

Danzig  
das Schicksal  
eines deutschen  
Hafens







Heft 2 der Schriftenreihe  
„Danzig in Geschichte und Gegenwart“

Verlag  
Danziger Verlags-Gesellschaft m. b. H. (Paul Rosenbergs)  
Danzig 1940

I







Danzig  
das Schicksal  
eines deutschen  
Hafens

VON

Dr. Kurt Weiser  
mit 12 Diagrammen und 7 Bildern

Heft 2 der Schriftenreihe  
»Danzig in Geschichte und Gegenwart«  
herausgegeben vom  
Oberbürgermeister der Stadt Danzig  
Nachrichten- und Werbeamt



II 74912

B-ka GPG

DIR-878/14/67

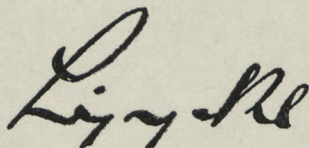


## Zum Geleit!

Wer die Geschichte Danzigs durchblättert, wird eine Feststellung immer wieder treffen können: das Schicksal Danzigs hat in mehr als einem Falle den Danziger Hafen zum Mittelpunkt gehabt. Das gilt für die bedeutsame Hansezeit wie für jenen Zeitabschnitt, in dem Danzig durch Napoleon erstmalig als »freistaat« zu leben gezwungen war. Das trifft zu für jene Zeiten, in denen polnische Könige die Hand nach der Weichselmündung ausstreckten, wie für die beiden Jahrzehnte nach dem Diktat von Versailles, in denen polnische Machtgier das deutsche Danzig durch wirtschaftlichen Druck auf die Knie zu zwingen versuchte.

Es ist deutscher Hansegeist gewesen, der in richtiger Wertung der geographischen Lage Danzigs dem Danziger Hafen das Tor zum Weltmarkt öffnete. Es ist das Bewußtsein des unerschütterlichen Deutschtums dieser Stadt gewesen, die auch in schwersten Zeiten ihrer Bevölkerung den Glauben an ihre Mission aufrechterhielt.

Dieser Glaube hat seinen schönsten Lohn durch die Heimkehr Danzigs ins Großdeutsche Reich erhalten. Als einer der reichsdeutschen Häfen steht der Danziger Hafen vor der großen Aufgabe, seine hohe Leistungsfähigkeit in den Dienst der großdeutschen Wirtschaft im weitesten Sinne des Wortes zu stellen. Ich zweifle nicht daran, daß der Danziger Hafen und die Danziger Wirtschaft getreu ihrer hanseatischen Tradition und befeelt von nationalsozialistischem Wollen alles tun werden, um den Danziger Hafen wieder zur Brücke zwischen Ost und West, Nord und Süd zu machen und damit einen wertvollen Beitrag zu großdeutschem Wirtschaftsaufbau zu liefern.



Oberbürgermeister der Stadt Danzig.





# Inhaltsübersicht

Die Hansestadt	Seite 9
Danzigs Hafen und Handel bis zum Wiener Kongreß	Seite 14
Danzigs wirtschaftlicher Aufstieg bis zum Ausbruch des Weltkrieges	Seite 17
Das Diktat von Versailles	Seite 21
Danzigs Hafen als Polens freier Zugang zum Meere	Seite 25
Danzig und Gdingen	Seite 30
Die Danzig=polnische Hafenverständigung	Seite 35
Danzig wieder reichsdeutscher Hafen	Seite 40
Anhang: 12 Diagramme zur Bedrohung Danzigs durch Gdingen	Seite 42
Benutztes Schrifttum	Seite 48

Die Schrift wird in der NS.=Bibliographie geführt

Berlin, den 29. November 1940

Der Vorsitzende der Parteiamtlichen Prüfungskommission  
zum Schutze des NS.=Schrifttums

Fotos: Bildarchiv Hafenverwaltung Danzig (4), Ewald Klofe, Danzig-Oliwa (1)  
Foto=Kramer, Danzig (1), Erika Schmauß/Bavaria (1)  
Titel und Buchdruck: Max Buchholz, Danzig  
Druck: A. W. Kafemann G.m.b.H., Danzig









Das Frantor



# Danzig, das Schicksal eines deutschen Hafens

## Die Hansestadt

Wenn eines Tages auf dem Bischofsberg in Danzig die Paul-Beneke-Jugendherberge ihre Tore der deutschen Jugend öffnen wird, werden deutsche Jungen und deutsche Mädels ihre Blicke über diese ewig deutsche Stadt zu ihren Füßen schweifen lassen, werden staunend den gewaltigen Kirchturm von St. Marien, der sich drohend über dem Häusermeer Danzigs in die Höhe wuchtet, erblicken, werden bewundernd den schlanken Rathausturm in seinem Aufstieg verfolgen. Und dann werden die Augen in der ferne die Danziger Bucht erfassen, werden dem Laufe der »Toten Weichsel« und der Mottlau folgen, um schließlich bei zwei gewaltigen Bauwerken haltzumachen: hier, an der Mottlau, Danzigs Binnenhafen, ragt das Krantor empor, dort, an dem Bogen der »Toten Weichsel«, über den Hellingen der Danziger Schiffbauindustrie, beherrscht der mächtige Hammerdrehkran der Schichau-Werft das Bild. Nahezu ein halbes Jahrtausend liegt zwischen der Erbauung dieser beiden Kräne, ein halbes Jahrtausend, das angefüllt ist mit zahllosen Entwicklungen, Spannungen und Kämpfen, die der Geschichte Danzigs ihr besonderes Gepräge gegeben haben.

Die Geschichte Danzigs ist im Zuge langer Jahrhunderte nur zu oft die Geschichte des Danziger Hafens gewesen. Es konnte auch schwerlich anders sein, denn diese Siedlung Danzig war nicht irgendwo im Ostraum begründet worden, sondern an der Stelle, an der ein großer, aus den waldreichen Karpaten kommender Strom seinen Weg in die Ostsee nimmt. Zwei wichtige Verkehrsrichtungen kreuzen sich an der Mündung der Weichsel: der west-östliche Seeweg entlang der südlichen Ostseeküste und der in der Süd-Nord-Richtung verlaufende Binnenweg. Die Geschichte Danzigs zeigt in aller Deutlichkeit die außerordentliche Bedeutung dieser günstigen verkehrsgeographischen Lage Danzigs, sie läßt andererseits die unbestreitbare Tatsache hervortreten, daß es deutsche Kaufleute waren, die mit Weitblick und Tatkraft das Gesetz der örtlichen Lage als Voraussetzung für den Aufstieg Danzigs zu einem gewichtigen Umschlagsplatz zu nutzen verstanden. Deutsche Kaufleute, die noch vor Ablauf des 12. Jahrhunderts sich in Danzig niederlassen, bahnen Handelsbeziehungen zwi-



schen den westlichen Ostseeplätzen und Danzig an, sie nehmen den Handel mit dem engeren Hinterlande Danzigs auf. Als der Herzog von Pommern, Swantopolk, um 1224 die Errichtung einer deutschen Stadtgemeinde Danzig genehmigt, werden Tuche und Salz über Danzig in das Weichselland eingeführt. Allerdings dürfte in jenen Zeiten die Inanspruchnahme der Weichsel als Transportweg noch nicht erheblich gewesen sein, da die Sicherheit dieser Straße durch die auf dem östlichen Ufer des Stromes sitzenden Preußen oftmals gefährdet wurde.

Dieser Zustand ändert sich erst, als der Deutsche Ritterorden mit fester Hand den Kampf gegen die Preußen aufnimmt und einen weiten Raum für die Ansiedlung deutscher Einwanderer öffnet. Burgen werden errichtet, Städte gegründet, gesicherte Verkehrswege geschaffen. Damals beginnt die Entwicklung der Weichsel zu einer bedeutenden Handelsstraße, damals werden die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem Ordenslande und Kujawien und Masowien wesentlich enger. Hatte schon um die Mitte des 13. Jahrhunderts der Danziger Kaufmann die Möglichkeit befaßt, seine Tätigkeit weichselaufwärts bis in das polnische Gebiet hinein auszudehnen, so wächst seine Einschaltung in das Handelsgeschäft mit dem Weichsellande, als 1308 Danzig in den Ordensstaat einbezogen wird. Die folgenden Jahrzehnte sehen einen nennenswerten Ausfuhrverkehr von Getreide, Holz, Teer, Pech und Asche auf der Weichsel stromab nach Danzig.

Ist die Herkunft der ersten deutschen Kaufleute in Danzig und die Aufnahme der Handelsbeziehungen zwischen den westlichen Plätzen der Ostsee und dem Umschlagsplatz an der Weichselmündung der Ausgangspunkt für den Anschluß Danzigs an die deutsche Hanse als der Interessenvertretung deutscher Städte zum Schutze des deutschen Außenhandels gewesen? Oder hat erst das Zusammengehen Danzigs mit dem Deutschen Ritterorden im Schutze seiner militärischen Stärke die Grundlagen für eine engere und tatkräftige Zusammenarbeit zwischen dem aufstrebenden Hafen- und Handelsplatz an der Weichselmündung und der deutschen Hanse geschaffen und gefördert? Tatsache ist, daß Danzig frühzeitig genug sich als Stadt der deutschen Hanse betätigt und hanfischen Geist gezeigt hat. So entspricht dem Streben nach Ausdehnung der Danziger Schiffs- und Handelsbeziehungen zu den wichtigsten Plätzen Westeuropas der Wunsch der Danziger Kaufleute, ihr Arbeitsfeld auch nach dem Osten zu weiten, indem sie nach dem Zustandekommen eines Friedensvertrages zwischen dem Großfürsten von Litauen und dem Deutschen Ritterorden um die Wende des 14. Jahrhunderts sich des Wasserweges zwischen der Weichsel und dem Memelstrome über das kurische Haff hinweg für einen umfangreichen Waren-



verkehr bedienen und in Kauen eine bedeutende Handelsniederlassung ins Leben rufen. Danziger Schiffe holen Salz aus Spanien und der Biskaya, Tuche aus Flandern, Feringe aus den nordischen Gewässern, um diese Waren in der Einfuhr nunmehr auch nach Litauen zu befördern, Danziger Kaufleute kaufen für ihre Ausfuhrzwecke in Kauen Holz, Pelze, Leder, Hanf, Wachs und Holzasche.

Handel und Wandel beleben sich in Danzig, der Hansestadt Danzig. In enger Anlehnung an die hanseatische Wirtschaftspolitik nehmen die Danziger Kaufleute in Danzig zwei Rechte von außerordentlicher Bedeutung für sich in Anspruch: das Stapelrecht und das Gästerecht. Bestimmte das Stapelrecht, daß alle Waren, die über Danzig ausgeführt werden sollten, in Danzig zum Verkauf angeboten werden mußten, so bedeutete das Gästerecht nichts anderes als die lediglich dem Danziger Kaufmann eingeräumte Befugnis, die zum Verkauf in Danzig angebotenen Waren in der Ausfuhr wie in der Einfuhrrichtung zu handeln. Damals ist für den Danziger Platz Verkehr und Handel gleichbedeutend.

Der wirtschaftliche Aufstieg Danzigs ist unverkennbar im Gange, als sich politische Entwicklungen anbahnen, die für den weiteren Weg Danzigs als Hafen- und Handelsplatz von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit sind. Im Jahre 1410 hat der Deutsche Ritterorden die Schlacht bei Tannenberg verloren. Sein Stern neigt sich. Eine Umstellung der Machtverhältnisse geht vor sich. Auch Danzig verkennt die Zeichen dieser Zeit nicht. War der Deutsche Ritterorden der Landesherr auch für Danzig, so geht das Streben der Danziger nunmehr dahin, einerseits die politische und wirtschaftliche Selbständigkeit zu erringen, andererseits sich unter dem Schutz der Krone Polens den Weg nach Polen offenzuhalten. Mit Genugtuung kann Danzig feststellen, daß seine Verhandlungen mit dem König von Polen, der durch stärkstes Entgegenkommen irgendwie Einfluß auf die Mündung des Weichselstromes zu gewinnen erhofft, durchaus positiv verlaufen. Im »Großen Privileg« vom 15. Mai 1457 sagt der König von Polen Danzig die freie Ausfuhr von Holz und anderen Waldwaren aus Polen, Litauen und Ruthenien zu, er sichert Danzig die Beibehaltung seiner bisherigen Rechte, also auch des Stapel- und Gästerechts, und damit die Aufrechterhaltung des Danziger Außenhandelsmonopols im Warenverkehr mit Polen zu. Danzig behält das Recht, über seinen Hafen frei zu verfügen, seine Öffnung, seine Schließung selbständig anordnen zu können. Danzig behält das einträgliche Zollhoheitsrecht, auf Grund dessen von allen seewärts ein- und ausgehenden Waren ein Zoll erhoben wird. Eine Reihe weiterer Hoheitsrechte sichern Danzig die Möglichkeit zu selbständiger Außenpolitik.



So wichtig diese Rechte gewesen sind, nicht weniger bedeutsam ist die feststellung, daß das damalige Danzig von ihnen vollen Gebrauch gemacht hat. In engstem Wechselverhältnis zwischen Ursache und Wirkung schafft der wirtschaftliche Aufstieg Danzigs als Ein- und Ausfuhrhafen eines weiten hinterlandes die Voraussetzungen für die politische Machtstellung Danzigs, wie umgekehrt die politische Bedeutung der hansestadt Danzig und ihr Ansehen im Auslande die wirtschaftliche Plattform des Danziger Kaufmannes und Reeders in weitestem Maße gefördert hat. Zahlreiche Urkunden, die sich im Besitze des Staatsarchivs in Danzig befinden, zeugen von der hohen Einschätzung der hansestadt Danzig durch Regierungen fremder Länder, wie es andererseits in der Geschichte jener Zeit nicht an Beispielen für den Willen Danzigs fehlt, seine Seegeltung auch durch kriegsgerische Maßnahmen durchzusetzen. Der Name des Danziger Seefahrers Paul Beneke mag als Sinnbild für diesen Geist der hansestadt Danzig gelten, der sich in späteren Jahrhunderten, nicht zuletzt auch im Kampfe Danzigs um die Aufrechterhaltung seiner Rechte gegen den König von Polen 1577 bei der siegreichen Verteidigung der festung Weichselmünde bewähren sollte.

Wirtschaftlich betrachtet, bedeutet der Aufstieg des Danziger Hafens und Handels seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts die folgerichtige Auswertung einer günstigen weltwirtschaftlichen Konjunktur durch den Danziger Kaufmann. Die Nachfrage nach den Agrarprodukten des Ost- raumes, nach dem Holz der osteuropäischen Wälder und ihren sonstigen Erzeugnissen steigt im Westen Europas von Jahrzehnt zu Jahrzehnt, während die Aufnahmefähigkeit des Ostens für Gebrauchs- und Luxus- waren sich erheblich weitet. Es gibt kaum ein Land Europas, das sich nicht an der Warenlieferung über den Danziger Hafen beteiligt, es gibt kaum einen Hafen in Europa, in dem nicht die Danziger Handelsflotte ihre Flagge zeigt: die hansestadt Danzig nimmt im Kranze der deutschen Handels- und Hafenplätze einen wichtigen Platz ein, sie ist zur Königin der Weichsel geworden.

Bis in die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts hinein hält die Blütezeit Danzigs an. Auch wenn wir keine zahlenmäßigen Unterlagen für den Verkehr im Danziger Hafen, in dem im Jahre 1583 z. B. nicht weniger als 2229 Schiffe einliefen, hätten, die herrlichen Baudenkmäler würden wieder und immer wieder den unwiderlegbaren Nachweis für den wachsenden Wohlstand Danzigs, für das Ansehen und die Bedeutung dieser hansestadt und ihrer Kultur zu liefern imstande sein. Das Krantor, der Artushof, das Rathaus mit seinem 1560 errichteten prächtigen Turm, das Grüne Tor, das





An der Danziger Weichfel







Große Zeughaus, sie alle sind überwältigende Zeugen für den Aufstieg dieser deutschen Stadt und ihres Hafens.

Noch im gleichen 17. Jahrhundert liegt der Wendepunkt für die wirtschaftliche Entwicklung Danzigs. Hatte in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts der Danziger Getreideausfuhrhandel, von einer durch den schwedisch-polnischen Krieg bedingten Unterbrechung abgesehen, noch einen starken Aufschwung nehmen können — im Durchschnitt der vier Jahre von 1618 bis 1621 betrug die Getreideausfuhr über Danzig rund 247 000 To., im Jahre 1649 rund 250 000 To.! —, so ändert sich dieses Bild in den folgenden Jahrzehnten, in denen das Weichselland politisch nicht mehr zur Ruhe kommt und wirtschaftlich immer stärker daniederliegt. So werden die Getreidezufuhren auf der Weichsel geringer, die Ausfuhr stockt, eine Umschichtung der Absatzmärkte polnischer Ausfuhrwaren, eine Schrumpfung der Konsumfähigkeit der Bevölkerung Polens ist festzustellen.

Die Zeiten sind andere geworden. Die Erstarkung einiger Mächte hat zu politischen Konstellationen geführt, denen die einzelnen Stadtstaaten der Hansezeit schwerlich gewachsen sind. Die Zeit des Handelsmonopols der Hansestädte ist vorbei, die deutsche Hanse geht ihrem Niedergang entgegen. Auch Danzig hat schwere Zeiten durchzumachen. Zwar versucht es mit aller Gewalt, sich von kriegerischen Verwicklungen fernzuhalten, und doch führt sein Weg bergab. Immer neue finanzielle Lasten nimmt die Stadt auf sich, ohne daß die erhoffte wirtschaftliche Belebung eintritt. Der Weichselverkehr ist erheblich zusammengeschmolzen, die einstmalige Getreideausfuhr über den Danziger Hafen beläuft sich im Jahresdurchschnitt der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts nur noch auf etwa 53 000 To. So ringt Danzig mit schweren Sorgen, die noch eine beträchtliche Verstärkung erfahren, als 1772 Danzig mit Thorn bei der ersten Teilung Polens im Gegensatz zu dem übrigen Westpreußen nicht zu Preußen kommt. Der nicht unerhebliche Warenverkehr aus dem westpreußischen Gebietsteil nimmt fortan nicht mehr seinen Weg über den Danziger Hafen, der inzwischen erbaute Bromberger Kanal lenkt überdies einen Teil des Weichselverkehrs aus der Süd-Nord- in die Ost-West-Richtung um, und schließlich gefellen sich noch mancherlei Schwierigkeiten auf dem Gebiete des Zollwesens hinzu, um den Danziger Handel in eine immer ernstere Lage zu versetzen. Nur noch 653 Schiffe laufen im Jahre 1792 in den Danziger Hafen ein. Die Einwohnerzahl hat einen beträchtlichen Rückgang erfahren. Hatte sie um die Mitte des 17. Jahrhunderts 77 000 Köpfe umfaßt, so sind 1793 nur noch gegen 36 000 Einwohner in Danzig vorhanden, in diesem Jahre, das ein neues Kapitel in der Geschichte Danzigs einleitet: Danzig kommt zu Preußen.



# Danzigs Hafen und Handel bis zum Wiener Kongreß

Es ist keine leichte Aufgabe, vor der 1793 der preußische Staat in Danzig steht. Mit aller Energie geht die preußische Regierung an die Arbeit, um der wirtschaftlichen Notlage Danzigs ein Ende zu bereiten. Sie übernimmt den weitaus größten Teil der auf Danzig lastenden Schulden. Die Preussische Seehandlung stellt zur Ankurbelung der Wirtschaft Kredite zur Verfügung, der Handel belebt sich. Bei der zweiten Teilung Polens waren außer Danzig und Thorn auch Kujawien, Plock und ein Teil Masowiens zu Preußen gekommen, während der Rest Masowiens mit Warschau 1795 bei der dritten Teilung Polens dem preußischen Staate übereignet wurde. Es öffnet sich damit dem Danziger Pläze und dem Danziger Hafen ein Hinterland, das unter einheitlicher Verwaltung steht und in der Lage ist, sich von Warschau bis nach Danzig der durch die preußischen Strombauverwaltungen sorgsam betreuten Weichsel-Binnenwasserstraße zu bedienen.

So läßt die wirtschaftliche Belebung nicht lange auf sich warten. Die Einfuhr von Kolonialwaren, von Weinen, Ölen, Heringen, Baumaterialien wird stärker, die Ausfuhr von Getreide steigt zusehends, um im Jahre 1802 rund 200 000 To. zu erreichen. Schon im Jahre 1793 werden im Danziger Hafen wieder 810 Schiffe gezählt, ein Jahrzehnt später sind es bereits 1079 Fahrzeuge, im Jahre 1803 sogar 1903 Schiffe, die in den Danziger Hafen eingelaufen sind. Nicht uninteressant ist dabei die Feststellung, daß sich im Flaggenbild des Danziger Schiffsverkehrs Veränderungen anbahnen, die ihren Ausdruck darin finden, daß von den im Jahre 1803 in den Danziger Hafen eingelaufenen Fahrzeugen 514 die dänische, 467 die holländische, 363 die englische, 201 die schwedische Flagge führten.

Nach Jahrzehnten schwersten wirtschaftlichen Ringens ist ein unverkennbarer Aufstieg Danzigs zu verzeichnen, da bricht 1806 der napoleonische, der unglückliche Krieg aus. Danzig muß eine Belagerung durch französische Truppen über sich ergehen lassen. Das Diktat von Tilsit, das man fälschlicherweise den Tilsiter Frieden genannt hat, bringt auch über Danzig schweres Unglück: am 9. Juli 1807 wird Danzig von Preußen getrennt. Napoleon will sich für seine osteuropäischen Pläne der Weichselmündung



vergewissern, er gründet den freistaat Danzig und gibt diesem »freistaat« eine französische Besatzungsarmee. Sieben Jahre dauert Danzigs »freiheit« von Napoleons Gnaden, sieben Jahre hindurch lastet der Alpdruck der französischen Soldateska unter dem Kommando des Generals Rapp auf dieser unglücklichen Stadt, sieben Jahre lang wird die Bürgerschaft erpreßt, wird die Wirtschaft bis zum letzten Pfennig ausgefogen. Eine echte, rechte Passionszeit ist über Danzig hereingebrochen. Die Verhängung der festlandsperrre über England bedeutet die Lahmlegung des Danziger Hafens und Handels. Im Jahre 1808 laufen 56 Schiffe in den Danziger Hafen ein, im folgenden Jahre sind es 73, im Jahre 1810 immer noch nicht 300.

Die nächsten drei Jahre bringen eine Steigerung der dem verarmten und mit einer gewaltigen Schuldenlast ausgestatteten Danzig auferlegten Opfer. Danzig wird zu einem der wichtigsten Ausgangspunkte für Napoleons russisches Abenteuer, dessen Höhepunkt das Moskauer Flammenmeer ist. Als Napoleons Armeen zurückfluten, muß Danzig abermals das bittere Schicksal einer Belagerung auf sich nehmen. Der Beginn des Jahres 1814 beendet dieses Martyrium: am 2. Januar 1814 räumen die Franzosen Danzig. Eine an den Bettelstab gebrachte Stadt kehrt zu Preußen zurück.

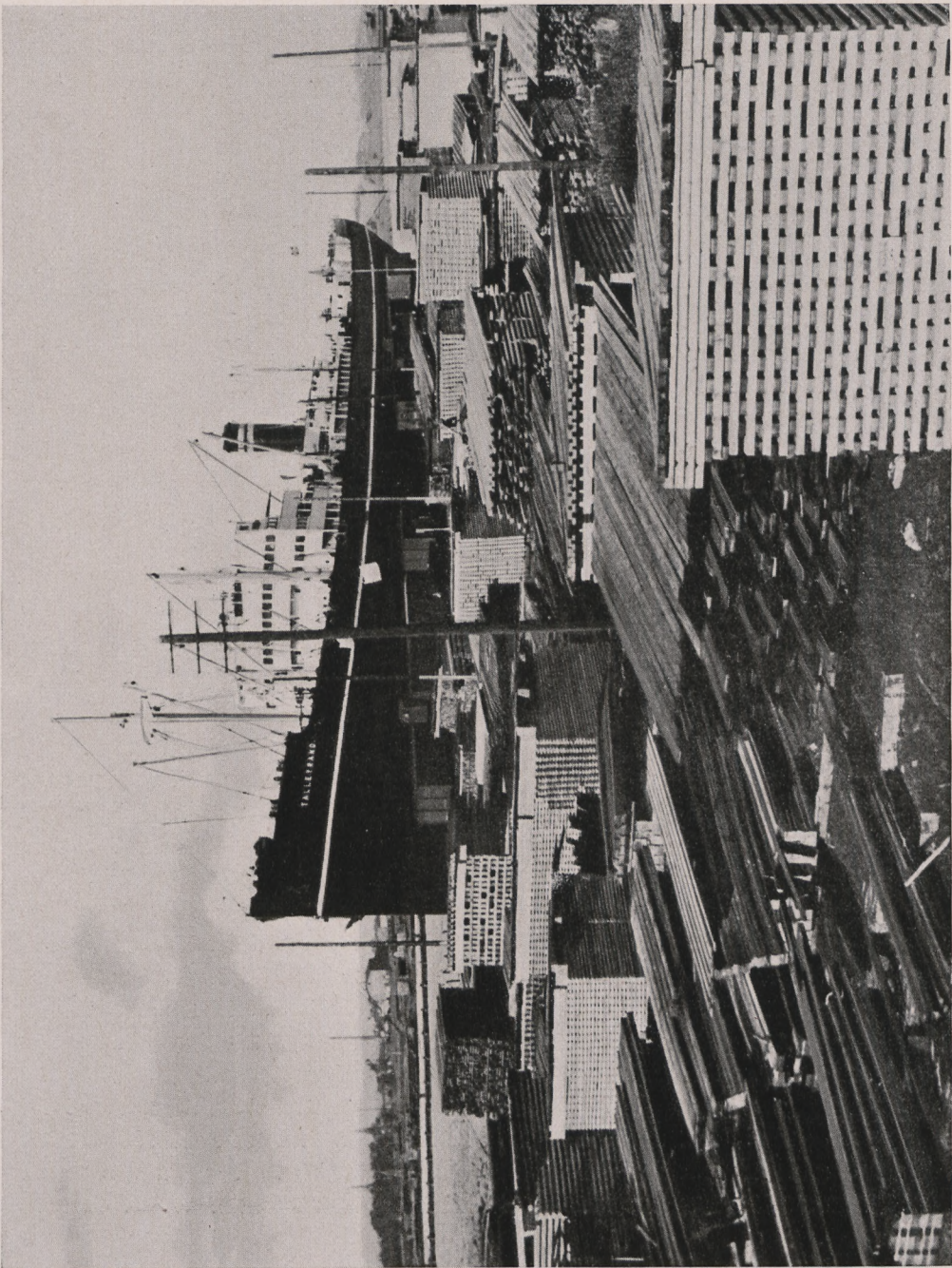
Im Vergleich zum Jahre 1793 hat sich die handelspolitische Lage Danzigs als Hafen- und Handelsplatz allerdings wesentlich geändert. Die Festlandsperrre über England hat das Inselreich zu Maßnahmen veranlaßt, die auch für Danzig von ernster Bedeutung werden. Die 1815 in England erlassene Korn-Bill verfolgt das Ziel, die Getreideversorgung Englands auch ohne die europäischen Lieferungen sicherzustellen. Danzig als wichtiger Getreideausfuhrhafen muß hiervon um so mehr betroffen werden, als Englands Handelspolitik dazu übergeht, auch zahlreiche andere Waren aus anderen als europäischen Gebieten einzuführen, so daß sich das Schwergewicht des Außenhandels und Seeverkehrs immer stärker verlagert. Es kommt hinzu, daß die Rückkehr Danzigs zu Preußen entgegen den russischen Forderungen nach dem Wiener Kongreß den Ausgangspunkt für eine Handels- und Verkehrspolitik Rußlands dem preußischen Nachbarstaat gegenüber darstellt, die sich in ungünstigster Weise auf den Danziger Hafen und Handel auswirkt. Rußland, dem die polnischen Gebiete in dem Maße, wie es aus dem bis 1818 gültig gewesenen Verlauf der preußisch-russischen Grenze hervorgeht, zugesprochen sind, ist gewillt, das polnische Hinterland des Danziger Platzes so weit als irgend möglich dem Einfluß des Weichselmündungshafens zu entziehen. Ein prohibitiv wirkendes Zollsystem unterbindet sehr merklich den russisch-preußischen Warenverkehr. Zwar hatte Rußland in der Wiener Schlußakte vom 9. Juni 1815 die Verpflichtung



übernommen, zur Förderung der freien Schifffahrt auf der Weichsel für den Ausbau dieser Binnenwasserstraße einzutreten, gleichwohl ist nur zu bald eine offensichtliche Vernachlässigung der mittleren Weichsel festzustellen, eine Maßnahme, die nur zu deutlich die Tendenz der russischen Regierung erkennen läßt, den Warenverkehr aus und nach Polen über die eigenen Häfen im Norden und Süden des russischen Reiches zu lenken.

Der Atemraum der Danziger Wirtschaft ist nach dem Abschluß des Wiener Kongresses geringer geworden. Kassen und Speicher sind leer. Der Hafen ist verwaist. Die Danziger Handelsflotte schrumpft zusammen. Jahrzehnte schweren Existenzkampfes stehen der Danziger Wirtschaft abermals bevor.





Holzumschlag im Danziger Hafen







# Danzigs wirtschaftlicher Aufstieg bis zum Ausbruch des Weltkrieges

Das 19. Jahrhundert öffnet das Tor für gewaltige Umstellungen im Welt-handel und in der Weltschiffahrt. An die Stelle des Segelschiffes tritt der Dampfer, dessen Ausmaße rasch zu wachsen vermögen. Amerika und die überseeischen Länder treten immer stärker als Lieferanten auf den euro-päischen Märkten in Erscheinung. Die Ozeanlinien schlagen breite Brücken zu den näher gelegenen westeuropäischen Häfen, die zu Stapelplätzen für den ganzen Kontinent werden. Die Ostsee tritt in den Hintergrund.

Für den Danziger Hafen und Handel fallen diese Erscheinungen zu-sammen mit den Auswirkungen der russischen Verkehrs- und Handels-politik, wie sie zuvor in kurzen Zügen gekennzeichnet worden ist. Die Weichsel verlandet in besorgniserregender Weise in ihrem Mittellauf. Ver-geblich sind die Klagen und Vorstellungen der Danziger Wirtschaft über die Vernachlässigung dieser für Danzigs Handel lebenswichtigen Wasserstraße, vergeblich sind auch die Bemühungen der preussischen Regierung, auf dem Verhandlungswege Abhilfe zu schaffen. Die Getreidezufuhren nach Danzig gehen stark zurück, wogegen die Holzflößerei auf der Weichsel stromab nach Danzig zunimmt.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts tritt eine merkliche Entlastung der Danziger Wirtschaft ein, der Weg für einen neuen Aufstieg wird frei. Auf zoll-, handels- und verkehrspolitischen Gebieten sind Wandlungen zu ver-zeichnen, die dem Danziger Handel wieder die Möglichkeit zu stärkerer Ein-schaltung bieten. England geht 1846 zum Freihandel über. Ein Jahrzehnt später hebt Dänemark den in Helsingör erhobenen Sundzoll auf, der Danzigs Handel, namentlich mit Kolonialwaren, erheblich belastet hatte. Und schließlich bringen die beiden folgenden Jahrzehnte den von der Danziger Kaufmannschaft Jahre hindurch schmerzlich vermißten Anschluß Danzigs an das ost- und mitteleuropäische Eisenbahnnetz. Wenn auch die Ostbahn Berlin—Königsberg Danzig nicht berührt, so erhält Danzig doch durch den Bau der Bahnlinie Danzig—Bromberg Anschluß an diesen wich-tigen Verkehrsweg. Die Weichselstädtebahn und die 1870 geschaffene Ver-bindung nach Pommern tragen ebenso wie der 1861 beendete Bau des



Oberländischen Kanals dazu bei, den Handel Danzigs mit seinem preußischen Hinterland zu fördern.

Von besonderer Bedeutung für den Hafen- und Handelsplatz Danzig jedoch wird der 1877 abgeschlossene Bau der Eisenbahnlinie Marienburg—Mława, durch die Danzig eine Eisenbahnverbindung nach Warschau und darüber hinaus einen Anschluß an das südwestrussische Eisenbahnnetz bis in die Ukraine hinein erhält. Diese durch die Danziger Kaufmannschaft erbaute Linie Marienburg—Mława soll fortan in erster Linie als Zubringer von Getreide dienen. Ihre Erbauung bewirkt sehr bald eine beträchtliche Abwanderung der Getreideverladung von der Binnenwasserstraße auf den Schienenweg, der seither den ersten Platz in den Getreidezufuhren einnimmt. So betrug z. B. im Jahre 1882 die Getreidezufuhr auf der Weichsel nach Danzig 83 892 To., während auf der Eisenbahn 283 394 To. zur Verladung gelangten.

An dieser Lage ändert sich auch dann nichts, als die Getreideausfuhr aus Polen einem starken Rückgang ausgesetzt ist, denn gleichzeitig erfährt die Zufuhr inländischen Getreides als Ergebnis einer Reihe innerdeutscher Förderungsmaßnahmen eine erhebliche Belebung, um schließlich den Anteil des ausländischen Getreides an der Ausfuhr über den Danziger Hafen sehr ansehnlich zu überflügeln.

Lag das Schwergewicht der seewärtigen Ausfuhr über Danzig seit langem auf den drei Warengruppen Getreide, Zucker und Holz, so entwickelt sich die Einfuhr über Danzig wesentlich vielgestaltiger. Zu den alt-eingefessenen Einfuhrwaren wie den Salzheringen, den Kolonialwaren usw., die seit Jahrhunderten im Danziger Einfuhrhandel einen bedeutenden Platz eingenommen haben, gesellen sich u. a. Kohlen, Petroleum, Düngemittel, Erze, Baumaterialien, Maschinen, Waren, die dem Danziger Eigenhandel in umfangreichem Maße eine Einschaltungsmöglichkeit bieten.

Für den Umfang des Danziger Handels und den Seeverkehr des Danziger Hafens war es von außerordentlicher Wichtigkeit, daß im Jahre 1894 der deutsch-russische Handelsvertrag für die Dauer von zunächst zehn Jahren geschlossen wurde. Mancherlei Hindernisse, die den Handel zwischen den beiden Nachbarreichen erschwert hatten, werden nun aus dem Wege geräumt. Die beiderseitigen Einfuhrzollsätze werden ermäßigt, für eine Reihe von Waren, wie Olkuchen, Lein, Hanf, Wolle, Borsten, gewährt Rußland Zollfreiheit, außerdem werden die Eisenbahntarife für den Transitverkehr aus Rußland festgelegt. Wenn auch in dem nach Ablauf des ersten Jahrzehnts im Jahre 1904 unterzeichneten Erneuerungsvertrage das



Deutsche Reich wie Rußland wiederum mannigfache Erhöhungen von Zolltariffätzen vornahmen, so haben beide Verträge doch eine unverkennbare Sicherheit in die deutsch=russischen Handelsbeziehungen gebracht, was dem Danziger Handel und Hafen um so mehr zu Nutzen kam, als dadurch auch eine Abgrenzung der Interessenzonen der drei in starkem Wettbewerb miteinander liegenden Häfen Königsberg, Danzig und Stettin herbeigeführt wurde.

So nimmt Danzigs Wirtschaft, bewahrt vor allen stärkeren Erschütterungen durch die Zugehörigkeit Danzigs zu einem machtvoll aufstrebenden Staatswesen und seinem mit ungeheurer Tatkraft arbeitenden Wirtschaftskörper, ihren Weg nach oben. Der Danziger Hafen hat eine merkliche Belebung aufzuweisen. Im Durchschnitt der letzten drei Vorkriegsjahre 1911 bis 1913 laufen jährlich 2880 Schiffe mit insgesamt 955 268 NRT. in den Danziger Hafen ein. Die Flaggen von 11 Nationen wehen auf den im Jahre 1912 in den Danziger Hafen eingelaufenen Fahrzeugen. Mit 54,67 v. H. der Nettoregister-Tonnage steht Deutschland im Schiffseingang an erster Stelle, erst in weitem Abstand gefolgt von Norwegen mit 13,32 v. H., Schweden mit 10,93 v. H., England mit 8,26 v. H., Dänemark mit 5,99 v. H. Rund 75 v. H. aller eingelaufenen Schiffe sind beladen, die Tonnagebilanz ist demgemäß außerordentlich günstig. Der seewärtige Waren-Eingang beläuft sich im Durchschnitt der Jahre 1911 bis 1913 auf 1138 262 To., der seewärtige Waren-Ausgang umfaßt gleichzeitig 1131 341 To. Von der Einfuhr entfallen dabei auf Brennstoffe 210 030 To. = 18,4 v. H., Eisenerze 151 497 To. = 13,3 v. H., künstliche Düngemittel 125 566 To. = 11,0 v. H., Petroleum 44 352 To. = 3,8 v. H., Heringe 42 597 To. = 3,7 v. H., Getreide 35 040 To. = 3,1 v. H., Baustoffe 49 838 To. = 4,4 v. H., unedle Metalle und Waren daraus 65 855 To. = 5,8 v. H., alle übrigen Waren 413 487 To. = 36,5 v. H. Die Ausfuhr wird beherrscht von Getreide mit 402 822 To. = 35,6 v. H., Zucker mit 374 588 To. = 33,1 v. H. und Holz einschl. Holzwaren mit 258 960 To. = 22,9 v. H., während für alle übrigen Waren nur 94 971 To. = 8,4 v. H. verbleiben.

Der Unterlauf der Weichsel hat regen Anteil an dem Umschlag des Danziger Hafens. Im Jahre 1913 werden durch die Einlager Schleuse zu Tal nach Danzig 288 827 To., in entgegengesetzter Richtung 334 623 To. befördert. Es kommen ferner im gleichen Jahre auf der Weichsel stromab nach Danzig nicht weniger als 278 Traften mit zusammen 184 387 To. Holz.

Es versteht sich von selbst, daß diese Verkehrsentwicklung des Danziger Hafens an seine Leistungsfähigkeit und diejenige der Weichselwasserstraße erhebliche Anforderungen gestellt hat. Die preußische Regierung hat daher nicht gezögert, den Unterlauf der Weichsel in umfangreicher Weise aus=



zubauen, wie auch das Antlitz des Danziger Hafens bedeutende Änderungen erfahren hat, seitdem 1815 die preußische Verwaltung an die Arbeit ging. Baggerungen bewirken eine Vertiefung der Fahrrinne des Hafens. Die Verlängerung der Molen an der Hafeneinfahrt wird 1824 in Angriff genommen. Der Hafenskanal erfährt einen Ausbau. Das Jahr 1840 bringt insofern dem Danziger Hafen eine wichtige Veränderung, als im Februar dieses Jahres durch eine Eisverfetzung an der Mündung der Weichsel ein Wasserstau erfolgt, der zum Durchbruch des Stromes unterhalb von Neufähr durch das Dünengelände führt. Der ursprüngliche Mündungsarm der Weichsel wird durch die Schleuse bei Plehendorf stillgelegt, wird zur »Toten Weichsel«, durch die der Danziger Hafen eine bedeutende Erweiterung erfährt. Zur Entlastung des Hafenskanals wird in unmittelbarer Nähe der Hafeneinfahrt sodann ein Hafenbecken erbaut, das 1879 dem Verkehr übergeben wird, um genau 20 Jahre später zum freibeizirk erklärt zu werden. Noch bevor das 19. Jahrhundert zur Neige geht, führt die preußische Regierung ein großes Bauvorhaben durch, indem sie in den Jahren 1888 bis 1895 einen sieben kilometer langen Kanal bei Schiwenhorst graben und durch ihn die Weichsel auf dem geraden Wege in die Ostsee münden läßt. Die Abzweigung des ursprünglichen Mündungsarmes der Weichsel wird durch die Schleusen bei Einlage gesperrt, so daß der Danziger Hafen sich nunmehr bis hierher auszudehnen vermag. Namentlich für den Holzumschlag und die Holzlagerung wird seither die »Tote Weichsel« in Anspruch genommen. Schließlich sei auch noch der in den Jahren 1901 bis 1903 erfolgende Bau des Kaiserhafens erwähnt, der an der Stelle, an der seit 1692 die »Schuitenlake« dem Schiffsverkehr diente, errichtet wurde und den Hafenskanal auf dem kürzesten Wege mit dem Binnenhafen Danzigs verbindet.

Einen stattlichen Ausbau hat der Danziger Hafen erfahren. An seinen Ufern entstehen Industriebetriebe mancherlei Art. Die seit Jahrhunderten bekannte Danziger Schiffbauindustrie hat durch die Begründung des königlichen Korvetten-Depotplatzes, der späteren kaiserlichen Werft, und der Danziger Zweigniederlassung der Schichau-Werft zu Elbing einen gewaltigen Auftrieb erfahren. Handel und Wandel befinden sich auf aufsteigender Linie, da bricht 1914 der Weltkrieg aus und beendet mit kurzem Zupacken ein Jahrhundert wirtschaftlichen Strebens, dem der Erfolg nicht verlagert geblieben war. Als nach nahezu viereinhalbjährigem heroischem Ringen der deutschen Nation die Kriegsfackel erlischt, stellt ein unerbitliches Schicksal Danzig und seinen Hafen vor eine neue und keineswegs leichte Aufgabe.



# Das Diktat von Versailles

Am 8. Januar 1918 hatte Präsident Wilson an den Kongreß der Vereinigten Staaten seine Adresse mit den 14 Punkten gerichtet, die als Grundlage für den Frieden dienen sollten. Das Deutsche Reich hatte diese 14 Punkte Wilsons angenommen, es hatte damit auch der im 13. Punkt dieser Adresse enthaltenen Forderung zugestimmt, daß einem zu errichtenden unabhängigen polnischen Staat, der die von »unbestreitbar polnischer Bevölkerung bewohnten Gebiete« umfassen solle, ein »ungehinderter und freier Zugang zum Meere« gesichert werden solle. Nun im Jahre 1919 in Paris um das Schicksal des deutschen, unbestreitbar deutschen Danzigs gerungen wird, erklärt die deutsche Friedensdelegation die Bereitwilligkeit der deutschen Regierung, »zur Erfüllung der von ihr übernommenen Verpflichtungen, Polen einen freien und sicheren Zugang zum Meere zu geben, die Häfen von Memel, Königsberg und Danzig zu Freihäfen auszugestalten und in diesen Häfen Polen weitgehende Rechte einzuräumen. Durch eine entsprechende Vereinbarung könnte dem polnischen Staates jede Möglichkeit zur Errichtung und Benutzung der in Freihäfen erforderlichen Anlagen (Docks, Anlegestellen, Schuppen, Kais usw.) vertraglich gesichert werden.« Die deutsche Regierung erklärt sich unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit bereit, »durch ein besonderes Abkommen mit dem polnischen Staat hinsichtlich der Benutzung der Eisenbahnen zwischen Polen und anderen Gebieten des ehemaligen russischen Reiches einerseits und den Häfen von Memel, Königsberg und Danzig andererseits jede erforderliche Sicherheit gegen Differenzierung in den Tarifen und der Art der Benutzung« zu geben. Die deutsche Regierung erklärt sich weiterhin unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit dazu bereit, die von Polen, Litauen und Lettland durch Ost- und Westpreußen zur Ostsee führenden schiffbaren Wasserstraßen unter weitgehenden Sicherungen zur freien Benutzung und zum freien Durchgangsverkehr den Polen zur Verfügung zu stellen.

So weitgehend dieses Angebot der deutschen Regierung war, es ist dennoch durch die »alliierten und assoziierten« Mächte abgelehnt worden. In jener denkwürdigen Antwortnote der »alliierten und assoziierten« Mächte auf die Gegenvorschläge der deutschen Delegation zu den Friedens-





bedingungen vom 16. Juni 1919 erklären die feindbundstaaten Polens forderung, daß sich die Verwaltung und Entwicklung desjenigen Hafens, »der sein einziger Ausgang zum Meere ist«, in polnischer Hand befinden müsse, für gerecht. Es verlohnt sich heute nicht mehr, sich mit den Gründen auseinanderzusetzen, die die »alliierten und assoziierten« Mächte für diesen ihren Standpunkt angegeben haben, ganz unabhängig davon, ob es sich bei der Ablehnung der deutschen Vorschläge um eine Verkennung der tatsächlichen Situation oder aber um bewusste Böswilligkeit dem Deutschen Reich gegenüber handelte. Es war ein sehr, sehr schwacher Trost für Danzig, von den »alliierten und assoziierten« Mächten in der gleichen Note zu erfahren, daß die für Danzig vorgesehene Lösung mit genauester Sorgfalt ausgearbeitet worden sei und den Charakter bestätigen werde, den die Stadt Danzig als Hansestadt besessen habe. Als Hansestadt habe sich Danzig »weitgehender örtlicher Unabhängigkeit und einer großen Handelsblüte erfreut«, es werde sich nun »von neuem in einer Lage befinden, die der während so vieler Jahrhunderte von ihm eingenommenen ähnlich ist«.

Als ob sich das Rad der Geschichte um Jahrhunderte zurückdrehen ließe! Als ob man im Zeitalter der Ozeanriesen, der Flugzeuge, des Funkwesens die alte Welt von der neuen trennen, einem einzelnen Hafen- und Handelsplatz an der Ostsee eine Stellung einräumen könnte, die es ihm wie vor langen Jahrhunderten ermöglichen würde, als Stadtstaat den Wettbewerb mit den wirtschaftlichen Kräften neuzeitlicher Großmächte um den Weltmarkt aufzunehmen und durchzuhalten! Und um die Parallele mit Danzig als Hansestadt vollständig zu einem bitteren Spiel mit hochtrabenden Worten zu machen, nimmt man Danzig den weitaus größten Teil jener lebenswichtigen Eigenrechte, die in unverkennbarer Weise mit die Voraussetzungen für den wirtschaftlichen und politischen Aufstieg der Hansestadt Danzig im 15. und 16. Jahrhundert geschaffen hatten, um Danzig zur »freien Stadt« zu machen und nach unvergessenem napoleonischen Muster der »freien« Stadt Danzig von vornherein Zentnerlasten aufzubürden, durch die die Lebensfähigkeit dieser »freien Stadt« zwangsläufig unterhöhlt, ihre Freiheit schlechterdings zur Farce gemacht wird.

Am 28. Juni 1919 ist das Diktat von Versailles unterzeichnet worden. Ein halbes Jahr später wird Danzig gegen den Willen seiner Bevölkerung vom deutschen Mutterlande losgelöst.

\*

Der Schicksalsweg der Danziger Wirtschaft während der folgenden beiden Jahrzehnte ist nur verständlich, wenn man sich die wichtigsten Be-



stimmungen des Diktates von Versailles in ihren Auswirkungen auf die Wirtschaft der »freien Stadt« noch einmal vor Augen führt. Der Artikel 104 des Versailler Diktats enthielt die Verpflichtung der »alliierten und assoziierten« Mächte, ein Übereinkommen zwischen der freien Stadt Danzig und der polnischen Regierung zu vermitteln, das im wesentlichen dazu dienen sollte, den Aufgabenkreis des Danziger Hafens als freier und sicherer Zugang Polens zum Meere abzustechen. Diese Verpflichtung ist erfüllt worden. Am 9. November 1920 wurde in Paris ein Vertrag zwischen der freien Stadt Danzig und der Republik Polen geschlossen, der unter der Bezeichnung »Pariser Konvention« eine gewichtige Rolle gespielt hat. Das Kennzeichen dieses Danzig=polnischen Zwangsvertrages war die immer wiederkehrende Floskel »Die freie Stadt Danzig verpflichtet sich — —«. Mit einer Fülle schwerster Hypotheken zugunsten Polens wird das neue Staatsgebilde belastet. So bestimmt der Artikel 13 der Pariser Konvention die Einbeziehung der freien Stadt Danzig in die Zollgrenzen Polens. Das Gebiet der freien Stadt Danzig wird der polnischen Zollgesetzgebung und dem polnischen Zolltarif unterstellt, Bestimmungen, die von ungeheurer Bedeutung für das deutsche Danzig und seine Wirtschaft werden mußten. So bestimmt der Artikel 19 der Pariser Konvention, daß ein »Ausschuß für den Hafen und die Wasserwege Danzigs« geschaffen werden soll, der zu gleichen Teilen aus Danziger und polnischen Vertretern und einem im Einvernehmen zwischen den beiden Regierungen zu wählenden Präsidenten bestehen soll. Damit war zum ersten Male seit Bestehen des Danziger Hafens Polen eine unmittelbare Einflußnahme auf den Weichselmündungshafen eingeräumt worden. Noch einmal legte die Pariser Konvention die Aufgabe des Danziger Hafens fest: im Artikel 26 wird dem Danziger Hafenausschuß die Verpflichtung auferlegt, Polen die freie Benutzung und den Gebrauch des Hafens sowie der den Zwecken des Hafens dienenden Eisenbahnen ohne jede Einschränkung und in dem für die Sicherstellung des Ein- und Ausfuhrverkehrs nach und von Polen notwendigen Maße zu gewährleisten. Zu dieser allgemein gültigen Verpflichtung gesellt sich im gleichen Artikel 26 des Pariser Staatsvertrages eine weitere, für die Praxis besonders wichtige Auflage, die dem Danziger Hafenausschuß dadurch gemacht wird, daß er verpflichtet wird, »alle notwendigen Maßnahmen zu treffen, die den Ausbau und die Verbesserung des Hafens und der Verbindungswege sicherstellen, um allen Bedürfnissen des Ein- und Ausfuhrverkehrs nach und von Polen zu genügen«.

Auch wenn Danzig keine anderen Belege dafür gehabt hätte, daß nach Meinung der »alliierten und assoziierten« Mächte der vom Deutschen Reich

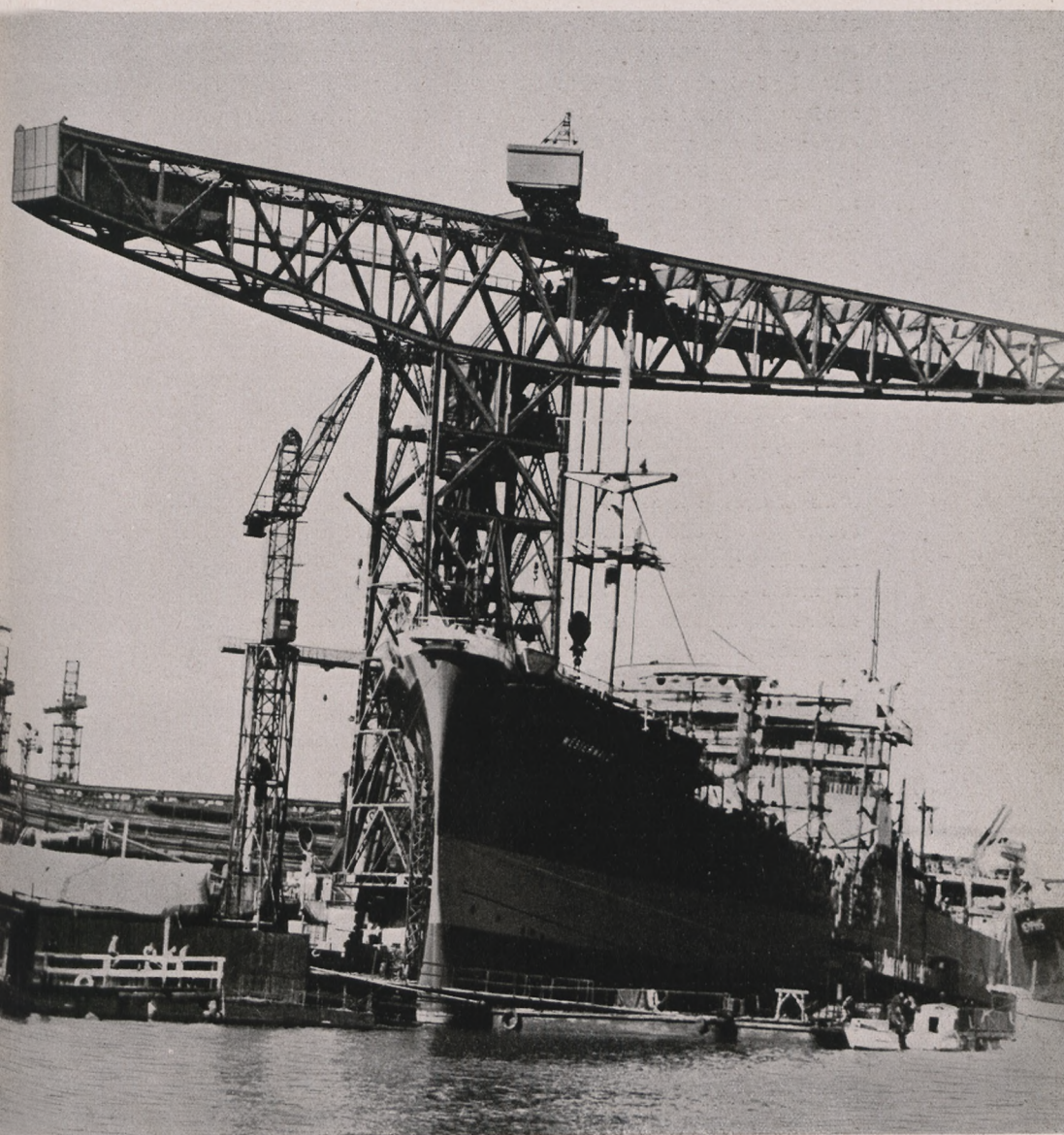


losgelöste Danziger Hafen fortan Polens einziger freier Zugang zum Meere sein sollte, der Artikel 26 der Pariser Konvention war nach Form und Inhalt eindeutig genug, um einen jeden Zweifel an dem Umfang des dem Danziger Hafen vertraglich zugewiesenen Aufgabenkreises übrig erscheinen zu lassen.

Zur Ausführung und Ergänzung des Danzig=polnischen Vertrages vom 9. November 1920 wird am 24. Oktober 1921 ein Abkommen unterzeichnet, in dessen siebentem Teile eine Reihe von Fragen geklärt wird, die sich einerseits auf den Warenverkehr mit dem gemeinsamen Auslande, andererseits auf den Handelsverkehr zwischen Danzig und Polen beziehen.

Im Januar 1922 tritt die Danzig=polnische Zollgemeinschaft in Kraft, im April des gleichen Jahres fallen die Grenzen im Warenverkehr zwischen der freien Stadt Danzig und Polen, die Danzig=polnische Wirtschaftsgemeinschaft kann beginnen. Die Danziger Wirtschaft, die ein Jahrhundert hindurch ununterbrochen zum Wirtschaftskörper Preußens gehört hat, steht vor der schwierigen Aufgabe, einen Frontwechsel vorzunehmen. So selbstverständlich das Streben der Danziger Wirtschaft war, so lange als irgend möglich die Beziehungen zur Wirtschaft des deutschen Mutterlandes aufrechtzuerhalten, so wenig hat die Danziger Wirtschaft gezögert, mit aller Tatkraft den Versuch zu unternehmen, sich einen der Tradition Danzigs als Hafen= und Handelsplatz entsprechenden Arbeitsraum im Rahmen des polnischen Wirtschaftslebens zu sichern.





Schiffbau in Danzig







# Danzigs Hafen als Polens freier Zugang zum Meere

Es hat in jenen ersten Nachkriegszeiten in Danzig nicht an Optimisten gefehlt, die dem Danziger Hafen eine besondere Blüte glaubten voraussetzen zu können, seitdem ihm nach der Loslösung Danzigs vom Deutschen Reich die Aufgabe zugewiesen worden war, als Polens einziger freier Zugang zum Meere zu dienen. Man rechnete infolgedessen mit einer Monopolstellung des Danziger Hafens im seewärtigen Außenhandel Polens und hoffte überdies auf eine wesentlich stärkere Entwicklung des Verkehrs auf dem Weichselstrom, der durch die Änderung der politischen Karte Osteuropas nunmehr nahezu vollständig seinen Lauf durch das Gebiet der Republik Polen nahm, so daß seinem gründlichen Ausbau zu einer bedeutamen Binnenwasserstraße auch in seinem Ober- und Mittellaufe nichts mehr im Wege zu stehen schien.

Es sprach manches dafür, als sollten die Optimisten Recht behalten. Während in den deutschen Nachbarhäfen unter dem entsetzlichen Schatten von Versailles Todesstille herrschte, belebte sich zusehends der Danziger Hafen. Große Überseeschiffe, wie sie vor dem Weltkriege in der Danziger Bucht kaum zu sehen waren, liefen in den Danziger Hafen ein. Sein flaggenbild wurde bunter. Doch dieser Schiffsverkehr diente nicht dem Handel mit und über Danzig, denn in der Hauptsache waren es damals Lebensmittelsendungen, die für die Bevölkerung Polens bestimmt waren und den Danziger Hafen nur im Durchgangsverkehr berührten, ohne dem Danziger Handel Arbeit zu geben. Von einem auch nur einigermaßen planmäßigen Außenhandel Polens konnte in jener Zeit des Überganges um so weniger die Rede sein, als der polnisch-bolschewistische Krieg, die Aufstände in Posen und Oberschlesien, der Überfall auf das Wilnagebiet und mancherlei innerpolitische Erschütterungen nicht dazu geeignet waren, einer normalen wirtschaftlichen Entwicklung Polens den Weg freizugeben. Und auch dann, als der polnische Bauer das Gewehr wieder gegen den Pflug eintauschen konnte, war die Möglichkeit zu einem systematischen Aufbau des polnischen Außenhandels nicht oder nur in beschränktem Umfange gegeben, weil das Fieber der Inflation auch an der Wirtschaft Polens rüttelte und



schüttelte. Im Jahre 1924 geht Polen zur Zlotywährung über. Erst von dieser Zeit ab läßt sich ein klares Bild vom Aufbau des polnischen Außenhandels und seinen Auswirkungen auf den Danziger Hafen zeichnen.

Eine Feststellung tritt dabei in aller Eindeutigkeit in die Erscheinung: der Entschluß der polnischen Regierung, eine Drehung der in der Vorkriegszeit hauptsächlich in der Ost-West-Richtung verlaufenden Verkehrsachse in die Süd-Nord-Richtung vorzunehmen. Polen hatte es als eine für den polnischen Staat lebensnotwendige Forderung bezeichnet, einen freien Zugang zum Meere zu erhalten; jetzt will es den Nachweis für die Stichhaltigkeit dieser Forderung erbringen und den »Korridor« so fest wie möglich mit dem übrigen Staatsgebiet Polens vereinigen.

Aber auch andere gewichtige Faktoren haben Polen in seiner Absicht bestärkt, diese Verlagerung seiner Hauptverkehrsachse durchzuführen, Faktoren, die in erster Linie auf handelspolitischem Gebiete zu suchen waren. Mit dem östlichen Nachbarn Polens, der Sowjet-Union, bestanden so gut wie gar keine Handelsbeziehungen. Österreich und die Tschechoslowakei fielen zum mindesten recht erheblich in jenen Jahren als Kunden Polens aus. Die Handelsbeziehungen Polens mit seinem westlichen Nachbarlande, dem Deutschen Reich, litten unter den Wunden, die das Diktat von Versailles so weit und so tief aufgerissen hatte. Der Agrarstaat Polen war seit der Aufteilung Oberschlesiens in den Besitz einer umfangreichen und wertvollen Industrie gelangt, für deren Erzeugung an Rohstoffen und Halbfabrikaten Abnehmer gesucht werden mußten. Aus politischen und wirtschaftlichen Gründen geht Polen zur Seehandelspolitik über. Dieses Land, das über rund 5400 Kilometer Landgrenzen und noch nicht über 100 Kilometer Seegrenzen verfügt und demgemäß als ein ausgesprochenes Binnenland zu gelten hat, unternimmt den Versuch, seinem seewärtigen Warenverkehr einen besonders wichtigen Platz im Rahmen des polnischen Außenhandels einzuräumen. Der polnische Staat beginnt die Lenkung seines Außenhandelsverkehrs.

Noch sind im Jahre 1924 keine großen Auswirkungen dieser Seehandelspolitik Polens auf den Danziger Hafen festzustellen. Der Gesamtumschlag im Danziger Hafen beläuft sich im Jahre 1924 erst auf rund 2,4 Millionen Tonnen, ist also kaum größer als im Durchschnitt der letzten drei Vorkriegsjahre. Dafür sind jedoch jetzt bereits Merkmale für gewisse Veränderungen in der Struktur des über den Danziger Hafen gehenden Verkehrs zu verzeichnen, die bedeutungsvoll genug sind, um in diesem Zusammenhang erwähnt zu werden. Im Gegensatz zu der ausgesprochenen Ausgeglichenheit im Mengenverhältnis zwischen Einfuhr und Ausfuhr in der Vor-



kriegszeit klafft nun eine beträchtliche Lücke zwischen Ein- und Ausfuhrmenge des seewärtigen Warenverkehrs über Danzig. Einer Ausfuhr von 1,6 Millionen Tonnen steht eine Einfuhr von lediglich 738 000 Tonnen gegenüber. Diese ungünstige Tonnagebilanz verschlechtert sich, als in den beiden folgenden Jahren zwei Ereignisse eintreten, die für den polnischen Außenhandel wie für den Danziger Hafen von außerordentlicher Bedeutung werden. Im Juni 1925 hört die Verpflichtung des Deutschen Reiches auf, monatlich 500 000 Tonnen Kohle aus Ostoberschlesien zollfrei in das Reichsgebiet hereinzulassen. Verhandlungen zwischen dem Deutschen Reich und Polen über ein Wirtschaftsabkommen scheitern, der deutsch-polnische Zollkrieg bricht aus, um rund acht Jahre zu dauern.

Es bedarf keiner Hervorhebung, daß der Verlust des deutschen Absatzmarktes für die ostoberschlesische Kohlenindustrie sehr schmerzlich gewesen ist. Sie zeigt sich bestrebt, einen Ausgleich durch die Erschließung neuer Absatzgebiete herbeizuführen, und unternimmt den Versuch, in den Anliegerstaaten der nördlichen und östlichen Ostsee das Tor für die Einfuhr ostoberschlesischer Kohle zu öffnen. Der Erfolg bleibt nicht aus. Waren im Jahre 1924 alles in allem erst 41 000 Tonnen Kohle über den Danziger Hafen zum Export gelangt, so sind es im Jahre 1925 bereits 618 000 Tonnen, und diese Entwicklung erfährt eine ungeahnte Steigerung, als im Jahre 1926 in England der Bergarbeiterstreik ausbricht. Die englische Kohlenindustrie kommt für länger als ein halbes Jahr zum Erliegen, England hört auf, Kohlenlieferant zu sein. Eine Hochkonjunktur setzt ein für die ostoberschlesische Kohlenindustrie, eine Hochkonjunktur auch für den Danziger Hafen. Nicht weniger als 3,4 Millionen Tonnen Kohle gelangen 1926 über ihn zur Ausfuhr, und dieser Aufstieg hält in den beiden nächsten Jahren an mit dem Ergebnis, daß im Jahre 1928 5,3 Millionen Tonnen Kohle in der Ausfuhr ihren Weg über den Danziger Hafen nehmen. Der Danziger Hafen ist damit, was die Ausfuhr betrifft, zu einem bedeutenden Kohlenumschlagshafen geworden. Von den übrigen hauptsächlichlichen Ausfuhrgütern hatten in jenem Jahrzehnt von 1924 bis 1928 zwar Getreide und auch Zucker nicht mehr das von ihnen vor dem Ausbruch des Weltkrieges gehabte Volumen erreichen können, dafür hatte jedoch die Holzausfuhr infolge besonders günstiger Konjunkturlage eine Zunahme aufzuweisen, die den Danziger Hafen im Jahre 1927 mit einem Holzumschlag von 1,7 Millionen Tonnen zum größten Holzexportplatz Europas machte. Bestimmt durch das starke Anwachsen der Kohlenausfuhr erfuhr die Gesamtausfuhr über den Danziger Hafen in dem Jahrzehnt von 1924 bis 1928 eine Steigerung von 1,6 auf 6,8 Millionen Tonnen.

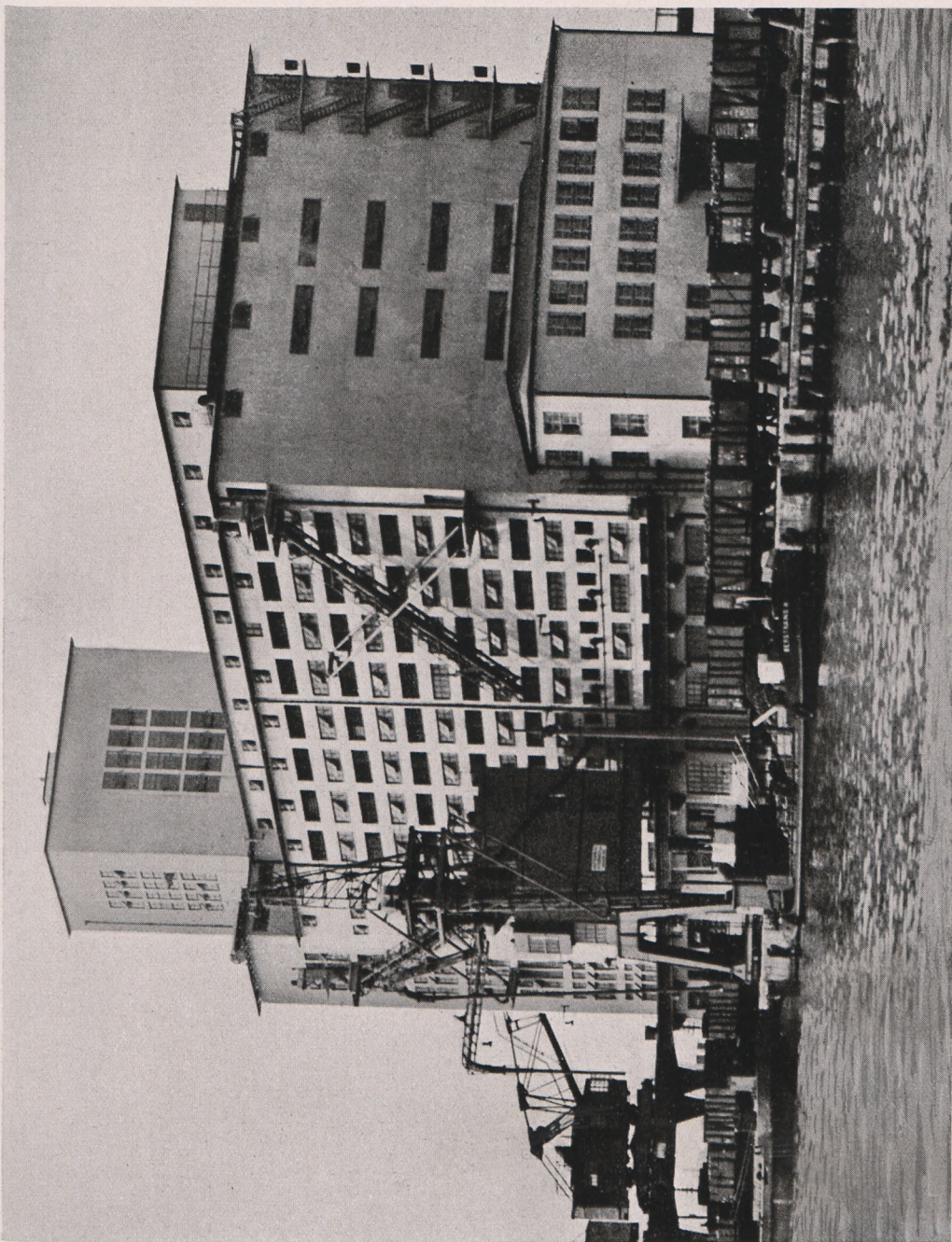


Wesentlich anders ist das Bild, das im gleichen Zeitraum die Entwicklung der seewärtigen Einfuhr über Danzig sowohl in ihrem mengenmäßigen Umfang als auch in ihrer Zusammensetzung bietet. Die seewärtige Einfuhr über Danzig sinkt bis zum Jahre 1926 auf rund 640 000 To., d. h. auf die Hälfte jener Wareneinfuhr, die vor Beginn des Weltkrieges über den Danziger Hafen gegangen war. Polen droffelt nicht zuletzt aus währungs politischen Gründen mit aller Schärfe seine Einfuhr, um erst im Jahre 1927 nach Aufnahme einer Währungsstabilisierungsanleihe hierin einen Wandel eintreten zu lassen. Die seewärtige Einfuhr über Danzig steigt im Jahre 1927 auf 1,5 Mill. To. an, sie beläuft sich im folgenden Jahre sogar auf 1,8 Mill. To.

So beachtlich dieses Anwachsen der Einfuhrmenge über den Danziger Hafen auch gewesen ist, eine reine Freude hat es nicht bedeuten können, weil an dieser Steigerung in erster Linie nur geringwertige Massengüter, unter ihnen hauptsächlich Erze, beteiligt waren. Diese für Ostoberschlesien und teilweise auch für die Eisenhüttenindustrie der Tschechoslowakei bestimmten Erze werden seit 1926 in verstärktem Umfange über Danzig gelenkt, um wenigstens einem Teile der mit Kohlen dem Danziger Hafen zurollenden Eisenbahnwagen Rückfracht zu verschaffen. Der Umschlag von Erzen und Schwefelkies im Danziger Hafen, der im Jahre 1925 erst 4742 To. betragen hatte, umfaßt drei Jahre später bereits 438 549 To. Nach Ablauf des deutsch-polnischen Schrottabkommens im Jahre 1927 gehen ferner zunächst noch erhebliche Mengen von altem Eisen über den Danziger Hafen. Auch die Einfuhr von Düngemitteln belebt sich. Noch werden Salzheringe in stattlichen Mengen über Danzig eingeführt, in Danzig gelagert und von hier aus verkauft. Auch die Einfuhr von Kolonialwaren ist im Jahrfünft von 1924 bis 1928 noch rege.

Immerhin, Erze beherrschen das Bild der Einfuhr über Danzig, wie die Kohle das Bild der über Danzig gehenden seewärtigen Ausfuhr kennzeichnet. Massengüter stehen damit im Danziger Hafenverkehr weitaus an erster Stelle, Massengüter, die nicht mehr Gegenstand des Danziger Eigenhandels sind, sondern den Danziger Hafen lediglich auf dem Durchgangswege, im Transitverkehr berühren. Der Handelsplatz Danzig ist infolgedessen an diesem mengenmäßigen Aufstieg seines Hafenumchlages in nur geringem Maße beteiligt. Angesichts dieser Tatsache bedeuteten die polnischen Bemühungen, in der Weltöffentlichkeit die gestiegenen Mengenziffern des seewärtigen Warenverkehrs über Danzig mit einer gewaltigen Blüte des Danziger Handels und der Danziger Wirtschaft seit der Loslösung Danzigs vom Deutschen Reich und der Einbeziehung der freien Stadt Danzig in die Zollgrenzen Polens gleichzusetzen, nichts anderes als den Versuch,





Neuzeitlicher Getreidefillo im Danziger Hafen







über den Niedergang Danzigs vom Handelsplatz zum Speditionshafen vornehmlich geringwertiger Massengüter hinwegzutäuschen.

Obwohl diese unbefriedigende Entwicklung des Danziger Außenhandels unverkennbar war, haben die am Schicksal des Danziger Hafens interessierten amtlichen und privaten Stellen Danzigs doch nichts unterlassen, um die Leistungsfähigkeit des Danziger Hafens in jeder Beziehung mit größtmöglicher Beschleunigung zu steigern. In jenen Jahren nach Eintreten der beiden großen wirtschaftspolitischen Zufälle in Gestalt des deutsch-polnischen Zollkrieges und des englischen Bergarbeiterstreiks hat das Gesicht des Danziger Hafens weitere bedeutende Änderungen erfahren. Im Freihafen, am Weichseluferbahnhof wurden Kräne errichtet, am Kaiserhafen entstanden große Umschlagseinrichtungen für den Umschlag von Massengütern, die großen Holzlagerplätze wurden ausgebaut, der Danziger Hafen zu einem der am besten eingerichteten Holzumschlagshäfen gemacht. Von besonderer Bedeutung für den Danziger Hafen war es, daß der Danziger Hafenausschuß unter dem Eindruck der Hochkonjunktur für den ost-oberchleisischen Kohlenbergbau den Entschluß faßte, nach Aufnahme einer Auslandsanleihe ein großes Becken für den Umschlag von Massengütern zu errichten. In Weichselmünde wurde das neue Hafenbecken erbaut, wurden die Einrichtungen für den Umschlag von Erzen und Phosphaten mit den großen Wiegebunkern auf der einen Seite, die Einrichtungen für den Kohlenumschlag mit ihren Waggonkippern, dem laufenden Band, den mächtigen »Rüffeln« auf der anderen Seite aufgestellt. Im März 1929 konnte das neue Hafenbecken dem Verkehr übergeben werden.

Doch nicht nur die Abwicklung des Massengüterverkehrs wurde gefördert, auch die Leistungsfähigkeit des Danziger Hafens für den Umschlag von Stückgütern und ihre Einlagerung erfuhr eine ansehnliche Steigerung. Neue Lagerhallen, neue Kräne wurden an verschiedenen Stellen des Danziger Hafens zu diesem Zwecke errichtet, insbesondere erfuhr der Freihafen einen gewichtigen Ausbau zugunsten des Stückgüterverkehrs.

Viele Millionen Danziger Gulden sind dazu benötigt worden, um durch die Verstärkung der Umschlagskapazität dem Danziger Hafen die Möglichkeit zu geben, jederzeit der ihm auferlegten Verpflichtung, als Polens freier Zugang zum Meere zu dienen, nachkommen zu können. Dabei erstreckten sich die durchgeführten Erweiterungs- und Neubauten nur auf einen verhältnismäßig geringen Teil des Danziger Hafens, dessen Ausbaufähigkeit immer noch gewaltige Möglichkeiten aufwies für den Fall, daß die Anforderungen des polnischen seewärtigen Außenhandels an den Danziger Hafen eine weitere Steigerung hätten erfahren können. Es kam anders.



# Danzig und Gdingen

Bis zum Jahre 1928 war der Umfang des seewärtigen Warenverkehrs über Danzig gestiegen. Auf nicht weniger als 8,6 Millionen Tonnen belief er sich in diesem Jahre. Danzig war zum größten Hafen der Ostsee geworden. Da setzt die Enttäuschung ein. Die Kurve des Güterumschlages im Danziger Hafen kommt im Jahre 1929 zum Stehen. Ein kleiner Rückgang gegenüber dem Vorjahre um rund 50 000 To. ist erstmalig festzustellen. Selbstredend spielen diese 50 000 To. bei einem Gesamtumschlag von immer noch mehr als 8,5 Millionen Tonnen keine nennenswerte Rolle, dafür kommt der Tatsache an sich, daß in der Verkehrsentwicklung des Danziger Hafens nach einem ununterbrochenen Aufstieg während des verfloßenen Jahrfünfts ein Stillstand eingetreten ist, eine um so stärkere Beachtung zu, als auch das Jahr 1930 eine weitere Abschwächung des Umschlages auf 8,2 Millionen Tonnen zu verzeichnen hat. Noch kann der Verkehr im Jahre 1931 eine kleine Belebung auf 8,3 Millionen Tonnen erfahren, dann bringt das Jahr 1932 die Katastrophe: der Gesamtumschlag im Danziger seewärtigen Warenverkehr stürzt von 8,3 auf 5,48 Millionen Tonnen und setzt seinen Abstieg im Jahre 1933 auf 5,15 Millionen Tonnen fort.

Was ist vor sich gegangen? Trifft es zu, daß die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise auf das Hinterland des Danziger Hafens die Schuld an diesem gewaltigen Rückgang des Verkehrs über den Danziger Hafen tragen, wie die polnische Presse es übereifrig behauptet? Zweifellos hat die Weltwirtschaftskrise auch in das Antlitz der Wirtschaft Polens manche tiefe Sorgenfurchen gezogen, doch nicht hieraus erklärt sich der Rückgang des Verkehrs im Danziger Hafen, denn unabhängig von der Zuspitzung der allgemeinen Wirtschaftslage ist der Umfang des polnischen seewärtigen Warenverkehrs gewachsen, und selbst dann, als er vorübergehend eine Einbuße erfährt, ist er noch erheblich größer als der damals über Danzig gehende Verkehr. Nicht konjunkturelle Faktoren haben den Niedergang des Güterumschlages im Danziger Hafen herbeigeführt, sondern die Tatsache, daß der polnische Staat vor den Toren Danzigs, das Polens einziger freier und sicherer Zugang zum Meere sein sollte, sich einen eigenen Hafen erbaute, den Hafen von Gdingen.



Es ist nicht uninteressant, in der deutschen fachwissenschaftlichen Literatur bisweilen der Behauptung zu begegnen, als sei der Ausgangspunkt für die polnische Seeküsten- oder Seehandelspolitik der Ausbruch des deutsch-polnischen Zollkrieges im Jahre 1925 gewesen. So groß zweifelsohne die Auswirkungen dieses Zollkrieges zwischen Deutschland und Polen auf die handels- und Verkehrspolitik der Republik Polen gewesen sind, die Geburtsstunde der polnischen Seeküstenpolitik hat doch erheblich früher geschlagen. Die Forderung Polens nach einem Zugang zum Meere läßt bereits die Zielsetzung erkennen, Polen zum Anliegerstaat der Ostsee werden zu lassen, Polen einzuschalten in den Seeverkehr und den Seehandel, und schon im März 1919 glaubt eine polnische Delegation in Paris, den Bestrebungen, Danzig nicht zu einem Teile des polnischen Staates zu machen, mit einer Denkschrift entgegenzutreten zu sollen, in der in aller Eindeutigkeit bereits die Drohung enthalten ist, daß Polen, sollte Danzig außerhalb der polnischen Staatsgrenzen bleiben, sich einen neuen Hafen an dem Teil der Küste bauen würde, über den es die unumschränkte Herrschaft besitze.

Was in späteren Jahren an Gründen für den Bau des Hafens von Gdingen von polnischer Seite angeführt worden ist, kann an dieser Stelle übergangen werden angesichts der Feststellung, daß Polen seine Drohung aus dem Frühjahr 1919 wahrgemacht und neben dem Danziger Hafen unter Investierung riesiger Summen den polnischen Staatshafen Gdingen errichtet hat. Kennzeichnend ist es, daß der Plan für diesen polnischen Hafen im Jahre 1921 bereits entworfen worden ist, und nicht weniger beachtenswert ist es, daß Polen tatsächlich schon im gleichen Jahre 1921 an die Arbeit gegangen ist, um das Fischerdorf Gdingen zum Hafen zu machen. Allerdings hielten sich die Leistungen bis zur Mitte des Jahres 1924 noch in recht mäßigen Grenzen. Dann änderte sich das Bild. Am 23. September 1923 hatte der Sejm das Gesetz zum Bau des Hafens von Gdingen beschlossen, am 4. Juli 1924 unterzeichnete die polnische Regierung den Bauvertrag mit einem polnisch-französischen Bau- und Bankkonsortium.

Hunderte von Millionen Zloty hat der polnische Staat in wirtschaftlich schwerster Zeit aufgebracht, um in noch nicht 15 Kilometer Entfernung von Danzig den Hafen von Gdingen zu erbauen. Mit allem Nachdruck muß hervorgehoben werden, daß die Initiative zu diesem Vorhaben nicht von der polnischen Wirtschaft, sondern vom polnischen Staat ausgegangen ist. Die Wirtschaft Polens hätte zur Befriedigung ihrer Außenhandelsbedürfnisse im Danziger Hafen und am Danziger Platz mit seiner jahrhundertalten Tradition alles vorgefunden, was sie benötigte, ohne erheb-



liche Kapitalien aufbringen zu müssen. Der polnische Staat als Träger dieses Gdingen-Projekts sah sich daher immer wieder genötigt, der polnischen Wirtschaft den Weg über Gdingen durch eine Fülle von Ver- und Begünstigungen schmackhaft zu machen, wie sie durch eine im Juni 1927 erlassene Verordnung des Staatspräsidenten der Republik Polen über die »Förderung des Ausbaues und der wirtschaftlichen Entfaltung der Stadt Gdingen und des Hafens von Gdingen« eingeleitet wurde. Die Befreiung von der staatlichen Gewerbesteuer, die Befreiung von jeglichen mit der Gründung von Unternehmen verbundenen Abgaben und Gebühren zugunsten des Staates, die Niederschlagung der staatlichen Einkommensteuer, die Befreiung von der staatlichen Grund- und Gebäudesteuer für die Dauer von 25 Jahren sind einige der Attraktivmittel der polnischen Regierung gewesen, um die polnischen Wirtschaftskreise für die Errichtung von Niederlassungen in Gdingen zu interessieren. Der polnische Staat hielt unter Verzicht auf eine entsprechende Verzinsung und Tilgung der im Hafen von Gdingen investierten Kapitalien die Hafenabgaben so niedrig, daß sie unbedingt verbend wirken mußten. Der polnische Staat sorgte dafür, daß die staatliche beziehungsweise staatlich beeinflusste polnische Handelsflotte bedeutende Erleichterungen bei der Benutzung des polnischen Staatshafens erfuhr, er gewährte auch ausländischen Linien bei regelmäßigem Anlaufen von Gdingen besondere Unterstützungen. Es verstand sich von selbst, daß die polnischen Staatsmonopole sowie alle Gesellschaften und Betriebe, an denen der polnische Staat beteiligt war oder die seiner Kontrolle unterstanden, sich in erster Linie des polnischen Nationalhafens zu bedienen hatten, wie auch bei der Gewährung von Einfuhrbewilligungen, Zollnachlässen, Exportprämien oder Frachtvergünstigungen die systematische Lenkung des Verkehrs über Gdingen die oberste Zielsetzung der polnischen Regierung war.

Das Ergebnis dieser vielseitigen staatlichen Subventionspolitik Polens zugunsten Gdingens ließ nicht lange auf sich warten. Aus dem Nichts heraus stieg der Verkehr über den Hafen von Gdingen in einem Tempo, das alle Befürchtungen der Danziger Wirtschaft übertraf. Waren im Jahre 1926 erst insgesamt 414 000 To. im Hafen von Gdingen umgeschlagen worden, so umfaßte der Umschlag im nächsten Jahre bereits 896 000 To., im Jahre 1928 1,96 Millionen To., um 1929 auf 2,82 Millionen To., 1930 auf 3,62 Millionen To., 1931 auf nicht weniger als 5,30 Millionen To. zu steigen. Das Jahr 1932 bringt einen geringfügigen Rückgang auf 5,19 Millionen To. Dann steigt der Verkehr jedoch wieder weiter, er beträgt 1933 6,10 Millionen To.





Erzverladebrücken







Auf Kosten des Danziger Hafens ist dieser Aufstieg Gdingens vor sich gegangen. Die Tatsache, daß im Jahre 1933 Gdingen den Danziger Hafen bereits um fast 1 Million T. übertraffen hat, ist der Ausdruck eines Wettbewerbs zwischen den beiden Nachbarhäfen gewesen, der vom ersten Tage an ungleich war, weil ein ohne Ansehen der Frage der Rentabilität aus politischen Gründen errichteter Staatshafen durch Kräfte gefördert wurde, über die der nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen arbeitende Danziger Hafen nicht verfügte. Da Polens seewärtiger Warenverkehr nicht ausreichte, um die stark erhöhte Leistungsfähigkeit auch nur des Danziger Hafens voll und ganz in Anspruch nehmen zu können, mußte die Einschaltung Gdingens in den polnischen Außenhandel zu einem Aderlaß für den Danziger Hafen werden. Eine Warenart nach der anderen schrumpft im Danziger Hafenumschlag zusammen, um im gleichen Augenblick in der Statistik des seewärtigen Warenverkehrs über Gdingen zu erscheinen. Nur zu deutlich tritt dabei die Tendenz hervor, namentlich auch wertvolle Handels- und Speditionsgüter nach Gdingen abzulenken. Abstieg in Danzig — Aufstieg in Gdingen! Von Monat zu Monat verstärkt sich die Bedrohung Danzigs durch Gdingen, diesen Hafen vor den Toren Danzigs, den die polnische Presse in völlig unmißverständlicher Weise »das Schwert von Gdingen« nennt.

Aus der Sorge um die Zukunft Danzigs als Hafen- und Handelsplatz heraus glaubte im Mai 1930 die damalige Danziger Regierung, nachdem ihre Bemühungen, auf dem Verhandlungswege mit Polen zu einer den Danziger Interessen gerecht werdenden Regelung zu gelangen, gescheitert waren, die Vermittlung des Völkerbundes, des »Schutzherrn« der freien Stadt Danzig, in Anspruch nehmen zu sollen, um der freien Stadt Danzig zu ihrem Lebensrecht zu verhelfen. Am 9. Mai 1930 richtete der Senat der freien Stadt Danzig an den hohen Kommissar des Völkerbundes in Danzig, den Grafen Gravina, einen Klageantrag, der davon ausging, daß die polnische Regierung entsprechend der von einem der früheren hohen Kommissare des Völkerbundes in Danzig am 15. August 1921 gefällten Entscheidung verpflichtet war, »vollen Gebrauch vom Danziger Hafen zu machen, welche anderen Häfen sie in Zukunft auch an der Ostseeküste errichten mag«. Die Danziger Regierung forderte daher den hohen Kommissar des Völkerbundes auf, dahin zu entscheiden, daß die polnische Regierung verpflichtet sein solle, 1. alle Maßnahmen zu treffen, um den nicht über die Landesgrenze Polens gehenden Verkehr über den Danziger Hafen gehen zu lassen; 2. alles zu tun, um den Hafen von Danzig und die Zufahrtswege der Eisenbahnen und Wasserstraßen entsprechend zu entwickeln und zu



verbessern, 3. alle Maßnahmen in bezug auf andere Häfen zu unterlassen, durch welche der Waren- und Personenverkehr von Danzig abgelenkt wird.

Länger als drei Jahre hat der Rechtsstreit Danzig-Gdingen gedauert, ohne daß es möglich war, nach der praktischen Seite auch nur einen Schritt von der Stelle zu kommen. Die Rechtslage an sich war so klar, daß sogar der Rat des Völkerbundes als Berufungsinstanz nicht umhin konnte, die Verpflichtung Polens, vollen Gebrauch vom Danziger Hafen zu machen, festzustellen. Offen blieb dagegen die Frage nach Inhalt und Umfang dieser Polen auferlegten Verpflichtung und danach, wie weit Polen sich dieser Pflicht zur vollen Ausnutzung des Danziger Hafens entzogen hatte. Ein vom Völkerbund ernannter Ausschuss von fünf Sachverständigen sollte diese Fragen in einem Gutachten klären. Nach umfangreichen Verhandlungen in Danzig und in Genf haben die Mitglieder dieses Ausschusses ihr Gutachten im September 1932 erstattet. Es gipfelt in der Erklärung, daß ein schrankenloser Wettbewerb zwischen zwei so nahe gelegenen Häfen, die dem gleichen Hinterlande dienen, vernichtend wirken muß. Deshalb erheben die Sachverständigen die Forderung, der Begünstigungspolitik Polens gegenüber Gdingen gewisse Grenzen zu ziehen, die Hafengebühren in Danzig und Gdingen einander anzugleichen, die Schiffahrtsgesellschaften, die Eigentum des polnischen Staates sind, von ihm kontrolliert oder durch ihn subventioniert werden, anzuhalten, ihre Schiffe im gleichen Maß und zu den gleichen Bedingungen den Hafen von Danzig anlaufen zu lassen wie den Hafen von Gdingen. Schließlich halten die Sachverständigen es für erforderlich, daß eine Reihe von Waren, die von polnischen Staatsbetrieben ein- oder ausgeführt werden, ausschließlich über den Danziger Hafen gehen sollen, wie auch der Auswandererverkehr aus Polen seinen Weg über den Hafen nehmen soll, der entsprechend den polnischen Forderungen als Polens freier Zugang zum Meere zu dienen hat.

Wenn auch dieses Sachverständigengutachten bei weitem nicht dem entsprach, was die Danziger Regierung und mit ihr die Danziger Wirtschaft aus ihrem Rechtsbewußtsein heraus erwarten zu können geglaubt hatten, so bedeutete es immerhin doch insofern einen Fortschritt, als erstmalig durch Beauftragte der Genfer Liga praktische Vorschläge zur Lösung eines Problems gemacht worden waren, das infolge des rücksichtslosen Vorgehens der polnischen Regierung in von Jahr zu Jahr stärkerem Maße zu einer Lebensfrage der freien Stadt Danzig geworden war. Als Grundlage für eine Entscheidung des hohen Kommissars in Danzig sollte dieses Gutachten dienen. Es trifft in Danzig ein, als Graf Grabina mit dem Tode ringt, um einige Tage später seine Augen für immer zu schließen.



# Die Danzig-polnische Hafener- verständnis

Der Tod des hohen Kommissars des Völkerbundes in Danzig hat ein Vakuum im Rechtsstreit Danzig-Gdingen zur Folge. Zwar bemüht sich der interimistische Nachfolger des Grafen Gröben, der Däne Rosting, die Verhandlungen wieder in Gang zu bringen, doch der Erfolg bleibt aus. Immer neue Millionen stellt Polen zum weiteren Ausbau des Hafens von Gdingen zur Verfügung, immer neue Maßnahmen zur Begünstigung Gdingens trifft die polnische Regierung, immer stärker wird die Bedrohung Danzigs durch den polnischen Staatshafen. Da tritt im Schicksal Danzigs eine Wendung ein: am 20. Juni 1933 übernimmt die NSDAP die Führung in Danzig. Im gleichen Augenblick unternimmt die neue, die nationalsozialistische Regierung der freien Stadt Danzig den Versuch, an die Stelle endloser und nur zu oft ergebnisloser Rechtsstreitverfahren vor den Instanzen der Genfer Liga eine direkte Verständigung mit Polen treten zu lassen. Das erste Problem, das auf dieser Grundlage Gegenstand von direkten Verhandlungen wird, ist die Ausnutzung des Danziger Hafens durch Polen. Soll eine noch stärkere Unterhöhlung der Lebensfähigkeit der Danziger Hafenvirtschaft vermieden werden, muß die Konkurrenz Gdingens gegen Danzig auf eine gesunde Basis gebracht werden. Die Verständigungsbemühungen sind erfolgreich: am 5. August 1933 wird das erste Danzig-polnische Hafenabkommen unterzeichnet. Die Danziger Regierung erklärt sich bereit, für die Dauer dieses Abkommens das vor dem Völkerbund schwebende Verfahren in der Frage der Ausnutzung des Danziger Hafens durch Polen auf sich beruhen zu lassen. Demgegenüber übernimmt die polnische Regierung die Verpflichtung, unverzüglich alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um den Rückgang des über Danzig gehenden Verkehrs zu verhindern. Darüber hinaus verpflichtet sich die polnische Regierung, soweit dies in ihrer Macht liegt, dem Danziger Hafen »eine gleiche Beteiligung an dem seewärtigen Verkehr unter Berücksichtigung der Quantität und der Qualität der Ware zu sichern«.

Man muß sich darüber im klaren sein, daß die Danziger Regierung mit ihrem wenn auch auf die Dauer des Abkommens begrenzten Verzicht



auf die »volle Ausnutzung des Hafens von Danzig« einen außerordentlichen Beitrag zum Zustandekommen der Danzig=polnischen Hafenverständigung lieferte. Auf der anderen Seite erschien die polnische »fifty-fifty«=Verpflichtung nach der praktischen Seite hin als eine wertvolle Garantie für den Danziger Hafen, zumal diese Verpflichtung sich nicht nur auf die Umschlagsmenge, sondern auch auf die Qualität, d. h. auf den Charakter des Warenverkehrs und damit auf die Struktur des Umschlages im Danziger Hafen bezog.

Was im Übereinkommen vom 5. August 1933 dem Danziger Hafen als generelle Garantie durch die polnische Regierung gegeben wurde, bedurfte der Ergänzung durch eine Reihe von Einzelbestimmungen, die nach mehrwöchigen Verhandlungen in Warschau am 18. September 1933 in einem Protokoll zusammengefaßt werden konnten. Um dem bis dahin hemmungslosen Wettbewerb Gdingens gegenüber Danzig einen Riegel vorzuschieben, sollen fortan die Tarife in den beiden Nachbarhäfen auf den gleichen Stand gebracht werden. Danzigs Sorge soll es sein, eine Reihe von im Danziger Umschlagsbetrieb gültigen Tariffäßen auf das Niveau der im polnischen Staatshafen Gdingen zur Erhebung gelangenden Sätze herabzusetzen. Die polnische Regierung erklärt, hinsichtlich der Gewährung von Einfuhrgenehmigungen und Zollermäßigungen keinen Unterschied zum Nachteil des Danziger Hafens machen zu wollen. Um schließlich der Garantie der gleichen Beteiligung Danzigs am seewärtigen Warenverkehr Polens einschließlich der Durchfuhr unter Berücksichtigung der Quantität und der Qualität der Ware einen konkreten Inhalt zu geben, verpflichtet sich die polnische Regierung, von 44 einzeln aufgeführten Warenarten für die Dauer eines Jahres bestimmte Mindestmengen im Danziger Hafen umzuschlagen. Diese 44 Warenarten stellten im Sommer 1933 das Rückgrat der Struktur des über den Danziger Hafen gegangenen Warenverkehrs dar, sie umfaßten neben einigen Massengütern eine Reihe von wertvollen Stückgutwaren, die nicht nur den Danziger Hafen, sondern auch den Danziger Handel interessierten.

Für die Dauer eines Jahres zunächst war dieses Warschauer Protokoll in Kraft gesetzt worden. Zweimal ist es um je ein Jahr verlängert worden, obwohl nur zu bald sich der Eindruck verdichtete, daß Polen es auch mit dieser Verpflichtung Danzig gegenüber nicht ernst meinte. Trotz des weiten Entgegenkommens der Danziger Regierung, trotz aller feierlichen Versprechungen der polnischen Regierung wurde die »gleiche Beteiligung« Danzigs am polnischen seewärtigen Warenverkehr nicht erreicht, im Gegenteil, Gdingen hielt seinen erheblichen Vorsprung Danzig gegenüber



aufrecht. Hatte sich der Gesamtumschlag des Danziger Hafens im Jahre 1934 auf 6,37 Millionen To., im Jahre 1935 auf 5,10 Millionen To., im Jahre 1936 auf 5,63 Millionen To. belaufen, so stellte er sich in Gdingen in den gleichen Jahren auf nicht weniger als 7,19, 7,47 und 7,74 Millionen Tonnen. War so die quantitative gleiche Beteiligung Danzigs am seewärtigen Warenverkehr Polens in keinem der drei ersten Protokoll-Jahre erreicht, so mußte die Danziger Hafenvirtschaft mit wachsender Besorgnis beobachten, daß aber auch die Berücksichtigung der »Qualität der Ware« völlig ausblieb. Unaufhaltsam setzte sich die Ablenkung der wertvollen Warenarten von Danzig nach Gdingen fort, die Struktur des Danziger seewärtigen Warenverkehrs verschlechterte sich zusehends, da die durch die Abwanderung namentlich zahlreicher Einfuhr-Stückgüter entstandene Lücke immer wieder nur durch geringwertige Massengüter ausgefüllt wurde.

Aus tiefer Sorge um diese Entwicklung betrieb die Danziger Regierung im Jahre 1936 die Aufnahme neuer Hafenverhandlungen. Schließlich konnte am 5. Januar 1937 eine Vereinbarung zur Ergänzung des Warschauer Protokolls vom 18. September 1933 unterzeichnet werden. Für drei Jahre sollte dieses »Interpretationsabkommen« Gültigkeit behalten.

Abermals übernimmt die polnische Regierung in diesem Abkommen die Verpflichtung, dem Danziger Hafen die gleiche Behandlung zuteil werden zu lassen wie dem Hafen von Gdingen, was sich auf die Gewährung von Rückerstattungen und Sondervergütungen aller Art, auf den Abschluß von Handelsverträgen, die Erstellung von Eisenbahntarifen, die Gestellung von Eisenbahnwagen, die Gewährung von Erleichterungen und Förderungen des seewärtigen Warenverkehrs usw. bezieht. Demgegenüber erklärte die Regierung der freien Stadt Danzig, daß die am Danziger Hafenumschlag beteiligten polnischen Wirtschaftsunternehmen volle Freiheit für die Ausübung ihrer geschäftlichen Tätigkeit im Danziger Gebiet genießen würden, ohne daß in ihrer Behandlung ein Unterschied gegenüber Danziger Firmen gemacht werden würde. Die Danziger Regierung willigte darin ein, im Interesse der Förderung des Hafenverkehrs und der Zusammenarbeit des Danziger Hafens mit dem polnischen Hinterland in Besprechungen mit den in Betracht kommenden polnischen Wirtschaftskreisen die Frage der Gewährung von Erleichterungen an Firmen zu prüfen, die am Verkehr und Umschlag über Danzig beteiligt waren oder eine Beteiligung wünschen würden.

Abermals zeigt also die freie Stadt Danzig beachtliches Entgegenkommen gegenüber den Wünschen von polnischer Seite, abermals geht die



polnische Regierung ernste Verpflichtungen dem Danziger Hafen gegenüber ein, doch im harten Existenzkampf des Danziger Hafens bleibt alles beim alten: im Jahre 1937 umfaßt der Gesamtumschlag im Danziger Hafen 7,20 Millionen Tonnen, im Hafen von Gdingen 9,01 Millionen Tonnen, im Jahre 1938 beläuft er sich in Danzig auf 7,13 Millionen Tonnen, in Gdingen auf 9,17 Millionen Tonnen. Es kommt hinzu, daß unbeschadet aller Zusagen der polnischen Regierung, wie sie in der Warenliste vom 18. September 1933 im einzelnen ausgewiesen sind, der Einfuhrverkehr wertvoller Warenarten in geradezu erschreckendem Maße zusammen schrumpft, während er in Gdingen ungeahnte Ausmaße annimmt. So werden im Jahre 1938 z. B. an Früchten eingeführt über Danzig 494 To., über Gdingen 56 176 To., an Reis über Danzig 4 153 To., über Gdingen 45 257 To., an Garnen über Danzig 82 To., über Gdingen 2 122 To., an Kupfer über Danzig 479 To., über Gdingen 28 041 To., an Häuten und Leder über Danzig 129 To., über Gdingen 37 640 To., an Tee über Danzig 587 To., über Gdingen 6039 To., an Kaffee über Danzig 1784 To., über Gdingen 4991 To. Daß Polen im Jahre 1938 1,07 Millionen Tonnen Erze und Schwefelkies über Danzig einführte, so daß nicht weniger als 70 v. H. der Gesamteinfuhr des Danziger Hafens in diesem Jahre auf dieses geringwertige Massengut entfielen, ist sicherlich erfreulich für die Ausnutzung der großen Erzverladebrücken im Massengutbecken zu Weichselmünde gewesen, einen einigermaßen vollwertigen Ersatz für die nach Gdingen abgelenkten Stückgüter konnte naturgemäß dieser Massengutumschlag nicht bedeuten.

Wenn auch die Ausfuhr über den Danziger Hafen namentlich infolge stärker Getreideverfrachtungen in der Zeit nach Zustandekommen der Hafenverständigung zufriedenstellender war, so fehlte es doch auch hier nicht an ernststen Anzeichen für die Bedrohung Danzigs durch den polnischen Staatshafen Gdingen. Die Kohlenausfuhr über Gdingen übertraf diejenige des Danziger Hafens um Millionen von Tonnen, die Holzausfuhr über Gdingen steigerte sich in unverkennbarer Weise auf Kosten Danzigs. Die Zuckerausfuhr über den Danziger Hafen, die im Jahre 1933 noch fast 200 000 To. umfaßt hatte, war zwei Jahre später nahezu vollständig zum Erliegen gekommen, um nur noch den Hafen von Gdingen zu beschäftigen, zumal auch die Zuckerkähne auf der Weichsel stromab durch den Danziger Hafen hindurch über die Danziger Bucht nach Gdingen geschleppt wurden. Daß Danzig als Weichselmündungshafen für den Binnenschiffsverkehr mit Polen erheblich günstiger gelegen war als Gdingen, daß demnach die Frachten nach Danzig für den Binnenschiffsverkehr niedriger



waren, mußte die polnische Regierung auszugleichen, indem sie einen Pool aller Weichselschiffahrtsunternehmen zustande brachte, in dessen Tarif die Raten von und nach Danzig um den Differenzbetrag der Mehrkosten der über Gdingen gehenden Tonnage erhöht wurden. Unter diesen Umständen war die zunehmende Verdrängung Danzigs aus dem polnischen Binnenschiffahrtsverkehr unausbleiblich.

Konnte es angesichts dieser Entwicklung überraschen, daß der Anteil des Danziger Hafens am Werte des polnischen Außenhandels trotz aller Versprechungen der polnischen Regierung von Jahr zu Jahr geringer wurde? Im Jahre 1938 war der Danziger Hafen am Wert des polnischen Außenhandels in der Einfuhr mit 7,5 v. H., in der Ausfuhr mit 23,5 v. H. und insgesamt mit nur noch 15,1 v. H. beteiligt, dagegen entfielen auf Gdingens Anteil in der Einfuhr 53,7 v. H., in der Ausfuhr 40,9 v. H., so daß es insgesamt mit 47,3 v. H. Anteil am polnischen Außenhandel hatte. So sah also in der nüchternen Wirklichkeit die »gleiche Beteiligung des Danziger Hafens unter Berücksichtigung von Quantität und Qualität der Ware« aus! So erfüllte die polnische Regierung ihre Verpflichtungen dem Danziger Hafen gegenüber!

Doch damit nicht genug! So wichtig es Polen schien, den Danziger Hafen mit seiner jahrhundertealten Tradition zugunsten Gdingens zur Seite zu schieben und damit den polnischen Außenhandel so weit als irgend möglich »von fremder Vermittlertätigkeit zu befreien«, nicht weniger begierig war Polen darauf, auch im Rahmen der Danziger Hafenswirtschaft den Danziger Kaufmann zu verdrängen, um an seine Stelle den polnischen Schiffsmakler, den polnischen Spediteur, den polnischen Im- und Exporteur treten zu lassen. Wie ein Fanal lodert die feststellung auf, daß im Jahre 1938 bereits mehr als die Hälfte der in den Danziger Hafen eingelaufenen Tonnage durch polnische Schiffsmakler abgefertigt wurde, daß an der Spedition über Danzig polnische Firmen mit nicht weniger als 42,6 v. H. beteiligt waren!

So wird von Jahr zu Jahr der Weg der deutschen Hafenswirtschaft Danzigs schwerer und steiniger, immer ernster und sorgenvoller wird das Schicksal des Hafens, der vom Deutschen Reich losgelöst wurde, weil es nach Ansicht der »alliierten und assoziierten« Mächte keine andere Möglichkeit gab, Polen einen freien und sicheren Zugang zum Meere zu verschaffen.



# Danzig wieder reichsdeutscher Hafen

Die erste Hälfte des Jahres 1939 steht unter dem Eindruck der Zusammenballung von Gewitterwolken am politischen Horizont. Englands Blankovollmacht an Polen hat diesem Lande den letzten Rest von realpolitischem Denkvermögen genommen. So spitzt sich die politische Lage unverkennbar zu. Der Danziger Hafen hat viel Arbeit zu verrichten. Aus Sorge um die Zukunft decken sich viele Länder mit Rohstoffen ein, die Kohlenausfuhr über Danzig namentlich nach den skandinavischen Ländern nimmt die größten Ausmaße an, bis im August 1939 die Entscheidung reif wird: am 1. September 1939 donnern die Geschütze der »Schleswig-Holstein« im Danziger Hafen unweit jener Stelle, an der bei der kleinen Festung Weichselmünde im Jahre 1577 der Polenkönig Stephan Bathory seinen Versuch, Danzig mit Gewalt auf die Knie zu zwingen, mit einer schweren Niederlage bezahlen mußte. Danzig, das ewig deutsche Danzig kehrt ins Vaterland zurück. Eine zwanzigjährige Trennung ist ausgelöscht. Am 19. September 1939 hält der Führer seinen Einzug in Danzig. Zwei Tage später besichtigt er den Danziger Hafen. Ein neues Kapitel in dem an Geschehnissen überreichen Buch der Geschichte Danzigs und seines Hafens hat begonnen.

Die Lage, in der sich der Danziger Hafen nunmehr befindet, wird gekennzeichnet durch die Tatsache, daß es den polnischen Staatshafen Gdingen nicht mehr gibt, daß aus Gdingen auf Anordnung des Führers Gotenhafen geworden ist, ein reichsdeutscher Hafen, dessen ziviler Sektor durch die Verwaltung des Danziger Hafens mit betreut wird, so daß an die Stelle einer hemmungsfreien Konkurrenz des ehemaligen Gdingens gegen Danzig die Hafengemeinschaft Danzig-Gotenhafen getreten ist. Ein gewaltiger Hafenkomplex steht damit der großdeutschen Volkswirtschaft zur Verfügung. Solange das Deutsche Reich im Kampf um Sein oder Nichtsein steht, wird es schwer sein, die Frage nach der Ausnutzungsmöglichkeit dieses Hafens Danzig-Gotenhafen eindeutig zu klären. Ein weites Hinterland wird Danzig-Gotenhafen als das Tor zum Meere und zum Weltmarkt betrachten, ohne daß heute bereits dieses Hinterland ver-





Getreideumschlag im Freihafen







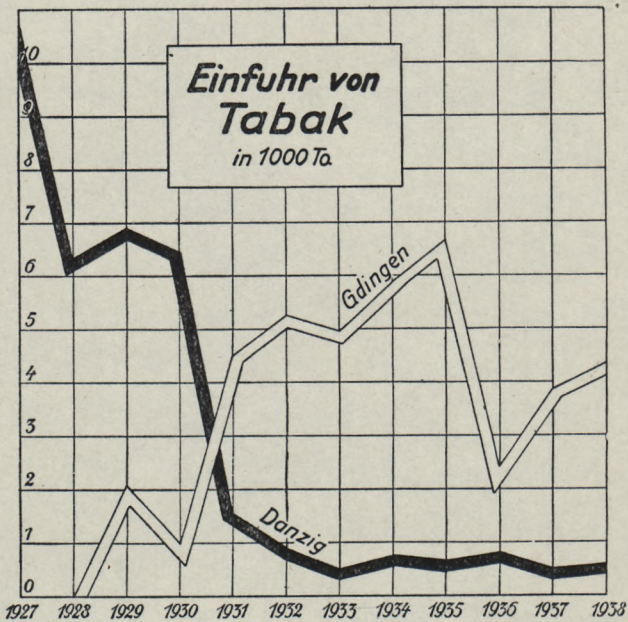
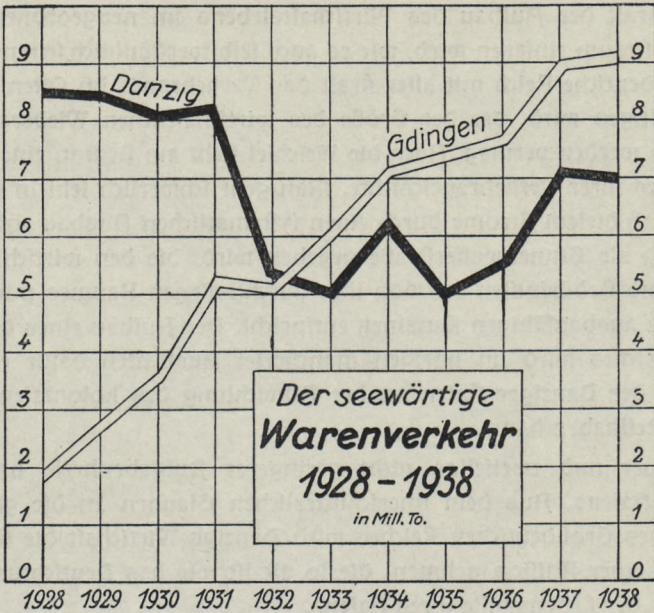
kehrsgeschichtlich im einzelnen abgesteckt zu werden braucht. Es kann kein Zweifel daran aufkommen, daß nach Beendigung des neuen Krieges mit aller Tatkraft der Aufbau des Wirtschaftslebens im neugeordneten Ost- und Südostraum einsetzen wird, wie es auch selbstverständlich sein wird, daß das Großdeutsche Reich mit aller Kraft das Verkehrsnetz im Osten auf den Stand bringen wird, der der Größe des wirtschaftlichen Wiederaufbaues gerecht zu werden vermag. Auch die Weichsel steht am Beginn eines neuen Abschnittes ihrer Verkehrsgeschichte. Man geht schwerlich fehl in der Annahme, daß diesem Strome durch einen systematischen Ausbau endlich die Bedeutung als Binnenwasserstraße gegeben wird, die den wirtschaftlichen Kräften und Bedürfnissen des von ihm durchflossenen Raumes mit seinem noch stark ausbaufähigen Kanalnetz entspricht. Der Aufbau eines deutschen Kolonialreiches wird im übrigen mancherlei Ausichten dafür eröffnen, daß auch der Danziger Hafen an der Abwicklung des kolonialen Güterverkehrs teilhaben kann.

Ein neuer und zweifellos nicht geringerer Aufgabenkreis harret des Danziger Hafens. Aus dem unerschütterlichen Glauben an die glückliche Zukunft des Großdeutschen Reiches wird Danzigs Wirtschaft die Kraft zur Erfüllung einer Mission nehmen, die so alt ist wie das Deutschtum dieser Stadt und der Lebenswille ihres Hafens.

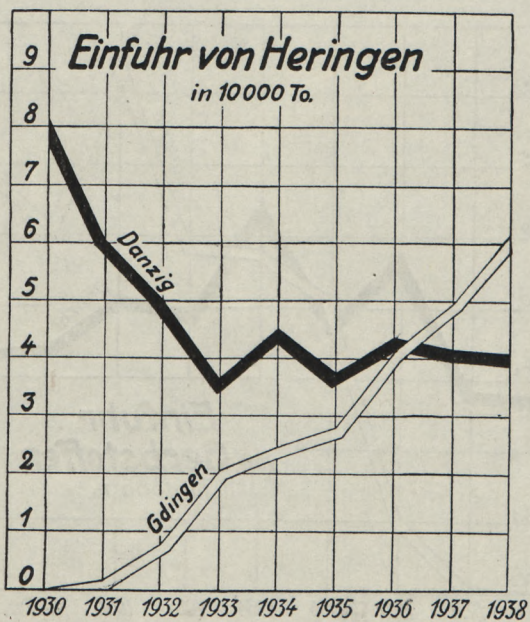
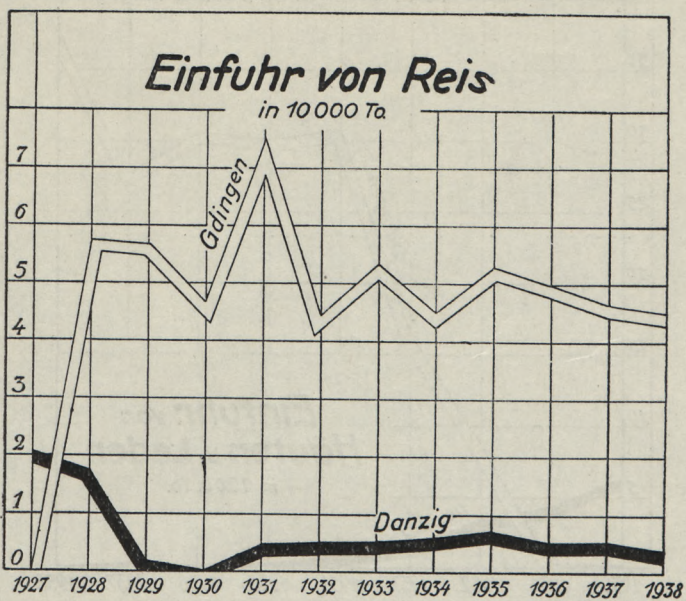




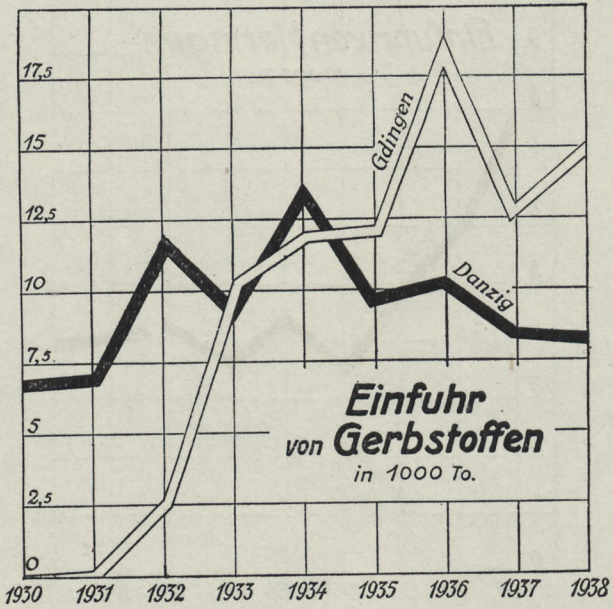
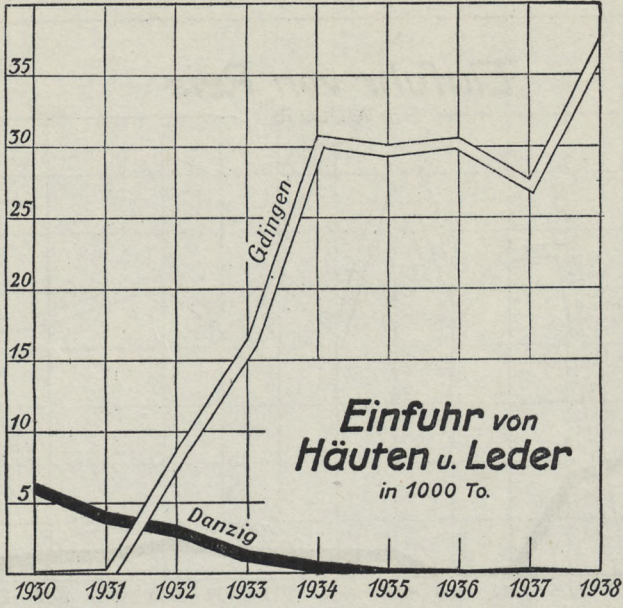
# Diagramme zur Bedrohung Danzigs durch Gdingen



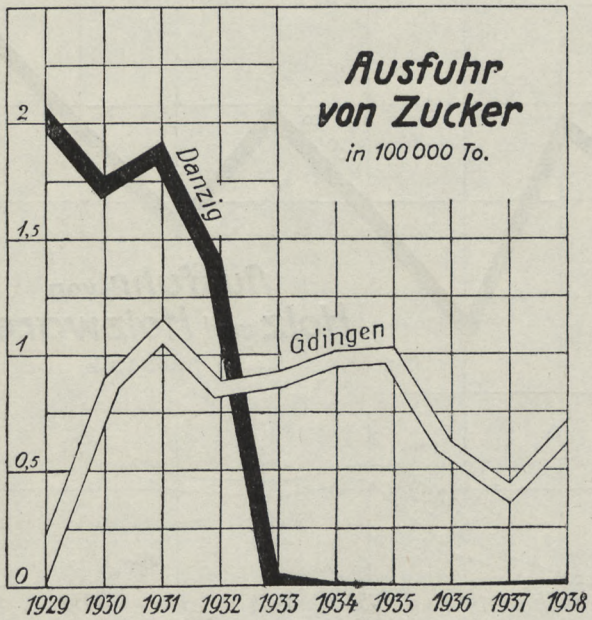
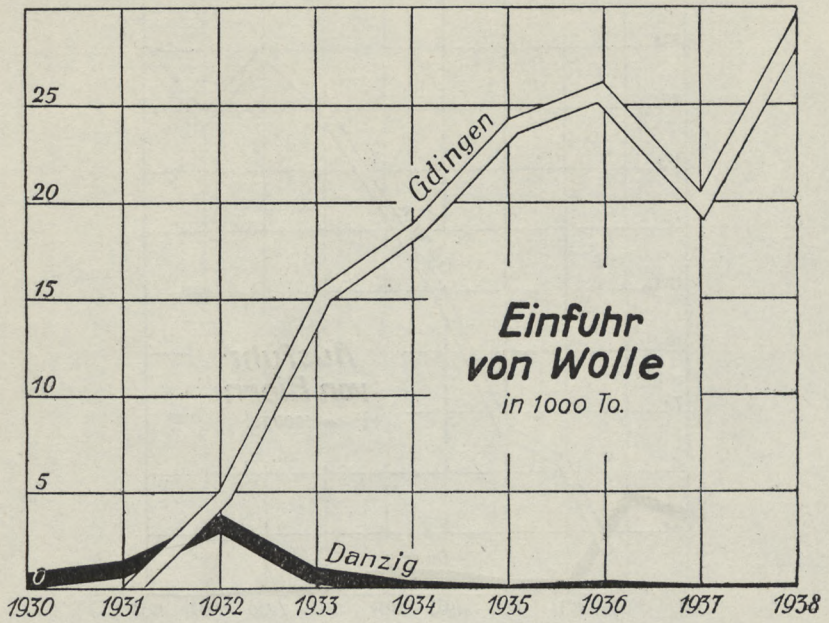




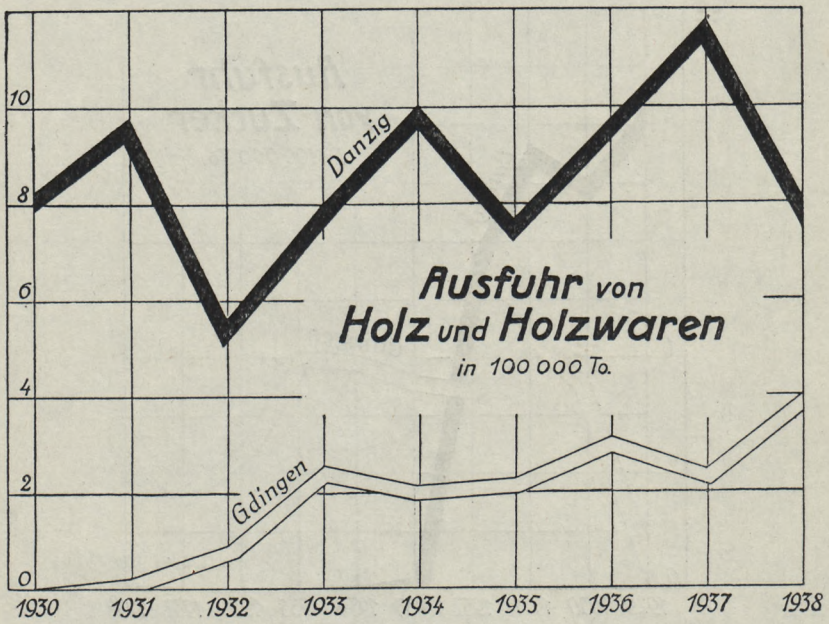
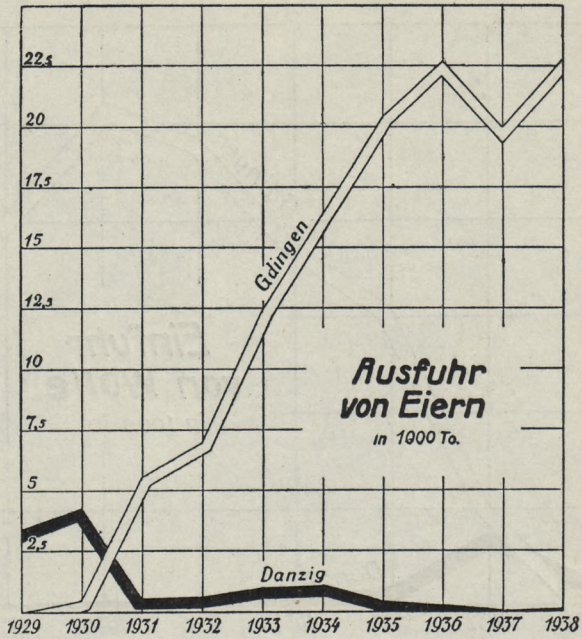










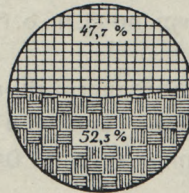
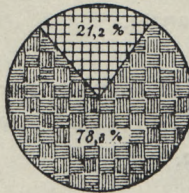






**Stück- und Massengüter  
in der Einfuhr  
über Danzig und Gdingen**  
in Prozenten  
1938

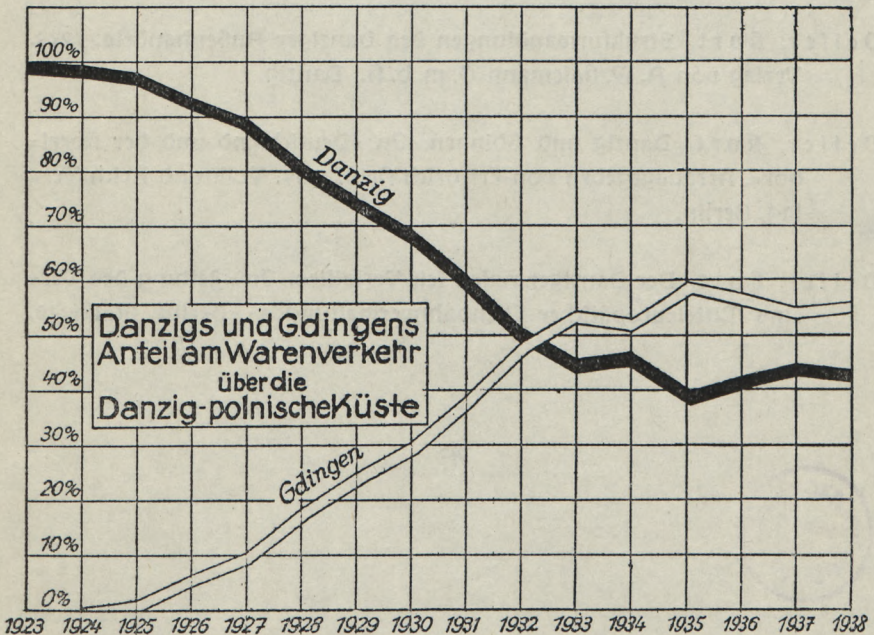
Danzig

Gdingen



 Stückgüter

 Massengüter





## Benutztes Schrifttum

Albert, Ernst, Polens Kampf gegen den Danziger Hafen. 1933. Verlag von A. W. Kafemann G. m. b. H., Danzig.

Danzigs Handel in Vergangenheit und Gegenwart. Herausgegeben von Hanns Bauer und Walter Millack. 1925. Verlag von A. W. Kafemann G. m. b. H., Danzig.

Die Weichsel. Ihre Beurteilung als Strom und Schiffsfahrtsstraße und ihre kulturaufgaben. Herausgegeben von Richard Winkel. 1939. Verlag von S. Hirzel, Leipzig.

Keyfer, Erich, Danzigs Geschichte. 1921. Verlag von A. W. Kafemann G. m. b. H., Danzig.

Peifer, Kurt, Strukturwandlungen des Danziger Außenhandels. 1929. Verlag von A. W. Kafemann G. m. b. H., Danzig.

Peifer, Kurt, Danzig und Gdingen. In »Deutschland und der Korridor«. Herausgegeben von Friedrich Heiß. 1939. Volk und Reich Verlag, Berlin.

Peifer, Kurt, Der Danziger Hafen seit Versailles. In »Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen«, Berlin, Mai 1940.





## Schriftenreihe

# „Danzig in Geschichte und Gegenwart“

- Heft I: »Danzig in Geschichte und Gegenwart«  
mit Beiträgen:
- »Danzig nach der Heimkehr ins Großdeutsche Reich«  
von Gauamtsleiter und Oberbürgermeister Lippke;
  - »Geschichte der Stadt Danzig«  
von Staatsarchivrat Dr. Ulrich Wendland;
  - »Danzig als handels- und Wirtschaftsplatz«  
von Hafenoberverwaltungsrat Dr. Thomsen;
  - »Danzigs Geistesleben«  
von Bibliotheksdirektor Dr. Hermann Hasbargen;
  - »Das Kunstschaffen in Danzig«  
von Museumsdirektor Prof. Dr. Droft;
  - »Danzig als Garnison«  
von Fachoberstudiendirektor Dr. Weber  
(Wehrkreis XX);
  - »Danzig, das Gesicht einer deutschen Stadt«  
von Hanns Strohmenger.

- Heft II: Dr. Kurt Peifer,  
»Danzig, das Schicksal eines deutschen Hafens«.

### In Vorbereitung:

- Heft III: Dr. Detlef Krannhals,  
»Das Krantor zu Danzig«.
- Heft IV: Dr. Ulrich Wendland,  
»Geschichte der Stadt Danzig«.

**Verlag: Danziger Verlags-Gesellschaft m.b.H.**  
(Paul Rosenberg) Danzig



Biblioteka Główna

II 74912

Wydawniki Gdańskiej

K