


U 935 hl

Danziger Schriften für Politik und Wirtschaft

Herausgeber: Dr. Th. Rudolph

Heft 5

Dr. Ernst Albert



Polens Kampf
gegen den
Danziger Hafen


1933

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

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

Heft 5

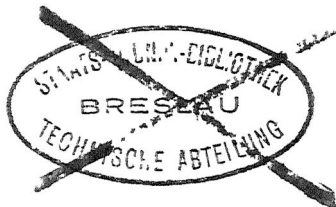
Dr. Ernst Albert



Polens Kampf
gegen den
Danziger Hafen



Mit 17 Diagrammen



1933

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

POLITECHNIKA
BIBLIOTEKA
GŁÓWNA
DZKI

~~ENLIGHTENED
DEES
E AETEN~~

5 no 25451

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Danzigs Bedrohung durch den polnischen Hafen Gdingen	5
Der Schiffsverkehr	7
Der Warenverkehr	9
Der Verkehr der einzelnen Warengattungen	14
Der Personenverkehr	27
Drei Jahre Rechtsstreit Danzig/Gdingen	29

Danzigs Bedrohung durch den polnischen Hafen Gdingen.

Während der Verhandlungen über den Vertrag von Versailles hat Polen gedroht, an dem Teil der Ostseeküste, über den es das alleinige Verfügungsrecht haben würde, einen eigenen Hafen zu erbauen, falls Danzig nicht in die Grenzen Polens einbezogen werden würde. Die alliierten und assoziierten Mächte haben diese Forderung Polens abgelehnt, und Polen hat seine Drohung verwirklicht: Vor den Toren Danzigs, in Gdingen, hat es einen großen Hafen erbaut und in Betrieb genommen.

Dieses Vorgehen der polnischen Regierung hat zu schwerster Schädigung des Danziger Hafens geführt. Die Freie Stadt Danzig hat sich daher im Mai 1930 genötigt gesehen, von ihrem einzigen Abwehrmittel, der Anrufung der Völkerbundsinstanzen, Gebrauch zu machen.

Im Verlaufe des bisher nicht abgeschlossenen Rechtsstreitverfahrens Danzig/Gdingen hat ein Sachverständigen-Ausschuß dem Hohen Kommissar des Völkerbundes in Danzig am 14. September 1932 über die Ausnutzung des Danziger Hafens durch Polen ein Gutachten erstattet, in dessen Schlußerwägungen es heißt:

„Die Erfahrung lehrt, daß der schrankenlose Wettbewerb zwischen zwei nahegelegenen Häfen, die demselben Hinterland dienen, vom allgemeinen Gesichtspunkt aus vernichtend ist.“

Danzig und Gdingen liegen noch nicht 20 km entfernt voneinander. Beide Häfen dienen dem gleichen Hinterland. Es sind somit die Voraussetzungen dafür gegeben, daß im Falle eines hemmungslosen Wettbewerbs zwischen den beiden Häfen die Wirkungen vernichtend sein müssen.

Liegt solch ein schrankenloser Wettbewerb zwischen den Häfen Danzig und Gdingen vor? Diese Frage hätte von dem oben erwähnten Sachverständigen-Ausschuß beantwortet werden können. Sie hätte, wenn die Sachverständigen sich der Begutachtung wichtiger, ihnen unterbreiteter Fragen nicht entzogen hätten, dahin beantwortet werden müssen, daß der polnische Staat durch den von ihm geschaffenen Hafen Gdingen einen Vernichtungskampf gegen den Hafen Danzig führt.

Obwohl durch den Vertrag von Versailles Danzig vom Deutschen Reich losgerissen wurde, um Polen im Hafen von Danzig den freien und sicheren Zugang zum Meere zu geben, obwohl der mit der Verwaltung des Danziger Hafens betraute „Ausschuß für den Hafen und die Wasserwege von Danzig“ nach dem Pariser Verträge vom 9. November 1920 gehalten ist, den Danziger Hafen so auszubauen und zu verbessern, daß er zu jeder Zeit den gesamten überseeischen Verkehr Polens aufnehmen kann, obwohl schließlich nach ausdrücklicher Entscheidung des Hohen Kommissars des Völkerbundes vom 15. August 1921 die polnische Regierung verpflichtet ist, den Hafen von Danzig voll auszunutzen, welche andere Häfen sie in Zukunft auch an der Ostseeküste errichten mag, hat Polen in nur 14 km Entfernung von der Danziger Hafeneinfahrt den Hafen von Gdingen erbaut. Der Beschluß zum Bau dieses schon im Jahre 1919 in Aussicht genommenen Hafens ist zu einer

Zeit gefaßt worden, in der Polens seewärtiger Warenverkehr noch nicht das Volumen des im Danziger Hafen vor Ausbruch des Weltkrieges abgewickelten Güterumschlages besaß, zu einer Zeit, in der keinerlei Anzeichen für eine stärkere Entwicklung des polnischen seewärtigen Warenverkehrs vorlagen. Mit dem Bau dieses Hafens von Gdingen ist begonnen worden zu einer Zeit, in der die Leistungsfähigkeit des Danziger Hafens groß genug war, um allen Erfordernissen des damaligen seewärtigen Warenverkehrs Polens voll und ganz entsprechen zu können, ohne daß es nötig war, auch nur eine der zahlreichen Möglichkeiten zum Ausbau des Danziger Hafens in Anspruch zu nehmen.

Es verdient hervorgehoben zu werden, daß keineswegs die Wirtschaft Polens das Verlangen gehabt hat, in nächster Nähe des Danziger Hafens und Platzes mit seinen auf Jahrhunderte alter Arbeit beruhenden Kenntnissen und Erfahrungen einen neuen, abseits der Weichselstraße gelegenen künstlichen Hafen erstehen zu lassen in Zeiten, die bestenfalls nur kurzfristige Zielsetzungen wirtschaftlichen Schaffens gestatteten. Der polnische Staat hat aus Gründen, die auf anderen als wirtschaftlichen Gebieten liegen, geglaubt, an der Meeresküste des „Korridors“ einen eigenen Hafen errichten zu sollen, der polnische Staat hat unter Aufbringung ungeheurer Mittel den Hafen von Gdingen erstehen lassen.

Dieser Hafen ist erbaut worden ohne Rücksicht darauf, daß der Danziger Hafen eine Leistungsfähigkeit besitzt, die den Umfang des gesamten seewärtigen Warenverkehrs Polens erheblich übertrifft und die jeder Steigerung des Verkehrs infolge unbegrenzter Entwicklungsmöglichkeiten angepaßt werden kann, er ist in Betrieb genommen worden ohne Rücksicht auf das, was für den Danziger Hafen die Norm sein muß: die Rentabilität. Weil Gdingen ein Staatshafen ist, vollzieht sich die Arbeit dieses Hafens nicht wie diejenige des Danziger Hafens nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen, sondern auf einer Grundlage, die der polnische Staat durch ein vielfältiges System weitestgehender staatlicher Unterstützungen auf den mannigfachsten Gebieten der Wirtschafts- und Verkehrspolitik geschaffen hat. Unter Außerachtlassung seiner Verpflichtung zur vollen Ausnutzung des Danziger Hafens begünstigt der polnische Staat seinen Staatshafen Gdingen in einseitiger Weise gegenüber dem Danziger Hafen und tut alles, was er nur tun kann, damit der in stärkstem Maße von der Regierung abhängige polnische Außenhandel sich in erster Linie des polnischen Staatshafens Gdingen bedient.

Von einem gesunden Wettbewerb zwischen den beiden Nachbarhäfen kann unter diesen Umständen nicht mehr die Rede sein. Nach dem Erfahrungssatz, den die Völkerbunds-Sachverständigen in ihrem Gutachten vom 14. September 1932 festgelegt haben, muß der Betrieb des polnischen Hafens von Gdingen zur Vernichtung des Danziger Hafens führen, dieses Hafens, der vom Deutschen Reich mit der Begründung losgelöst wurde, es gäbe keine andere Möglichkeit, Polen einen freien und sicheren Zugang zum Meere zu gewähren. Daß Gdingen tatsächlich die Lebensfähigkeit des Danziger Hafens auf das schwerste bedroht, geht aus der Entwicklung des Danziger Hafens während des letzten Jahrzehnts in erschreckender Deutlichkeit hervor.

Der Schiffsverkehr.

Vier Gesichtspunkte kennzeichnen die Begünstigung des Hafens von Gdingen durch die polnische Regierung mit dem Ziele, dem polnischen Staatshafen Verkehr zuzuführen:

- die unabhängig von jeder Rentabilität betriebene Politik der Hafengebühren;
- die Unterstützung einer Reihe von den Hafen von Gdingen anlaufenden ausländischen Schiffslinien;
- die Errichtung einer staatlichen bzw. unter staatlicher Kontrolle stehenden polnischen Handelsflotte mit Gdingen als Heimathafen;
- die direkte oder indirekte Beeinflussung des polnischen Außenhandels in der Wahl des Weges durch gesetzliche oder administrative Maßnahmen.

Das Ergebnis dieses Vorgehens der polnischen Regierung ist ein ununterbrochener Aufstieg des Seeverkehrs im Hafen von Gdingen.

Im Gegensatz hierzu steht die Entwicklung des Schiffsverkehrs im Danziger Hafen. Sie zeigt nach einem in erster Linie durch die Auswirkungen des englischen Bergarbeiterstreiks auf die polnische Kohlenindustrie bedingten Anwachsen des Schiffsverkehrs in den Jahren 1926 und 1927 eine Stagnation, der im Jahre 1932 ein außerordentlich starker Rückgang bis tief unter das Volumen des Danziger Schiffsverkehrs im Jahre 1926 gefolgt ist.

Zahlenmäßig ergibt die Entwicklung des Schiffsverkehrs in den Häfen Danzig und Gdingen für die Zeit seit dem Jahre 1926, in dem der Hafen von Gdingen erstmalig in nennenswerter Weise in die Erscheinung trat, folgendes Bild:

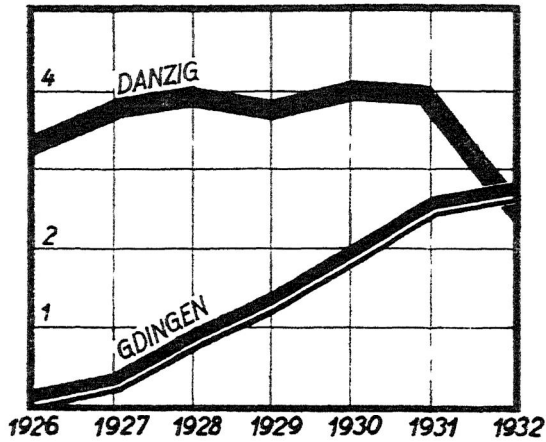
Es betrug die Zahl der Netto-Register-Tonnen

	im Eingang		im Ausgang	
	über		über	
	Danzig	Gdingen	Danzig	Gdingen
im Jahre 1926	3 432 480 *)	204 759	3 395 840 *)	208 194
„ „ 1927	3 860 153	422 939	3 892 816	416 322
„ „ 1928	4 045 240	985 004	4 026 596	973 646
„ „ 1929	3 892 362	1 445 288	3 917 890	1 457 685
„ „ 1930	4 143 098	2 031 366	4 142 802	2 014 574
„ „ 1931	4 061 733	2 649 568	4 064 333	2 665 400
„ „ 1932	2 750 204	2 831 604	2 773 146	2 838 598
Jan./April 1933	796 956	936 098	790 784	932 531

*) In diesen Zahlen für das Jahr 1926 ist der — im Verhältnis zum Gesamtverkehr unbedeutende — Küsten-Nahverkehr enthalten.

Der Schiffsverkehr im Hafen von Gdingen ist somit im Jahre 1932 bereits größer gewesen als derjenige im Hafen von Danzig. (Diagramm Nr. 1)

Diagramm Nr. 1
Schiffs-Eingang in Mill. Netto-Register-Tonnen.



Aus den Zahlen für die ersten vier Monate 1933 ergibt sich, daß sich diese Überflügelung des Danziger Schiffsverkehrs durch den Schiffsverkehr Gdingens fortsetzt.

Der Warenverkehr.

Der seewärtige Warenverkehr über Danzig und Gdingen hat seit dem Jahre 1926 folgende Entwicklung genommen:

Er betrug in Tonnen

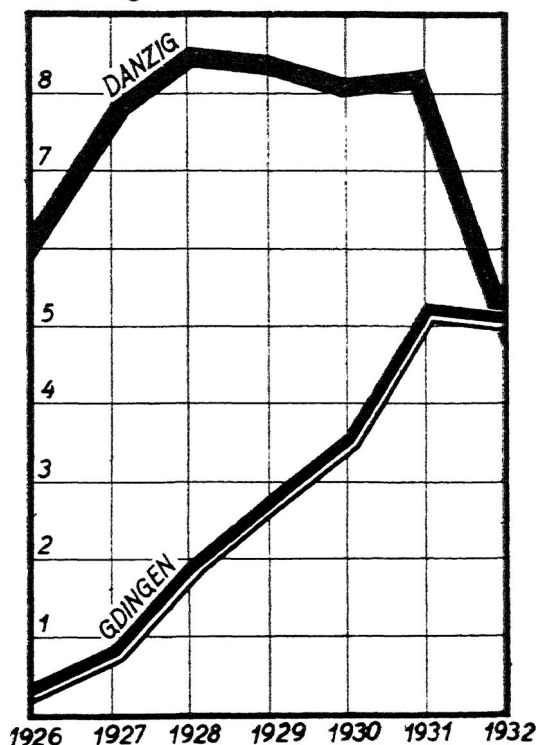
	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1926	6 300 299	414 005
„ „ 1927	7 897 613	896 141
„ „ 1928	8 615 682	1 959 769
„ „ 1929	8 559 650	2 822 502
„ „ 1930	8 213 093	3 625 748
„ „ 1931	8 330 505	5 300 114
„ „ 1932	5 476 052	5 194 287
Jan./April 1933	1 564 403	1 669 507

Der seewärtige Warenverkehr über Danzig hat demnach bis zum Jahre 1928 ansteigen können. Die Jahre 1929 bis 1931 stehen im Zeichen einer Stagnation, der im Jahre 1932 ein außerordentlich starker Niedergang des Güterumschlages im Danziger Hafen folgt.

Der seewärtige Warenverkehr über Gdingen dagegen hat seinen Aufstieg bis zum Jahre 1931 fortgesetzt. Seine Verminderung im Jahre 1932 ist nur geringfügig. (Diagramm Nr. 2)

Die Tendenz dieser Entwicklung ist offensichtlich: Nur solange der

Diagramm Nr. 2
Seewärtiger Warenverkehr in Mill. To.



Hafen von Gdingen nicht genügend leistungsfähig ist, kommt die Steigerung des Warenverkehrs über die Danzig/polnische Seegrenze auch dem Danziger Hafen zugute. Danach hat lediglich Gdingen den Nutzen der weiteren Zunahme des polnischen seewärtigen Warenverkehrs, und als dieser Verkehr im Jahre 1932 einen erheblichen Rückgang erfährt, geht dieser Abstieg nur zu einem belanglosen Teile zu Lasten des Hafens von Gdingen, das Schwergewicht wird dem Danziger Hafen aufgebürdet.

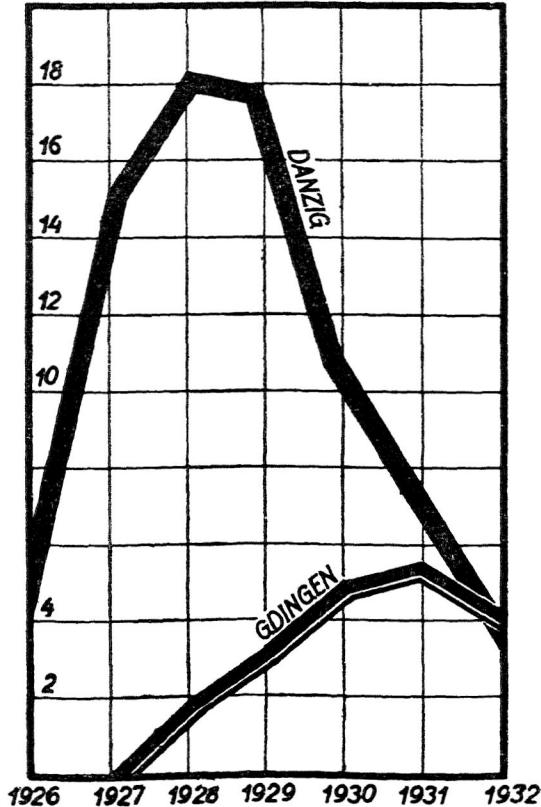
Das Bild dieser Entwicklung wird noch eindeutiger, wenn man die Ein- und Ausfuhr über beide Häfen getrennt betrachtet.

Die seewärtige Einfuhr betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1926	640 695	179
” ” 1927	1 517 194	6 702
” ” 1928	1 832 409	192 711
” ” 1929	1 792 951	329 644
” ” 1930	1 090 631	504 117
” ” 1931	754 300	558 549
” ” 1932	428 103	432 887
Jan./April 1933	133 261	222 771

Diagramm Nr. 3

Seewärtige Einfuhr in 100 000 To.



Die seewärtige Einfuhr über Danzig hat nach ihrem mengenmäßigen Aufstieg in den Jahren 1927 und 1928 einen ununterbrochenen Rückgang erfahren. Im Gegensatz hierzu hat die seewärtige Einfuhr über Gdingen auch dann noch zugenommen, als die Danziger Einfuhr-Kurve bereits steil bergab zeigte. Erst im Jahre 1932 hat auch die Einfuhr über Gdingen mengenmäßig eine Abschwächung erfahren, die jedoch im laufenden Jahre wieder ausgeglichen werden dürfte. (Diagramm Nr. 3)

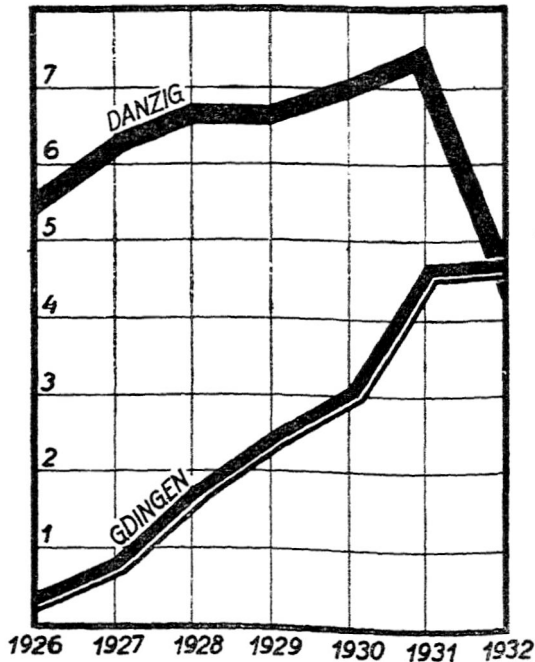
Die seewärtige Ausfuhr betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1926	5 659 604	413 826
„ „ 1927	6 380 419	889 439
„ „ 1928	6 783 273	1 767 058
„ „ 1929	6 766 699	2 492 858
„ „ 1930	7 122 462	3 121 631
„ „ 1931	7 576 205	4 741 565
„ „ 1932	5 047 949	4 761 400
Jan./April 1933	1 431 142	1 446 736

Die seewärtige Ausfuhr über Danzig hat bis zum Jahre 1931 ansteigen können, um dann einen Rückgang um $2\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen zu erfahren. Die seewärtige Ausfuhr über Gdingen hat demgegenüber ihren Aufstieg ununterbrochen fortsetzen können. (Diagramm Nr. 4)

Diagramm Nr. 4

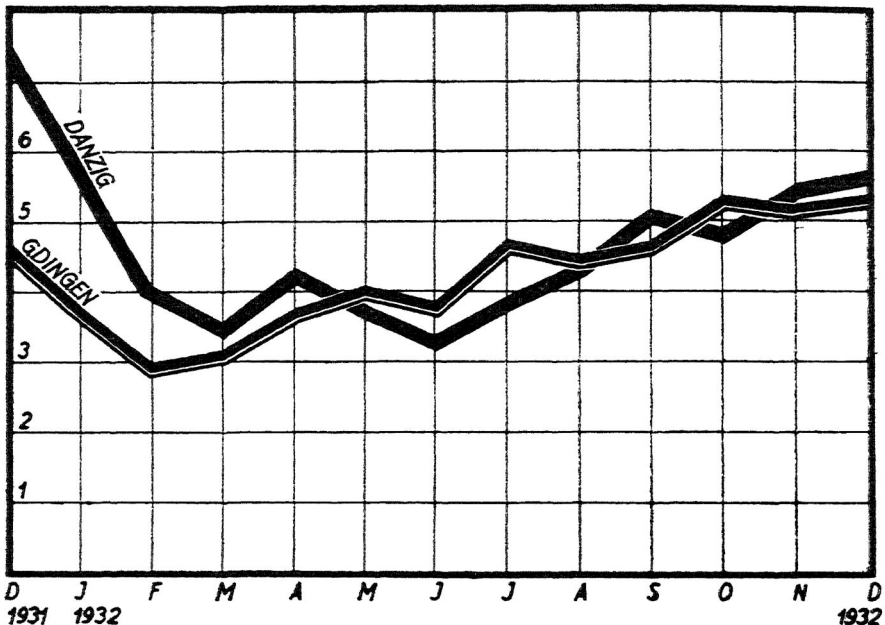
Seewärtige Ausfuhr in Millionen To.



Nach dem Stande des Jahres 1932 ist somit festzustellen, daß die seewärtige Einfuhr über Gdingen diejenige über Danzig übertroffen hat, daß die seewärtige Ausfuhr über Gdingen diejenige über Danzig beinahe schon eingeholt hat. In fünf Monaten des Jahres 1932 ist der seewärtige Warenverkehr über den polnischen Staatshafen Gdingen bereits größer gewesen als derjenige über den Danziger Hafen, und diese Entwicklung hat im bisherigen Verlauf des Jahres 1933 ihre Fortsetzung gefunden. (Diagramm Nr. 5)

Diagramm Nr. 5

Seewärtiger Warenverkehr in 100 000 To.



Es stellt diese Entwicklung das Ergebnis jener Politik Polens dar, die in den Auslassungen der polnischen amtlichen Stellen und in denjenigen der polnischen Presse als „Seepolitik“ Polens bezeichnet wird. Der Exponent dieser „Seepolitik“ Polens ist der Hafen von Gdingen.

Unerhört große Summen sind zum Bau dieses Hafens erforderlich gewesen. Von zuständiger polnischer Stelle sind die Kosten für die Arbeiten am eigentlichen Hafenbau in Gdingen in den Jahren 1924 bis 1929 mit 48,7 Millionen Goldfrancs angegeben worden. Die Kosten für den zweiten Bauabschnitt sind mit 48,5 Millionen Zloty beziffert worden, während nach polnischen Pressemeldungen die Arbeiten im Rahmen des dritten Bauabschnitts mit 27 Millionen Zloty veranschlagt worden sind.

Angesichts dieser gewaltigen Kapitalien, die der polnische Staat trotz seiner ernsten Finanzlage in dem Neubau des Hafens von Gdingen investiert hat, kann es nicht überraschen, daß die polnische Regierung von vornherein eifrig darauf bedacht gewesen ist, ihren Staatshafen möglichst stark in den

Seeverkehr Polens einzuschalten. Die Voraussetzungen hierfür sind durch ein System von Maßnahmen geschaffen worden, das weit über den Rahmen einer attraktiven Hafenpolitik hinausreicht und unter Ausnutzung des finanziellen Übergewichts Polens gegenüber der Freien Stadt Danzig zu schwerster Benachteiligung des Danziger Hafens führt.

So hat sich die polnische Regierung keineswegs darauf beschränkt, durch Festsetzung konkurrenzlos niedriger Hafenabgaben Verkehr nach Gdingen zu ziehen. Schon im Jahre 1927 werden auf dem Verordnungswege Gdingen und den sich dort niederlassenden Firmen erstmalig weitgehende finanzielle Vergünstigungen und steuerliche Privilegien eingeräumt, um die Entwicklung der Stadt und des Hafens fördern zu helfen. Die polnische Regierung überläßt Unternehmen, die im Hafen von Gdingen Gelände benötigen, wertvollstes Hafengelände zu Pachtsätzen, die so gering sind, daß sie nur noch einer Anerkennungsg Gebühr gleichkommen.

Um dem polnischen Außenhandels-Apparat die Benutzung des polnischen Korridor-Hafens schmackhaft zu machen, macht die polnische Regierung von den ihr offenstehenden Möglichkeiten Gebrauch, dem über Gdingen zu leitenden Warenverkehr zahlreiche Erleichterungen und Begünstigungen auf dem Gebiete der Zolltarifpolitik und auf demjenigen des Ein- und Ausfuhrwesens zu gewähren. Diesem Vorgehen der polnischen Regierung mußte um so eher ein Erfolg beschieden sein, als in Auswirkung einer ausgesprochenen etatistischen Wirtschaftspolitik die Einflußnahme des polnischen Staates auf das Wirtschaftsleben Polens im allgemeinen und auf seinen Außenhandel im besonderen außerordentlich stark ist. Weil durch den Charakter der polnischen Außenhandelspolitik ein mehr oder minder starkes Abhängigkeitsverhältnis des polnischen Außenhandels zur Regierung geschaffen worden ist, versteht es sich von selbst, daß — sowohl in der Einfuhr, als auch in der Ausfuhr — nicht nur die Betriebe der polnischen Staatsmonopole und der staatlichen bzw. halbstaatlichen Unternehmen, sondern auch die zahlreichen Syndikate, die sich staatlicher Unterstützungen erfreuen, dafür jedoch staatlicher Kontrolle unterstehen, bei der Abwicklung ihres seewärtigen Außenhandels in erster Linie den Weg wählen, den der polnische Staat vorzugsweise benutzt zu sehen wünscht: den Weg über den polnischen Staatshafen Gdingen.

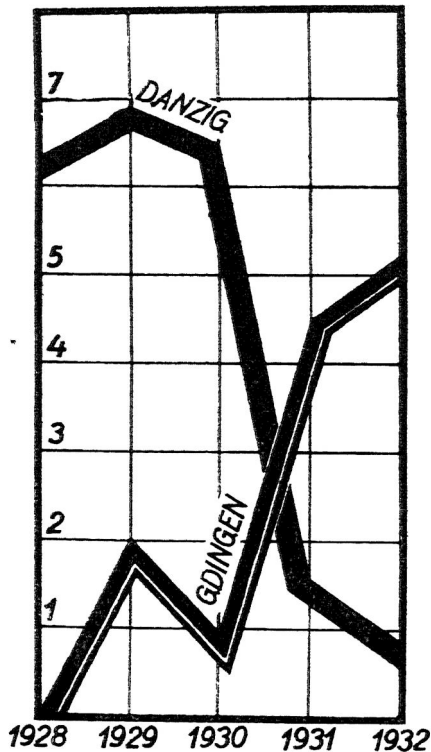
1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10
 11
 12
 13
 14
 15
 16
 17
 18
 19
 20
 21
 22
 23
 24
 25
 26
 27
 28
 29
 30
 31
 32
 33
 34
 35
 36
 37
 38
 39
 40
 41
 42
 43
 44
 45
 46
 47
 48
 49
 50
 51
 52
 53
 54
 55
 56
 57
 58
 59
 60
 61
 62
 63
 64
 65
 66
 67
 68
 69
 70
 71
 72
 73
 74
 75
 76
 77
 78
 79
 80
 81
 82
 83
 84
 85
 86
 87
 88
 89
 90
 91
 92
 93
 94
 95
 96
 97
 98
 99
 100

Der Verkehr der einzelnen Warengattungen.

So wenig nach den vorstehend genannten Gesamtzahlen über die Ein- und Ausfuhr an den schweren Schäden gezweifelt werden kann, die dem Danziger Hafen durch die Gdingen-Politik Polens zugefügt worden sind, noch stärker treten die dem Danziger Hafen zugefügten Verluste in Erscheinung, wenn man die Statistik des seewärtigen Warenverkehrs über Danzig und über Gdingen auf die einzelnen Warengattungen hin untersucht. Man gelangt dann zu der Feststellung, daß im Laufe einiger weniger Jahre zahlreiche Warenarten, die lange Zeit hindurch im Danziger Hafen eine bedeutsame Rolle gespielt haben, unter dem Druck der von der polnischen Regierung zur Begünstigung Gdingens getroffenen Maßnahmen im Danziger Hafen mehr oder weniger vollständig verschwunden sind, um seither ihren Weg über Gdingen zu nehmen.

Diagramm Nr. 6

Einfuhr von Tabak in 1000 To.



Besonders zahlreich sind die Fälle einer systematischen Ablenkung des Warenverkehrs von Danzig nach Gdingen in der Einfuhr, wobei es sich nicht nur um Massengüter, sondern auch um wertvolle Warengattungen

handelt, die seit langem dem Danziger Handel Verdienstmöglichkeiten boten. An einigen Beispielen aus der Fülle des statistischen Materials seien die Auswirkungen des polnischen Vorgehens auf den Danziger Hafen gekennzeichnet.

Die Einfuhr von Tabak nach Polen, soweit sie den Weg über die Danzig/polnische Seegrenze benutzte, erfolgte bis zum Jahre 1928 ausschließlich über den Danziger Hafen. Seitdem das polnische Tabak-Monopol in Gdingen ein großes Lagerhaus erbaut hat, geht die polnische Tabak-Einfuhr über den Hafen von Gdingen, so daß dem Danziger Hafen nur noch ein Bruchteil seiner früheren Tabak-Einfuhr verblieben ist. (Diagramm Nr. 6) Hier die Zahlen:

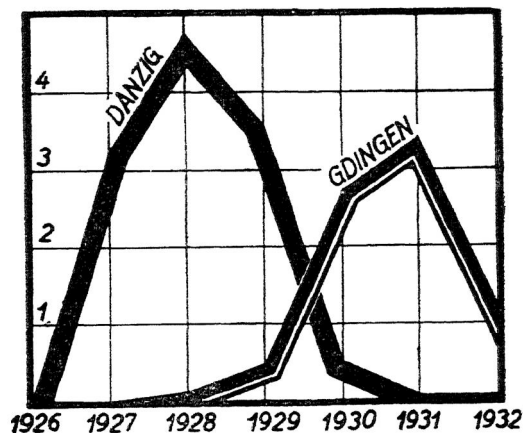
Die Einfuhr von Tabak betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1928	6 347	—
„ „ 1929	6 903	2 035
„ „ 1930	6 468	982
„ „ 1931	1 583	4 495
„ „ 1932	901	5 233
Jan./April 1933	324	2 914

Die seewärtige Einfuhr von Schrott nach Polen ging nach Ablauf des deutsch-polnischen Schrottabkommens bis zum Jahre 1928 nahezu ausschließlich über den Danziger Hafen. (Diagramm Nr. 7) Ende Januar 1929 meldete die offiziöse Polnische Telegraphen-Agentur, daß das polnische Industrie- und Handelsministerium sich bemühe, „je nach Maßgabe der Entwicklung des Gdinger Hafens größere Eisenschrottmengen über diesen

Diagramm Nr. 7

Einfuhr von Schrott in 100 000 To.



Hafen einzuführen“. Das zahlenmäßige Ergebnis dieser Bemühungen von amtlicher polnischer Stelle sieht folgendermaßen aus:

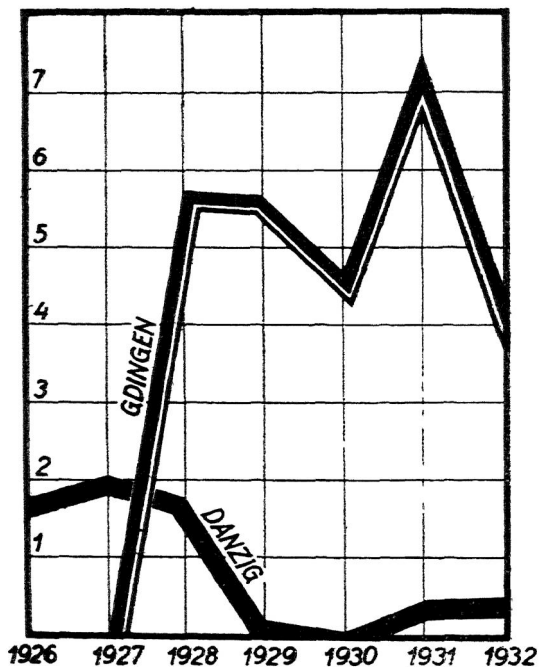
Die Einfuhr von Schrott betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1927	320 945	—
„ „ 1928	477 343	11 161
„ „ 1929	359 023	49 582
„ „ 1930	52 068	272 479
„ „ 1931	7 610	341 901
„ „ 1932	7 747	123 907
Jan./April 1933	3 047	70 470

Die Einfuhr von Reis über Danzig umfaßte jährlich 15 000—20 000 To. Diese Einfuhr wurde zum Erliegen gebracht, nachdem die polnische Regierung die Voraussetzungen für den Bau und Betrieb einer großen Reisschälmühle im Hafen von Gdingen geschaffen hatte. Erst auf dem Verhandlungswege war es der Danziger Regierung möglich, der Danziger Reisschälmühle einen allerdings nur verhältnismäßig geringen Anteil an dem zollbegünstigten Einfuhrkontingent von rohem Reis zu verschaffen. (Diagramm Nr. 8)

Diagramm Nr. 8

Einfuhr von Reis in 10 000 To.



Die Einfuhr von Reis betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1926	17 556	--
„ „ 1927	20 654	230
„ „ 1928	17 553	57 427
„ „ 1929	1 859	56 665
„ „ 1930	345	46 864
„ „ 1931	4 560	75 286
„ „ 1932	4 725	44 755
Jan./April 1933	66	22 355

Die Einfuhr von frischen Heringen nach Polen ist von einer Genehmigung des polnischen Industrie- und Handelsministeriums abhängig. Die Einflußnahme der polnischen Regierung auch auf diesen Einfuhrzweig hat sich wie folgt ausgewirkt:

Die Einfuhr von frischen Heringen betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1930	1 861	—
„ „ 1931	1 885	1 503
„ „ 1932	296	8 289
Jan./April 1933	184	5 678

Zu einem schweren Schlage für den Danziger Hafen wurde die am 14. Januar 1932 erfolgte Inkraftsetzung der sogenannten Seepräferenzzölle, die eine besonders gestaffelte Zollbegünstigung bei der Einfuhr gewisser Waren bei Benutzung des Seeweges vorsehen, die Anwendung der niedrigsten Zollsätze jedoch ausschließlich in das Ermessen des polnischen Finanzministers stellen. Als den Zweck dieser Maßnahmen der polnischen Regierung hat die von den polnischen Ministerien für Industrie und Handel, Finanzen und Landwirtschaft herausgegebene Zeitschrift „Polska Gospodarcza“ in ihrer Ausgabe vom 26. Dezember 1931 in aner kennenswerter Offenheit die Konzentration der in der Verordnung genannten Waren im Hafen von Gdingen bezeichnet. Die polnische Regierung hat dieses Ziel zum Schaden des Danziger Hafens auch erreicht. Nicht nur, daß Waren, die bis dahin den landwärtigen Einfuhrweg bevorzugt hatten, nunmehr beim Übergang zum Seeweg fast ausschließlich über Gdingen zur Einfuhr gelangten, auch eine Reihe von Waren, die vor Einführung der Seepräferenzzölle ihren Weg über den Danziger Hafen genommen hatten, fielen seither den polnischen Gdingen-Plänen zum Opfer.

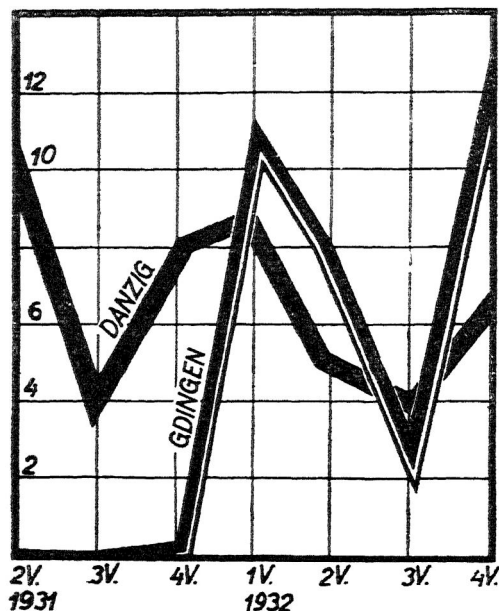
So hat die Einfuhr von K a k a o b o h n e n über Danzig seit Inkrafttreten der Seepräferenzzölle einen merklichen Abstieg aufzuweisen, während sie über Gdingen stark gestiegen ist. (Diagramm Nr. 9)

Die Einfuhr von Kakaobohnen betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1930	2 953	—
„ „ 1931	3 094	95
„ „ 1932	2 541	3 583
Jan./April 1933	1 131	2 450

Diagramm Nr. 9

Einfuhr von Kakao in 100 To.



Zu den der Verordnung über die Seepreferenzzölle unterliegenden Waren gehört auch der Kaffee. Obwohl aus der Unsicherheit über die Regelung der Kaffee-Einfuhr nach Polen heraus der Danziger Handel noch vor Inkrafttreten der Seepreferenzzölle erhebliche Kaffeemengen eingeführt hatte, läßt das Ergebnis des Jahres 1932 doch bereits einen ansehnlichen Rückgang der Kaffee-Einfuhr über Danzig erkennen. Die Kaffee-Einfuhr über Gdingen hat gleichzeitig einen starken Zuwachs erfahren. Im laufenden Jahre hat sich der Abstieg der Kaffee-Einfuhr über Danzig und ihr Aufstieg über Gdingen fortgesetzt.

Die Einfuhr von Kaffee betrug in Tonnen

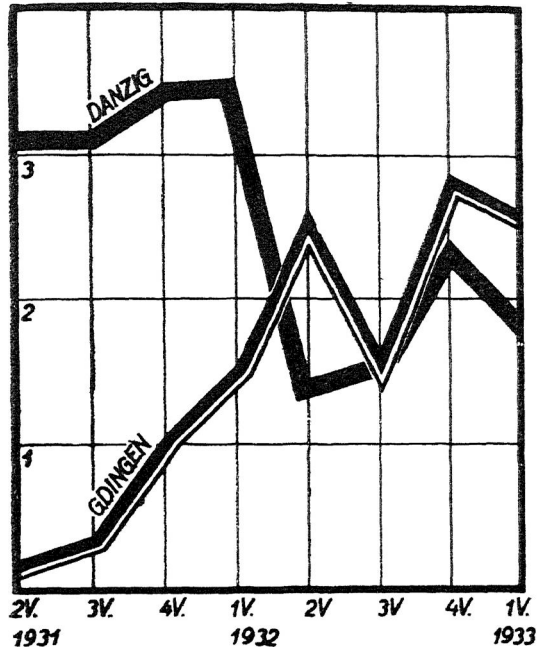
	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1931	5 645	47
„ „ 1932	5 110	2 491
Jan./April 1933	1 241	4 796

Die Einfuhr von Tee zeigt die gleiche Tendenz. (Diagramm Nr. 10)
 Sie betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1931	1287	166
„ „ 1932	902	872
Jan./April 1933	229	357

Diagramm Nr. 10

Einfuhr von Tee in 100 To.



Die seewärtige Einfuhr von frischen Früchten hat durch die in der Verordnung über die Seepreferenzzölle vorgesehenen Vergünstigungen einen außerordentlichen Aufschwung genommen, dessen Nutzen allerdings in einseitigster Weise dem Hafen von Gdingen vorbehalten blieb.

Nach Angaben des Polnischen Statistischen Hauptamtes wurden eingeführt in Tonnen

	über Danzig		über Gdingen	
	1931	1932	1931	1932
Äpfel	227	73	15	2584
Zitronen	516	653	30	6610
Apfelsinen und Mandarinen .	64	230	158	1755

Die seewärtige Einfuhr von Baumwolle, die nach entsprechenden Tarifvergünstigungen der polnischen Staatsbahnen erstmalig im Jahre 1931 in nennenswertem Umfang erfolgte, hat nach Inkrafttreten der Verordnung über die Seepreferenzzölle eine sehr erhebliche Steigerung erfahren. Auch in diesem Falle ist lediglich der Hafen von Gdingen der Nutznießer dieser Entwicklung.

Die Einfuhr von Baumwolle betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1931	932	6 063
„ „ 1932	891	26 839
Jan./April 1933	70	17 442

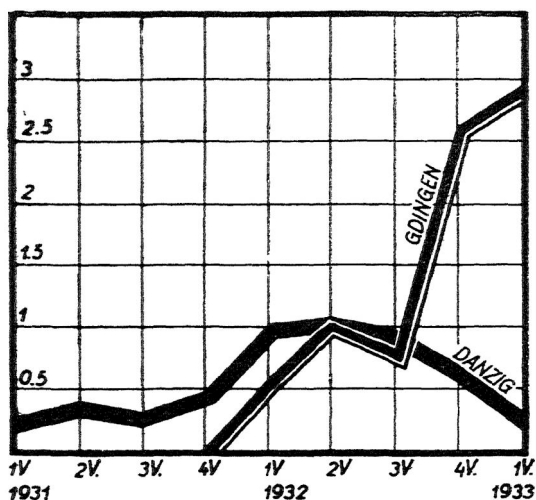
Die gleiche Feststellung ist bei der Einfuhr von Jute zu machen.
Sie betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1931	114	—
„ „ 1932	134	4 654
Jan./April 1933	—	3 400

Nachdem die Einfuhr von Wolle, die ebenfalls seezollbegünstigt ist, im Jahre 1932 auch über Danzig eine Zunahme aufweisen konnte, zeigt die Entwicklung im Jahre 1933 den üblichen Rückgang der Einfuhr über Danzig bei gleichzeitiger Steigerung der Einfuhr über Gdingen. (Diagramm Nr. 11)

Diagramm Nr. 11

Einfuhr von roher Wolle in 1000 To.



Die Einfuhr von roher Wolle betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1931	1 474	31
„ „ 1932	3 791	5 082
Jan./April 1933	399	4 238

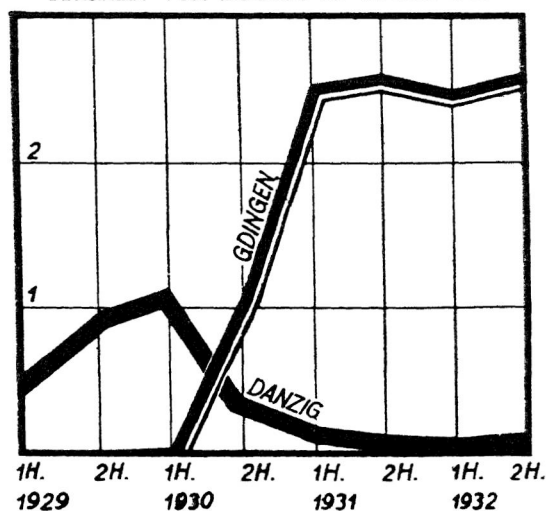
Es mögen diese Beispiele genügen, um auf dem Gebiete der Einfuhr die besorgniserregende Gefährdung des Danziger Hafens durch die Maßnahmen der polnischen Regierung zu kennzeichnen. Auf dem Gebiete der Ausfuhr liegen die Dinge nicht anders. Hat sich die polnische Regierung durch die Handhabung des Zolltarifs und die Erteilung von Einfuhrgenehmigungen, die wie die Gewährung von Zollvergünstigungen im freien Ermessen des zuständigen Ministeriums liegt, einen sicheren Einfluß auf die Wareneinfuhr verschafft, so stellen die Ausfuhrzölle und die Export-

prämien wichtigste Hilfsmittel des Staates dar, den polnischen Ausfuhrhandel unter die Kontrolle der Regierung zu bringen. Wenn darüber hinaus der Staat die Konkurrenzfähigkeit gewisser Waren auf dem Auslandsmarkt erst durch entsprechende Heraufsetzung der Inlandspreise für die gleichen Waren ermöglicht, wenn die Gewährung finanzieller Vorteile an einzelne Exportzweige im Zusammenhang mit der staatlich kontrollierten Einhaltung von Standardisierungsvorschriften steht, so werden auch diese Maßnahmen von der polnischen Regierung dazu benutzt, dem Staat einen weitgehenden Einfluß auf die Ausfuhr aus Polen zu sichern.

Aus dieser starken Abhängigkeit des polnischen Ausfuhrhandels von der Regierung erklärt sich die zunehmende Abwanderung auch der seewärtigen Ausfuhr Polens von Danzig nach Gdingen. Auch hierfür seien einige Beispiele genannt:

Die seewärtige Ausfuhr von Bacons erfolgte zunächst ausschließlich über den Danziger Hafen. Als die polnische Regierung jedoch im Juni 1930 im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Kühlhauses in Gdingen die Schiffslinie Gdingen — England eröffnete, ging das polnische Bacon-Export-Syndikat, dem die polnische Regierung eine Ausfuhrprämie gewährt, zur Benutzung des Hafens von Gdingen über, so daß dem Danziger Hafen nur noch der Export der Danziger Bacon-Fabriken verblieb. (Diagramm Nr. 12)

Diagramm Nr. 12
Ausfuhr von Bacons in 10 000 To.



Die Ausfuhr von Bacons betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1929	15 073	—
„ „ 1930	15 173*)	11 196**)
„ „ 1931	2 989	51 821
„ „ 1932	2 234	51 878
Jan./April 1933	606	15 144

*) Hiervon im I. Halbjahr 11 406 Tonnen.

***) Hiervon im I. Halbjahr 233 Tonnen.

Die Ausfuhr von Schinken aus Polen ist gleichfalls von der Gewährung einer Exportprämie durch die polnische Regierung abhängig. Der polnische Schinken-Export nimmt daher seinen Weg über den Hafen von Gdingen.

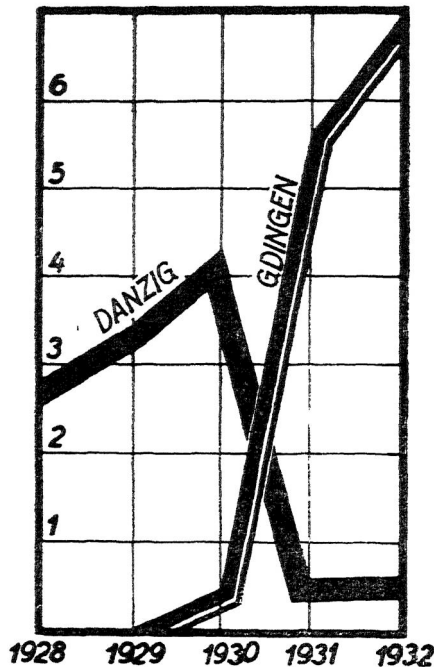
Die Ausfuhr von Schinken betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1930	780	1 058
„ „ 1931	1 639	7 608
„ „ 1932	1 224	8 579
Jan./April 1933	347	1 469

Die Ausfuhr von Eiern ist standardisiert und unterliegt der staatlichen Kontrolle. Der prohibitiv wirkende Ausfuhrzoll fällt nur auf Grund besonderer Ausfuhrzertifikate fort, in denen das Ausgangszollamt anzugeben

Diagramm Nr. 13

Ausfuhr von Eiern in 1000 To.



ist. Nach Inbetriebnahme des Kühlhauses in Gdingen und Eröffnung der Linie Gdingen — England ist der Danziger Hafen nahezu vollständig aus dem polnischen Eier-Export ausgeschaltet worden. (Diagramm Nr. 13)

Die Ausfuhr von Eiern betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1929	3 444	—
” ” 1930	4 313	484
” ” 1931	578	5 601
” ” 1932	627	6 960
Jan./April 1933	58	1 560

Auch die Ausfuhr von Schienen ist durch die Gewährung von Exportprämien begünstigt. Die Abhängigkeit des polnischen Schienekartells von der polnischen Regierung hat ihren Ausdruck in der Ausschaltung des Danziger Hafens aus dem polnischen Schienen-Export gefunden.

Die Ausfuhr von Schienen betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1930	8 631	52
” ” 1931	140	10 290
” ” 1932	—	18 122
Jan./April 1933	—	7 457

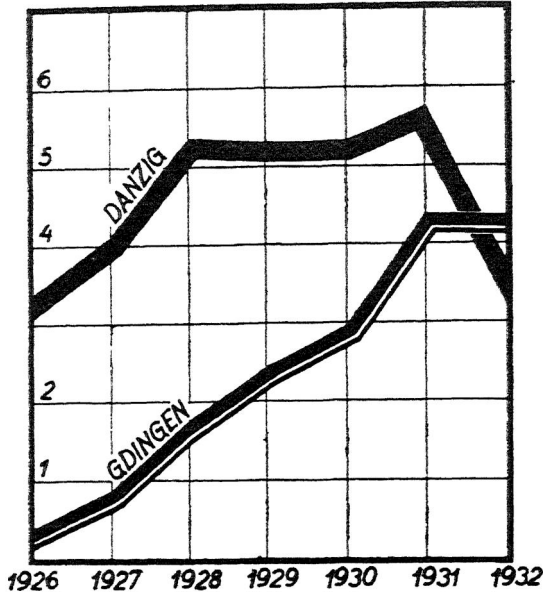
Zu den Exportwaren Polens, deren Konkurrenzfähigkeit auf dem Auslandsmarkt erst dadurch ermöglicht wird, daß die Heraufsetzung des Inlandspreises die Erstellung eines niedrigen Exportpreises gestattet, gehört der Zucker. Durch Gesetz und Verordnung hat die Gestaltung des Inlandspreises für Zucker ihre Regelung gefunden. Die Abhängigkeit des Verbandes der polnischen Zuckerexporteure von der Regierung ist damit gegeben. Sie ist der Schlüssel für die Errichtung großer Zuckermagazine in Gdingen und die Ablenkung erheblicher Zuckermengen von Danzig nach Gdingen.

Die Ausfuhr von Rohzucker betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1929	207 027	23 577
” ” 1930	177 952	89 766
” ” 1931	192 440	115 529
” ” 1932	141 625	88 309
Jan./April 1933	1 429	22 121

Auch die polnische Kohlenindustrie befindet sich in einem ausgesprochenen Abhängigkeitsverhältnis zur Regierung, da der seewärtige Kohlenexport Polens die Gewährung außerordentlich großer Frachttarifvergünstigungen für den Schienenweg zur Voraussetzung hat. Diese Abhängigkeit der polnischen Kohlenkonzerne vom Staate ist noch größer geworden, seitdem auf Veranlassung der Regierung zur Aufrechterhaltung der Kohlenausfuhr nach Nord- und Westeuropa eine unter staatlicher Kontrolle stehende Exportkonvention gegründet worden ist. Hieraus erklärt es sich nicht zuletzt, daß die polnische Kohlenindustrie, die durch langfristige Verträge an den Hafen von Gdingen gebunden ist und ihn in von Jahr zu Jahr wachsendem Maße in ihren Export einschaltete, sich bemüht zeigte, den im Jahre 1932 durch die verschärfte Konkurrenz der englischen Kohle herbeigeführten Rückgang der seewärtigen Kohlenausfuhr Polens dem Hafen von Gdingen so weit wie möglich zu ersparen, um den Verlust nahezu restlos zu Lasten des Danziger Hafens gehen zu lassen. (Diagramm Nr. 14)

Diagramm Nr. 14
Ausfuhr von Kohlen in Mill. To.

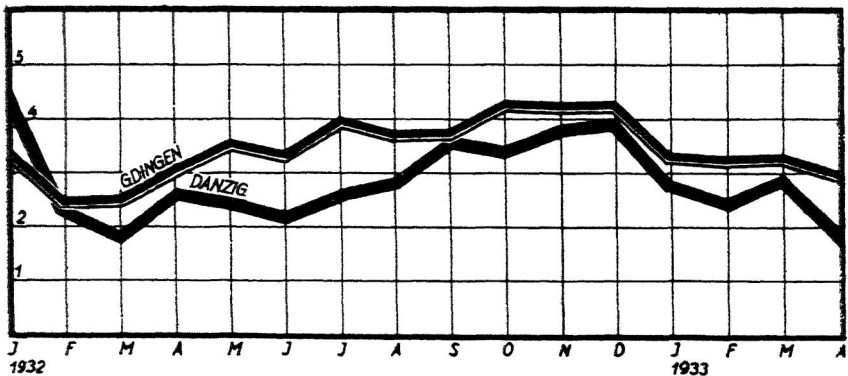


Die Ausfuhr von Kohlen (einschl. Bunkerkohlen) betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1931	5 796 075	4 373 095
„ „ 1932	3 705 250	4 352 159
Jan./April 1933	1 039 087	1 303 982

Seit Februar 1932 ist auch die Kohlenausfuhr über Gdingen ununterbrochen größer als diejenige über Danzig. (Diagramm Nr. 15)

Diagramm Nr. 15
Kohlen-Ausfuhr seit Beginn 1932 in 100 000 To.



Daß staatliche Betriebe oder solche, an denen der polnische Staat beteiligt ist, ihre Ausfuhr zum Schaden des Danziger Hafens in verstärktem Umfange dem polnischen Staatshafen zuführen, liegt ganz in der Richtung der von der polnischen Regierung mit dem Bau des Hafens von Gdingen verfolgten Politik.

So betrug die Ausfuhr von Nitraten der Staatlichen Stickstoffwerke Polens in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1931	9 797	5 224
„ „ 1932	6 620	39 923

Auch die polnischen Staatsforsten haben trotz der hervorragenden Umschlagsmöglichkeiten für Holz im Danziger Hafen beträchtliche Teile ihrer Holzausfuhr nach Errichtung von Holzlagerplätzen in Gdingen über diesen Hafen gehen lassen und damit zu einer wesentlichen Verschärfung des Rückganges der Holzausfuhr über den Danziger Hafen beigetragen. Es verdient besondere Beachtung, daß die Inanspruchnahme des Hafens von Gdingen durch die polnischen Staatsforsten besonders stark geworden ist seit der Bekanntgabe des von dem erwähnten Sachverständigen-Ausschuß erstatteten Gutachtens, in dem zum Ausdruck gebracht worden war, daß in Anbetracht der Polen obliegenden Verpflichtung zur vollen Ausnutzung des Danziger Hafens polnische staatliche Betriebe und solche Betriebe, an denen der polnische Staat maßgeblich beteiligt ist, den Danziger Hafen benutzen sollen.

Die Ausfuhr von Holz betrug in Tonnen

	über Danzig	über Gdingen
im Jahre 1931	919 967	26 820
„ „ 1932	507 113	88 019
Jan./April 1933	176 237	55 651

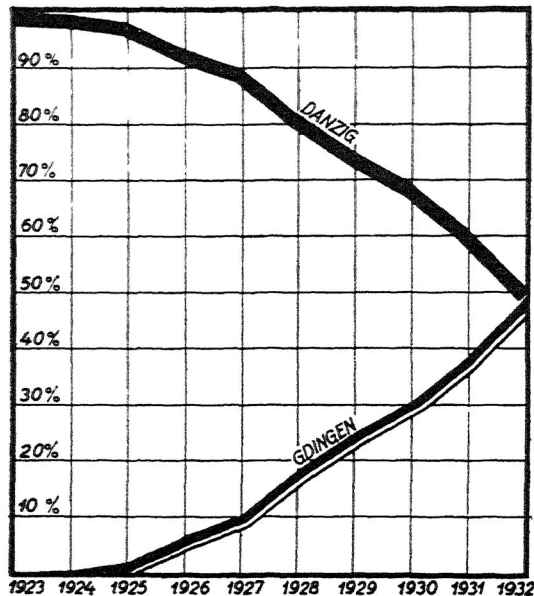
Es ist ebenso bezeichnend, daß die Polnischen Staatlichen Getreidewerke (P.Z.P.Z.) in den Jahren 1930 und 1931 bereits den Hafen von Gdingen für die Ausfuhr von Getreide benutzt haben, obwohl im Gegensatz zu Danzig der Hafen von Gdingen noch keinerlei Getreidesilos besitzt.

Es ist ebenso bezeichnend, daß die Polnischen Staatlichen denen in Auswirkung der durch die polnische Regierung getroffenen Maßnahmen gesetzlicher oder administrativer Art eine Ablenkung des Verkehrs von Danzig nach Gdingen feststellbar ist. Soviel geht aus den vorstehend genannten Beispielen hervor, daß nicht nur geringwertige Massengüter, sondern auch zahlreiche wertvolle Warengattungen zielbewußt und systematisch dem Danziger Hafen entzogen worden sind, um dem Hafen von Gdingen zugeleitet zu werden. Im Laufe weniger Jahre ist bis zum Jahre 1932 der Anteil des Danziger Hafens an dem über die Danzig/polnische Seegrenze gegangenen Warenverkehr auf 51,3 v. H. herabgedrückt worden, ein Abstieg, der sich bereits in den ersten vier Monaten 1933 auf 48,4 v. H. fortgesetzt hat, ohne daß diese Ausschaltung des Danziger Hafens aus dem

polnischen Seehandel als beendet angesehen werden kann. (Diagramm Nr. 16) Denn noch immer geht der Ausbau des Hafens von Gdingen weiter. Immer neue Projekte zur Errichtung von Hallen, Umschlagseinrichtungen, Lagerplätzen werden erörtert und ausgeführt mit dem offensichtlichen Ziele, den

Diagramm Nr. 16

Danzigs und Gdingens Anteil am Warenverkehr über die Danzig-polnische Küste.



polnischen Staatshafen für den Aufgabenkreis zu rüsten, der dem Danziger Hafen durch den Vertrag von Versailles zugewiesen worden ist als Polens „freier Zugang zum Meere“. Aus der großen Zahl derartiger Vorhaben seien lediglich drei an dieser Stelle erwähnt: Das Projekt zum Bau eines großen Getreidesilos, die Bemühungen zur Konzentration auch des Salzheringshandels in Gdingen, die Errichtung eines Freihafens gemäß der Verordnung vom 11. März 1933.

Die Verwirklichung dieser Pläne muß den Danziger Hafen erneut und auf das schwerste treffen.

Der Personenverkehr.

Das Schicksal, das der Personenverkehr über den Danziger Hafen genommen hat, gleicht demjenigen des seewärtigen Warenverkehrs über Danzig. Auf ihren Wunsch war der polnischen Regierung nach der Loslösung Danzigs vom Deutschen Reich für Zwecke der Auswanderung ein großer Gebäudekomplex in der Nähe der Einfahrt des Danziger Hafens überlassen worden. Jahrelang benutzten Zehntausende von Auswanderern den Danziger Hafen als Tor in die Welt, bis Polens Staatshafen betriebsfähig wurde. Der polnische Staat subventionierte Schiffslinien, die von Gdingen aus die Auswanderer beförderten, er baute in Gdingen ein großes Auswandererlager und schuf auf dem Verordnungswege ein Auswanderungs-Syndikat in der Rechtsform einer G. m. b. H., an deren Kapital der polnische Staat mit 60 v. H., die staatlichen bzw. halbstaatlichen polnischen Schiffahrtsgesellschaften mit 8 v. H. beteiligt sind. So wurde Gdingen in die Lage versetzt, den Danziger Hafen aus der polnischen Auswanderung auszuschalten.

Der seewärtige Passagierverkehr umfaßte während des letzten Jahres an Personen

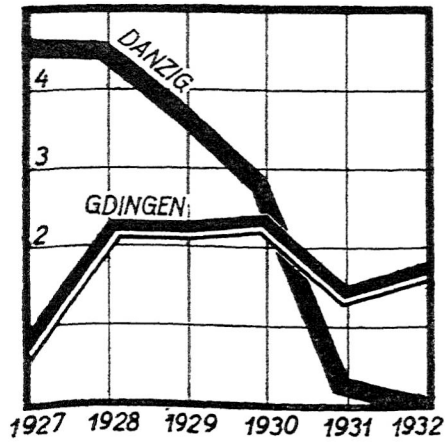
	über Danzig	über Gdingen
1928: im Eingang	7 067	3 062
im Ausgang	39 043	20 066
insgesamt	46 110	23 128
1929: im Eingang	5 440	5 683
im Ausgang	32 696	17 555
insgesamt	38 136	23 238
1930: im Eingang	3 939	6 781
im Ausgang	24 879	17 388
insgesamt	28 818	24 169
1931: im Eingang	2 320	7 873
im Ausgang	1 123	7 603
insgesamt	3 443	15 476
1932: im Eingang	1 722	10 427
im Ausgang	354	7 835
insgesamt	2 076	18 262

Die obigen Angaben lassen erkennen, daß dem Danziger Hafen nahezu der ganze Passagierverkehr genommen worden ist, während Gdingen trotz

der mehr oder minder vollständigen Einstellung des Auswanderer-Verkehrs infolge der Subventionspolitik der polnischen Regierung einen sehr beachtlichen Passagierverkehr aufzuweisen hat. (Diagramm Nr. 17)

Diagramm Nr. 17

Passagierverkehr in 10 000 Personen.



Drei Jahre Rechtsstreit Danzig—Gdingen.

Die Tragik im Schicksal des Danziger Hafens liegt darin, daß er den freien und sicheren Zugang Polens zum Meere bilden soll, daß Polen aber im Hafen von Danzig nicht wirtschaftliche, sondern politische Ziele verfolgt und zur Erreichung dieser politischen Ziele Danziger Rechte auf Benutzung seines Hafens mißachtet. Aus dieser Erkenntnis ergab sich für die Regierung der Freien Stadt die zwingende Notwendigkeit, zur Wahrung der Lebensinteressen des Danziger Hafens und der Danziger Wirtschaft eine Entscheidung des Hohen Kommissars des Völkerbundes in Danzig zu beantragen, um eine Klarstellung darüber herbeizuführen, was in Anbetracht seiner Verpflichtung zur vollen Ausnutzung des Danziger Hafens Polen zu tun und zu unterlassen hat.

Seit diesem Entscheidungsantrag der Danziger Regierung sind drei volle Jahre vergangen, ohne daß dieses Rechtsstreitverfahren abgeschlossen worden ist. Alle Instanzen des Völkerbundes und eine Reihe von durch ihn bestellten Sachverständigen-Ausschüssen haben sich in diesen drei Jahren mit dem Problem Danzig/Gdingen beschäftigt, diesem Problem, das gar nichts Problematisches an sich hätte, wenn Polen gewillt gewesen wäre, seine Pflichten dem Danziger Hafen gegenüber zu erfüllen.

Daß Polen diese Absicht seit der Inbetriebsetzung des Hafens von Gdingen nicht gehabt hat, beweisen die Zahlen über den Niedergang des Verkehrs im Danziger Hafen; daß Polen diese Absicht auch weiterhin nicht haben will, geht aus den hemmungslosen Angriffen sogar maßgebender polnischer Persönlichkeiten gegen die Danziger Regierung und ihren Kampf um die Grundrechte des Danziger Hafens hervor. Wenn in diesem Zusammenhang von polnischer Seite behauptet wird, Danzig sei anscheinend „in seiner politischen Verblendung“ nicht bereit, „den Weg des wirtschaftlichen Denkens zu beschreiten“, so verbietet sich ein Eingehen auf derartige Angriffe Polens, die auch durch die Zahl der Wiederholungen nicht überzeugender wirken können, von selbst. Auch der immer wieder unternommene Versuch der polnischen Regierung, den Danziger Klageantrag in Sachen Gdingen in einen Zusammenhang zu bringen mit den Bestrebungen Polens auf Erweiterung der polnischen Rechte auf Danziger Gebiet, wird an dem unbeirrbaren Willen der Freien Stadt Danzig scheitern, keines der ihr vertraglich zustehenden Rechte, auf welchem Gebiete immer, aufzugeben.

Die Situation sowohl rechtlichen, als auch tatsächlichen Charakters ist für die Freie Stadt Danzig vollständig klar. Danzig ist vom Deutschen Reich losgelöst worden, um für Polen als dessen Zugang zum Meere zu dienen. Die für Polen sich hieraus ergebende Pflicht, den Danziger Hafen als seinen Zugang zum Meere zu benutzen, hat ihre Feststellung in der Entscheidung des Hohen Kommissars des Völkerbundes in Danzig vom 15. August 1921 auch für den Fall gefunden, daß Polen sich andere Häfen an der Ostsee errichtet. Auch dann ist Polen zur vollen Ausnutzung des Danziger Hafens verpflichtet. Diese Pflicht hat Polen verletzt, es verletzt sie fortgesetzt weiter, ungeachtet dessen, daß das Gutachten des Sachverständigen-Ausschusses vom 14. September 1932 in einer — nach Überzeugung der

Danziger Regierung freilich viel zu geringen — Anzahl von Einzelfällen der polnischen Regierung den Weg zur Einhaltung ihrer Verpflichtung dem Danziger Hafen gegenüber weist.

Nachdem die Völkerbundsinstanzen sowie die von ihnen befragten Sachverständigen bisher einer klaren Feststellung der Sachlage ausgewichen sind, erscheint es erforderlich, noch einmal mit allem Nachdruck auf die unbedingte Notwendigkeit der von Danzig erstrebten Klarstellung der Rechtslage hinzuweisen. Erfolgt sie nicht, wird es eine über das Gebiet der Wirtschaft hinausreichende Aufgabe sein, die letzten Folgerungen aus einer unzureichenden Behandlung der Frage Danzig/Gdingen zu ziehen, um mit der Frage nach der Lebensfähigkeit des Danziger Hafens und derjenigen der Danziger Wirtschaft das Problem aufzurollen, dem durch den Vertrag von Versailles der Name „Freie Stadt Danzig“ gegeben wurde.

Danziger Schriften für Politik und Wirtschaft

Herausgeber: Dr. Th. Rudolph

Heft 1 Dr. Kurt Peiser

Strukturwandlungen des Danziger Außenhandels

Heft 2 Dr. Ing. Althoff

Siedlungsarbeit in der Freien Stadt Danzig
1920—1930

Heft 3 Dr. Dr. Ing. e. h. H. Strunk

Kulturpolitik und Kulturleistung in der Freien
Stadt Danzig 1920—1930

Heft 4 Die Entstehung der Freien Stadt Danzig

Fünf Aufsätze von Albert Brödersdorff | Dr. Walther
Recke | Dr. Th. Rudolph | L. Foerster | Dr. Ernst Ziehm

Heft 5 Dr. Ernst Albert

Polens Kampf gegen den Danziger Hafen

Zu beziehen durch die Buchhandlungen
und den Verlag A. W. Kafemana G. m. b. H. Danzig

Verzeichnis der Diagramme.

	Seite
1. Der Schiffseingang	8
2. Der seewärtige Warenverkehr 1926—1932.....	9
3. Die seewärtige Einfuhr	10
4. Die seewärtige Ausfuhr	11
5. Der seewärtige Warenverkehr 1932	12
6. Die Einfuhr von Tabak	14
7. Die Einfuhr von Schrott	15
8. Die Einfuhr von Reis	16
9. Die Einfuhr von Kakao	18
10. Die Einfuhr von Tee	19
11. Die Einfuhr von roher Wolle	20
12. Die Ausfuhr von Bacons	21
13. Die Ausfuhr von Eiern	22
14. Die Ausfuhr von Kohlen 1926—1932	24
15. Die Ausfuhr von Kohlen seit Beginn 1932	24
16. Danzigs und Gdingens Anteil am Warenverkehr über die Danzig- polnische Seegrenze.....	26
17. Der seewärtige Passagierverkehr	28



Danziger Schriften für Politik und Wirtschaft

Herausgeber: Dr. Th. Rudolph

Heft 1 Dr. Kurt Peiser

Strukturwandlungen des Danziger Außenhandels

Heft 2 Dr. Ing. Althoff

Siedlungsarbeit in der Freien Stadt Danzig
1920—1930

Heft 3 Dr. Dr. Ing. e. h. H. Strunk

Kulturpolitik und Kulturleistung in der Freien
Stadt Danzig 1920—1930

Heft 4 Die Entstehung der Freien Stadt Danzig

Fünf Aufsätze von Albert Brödersdorff | Dr. Walther
Redke | Dr. Th. Rudolph | L. Foerster | Dr. Ernst Ziehm

Heft 5 Dr. Ernst Albert

Polens Kampf gegen den Danziger Hafen

Zu beziehen durch die Buchhandlungen
und den Verlag A. W. Kafemann G.m.b.H. Danzig

