

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

Article — Digitized Version

Die Nachkriegsentwicklung der Seehäfen des polnischen Verwaltungsgebietes

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1950) : Die Nachkriegsentwicklung der Seehäfen des polnischen Verwaltungsgebietes, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 30, Iss. 5, pp. 36-40

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131108>

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.

ländischen Koksbezug angewiesen, weswegen es auch die Kominformblockade gebrochen und den Schiffsverkehr mit Deutschland aufgenommen hat. Grundlage des Donauverkehrs ist aber die Reziprozität, weswegen Deutschland unter allen Umständen trachten muß, daß Jugoslawien deutschen Schiffen, später auch österreichischen, den Verkehr nach Jugoslawien ermöglicht. Es braucht mehr denn je die deutschen Lieferungen, und der Verkehr zu Schiff soll nach jugoslawischen Berechnungen je Tonne 2 Dollar billiger als der Eisenbahnweg sein.

UMFANG DES DONAUVERKEHRES

Konkrete Angaben über die Höhe des Donauverkehrs konnten nicht gegeben werden, sondern nur Schätzungen des Friedensverkehrs auf etwa 5,5 Mill. Jahrestonnen, der sich ohne den Seedonauverkehr vielleicht noch auf 4—5 Mill. t vermindert. Die Gründe für diesen geringen Umfang wurden einleitend geschildert. Hier sei noch beigelegt, daß es keine einheitliche Schiffsfahrtsstatistik gibt, so daß Doppelzählungen unvermeidlich sind. Auch Vergleiche zwischen dem österreichischen Donauverkehr vor dem ersten Weltkrieg mit 2,2—2,4 Mill. t Jahresverkehr mit dem Verkehr vor dem zweiten Weltkrieg (die letzten Daten liegen überhaupt nur bis 1936 vor!) von ca. 1,6 Mill. t Umfang hinken, weil in den Angaben vor dem ersten Weltkrieg noch ein starker Ruderverkehr enthalten ist, der jetzt geschwunden ist. Wie steigerungsfähig aber dieser Verkehr ist, zeigen die Verkehrsleistungen der Kriegszeit, wo in Wien (diese Angaben umfassen beinahe den ganzen österreichischen Verkehr) ein Transitverkehr von 3,4 Mill. t erreicht wurde, während 1,5 Mill. t gelöscht und 0,3 Mill. t zugeladen wurde. Der österreichische Gesamtverkehr von 5,2 Mill. t erreichte also nahezu den Umfang des gesamten Donauverkehrs im Frieden. Über die Nachkriegsentwicklung in Wien werden keine Angaben

gemacht, der Umschlag ist aber stark zurückgegangen. Dagegen hat er sich in Linz von 180 000 t auf (1949) 850 000 t erhöht, was ausschließlich auf die Ruhrkohlenverschiffung für die Hütte Linz im Talverkehr zurückzuführen ist, während die Bergfahrt nur 75 000 t ausmachte. Dieser Kohlenverkehr wird weiter anhalten und sich noch durch den Rhein-Mainkanal steigern, doch könnte schon jetzt durch geeignete Tarifmaßnahmen der Donauverkehr nach Linz und die Rückfracht (Roheisen, Papier, Holz, später auch Blech und Erdölprodukte der Linzer Raffinerie) gesteigert werden. Es fehlen noch immer die so dringlich notwendigen See-Donau-Umschlagtarife!

Angaben über den ungarischen Donauverkehr 1948 (Verkehr 1949/12) weisen einen Gesamtverkehr von 2,1 Mill. t aus, also genau 1 Mill. t weniger als 1938. Für 1937 wird — bei einem Gesamtverkehr von 3,7 Mill. t — ein Transitverkehr von 2,5 Mill. t genannt, der nach Österreich, der Tschechoslowakei und Deutschland ging.

Der Transit durch Österreich (also nach Deutschland) betrug 1936 0,5 Mill. t, die Ein- und Ausfuhr nach Österreich 0,9 Mill. t, ebenfalls vorwiegend im Verkehr mit dem Südosten, so daß der Fehlbetrag von 1 Mill. t im ungarischen Transit auf das Fehlen des Verkehrs mit Deutschland und Österreich zurückzuführen sein dürfte.

Untersuchungen, wie sie von der UNO angestellt werden, haben gezeigt, daß die angestrebte Industrialisierung und Steigerung des Hektarertrages im Südosten neue Gütertauschmöglichkeiten eröffnet. Der Ersatz der deutschen Waren und des deutschen Marktes durch die Sowjetunion ist bisher nur ungenügend erfolgt, Deutschland hat also noch immer große Chancen, die es aber nur dann nützen kann, wenn der Rhein-Main-Donaukanal zu einer Zeit vollendet wird, in der man die deutsche Hilfe noch nicht entbehren kann.

Die Nachkriegsentwicklung der Seehäfen des polnischen Verwaltungsgebietes

Von unserem Ostkorrespondenten

Im Rahmen des polnischen Außenhandels spielt der Seeverkehr eine erhebliche Rolle. Während aber vor dem Kriege 77 % des gesamten mengenmäßigen Außenhandels über die Seehäfen Danzig und Gdingen geleitet wurden, belief sich der Anteil der seewärts verschifften Außenhandelsgüter 1948 erst auf 45,5 % und in den ersten acht Monaten 1949 gar nur auf 41,7 %. Um diese Divergenz gegenüber der Vorkriegszeit zu beseitigen, sind im Laufe des am 1. 1. 1950 angelaufenen Sechsjahresplanes erhebliche Ausbaupläne geplant. Die Umschlagskapazität der Seehäfen soll auf 33 Mill. t gebracht und die Tonnage der Handelsflotte verdreifacht werden. Ob dieses Endziel erreicht wird, bleibt abzuwarten. Immerhin

wird die polnische Seehafenpolitik dieses Ziel mit der gleichen Konsequenz verfolgen wie schon andere Vorhaben nach dem Kriege.

ENTWICKLUNG DES AUSSENHANDELS

Der polnische Außenhandel stieg von 16 Mill. t im Jahre 1936 auf 18,9 Mill. t 1938 an und erreichte 1947 25 Mill. t und 1948 36,5 Mill. t. In den ersten acht Monaten 1949 belief sich das Außenhandelsvolumen bereits auf 27,1 Mill. t. Mengenmäßig hat sich also der Außenhandel gegenüber der Vorkriegszeit bereits fast verdoppelt. An der Zuwachsrate von 11,5 Mill. t Gütern von 1947 auf 1948 hat der Seeverkehr mit fast 7 Mill. t einen größeren Anteil als der Eisenbahnverkehr mit nur 4,7 Mill. t. Mengenmäßig hat die See-

schiffahrt den Vorkriegsverkehr also bereits erheblich überschritten, wenn auch der Anteil am Gesamtverkehr noch erheblich unter der Quote der Vorkriegsjahre liegt. Die großen über die Landgrenzen transportierten Gütermengen ergeben sich aus der noch immer starken Außenhandelsverflechtung Polens mit den Ländern des Ostblocks. Die seit 1948 erkennbare außenhandelswirtschaftliche Expansion Polens sprengt jedoch mehr und mehr den bisher eingehaltenen Rahmen, und die weitgesteckten Pläne im Ausbau der polnischen Seeschiffahrt lassen auf eine verstärkte Eingliederung Polens in die Weltwirtschaft schließen.

Der seewärtige Warenein- und -ausgang Polens belief sich 1938 im Monatsdurchschnitt auf 1,36 Mill. t. 1947 war bereits wieder eine monatliche Beförderungsmenge von 891 000 t erreicht worden, die sich 1948 auf 1,4 Mill. t erhöhte. Im Durchschnitt der ersten acht Monate 1949 verharnte sie auf diesem Stande. Diese Entwicklung des Seeverkehrs läßt eine Stagnation erkennen, die vermuten läßt, daß Polen bei dem technischen Stand der Hafeneinrichtung die maximale Ausnutzung der Beförderungskapazität erreicht hat. Diese Vorhaben des Sechsjahresplanes sollen die Kapazität erhöhen.

Die Entwicklung des polnischen Außenhandels nach land- und seewärtigen Verbindungen¹⁾

Jahr	(Mengenmäßiger Außenhandel in 1000 t)			In o/o	
	Insgesamt	Landweg	Seeweg	Landw.	Seeweg
Ein- und Ausfuhr insgesamt					
1936	16 030	3 661	12 369	22,8	77,2
1937	18 682	4 133	14 549	22,1	77,9
1938	18 907	4 213	14 695	22,3	77,7
1947	24 976	15 248	9 727	61,1	38,9
1948	36 500	19 900	16 610	54,5	45,5
1949 Jan.-Aug.	27 140	15 828	11 312	58,3	41,7
Einfuhr					
1936	3 066	1 380	1 687	45,0	55,0
1937	3 685	1 410	2 275	38,3	61,7
1938	3 310	1 179	2 131	35,6	64,4
1947	3 120	1 253	1 867	40,2	59,8
1948	4 432	1 832	2 600	40,9	59,1
1949 Jan.-Aug.	3 453	1 561	1 892	45,2	54,8
Ausfuhr					
1936	12 964	2 281	10 683	17,6	82,4
1937	14 997	2 723	12 273	18,2	81,8
1938	15 597	3 033	12 564	19,4	80,6
1947	21 856	13 995	7 861	64,0	36,0
1948	32 094	18 100	14 000	56,2	43,8
1949 Jan.-Aug.	23 687	14 267	9 420	60,2	39,8

¹⁾ Nach Rocznik Statystyczny 1948 und Wiadomosci Statystyczne 1949

Aus dem engen Zusammenhang zwischen Außenhandel und Seeschiffahrt ergibt sich die Notwendigkeit des Ausbaues der Seehäfen und der Handelsflotte. Der bisher stärkeren Förderung der Seehäfen, der Beseitigung der Kriegsschäden und dem Wiederaufbau von Hafenanlagen und Umschlagseinrichtungen lag der Gedanke zugrunde, zunächst einmal in den Häfen die Voraussetzungen für die Aufnahme des Seeverkehrs zu schaffen. Da der Welthandelsflotte genügend Tonnage zur Verfügung steht, konnte der Ausbau einer eigenen Handelsflotte in den ersten Jahren nach der Wiedererlangung der Eigenstaatlichkeit zurückgestellt werden, um eine zu starke Belastung im Rahmen der Wiederaufbauarbeiten zu vermeiden.

DER WIEDERAUFBAU DER SEEHAFEN

Polen fand die deutschen Seehäfen in einem sehr stark mitgenommenen Zustande vor. Die Kriegsschäden waren groß und die Hafenanlagen und Umschlagseinrichtungen weitgehend zerstört. Der Aufbau mußte gewissermaßen von Grund auf vorgenommen werden. Die Wiederaufbaumaßnahmen waren hierbei weniger eine Frage des Prestiges, als eine Frage wirtschaftlicher Notwendigkeit und des Zwanges, mit dem Export den notwendigen Import zu finanzieren. Das oberschlesische Grubengebiet steht mit seinem Steinkohlenreichtum und seiner Fülle anderer Bodenschätze heute Polen ungeteilt zur Verfügung. Dieses mächtige Industriepotential kann seine wirtschaftlichen Möglichkeiten nur im Rahmen der Weltwirtschaft, nicht aber im Rahmen des kleinen polnischen Staates voll entfalten. Das Ventil für den Export der oberschlesischen Erzeugnisse, die zu etwa 95 % aus Kohlen bestehen, sind die Seehäfen, deren Ausbau aus diesem Grunde schnell vorangetrieben werden mußte.

In den ersten fünf Jahren nach Kriegsende sind die Häfen Danzig, Gdingen und Stettin soweit wieder aufgebaut worden, daß sie zu den Großhäfen des Ostseeraumes gerechnet werden können. Sicherlich geht der Wiederaufbau nur verhältnismäßig langsam und vor allem der polnischen Seepolitik nicht schnell genug vor sich. Manche Provisorien zur Abwicklung des Umschlags werden erst in Jahren beseitigt werden können. Es ging schließlich nicht nur darum, die durch Wracks und Trümmer gesperrten und gefährdeten Häfen zu räumen und die Hafenanlagen, soweit sie noch als solche anzusprechen waren, wieder aufzubauen, sondern es galt auch, alle Maßnahmen zu treffen, die eine reibungslose Abwicklung des Umschlags gewährleisten. Die Jahre 1948 und 1949 haben erhebliche Fortschritte gebracht. In Gdingen ist inzwischen der Molenbau vollendet und die neue Haupteinfahrt in Betrieb genommen worden. Durch Kriegshandlungen waren die alten, etwa zwei Seemeilen langen Wellenbrecher zum Teil vernichtet worden. Die Einfahrt war durch Wracks erschwert. Mit dem planmäßigen Aufbau der Wellenbrecher wurde 1947 begonnen, und die neue Hafeneinfahrt wurde weiter nordwärts verlegt. Besondere Schwierigkeiten bereitet das Wrack des Panzerschiffes „Gneisenau“, das wegen der außerordentlich hohen Kosten nicht beseitigt werden kann. Es wird deshalb geplant, den Schiffskörper zu zementieren und in das System der Wellenbrecher einzubauen.

Die Hafengemeinschaft Danzig/Gdingen besitzt bereits 120 Kräne. Die Gesamtfläche der Lagerhäuser und Schuppen wird auf 182 000 qm beziffert, und die nutzbaren Kais weisen eine Länge von 11,5 km auf. Auch die kleinen, für den Umschlag aber nicht unwichtigen Häfen Stolpmünde, Rügenwalde und Kolberg sind in den letzten Jahren weitgehend aufgebaut worden. Der Wiederaufbau des Stettiner Hafens geht langsamer vor sich. Das liegt nicht nur an den größeren Kriegsschäden und Zerstörungen, sondern hat einen politischen Hintergrund. Der polnischen Mentalität entspricht es, die „eigenen“ Häfen Danzig und Gdingen zu bevorzugen und ihnen die Rolle des Haupthafens zuzuweisen. Aber diese gefühlsmäßige Einstellung

läßt sich nicht mehr aufrecht erhalten, seitdem man in Polen die Oder-Neiße-Linie als Defacto-Grenze angesehen haben will. Hinzu kommen die Forderungen der Tschechoslowakei, ihren Transit über Stettin und nicht über Danzig/Gdingen zu leiten. Diese Forderungen mußten im Interesse eines gutnachbarlichen Zusammenlebens und der Förderung des Transitverkehrs aus dem außerpolnischen Hinterlande über die polnisch verwaltete Seeküste beachtet werden. Trotzdem wird Stettin immer ein „heißes Eisen“ bleiben, und das Tauziehen zwischen den beiden Ostseerivalen wird im Laufe der Zeit noch stärker werden, als es schon früher war. Schon sind die ersten Differenzen zwischen den beiden Ländern um die Ausnutzung und den Aufbau Stettins offen zutage getreten, und weitere dürften folgen. Polen und die Tschechoslowakei machen sich gegenseitig den Vorwurf, vertraglich übernommene Verpflichtungen nicht einzuhalten. Aber auch der Konkurrenzkampf zwischen den Häfen ist mit dem zunehmenden Ausbau Stettins wieder aufgelebt. Zwar versucht Polen, den Wettbewerb zu mildern und den Häfen ihr Aufgabengebiet zuzuweisen, aber die gegenüber Danzig/Gdingen günstigere geographische Lage Stettins bietet einen natürlichen Vorteil in der Entwicklung des Umschlagverkehrs. Stettin besitzt für die Abwicklung des Transitverkehrs nach dem Südosten wesentlich bessere Voraussetzungen als die anderen Häfen.

Um einen Ausgleich zwischen den widerstreitenden Interessen zu finden und um den national-politischen Forderungen gerecht zu werden, soll Stettin zum Massenguthafen für Kohle, Erz und Holz werden, während der Umschlag hochwertiger Stückgüter Danzig/Gdingen vorbehalten bleiben soll. Aber auch bei dieser Zielsetzung dürfte es sich herausstellen, daß die Erfordernisse der Wirtschaft und des Verkehrs größeres Gewicht haben, als lediglich eine nach nationalpolitischen Gesichtspunkten vorgenommene Abgrenzung des Hinterlandes. Die Verschiebung des Umschlagsverhältnisses zwischen Stettin und Danzig/Gdingen von 1 : 12 i. J. 1947 auf 1 : 4 i. J. 1948 und 1 : 3 i. J. 1949 spricht eine beredete Sprache und unterstreicht die verkehrsgünstigere Lage der Odermündung. Eine besondere Rolle ist Swinemünde als Vorhafen Stettins und Basis der polnischen Hochseefischerei zugeordnet. Der Ausbau des Hafens zur Aufnahme einer größeren Zahl von Fischdampfern und Hochseefischkuttern wird mit allem Nachdruck vorangetrieben. Magazine, Bunkerstationen und alle anderen für die Ausrüstung von Fischereifahrzeugen und Frachtdampfern notwendigen Einrichtungen werden gebaut und sind zum Teil schon fertiggestellt worden. Auch als Ausgangspunkt der Fährverbindung vom Festland nach Schweden hat Swinemünde Bedeutung erhalten.

DIE VERKEHRSENTWICKLUNG DER SEEHAFEN

Der Güterverkehr der Häfen des polnischen Verwaltungsgebietes hat sich in den Nachkriegsjahren schnell entwickelt. Die größte Steigerung war 1948 mit der Ausdehnung der polnischen Kohlenexporte zu verzeichnen. Aber schon Ende 1948 machte sich eine Stagnation bemerkbar, die sich auch 1949 fortsetzte. Die Unausgeglichenheit des ein- und ausgehenden

Güterumschlages ist ausschließlich auf den Kohlenexport zurückzuführen, der nicht nur die Tonnagebilanz der Seeschifffahrt belastet, sondern im gleichen Maße auch den Eisenbahnverkehr trifft. Nur durch den Einsatz ausländischer Schiffe, die Güter in den Ostseeraum bringen, um Kohlen als Rückfracht mitzunehmen, kann die Frachtenbilanz einigermaßen rentabel gehalten werden. An dem so entstehenden Ringverkehr nehmen auch in zunehmendem Maße deutsche Schiffe teil. Oft gehen sogar ausländische Schiffe, die Häfen des Nordseeraumes angelaufen haben, leer zur Kohlenaufnahme nach Stettin und Danzig.

In den ersten acht Monaten 1949 wurden in den Häfen des polnisch verwalteten Gebiets Güter in Mengen von 11,3 Mill. t gegenüber 10,6 Mill. t in der Vergleichsperiode des Vorjahres umgeschlagen. Diese ausgewiesene Umschlagssteigerung erklärt sich aus dem größeren Seeverkehr des 1. Vj. 1949 gegenüber dem 1. Vj. 1948. Eine Aufgliederung nach Güterarten ist den polnischen Statistiken²⁾ erst seit Anfang 1949 zu entnehmen. Während der Monate Januar—August 1949 bestanden die seewärtig eingegangenen Gütermengen von 1,9 Mill. t zu 10 % aus Spezialmassengütern, vornehmlich Getreide und Holz, zu 68 % aus anderen Massengütern, in erster Linie Erz und Kunstdünger, und zu 22 % aus Stückgütern. Der seewärtige Ausgangsverkehr wird durch Kohlen bestimmt, die in der Berichtszeit 89 % ausmachten. 4 % der Ausgangsmengen entfielen auf Spezialmassengüter und 7 % auf Stückgüter. Da sich der gesamte Kohlenexport Polens in den ersten acht Monaten 1949 auf 18,5 Mill. t belief, sind nur 45 % über den Seeweg gegangen. Die Zunahme des polnischen Kohlenexports hat auch 1949 angehalten. Die seewärtig verschifften Kohlenmengen haben aber bei gleichzeitiger Zunahme des landwärtigen Exports abgenommen.

Der Seeverkehr
in den Häfen des polnischen Verwaltungsgebietes
(in 1000 t)

Jahre	Gesamtverkehr	Eingang	Ausgang
1938 Monatsdurchschn.	1 358,3	257,5	1 100,8
1946 „	649,6	233,1	416,5
1947 „	891,0	242,8	648,2
1948 „	1 383,5	261,8	1 121,7
1948 Jan.-Aug.	10 616,0	1 931,7	8 684,3
1949 Jan.-Aug.	11 311,8	1 891,6	9 420,2
davon:			
Kohlen	8 268,3	—	8 268,3
Spezial-			
massengüter	665,5	186,3	479,2
And. Massengüter	1 290,8	1 290,8	—
Stückgüter	1 087,2	414,5	672,7

Mit der stürmischen Aufwärtsentwicklung der Umschlagsmengen in Stettin konnte die Umschlagszunahme in Danzig/Gdingen nicht Schritt halten. Während der Gesamtverkehr der Hafengemeinschaft Danzig/Gdingen von 1947 auf 1948 um 31 % zunahm und sich in den ersten acht Monaten 1949 gegenüber der Vergleichszeit des Vorjahres weiter um 15 % steigerte, wies Stettin in den Vergleichsperioden relative Umschlagssteigerungen von 325 bzw. 65 % auf. Die Unter-

²⁾ Wiadomości Statystyczne, herausgegeben vom Statistischen Hauptamt in Warschau.

schiedlichkeit der Güterzusammensetzung im Wareneingang der beiden Häfen ist bei verhältnismäßig kleinen Mengen gering. Danzig/Gdingen tritt im Stückgutverkehr, Stettin in der Erzeinfuhr stärker hervor. Im Ausgangsverkehr ist der Kohlenanteil Stettins prozentual größer als derjenige der Hafengemeinschaft. Die kleinen Häfen Kolberg, Rügenwalde und Stolpmünde haben lediglich zwischenzeitlich eine untergeordnete Rolle als Kohlenexporthäfen gespielt. Infolge des zunehmenden Ausbaus Stettins ist der Kohlenversand dieser Häfen während der ersten acht Monate 1949 gegenüber der Vergleichszeit des Vorjahres um die Hälfte zurückgegangen.

Verkehrsentwicklung der einzelnen Häfen (in 1000 t)

Jahr	Danzig/Gdingen		Stettin		übr. Häf. ^{*)}	
	inges.	Ausgang	inges.	Ausgang	inges.	Ausgang
Monats-						
1938 durchschn.	1858,4	.	.	.	.	.
1947	807,5	.	.	60,5	.	23,0
1948	1060,8	.	.	259,8	.	62,9
1948 Jan.-Aug.	8264,2	.	.	1799,8	.	551,7
1949 Jan.-Aug.	8286,6	1465,7	6820,0	2763,0	425,9	2337,1
davon						
Spezialmassengut.	540,8	183,3	357,5	124,4	3,0	121,4
And. Massengüter	936,5	986,5	.	354,3	.	.
Kohlen	5875,6	.	5875,6	2130,8	.	2130,8
Stückgut	933,7	345,9	587,8	185,5	68,6	84,9

*) Kolberg, Stolpmünde, Rügenwalde. Der Ausgangsverkehr entspricht dem Gesamtverkehr.

Der Kohlenumschlag begann in den pommerschen Häfen im Herbst 1947 in Stolpmünde, im Januar 1948 in Rügenwalde und im März 1948 in Kolberg. In diesen drei Häfen wurden 1948 755 000 t Kohle seewärtig umgeschlagen, davon in Stolpmünde 436 000 t, in Rügenwalde 149 000 t und in Kolberg 170 000 t. Die für die skandinavischen Länder und in erster Linie für Schweden und Dänemark bestimmte Kohle wurde von kleineren Motorseglern und Dampfern übernommen. Im gleichen Maß mit den Fortschritten im Ausbau Stettins geht der Kohlentransport über die pommerschen Häfen zurück und wird in absehbarer Zeit völlig aufhören. Dafür sollen diese Häfen in den Umschlag von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Baustoffen und Holz eingespannt werden und vornehmlich dem Umschlagverkehr ihres Hinterlandes dienen. Regelmäßige Schiffslinien mit den großen Häfen des unter polnischer Verwaltung stehenden Küstengebiets und mit dem Ausland sollen eingelegt werden. Auch als Hauptplätze der polnischen Ostseefischerei sollen sie an Bedeutung gewinnen.

DER AUFBAU DER HANDELSFLOTTE

Die polnische Handelsflotte ist einer der wichtigsten Faktoren der polnischen Seepolitik. Sie ist aber zu klein und entspricht in keiner Weise den wachsenden wirtschaftlichen Bedürfnissen des Landes. Ihr Ausbau wird deshalb als eine der wesentlichsten Aufgaben des Sechsjahresplanes bezeichnet. Vor dem Kriege besaß Polen eine Handelsflotte von 120 000 BRT. Sie befand sich ausschließlich im Besitz privater und halbprivater Gesellschaften. 1946 bestand die Flotte aus 26 Schiffen mit 94 000 BRT. Da Polen 15 Schiffe als Reparationen erhielt, wuchs sie 1947 auf 42 Schiffe mit 155 750 BRT an. Durch Indienststellung verschiedener Neubauten ist der Schiffsbestand inzwischen auf etwa 50 Einheiten mit rund 200 000 BRT angestiegen. Flaggschiff der polnischen Handelsflotte ist

das 14 287 BRT große Passagiermotorschiff „Batory“, das schon vor dem Kriege auf der Linie Gdingen/New York fuhr und den Liniendienst im April 1947 wieder aufnahm. Das zweitgrößte Schiff ist die 11 030 BRT große „Sobieski“, die zwischen Genua und New York fährt. Die Handelsflotte setzt sich aus vier Passagierschiffen, 11 Motorfrachtern, 26 Frachtdampfern, drei Tankern und einer Eisenbahnfähre zusammen.

Die Entwicklung der polnischen Handelsflotte

Jahr	Schiffs- zahl	Dampf- Schiffen	Motor- Schiffen	BRT	Größenklassen in BRT			
					100- 1000	1000- 3000	3000- 10000	über 10000
1937	58	.	.	95 000	.	.	.	.
1938	59	30	29	95 000	32	21	4	2
1939	71	36	35	102 000	44	21	4	2
1946	26	19	7	94 000	2	14	8	2
1947	42	30	12	155 700	4	20	16	2
1947				155 700	2 740	36 342	91 342	25 317

(Nach Rocznik Statyczny 1947, Seite 112, und Rocznik Statystyczny 1948, Seite 133).

Nur ein Teil der die Häfen des polnischen Verwaltungsgebiets anlaufenden regelmäßigen Linien wird von polnischen Schiffen befahren. 34 der 47 Linienverbindungen, die Danzig/Gdingen berühren, werden von ausländischen Gesellschaften bereedert. Die Zahl der außereuropäischen Linien der Hafengemeinschaft ist bereits größer als vor dem Kriege. 11 Linien verbinden Danzig/Gdingen mit den baltischen und skandinavischen Ländern, drei mit Rotterdam und Antwerpen, zwei mit englischen Häfen und eine mit dem Mittelmeer. Von den außereuropäischen Schiffslinien werden die Verbindungen nach der Levante und Nordamerika am häufigsten befahren. Drei ostasiatische Verbindungen führen nach China und Japan. Nach Australien sind zwei reguläre Schiffslinien und nach Südafrika und Südamerika je eine eingelegt.

Die polnische Handelsflotte verteilt sich auf sechs Reedereien, deren wichtigste die Gdingen/Amerikaline, die Polnische Schifffahrtsgesellschaft, die Polnisch-britische Schifffahrtsgesellschaft und die Baltische Reederei sind. In Gdingen wurde im vergangenen Jahre eine neue Genossenschaft zur Hebung und Verwendung von deutschen Schiffen, die in den unter polnischer Verwaltung stehenden Gewässern versenkt wurden, gegründet. Die Genossenschaft besitzt gleichzeitig das Recht des Aus- und Umbaus der Schiffe und ihres Einsatzes. Die polnische Presse knüpft an diese Neugründung die Hoffnung auf eine möglichst gute Ausnutzung der Wracks, durch deren Hebung gleichzeitig noch bestehende Fahrhindernisse beseitigt werden sollen. Die Genossenschaft, deren Teilhaber Offiziere und Matrosen der polnischen Handelsmarine sind, nimmt die Hebung der Schiffe, ihre Reparatur und ihre Einreihung in die polnische Handelsflotte auf eigene Kosten vor.

Der Anteil der polnischen Flotte an den in den eigenen Häfen umgeschlagenen Gütermengen ist relativ gering. Er belief sich im Jahre 1947 auf 6,5 %, 1948 auf 9,0 % und 1949 auf 9,8 %⁴⁾. Die Beförderungsleistungen erreichten im Jahre 1948 eine absolute Höhe von 1,7 Mill. t und in den ersten acht Monaten

⁴⁾ Zycie Gospodarcze Nr. 24/1949 S. 1075.

1949 von 1,17 Mill. t. 1948 wurden von polnischen Passagierschiffen 35 300 Fahrgäste befördert. Von den Umschlagsmengen der Monate Januar—August 1949 entfielen 382 000 t auf die Linien- und 789 000 t auf die Trampschiffahrt⁵⁾. Wenn auch der größte Teil der Gütermengen auf die Beförderung von und nach den eigenen Häfen entfällt, so wurden doch zwischen fremden Häfen im Linienverkehr 55 000 t und im Trampverkehr 85 000 t befördert. Zwischen den eigenen Häfen wurden 29 000 t Güter umgeschlagen. 22 400 Fahrgäste, davon 4 500 aus den eigenen Häfen und 17 900 aus fremden Häfen, nahmen die polnische Schifffahrt in Anspruch.

⁵⁾ Wiadomości Statystyczne, Jahrgang 1949.

Im Laufe des Sechsjahresplanes soll die polnische Flotte verdreifacht und auf 600 000 BRT ausgebaut werden, um den eigenen Frachtenanteil wesentlich zu erhöhen. Wenn auch ein Teil der Schiffe weiterhin auf ausländischen Werften in Auftrag gegeben werden muß, so soll doch die Schiffbauindustrie in Danzig, Gdingen und Stettin, deren Kapazität nicht unerheblich ist, künftig in das Bauprogramm eingespannt werden. Verschiedene Frachter sind bereits auf eigenen Werften vom Stapel gelaufen. Zwei neuzeitliche Frachtschiffe von je 4000 BRT, die auf der Levante-Linie eingesetzt werden sollen, sowie fünf Stückgutmotorschiffe von je 650 BRT befinden sich im Bau.

Die Position der norwegischen Schifffahrt in der Weltwirtschaft

Dr. sc. pol. Inge Lesch, Neumünster

Die norwegische Schifffahrt nimmt im Verhältnis zu allen anderen Wirtschaftszweigen des Landes einen besonderen Platz ein. Das norwegische Wirtschaftsgebiet mit seiner stark beschränkten landwirtschaftlichen Basis und seiner niedrigen Bevölkerungsziffer konnte im Laufe seiner Entwicklung zu keiner Zeit den recht hohen Einfuhrbedarf in vollem Umfange durch Warenexport decken, so daß die Bilanz des norwegischen Warenverkehrs mit dem Auslande stets ein erhebliches Passivsaldo für Norwegen ausgewiesen hat. Erst die Einnahmen aus den Beförderungsleistungen der Handelsflotte haben diese Lücke schließen können und sogar Zahlungsbilanzüberschüsse bewirkt. Die hohen Einnahmeüberschüsse aus Schifffahrtsleistungen haben praktisch Zinsleistungen und Amortisationen für ausländisches Kapital und damit die Entwicklung der norwegischen Volkswirtschaft überhaupt erst ermöglicht.

STRUKTUR DER NORWEGISCHEN FLOTTE

Durch beständige geschickte Modernisierung und Anpassung an die weltwirtschaftlichen Gegebenheiten hat Norwegen sich eine außergewöhnlich leistungsfähige Handelsflotte geschaffen, deren hohe Qualifikation ihr eine Spitzenstellung in der Weltschifffahrt verschafft und den extrem hohen Grad ihrer Internationalität gesichert hat.

Für die norwegische Handelsflotte sind bei einem Vergleich mit den Flotten anderer Länder im wesentlichen folgende Merkmale charakteristisch:

1. ihr im Verhältnis zum Außenhandelsvolumen unverhältnismäßiger Umfang,
2. ihre differenzierte Zusammensetzung nach Antriebsarten,
3. ihre differenzierte Zusammensetzung nach Betriebsarten,
4. der hohe Anteil an Spezialtonnage mit relativ viel großen Einheiten und Tankerfahrzeugen sowie der geringe Anteil von alten Schiffen.

Der absolute Umfang der norwegischen Handelsflotte wird für das Jahr 1937, bei Ausweis aller registrierten Einheiten, mit insgesamt 4 181 Schiffen von 4,543 Mill. BRT angegeben.

Der Verlust von 42 % der Gesamttonnage während des zweiten Weltkrieges wurde in den Nachkriegsjahren verhältnismäßig rasch wieder ausgeglichen, und schon im Dezember 1947, also etwa 2½ Jahre nach Kriegsende, betrug die Bruttoregistertonnage 4 Mill. BRT, d. h. es waren bereits wieder 2/3 der Nettokriegsverluste gedeckt. Zu Beginn des Jahres 1949 war der Vorkriegsstand wieder erreicht. Für das Jahr 1953 wird ein Umfang der norwegischen Handelsschiff-tonnage von etwa 6 Mill. BRT vorausgesagt.

Norwegen hat sich stets die Spezialisierung seiner Schiffstransporte angelegen sein lassen. Es baute vor allem eine sehr starke Tankerflotte auf, die ihren Anteil an den Weltöltransporten durch besonders hochwertige Beförderungsleistungen sicherte.

Die Entwicklung der norwegischen Tankschifffahrt 1900—1948

Jahr	Tonnage in 1000 BRT	Anteil an der Welttankertonnage in %
1900	3	0,7
1914	19	3,4
1920	107	3,5
1923	178	3,4
1928	564	8,6
1931	1 450	17,0
1939	2 117	18,8
1948	1 804	11,7

Im August 1948 befanden sich bereits wieder 2,056 Mill. t dw. norwegischer Tankertonnage in Bau. Das waren etwa 35 % der Welttankerneubauten. Nach Fertigstellung dieser Bauten dürfte Norwegen wieder auf einen Anteil von ca. 14 % an der Welttankertonnage gekommen sein. Diese Tonnage ist leistungsmäßig hochqualifiziert. Es erscheint nicht ausgeschlossen, daß die norwegische Tankertonnage infolge