse auf preußischem Gebiet. Unermüdlich wurde die Schiffbarmachung durch den Staat gefördert. Bis in den Krieg hinein wurde wertvolle Strombauarbeit an der Weichsel und vor allem im Delta-Gebiet, unterhalb der Abzweigung der Nogat¹⁰⁾, vollführt. Die Gesamtkosten der Regulierung der Weichsel in Preußen ohne den Bromberger Kanal haben sich auf 124 Millionen Mark belaufen. Das bedeutendste Werk war die Regulierung der Weichselmündung, die auf Grund eines Gesetzes vom 20. Juni 1888 mit einem Kostenaufwand von 20 Millionen Mark in Angriff genommen wurde. Ihr Hauptcharakteristikum bestand in

⁹⁾ Steinert, H.: Die Weichsel und ihr Verkehr. Diss. Königsberg 1916.

¹⁰⁾ Vgl. H. Steinert: Die Weichsel und ihr Verkehr. Diss. Königsberg 1916. — Die Weichsel-schifffahrt und ihre Bedeutung für das Wirtschaftsleben des Danzig-pölnischen Zollunionsgebietes. In Danz. Stat. Mitt. 9. Jg. Nr. 9/10, S. 117 ff. — Hirsch, A.: Ueber die geographische Lage und Entwicklung Danzigs.

dem Weichseldurchstich bei Schiewenhorst, der in den Jahren 1889—1895 angelegt wurde.

Dieses Krönungswerk der deutschen Strombauarbeit brachte wesentliche Vorteile für die Weiterentwicklung des Danziger Hafens. Die preußische Weichsel war jetzt fähig, 400 t Kähne zu tragen. Der alte Mündungsarm, heute Tote Weichsel genannt, bot natürliches Gelände für Hafenerweiterung. Gleichzeitig war der Danziger Hafen durch den Durchstich der Weichsel direkt ins Meer vor Hochwasser, Eisgang wie vor Ablagerung von Sinkstoffen gesichert.

Neben der Weichsel sind noch folgende Wasserstraßen, die von Danzig aus die Verbindung mit dem Hinterland herstellen, zu nennen:

1. Weichsel-Elbinger Weichsel und Weichsel-Haff-Kanal mit einer Anzahl kleinerer Kanäle, die teils der Verbindung mit dem Haff und somit mit Elbing und Königsberg und teils der Verbindung nach den Landstädten des freistaatlichen Hinterlandes dienen. Auch die Elbinger Weichsel hat eine Tragfähigkeit von 400 t-Schiffen, während der Weichsel-Haff-Kanal nur schiffbar ist für solche von 200 t.

2. Weichsel-Nogat-Frisches Haff, schiffbar für Kähne bis zu 400 t Tragfähigkeit.

3. Weichsel-Bromberger Kanal-Netze-Warthe-Oder, schiffbar für rund 300 t-Kähne.

Auf diese Wasserstraßen entfiel der größte Teil des Danziger Binnenwasserverkehrs. Die russischen Zufuhrstraßen der Weichsel waren schon vor dem Kriege nur für Flößerei geeignet und dies auch nur bei günstigem Wasserstand. Folgende Zahlen mögen das Gesagte bekräftigen. Danzigs Güterzufuhr mittels der Binnenschifffahrt betrug im Jahre 1912 301 979 t¹¹⁾. Stromaufwärts gingen 307 212 t ab. Nur ein geringer Anteil davon entfiel auf das Weichselgebiet jenseits der Grenze; die gesamte Zufuhr aus Rußland-Polen nach Preußen auf der Weichsel betrug im gleichen Jahre nur 78 000 t, während in umgekehrter Richtung 77 000 t die Grenze passierten.

Welche Aenderungen brachte nun die Nachkriegszeit für die Binnenschifffahrt Danzigs? Die Schiffbarmachung des ganzen Weichselstromes vor dem Kriege scheiterte hauptsächlich daran, daß sich drei Mächte in das Flußbett der Weichsel teilten, Oesterreich-Ungarn, Rußland und Deutschland. Die politischen Umwälzungen wie die Entstehung der Danzig-polnischen Wirtschaftsunion brachten es mit sich, daß das ganze Weichselgebiet zu einem

¹¹⁾ Der Anteil des Floßbetriebes ist darin nicht enthalten.

Zollgebiet zusammengefaßt wurde. Dieser Umstand rief unmittelbar nach dem Kriege selbst in den Danziger Wirtschaftskreisen einen Optimismus hervor, der durch die Versprechungen Polens, gleich an die Regulierung der Weichsel heranzugehen, gestärkt wurde. Tatsächlich wurde auch von den polnischen Behörden in der ersten Nachkriegszeit ein Plan für den Ausbau des Wasserstraßennetzes ausgearbeitet. Doch es blieb leider nur bei diesen ersten Vorarbeiten. Nicht sowohl aus finanziellen, als hauptsächlich aus politischen Gründen gegen die Freie Stadt Danzig kam der Plan nicht zur Ausführung. Deutlich zeigt sich dies darin, daß Polen selbst den von Preußen ausgebauten Wasserwegen nicht das erforderliche Interesse entgegenbringt und so das mühevoll Kulturwerk verfallen läßt.

Die Folge davon ist, daß der Güterverkehr der Binnenschifffahrt Danzigs in der Nachkriegszeit wesentlich zurückgegangen ist. Betrag der gesamte Güterverkehr der Binnenschifffahrt im Jahre 1912 606 191 t, so ist er im Jahre 1927 um fast die Hälfte auf 324 157 t gesunken. Da der Wasserweg vor dem Transport auf dem Lande stets den Vorteil der Billigkeit und Bequemlichkeit hat, sind dem Danziger Hafen in dieser Hinsicht merkliche Nachteile in der Nachkriegszeit erwachsen.

3. Danzigs Handelsbeziehungen zu seinem Hinterland.

Die Bedeutung eines Hafens wird heute wesentlich von seinem Hinterland bestimmt. „Die Häfen sind nicht mehr nur die Sammelstellen für die aus den verschiedenen Richtungen auf dem Seeweg hereingebrachten Waren, sondern die wirtschaftliche Kraft des Landes greift bestimmend in die Entwicklung ihres Verkehrs ein. Konsum und Produktionsfähigkeit des Hinterlandes sind für die Verkehrsbedeutung ausschlaggebend“¹²⁾.

Danzigs Hinterland war in den früheren Zeiten durch die Reichweite seiner Binnenwasserstraßen eindeutig bestimmt. Es umfaßte die benachbarten preußischen Gebiete, ganz Kongreßpolen und Galizien und weite Strecken von Südrußland. Die politischen Grenzen erwiesen sich bei dem Güterverkehr kaum als ein Hindernis, da dieser Weg für die Waren naturbedingt und daher für die damalige Kulturstufe die einzige Möglichkeit war.

Heiß umstritten wurde das Einflußgebiet Danzigs nach dem Aufkommen der Eisenbahn. Wurde der Verkehr bisher einseitig

¹²⁾ Rühl, A.: Die Nord- und Ostseehäfen im deutschen Außenhandel. Berlin 1920.

von den Naturverhältnissen beeinflusst, so war er von jetzt ab immer mehr als eine Schöpfung des Menschen anzusehen. Rußland versuchte naturgemäß durch dementsprechende Eisenbahnbauten wie geeignete Frachten- und Zollpolitik sein gesamtes politisches Gebiet den eigenen Häfen wirtschaftlich zu unterwerfen. Da setzte rechtzeitig das Interesse und die Unterstützung seitens der preußischen bzw. deutschen Regierung ein, was sich vor allem im Abschluß eines günstigen Handelsvertrages mit Rußland¹³⁾, wie aber auch in Gewährung von Sondertarifen für den Hafen äußerte. Danzigs Hinterland war dadurch gesichert, und sein Güterverkehr erhöhte sich bis in den Krieg hinein von Jahr zu Jahr.

Nach dem Kriege sollte der Danziger Hafen nach Ansicht vieler Optimisten eine besonders günstige Rolle spielen. Man verwies auf das vor dem wirtschaftlichen Wiederaufbau stehende Hinterland mit seinen reichen Bodenschätzen, dessen gesamten seewärtigen Ein- und Ausfuhrverkehr Danzig allein vermitteln sollte. Auf Grund der Danzig-polnischen Zollunion vom 10. 1. 1922, die bereits im Versailler Friedensvertrag festgelegt wurde, sind zwar die den Warenaustausch hindernden Grenzen zwischen den beiden Staaten gefallen. Doch die von Polen in selbstsüchtiger Weise getriebene Handels-, Verkehrs- und Zollpolitik macht für Danzig die aus der geschlossenen Wirtschaftsunion erhofften Vorteile illusorisch.

Danzig verfügt heute nicht über das große Hinterland, mit dem es vor dem Kriege wirtschaftlich verbunden war. Da Polen fast gar keine Transittarife gewährt, sind Danzig vor allem in Südrußland wertvolle Handelsgebiete verloren gegangen. Selbst seine Wirtschaftsbeziehungen zu Polen, ja sogar zu den benachbarten Kraftquellen sind geringer als in der Vorkriegszeit. Die Schuld liegt neben dem noch zu behandelnden Konkurrenzhafen Gdingen darin, daß bis Ende des Jahres 1928 im Danzig-polnischen Güterverkehr die besonders teuren Anfangsstaffeln zweier ausgesprochener Staffeltarife Anwendung fanden. Galt in Polen ein eigener Tarif, so blieb im Freistaat Danzig der reichsdeutsche Tarif in Kraft, der aber für lange Strecken geschaffen ist, während Danzig mit den kurzen Eisenbahntfernungen die teuerste Staffel dieses Gütertarifs anwenden mußte. Polen gewährte nur Ausnahmetarife für Danzig für solche Güter, an deren Ein- und Ausfuhr es interessiert war, wie Kohle, Holz, Erze und Schrott.

¹³⁾ Zimmermann, W.: Der Handel Danzigs mit Rußland. Diss. Königsberg 1921.

Wie ungünstig sich diese Tarifregelung erwies, möge folgende von der Danziger Handelskammer aufgestellte Uebersicht beleuchten:

Die Fracht betrug für 100 kg in Zloty Groschen bis Danzig:
für Getreide:

von	Entfernung km	bei gebrochenen Tarifen	bei Durch- rechnung der Tarife	Verteuerung
Thorn	200	239	180	59
Warschau	388	354	288	66
Lemberg	827	543	472	71

für Stückgut:

Thorn	200	720	610	110
Warschau	388	1173	1039	134
Kattowitz	598	1558	1400	158
Marienburg	57	280	220	60

Danzig forderte daher mit Recht die Beseitigung des Danziger Tarifs und Erstreckung des polnischen Tarifs auf den Freistaat, was ihm erst nach langem Kampf, trotz der ausdrücklichen polnischen Verpflichtung in der „Ergänzenden Vereinbarung Nr. 2 des Abkommens vom 23. September 1921“, bei der Gestaltung der Eisenbahntarife die Erfordernisse des Danziger Wirtschaftslebens zu berücksichtigen, am 1. November 1928 gelang.

Die Folge des gebrochenen Tarifs war, daß Danzig nur an einem kleinen Teil des polnischen Außenhandels beteiligt war, während der größere Teil auf anderen Wegen, selbst unter Inanspruchnahme fremder Häfen erfolgte.

Polens Außenhandel und der Anteil Danzigs.

Jahr	Einfuhr	Davon über Danzig	%	Ausfuhr	Davon über Danzig	%
1920	3 529 800	1 872 458	53	620 300	265 043	42
1921	4 845 046	1 322 428	27	2 028 044	384 137	19
1922	4 125 922	446 286	11	9 141 597	505 466	5
1923	3 194 207	654 929	20	17 647 758	1 062 864	6
1924	2 413 508	738 072	30	15 739 829	1 636 485	10
1925	3 410 070	690 778	20	13 602 706	2 031 969	15
1926	2 438 490	640 696	26	22 303 935	5 659 605	25
1927	4 903 049	1 517 194	31	20 356 038	6 380 420	31

Hemmend auf den Danziger Güterverkehr wirkt ferner die polnische protektionistische Zollpolitik. Danzig mußte auf Grund des Versailler Friedensvertrages und der daraus resultierenden Verträge den auf dem russischen Zolltarif aufgebauten außergewöhnlich hohen polnischen Zolltarif übernehmen. Obwohl sich Polen auch in dieser Hinsicht im Warschauer Abkommen Art. 197 Abs. 5 verpflichtet hat, in den Zollgesetzen und Zolltarifen, die für einen Hafen- und Handelsplatz von ausschlaggebender Bedeutung sind, die Interessen Danzigs nach Möglichkeit zu schützen, gefährdet es durch die Unstetigkeit wie aber auch durch die enorme Höhe der Zölle einen normalen Güterverkehr¹⁴⁾.

Erschweren schon die hohen Zölle den Import, so hat Polen, um eine aktive Handelsbilanz zu erreichen, verschiedene Waren mit Einfuhrverboten belegt, für einige Waren bestimmte Kontingente festgelegt, deren Verteilung dem Ministerium für Industrie und Handel obliegt. Die hierdurch gegebene Möglichkeit, den Danziger Handel zugunsten des polnischen auszuschalten, wird von polnischer Seite nicht unbenutzt gelassen. So sind die an Danziger Firmen erteilten Einfuhrbewilligungen im Laufe der Jahre immer mehr beschränkt worden.

II. Danzigs Konkurrenzhafen Gdingen.

Wie gering das Interesse Polens an der Erhaltung und Weiterentwicklung des Danziger Hafens ist, hat es durch den Bau eines eigenen Hafens in unmittelbarer Nähe Danzigs bewiesen. Es hat das 15 km von Danzig entfernt liegende Fischerdorf Gdingen an der Danziger Bucht seit dem Jahre 1921 zu einem modernen Hafen ausgebaut. Hatte Danzig schon vor dem Kriege unter der Rivalität verschiedener deutscher und russischer Häfen zu leiden, die ihm sein natürliches Hinterland streitig zu machen suchten, so wird ihm durch diesen neuen Hafen förmlich die Schlinge um den Hals gelegt. Es sei gleich an dieser Stelle vorausgeschickt, daß die Schaffung dieses Hafens keinem ernststen wirtschaftlichen Bedürfnis Polens entspricht. Viel zweckmäßiger wäre es gewesen, wenn Polen die für Gdingen angelegten Mittel für den Ausbau von Eisenbahnlinien und vor allem von Wasserstraßen verwandt hätte. Zwei Momente mögen Polen hauptsächlich zu diesem Unternehmen bewogen

¹⁴⁾ Polen hat nach Rumänien die höchsten Zölle in Europa. Die Waren werden durchschnittlich mit 43,4 % ihres Wertes gegen 17,8 % in Deutschland durch Zoll belastet. Siehe Proeller, A.: Wirtschaftsprobleme der Freien Stadt Danzig. Danzig 1929.

haben: 1. der Welt die Notwendigkeit des Zugangs Polens zur See vorzutauschen und dadurch seine Herrschaft im Korridor zu stabilisieren; 2. eine sichere Waffe gegen Danzig im Kampfe um politische Rechte im Freistaate zu haben.

Diese Ziele allein sind es, für deren Erreichung Polen trotz seiner schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse die hohen Baukosten nicht scheute. Die Gründe für die Notwendigkeit des Gdinger Hafens können wir auch zur Genüge in der polnischen Presse lesen. Hier sei nur die Bemerkung aus einer Schrift, deren Drucklegung das polnische Handelsministerium veranlaßt hat, wiedergegeben: „Gerade unser eigener Hafen stärkt unsere Stellung in Danzig, da er uns in hohem Maße unabhängig macht von den Richtungen der Danziger Politik und uns erlaubt, in den Augenblicken, da dies notwendig wird, Danzig gegenüber für einen bestimmten Zeitraum Boykott anzuwenden, indem wir unseren Umschlag nach Gdingen richten“¹⁵).

Danzig brauchte dank seiner günstigen natürlichen Lage gegenüber Gdingen wie der jahrhundertelangen Tradition seiner Reedereien und Kaufmannschaft diese neue Konkurrenz nicht befürchten, wenn es sich um einen ehrlichen Wettbewerb handeln würde. Doch bedeutet sie vor allem wegen der ungleichen Behandlung der beiden Häfen seitens der polnischen Regierung eine drohende Gefahr für Danzig.

Noch bis Ende des Jahres 1928 waren die Frachten für den entfernteren Hafen Gdingen auf Grund der gebrochenen Tarife niedriger als für Danzig. Die Hafengebühren in Gdingen werden auf Grund des Gesetzes vom 25. Juli 1924 (ergänzt durch die Verordnung des Handelsministeriums vom 27. 3. 1925) sehr niedrig gehalten. Im Vergleich zu den übrigen Ostseehäfen betragen sie kaum ein Fünftel oder die Hälfte. Im Verhältnis zu Danzig, wo die polnischen Mitglieder¹⁶) des Hafenausschusses auf strikte Rentabilität des Hafenbetriebes dringen und so den Ausgleich zu verhindern suchen, belaufen sie sich nach Danziger Berechnung auf ein Viertel.

Zur Erläuterung soll folgende Tabelle, die dem Heft 1 der „Ostlandschriften“ entnommen und nach amtlichen polnischen Prospekten zusammengestellt ist, dienen.

¹⁵) Bohdan, E.: Morska polityka gospodarcza Polski. Warschau 1928. S. 129—144.

¹⁶) Interessant ist, zu wissen, daß Dr. Hilchen zum Hafenrat Gdingens gehörte und zugleich als Vertreter Polens auch Mitglied des Danziger Hafenausschusses war. Inzwischen ist Dr. Hilchen zum Direktor des „Meeres Departements“ im Handelsministerium ernannt worden.

Hafengebühren	Gdingen Złoty	Danzig Dzg. Gld. = Złoty
Schiffe in Ballast oder bis 10%	0,02	0,6
darüber	0,04	0,06—0,14
Abgabe für Güter grundsätzl. f. t	0,72	0,75
Massengüter	0,40	0,48
Kohle, Erze	0,20	0,20

Außer den niedrigen Hafengebühren, wie auch den bedeutend niedrigeren Arbeiterlöhnen wird das Interesse der Exporteure und sonstiger Interessenten auf Gdingen gelenkt durch die vorteilhafte Bereitstellung von Hafen- und Industriegelände. Auf viele Jahre hinaus werden den Neugründungen in Gdingen Steuerfreiheit bzw. Steuererleichterungen gewährt. Die Folge davon ist, daß hier große Handels- und Industrieanlagen entstehen, die den Güterverkehr nur zu leicht zum Nachteil Danzigs zu beeinflussen vermögen. Schon heute besteht ständiger Schiffsverkehr sowohl mit europäischen als auch transozeanischen Ländern¹⁷⁾. Das gefährlichste Mittel, dem Danziger Hafen seine Hauptnahrung zu entziehen, ist der Bau der Danziger Umgebungsbahn, der sogenannten Kohlenmagistrale, die eine direkte Verbindung zwischen Gdingen und dem oberschlesischen Kohlenrevier herstellen soll und den Weg zur See gegenüber dem bisherigen um 70 km verkürzt.

Es bedarf keiner Frage, daß unter diesen Vorzügen der Hafen von Gdingen nach und nach den größten Teil, wenn nicht die gesamte Kohlenausfuhr Polens an sich reißen wird, zumal die großen polnischen Kohlenkonzerne schon heute vertraglich verpflichtet sind, monatlich bedeutende Kohlenmengen über Gdingen auszuführen (u. a. „Robur“ : 200 000 t).

Parallel dazu wird natürlich auch die Einfuhr von schwedischen Erzen, die im Jahre 1927 fast die Hälfte der Danziger Gesamteinfuhr betrug, ihren Weg über Gdingen nehmen, wo die Schiffe die heute zu 50% nach Schweden ausgeführten polnischen Kohlen als Rückladung finden werden. Es bleibt noch zu erwähnen, daß auch die Holzausfuhr über Danzig, die im Jahre 1927 mit 1 740 365 t die zweite Stelle in der Danziger Ausfuhr einnahm, gefährdet erscheint, da sich von der gesamten Forstfläche Polens ein Drittel in Händen des Staates befindet, der daher die Möglichkeit besitzt, ihren Ausfuhrweg vorzuschreiben.

¹⁷⁾ Vgl. Johannsen, Th.: Gdingen (Ostlandschriften) S. 48 ff. Danzig 1928.

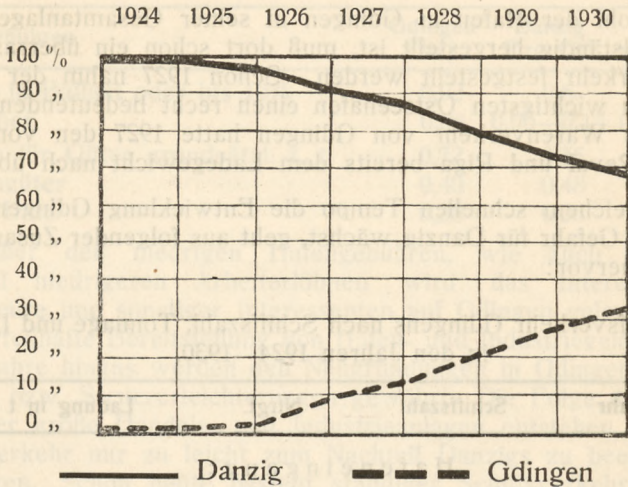
Obwohl der Hafen in Gdingen in seiner Gesamtanlage noch nicht vollständig hergestellt ist, muß dort schon ein überraschend reger Verkehr festgestellt werden. Schon 1927 nahm der Hafen unter den wichtigsten Ostseehäfen einen recht bedeutenden Platz ein. Der Warenverkehr von Gdingen hatte 1927 den von Kiel, Memel, Reval und Riga bereits dem Ladegewicht nach überholt.

In welchem schnellen Tempo die Entwicklung Gdingens und somit die Gefahr für Danzig wächst, geht aus folgender Zusammenstellung hervor:

Der Schiffsverkehr Gdingens nach Schiffszahl, Tonnage und Ladung in den Jahren 1924—1930.

Jahr	Schiffszahl	Ntrgt.	Ladung in t
Hafeneingang:			
1924	27	14 352	631
1925	85	74 707	1 586
1926	298	204 757	179
1927	530	422 939	6 702
1928	1 108	985 004	190 133
1929	1 541	1 445 288	324 298
1930	2 238	2 031 366	504 117
Hafenausgang:			
1924	27	14 352	9 086
1925	72	71 419	50 142
1926	303	208 194	413 826
1927	519	416 322	889 439
1928	1 101	973 646	1 767 215
1929	1 552	1 457 685	2 497 893
1930	2 219	2 014 574	3 121 631

Von Jahr zu Jahr verdoppeln sich fast die Zahlen, bis der Gesamtgüterverkehr wohl schon in Kürze die angekündigte Höhe von 10 Millionen Tonnen erreicht haben wird. Wenn der gesamte in Danzig und Gdingen erfolgte Güterumschlag gleich 100 gesetzt wird, ergibt sich folgende Verteilung des Umschlages:



Im gleichen Schritt steigert sich auch der Passagierverkehr, wie es die nachfolgende Uebersicht zeigt.

Ueber Gdingen seewärts beförderte Passagiere 1924—1928:

Jahr	im Eingang	im Ausgang
1924	949	6 618
1925	1 065	10 632
1926	764	6 385
1927	1 514	7 990
1928	3 062	20 066

Der Zweck der wirtschaftlichen Verbindung Danzigs mit Polen war der, Polen einen Zugang zur See und einen ungehinderten Güterumschlag im Danziger Hafen zu gewähren. Polen hat nicht nur ein Recht, sondern nach der Entscheidung des Völkerbundskommissars vom 15. August 1921 auch die Pflicht übernommen, den Danziger Hafen voll auszunutzen. Trotz dieser feierlichen Verpflichtung, den Danziger Hafen bis zur Grenze seiner Leistungsfähigkeit auszunutzen und nicht den Verkehr von ihm abzulenken, werden sowohl die polnische Regierung, als auch die polnische Volkswirtschaft auch in Zukunft ihrem „nationalen“ Hafen ein besonderes Interesse widmen. Die Versicherungen verschiedener polnischer amtlicher Stellen, der Hafen in Gdingen sei nicht als Konkurrenz Danzigs ge-

dacht, entwerten von Jahr zu Jahr¹⁸⁾. Während Danzigs Ausfuhr im Jahre 1930 auf 7 122 461 t, also um nur 5,3% gestiegen ist, erhöht sich die Ausfuhr Gdingens im gleichen Jahre um 24,9%. Die Einfuhr Danzigs ist im Jahre 1930 gegenüber dem Vorjahre beängstigend gefallen. Von 1 792 950 t im Jahre 1929 ist sie weit unter den Vorkriegsstand auf 1 090 632 t, also um 39,2% gesunken, während der Gdinger Import einen Zuwachs von 58,5% zu verzeichnen hat.

III. Danzigs Güterverkehr in der Vor- und Nachkriegszeit.

1. Einfuhrhandel.

a) Seewärtige Einfuhr.

(Kartogramme 1—4).

Im Zusammenhang mit den politischen Umgestaltungen hat sich auch die Struktur des Danziger Hafens nach dem Kriege gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich geändert, ob zum Wohle oder Nachteil des Danziger Handels, das sollen die folgenden Untersuchungen ergeben.

Es wäre falsch, wie es die polnische Presse fast ausschließlich tut, um für Danzig seit Bestehen des Freistaates eine Blütezeit zu konstruieren, diesen Untersuchungen die Wandlungen des Danziger Schiffsverkehrs zugrunde zu legen. Sowohl die Schiffszahl als auch vor allem die Schiffstonnage der Danziger Schiffsbewegung haben in der Nachkriegszeit eine täuschende Erhöhung erfahren, die, mit dem Jahre 1912 verglichen, kein entsprechendes Verhältnis zu der Ladung aufweisen.

Schiffsbewegung im Hafen von Danzig.

Jahr	Ankunft		Import		Auslauf		Export	
	Schiffe	Tonnage NRT	Ladung t	%	Schiffe	Tonnage NRT	Ladung t	%
1912	2992	970653	1141455	100	2974	993152	1311757	100
1922	2712	1423129	466287	40	2697	1428820	504411	44
1923	2930	1722927	654929	57	2856	1689255	1062864	83
1924	3312	1635010	738072	64	3330	1648023	1636485	124
1925	3986	1869979	690779	60	3598	1864182	2031969	155
1926	5967	3432480	640695	55	5903	3395840	5659604	431
1927	6950	3899854	1517194	132	6942	3932577	6380419	486

¹⁸⁾ Albert, E.: Wachsende Konkurrenz Gdingens gegen Danzig. Material zum Problem Danzig. Herausgegeben von Dr. Th. Rudolph. Danzig 1930.

Obwohl die Ladung mancher Nachkriegsjahre auf rund die Hälfte der im Jahre 1912 gefallen ist, verdoppelt sich die Schiffstonnage. Diese vom Jahre 1912 abweichenden Aenderungen des Schiffsverkehrs sind zum Teil auf die größer gewordenen Schiffsdimensionen wie ganz besonders auf den gewaltigen Größenunterschied der Ein- und Ausfuhr zurückzuführen, der hauptsächlich im Eingang viele Schiffe zum Leerlauf führt und so keine Vorteile, sondern vielmehr eine schädigende Frachtverteuerung mit sich bringt.

Da die Warenmenge wie vor allem die Art ihrer Zusammensetzung und nicht der Schiffsverkehr dem Hafen entsprechende Bedeutung und der interessierten Kaufmannschaft den erhofften Nutzen bringen, wollen wir unsere Betrachtungen nach dieser Seite lenken. Dabei sollen die 12 beigelegten kartographischen Darstellungen, aus denen die gesamte zur Aus- und Einfuhr gebrachte Gütermenge der Jahre 1912 und 1927 wie die hauptsächlichsten Warenarten und ihre Bewegung ersehen werden können, den Ausgangspunkt der Untersuchungen bilden.

Die ersten 4 Karten bringen die seewärtige Gütereinfuhr der beiden Jahre zur Darstellung. Aus der Verteilung der Diagramme auf die verschiedenen Länder erkennen wir, daß Danzig hauptsächlich mit europäischen Staaten Handel treibt und zwar vornehmlich mit den Nord- und Ostseeländern. Im Jahre 1912 war es fast ausschließlich der Fall bis auf die Einfuhr von Petroleum aus den Vereinigten Staaten und die von Salpeter aus Chile. Diese Waren nahmen vom Produktionsland aus direkt ihren Weg nach Danzig, während alle übrigen transozeanischen Waren meist über Hamburg nach Danzig umgeschlagen wurden. Nach dem Kriege verschob sich das Bild, wohl zum Vorteile Danzigs. Durch Errichtung von Uebersee-Linien*) trat es selbst in Fühlung mit diesen Ländern, was sich bei der Einfuhr aus Deutschland nach dem Kriege auch bemerkbar macht.

Aus dem Vergleich der Kartogramme der beiden Jahre können wir eine Zunahme der Einfuhr folgern. Sie betrug im Jahre 1912 1 141 455 t. Während sie in der Nachkriegszeit bis einschl. 1926 durchschnittlich 50% von der im Jahre 1912 ausmachte, was die Danziger Kaufmannschaft unangenehm verspürte, überstieg sie diese im Jahre 1927 um 32%. Aber auch dadurch erfährt die Not der Danziger Geschäftswelt keine Linderung, da die Mehreinfuhr, bei der es sich nur um Transitverkehr handelt, hauptsächlich auf Erz

*) Vergleiche Kartogramm Nr. 13.

und Schrott entfällt, deren Ankauf in den Händen polnischer Firmen liegt, wie: „Żelazohurt“, Kattowitz und „Centrala Zakupu Żelaza Polskich Hut Żelaznych“, Warschau. Wurden schon vor dem Kriege bedeutende Mengen von hauptsächlich schwedischen Erzen über Danzig nach Oberschlesien geleitet, so wird jetzt ihre Einfuhr seitens der polnischen Regierung durch Gewährung von Sonder-tarifen gefördert, um Rückladung für die Kohlenschiffe wie Kohlenzüge zu erzielen. Nur so war es möglich, neben Ostoberschlesien auch teilweise Westoberschlesien und vor allem die Tschechoslowakei als Absatzgebiete für diese Güter zu gewinnen.

Wie es bei der noch zu behandelnden Ausfuhr besonders kraß zum Ausdruck kommt, sind neben den Mengenunterschieden des gesamten Güterumschlags wesentliche Aenderungen in der Struktur des Warenumschlages eingetreten.

Kohlen, die im Jahre 1912 wenigstens ihrem Umfange nach der bedeutendste Seeimportartikel waren, sind in den letzten Nachkriegsjahren gänzlich aus der Einfuhr verschwunden. Sie stammten zum weitaus größten Teil aus Großbritannien. Daneben kam noch die Einfuhr westfälischer Kohlen in Betracht, die über deutsche aber auch holländische und belgische Häfen bezogen wurden. Heute verfügt Polen selbst über eine bedeutende Kohlenausfuhr.

In der Einfuhr gänzlich weggeblieben ist auch das Petroleum. Danzig war vor dem Kriege ein bedeutender Stapelplatz für Petroleum. Der größere Teil wurde aus Amerika und zwar, wie schon erwähnt, direkt, aber auch über deutsche Häfen eingeführt. Den kleineren Teil lieferte Rußland. Das amerikanische Petroleum wurde ausschließlich in der Stadt und den preußischen Provinzen vertrieben, während das russische zum größten Teil nach Warschau ging, von wo aus es auf Kongreßpolen verteilt wurde. Durch die Uebernahme Galiziens fiel Polen auch die dortige Erdölproduktion zu, aus der es nicht nur den Eigenbedarf decken, sondern auch gewisse Mengen ausführen kann.

Eine Zunahme in der seewärtigen Einfuhr des Jahres 1927 ist bei den Düngemitteln festzustellen. Im Jahre 1912 wurden 216 474 t Düngemitteln eingeführt. Im Jahre 1927 erhöhte sich die Einfuhr auf 297 294 t, während die noch im Jahre davor mit 124 189 t weit unter der der Vorkriegszeit lag. Die Zunahme begründet Peiser¹⁹⁾ wie folgt: „Das Anwachsen der Düngemittel-Einfuhr im Jahre 1927 erklärt sich nicht allein durch den Uebergang Polens zu einer stär-

¹⁹⁾ Peiser, K.: Strukturwandlungen des Danziger Außenhandels. Danziger Schriften für Politik und Wirtschaft, Heft 1, S. 35. Danzig 1929.

keren Förderung der Landwirtschaft, sondern auch durch eine stärkere Aufnahmefähigkeit des polnischen Marktes, nachdem die Vorbedingungen für eine Stabilisierung des Złoty-Kurses geschaffen worden waren“. Zu den Produktionsländern, die schon vor dem Kriege an der Düngemiteleinführung beteiligt waren, trat Afrika mit 133 397 t neu hinzu.

Wesentlich gestiegen ist die Einfuhr von Heringen und zwar von 46 478 t im Jahre 1912 auf 91 115 t im Jahre 1927. Der verhältnismäßig große Import dieses billigen Nahrungsmittels läßt auf die schlechte Wirtschaftslage der polnischen Bevölkerung wie aber auch auf ihre niedrige Kulturstufe schließen. Ist die Einfuhr aus Großbritannien, vorwiegend Schottland, im Jahre 1927 auf 79 097 t gestiegen, so hat Norwegen mit 8 576 t die Stelle Hollands übernommen.

Neu unter den Einfuhrgütern der Nachkriegszeit tritt Getreide auf. Während es vor dem Kriege nur exportiert wurde, machten die Wirtschaftsverhältnisse Polens nach dem Kriege einen Getreideimport notwendig. Die Einfuhrmenge richtet sich in den einzelnen Jahren nach dem jeweiligen Ausfall des Ernteertrages Polens. Es wurden auf dem Seewege eingeführt:

In Tonnen:

	Weizen	Roggen
1924	2 705	324
1925	21 859	17 985
1926	2 733	768
1927	108 889	32 693
1928	107 653	35 019

Unter den Ausfuhrländern stehen Australien, Rußland, Deutschland und Amerika an erster Stelle.

Weitere Verschiebungen des Warenumschlages können aus den Kartogrammen wie aber auch aus der am Schluß beigelegten statistischen Aufstellung ersehen werden.

b) Danzigs binnenländische Ausfuhr.

(Kartogramme 5—8)

Die Weiterbeförderung der seewärts nach Danzig gebrachten Güter nach dem Hinterland erfolgt auf dem Land- und Wasserwege. Nicht alle seewärts eingeführten Waren setzen die Fahrt nach dem Binnenlande fort, da ein wesentlicher Teil von ihnen in der Stadt selbst verbraucht wird. Der Selbstverbrauch Danzigs läßt sich auch nicht aus der etwaigen Differenz von Seeimport und binnen-

ländischem Export errechnen, da sich unter den nach dem Hinterlande ausgeführten Waren auch solche befinden, die ihren Ursprung in Danzig haben.

Wie schon oben erwähnt wurde, ist die Güterbeförderung auf Danzigs Binnenwasserstraßen nach dem Kriege gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich gefallen. Mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes und der Vernachlässigung der Weichselregulierung durch Rußland und jetzt durch Polen verloren diese Verkehrsstraßen immer mehr an Bedeutung.

Güterbewegung im Danziger Hinterland.

Jahr	In Tonnen			Aus Danzig		
	Nach Danzig			Floßholz	Schiffsgut	Eisenbahn
1912	214 367	302 246	1 798 360	—	308 038	1 217 045
1927	27 952	154 747	7 260 905	2 565	169 410	1 838 408

In der Hauptsache kommen für den Wasserweg nur weniger wertvolle Massengüter in Frage. Die Empfangsländer des Wasserverkehrs sind vorwiegend preußische oder ehemals preußische Gebiete.

Der Löwenanteil der Güterverteilung auf das Hinterland entfällt, wie es die vorstehende Tabelle wie aber auch die Karten 6 und 8 zeigen, auf die Eisenbahnen. Für das Jahr 1927 ist die Aufteilung in Polen nach Eisenbahndirektionsbezirken vorgenommen. Zu deutlich lehnen die Karten, daß auch hier wie bei dem Wasserverkehr die Waren ihren Weg hauptsächlich nach den preußischen Provinzen und zum Teil nach Westpolen nehmen, während der weite Osten Polens fast gar nicht an der Einfuhr beteiligt ist. Ein Zeichen, daß es sich hier um dünn bevölkerte oder auch industrie- und kulturarme Gebiete handelt. Neben heutigen deutschen Grenzgebieten erfolgt außer nach dem Danzig-polnischen Wirtschaftsgebiet nur noch eine Güterzufuhr nach der Tschechoslowakei, die sich fast ausschließlich auf die schon erwähnte Erzeinfuhr beschränkt. Im allgemeinen fällt das tatsächliche Hinterland der seewärtigen Einfuhr im Jahre 1927 mit dem des Jahres 1912 zusammen.

2. Ausfuhrhandel.

a) Seewärtige Ausfuhr.

(Kartogramme 4, 9 und 10.)

Am deutlichsten spiegeln sich die politischen und wirtschaftlichen Veränderungen im Danziger Hinterland in der Güterausfuhr wieder. Rein mengenmäßig hat sie sich in den letzten Jahren weit

von der des Jahres 1912 entfernt, während sie ihrem Werte nach nicht an die der Vorkriegszeit heranreicht.

Die Entwicklung der Güterausfuhr geht aus der Zusammenstellung S. 15 hervor. Bis zum Jahre 1923 einschließlich wurde der Export der Vorkriegszeit auch zahlenmäßig nicht erreicht. Es setzte dann die Ausfuhr von Kohlen ein, die in den folgenden Jahren den Export im Verhältnis zum Import anormal in die Höhe trieb. War die exportierte Kohlenmenge in den Jahren 1923 und 1924 noch unbedeutend, so nahm sie im Jahre 1925 einen größeren Umfang an. Bis zur Mitte dieses Jahres war Deutschland verpflichtet, monatlich 500 000 t der Kohlenförderung Ostoberschlesiens zu übernehmen. Nach Ablauf dieser Frist setzte der deutsch-polnische Zollkrieg ein, und Polen sah sich gezwungen, neue Absatzgebiete für diesen Kohlenüberschuß zu suchen. Hier kam ihm im Jahre 1926 der englische Kohlenbergarbeiterstreik entgegen. Polen machte sich diese Gelegenheit zunutze, und die polnische Kohle faßte vor allem auf dem nordeuropäischen Markt festen Fuß. Schweden deckt die Hälfte seines Kohlenbedarfs mit polnischen Kohlen. Aber auch in West- und Südeuropa, ja sogar in anderen Erdteilen fand die polnische Kohle Absatzgebiete.

Wenn die Ausfuhr polnischer Kohlen nach Beendigung des englischen Streiks nicht zurückgegangen, sondern sich weiterentwickelt hat, so ist es lediglich auf die Tarifpolitik Polens zurückzuführen. Der Riesenumschlag an Kohlen, der im Jahre 1927 4 104 999 t beträgt, ändert nichts an der verschlechterten Wirtschaftslage des Danziger Kaufmanns, da er bis auf geringe Mengen der Dombrowaer Kohle an dem Kohlenexport unbeteiligt ist. Der Anteil des Danziger Handels an der Kohlenausfuhr beträgt noch nicht 4%. Im Jahre 1930 betrug der Anteil nicht einmal 1%. Der übrige Kohlenexport wird durch polnische Verkaufsorganisationen wie „Robur“, „Progreß“, „Fulmen“ getätigt.

Von den drei bedeutendsten Ausfuhrartikeln der Vorkriegszeit, die förmlich das Rückgrat der Danziger Ausfuhr bildeten, Holz, Getreide, Zucker, hat der erste nicht nur seine frühere Bedeutung bewahrt, sondern auch stark vergrößert. Gegenüber der Ausfuhr im Jahre 1912 mit 303 418 t erreichte der seewärtige Holzexport im Jahre 1927 eine Höhe von 1 740 365 t. Dieses Jahr kann als Rekordjahr im Danziger Holzhandel angesehen werden, da die Holzausfuhr des folgenden Jahres schon auf 914 191 t gesunken ist. An der Holzausfuhr sind vornehmlich die westeuropäischen Länder interessiert, von denen Großbritannien mit 1 091 060 t die erste Stelle einnimmt. Das Emporblühen der polnischen Sägewerkindustrie

bewirkte eine vollständige Aenderung in der Struktur des Danziger Holzexportes.

Bis 1914 bestand das Holzquantum aus 80 % Wasserholz, d. h. aus beschlagenen kiefernen Balken, Timberends, Mauerlatten, Sleeper und Schwellen, eichenen Plancons, Rundhölzern und eichenen Schwellen und nur 20 % Sägeware. Die Steigerung des bearbeiteten Holzes nach dem Kriege, das an Stelle des Wasserweges auf der Eisenbahn herangebracht wird, erforderte neue Einlagerungs- und Verlademöglichkeiten im Danziger Hafen. Es wurde eine Landlagerfläche bereitgestellt von 1 600 000 qm, mit einer Kai- und Brückenlänge von ca. 6 000 lfdm und einer täglichen Lademöglichkeit für 60 bis 70 Schiffe.

Sehr zurückgegangen ist die Ausfuhr der für den Danziger Großhandel wertvollsten Güter von Getreide und Zucker. Danzig ist nach dem Kriege sogar, wie oben bereits ausgeführt worden ist, für Getreide Importhafen geworden. Es wurden im Jahre 1927 an Getreide- und Mühlenprodukten 156 000 t importiert und nur 56 000 t exportiert. Wenn man berücksichtigt, daß im Jahre 1912 rund 410 000 t an Getreide ausgeführt wurden, so ergibt sich ein außerordentlicher Rückgang des Exports. Von der Ausfuhr im Jahre 1927 stellt die Gerste mit 44 765 t das Hauptkontingent dar.

Aehnliches Schicksal trifft auch den Danziger Zuckerhandel, dessen seewärtige Ausfuhr von 430 838 t im Jahre 1912 auf 138 153 t im Jahre 1927 gesunken ist. Im Zuckerexport stand Danzig in der Vorkriegszeit gleich hinter Hamburg²⁰⁾. Die Gründe für den Rückgang dieser beiden hochwertigen Güter sollen weiter unten erörtert werden.

In der Zuckerausfuhr ist der englische Anteil, der vor dem Kriege an der Spitze stand, wie auch der von Deutschland und Frankreich zugunsten Schwedens und Hollands zurückgegangen, während die baltischen Länder ihre Bedeutung für den Danziger Zuckerexport behalten haben. Von den außereuropäischen Ländern ist vornehmlich Asien an dem Zuckerexport beteiligt. Die Getreideausfuhr der Nachkriegszeit erstreckt sich wesentlich auf Holland und Belgien, während vor dem Kriege fast alle europäischen Staaten beliefert wurden.

Die aus Galizien herrührenden Naphtaprodukte, die erst in den letzten Jahren über Danzig zur Ausfuhr gelangen, richten ihren Weg vorwiegend nach Schweden, Holland, Frankreich und Finnland. Doch geht die Ausfuhr der ungünstigen Produktionsverhältnisse

²⁰⁾ Kaettel, C.: Der Danziger Zuckerhandel. Diss. Königsberg 1921.

wegen (im Jahre 1927 = 65% der Produktion von 1913) zurück. Im Jahre 1927 wurden rund 40 000 t Naphtaprodukte exportiert, im darauffolgenden Jahre nur noch 22 000 t.

Schließlich ist noch der Export von Baustoffen mit 124 000 t im Jahre 1927 zu erwähnen, unter denen Zement führend ist. Ihre Ausfuhr erfolgt hauptsächlich nach Südamerika.

b) Binnenländische Zufuhr.

(Kartogramme 5, 7, 11, 12.)

Der Anteil der Wasserstraßen ist bei der Güterzufuhr größer als bei der Abfuhr. Das Mehr wird durch die Holzflößerei aufgebracht, die vor dem Kriege, bedingt durch die Art des Holzes, weit umfangreicher war, als es jetzt der Fall ist, wo fast die gesamte Holzzufuhr nach Danzig auf der Eisenbahn erfolgt. In welchem Verhältnis der Floßverkehr zum Schiffsverkehr steht, ist aus der Aufstellung Seite 19 zu ersehen. Kommt das Floßholz, in sogenannten Traften zusammengebunden, auch aus den entlegensten Gegenden des Danziger Hinterlandes, so stammt das Schiffsgut, bestehend vornehmlich aus Getreide und Zucker, fast ausschließlich aus preußischen Provinzen.

Das Schwergewicht der Wareneinfuhr liegt heute vollständig auf der Vermittlung durch die Eisenbahn, während die Wasserstraßen vor dem Kriege mit einem Drittel an der Zufuhr beteiligt waren. Wenn die Ziffern des Eisenbahnverkehrs in der Nachkriegszeit mächtig in die Höhe geschraubt worden sind²¹⁾, so liegt es an der Abkehr des Holzes vom Wasserwege wie aber auch an der Zunahme des Holzexportes, der sich dank der Sondertarife in Polen auch das Wilnaer Gebiet zu eigen machte. Diese Eroberung der neuen Waldgebiete ging auf Kosten der Häfen Königsberg und Memel. So wird die Holzexporte vom ganzen Danzig-polnischen Wirtschaftsgebiet gespeist. Polens Waldareal von rund 9 Millionen ha verteilt sich wie folgt:

Zentralpolen (Kongreßpolen)	2 370 000 ha
Kleinpolen (Galizien)	2 000 000 „
Großpolen (Posen-Pommerellen)	880 000 „
Ostoberschlesien mit Teschen	285 000 „
Ostpolen (Wilnaer Gebiet)	3 500 000 „

Vierfünftel der polnischen Holzexporte stammt aus Ostgalizien, Ostzentralpolen und Ostpolen.

²¹⁾ s. Tabelle S. 19.

Ausschlaggebend für den gewaltigen Aufstieg des Eisenbahnverkehrs nach dem Kriege ist der Transport der Kohle, deren Förderungszentren nur durch Eisenbahnen verbunden sind. In Polens Kohlenproduktion teilen sich Oberschlesien mit 78,5%, das Dombrowaer Revier mit 16,7% und das Krakauer Revier mit 4,8%. Für die Ausfuhr kommen nur die beiden ersten Reviere in Betracht, während das letzte dem Binnenmarkt dienstbar gemacht ist. Die im Jahre 1912 nach Danzig zugeführten oberschlesischen Kohlen waren weniger für die seewärtige Ausfuhr, als vielmehr für den Selbstverbrauch bestimmt.

Bei der binnenländischen Zufuhr Danzigs ist das tatsächliche Hinterland gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich kleiner geworden. Daran ändert auch das Hinzukommen der Wilnaer Waldgebiete nichts. Es ist nach dem Kriege der russische Handel vollständig ausgeblieben. Gerade den Anteil aus heute russischen Gebieten vermißt der Danziger Kaufmann, da es sich hier um vorwiegend wertvolle Güter wie Getreide und Zucker handelte. Rußland lieferte im Jahre 1912 nach Danzig 208 000 t Getreide und 128 000 t Zucker. Gerade in letzter Zeit bemüht sich Danzig um die Zurückgewinnung dieser alten Produktionsgebiete. Wenn dies bis heute nicht gelungen ist, so scheiterte es hauptsächlich an der Widerspenstigkeit Polens, für Rußland Transittarife nach Danzig zu gewähren*). So erklärt sich der Rückgang der Getreide- und Zuckerausfuhr, von Gütern, die nur noch aus den preußischen Provinzen als bedeutender Ueberschuß ausgeführt wurden. In Kongreßpolen, das schon vor dem Kriege für die Warenausfuhr eine nur unbedeutende Rolle spielte, ist in der Nachkriegszeit auf Grund der Lahmlegung vieler altmodischer Zuckerfabriken der Zuckerrübenbau erheblich zurückgegangen. Auf Posen und Pommern entfallen nahezu $\frac{2}{3}$ des gesamten Rübenanbaus Polens mit mehr als 60% der polnischen Zuckerproduktion. Konnten vor dem Kriege diese Danzig benachbarten Gebiete größere Mengen zur Ausfuhr bringen, so wandert heute der Ueberschuß zum großen Teil an den Inlandsverbrauch. Aus ähnlichen Gründen wie aber auch der rapiden Bevölkerungszunahme Polens wegen verminderte sich auch die Getreideausfuhr.

Ausschließlich auf der Eisenbahn erfolgt die Zufuhr polnischer Naphta-Produkte nach Danzig. Es handelt sich um die schon erwähnten Erzeugnisse der ehemaligen österreichisch-galizischen Raffinerien im südlichen Teile der Wojewodschaft Lemberg bei Drohobycz.

*) Neuerdings belebt sich der Handel Danzigs mit Rußland.

Auf dem gleichen Wege werden aus den Eisenbahndirektionsbezirken Krakau und Danzig nicht unerhebliche Mengen von Baustoffen ausgeführt, während die oberschlesische Industrie einen Teil ihrer Metalle und Metallwaren zur Ausfuhr bringt.

Zusammenfassend kann man sagen, daß auch von der Ausfuhr über Danzig der größte Anteil auf Westpolen und zwar überwiegend auf die Gebiete entfällt, die nach dem Kriege von Deutschland und Oesterreich-Ungarn an Polen abgetreten wurden. Sie bilden das wirtschaftliche Rückgrat des polnischen Staates. Diese Gebiete allein sind es auch, die eine Vielseitigkeit der Ausfuhr bewirken, während sich die Ausfuhr Kongreßpolens hauptsächlich auf den Holzexport beschränkt.

IV. Schlussbetrachtung.

Ein mittelalterlicher Schriftsteller sagt von der Stadt Danzig: „Sie ist auf Handlung fundiert und muß durch Handlung, wo sie anders in gutem Stande verbleiben soll, erhalten werden“. Seit altersher wie auch heute bildet der Handel die notwendige Erwerbsquelle für die Danziger Bevölkerung²²⁾. Dieser Umstand war es, der Danzig schon früher die Lebensmöglichkeit eines Eigendaseins gab, und auch für die Entente war die Erhaltung des Danziger Handels die Voraussetzung für die Gründung des Freistaates. Daraus ergeben sich auch die schon im Versailler Friedensvertrag festgelegten wirtschaftlichen Bindungen Danzigs mit Polen. Nach der Antwortnote der alliierten und assoziierten Mächte vom 16. Juni 1919 soll die Loslösung Danzigs vom Deutschen Reiche und seine wirtschaftliche Anlehnung an Polen dazu dienen, für Danzig ein stärkeres Wirtschaftsfundament zu schaffen. **Polen hat sich auch verpflichtet, den Danziger Hafen bis zur Grenze seiner Möglichkeit auszunutzen.**

Rückblickend auf die Ausführungen kann nicht geleugnet werden, daß die Tonnenzahl des Danziger Güterumschlags in den letzten Nachkriegsjahren einen erfreulichen Aufschwung erfahren hat. Doch man darf sich von den in die Augen stechenden Ziffern nicht täuschen lassen, denn „sie würden uns ganz etwas anderes erzählen, wenn wir nicht das Gewicht der Güter, sondern deren Preise beachten würden“, sagt der polnische Direktor Uziemblo²³⁾

²²⁾ Das älteste Danziger Siegel zeigt ein Schiff. Es ist ein Symbol dafür, daß Danzigs Wohlstand auf der Schifffahrt beruht.

²³⁾ Uziemblo, A. In: „Głos Prawdy“ (Stimme der Wahrheit) Nr. 340, 8. 12. 1928, Seite 6.

der See- und Flußliga in einem Aufsatz in der „Stimme der Wahrheit“. Mit gleicher Offenheit, wie man sie nur selten in der polnischen Presse findet, führt derselbe Verfasser weiter aus: „Auf der Toten Weichsel kann man so ungehindert segeln wie nirgends auf der Welt. Es ist tatsächlich dort tot und ruhig. Dort gibt es fast nichts von den Stückgüterladungen, mit denen die Schiffe nach Bremen oder anderswo kommen. Die Schiffe gehen leer ein — gehen mit Kohle aus — und das ist alles.“ Man muß abwarten, wie lange Polen diese Kohlenmenge über Danzig leiten wird, oder ob es nicht nach dem völligen Ausbau Gdingens diesen Hafen in den Vordergrund stellen wird. Es drängt sich auch die Frage auf, ob es Polen auch weiterhin gelingen wird, durch die unökonomischen Frachten wie unter Außerachtlassung jeglicher Verdienstspanne England die Kohlenabsatzgebiete vorzuenthalten.

Es ist aus den Ausführungen auch deutlich hervorgegangen, daß die Belegung des Danziger Hafenverkehrs unmittelbar nach Ausbruch des deutsch-polnischen Handelskonfliktes einsetzte. Der Danziger Kaufmann muß somit befürchten, daß ein neuer deutsch-polnischer Vertrag den polnischen Handel zugunsten der trockenen Grenze und zum Nachteil Danzigs beeinflussen wird.

Was den Danziger Großhandel und somit die Existenzfähigkeit der Freien Stadt tödlich trifft, ist die allmähliche völlige Ausschaltung des Danziger Kaufmanns durch Entstehung polnischer Export- und Importsyndikate, wie u. a. durch Getreide-, Bakon- und Eierexportsyndikate, die sich staatlicher Unterstützung zu erfreuen haben. Diese Tatsache gibt eine Danziger Zeitung wieder, wenn sie sagt: „Danzig ist der sehr schlecht oder gar nicht bezahlte „Pfortner“, an dem die polnischen Waren vorbeiziehen, ohne daß er daran verdient. Es ist bald so, als ob Polen nicht mit Danzig, sondern in Danzig und zwar anstelle der Danziger Kaufleute Handel treibe.“

Die Einengung des Danziger Handels bleibt natürlich nicht ohne Wirkung auf das übrige Danziger Wirtschaftsleben. Eine große Anzahl von Firmen haben liquidiert oder sind in Konkurs gegangen. Im Jahre 1927 sind in Danzig 38 Konkurse bei den Amtsgerichten anhängig gemacht worden. Die Zahl der Wechselklagen belief sich im gleichen Jahr auf 1365. Bedeutende Industrien mußten infolge der wirtschaftlichen Aenderungen ihre Betriebe einstellen, so u. a. die beiden Danziger Zuckerraffinerien, die bei voller Tätigkeit nicht weniger als 2 000 Arbeiter beschäftigten. So ist auch das Heer von 12 332 Arbeitslosen im Monatsdurchschnitt des Jahres 1927 in der Stadt Danzig zu erklären.

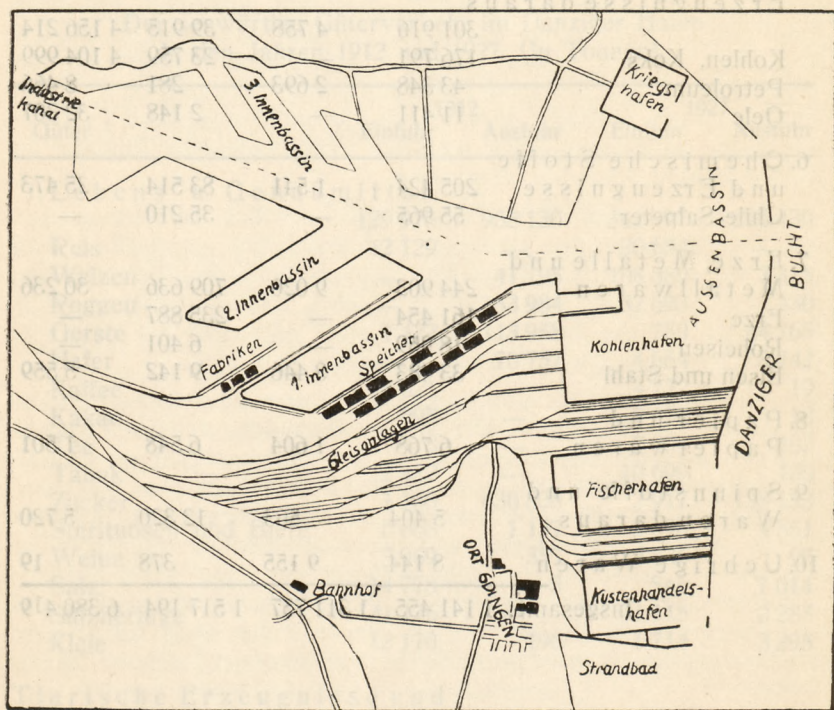
Dies alles sind die Folgen der unvernünftigen, für die Dauer unmöglichen Grenzziehung im deutschen Osten. Nitti, der ehem. italienische Ministerpräsident, sagt in seinem Buch: „Das friedlose Europa“: „Anstatt Polen einen Hafen zu geben, setzte man zwei Mißgeburten in die Welt, einen polnischen Korridor und dazu den Freistaat Danzig.“

Der seewärtige Güterverkehr im Danziger Hafen
in den Jahren 1912 und 1927. (In Tonnen).

Güter	1912		1927	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
1. Lebens u. Genußmittel	129 975	933 130	342 997	276 430
Reis	12 129	—	20 654	—
Weizen	—	41 795	108 889	3 418
Roggen	—	183 984	32 693	430
Gerste	1 422	113 958	750	44 765
Hafer	—	70 757	4 654	3 742
Kaffee	5 021	—	4 772	19
Kakao	995	—	2 676	12
Tee	8	—	2 004	102
Tabak	2 422	—	10 699	130
Zucker	1 168	430 838	2 917	138 153
Spirituosen und Biere	5 668	1 137	2 090	4 861
Weine	3 969	357	2 836	95
Salz	14 778	5	845	7 014
Salzheringe	41 176	—	91 115	2 285
Kleie	12 170	190	1 714	3 295
2. Tierische Erzeugnisse und Waren daraus	181 630	1 035	287 437	19 714
Düngemittel	160 309	—	262 083	5 048
Tier. Fette und Oele	12 294	—	13 578	180
Häute, Leder und Lederwaren	8 240	1 035	10 194	2 000
3. Holz u. Holzwaren	23 204	350 922	14 691	740 365
4. Baustoffe und keramische Erzeugnisse	50 375	29	19 758	124 747
Zement und Kalk	24 002	190	420	123 925

Güter	1912		1927	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
5. Brennstoffe, Asphalt, Pech und Erzeugnisse daraus	301 916	4 758	39 915	4 156 214
Kohlen, Koks	176 791	—	23 759	4 104 999
Petroleum	43 348	2 693	281	8 466
Oele	11 411	—	2 148	32 307
6. Chemische Stoffe und Erzeugnisse	205 424	1 541	83 514	25 473
Chile-Salpeter	55 965	—	35 210	—
7. Erze, Metalle und Metallwaren	244 903	9 020	709 636	30 236
Erze	161 454	—	235 887	—
Roheisen	18 959	—	6 401	—
Eisen und Stahl	33 483	8 446	9 142	5 559
8. Papier und Papierwaren	6 768	1 604	6 548	1 501
9. Spinnstoffe und Warendaraus	5 404	563	12 320	5 720
10. Uebrige Waren	8 144	9 155	378	19
Insgesamt:	1 141 455	1 311 757	1 517 194	6 380 419





Der polnische Hafen Gdingen. Stand des Ausbaus von 1929.



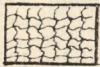

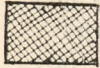
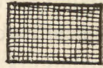
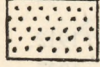
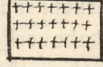

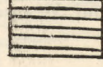
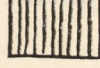
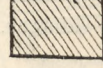
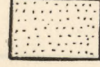
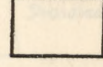

Verzeichnis der Kartogramme.

1. Danzigs Seeverkehr mit Europa. Einfuhr 1912.
2. Danzigs Seeverkehr mit Außereuropa. Einfuhr und Ausfuhr 1912
3. Danzigs Seeverkehr mit Europa. Einfuhr 1927.
4. Danzigs Seeverkehr mit Außereuropa. Einfuhr und Ausfuhr 1927.
5. Danzigs Binnenschiffsverkehr. Einfuhr und Ausfuhr 1912.
6. Danzigs Eisenbahnverkehr mit dem Hinterland. Ausfuhr 1912.
7. Danzigs Binnenschiffsverkehr. Einfuhr und Ausfuhr 1927.
8. Danzigs Eisenbahnverkehr mit dem Hinterland. Ausfuhr 1927.
9. Danzigs Seeverkehr mit Europa. Ausfuhr 1912.
10. Danzigs Seeverkehr mit Europa. Ausfuhr 1927.
11. Danzigs Eisenbahnverkehr mit dem Hinterland. Einfuhr 1912.
12. Danzigs Eisenbahnverkehr mit dem Hinterland. Einfuhr 1927.
13. Danzigs regelmäßige Schifffahrtslinien.
14. Eisenbahnen und Wasserwege im Danziger Hinterland.

Abbildungen.

1. Kurvendarstellung des Güterumschlags in Danzig und Gdingen.
2. Hafenplan von Gdingen.

Zeichenerklärung zu den Kartogrammen.

- | | |
|---|--|
| <p>1.  Kohlen</p> | <p>9.  Zucker</p> |
| <p>2.  Reis</p> | <p>10.  Heringe, Fische</p> |
| <p>3.  Mineralöle,
tier. Oele, Fette</p> | <p>11.  Chemikalien</p> |
| <p>4.  Holz, Holzwaren</p> | <p>12.  Baustoffe</p> |
| <p>5.  Erze</p> | <p>13.  Borke, Lohe,
Gerbstoffe</p> |
| <p>6.  Düngemittel</p> | <p>14.  Metalle,
Metallwaren</p> |
| <p>7.  Getreide, Mehl,
Sämereien</p> | <p>15.  Versch. Waren</p> |
| <p>8.  Viehfutter</p> | |

Lebenslauf.

Am 18. Juli 1900 wurde ich, Karl Halfar, katholischer Konfession und preußischer Staatsangehörigkeit, als Sohn des Gasthofbesitzers Karl Halfar und seiner Ehefrau Marianne, geb. Fichna, zu Swoboda, Kreis Ratibor, geboren. Nach der Entlassung aus dem Heeresdienst bestand ich am Lehrerseminar zu Oberglogau im September 1920 die erste und im Jahre 1922 in Pleß die zweite Lehrerprüfung. Vom Jahre 1922—1923 war ich in der Schulabteilung der Regierung in Arnsberg tätig. Anschließend besuchte ich das Werklehrerseminar in Hildesheim und wurde vom August 1924 an als Lehrer an der Polizeiberufsschule in Berlin beschäftigt. Am dortigen Provinzialschulkollegium erwarb ich die Ersatzreife eines Realgymnasiums. Mein Studium begann ich im W.-S. 1925/26 an der Universität in Berlin, wo ich bis zum W.-S. 1927/28 vornehmlich Geographie, Deutsch, Englisch und Philosophie studierte. Seit S.-S. 1928 setzte ich dieses Studium an der Universität in Greifswald fort.

In Berlin hörte ich die Herren: Geh.-Rat Penck, Prof. Rühl, Prof. Krebs, Prof. Kretschmer, Prof. Baschin, Prof. Kohlschütter (Geographie); Geh.-Rat Roethe, Prof. Petersen, Prof. Neckel, Prof. Herrmann (Deutsch); Prof. Brandl, Prof. Dibelius, Prof. Freund (Englisch); Prof. Dessoir, Prof. Stumpf, Prof. Spranger, Prof. Rupp, Prof. Hochstetter (Philosophie).

In Greifswald: Prof. Braun, Dr. Hartnack (Geographie); Prof. Weigelt, Dr. Frebald (Geologie); Prof. Magon, Prof. Stammler, Prof. Heller, Dr. Mackensen, Dr. Markwardt (Germanistik); Prof. Liljegren, Lektor Vockeradt (Englisch); Prof. Jacoby, Prof. Pichler (Philosophie).

Am 18. Juli 1900 wurde ich, Karl Hattler, katholischer Konfession und preussischer Staatsangehörigkeit, als Sohn des Gutsbesizers Karl Hattler und seiner Ehefrau Marianne, geb. Fichus, zu Zwoboda, Kreis Ratibor, geboren. Nach der Entlassung aus dem Heeresdienst bestand ich am Lehrerseminar zu Oberlogau im September 1920 die erste und im Jahre 1922 in Pilsch die zweite Lehrerbildung. Vom Jahre 1922-1923 war ich in der Schulabteilung der Regierung in Arnspitz tätig. Anschließend besuchte ich das Lehrerseminar in Hildesheim und wurde vom August 1924 an als Lehrer an der Pöhlwiesenschule in Berlin beschäftigt. Am dortigen Provinzialschulkollegium erwarb ich die Ersatzstelle eines Rektors. Mein Studium begann ich im W.-S. 1925/26 an der Universität in Berlin, wo ich bis zum W.-S. 1927/28 vornehmlich Geographie, Deutsch, Englisch und Philosophie studierte. Seit S.-S. 1928 setzte ich dieses Studium an der Universität in Greifswald fort.

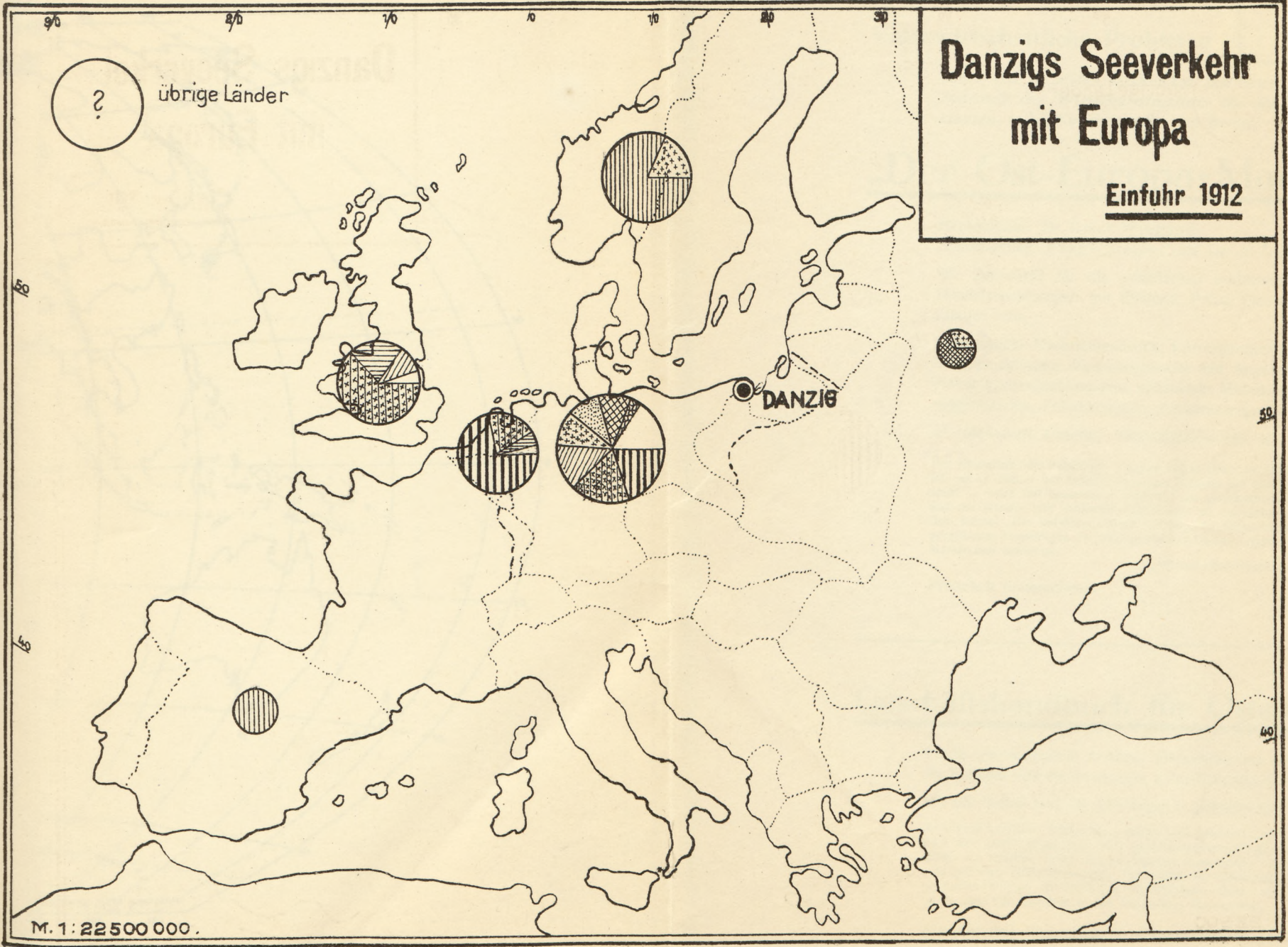
In Berlin hörte ich die Vorlesungen: Geh.-Rat Pöhl, Prof. Kühn, Prof. Krebs, Prof. Kretschmer, Prof. Baschin, Prof. Kohlschütter (Geographie); Geh.-Rat Roethe, Prof. Petersen, Prof. Neckel, Prof. Herrmann (Deutsch); Prof. Brandl, Prof. Döblich, Prof. Freund (Englisch); Prof. Besson, Prof. Stumpf, Prof. Spranger, Prof. Rupp, Prof. Höchster (Philosophie).

In Greifswald: Prof. Braun, Dr. Hartack (Geographie); Prof. Weigel, Dr. Frebold (Geologie); Prof. Maxon, Prof. Stummeler, Prof. Heller, Dr. Mackensen, Dr. Markwardt (Germanistik); Prof. Liljeberg, Lektor Vöckert (Russisch); Prof. Jacoby, Prof. Pichler (Philosophie).

Danzigs Seeverkehr mit Europa

Einfuhr 1912

○ ?
übrige Länder



**Danzigs Seeverkehr
mit Außereuropa
im Jahre 1912**

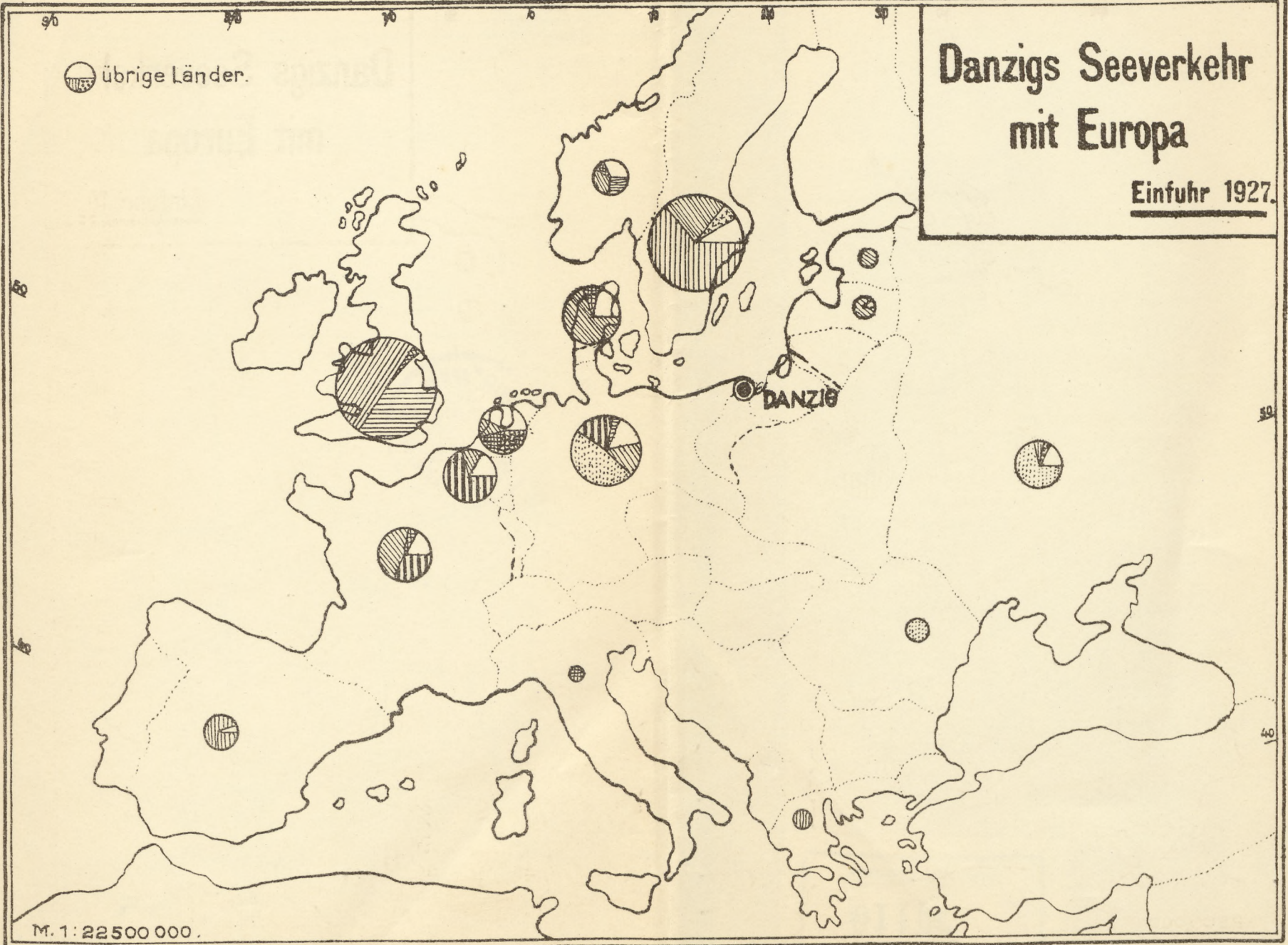
I. Einfuhr

II. Ausfuhr



Winkels Tripelprojektion

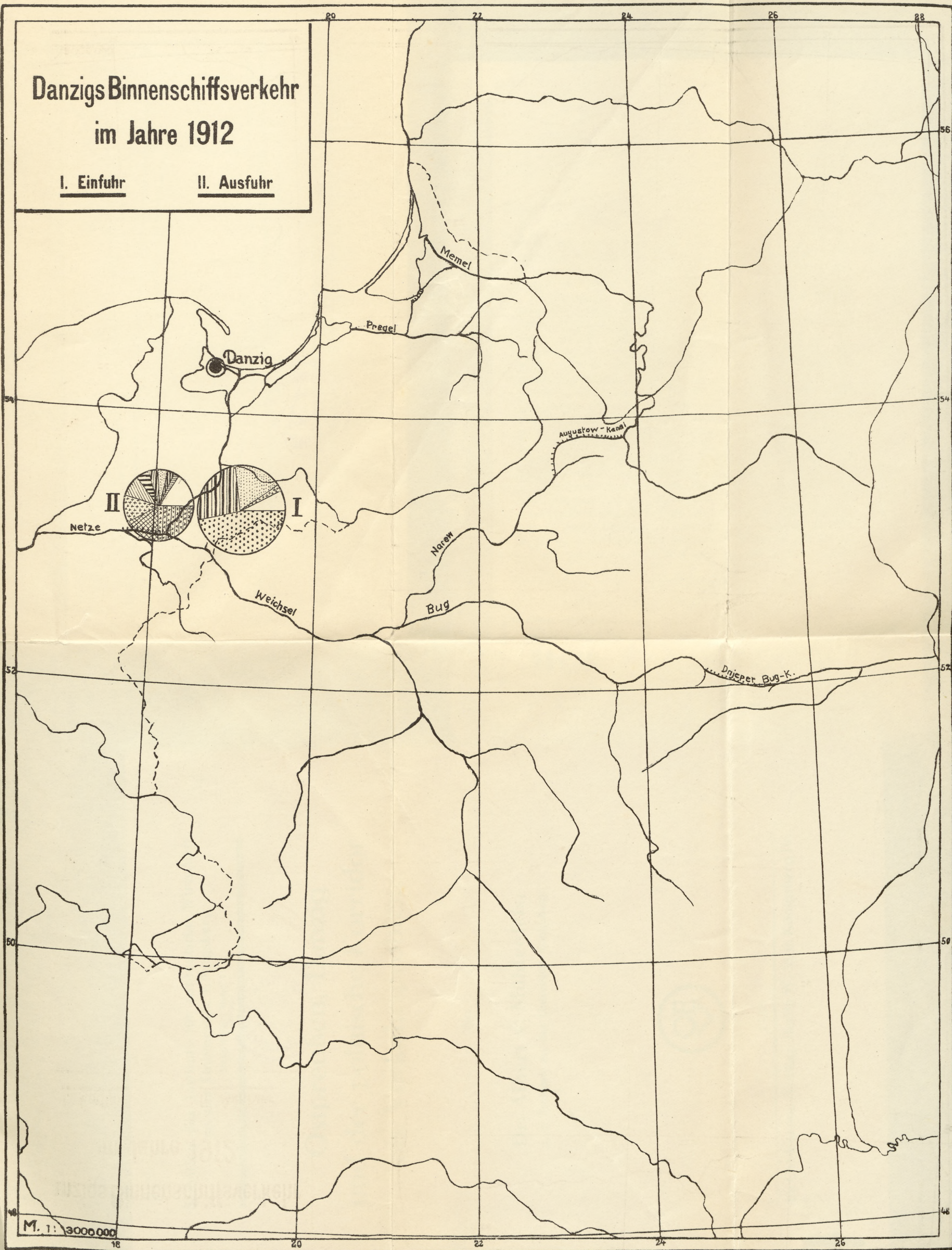
Nachbildung nicht gestattet!



Danzigs Binnenschiffsverkehr im Jahre 1912

I. Einfuhr

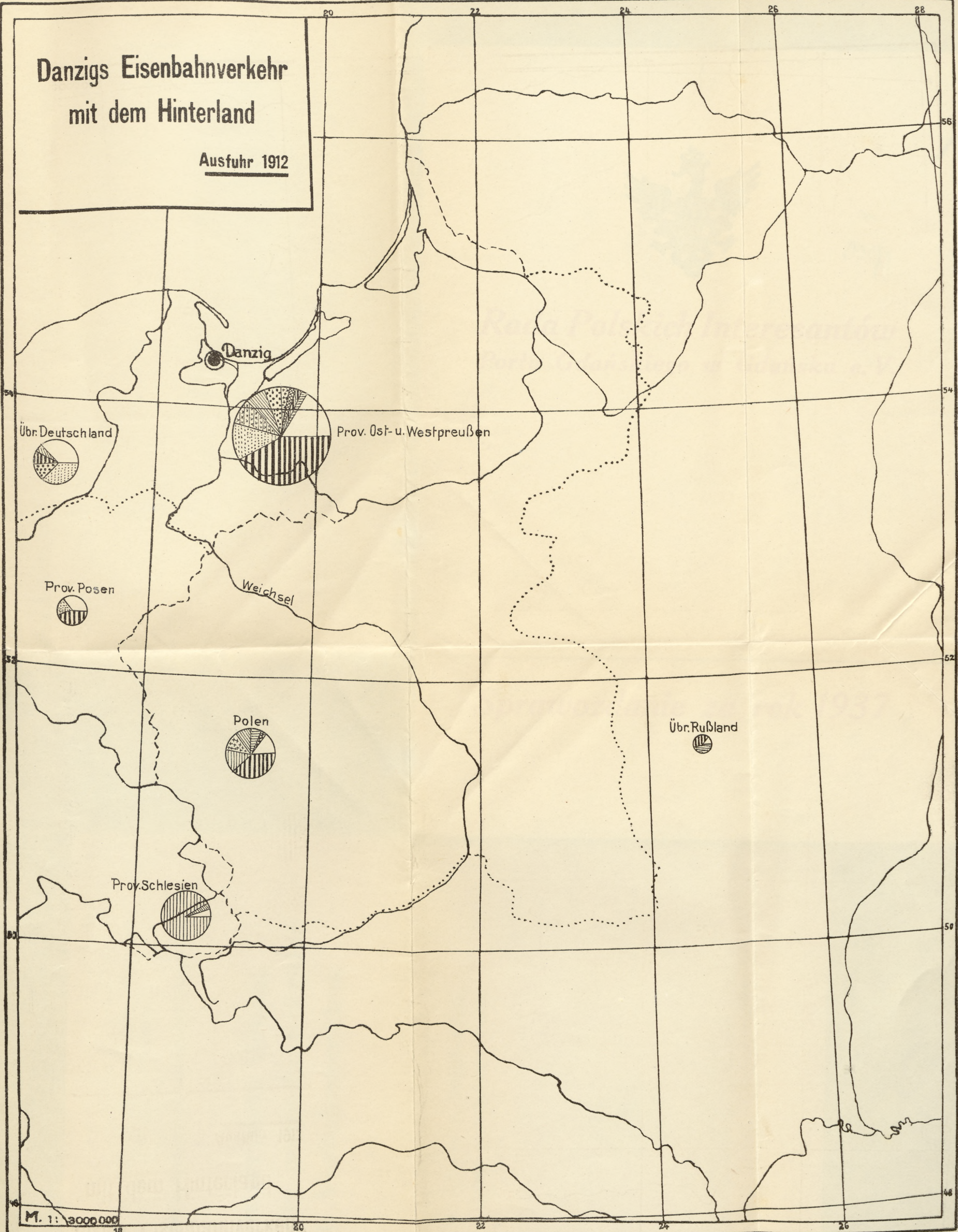
II. Ausfuhr



M. 1: 3000000

Danzigs Eisenbahnverkehr mit dem Hinterland

Ausfuhr 1912



M. 1: 3000 000

Danzigs Eisenbahnverkehr
mit dem Hinterland

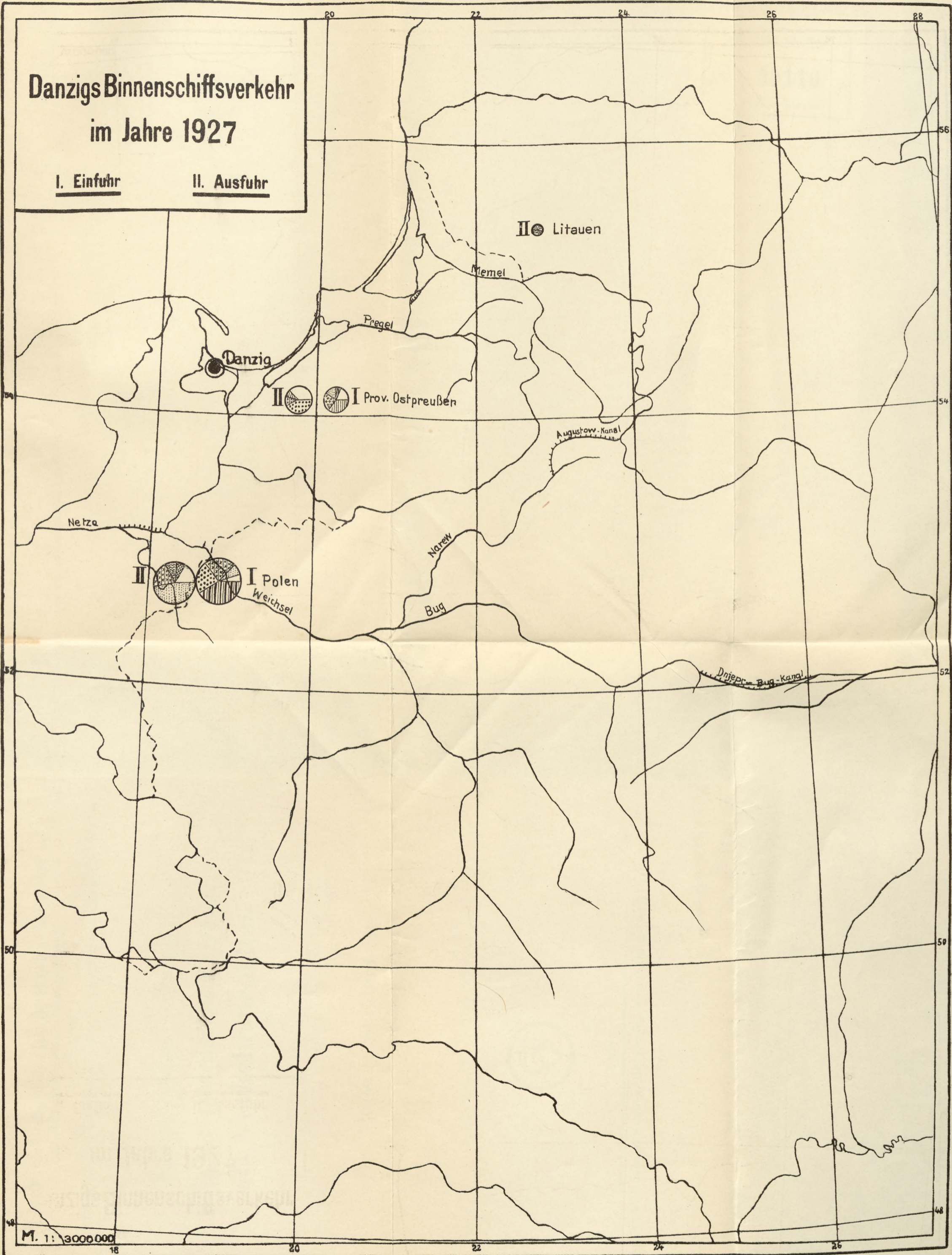
Ausgabe 1912



Danzigs Binnenschiffsverkehr im Jahre 1927

I. Einfuhr

II. Ausfuhr



M. 1: 3000000

Danzigs Binnenschiffverkehr
im Jahre 1927

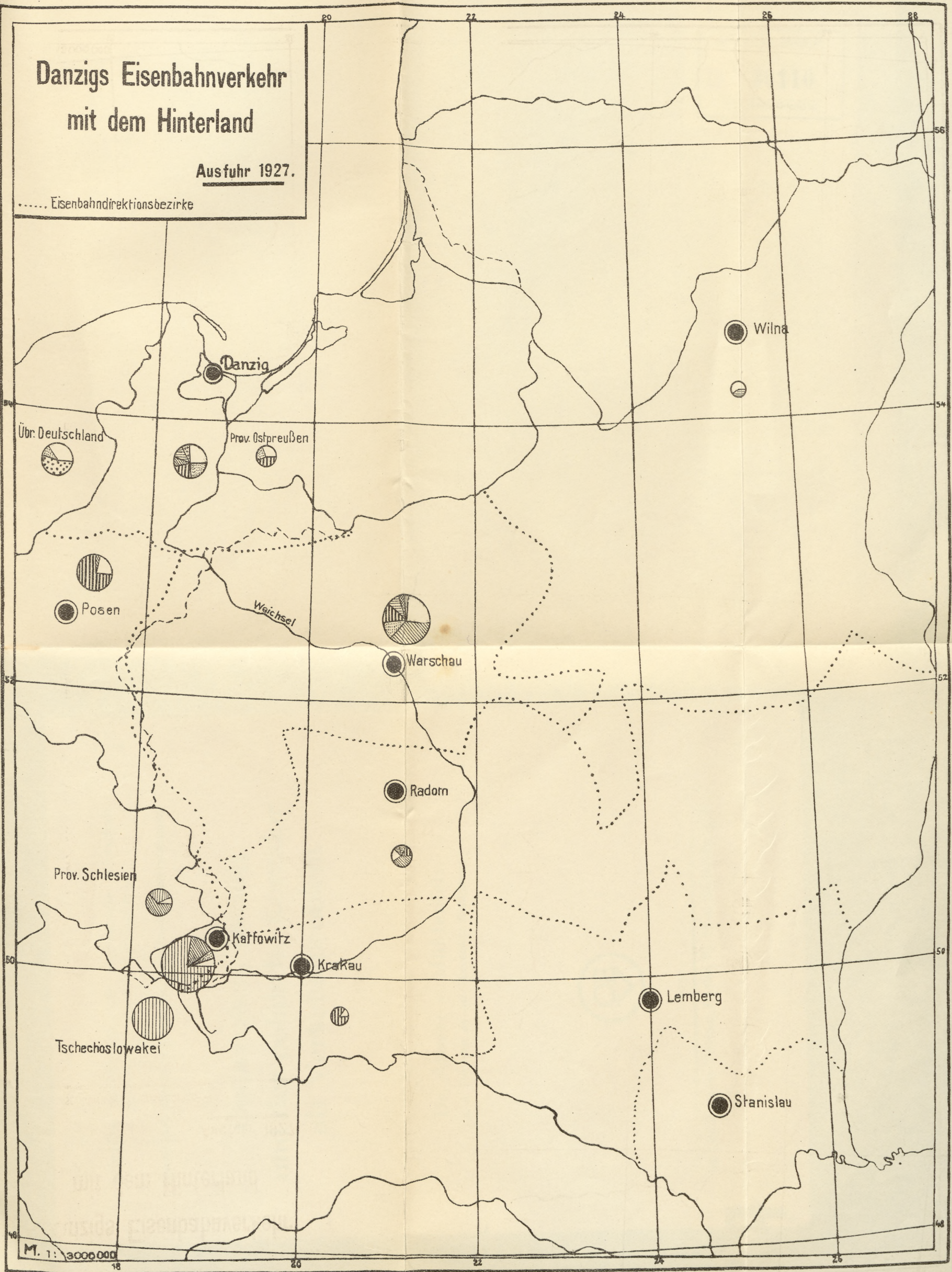
I. Einfuhr II. Ausfuhr



Danzigs Eisenbahnverkehr mit dem Hinterland

Ausfuhr 1927.

..... Eisenbahndirektionsbezirke

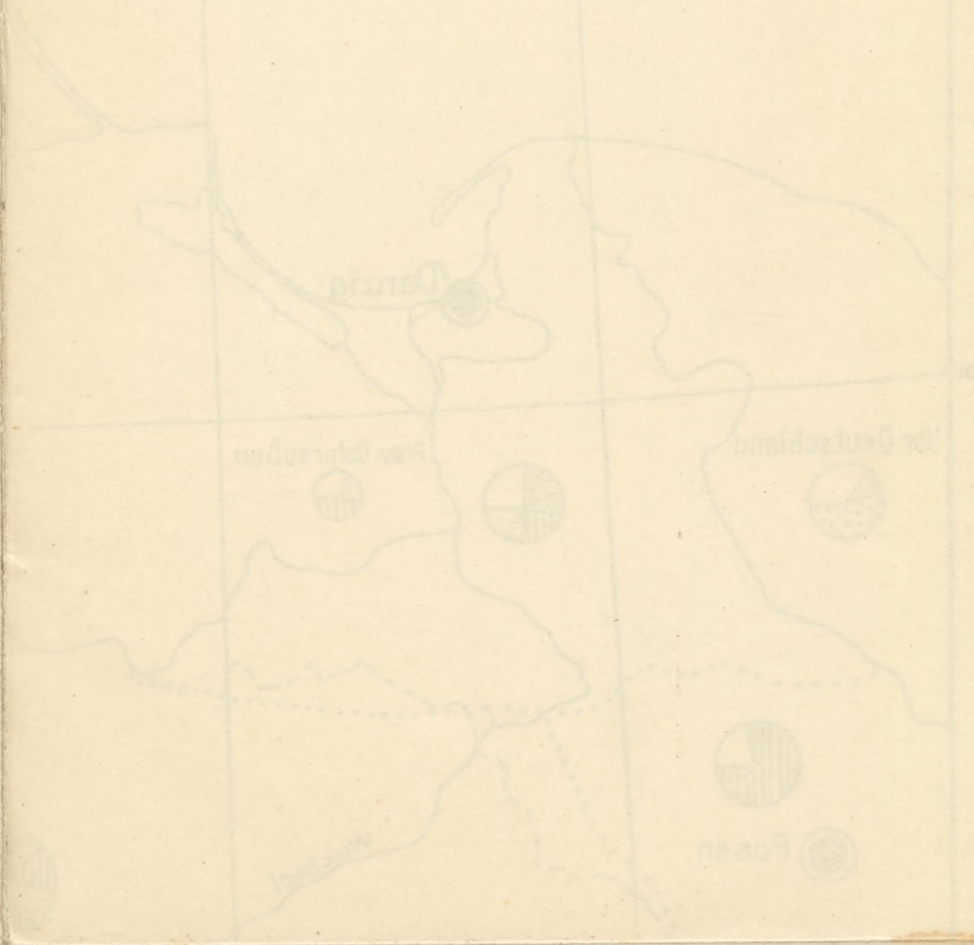


M. 1: 3000.000

Danzigs Eisenbahnverkehr
mit dem Hinterland

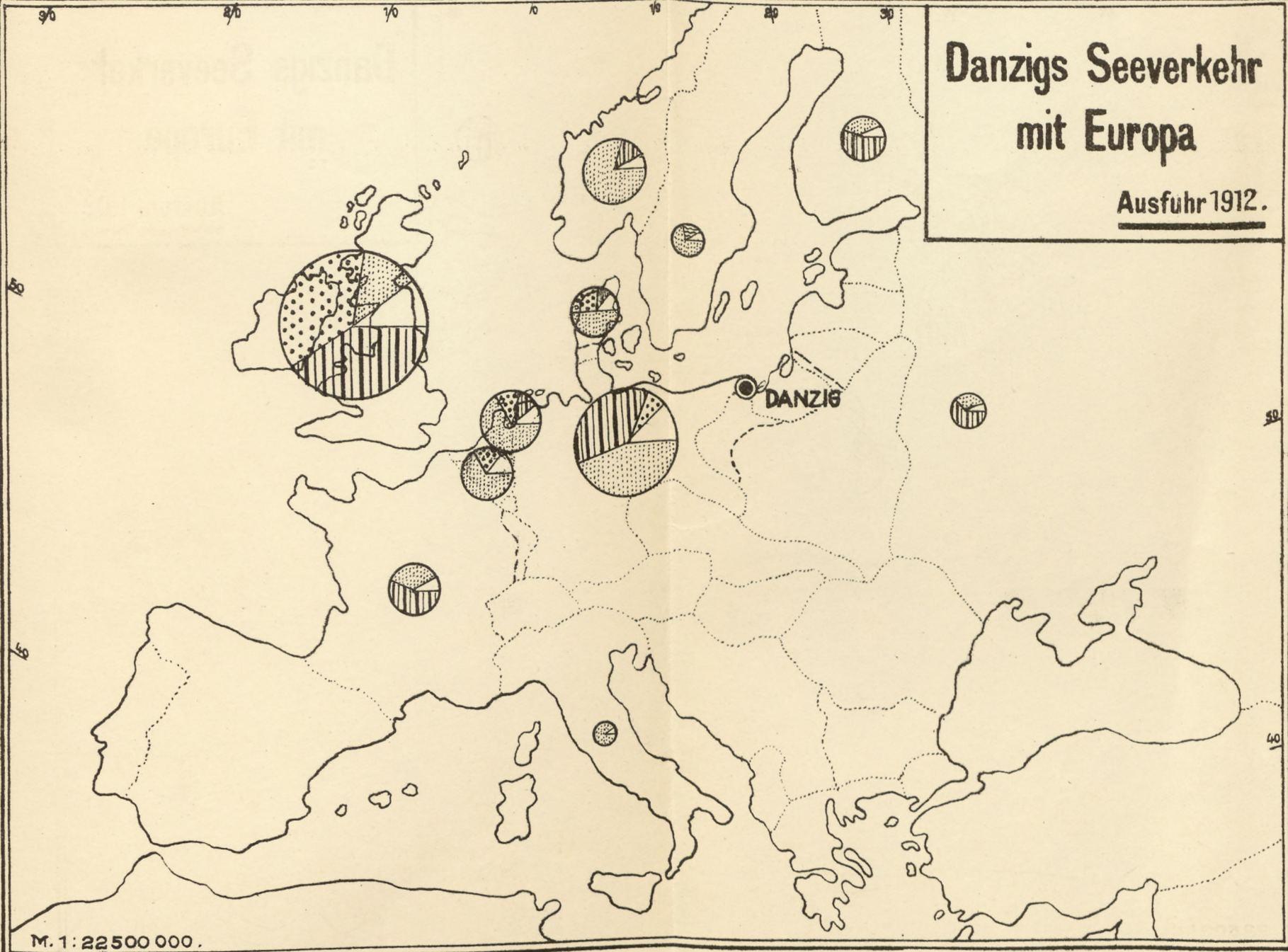
Ausfuhr 1927

Eisenbahnverkehrsamt



Danzigs Seeverkehr mit Europa

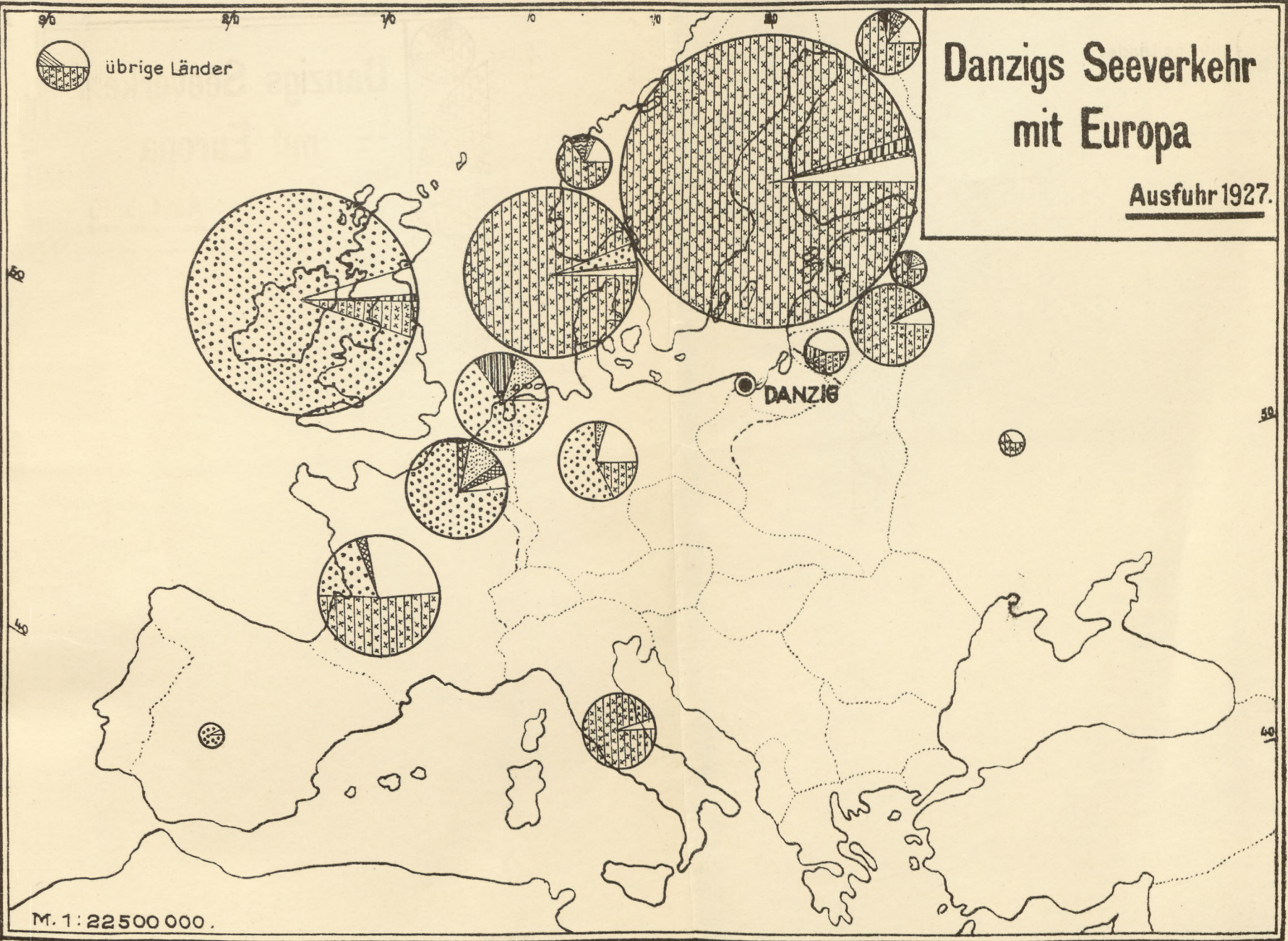
Ausfuhr 1912.



Danzigs Seeverkehr mit Europa

Ausfuhr 1927.

übrige Länder

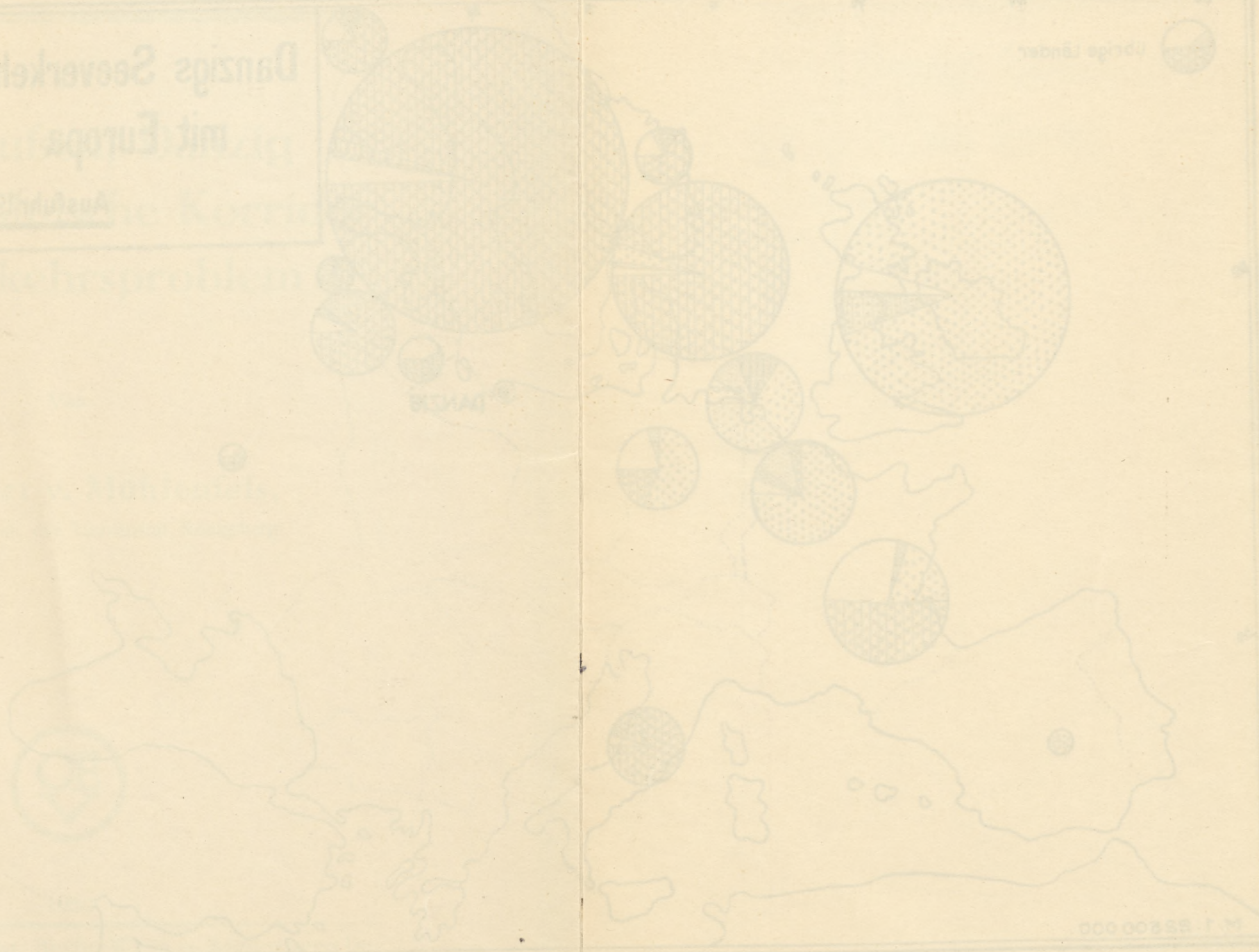


M. 1 : 22500 000.

Danzigs Seeverkehr
mit Europa

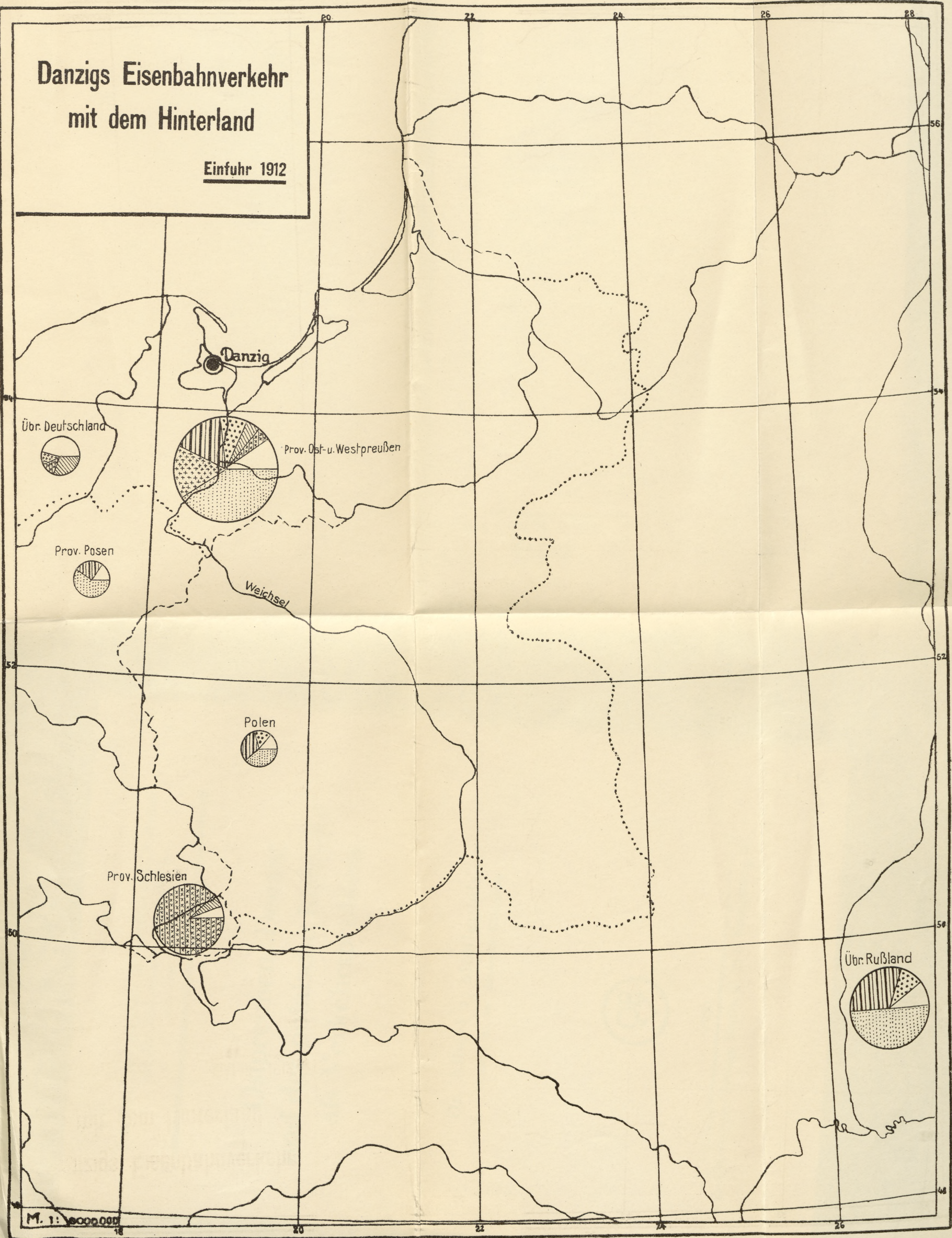
Ausführung

Übrige Länder



Danzigs Eisenbahnverkehr mit dem Hinterland

Einfuhr 1912

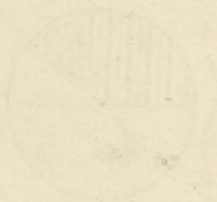


Danzigs Eisenbahnverkehr
mit dem Hinterland

Einfuhr 1912



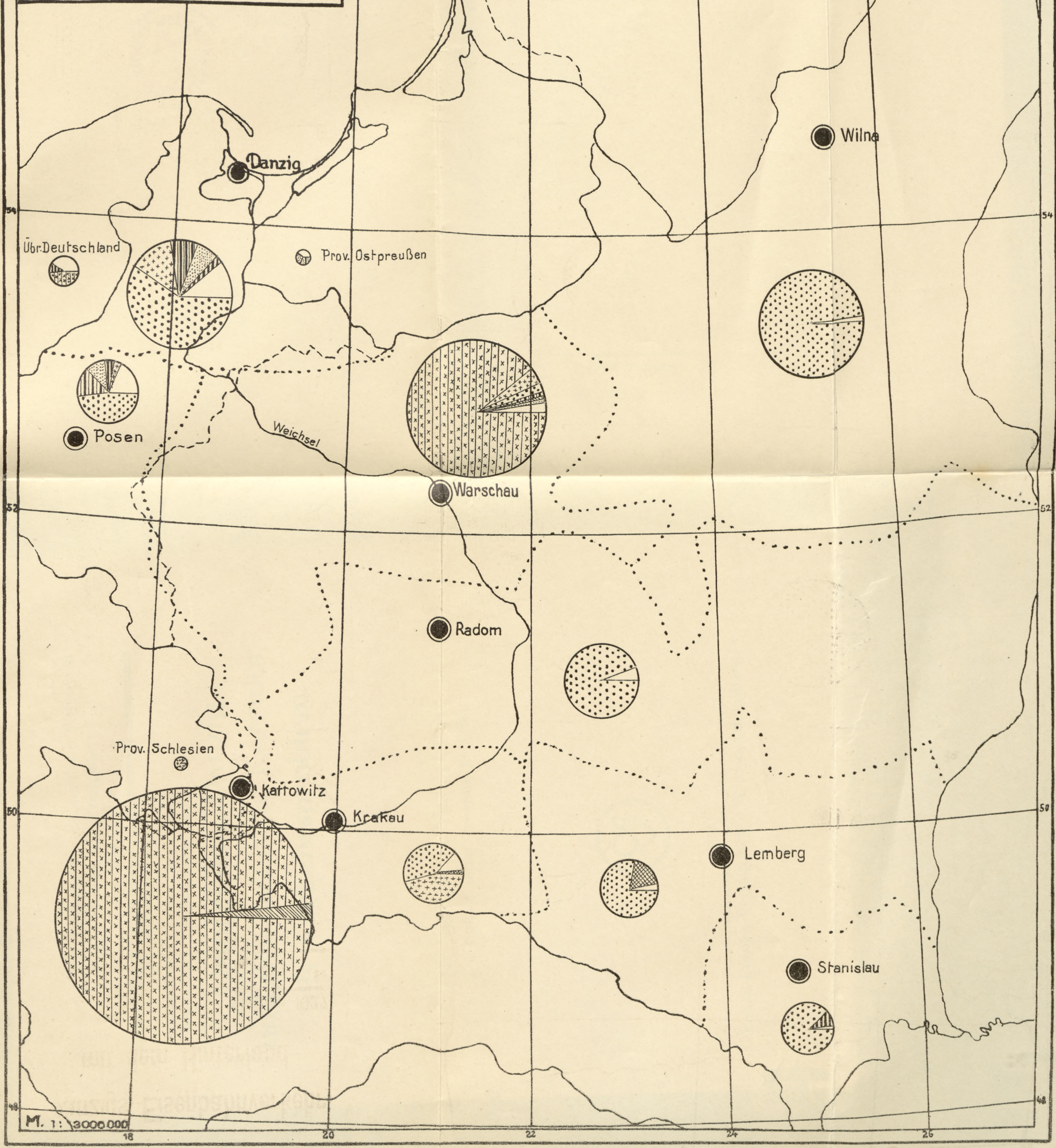
LIBRARY



Danzigs Eisenbahnverkehr mit dem Hinterland

Einfuhr 1927

..... Eisenbahndirektionsbezirke

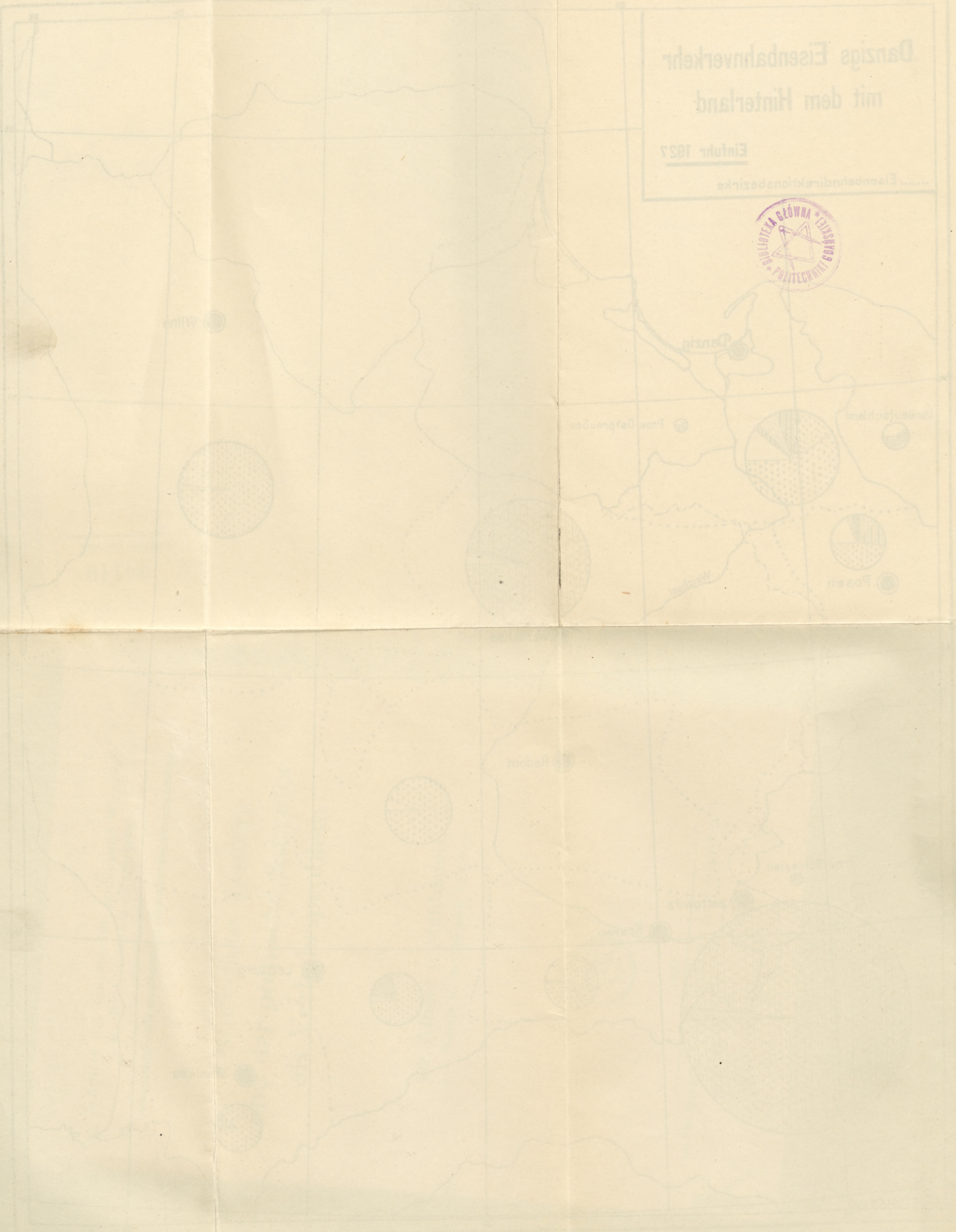


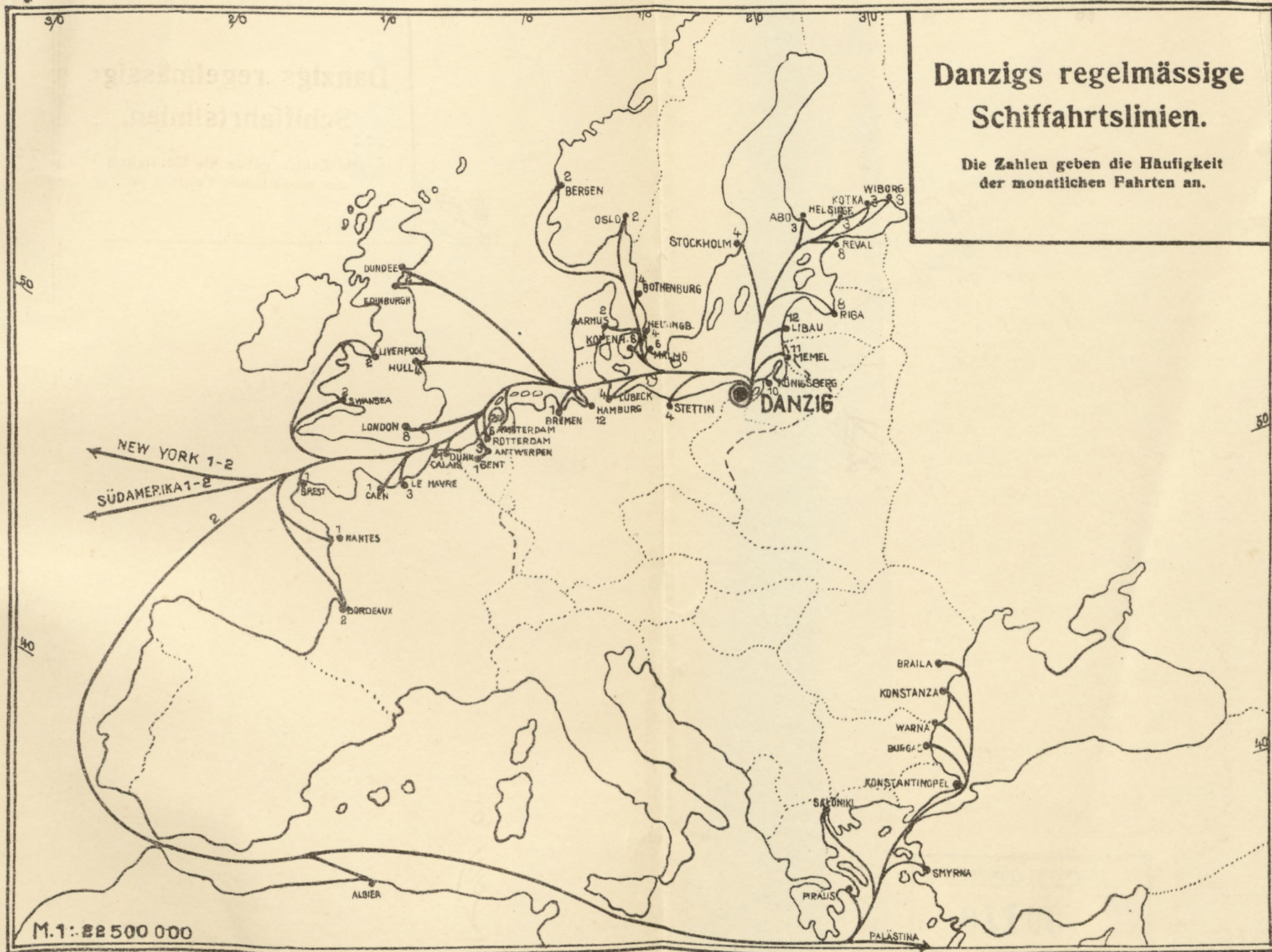
M. 1: 3000000

Danziger Eisenbahnverkehr mit dem Hinterland

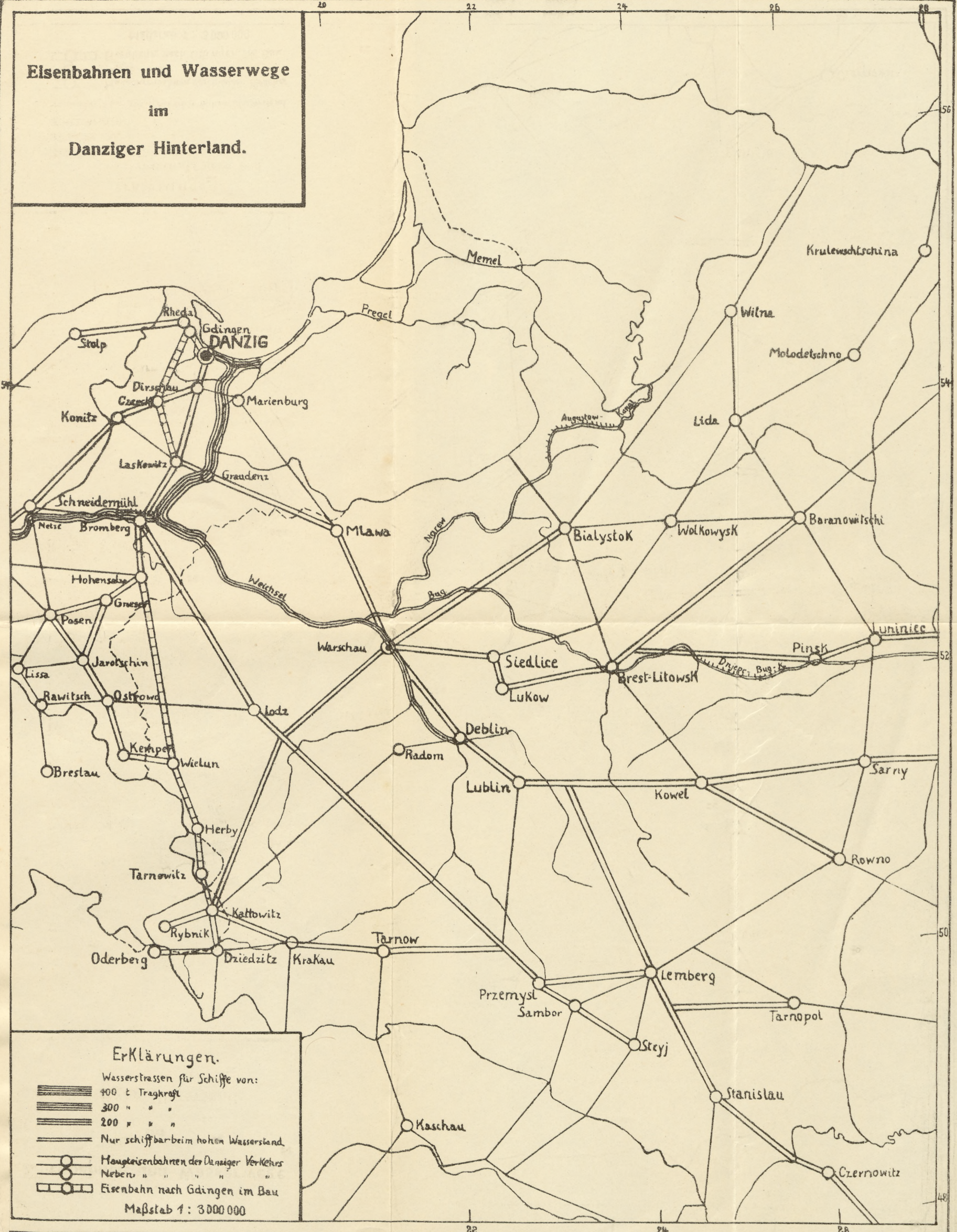
Einfuhr 1927

Eisenbahndirektionsbezirke



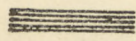
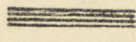
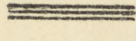
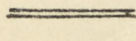
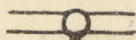

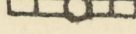


Eisenbahnen und Wasserwege
im
Danziger Hinterland.



Erklärungen.

Wasserstrassen für Schiffe von:

-  400 t Tragkraft
-  300 " " "
-  200 " " "
-  Nur schiffbar beim hohen Wasserstand
-  Hauptbahnen des Danziger Verkehrs
-  Neben " " " "
-  Eisenbahn nach Gdingen im Bau

Maßstab 1 : 3 000 000

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

29520

Politechniki Gdańskiej