



den Export steigend einzuwirken, vermag der Staat
seine Verkehrspolitik. Die Tarifpolitik kommt hier
Frage, da sie bereits im Dienste des Ausfuhrhandels
lierung der Wechsel und der anschließenden Strom-
das Erfordernis der nächsten Zukunft. Die Verbesse-
Verkehrsstraßen wird dazu führen, Danzig größere
and- und insbesondere forstwirtschaftlicher Erzeug-
aßland und Galizien zu sichern. Die Kanalverbindun-
—Schwarzes Meer und Danzig—Wien, für die jetzt
1) gemacht wird, würden in dieser Hinsicht die
ng der Verkehrspolitik darstellen. Betrachten wir
eines solchen Stromnetzes auf den Export genauer,
an sich jedoch sofort darüber klar, daß auch diese
Verbesserung der Verkehrslinien in weit höherem
Import zugute kommt. Eine Steigerung des Exportes
ausbleiblich. Sie wird sich jedoch im wesentlichen
ausfuhr beschränken, da das Getreide ein zu hoch-
ut ist, um dem langsamen Wasserweg anvertraut
können.

b würden neben dem Holz namentlich größere
schlesischer Kohlen erfolgen, die jedoch nicht als
für Danzig in Betracht kommen. Umgekehrt aber
Import eine große Steigerung erfahren, und hier
besonders der Speditionsverkehr, dem der Transport
e für die polnischen und schlesischen Industriebezirke
s neue Stromnetz würde das wichtigste Gegenmittel
die tarifarisch günstigere Lage Stettins und Hamburgs.
einen heute Steigerungsaussichten²⁾ des Danziger

iche Prof. Ehlers: Binnenwasserstraßen des Ostens, Danzig 1917,
n Freystedt: Der Oder—Warthe - Netze-Kanal, Posen 1917.
die Intensität der Steigerung und den Zeitraum, in dem sich
en wird, läßt sich nichts Bestimmtes sagen. Wenn auch schon
der großen Banken nach Danzig sich feststellen läßt, so darf
keineswegs außer acht lassen, daß die Banken die Pioniere
chaftlicher Entwicklungen sind und daher zuerst am Platze sein
es für unsere Riesenbanken wenig ausmacht, ein paar Geschäfts-
zu unterhalten, wenn auf der anderen Seite die Hoffnung auf
ahre besteht, die es ihnen zur Pflicht macht, rechtzeitig mit