

Mianecki, Pawel

Article — Digitized Version

Das Transitproblem im Blickwinkel der Seehafenpolitik Polens

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Mianecki, Pawel (1958) : Das Transitproblem im Blickwinkel der Seehafenpolitik Polens, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 38, Iss. 12, pp. 701-705

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132733>

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.

Restriktivzölle (über den jetzt wieder bestehenden amerikanischen Einfuhrzoll von 1,7 cts/lb hinaus), die beantragt worden waren, wurden von der USA-Regierung abgelehnt.

Bei diesen Entscheidungen hat die seit dem Winter 1957/58 eingetretene Preiserholung hineingespielt, die vor allem als Folge des Abflauens der Recession in

den USA und der Lockerung des Ostembargos für Kupfer eintrat, so daß wenigstens theoretisch im Herbst 1958 eine Absatzerweiterung möglich schien. Zumindest herrscht die Auffassung vor, daß es unter den jetzt gegebenen Umständen besser sei, die weitere Preisgestaltung dem natürlichen Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage zu überlassen.

Das Transitproblem im Blickwinkel der Seehafenpolitik Polens

Pawel Miancki, z. Z. Hamburg

Der Warentransit in Mitteleuropa ist ein umstrittenes wirtschaftspolitisches Problem der an diesen Dienstleistungen interessierten Häfen. In dem auf Transit angewiesenen Hinterland beanspruchen die alten historischen Umschlagszentren des Seeverkehrs — sei es infolge ihrer günstigen geographischen Lage, sei es aus der wirtschaftsgeschichtlichen Entwicklung — eine dominierende Stellung. Es soll die Aufgabe dieser Untersuchung sein, diese Frage aus polnischer Sicht zu behandeln. Bei diesem Problem handelt es sich in erster Linie um den auf der Nord-Südachse erfolgenden Transitverkehr, denn der Konkurrenzkampf der Häfen um Warenanschaffung aus dem umstrittenen Hinterland, also aus den in dem Donaubecken liegenden Ländern, kommt vor allem auf dieser Relation zum vollen Ausdruck. Dabei sollen sich die Ausführungen auf die Tendenzen beschränken, die die Entwicklung des Transitverkehrs in den letzten Jahren beherrscht haben, während die weiteren Entwicklungsprobleme, wie sie sich der polnischen Verkehrspolitik, insonderheit unter Berücksichtigung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, stellen werden, einer gesonderten Untersuchung vorbehalten bleiben.

TRANSIT UND VERKEHRSPOLITIK

In vielen Ländern spielen die Dienstleistungen im Rahmen der Zahlungsbilanz eine wichtige Rolle und bilden eine beachtliche Position beim Zustandekommen des Sozialprodukts. Polen gehört zu den Transitländern, bei denen der Warentransit zusammen mit den Diensten der Handelsflotte den überwiegenden Teil der Dienstleistungen ausmacht. Es ist kein Zweifel, daß die mit Devisen abgegoltenen Dienstleistungen für ein Land wie Polen ein besonders günstiges Exportgeschäft darstellen. Es wäre aber ein zu begrenzter Aspekt, den Warentransit nur aus der Perspektive des Devisengewinnes und des Dienstleistungsgeschäftes zu betrachten. Der Warentransit nimmt auf die Entwicklung des Verkehrsnetzes im Transitland¹⁾ je nach der Größe des Transportvolumens entscheidenden Einfluß.

Der Warentransit hat für die Entwicklung der Seehäfen und ihre Verbindungen nicht selten eine entscheidende Bedeutung. Die Höhe des Transitumschlages

solcher Häfen wie Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg u. a. nimmt zweifellos eine ebenbürtige Stellung neben dem Umschlag des eigenen Außenhandels ein. Einige Häfen verdanken dem Transit ihre Existenz und ihren Ausbau. Eine Anzahl von Häfen ist erst infolge des Warentransits in der Lage, neue Schifffahrtslinien nach Übersee zu eröffnen und wirtschaftlich auszunutzen. Andererseits hat der Warentransit Einfluß auf die Verdichtung der Schiffsabfahrten bei den schon bestehenden Linien. Die Entwicklung des Transitverkehrs wird heute grundsätzlich von den Transitländern nicht mehr behindert, im Gegenteil bemüht man sich, ihn durch eine spezifische Transit- und Transportpolitik, die ja nur eine Art der allgemeinen Wirtschaftspolitik darstellt, zu fördern.

Die Seehandelspolitik des heutigen Polens ist ein neuer Faktor im Konkurrenzkampf um das mitteleuropäische Transitgut. Auf dem Gebiet des Seeverkehrs konnten in den letzten 13 Jahren bedeutende Fortschritte erzielt werden, das gilt auch im Vergleich zur Situation während der Zwischenkriegszeit, wenn ein solcher Vergleich auch problematisch ist, weil eine echte Vergleichsgrundlage hinsichtlich der Entwicklung des Warentransits fehlt. Die Entwicklung des Transits über Polen war in den zwanziger und dreißiger Jahren ungünstig vorbelastet. Der unter deutschem Einfluß stehende Freistaat Danzig behinderte eine Expansion des polnischen Transitverkehrs, die den anderen deutschen Häfen, vor allem Hamburg, hätte abträglich sein können. Außerdem unterhielten die an der Nordsee gelegenen deutschen Seehäfen gute traditionelle Verbindungen zum Hinterland im Donaubecken, so daß eine polnische Konkurrenz in diesem Raum wenig Aussicht auf Erfolg gehabt hätte. So diente auch die Errichtung des künstlichen Seehafens Gdingen prinzipiell den Transportbedingungen des eigenen Außenhandels. Den Transitfragen konnte man keine besondere Beachtung schenken. Der Transitsumschlag für Danzig und Gdingen belief sich beispielsweise im Jahre 1935 auf 652 000 t, im Jahre 1936 auf 784 000 t, ein Volumen, das von Polen in der Nachkriegszeit bereits 1948 übertroffen wurde.

KONKURRENZFAHIGKEIT

Wenn man die Entwicklungstendenz des Transitverkehrs richtig beurteilen will, so darf man sich nicht auf die Betrachtung der Hafen- und Verkehrspolitik eines Landes beschränken. Die Frage der Konkurrenz-

¹⁾ Als Transitland wird hier das Land bezeichnet, das Transport- und Umschlagsdienstleistungen beim Warenaustausch zwischen zwei fremden zollpolitischen Gebieten leistet.

Anmerkung: Die vom Autor im Manuskript angeführten polnischen Ortsbezeichnungen wurden von der Redaktion durch die bekannten deutschen Namen ersetzt.

fähigkeit mit den Verkehrssystemen anderer Länder ist für die Beurteilung des Transitverkehrs ein wichtiges Element. Gewiß hat die geographische Lage eines Hafens großen Einfluß auf die Konkurrenzfähigkeit, aber sie entscheidet nicht allein über die Erlangung von Transitgütern. Wichtig ist vor allem eine elastische und aktive Transitpolitik, die die günstigen geographischen Bedingungen ergänzen muß. Das natürliche Transithinterland Polens sind die Länder des Donaubeckens, insbesondere die Tschechoslowakei und Ungarn. Diese Länder befinden sich jedoch in einem umstrittenen Raum, und die Orientierung ihrer Ladungen nach den nördlichen oder südlichen Häfen hängt von verschiedenen Faktoren ab. Einmal spielt die geographische Lage des Versandortes im Verhältnis zum Hafen, der als Verbindungsglied zwischen Land- und Seetransport dienen soll, eine wichtige Rolle. Bestimmende Faktoren sind weiterhin die Höhe der Transportkosten zu dem gegebenen Hafen, die Frequenz der Schiffsabfahrten, die Anzahl der Schiffsverbindungen, die Höhe der Umschlagskosten, die Schnelligkeit des Umschlags usw. Zu den Häfen, die gegenwärtig um das Transitgut in dem umstrittenen Hinterland mit den polnischen Häfen konkurrieren, gehören Triest, Rijeka, Hamburg, Bremen und die Beneluxhäfen Rotterdam und Antwerpen. Außer Rijeka, das erst seit 1953 aktiv in den Konkurrenzkampf eingegriffen hat, rivalisieren alle diese Häfen in diesem Raum schon lange sowohl unter sich als auch mit den polnischen Häfen.

Diese Häfen zeichnen sich alle durch ihre sehr hohe Aktivität aus, die besonders in den Jahren 1954 bis 1956 eine Erhöhung des über sie geleiteten Transitvolumens ermöglichte. Dagegen hat sich der Transitumschlag in den polnischen Häfen während dieser Zeit auf einer konstanten Höhe gehalten. Diese Stagnation im polnischen Transitumschlag bedeutete im Vergleich zu dem ständigen Anwachsen des Transitverkehrs der übrigen Wettbewerber in Wirklichkeit einen relativen Rückgang des über das polnische Zollgebiet gehenden Transitverkehrs.

Man hat die Gründe dieser Stagnation untersucht. In der völlig veränderten politischen, wirtschaftlichen und geographischen Situation der Nachkriegszeit hat man den Transitbemühungen nicht die gebührende Aufmerksamkeit zugewendet. Der Zerfall eines einheitlichen Weltmarktes bedeutete für die polnischen Häfen nach 1948 zunächst eine Festigung ihrer Position. So wurde z. B. der größte Teil der Exporte der Volksdemokratien nach dem Fernen Osten, insbesondere nach China, über den Hafen Gdingen umgeschlagen. Diese Waren stammten hauptsächlich aus der Sowjetunion, den Donaustaaten, aber auch aus Westeuropa. Die Tatsache, daß die meisten über Polen umschlagenden Länder zu den östlichen Wirtschaftspartnern gehörten, führte dazu, daß man sich von seiten Polens nicht besonders um die Erlangung des Transitgutes bemühte, weil man es für unnötig hielt. Man ging dabei von der stillen Annahme aus, daß der Transitweg über Polen wegen der sehr günstigen geographischen Lage sowie in Anbetracht der mit diesen befreundeten Ländern abgeschlossenen Wirtschaftsabkommen auf die Dauer gesichert sei.

Diese vorherrschende Anschauung wurde durch die Entwicklung der letzten drei Jahre, jedoch insbesondere der letzten 18 Monate widerlegt. Es macht sich der Einfluß wirtschaftlicher Faktoren bemerkbar, die erst im Verlauf der jüngsten Zeit zum Tragen gekommen sind und die bisher von seiten Polens wohl nicht genügend berücksichtigt wurden. Man kann mit Sicherheit annehmen, daß der Transitverkehr über eine andere Route geleitet wird, wenn der Transport von Waren über eine bestimmte Route aus gewissen Gründen — sei es durch zu hohe Kosten, eine zu lange Transportdauer oder aus irgendwelchen anderen wirtschaftlichen Gründen — für den Versender nicht mehr günstig ist. Aus diesem Grunde unternehmen die Konkurrenzhäfen jede für sie tragbare Maßnahme, um die günstigsten Transportbedingungen zu schaffen. Ihr Hauptinstrument ist die Anwendung entsprechender Tarife.

VERKEHRSPOLITISCHE MASSNAHMEN

Damit ergibt sich, daß die Eisenbahnen als Hauptträger des Zubringerverkehrs, oder besser gesagt die Eisenbahntarife, zum wichtigsten Faktor des Konkurrenzkampfes um das Transitgut werden. Man muß nämlich beachten, daß tarifmäßig die Entfernungen aus dem umstrittenen Hinterland zu den einzelnen Häfen praktisch gleich sind. Es ist anzunehmen, daß die mit der polnischen Transitroute konkurrierenden Eisenbahnen von Fall zu Fall besondere Prämien gewähren, um den Transport der Transitware übernehmen zu können. Solche Maßnahmen sind aber durch die wirtschaftlich völlig andere Struktur in Polen nicht durchführbar. Die angewandten Tarife des „Einheitlichen Transit-Tarifs zum Abkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr“ (ETT) sind fest und lassen sich nicht — jedenfalls nicht von Fall zu Fall — den besonderen, manchmal sehr berechtigten Ansprüchen anpassen. Noch bis vor kurzem war die Unelastizität der Tarife in Polen eines der Haupthindernisse für eine schnelle Entwicklung des Transitverkehrs aus dem umstrittenen Hinterland über die polnischen Häfen. Dadurch, daß die Entscheidungsbefugnisse von den ausführenden Firmen auf zentrale Verwaltungsbehörden verlagert worden waren, entstand ein langer bürokratischer Weg, der in keiner Weise der im Transitgeschäft erforderlichen schnellen Reaktion entsprach.

Diese Hindernisse sind in der Zwischenzeit erkannt worden, und es wurden bereits entsprechende Maßnahmen getroffen, um diese zeitraubenden Hindernisse zu beseitigen. Hinsichtlich der Hafentarife kommt dies auch schon in dem neuen, ab 1. März 1958 geltenden Umschlagstarif zum Ausdruck, der alle früher bestehenden Tarife ungültig machte. Dieser neue Tarif ist auf ähnlicher Basis aufgebaut wie die Tarife der konkurrierenden nicht-polnischen Häfen. Obwohl einige Umschlagskosten etwas höher liegen als in den früheren Tarifen, sind die Gesamtumschlagskosten beispielsweise niedriger als die in Hamburg.

Im Verlauf der letzten 18 Monate sind in der Entwicklung des Transitverkehrs über polnische Seehäfen große Veränderungen eingetreten, die die bisherige Struktur entscheidend wandelten. Diese Struktur war

allerdings auch ziemlich einmalig. Bis etwa zur Mitte des vorigen Jahres zählte man zu dem „strittigen Hinterland“ der polnischen Häfen auch westeuropäische Länder, deren Anteil am Transitverkehr entsprechend dem spezifischen Warencharakter beispielsweise für Gdingen das Rückgrat des Transitumschlags bildete. Diese Waren gelangten auf dem Seewege nach Gdingen, unterlagen dort verschiedenen Manipulationen (Qualitätskontrolle und dergl.) und wurden dann weiter nach dem Fernen Osten verschifft. Solche Anomalien, die sich aus der internationalen politischen Situation ergaben und für die die Durchführung des Embargos gegen China seitens westlicher Staaten ein typisches Beispiel war, sind naturgemäß nicht typische Erscheinungen, mit deren Beständigkeit man rechnen darf. Die fortschreitende Normalisierung des Welthandels hatte zur Folge, daß dieser Seetransitumschlag heute fast völlig verschwunden ist. Das bedeutet für den Hafen Gdingen praktisch einen jährlichen Ausfall von rd. 250 000 t Stückgut. Um den Stand des Transitumschlags auf seiner früheren Höhe zu halten, müssen jetzt alle Anstrengungen gemacht werden, um ein Äquivalent für diese ausgefallenen Stückgüter aus dem natürlichen Hinterland Polens zu beschaffen.

Hierfür kann eine Änderung der von den Transitgütern bevorzugten Relationen von entscheidender Bedeutung sein. So nimmt beispielsweise der Warenaustausch zwischen den südamerikanischen Ländern und den Donaustaaten von Jahr zu Jahr zu. Hier stößt Polen allerdings auf die starke Konkurrenz der Adria-häfen Triest und Rijeka. Man bemüht sich deshalb um eine Verdichtung der entsprechenden Schifffahrtslinien und um eine Frequenzerhöhung der Abfahrten. Da diesen verkehrspolitischen Maßnahmen die geringe Kapazität der polnischen Handelsflotte gegenübersteht, deren größter Teil im Handel mit dem Fernen Osten gebunden ist, wird die Teilnahme ausländischer Reedereien, die bisher bereits recht befriedigende Ergebnisse brachte, begrüßt. Die Zusammensetzung des Transportvolumens hinsichtlich der Auftraggeber zeigte bei den Polnischen Ozean-Linien (die größte polnische Reederei)²⁾ 1957 folgendes Bild:

- 80 % aller Ladungen waren polnische Ware
- 20 % waren Transitware für die Tschechoslowakei, Ungarn, die DDR und die Sowjetunion (Reihenfolge nach der Größenordnung)
- 65 % allen Transportgutes waren Stückgüter.

Gegenwärtig wird zum Beispiel der Hafen Gdingen, dessen Schwerpunkt als Universalhafen auf Stückgütern liegt, von 16 ausländischen Überseelinien direkt angelaufen. Von diesen wiesen folgende Linien die höchsten Umschlagsziffern auf: Svenska Orient-Linien, Göteborg, Svenska Amerika Lines, Göteborg, Moore Mc. Cormack Lines, New York, Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg, Finska Angfartygs A/B, Helsinki, Det Østasiatiska Kompagni, Kopenhagen. Die letztere ist bisher das einzige Mitglied der Far Eastern Freight Conference, die Gdingen regulär anläuft. Das bedeutet, daß

²⁾ Die POL verfügt über 55 Einheiten mit insgesamt 401 000 tdw, wobei zwei Drittel der Flotte aus Schiffen über 5000 tdw bestehen, und unterhält reguläre Verbindungen mit Häfen in 32 Ländern.



Unfall-
Haftpflicht-
Kraftverkehrs-
Feuer-
Betriebsunterbrechungs-
Einbruchdiebstahl-
Beratungs-
Glas-
Leitungswasser-
Sturm-
Verficherungen

**DEUTSCHE SACHVERSICHERUNG
EIGENHILFE**
AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG 1 · STEINSTR. 27 · RUF: 321013

man den Verladern, die in einem Vertragsverhältnis mit dieser Konferenz stehen, neben den Diensten der polnischen Flotte direkte Verschiffungsmöglichkeiten ab Gdingen bieten kann. Damit ist Gdingen beispielsweise für die Tschechoslowakei, die Vertragspartner der Fern Ost-Frachtkonferenz ist, wieder attraktiver geworden. Andererseits genießen die regulären Schifflinien, die in polnischen Häfen als solche anerkannt sind, eine Kostenermäßigung von 50 %, was für die Wahl der Route ausschlaggebend sein könnte.

Im vergangenen Jahrzehnt machte der Transitumschlag in den polnischen Häfen etwa 25 % des Gesamtumschlags aus. Massengüter brauchen hierbei nicht berücksichtigt zu werden, da diese für den Transitverkehr über polnische Häfen nicht typisch sind. Diese Quote des Transitverkehrs steht jedoch in keinem Verhältnis zu den vorhandenen Möglichkeiten.

VERLAGERUNG DER RELATIONEN

Nach dieser kurzen Skizzierung der Entwicklung des Transitverkehrs in den polnischen Seehäfen während des ersten Jahrzehnts der Nachkriegszeit stellt sich die Frage, welche Perspektiven sich für die weitere Entwicklung erkennen lassen.

Betrachten wir zunächst den Transitverkehr, der aus einer „natürlichen Tendenz“ seinen Weg über Polen nimmt. Es handelt sich hier hauptsächlich um den Warenverkehr aus der Relation Skandinavien—Donauländer. In dieser Relation besitzt Polen einfach deshalb eine starke Position, weil diese Transitroute den kürzesten Weg darstellt. Außerdem ist Danzig auf typische Ladungen, die in dieser Route ständig auf-

treten, spezialisiert. Darunter fallen beispielsweise alle Holzsendungen, die von Finnland nach Ungarn verschifft werden. Hier handelt es sich um einen dauerhaften Verkehr, da Ungarn aus einem strukturellen Holzangel auf diese Einfuhr angewiesen ist. Der Transitverkehr in dieser Relation besitzt heute bereits den Charakter einer traditionellen Route, so daß man durchaus von einem „nicht-umstrittenen Hinterland“ sprechen kann. Entscheidend für diesen Charakter ist aber hierbei weniger die geographische Lage des Hinterlands zum Transithafen, sondern vielmehr die des Versendungsortes der Ware zum Bestimmungsort. Falls dagegen eine Ware aus der Tschechoslowakei, Ungarn oder auch Westösterreich nach Westskandinavien bestimmt ist, so ist das Hinterland durchaus umstritten, denn die Ware kann sowohl über die polnischen Häfen wie auch die Häfen der DDR oder der Bundesrepublik geleitet werden.

Bis vor kurzem hatten die polnischen Häfen als Ostseehäfen gewissermaßen ein Monopol für den Verkehr Skandinavien—Donaubecken. Augenblicklich scheint sich jedoch der Schwerpunkt von Danzig mehr nach dem Westen zu verlagern. Dieser Tendenz muß man Beachtung schenken. Sie wurde vor allem dadurch ausgelöst, daß die bisherigen Transporte aus der DDR mit der Bestimmung nach Skandinavien für die polnischen Häfen ausfallen, weil man sich jetzt bemüht, den Transitverkehr aus der Relation Skandinavien—Südosteuropa und Osteuropa in stärkerem Maße als bisher über die Häfen der DDR zu leiten. Die Aktivierung des See- und Hafenverkehrs der DDR schafft für die polnischen Häfen eine neue Situation. Was den Transit aus Mitteleuropa nach den überseeischen Ländern betrifft, so darf man jedoch annehmen, daß ein Wettbewerb der Häfen Rostock und Wismar mit Gdingen und Hamburg vorläufig nicht aktuell ist. Demgegenüber muß mit einer Steigerung des Transitumschlags dieser Häfen nach nahe gelegenen Ländern durchaus gerechnet werden.

Diese Entwicklung ist noch durch die Einstellung des Fährdienstes zwischen Schweden und Polen begünstigt worden. Es werden nämlich nicht wenige Transporte (z. B. mit Budapest) auf f.o.r.-Basis abgeschlossen. Dabei handelt es sich meistens um Güter, die für Umladungen sehr empfindlich sind. Es ist dann einfacher, die Waren nur einmal, etwa in der erzeugenden Fabrik, fachgerecht zu verpacken und sie erst wieder am Bestimmungsort auszuladen. Diese Transporte nehmen den Weg über die Fähre Saßnitz. Deshalb hat man in der letzten Zeit in der polnischen Wirtschaftspresse die Frage aufgegriffen, ob nicht die Wiederaufnahme des Fährverkehrs mit Schweden empfehlenswert sei. Nach dem jetzigen Stand ist jedoch nicht damit zu rechnen.

AKTIVE TRANSITPOLITIK

Was die Entwicklung des Transitverkehrs aus dem umstrittenen Hinterland betrifft, so wird man künftig mit einer verstärkten Transitpolitik Polens zu rechnen haben, die sich vor allem durch die bisher fehlende Aktivität und Elastizität auszeichnet. Das erste Anzeichen dafür war die Berufung einer Kommission für Transitangelegenheiten, die dem Ver-

kehrsministerium angeschlossen ist, zu Beginn dieses Jahres. Diese Kommission, die nur beratenden Charakter hat, soll vor allem die von Fall zu Fall auftretenden Meinungsdivergenzen der Dienstleistungsträger (Eisenbahn, Seeschifffahrt, Häfen usw.) koordinieren. Falls es sich als notwendig erweisen sollte, kann die Koordination auf ministerieller Ebene erfolgen, um etwa den Speditionsfirmen gegenüber den ausländischen Auftraggebern ein größeres Gewicht zu verleihen. Damit ist es als richtig anerkannt worden, daß die Speditionsfirmen, deren Aufgabe es ist, für eine schnelle, fachgerechte und billige Transportabwicklung zu sorgen, das wichtigste Instrument der Transportpolitik bilden. Es war völlig unverständlich, daß Polen als einziges Transitland während der letzten Jahre praktisch ohne Transitpolitik im angeführten Sinne gearbeitet hat.

Man wird sich nun zentral mit der internationalen Verkehrswirtschaft befassen, d. h. man wird genau die Transportproblematik der Transitwaren untersuchen, die aus dem umstrittenen Hinterland nach anderen Häfen tendieren. Die Analysen der Transitprobleme und ihre objektive Beurteilung vom allgemeinwirtschaftlichen Standpunkt werden es ermöglichen, eine realistische Transitpolitik zu betreiben, während isolierte Einzeluntersuchungen häufig zu Fehlurteilen führen.

Man ist in Polen durchaus darauf eingestellt, den Wettbewerb um die Transitware mit den anderen in Frage kommenden Häfen grundsätzlich auf der Basis einer rein wirtschaftlichen Konkurrenz durchzuführen. Diese Bereitschaft entspricht dem Wunsch nach einer guten internationalen wirtschaftlichen Zusammenarbeit, die den Wettbewerb als unabdingbaren Faktor für den weiteren Fortschritt anerkennt. Es ist das gute Recht Polens, in diesem Wettbewerb ein optimales Ergebnis anzustreben. Daß sich seine verkehrspolitischen Maßnahmen vielleicht von den Maßnahmen der westlichen Häfen unterscheiden werden, ist eine Folge der völlig anderen Wirtschaftsstruktur.

Polens größte Transitkunden, die Tschechoslowakei³⁾ und Ungarn, die nicht im Besitz eigener Häfen sind, können aus den Dienstleistungsangeboten aller in Frage kommenden Häfen ihren Nutzen ziehen. Für ihren Außenhandel, der immer Transportdienstleistungen dritter Länder in Anspruch nehmen muß, ist es von ausschlaggebender Bedeutung, die wirtschaftlich günstigste Dienstleistung zu erhalten.

Diese sich abzeichnenden Tendenzen werden in Polen bewußt verfolgt. Es kommt darauf an, unter den gegebenen Bedingungen das Optimum zu erreichen. Wenn der Transitumschlag der Tschechoslowakei über Hamburg bereits im ersten Halbjahr 1953 größer war als der Umschlag über die polnischen Seehäfen, dann ist das eine Folge des günstigen Binnenwasserweges, den die Elbe bietet. Hamburg, das der größte Konkurrent der polnischen Seehäfen im Transitverkehr ist, bemüht sich, diesen natürlichen Verkehrsweg günstig auszunutzen und die für den Transitverkehr eingesetzte Tonnage nach Möglichkeit zu erhöhen.

³⁾ Der Warentransit über die polnisch-tschechoslowakische Grenze machte z. B. 1953 60 % des allgemeinen Warenverkehrs (Ein- und Ausfuhr) in dieser Relation aus.

Ein Gegengewicht, das den tschechoslowakischen Transitverkehr über polnische Häfen günstig beeinflussen könnte, wäre vielleicht nur durch den Bau eines Kanals zu erreichen, der die Oder mit der Donau verbindet. Dieser Plan ist schon längere Zeit diskutiert worden, aber bisher fehlten die finanziellen Mittel zur Durchführung. Diese Situation kann sich jedoch nach Verwirklichung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, die ja hinsichtlich des Transitproblems eine völlig neue Lage in Mitteleuropa schafft, ändern.

Es muß gesagt werden, daß trotz anderweitiger ungünstiger Vorbedingungen die Zusammenarbeit der deutschen und der polnischen Seewirtschaft vorbildlich funktioniert. Alle hier angestellten Betrachtungen über die weiteren Entwicklungstendenzen des Transitverkehrs über Polen müssen relativ aufgefaßt werden, da eine Entwicklung nur im Rahmen der jeweiligen Verladekapazität der polnischen Seehäfen stattfinden kann, deren Erweiterung aber auf weite Sicht als sicher anzusehen ist, was sich schon aus dem Ansteigen des polnischen Überseehandels ergibt.

Indirekt liegt diese Entwicklung auch im Interesse der deutschen Schifffahrt, wenn man berücksichtigt, daß die deutsche Flagge in den polnischen Häfen die erste Stelle einnimmt. Im Jahre 1957 wurden polnische Häfen von insgesamt 7519 Schiffen angelaufen.

Davon führen 1859 Einheiten unter deutscher Flagge (Bundesrepublik und DDR zusammen). Damit rangierte die deutsche Flagge vor Polen mit 1481 und Dänemark mit 1228 Einheiten. Vom Gesamtumschlag der drei größeren Seehäfen Polens im Jahre 1957 in Höhe von 14,2 Mill. t wurden 4 256 000 t über Gdingen (davon 515 600 t Transit), 4 580 000 t über Danzig (davon geschätzt ca. 500 000 t Transit) und 5 379 000 t über Stettin (davon 1 519 000 t Transit) umgeschlagen.

Der jährliche Rückgang des Gesamtumschlags von durchschnittlich 1,5 Mill. t seit 1955 ist eine Folge des verringerten Exports von Massengütern (Kohle und Koks). Der Stückgutumschlag weist nur verhältnismäßig geringe Abweichungen auf. Demgegenüber zeigt der Transitumschlag besonders im letzten Jahr wieder eine steigende Tendenz. Wenn man die augenblickliche Krise der Weltschifffahrt berücksichtigt, so ist der Rückgang des Gesamtumschlags nicht als ein besonders negatives Zeichen der wirtschaftlichen Lage zu werten. Es vollzieht sich im Gegenteil ein Prozeß, der für die Entwicklung des polnischen Überseehandels aufschlußreich ist: Auf Kosten des Exports von Massengütern zeigt sich ein relatives Ansteigen hochwertigerer Stückgüterexporte. Es kann angenommen werden, daß der Gesamtumschlag der polnischen Häfen in diesem Jahr gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung um etwa 10 % aufweisen wird.

Die französische Uhrenindustrie

Alfred Frisch, Paris

Es gehört zu den wirtschaftlichen Überraschungen Frankreichs, daß es neuerdings eine exportfähige Uhrenindustrie besitzt. Im allgemeinen erwartet man diesen Konkurrenten nicht, in der Annahme, für kleine Uhren beherrsche die Schweiz das Feld, für größere Uhren Deutschland, während die anderen Uhrenindustrien sich nur hinter Zollmauern auf ihrem Binnenmarkt einigermaßen behaupten können. Geographisch ist es zwar nicht sehr weit von dem großen schweizerischen Uhrenzentrum im Jura zu den französischen Handwerksbetrieben und Kleinunternehmen im gleichen Gebirgsmassiv auf der anderen Seite der Grenze. Bis zum zweiten Weltkrieg und auch einige Jahre danach hörte man jedoch wenig von französischen Uhren und hatte keine Veranlassung, die erforderliche Präzisionsarbeit, die traditionell nicht zu Frankreichs Stärken gezählt wurde, zu vermuten. Nunmehr muß man sich aber mit der Tatsache abfinden, daß die französischen Fabriken 1957 Uhren im Werte von 2,57 Mrd. ffrs exportierten gegen nur 2,02 Mrd. ffrs im Jahre 1956. Eine weitere Exportbelebung erfolgte 1958.

Es handelt sich hierbei nicht um eine gelegentliche Erscheinung, sondern um eine langfristige Entwicklung, die methodischen Anstrengungen zu verdanken ist. Die französische Uhrenaussstellung, die regelmäßig zu Beginn des Herbstes in Besançon, dem Mittelpunkt der Industrie, stattfindet, gewinnt nicht zu-

fällig von Jahr zu Jahr international an Prestige. In der ersten Nachkriegsperiode betrachtete man sie als lokale innerfranzösische Angelegenheit, jetzt wird sie jedoch auch außerhalb der Landesgrenzen von der ausländischen Konkurrenz beachtet und beobachtet. Es spricht ferner für die Dynamik der Industrie, wenn sie in Zusammenarbeit mit Technikern des französischen Atomkommissariats zur Zeit eine erste Atomuhr mit Kernenergieantrieb baut, d. h. ihr Interesse am technischen Fortschritt konkret demonstriert. Eine große Fabrik für elektrische Armbanduhren wird außerdem bei Besançon gebaut. Der Aufstieg der französischen Uhrenindustrie wurde finanziell erleichtert durch die Tatsache, daß sich zumindest die beiden führenden Großunternehmen, LIP und JAZ, parallel mit Rüstungsaufträgen und auch mit der Lieferung von Uhrwerken an die Industrie befaßten. Die amerikanischen Off-shore-Bestellungen trugen nicht wenig zur Modernisierung und technischen Rationalisierung der beiden Unternehmen bei.

STRUKTURELLE TENDENZEN

Dessen ungeachtet läßt die Struktur der französischen Uhrenindustrie noch sehr stark zu wünschen übrig. 150 restlos spezialisierte Kleinbetriebe befassen sich mit der Herstellung von Einzelteilen. Es gibt Unternehmen, die nur ein einziges Stück liefern. Weitere 300 Uhrenfabrikanten übernehmen die Montage. In diesen 450 Fabriken mit einem Umsatz von 15 Mrd. ffrs