

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

**Article — Digitized Version**

## Tendenzen der polnischen Verkehrspolitik: Von unserem Ostkorrespondenten

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1949) : Tendenzen der polnischen Verkehrspolitik: Von unserem Ostkorrespondenten, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 29, Iss. 3, pp. 42-45

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/130904>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

**Zusammensetzung der Einfuhr 1945—1948**  
(in Mill. Fmk)

Warenklasse	1945	1946	1947	1948
Rohstoffe und Halbzeug . . . . .	2 859	10 754	22 719	32 244
Maschinen, Transportmittel und dergl. .	869	4 887	10 105	12 641
übrige fertige Industrieprodukte usw. .	457	2 322	4 512	8 285
Nahrungs- und Genußmittel . . . . .	2 636	6 311	9 635	13 199
Gesamteinfuhr . . . . .	6 821	24 274	46 971	66 369

Die beiden erstgenannten Warenklassen, die Güter für Produktionszwecke umfassen und die vor dem Kriege insgesamt etwas über 60 % des Gesamtimportes repräsentierten, haben Jahr für Jahr an Bedeutung zugenommen. Im Jahre 1947, als besonders die Einkäufe von Handelsfahrzeugen aus dem Auslande zur Kompensation der Kriegsverluste und der als Kriegsentschädigung gelieferten Einheiten der Handelsmarine zu erheblichen Beträgen stiegen, erreichte die Gruppe für Produktionszwecke sogar 69,9 % der Gesamteinfuhr, um im Jahre 1948 wieder auf 67,6 % zu sinken. Der Import von Verbrauchsgütern wird — im Gegensatz zur Vorkriegszeit — von Nahrungs- und Genußmitteln beherrscht. Dagegen war die Einfuhr übriger Gebrauchsgüter, u. a. Textilerzeugnisse, recht bescheiden. 1947 nahm die Gruppe der Gebrauchsgüter 9,6 % der Gesamteinfuhr ein. Infolge besserer Versorgungsmöglichkeiten stieg der Anteil 1948 auf 12,5 % (gegenüber 20 % in der Vorkriegszeit). Die Gruppe Nahrungs- und Genußmittel, die vor dem Kriege nur etwa 15 % der Gesamteinfuhr ausmachte, war 1945 sogar auf 38,7 % angestiegen, um dann allmählich bis 1948 auf 19,9 % zu sinken. Dank der erhöhten Einfuhr an Düngemitteln ist der Importbedarf an Getreide erheblich reduziert worden, und die Viehzucht hat so große Fortschritte gemacht, daß weder Fleisch noch Butter aus dem Auslande mehr eingeführt zu werden brauchen. Der Gesamtanteil für die Verbrauchsgüter ist trotz der größeren Lebensmittel-einfuhr auf einem relativ niedrigeren Niveau als vor dem Kriege geblieben (1948:32,4 %, 1935:35,9 %).

#### RICHTUNG DES AUSSENHANDELS

Der Handel nach dem Kriege basiert zum großen Teil (in den zwei letzten Jahren etwa 50 % des Gesamtaustausches) auf bilateralen Handelsabkommen, die mit den meisten europäischen Ländern abgeschlossen worden sind. Außerhalb dieses Vertragssystems sind u. a. England, die USA und die südamerikanischen Länder geblieben. Im Jahre 1945 hat ein Warenaustausch hauptsächlich nur mit

Schweden, Dänemark, England und der Sowjetunion stattgefunden. Seitdem sind wieder immer mehr Länder in Finnlands Außenhandel einbezogen worden. Ein direkter Warenaustausch mit den Westzonen Deutschlands und der russischen Zone kam erst Ende 1947 in Gang, jedoch hatte Finnland Güter besonders aus der russischen Zone schon lange vorher durch Einkäufe aus der Sowjetunion erhalten.

**Übersicht über die wichtigsten Handelspartner 1948**  
(in Mill. Fmk)

Land	Einfuhr	Ausfuhr
England . . . . .	16 673	16 000
Sowjetunion . . . . .	8 271	8 288
USA . . . . .	8 006	5 363
Dänemark . . . . .	5 349	3 593
Niederlande . . . . .	3 958	4 078
Frankreich . . . . .	2 970	3 165
Polen . . . . .	4 549	1 112
Belgien-Luxemburg . . . . .	3 274	2 155
Schweden . . . . .	3 179	3 082
Argentinien . . . . .	2 799	1 720

Vor dem Kriege spielte Deutschland die Rolle des größten Lieferanten Finlands, und England war das wichtigste Ausfuhrland. Im Jahre 1948 nahm England den ersten Platz in Einfuhr und Ausfuhr ein, und die Bilanz, die mit England früher immer aktiv gewesen war und deren Devisenertrag Einkäufe in anderen Ländern ermöglicht hatte, zeigt jetzt sogar einen kleinen Überschuß zu Gunsten Englands. Der Handel mit der Sowjetunion, der vor dem Kriege ganz unbedeutend war, nimmt jetzt den zweiten Platz ein. Die Vereinigten Staaten stehen wie vor dem Kriege auf dem dritten Platz, und die Bilanz ist ausgesprochen passiv. Das gleiche gilt für den Handel mit Dänemark, Polen, Belgien-Luxemburg und Argentinien. Diese Erscheinung gibt zur Besorgnis Anlaß für die Entwicklung des Handels in diesem Jahr, besonders wenn man beachtet, daß die Ausfuhrpreise während der letzten Zeit eine sinkende Tendenz zeigen.

## Tendenzen der polnischen Verkehrspolitik

Von unserem Ostkorrespondenten

Durch Übernahme der Verwaltung der deutschen östlich der Oder gelegenen Gebiete hat sich der schmale Küstenstreifen der Vorkriegszeit auf mehrere hundert Kilometer ausgeweitet. Leistungsfähige Seehäfen an den beiden Flügelenden der pommerschen Küste bilden die Ausgangspunkte zum inter-

nationalen Seeverkehr und bestimmen die Richtung der polnischen Gesamtpolitik. Die alten Ambitionen Polens, durch den Ausbau der Küste seine maritimen Interessen unter Beweis zu stellen und den Besitz des Küstenstreifens moralisch und wirtschaftlich zu rechtfertigen, haben durch die Entwicklung der

Nachkriegszeit einen weiteren starken Auftrieb erfahren. Aber Polen setzt seine Politik der seewärtigen Ausrichtung nicht aus rein traditionellen und gefühlsmäßigen Erwägungen fort. Die Strukturveränderungen seiner Wirtschaft vom agrar- zum industriewirtschaftlichen Sektor bedingen eine stärkere Anlehnung an die See als zuvor. Die politische Konstellation der Nachkriegszeit mit der Teilung Mitteleuropas in eine westliche und eine östliche Sphäre bringt es zwangsläufig in eine Lage, die die See mehr denn je zum Tor in die Welt macht. Unter diesen Aspekten ist die polnische Verkehrspolitik unserer Zeit zu betrachten.

Die erste, durch den Krieg jäh unterbrochene Phase der Seepolitik wird — begünstigt durch die territoriale Entwicklung Polens seit 1945 — verstärkt weitergeführt. Sie stützt sich heute auf ein wesentlich breiteres und wirtschaftlich bedeutenderes Küstengebiet. Die Struktur der polnischen Wirtschaft und die Außenwirtschaftlichen Verflechtungen des Landes mit dem europäischen Norden und Westen verlangen dabei die stärkste Einspannung des Seeweges. 32,1 Mill. t Güter, davon allein 31 Mill. t Kohle und andere mineralische Massengüter, exportierte Polen im Jahre 1948. Etwa die Hälfte dieser Transportmengen ging über die Ostseehäfen. Der Entwicklung des polnischen Exports von 21,9 Mill. Tonnen im Jahre 1947 auf 32,1 Mill. t im Jahre 1948 mußte durch den Ausbau der Häfen Rechnung getragen werden. Waren 1946 erst 5 Mill. t Güter see-

wärtig exportiert worden, so belief sich die seewärtige Ausfuhr 1947 bereits auf 7,9 Mill. t und 1948 gar auf rund 14 Mill. t. Landwirtschaftliche Verkehrsverbindungen zur Aufrechterhaltung des Exports in dieser Höhe können in dem erforderlichen Umfang nicht eingesetzt werden, zumal die Abnehmer polnischer Erzeugnisse zum Teil überseeische Länder oder aber Länder sind, nach denen aus verkehrstechnischen und kostenmäßigen Gründen ein Schienentransport nicht möglich ist.

Die allgemein übliche Ansicht einer sehr weitgehenden außenwirtschaftlichen Verflechtung Polens mit der UdSSR und den Volksdemokratien muß heute bereits einer Korrektur unterzogen werden. Wickelten sich 1945 noch mehr als 90 v. H. des gesamten polnischen Außenhandels mit der UdSSR ab, so war der Anteil der UdSSR 1947 bereits auf rund 27 v. H. zurückgegangen. Der Prozeß einer noch weitergehenden Umstellung der handelspolitischen Ausrichtung Polens nach Westeuropa und Übersee hält an. 1947 kamen bereits 67,9 v. H. des wertmäßigen Imports aus diesen Ländern, und 60 v. H. des Exports waren dorthin gerichtet. Gegenüber der Vorkriegszeit hat sich der polnische Außenhandel mit den nordischen Ländern stark belebt. Mit England und den übrigen europäischen Ländern hat er 1948 und im ersten Halbjahr 1949 einen Umfang erreicht, der nicht mehr allzusehr hinter den Vorkriegsergebnissen zurücksteht.

#### Die Verlagerungen im polnischen Außenhandel<sup>1)</sup>

Einfuhrländer	In Mill. Dollar					In Prozent		
	1945	1946	1947	1948	1936/38 <sup>2)</sup>	1945	1946	1947
Insgesamt	33,9	145,8	317,4	509,5	100,0	100,0	100,0	100,0
davon:								
UdSSR	30,7	101,1	79,5		1,1	90,6	69,4	25,1
Übrige europäische Volksdemokratien	—	5,2	22,3		6,6	0,0	3,5	7,0
Nordische Länder einschl. Island und Finnland	3,2	27,4	74,8		5,9	9,4	18,9	23,6
England	—	0,9	7,2		12,3	—	0,6	8,6
Übrige europäische Länder	—	9,6	40,2		38,1	—	6,5	12,6
USA	—	1,6	50,9		12,0	—	1,1	16,0
Übrige außereuropäische Länder	—	—	22,5		24,0	—	—	7,1
Ausfuhrländer								
Insgesamt	38,0	127,2	248,2	528,1	100,0	100,0	100,0	100,0
davon:								
UdSSR	35,3	58,6	70,5		0,4	92,8	40,0	28,4
Übrige europäische Volksdemokratien	0,3	8,5	28,9		6,9	0,7	6,9	11,6
Nordische Länder einschl. Island und Finnland	2,1	35,7	71,6		11,4	5,7	28,1	28,9
England	—	1,6	13,5		19,3	—	1,3	5,4
Übrige europäische Länder	0,2	20,1	56,7		44,5	0,6	16,0	22,8
USA	—	0,4	0,8		6,8	—	0,3	0,3
Übrige außereuropäische Länder	—	1,6	4,4		9,2	—	0,9	1,9
Bunkerungen ausld. Seeschiffe	0,1	0,7	1,8		1,5	0,2	0,5	0,7

<sup>1)</sup> Nach Rocznik Statystyczny und Wladomosci Statystyczne.

<sup>2)</sup> durchschnittlich jährlich

Mengen- und wertmäßig hat der polnische Außenhandel den Vorkriegsumfang bereits weit überschritten. Gegenüber einer mengenmäßigen Höhe von 18,9 Mill. t im Jahre 1938 wurden 1947 rund 25 Mill. t, 1948 36,5 Mill. t und im ersten Vierteljahr 1949 10 Mill. t Güter ein- und ausgeführt. Die Unausgeglichenheit des Laderaumes der am Außenhandel beteiligten Verkehrsmittel geht daraus hervor, daß 1948 nur 12 v. H. des mengenmäßigen

Außenhandelvolumens auf den Import entfielen. Trotz der Förderung des Seeverkehrs und des Ausbaues der Seehäfen des polnischen Verwaltungsgebietes hat der über See geleitete Außenhandel noch nicht die Höhe der Vorkriegszeit erreicht. In der Einfuhr entspricht er relativ den Vorkriegsmengen. In der Ausfuhr hat er zwar schon die Vorkriegsmengen überschritten, liegt aber noch erheblich unter dem Vorkriegsanteil.

**Mengenmäßige Entwicklung des polnischen Außenhandels über den Land- und Seeweg<sup>1)</sup>**

Jahr	insge- sammt	Davon		Landweg in Mill. t	Seeweg in %
		Landweg	Seeweg		
<b>Gesamtvolume</b>					
1938	18,9	4,2	14,7	22,3	77,7
1947	25,0	15,2	9,8	61,1	38,9
1948	36,5	19,9	16,6	54,5	45,5
1949 Jan.-März	10,0	.	.	.	.
<b>Einfuhr</b>					
1938	3,3	1,2	2,1	35,6	64,4
1947	3,1	1,2	1,7	40,2	59,8
1948	4,4	1,8	2,6	40,9	59,1
1949 Jan.-März	0,9	.	.	.	.
<b>Ausfuhr</b>					
1938	15,6	3,0	12,6	19,4	80,6
1947	21,9	14,0	7,9	64,0	36,0
1948	32,1	18,1	14,0	56,2	43,8
1949 Jan.-März	9,1	.	.	.	.

<sup>1)</sup> Nach Rocznik Statystyczny 1948 und Wiadomości Statystyczne 1949.

Im Zuge der expansiven Außenhandelsbestrebungen Polens wird es nur eine Frage der Zeit sein, bis auch die Seeschiffahrt im polnischen Außenhandel wieder die überragende Rolle der Jahre vor 1939 spielt. Die polnisch-englische Kohlenkonkurrenz hat bereits zu einer scharfen Polemik in der Presse beider Länder geführt. Der sichtbarste Beweis des verschärften Konkurrenzkampfes ist zweifellos der sich im Nord-Ostsee-Kanal begegnete Kohlenstrom, dessen ost-westliche polnische Mengen die in der Gegenrichtung verschifften englischen und deutschen Ladungen erstmals in den ersten Monaten 1948 überflügelt haben. Das Übergewicht, das die polnischen Verschiffungen nach Westen zu nehmen beginnen, wird immer größer. Es verstärkte sich in der zweiten Jahreshälfte 1948 und führte, während die in den Ostseeraum verschifften Kohlen sich im Rahmen der vorjährigen Vergleichszeiten halten, in den ersten fünf Monaten 1949 dazu, daß der polnische Kohlenstrom nach Westen denjenigen in östlicher Richtung bereits um 75 v. H. übertrifft.

**Kohledurchgang durch den Nord-Ostsee-Kanal<sup>1)</sup>  
(in 1000 t)**

Zeit- raum		Ost-West- Verkehr	West-Ost- Verkehr
1934	1. Halbjahr	1 032	1 176
	2. "	1 326	1 582
1935	1. "	972	1 274
	2. "	1 391	1 855
1947	1. "	196	408
	2. "	908	1 269
1948	1. "	1 272	1 199
	2. "	1 801	1 475
1949	Jan.-Mai	2 110	1 203

<sup>1)</sup> Nach Angaben der Verwaltung für Verkehr.

Im Rahmen seiner national- und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen hat Polen das Schwergewicht seines Wiederaufbaues auf dem Gebiete des Verkehrswesens auf die Nord-Süd-Achse gelegt. Es hat diese verkehrspolitische Linie nicht nur in unmittelbar eigenem Interesse verfolgt, sondern damit auch gleichzeitig den Belangen der Tschechoslowakei und des weiteren Hinterlandes Rechnung getragen. So gehen schließlich nach den Worten des stellvertretenden Schiffahrtsministers Polens Pläne dahin, in „seinen“ Häfen eine Plattform für den Transitverkehr dieser Länder zu schaffen und Hamburg aus dem internationalen Durchgangsverkehr seines außerdeutschen Hinterlandes völlig auszuschalten. Während Polen vor dem Kriege noch erhebliche Deviseneinnahmen aus dem internationalen Durchgangsverkehr in der Nord-Süd- wie der West-Ost-Richtung hatte, hat der Durchgangsverkehr von Westen nach Osten durch die Liquidierung der baltischen Staaten und Ostpreußens nahezu völlig aufgehört. Der gesamte Transit durch Polen belief sich 1947 auf 1,25 Mill. t und 1948 auf 1,38 Mill. t, die zum größten Teil für die Tschechoslowakei bestimmt waren.

Polens Transitbedeutung ist durch die völlige Verschiebung der Grenzen nach dem zweiten Weltkrieg stark zurückgegangen. Der West-Ost-Verkehr ist fast vollständig ausgefallen. In dieser Verkehrsrichtung spielte vor dem Kriege der Durchgangsverkehr von und nach Ostpreußen die wichtigste Rolle. Die Höhe der für die Transportleistungen durch den Korridor zu zahlenden Frachtenanteile hatte infolge der Transferschwierigkeiten 1936 zur Transitsperre geführt. Aber auch der Handelsverkehr Deutschlands und der anderen west- und südeuropäischen Länder mit der Sowjetunion und den baltischen Staaten über polnische Verkehrswege war nicht zu unterschätzen. Durch Tarifmaßnahmen hatte Polen seinerzeit den Transitverkehr über sein Gebiet zu ziehen versucht. Der Ausfall dieser Transitverbindungen hat den Durchgangsverkehr Polens auf weniger als 20 v. H. des Vorkriegsvolumens absinken lassen. Gehalten hat sich nur der Süd-Nord-Verkehr, der für den Handelsaustausch zwischen dem mittel- und südosteuropäischen Raum und den skandinavischen Ländern weiterhin eine gewisse Rolle spielt. Doch beschränkt sich dieser Verkehr in erster Linie auf den Umschlag schwedischen Erzes nach der Tschechoslowakei.

Für den Transitverkehr kommen vorerst bis zur Regulierung der Oder, der Beseitigung von Schiffahrtshindernissen und dem Aufbau einer Oderflotte nur die Eisenbahnen in Frage. Die Einlegung einer durchgehenden Eisenbahnverbindung von Reichenberg über Seidenberg nach Stettin soll die Transitmöglichkeiten verstärken. Aber auch auf den anderen Durchgangslinien von Stettin und Danzig/Gdingen nach Wien, Budapest, Sofia und Bukarest ist der Zugverkehr erweitert worden. Auch diese Maßnahmen dienen dazu, die Verbindung zwischen Ostsee und Balkan zu verbessern und den Verkehr

der nordischen und südeuropäischen Länder über polnisches Gebiet zu ziehen. Während noch 95 v. H. der Transitmengen des Jahres 1947 über die Hafengemeinschaft Danzig/Gdingen geleitet wurden, hat Stettin mit zunehmendem Ausbau einen erheblichen Teil dieses Verkehrs an sich gezogen. Die Tschechoslowakei legt großen Wert darauf, Stettin als ihren Transithafen zu bezeichnen. So steigerte sich der Durchgangsverkehr über den Oderausgangshafen von 17 500 t im Jahre 1947 auf 247 500 t 1948, von denen allein 200 000 t schwedisches Erz für die Tschechoslowakei bestimmt waren. Infolge der günstigen Lage Stettins hat Polen der Tschechoslowakei die Anlegung eines Freihafens gestattet, dessen Kailängen sich auf 1200 Meter belaufen.

#### Transitverkehr über das polnische Eisenbahnnetz (in 1000 t)

Gütergruppen	1937	1946	1947	1948
Insgesamt	5832	890	1247	1383
davon:				
Zucker	2	13	0	—
Holz- und Holzerzeugnisse	598	13	2	58
Erz	850	313	1137	1211
Eisen und Stahl	272	15	13	—
Eisen- und Stahlerzeugnisse	158	109	23	139
Maschinen und elektrotechnisches Gerät	369	1	—	—

Die Einspannung der Oder in den Transitverkehr hat bisher geringe Fortschritte gemacht, da sich der Strom in einem schlechten baulichen Zustand befindet. Auf Grund der den Tschechen eingeräumten Rechte ist eine tschechoslowakische Oderschiffahrtsgesellschaft ins Leben gerufen worden, die mit der polnischen Oderschiffahrt ein Abkommen über eine beiderseitige Zusammenarbeit getroffen hat. Der tschechische Schiffspark bestand Ende des vergangenen Jahres aus sechs Schleppern und 31 Schleppkähnen. Er soll im laufenden Jahre weiter ergänzt und ausgebaut werden. An dem Bau des Oder-Donau-Kanals, der erst eine direkte Wasserverbindung der Tschechoslowakei mit der Ostsee schaffen wird, sind tschechische Wirtschaftskreise besonders interessiert. Die polnische Presse betont in diesem Zusammenhang, daß unter den vielen Vorteilen, die dieser Kanal bieten wird, in erster Linie die Verlagerung des ganzen Transits von der Elbe auf die Oder zu nennen ist.

Der Ausbau des polnischen Verkehrswesens kann nach den in den letzten Jahren vorgenommenen Investitionen im wesentlichen als abgeschlossen bezeichnet werden. Die Häfen seines Gebietes sollen bereits eine Umschlagskapazität aufweisen, die allen Anforderungen der polnischen Wirtschaft genügt. Wenn es sich hierbei zum Teil auch nur um Provisorien handeln kann, bei denen mit primitivsten Mitteln der Umschlag unter Zurückstellung jeder Rentabilität eben gerade noch abgewickelt werden kann,

so zeigt die Entwicklung des seewärtigen Güterverkehrs doch erhebliche Fortschritte. Polen hat die Kohlenkonjunktur der letzten Jahre ebenso zu nutzen verstanden, wie es seinerzeit im Jahre 1926 den englischen Bergarbeiterstreik geschickt nutzte und sich in den Konkurrenzkampf auf dem Kohlenweltmarkt einschaltete. Insofern bieten die zwanziger Jahre mit der heutigen Zeit gewisse Parallelen. Wurden damals unter Außerachtlassung nationalpolitischer Gedanken die deutschen Häfen zeitweise in den polnischen Außenhandel eingespannt, so werden heute die abseits der Hauptverkehrslinien liegenden Häfen Kolberg, Stolpmünde und Rügenwalde herangezogen, um den Kohlenexport zu fördern.

Mit der Ausweitung seiner außenwirtschaftlichen Verflechtungen und der Verbesserung der Verkehrswege haben nicht nur die seewärtigen Transportmengen, sondern auch die Beförderungsmengen der Eisenbahn, deren überragende Bedeutung im polnischen Verkehrswesen außer Zweifel steht, erheblich zugenommen. Das vorgesehene Plansoll im Eisenbahntransport von 100 Mill. t ist im vergangenen Jahr um 13 Mill. t überschritten worden. Durch planmäßige Verkürzung der Streckenführung wurden die Beförderungszeiten erheblich verringert und Einsparungen im Verbrauch von Kohle und Öl erreicht. Inwieweit die in der polnischen Presse veröffentlichten Ziffern mit den tatsächlichen Leistungen übereinstimmen, läßt sich nur schwer feststellen. Wie schon vor dem Kriege besitzt die Eisenbahn auch heute noch — gemessen an den Transportmengen der anderen Verkehrsmittel — fast eine Monopolstellung. Auch hier sprechen die gleichen Gesichtspunkte mit, die schon früher für die Förderung des Eisenbahnwesens maßgebend waren, durch einen schnellen Ausbau der Schienenwege und die Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit die drängenden Transportsorgen aus handelspolitischen Rücksichten am ehesten meistern zu können. Zwar werden auch die Fortschritte von Kraftverkehr und Binnenschiffahrt anerkennend hervorgehoben, sie treten aber hinter den Leistungen der Eisenbahn und des Seeverkehrs völlig zurück. Die Betonung des Einsatzes moderner und leistungsfähiger Kraftwagen ändert nichts an der Tatsache, daß der Kraftwagenbeförderung von 239 000 t Gütern im Jahre 1948 nicht die geringste volkswirtschaftliche Bedeutung beizumessen ist. Die technische Rückständigkeit und der schlechte bauliche Zustand der Landstraßen dürften neben der Dringlichkeit zur Schaffung leistungsfähiger Verkehrsmittel die wichtigsten Gründe dafür sein, das Hauptaugenmerk den Eisenbahnen zuzuwenden. Die Binnenschiffahrt ist schon im Vorkriegszeitraum ein Stiefkind der Wirtschaft gewesen und wird es offenbar auch noch lange bleiben. Auf den so wichtigen Strömen der Oder, Warthe und Weichsel mit ihren zahlreichen schiffbaren Nebenflüssen sind im Jahre 1948 nur 536 000 t Güter befördert worden. Diese geringen Beförderungsmengen werden auf den Mangel an Fahrzeugen und die nur schleppend durchgeföhrten Regulierungsarbeiten an den Wasserstraßen zurückgeführt.