Gdynia

DANTZIG = GDYNIA

Lettre du Gouvernement Polonais

au Haut Commissaire de la Société des Nations à Dantzig
en date du 19 Juillet 1930
avec le mémoire illustrant le développement
de la vie économique à Dantzig.

DANTZIG 1930
Drukarnia Gdańska A.-G., Stadtgebiet Nr. 12.

DANTZIG = GDYNIA

Lettre du Gouvernement Polonais

au Haut Commissaire de la Société des Nations à Dantzig
en date du 19 Juillet 1930
avec le mémoire illustrant le développement
de la vie économique à Dantzig.

DANTZIG 1930
Drukarnia Gdańska A.-G., Stadtgebiet Nr. 12.

Muzeum Miasta Gdyni
w Gdyni
48601/M2

Nr. 9917/T/30. 19 juillet 1930.

Monsieur le Haut Commissaire.

Un fait vient de surgir: le Sénat de la Ville Libre de Dantzig vous a soumis des motions qui en définitive se ramènent à revendiquer pour le port de Dantzig le monopole du trafic polonais des marchandises et des voyageurs d'outre-mer.

Dans ces motions (à l'exception du p. 2 qui n'a pas de signification par lui-même et n'est que le résultat de la demande posée au p. 1), le Sénat ne tend nullement à faire prendre par le Gouvernement Polonais des mesures garantissant le développement du trafic du port de Dantzig, mais demande que l'activité économique de la Pologne soit restreinte sur son propre territoire et que la côte polonaise soit fermée au trafic commercial.

Le Gouvernement Polonais est d'avis que les motions présentées par le Sénat de la Ville Libre ne peuvent pas faire l'objet de litige entre la Pologne et la Ville Libre, et ceci pour la raison qu'elles constituent une atteinte à l'indépendance et à la souveraineté politique et économique de l'Etat Polonais, ainsi qu'à son droit au libre développement.

La Pologne considère qu'elle a non seulement le droit, mais aussi l'obligation d'utiliser tous les instruments économiques reconnus par les traités existants, en vue du relèvement du bien-être de la nation polonaise et de la collaboration économique de celle-ci avec les autres nations. La Pologne estime en outre que le trafic étranger d'un grand pays dont la vie économique est en voie de croissance continue, exige que les autres possibilités de développement offertes par la collaboration économique avec d'autres pays soient aussi utilisées. Le principe du monopole d'un port unique, mis en avant par la Ville Libre serait contraire au principe d'économie rationelle même au cas où il s'agirait uniquement d'eliminer du trafic de marchandises de la Pologne la participation de ports étrangers.

Pour motiver ce point de vue et en considération de ses rapports loyaux avec la Société des Nations et le Haut Commissaire de la Société des Nations à Dantzig, la Pologne — bien que n'y étant pas juridiquement obligée — est disposée à fournir les explications suivantes:

Tous les actes juridiques qui précédèrent le Traité de Versailles tels que: le discours du Président Wilson du 8 janvier 1918 et la note des Puissances alliées du 16. juin 1919 ne laissent subsister aucun doute que le but de la création de la Ville Libre

de Dantzig et de la restitution à la Pologne de la côte baltique habitée par la population polonaise, était de lui assurer un libre et sûr accès à la mer et de garantir par là son indépendance économique, ainsi que la possibilité de développement économique illimité.

Le Traité de Versailles a énuméré à l'art. 104 tous les droits attribués à la Pologne à Dantzig, et la Convention de Paris a développé et précisé les obligations imposées dans l'intérêt de la Pologne à la Ville Libre de Dantzig et à l'organe mixte polono-dantzikois chargé de l'administration du port. Ces obligations avaient pour objet de garantir à la Pologne l'accès à la mer. Le Gouvernement Polonais se réfère en particulier à l'art. 28. de la Convention qui établit le droit illimité de la Pologne à utiliser le port et les voies de communication à Dantzig.

La Ville Libre de Dantzig invoque à tort la décision du Gen. Haking comme base de ses réclamations. Cette décision, comme il résulte de son p. X. porte exclusivement sur les litiges ferroviaires et ne saurait être reconnue comme base d'une question conçue dans un sens si large. Cette décision est d'ailleurs, dans les limites dans lesquelles elle lie les parties, entièrement et loyalement exécutée par la Pologne.

En niant l'existence d'engagements de quelque nature que ce soit restreignant l'indépendance économique et la liberté de développement économique de son propre Etat, le Gouvernement Polonais n'attache pas moins la plus grande importance au développement du port de Dantzig qu'il considère comme un des premiers facteurs de sa politique.

La solidarité économique de la Pologne et de la Ville Libre de Dantzig est le meilleur gage de la prospérité de la Ville Libre et de l'essor de son port.

En union avec la Pologne, le port de Dantzig et la vie économique dantzikoise ont déjà atteint un développement considérable permettant d'augurer du meilleur avenir. L'annexe jointe à cette lettre témoigne de ces tendances.

Veuillez agréer, Monsieur le Haut Commissaire, les assurances de ma très haute considération.

(—) Henryk STRASBURGER
Commissaire Général
de la
République de Pologne.

Son Excellence
le Comte GRAVINA
Haut Commissaire de la Société des Nations
à DANTZIG.

ANNEXE.

Le lettre du Sénat de la Ville Libre de Dantzig au Haut Commissaire de la Société des Nations à Dantzig en date du 9 mai 1930, contient une série de données d'ordre économique ayant pour objet de motiver les motions du Sénat formulées dans cette lettre.

Ces données se laissent résumer comme suit:

1. Le port de Dantzig avait avant la guerre un bilan du trafic commercial idéalement équilibré, composé de marchandises de grande valeur dont le négoce et le transbordement se trouvaient entre les mains de commerçants dantzikois. Les installations du port à Dantzig s'étaient adaptées à ce trafic et pouvaient y faire face sans difficulté.

2. Dans les années d'après-guerre l'importance du port de Dantzig, en tant que port de commerce, tomba à celle de port d'expédition. Le fait que le trafic du port s'était quadruplé est dû à la forte augmentation du trafic des marchandises pondéreuses de peu de valeur et surtout de charbon.

3. La création de la Ville Libre de Dantzig devait répondre aux intérêts économiques de la population dantzikoise et contribuer „au plus haut degré“ au développement du bien-être de Dantzig. Le Sénat affirme que ces espoirs ne se sont pas réalisés. La concordance harmonieuse existant entre le commerce dantzikois et le port de Dantzig a été détruite au cours des années d'après-guerre. Le trafic de marchandises passant par ce port s'effectue hors de Dantzig. Le transbordement de ces marchandises avait exigé des investissements coûteux et aléatoires, alors que les avantages qui en découlaient ne pouvaient nullement compenser les pertes résultant de ce que le trafic d'autres marchandises avait cessé à Dantzig. Sans contester le développement numérique du trafic du port, le Sénat de la Ville Libre n'en affirme pas moins que l'accroissement de ce trafic n'influa pas sur le développement du bien-être à Dantzig par comparaison avec l'état d'avant-guerre. A son avis, la question se présente tout autrement.

4. Les désavantages qu'a causés à Dantzig la période d'après-guerre, ont empiré ces derniers temps en prenant une tournure désastreuse aussi bien pour le commerce que pour toute la vie économique dantzikoise. Cet état de choses menace les bases de l'existence de la Ville Libre.

Il convient d'en rechercher les causes en ce que:

a) la Pologne ne développe pas les chemins de fer et les voies navigables conduisant à Dantzig,

b) la Pologne ne pousse pas assez les travaux d'aménagement du port de Dantzig,

c) la Pologne construit à proximité immédiate de Dantzig son propre port à Gdynia, dont elle favorise le trafic par tous les moyens possibles, ce qui a pour conséquence qu'une grande partie du trafic polonais est détourné de Dantzig.

5. En conclusion de ce qui précède, le Sénat avance la thèse que la Ville Libre de Dantzig aurait droit vis-à-vis de la Pologne au monopole dans le domaine du trafic polonais d'outre-mer: d'importation, d'exportation et de transit, aussi bien de voyageurs que de marchandises.

Pour motiver ses motions, le Sénat de la Ville Libre ne cite pas de preuves de nature à confirmer le bien fondé des conclusions résumées dans les points susvisés. Son argumentation porte exclusivement sur ce que la cause des difficultés économiques de la Ville Libre et du déclin du port de Dantzig serait la construction du port de Gdynia, ainsi que la politique économique du Gouvernement Polonais favorisant le développement de ce dernier.

Cette argumentation, tout comme les preuves statistiques alléguées par le Sénat, sont fondées, de l'avis du Gouvernement Polonais, sur la prémisse, conçue à l'avance, du monopole du port de Dantzig dans le domaine du trafic polonais d'outre-mer.

En partant de cette prémisse l'argumentation du Sénat non seulement présente la question d'un point de vue manifestement unilatéral, mais arrive à des conclusions tout à fait erronées ne répondant pas à la réalité. C'est pourquoi, pour donner une image réelle de l'état de choses d'aujourd'hui dans le port de Dantzig nous devrons examiner de plus près toutes les questions soulevées au début dans la motion du Sénat et complètement omises dans la I-re partie de son exposé des motifs.

I.

La description de l'état d'avant-guerre dans le port de Dantzig donnée par le Sénat de la Ville Libre, semble vouloir démontrer que ce port se trouvait jusqu'en 1914 dans la plénitude de son développement et possédait des chances remarquables d'essor futur. On pourrait en déduire que la politique de l'Allemagne favorisait ce développement, ce qui devrait, évidemment, s'exprimer par des mesures concrètes rendues par ce Gouvernement à l'égard du port de Dantzig, ou du moins par la prise en due considération des intérêts de ce port surtout dans le domaine des communications, des transports, des douanes etc. Il y aurait lieu de conclure des paroles du Sénat sur ce que toutes les marchandises, sans aucune exception, passant avant la guerre par le port de Dantzig, intéressaient le marchand dantzikois, non seulement en tant qu' expéditeur, mais en même temps comme marchand s'occupant lui-même de l'achat et de la vente de ces marchandises. Enfin, il faudrait supposer des paroles du Sénat que les installations dans le port de Dantzig avaient atteint le niveau convenable et que grâce à leur caractère moderne elles arrivaient aisément à rendre possible le déchargement des marchandises dans ce port.

Une supposition pareille ne répondrait nullement à l'état de choses existant dans les années d'avant -guerre.

Le port de Dantzig était avant la guerre un port d'importance tout à fait locale et dont la zone d'activité était fort restreinte. Son développement était très lent et sensiblement inférieur à celui des ports concurrents allemands de voisinage plus immédiat. La politique allemande non seulement ne favorisait pas son essor, mais elle se manifestait presque constamment sous forme de mesures qui tenaient exclusivement compte des intérêts des ports de Hambourg, Stettin ou Königsberg au préjudice du port de Dantzig. Les marchandises passant par ce port ne constituaient non plus l'objet du commerce dantzikois; en grande partie elles étaient transportées exclusivement comme article d'expédition sans aucune participation du marchand dantzikois. Enfin, la question des installations du port était loin de se présenter favorablement; ces installations étaient tout à fait surannées et cédaient incontestablement aux installations des ports concurrents allemands.

Pour ne pas formuler ces affirmations à titre purement théorique nous les appuyerons des faits les plus caractéristiques, et en particulier de l'attestation de milieux commerçants dantzikois qui, en tant qu'intéressés, ressentaient le plus fortement les malaises de la vie économique de Dantzig ce qu'ils exprimaient d'ailleurs dans des publications officielles. Nous nous servirons ici en particulier des compte-rendus annuels des organisations de marchands dantzikois (Berichte des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig) sur la situation du commerce, de l'industrie et de la navigation dantzikois. En parcourant ces comptes-rendus nous sommes instantanément frappés par de nombreux faits démontrant que l'état de choses présenté par le Sénat s'éloigne fortement de la réalité. Nous nous bornerons ici aux exemples les plus caractéristiques.

Les modifications des frontières politiques qui eurent lieu après les partages de la Pologne ont privé Dantzig de son caractère de port à importance mondiale qu'il possédait depuis des siècles. Le territoire qui gravitait vers ce port était rétréci par suite des barrières douanières instituées le long des frontières politiques, et aussi du fait que le trafic des territoires polonais passait par d'autres voies en élimination de Dantzig. Les organisations des marchands dantzikois sensiblement affectées par cette situation, écrivaient en 1910 dans leur compte-rendu à la page 3:

> „Das Wirtschaftsleben befindet sich bei uns unter weit schwierigeren Verhältnissen (qu'à l'ouest). Fern ab von den Hauptstraßen des Weltverkehrs gelegen, von den natürlichen Absatzgebieten durch hohe Zollmauern abgeschlossen, muß der Osten bei dem Absatze seiner Erzeugnisse und bei dem Bezuge seines Warenbedarfes mit sehr weiten Entfernungen rechnen und bedarf der schonendsten Behandlung seiner wirtschaftlichen und namentlich seiner Verkehrsverhältnisse."

Cette allusion à la question des communications fut dictée par de très sérieuses appréhensions. La politique ferroviaire de la Prusse, respectivement du Reich Allemand, ne tenait pas compte des intérêts économiques du port de Dantzig. Le port de Hambourg reçut une communication ferroviaire avec Berlin en 1846. La même année Stettin fut relié à la Silésie, ce qui en fit un grand port d'exportation et d'importation. Königsberg fut relié à Berlin en 1857. A cette époque Dantzig ne possédait aucune communication ferroviaire avec sa zone de gravitation et il fut même laissé tout à fait à l'écart lors

de la construction de la ligne ferrée Berlin—Königsberg. Or, ce ne fut qu'en 1869 que Dantzig obtint, à la suite de démarches assidues de ses commerçants, une ligne de raccordement avec Tczew (Dirschau). La ligne Stettin—Koszalin—Wejherowo—Dantzig construite en 1870 présentait plus d'avantages pour Stettin. Seul son dernier secteur depuis Wejherowo contribuait à l'accroissement du transport de marchandises vers Dantzig. En 1873, on construisit une nouvelle ligne reliant Berlin à Königsberg par Piła—Chojnice—Tczew. La même année, Königsberg fut relié à l'ancien Royaume du Congrès par Grajewo. En 1874 on construisit une ligne ferrée raccordant Toruń avec Insterbourg, donc traversant les territoires qui avaient toujours gravité jusqu'alors vers Dantzig. Ce n'est qu'en 1877 après près d'une vingtaine d'années d'efforts des organisations commerciales de Dantzig, que fut mise en service une ligne de raccordement entre Malborg et Mława d'où existait depuis longtemps une communication ferroviaire avec Varsovie, inaccessible jusqu'alors pour Dantzig.

Egalement la Russie en construisant des voies ferrées surtout dans l'ancien Royaume du Congrès ne prenait pas en ligne de compte les intérêts du port de Dantzig.

Il en était de même en ce qui concerne les communications par voies navigables. La Vistule non régularisée avait perdu son importance comme artère de communication. La construction du canal de Bydgoszcz détourna une grande partie du trafic sur Stettin. Ce port possédait également des excellentes communications par voies d'eau allant jusqu'en Haute Silésie ce qui assurait sa prépondérance sur Dantzig.

La politique des tarifs ferroviaires allemande tendait, elle aussi, à acheminer les chargements aussi loin que possible vers l'ouest pour qu'ils soient transportés sur le plus long parcours par les voies ferrées allemandes. Le système des tarifs ferroviaires qui en était la conséquence rendait encore plus sensible à Dantzig la concurrence d'autres ports privilégiés sous le rapport du développement du réseau ferré.

Cette politique de l'Allemagne dura jusqu'au dernier moment, c'est-à-dire jusqu'en 1914. Ceci résulte de toute une série de comptes-rendus des organisations des marchands dantzikois susmentionées, où il est répété constamment que la concurrence des ports allemands, privilégiés au point de vue des communications, détourne de plus en plus les chargements de Dantzig. En 1900 nous y lisons à la page 102:

> „Der Güterverkehr von Hamburg wächst gewaltig, was umso mehr in Betracht kommt, als in demselben Maße der Landwasserverkehr von Hamburg nach dem Süden unseres Hinterlandes (einschließlich Bromberg und Kujavien) zunimmt; auch einen Bruchteil des Güterverkehrs zwischen Hamburg und Polen muß Danzig dem Landwasserverkehr schon jetzt abtreten."

En 1902 nous lisons à la page 6:

> „Im Verkehr nach der Provinz macht sich die überlegene Stellung Hamburgs mit jedem Jahre fühlbarer. Bromberg und die Plätze an der oberen Strecke der deutschen Weichsel, die ihre Waren früher über Danzig bezogen, wenden sich mehr und mehr dem Bezug von Hamburg auf dem Binnenwasserwege durch die märkischen Wasserstraßen. zu."

En 1904 nous lisons à la page 81:

„Außerdem aber muß Danzig einen großen Teil des Güterverkehrs an Stettin abtreten seitdem die neue Bahn von Kalisz nach Pabjanice—Lodz fertiggestellt ist.“ (page 81).

En 1911 nous lisons à la page 78:

Von unseren Wünschen nach neuen Eisenbahnlinien in Polen geht vorläufig keiner in Erfüllung, dagegen bröckelt die neue Eisenbahnlinie von Herby nach Kielce, wiederum etwas Geschäft zugunsten unseres westlichen Rivalen —Stettins — ab.“

Enfin, en 1913 nous trouvons aux pages 21 et 22 les plaintes suivantes:

„Die Vorsteher der Stettiner Kaufmannschaft haben bei dem Herrn Minister der Oeffentlichen Arbeiten die Uebertragung verschiedener Ausnahmetarife im Niederländisch-Deutsch-russischen Grenztarif auf Stettin beantragt. Insbesondere handelt es sich um die Artikel Eisen und Stahlwaren aller Art, Reis und Talg . . . . . Für Danzig müßte die Folge des Eingehens auf die Stettiner Anträge die Ausschaltung aus dem Verkehr nach Lodz zugunsten Stettins sein . . . . . Um dieses Mißverhältnis auszugleichen, haben wir gebeten, für beide Plätze die normalen Einheitssätze einzuführen, und als das abgelehnt wurde, stellten wir die weitere Bitte, wenigstens die Stettiner Tarife auf Danzig in ihrem Gesamtsatz zu übertragen. Auch dieser Antrag hat keine Annahme gefunden. Wir beklagen diesen Ausgang der Angelegenheit aufs tiefste.

. . . . . Diesen Einbruch Stettins in ein uns nach unserer geographischen Lage zustehendes Verkehrsgebiet (Łódź et Varsovie) werden wir um so bitterer empfinden müssen, als Stettin an sich hinsichtlich seines Hinterlandes unvergleichlich günstiger gestellt ist als Danzig. Beherrscht doch Stettin den gesamten Verkehr mit Pommern, Brandenburg, Posen und Schlesien und den polnischen Verkehr, soweit es für die Uebergänge Sosnowice, Herby und Skalmierzyce günstig gelegen ist, während das Verkehrsgebiet Danzigs im Inlande nur Westpreußen und einen kleineren Teil Ostpreußens umfaßt, und in Polen, nachdem Stettin den Verkehr mit Lodz an sich gerissen hat — nur den Warschauer Bezirk. Erringt es sich auch noch zufolge der von uns bekämpften Tarifbedingungen diesen, so verliert Danzig einen Wirkungskreis, der unter allen Umständen Danzig vorbehalten bleiben muß, wenn es nicht einen der Vernichtung gleichkommenden Schlag erleiden soll.“

L'affirmation selon laquelle tout le trafic de marchandises serait avant la guerre l'objet du commerce dantzikois ne répond non plus à la réalité. Au contraire, une très grande partie de ce trafic passait exclusivement comme article d'expédition. Ceci concerne aussi bien l'importation que l'exportation qui se composaient comme suit: engrais artificiels, fer brut et ses produits, ciment, peaux brutes, machines, minerais de fer, pierres et ouvrages en pierre, résines, suif, riz, épices, chicorée, nombre de produits chimiques, farine de pommes de terre et autres marchandises similaires (voir annexe 1). L'accroissement du trafic dans le port de Dantzig au cours des années d'avant guerre était dû en premier lieu à l'afflux de marchandises d'expédition. En 1900 lesdites organisations écrivent à la page 74:

„Unsere Wareneinfuhr ist von 603 023 Tonnen im Jahre 1895 auf 972 595 Tonnen im Jahre 1905 gestiegen und zum überwiegenden Teil sind es Speditionsgüter, die das Mehr ausmachen.“

Le fait que les marchandises passant par le port de Dantzig n'intéressaient que les expéditeurs, résulte également de la circonstance que le commerce dantzikois était exclu des transactions commerciales fut-ce même concernant des marchandises comme p. ex. le bois. Les organisations en parlent en 1911 à la page 47 en ajoutant:

„Naturgemäß leiden darunter manche bestehende Geschäfte und auch in Danzig läßt sich als Folge das Eingehen mehrerer Firmen nachweisen."

En 1913 nous lisons à la page 66.

„Die Ausschaltung der Zwischenhand schreitet fort und große deutsche Häuser, die in Berlin ihren Sitz und in Danzig ihre Zweigniederlassungen haben, kaufen in Rußland und Galizien fertiggearbeitete Hölzer oder ganze Forsten für eigene Rechnung, unter eigener Verflößung, um sie dann von Danzig aus selber auszuführen. Infolgedessen ist die Zahl der Zwischenhändler im Holzhandel dauernd stark zurückgegangen, wie auch die Zahl der Exporteure, da gegen den direkten Einkauf im Lande oder gegen die Erzeugung von Hölzern aus eigenen Wäldern ein Wettbewerb immer schwerer möglich wird."

Il ne répond non plus à la réalité que le niveau des installations du port de Dantzig aurait été à la hauteur de sa tâche. Les installations mécaniques étaient surannées et fort peu nombreuses. Le chargement s'effectuait d'une manière tout à fait primitive et surtout à l'aide de la force physique. La modernisation des installations de transbordement progressait lentement et cédait à celle des ports concurrents. Les organisations susnommées parlant à la page 84 du mouvement d'expédition (Speditionsgeschäft), ajoutent en même temps:

„Je erfreulicher es sich entwickelt, um so empfindlicher machen sich freilich auch die Mißstände bemerkbar unter denen es leidet: das Fehlen zeitgemäßer Umschlagsvorrichtungen im Hafen."

En 1900 nous trouvons à la page 102 la répétition de ces doléances:

„ . . . . . Wenn wir auch den Nachbarhäfen Königsberg und Stettin die stattgefundene Verbesserung ihrer Hafeneinrichtungen gönnen, so kann unser von der Natur außerordentlich begünstigter Hafen Neufahrwasser-Danzig sich nur der Konkurrenz erwähren, wenn er mit automatischen Kränen genügend ausgestattet ist."

En 1907 nous lisons de nouveau ce qui suit à la page 92:

„Unser Hafen kann auf die Dauer nicht konkurrenzfähig bleiben, falls er nicht mit elektrischen Kränen weiter ausgestattet wird . . . . . Der Hafenkanal in Neufahrwasser und der Weichselbahnhof sind ohne solche Kräne und daher keine moderne Verkehrsanlage."

Ces citations n'épuisent pas encore les plaintes des marchands dantzikois. Nous les retrouverons également dans d'autres domaines comme p. ex. dans celui des douanes, de l'administration ferroviaire etc. On se plaint surtout de la pénurie de wagons de chemin de fer se répétant d'année en année. Nous citerons à titre d'exemple quelques extraits des publications de ces organisations concernant ces domaines. En 1905 nous lisons à la page 13:

„Auch über Mangel an Wagenmaterial im Inlande sind uns fast das ganze Jahr hindurch die lebhaftesten Klagen zugegangen. Wir haben

nicht versäumt, sie mit Nachdruck an zuständiger Stelle vorzutragen, leider nicht immer mit dem wünschenswerten Erfolg. . . . Es sind uns Fälle mitgeteilt worden, wo einzelnen Firmen noch nicht 25 % der geforderten Wagen gestellt worden sind."

Cette situation resta inchangée au cours des années suivantes. En 1909 nous lisons dans ces publications:

„Eine andere, stets wiederekhrende Klage muß hier ebenfalls wieder verzeichnet werden, das ist die Klage über den nun schon chronisch gewordenen Waggonmangel während der Herbstmonate, der sich zu einer geradezu unerträglichen Kalamität herauszuwachsen droht."

Tout ce que nous avons dit plus haut caractérise suffisemment l'etat de choses dans le port de Dantzig pendant les années d'avant-guerre. Dantzig coupé de sa zone naturelle de gravitation, négligé comme port par la politique économique de l'Allemagne en faveur des ports concurrents allemands, restreint dans sa zone d'action aux territoires de voisinage le plus immédiat, et limité en outre dans le domaine des exportations tout au plus à quelques marchandises, dont 98 % se composaient de blé, de bois et de sucre et 2 % de toutes les autres marchandises, transformé peu à peu en ville de fonctionnaires et de garnison, il ne se trouvait nullement dans la situation idéale qui semble résulter de la note du Sénat de la Ville Libre de Dantzig.

II.

La situation du port de Dantzig changea fondamentalement dès l'incorporation de Dantzig dans le système économique polonais. Cette incorporation eut lieu au moment où la Pologne se trouvait à la suite de longues années de guerre dans un état de ruine complète et devait reconstruire à nouveau après une domination étrangère d'un siècle et demi dans des circonstances fort peu favorables non seulement son État, mais aussi tous les domaines de sa vie économique. La désorganisation générale des relations économiques régnait alors dans tous les pays en tant que conséquence de la guerre mondiale.

Malgré cela, dès début se laissa ressentir le changement de la situation dans laquelle se trouva le port de Dantzig en devenant l'accès à la mer d'un vaste territoire économique qui possédait de grandes possibilités de développement et des forces potentielles inextinguibles. Les barrières douanières qui séparient le port de Dantzig des territoires polonais tombèrent après la guerre. La concurrence des ports allemands favorisés par la politique du Gouvernement allemand si fortement ressentie auparavant, cessa d'être aussi menaçante. Parallèlement à la renaissance de la Pologne, le port de Dantzig renaissait également. Il commençait à prendre parmi les ports européens un rang analogue à celui que la Pologne était en voie de recouvrer parmi les pays de l'Europe.

Aussi, dès les premiers moments le port de Dantzig devint un port d'importance mondiale. De port négligé parmi les ports allemands il grandit au rôle d'un des liens unissant l'Etat Polonais aux autres pays d'outre-mer.

Le développement progressif du port de Dantzig s'exprima par l'accroissement continu du mouvement des navires (annexe 2) accompagné de la hausse du tonnage moyen des navires mouillant dans ce port, (annexe 3), ainsi que par l'augmentation du nombre de pavillons que l'on y apercevait (annexe 4). Le trafic de marchandises augmenta également dans ce port (annexe 5) en accusant une évolution croissante déterminée par l'adaptation du trafic du port à Dantzig aux besoins et aux possibilités de la vie économique polonaise.

Comme l'année 1919 n'avait marqué que le commencement du relèvement de la vie écconomique de la Pologne de l'état d'après-guerre de désordre complet et de ruine, le trafic dans le port de Dantzig ne pouvait être que de moindre importance. Les deux années suivantes se trouvaient encore entièrement sous le coup des conséquences de la guerre. Toutefois le trafic du port de Dantzig accusa une sensible animation, dont il faut rechercher la cause dans l'énorme importation de divers articles de toute première nécessité destinés à faire face au manque absolu de marchandises sur le marché intérieur. En 1922, cessa cette importation anormale et ce port commença depuis lors à accuser un développement régulier des importations.

L'exportation par le port de Dantzig accusait dès le début un développement normal. Ce port regagna l'exportation du bois, existant déjà avant la guerre. Il regagna aussi celle des céréales et du sucre, mais seulement en partie, car les grandes quantités de ces deux produits qui venaient de Russie dans le port de Dantzig avant la guerre, ne passent plus par ce port.

Dans les importations, tout comme avant la guerre, les denrées coloniales, les engrais artificiels et les produits chimiques occupaient une des premières places.

Au cours des années suivantes l'exportation du bois commença à progresser rapidement ce qui eut pour conséquence que le volume total de l'exportation dépassa sensiblement celui de l'importation. Le déséquilibre du trafic-marchandises dans le port de Dantzig s'accrut encore lorsque en 1925 commença la nouvelle exportation du charbon qui, vu le conflict économique avec l'Allemagne se dirigea vers de nouveaux débouchés d'outre-mer. La hausse de l'exportation du bois, à laquelle vinrent s'ajouter les nouveaux chargements de charbon, décidèrent du caractère de Dantzig qui devint avant tout un port exportateur, où il serait difficile, du moins pour l'istant, d'établir un équilibre entre l'importation et l'exportation. Il importe de relever en plus que le ciment et les produits métalliques vinrent se ranger, à côté des marchandises susmentionnées, dans le groupe des exportations.

Pour remédier ne fut-ce qu'en partie à ce manque d'équilibre dans le trafic du port, on s'efforça d'y attirer également l'importation des chargements en masse (en vrac) qui, d'ailleurs, passaient déjà en certaine mesure par Dantzig avant la guerre et qui ensuite avaient été acheminés vers les ports concurrents allemands. Tout d'abord, ce furent le minerai de fer et la vieille ferraille qui firent l'objet de ces préoccupations. A l'aide d'une politique de tarifs ferroviaires appropriée ainsi que de travaux d'aménagements nécessaires à ces fins dans le port même, on essaya d'attirer ces marchandises vers Dantzig. Ces efforts furent couronnés de succès.

De cette manière, la structure du trafic de marchandises dans le port de Dantzig devait évidemment subir un changement radical. Aussi bien dans l'importation que dans l'exportation, les éléments particuliers qui

les composaient étaient adaptés aux besoins économiques de la Pologne. L'importation des marchandises produites en quantités suffisantes sur le territoire polonais avait dû cesser, en même temps que de nouvelles marchandises, dont la production est surabondante en Pologne et qu'elle peut écouler à l'étranger, commencèrent à faire l'objet des exportations.

Il serait donc illogique de vouloir trouver actuellement dans le port de Dantzig au chapitre de l'importation des marchandises comme: la houille, le pétrole, le ciment, la chaux, le sel, le sucre etc. qui passaient par ce port avant la guerre en grandes quantités s'élevant en 1912 à 300 000 t et en 1913 même à 385 000 t. Les exportations devaient subir, elles-aussi, un changement important. L'exportation des céréales accusa un recul ne comprenant plus les quantités qui venaient de la Russie. Les mêmes causes déterminèrent également la baisse des exportations du sucre, dans lesquelles le sucre russe avait joué un grand rôle. En revanche, l'exportation d'autres marchandises comme p. ex. bois, son, alcool, paraffine, matières textiles, engrais artificiels, produits métalliques etc. accusa une augmentation, et en plus vinrent s'y ajouter d'autres produits tout à fait nouveaux comme: le pétrole et ses dérivés, le charbon, le sel, les produits de viande, les oeufs, ainsi que d'autres articles polonais d'exportation.

La comparaison du trafic d'avant-guerre dans l'année 1912, la plus favorable pour Dantzig avec celui d'après-guerre en 1929, donc en l'année de la plus forte crise économique, nous montrera toutefois indubitablement une très grande hausse du trafic de marchandises après la guerre. A cette fin on peut se servir du relevé des importations et des exportations d'après les groupes figurant dans les statistiques dantzikoises d'avant-guerre en repartissant les statistiques pour 1929 selon le système d'avant-guerre (Annexes 8 et 9).

La comparaison des chiffres de l'importation en 1912 et 1929 (annexe 8) ne démontre pas de baisse des articles alimentaires et des denrées comprenant des marchandises comme p. ex. les céréales, les fruits du midi, les harengs, le café, le cacao, le thé, le tabac, les graisses, les spiritueux etc. L'importation de harengs, du thé, du cacao, du tabac et d'autres marchandises semblables, donna des chiffres très appréciables et sensiblement plus élevés que dans la période d'avant-guerre.

Dans le groupe des produits forestiers se laisse observer une régression de l'importation ce qui est d'ailleurs suffisamment compréhensible.

Le groupe de matières premières minérales et des minerais, malgré que l'importation d'avant-guerre du charbon et du pétrole qui représentait 200—250 mille tonnes avait cessé d'y figurer, accuse une hausse par suite de l'augmentation de l'importation des minerais de fer, des pyrites etc.

La même hausse se laisse observer dans l'importation des produits chimiques, des matières premières textiles, du papier, des métaux et des produits métalliques, ainsi que d'autres marchandises. Cette hausse a atteint au total plus de 50 %.

Le développement de l'importation de marchandises particulières au cours des années 1911—1913 et 1923—1929 est illustré par le relevé ci-joint (annexe 10).

Nous pouvons observer des changements beaucoup plus importants dans le tableau comparatif de l'exportation en 1912 et 1929 (annexe 9). Comme nous l'avons dit précédemment, avant la guerre, 98 % de l'exportation étaient constitués par le blé, le sucre et le bois. Aujourd'hui l'exportation donne un tableau tout à fait différent.

L'exportation des articles alimentaires et des denrées comestibles diminua ne comprenant plus le blé et le sucre russes (annexe 6 et 7). Par contre, l'exportation du bois augmenta sensiblement malgré les conjonctures défavorables au cours des dernières années. Nous avons dans le groupe des matières premières minérales l'exportation du charbon et du pétrole qui n'avaient pas été notée avant la guerre. Tous les autres groupes, à l'exception des métaux et des produits métalliques, accusent un sensible accroissement de l'exportation. Nous donnons une image détaillée de l'exportation de marchandises particulières au cours des années 1911—1913 et 1923—1929 dans le relevé ci-joint (annexe 11).

Comme nous le voyons de ce qui précède, malfondée est l'affirmation du Sénat selon laquelle la hausse de l'exportation, respectivement de l'importation, de marchandises par le port de Dantzig, s'expliquerait exclusivement par l'accroissement du trafic de marchandises pondéreuses de peu de valeur. Cette hausse se laisse observer également, aussi bien dans l'importation que dans l'exportation des marchandises de petit volume et de grande valeur, respectivement des marchandises transportées en vrac comme le bois et qui passaient déjà avant la guerre par le port de Dantzig constituant l'objet du commerce dantzikois et la base du bien-être de Dantzig.

Il ne sera pas inutile de comparer ici le développement d'après-guerre des ports allemands, contre lesquels Dantzig avait à soutenir avant la guerre une lutte si acharnée, avec celui du port de Dantzig. Or, aussi bien dans le mouvement des navires que dans le trafic de marchandises, Dantzig accusa en 1929 un accroissement plus de quatre fois supérieur à celui de 1913, tandis que les ports concurrents allemands n'avaient pas dépassé en général les chiffres d'avant-guerre, soit ne les dépassèrent qu'insensiblement (annexes 12 et 13).

L'animation du trafic du port fournit du travail aux milieux économiques dantzikois dans les domaines les plus divers. Ceci est une occasion de bénéfice non seulement pour le marchand et l'expéditeur, mais aussi pour nombre d'autres branches du commerce et de l'industrie desservant les navires mouillant au port de Dantzig et leurs équipages, soit exerçant un rôle auxiliaire dans le commerce.

Le Sénat de la Ville Libre n'en est pas moins d'avis que l'accroissement du trafic du port n'influa pas sur le développement du bien-être économique à Dantzig par comparaison avec l'état d'avant guerre; il constate même la déchéance de la vie économique à Dantzig.

Ceci exige un examen détaillé spécial.

III.

Nous pouvons mesurer le développement de la vie économique de Dantzig à l'aide de la statistique relative à certains phénomènes caractéristiques d'ordre économique. Nous passerons donc en revue les données con-

cernant le chiffre de la circulation monétaire sur le territoire de la Ville Libre, celui des dépôts d'épargne dans les Caisses d'Epargne, le chiffre des traites escomptées, le volume des opérations effectuées par la Chambre de Compensation et les autres données de même nature. Nous analyserons aussi la rentabilité des entreprises, le développement des institutions bancaires etc.

La circulation monétaire dans la Ville Libre doit être mesurée par le chiffre des billets de banque en circulation émis par la „Bank von Danzig". Cette banque existe depuis 1924 et démontrait pour le 31 décembre 1924 une émission du montant de 31.9 millions de gulden. L'année budgétaire n'étant pas encore clôturée, nous ne donnerons pas ici de moyenne annuelle; il importe toutefois de souligner que la moyenne pour 1924 serait sensiblement inférieure, car l'état de l'émission était vers la fin de l'anné de deux fois plus grand que pour le 31 mars. Dans les années suivantes, les moyennes annuelles accusent un accroissement permanent et ininterrompu de la circulation des billets de banque. Ainsi, pour 1925, la moyenne est de 30.1 millions de gulden tandis que pour 1929 déjà de 34.7 millions de gulden (annexe 14). Etant donné qu'une hausse correspondante des prix des marchandises ne fut pas notée dans cette période, il y a lieu de conclure à ce que l'augmentation de la circulation monétaire démontre une amélioration croissante de la situation économique de Dantzig.

Le montant des dépôts d'épargne, ainsi que celui de dépôts au compte courant dans les caisses d'épargne dantzikoises sont un indice très clair des progrès du bien-être à Dantzig. Le relevé ci-joint (annexe 15) démontre l'accroissement continu de toutes sortes de dépôts; et notamment, les dépôts d'épargne en gulden passèrent de 14.7 millions de gulden en 1925 à 48.0 millions de gulden en 1929. Dans la même période, le chiffre des dépôts en monnaies étrangères et aux comptes courants passa de 23.4 millions de gulden à 32.6 millions de gulden. Par conséquent, les dépôts passèrent en somme de 38.1 millions de gulden à 80.6 millions. Les dépôts dans la Caisse d'épargne communale de la Ville de Dantzig, lesquels démontraient en 1914 une moyenne mensuelle de 14.0 millions de gulden, accusent au cours des dernières années des chiffres sensiblement plus élevés et une hausse permanente et ininterrompue. Ils donnent en décembre 1929 — 34.3 millions de gulden, en janvier 1930 — 34,9 et en février — 35.6 millions de gulden (annexe 15 a). Ces données démontrent indubitablement que les doléances sur ce que la situation de la population dantzikoise aurait empirée dans la période d'après guerre, ainsi que l'affirmation selon laquelle l'accroissement du trafic du port, qui est l'élément essentiel de la vie économique dantzikoise n'aurait pas influé sur le développement du bien-être économique à Dantzig, ne s'appuyent pas sur des bases positives. Les dépôts en banques privées accusent également un accroissement continu ce qui est d'autant plus caractéristique que les dépôts étrangers ne démontrent nullement de tendances ascendantes. En 1928, le pourcentage des dépôts étrangers s'exprima en 1928 par 47.6 % et en 1929 par 43.3 %, tandis que la somme des dépôts avait passé de 157.9 millions de gulden à 162.7 millions de gulden (annexe 16).

Un autre témoignage du développement de la vie économique à Dantzig est apporté par le chiffre des traites escomptées à Dantzig (annexe 17). En augmentant d'année en année, ce chiffre passa de 31.0 millions de gulden en 1925 à 75,3 millions de gulden en 1929. Il est en outre fort significatif que dans la même période le nombre des traites escomptées par la Bank von Danzig avait diminué en accusant dans les années particulières un

recul considérable, alors que l'escompte des traites dans les banques privées démontre un accroissement incessant.

L'animation dans le trafic commercial est illustré par le nombre des opérations dans la Chambre de Compensation (annexe 18). On peut y observer une certaine fluctuation dans le montant du chiffre d'affaires, mais, fait significatif, le niveau atteint dans ce domaine en l'année 1929, taxée de désastreuse pour Dantzig, n'en fut pas moins supérieur à celui de 1926.

Le tableau relatif à la rentabilité des sociétés anonymes dantzikoises (annexe 19) contient des données fort intéressantes. Ces sociétés, au nombre de 121, démontrèrent dans la période économique 1928/29 une rentabilité moyenne de 9.56 %, malgré qu'une partie de ces entreprises avaient eu aussi à payer les versements d'amortissement ainsi que les intérêts de la somme des 60 millions de gulden des emprunts contractés.

Le changement fondamental survenu dans les relations des banques privées est également un témoignage évident du relèvement de la signification de Dantzig comme centre commercial après son incorporation dans le système économique polonais. Avant la guerre, élimination faite de l'activité de la filiale de la Reichsbank, ainsi que de celle de la „Danziger Privat-Actien Bank", n'existaient à Dantzig que des banques locales. Après la guerre, en laissant de côté les phénomènes du temps de l'inflation alors qu'un grand nombre de petites maisons de banque et de comptoirs d'échange surgirent et furent liquidés rapidement dès l'introduction d'une monnaie stabilisée, la situation économique nouvelle eut pour conséquence que toutes les plus importantes banques allemandes ouvrirent leurs succursales à Dantzig. L'afflux d'institutions bancaires polonaises, souvent fusionnées avec les banques étrangères, comme la Banque franco-polonaise, the British and Polish Trade Bank, eut lieu également. Il importe de relever ici qu'avant la guerre la bourse monétaire n'existait absolument pas à Dantzig. Elle ne fut fondée qu'en 1921, donc après l'incorporation du port de Dantzig dans l'organisme économique de la Pologne. Ceci résultait des besoins de Dantzig en tant que marché financier alimentant le trafic de marchandises par le port de Dantzig.

Les exemples que nous venons d'invoquer, permettent de conclure à ce que la vie économique de la Ville Libre, et avec elle bien-être de la population dantzikoise, sont en voie de progrès manifeste. Parmi les domaines particuliers de la vie économique dantzikoise, la place dominante revient au commerce. Le nombre de personnes s'adonnant au négoce augmente beaucoup plus rapidement que celui des personnes s'adonnant à l'agriculture et à l'industrie. Pour autant qu'en 1907 le nombre de professionnels travaillant dans l'industrie s'élevait par rapport au total des travailleurs à 30.72%, ce pourcentage tomba en 1923 à 28.89 %. Par contre, dans le commerce ne travaillaient en 1907 qu'à peine 14.62 % du total des travailleurs rémunérés, et en 1923 ce pourcentage augmenta de deux fois représentant 27.62 % (annexe 20). Il semble certain qu'au cours des années suivantes, pour lesquelles nous n'avons pas de données statistiques, le nombre de personnes travaillant dans le commerce s'était accru également. Or, si on peut constater l'augmentation des dépôts d'épargne dans les Caisses d'épargne dantzikoises, de même que celle des opérations de banque, etc. tout ceci concerne en majeure partie le commerce en tant que branche de la vie économique dantzikoise en voie du plus grand développement.

Bien que les circonstances susindiquées ne soient pas sujettes à contestation, on peut néanmoins affirmer que le commerce dantzikois n'a pas exploité dans toute leur plénitude ses possibilités de développement. Les entreprises d'avant-guerre existant à Dantzig ont des orientations commerciales spéciales et s'intéressent à des domaines commerciaux nettement définis. C'est pourquoi se sont-elles trouvées en présence d'une véritable révolution lorsque par suite de l'adaptation du trafic à la nouvelle situation économique, aussi bien la nature des marchandises que les orientations du commerce ont radicalement changé. Les nouvelles occasions de négoce n'étaient pas toujours saisies et exploitées par les entreprises dantzikoises existantes. Aussi, une série de branches du commerce polonais étranger passant par la voie maritime se développait sans suffisante participation des commerçants dantzikois. Il faut en rechercher la cause dans ce que ceux-ci ne s'orientaient que faiblement dans les conditions économiques nouvelles et n'avaient pas foi en la viabilité de l'État Polonais que l'on considérait comme saisonnier. L'intermédiaire dantzikois avait été le plus souvent jusqu'à ce jour le représentant des intérêts de l'industrie allemande; il connaissait bien les capacités de production de celle-ci et s'orientait plutôt dans les possibilités d'écoulement de marchandises étrangères sur le marché intérieur. Par contre, le marchand dantzikois est beaucoup moins intéressé au développement de l'industrie polonaise; il ne suit pas ce développement en collaborateur loyal; il ne s'en rend compte que lorsque les produits polonais commencent à concurrencer efficacement sur les marchés d'écoulement les produits d'autres pays, et lorsque l'exportation de la Pologne à destination de l'étranger s'est déjà frayé un chemin sans la participation des marchands dantzikois.

On peut constater également que le commerce dantzikois n'avait pas développé entièrement les possibilités existantes, pour autant que l'on comprenne sous la dénomination de commerce dantzikois toutes entreprises commerciales ayant leur siège à Dantzig, et non pas seulement celles qui y sont restées depuis les temps d'avant-guerre. Dès les premiers moments de l'incorporation de Dantzig dans le territoire douanier polonais, et de l'orientation de la Pologne de plus en plus marquée dans le sens de commerce d'outre-mer, s'accentua parmi les entreprises commerciales polonaises une forte tendance vers le port de Dantzig s'exprimant par le désir de s'y établir. Ces projets se heurtaient du côté de la Ville Libre de Dantzig à des obstacles insurmontables de nature à décourager promptement les entreprises polonaises. On doit compter au nombre de ces difficultés les mesures suivantes rendues par les autorités dantzikoises et dont la majeure partie est appliquée encore aujourd'hui.

Dès le début, les commerçants polonais tendaient à obtenir les terrains du port donnés à bail aux entreprises privées. Ces terrains se trouvaient presque tous entre les mains des entreprises dantzikoises qui en se refusant à reconnaître aux entreprises polonaises les connaissances techniques nécessaires, s'efforçaient d'empêcher qu'il soit affermé à celles-ci, fut-ce même une partie, de ces terrains. L'attitude des commerçants dantzikois trouva un appui puissant auprès des organes dantzikois compétents, sous l'influence desquels fut rendue la décision du Conseil du Port, en date du 20 janvier 1922, défavorable aux entreprises polonaises. Ce n'est que le recours au Haut Commissaire de la Société des Nations et sa décision du

27 octobre 1922 qui changèrent cette situation. Le Haut Commissaire y dit ce qui suit:

„IV. lors de la mise à bail d'une partie de la propriété du Conseil du Port, le choix doit porter sur celui des bailleurs qui en raison de la nature de son entreprise, de sa situation commerciale et d'autres conditions, est à même d'augmenter le plus rapidement le mouvement du port et de faciliter son exploitation. Dans le cas où un commerçant ou une maison possédant la ressortissance polonaise dûment reconnue, concourrerait pour l'affermage de la propriété du Conseil du Port avec un commerçant ou une maison possédant la ressortissance dantzikoise dûment reconnue, ou si les deux parties étaient également désirables comme bailleurs, la priorité devra être donnée au compétiteur de ressortissance polonaise."

Le Haut Commissaire partait ici du point de vue que l'importation et l'exportation polonaises exigent un plus grand appui que l'exportation et l'importation dantzikoises „car le commerce polonais apporte à la Ville Libre de grands profits et que les maisons et les marchands dantzikois établis de longue date à Dantzig sont là pour surveiller le mouvement d'exportation et d'importation" (p. 2 de la décision). Il a donc reconnu qu'il est de l'intérêt de la Ville Libre d'admettre l'établissement des maisons polonaises qui s'occuperaient de l'importation et de l'exportation polonaises, et il a même reconnu la priorité de celles-ci vis-à-vis des maisons dantzikoises. Les principes susmentionnés ont été reconnus en plus dans l'accord polono-dantzikois, conclu le 16 avril 1923 pour la durée de 2 ans.

Il en est tout autrement en ce qui concerne l'admission des ressortissants, respectivement de entreprises polonaises, à l'exercice de leur activité dans le territoire de la Ville Libre, la constitution de sociétés coopératives polonaises, les questions d'établissement, de logement, d'acquisition d'immeubles et enfin du travail rémunéré des ressortissants polonais à Dantzig. Contrairement au principe émis par le Haut Commissaire de la Société des Nations au sujet de la mise à bail des terrains du port, les autorités dantzikoises ne facilitaient non seulement pas l'activité du marchand polonais à Dantzig, mais appliquaient tous les moyens susceptibles d'entraver cette activité ou de la rendre tout à fait impossible.

L'enregistrement des filiales d'Associations coopératives polonaises à Dantzig fut conditionné dans chaque cas particulier par le consentement du Sénat de Dantzig. Il fut appliqué en l'occurrence les mêmes prescriptions que celles relatives aux sociétés étrangères, et ceci malgré qu'il avait été garanti à l'art. 41 de l'Accord de Varsovie aux sociétés anonymes polonaises, aux sociétés à responsabilité limitée et à d'autres associations coopératives, la libre conduite de leurs entreprises aux mêmes conditions que celles fixées pour les associations dantzikoises de même nature, et malgré qu'il soit stipulé à l'art. 104, p. 5 du Traité de Versailles et à l'art. 33 de la Convention de Paris que dans le législation et dans la conduite de l'administration „aucune discrimination ne sera faite dans la Ville Libre de Dantzig au préjudice des nationaux polonais ou autres personnes d'origine ou de langue polonaise." Cette question n'est pas encore définitivement règlée jusqu'à ce jour. L'exigence du consentement du Sénat pour chaque enregistrement de la filiale d'une société coopérative polonaise introduit un élément d'incertitude fort indésirable pour une entreprise qui voudrait ouvrir sa filiale à Dantzig et l'enregistrer après avoir fait à l'avance tous les pré-

paratifs nécessaires. Il en résulte en plus un traitement inégal appliqué aux entreprises polonaises et aux entreprises dantzikoises, ce qui doit être considéré comme contraire à l'idée fondamentale de l'appui à prêter à l'importation et à l'exportation polonaises.

Il en était de même en ce qui concerne la question de l'établissement de ressortissants polonais sur le territoire de la Ville Libre où était exigé un consentement spécial des autorités dantzikoises. Une situation pareille qui gênait extrêmement le commerçant polonais et entravait la possibilité de s'établir à Dantzig, avait duré jusqu'en juin 1923. C'est alors qu'à la suite d'une action entreprise dans ce sens par le Gouvernement Polonais que le Sénat de la Ville Libre s'engagea par lettre du 12 juin 1923 à suspendre toutes ces pratiques. Comme on le voit, et dans ce domaine également jusqu'en 1923, le commerçant polonais était traité avec une malveillance qui entravait son activité dans la Ville Libre et en particulier dans le port. La loi fixant les loyers des logements, en vigueur à Dantzig jusqu'à ce jour, fournit une autre base pour que le commerçant polonais soit l'objet d'un traitement malveillant. La location à Dantzig d'un logement, dont le loyer est fixé par la loi, est conditionnée par l'obtention du consentement des autorités dantzikoises (Wohnungsberechtigungsschein). Ce n'est que sur la base d'un tel consentement qu'il est possible d'obtenir un logement dont le loyer est fixé par la loi. Sans une autorisation pareille on ne peut louer un logement que dans les maisons nouvellement construites ne tombant pas sous le coup de la loi susdite, et dont le loyer est beaucoup plus élevé en tant que dépendant uniquement de la volonté du propriétaire. Comme il y a très peu de telles maisons, cela a une répercussion sur le montant du loyer. Bien qu'en 1922, le Sénat de la Ville Libre eût déclaré au Gouvernement Polonais que les lois et les ordonnances portant sur l'attribution de logements sont appliquées à titre d'égalité à tous les habitants sans égards à leur nationalité, les ressortissants polonais ne sont pas admis à l'attribution de logement et même leurs demandes d'inscriptions sur les listes de candidats ne sont pas acceptées. Il est donc de toute évidence que l'impossibilité de louer un logement équivaut à l'impossibilité de s'adonner à Dantzig au négoce ou à l'industrie. En conséquence de cet état de choses, il est également impossible d'ouvrir des entreprises polonaises à Dantzig, ce qui est compréhensible étant donné que les propriétaires de celles-ci, respectivement leurs gérants et employés, en tant que ressortissants polonais, ne peuvent pas obtenir de logements nécessaires. Il importe de faire remarquer que — abstraction même faite de la personne du propriétaire ou du gérant d'une telle entreprise — le remplacement des travailleurs-ressortissants polonais par des travailleurs-ressortissants dantzikois est en nombre de cas impossible. Ces travailleurs polonais sont souvent des personnes jouissant de la confiance du propriétaire; ils connaissent bien le marché polonais et possèdent la langue polonaise indispensable dans les relations avec les fournisseurs et les destinataires polonais, tandis que les nationaux dantzikois pourraient ne pas répondre à ces conditions. Rien que la conscience de ce que le marchand polonais est traité plus mal que le ressortissant dantzikois suffit pour décourager l'entrepreneur polonais de venir s'installer à Dantzig.

Les dispositions concernant l'acquisition d'immeubles, en vigueur à Dantzig, sont aussi une des difficultés à surmonter par le commerçant polonais. Le 30 décembre 1922, il fut publié une loi dantzikoise, aux termes

de laquelle toute vente d'immeubles ou d'une partie d'immeuble, ou chaque contrat ayant pour objet le transfert du titre de propriété d'un immeuble ou de l'une de ses parties n'est valide qu'à condition du consentement préalable du Sénat. Cette loi est applicable aussi bien aux nationaux dantzikois qu'aux autres ressortissants; elle ne semble donc pas être dirigée contre les ressortissants polonais. Il n'en ressort pas moins des considérants de cette loi qu'elle visait d'autres fins. Il y est dit notamment que par l'introduction de restrictions précitées le Sénat de la Ville Libre de Dantzig veut empêcher que les immeubles passent aux mains d'étrangers. Aux termes desdits considerants, la liberté de vente d'immeubles et les conjonctures monétaires „fördern den Übergang des Grundbesitzes. ..... und müssen eine zunehmende Überfremdung einheimischen Grund und Bodens zur Folge haben". Ces considérants paraissent suffisamment clairs si l'on tient compte de ce que les acquéreurs, désignés en général par le Sénat comme étrangers, étaient presque exclusivement des ressortissants polonais. La pratique de jusqu'à présent de l'application de cette loi confirme que le but de celle-ci était de rendre presque impossible la vente d'immeubles à des ressortissants polonais. Au cours des dernières années, le Sénat avait refusé son consentement au transfert d'immeubles à des ressortissants polonais dans 59 cas, dont 2 cas concernaient le Gouvernement Polonais.

Il est compréhensible que la création dans de telles conditions d'entreprises polonaises à Dantzig est extrêmement entravée. Aucun commerçant ou industriel ne peut édifier ses plans sur des fondements si incertains, et où il aurait à se heurter à chaque pas à un refus des autorités dantzikoises ce qui anéantirait ses projets.

Enfin, les dispositions relatives à l'interdiction d'engager, respectivement d'occuper des travailleurs qui sont venus à Dantzig après le 10 janvier 1920, est un des plus graves obstacles fait au commerce polonais à Dantzig. Malgré les protestations des milieux économiques intéressés, une action a été engagée en vue du renvoi en masse des ressortissants polonais occupés dans des maisons commerciales et industrielles.

Cette mesure a atteint tous les ressortissants polonais venus en quête de travail sur le territoire de la Ville Libre de Dantzig où un nouveau champ d'activité s'était ouvert pour le commerce polonais par la reconnaissance à la Pologne d'un „libre et sûr" accès à la mer.

Le 18 juin 1923, à la suite de l'intervention du Gouvernement Polonais, le Sénat de la Ville Libre de Dantzig se déclara prêt à permettre, bien qu'à titre seulement temporaire, l'emploi de ressortissants polonais, sans avoir à examiner chaque cas particulier. La question n'a été définitivement réglée qu'en juillet 1923. Aux termes de l'arrangement intervenu, les ressortissants polonais résidant dans la Ville Libre de Dantzig ne seront plus soumis à l'avenir à aucune restriction.

Depuis lors, les dispositions limitant la liberté d'exercer un emploi rémunéré à Dantzig n'étaient plus appliquées formellement aux ressortissants polonais, mais en pratique des cas de restriction de cette nature continuaient tout de même à se produire. Le Gouvernement Polonais eut connaissance de ce que les autorités dantzikoises exercent une pression sur les entrepreneurs dans le sens du renvoi de leurs travailleurs ressortissants polonais. L'Office dantzikois „Demobilmachungsausschuß" envoie des lettres aux employeurs en leur recommandant de ne pas engager des étrangers; il leur demandent des

explications sur les raisons de l'engagement d'un ressortissant polonais et exigent l'obtention d'une permission pour le cas du maintien en service de ce ressortissant. Si l'employeur présente une telle demande, l'Office de Démobilisation, selon les informations parvenues au Gouvernement Polonais, lui ordonne catégoriquement de congédier le ressortissant polonais dont il s'agit.

Tout ce que nous venons de faire observer plus haut ne saurait avoir d'influence favorable sur l'établissement d'entreprises commerciales polonaises à Dantzig, et par là, sur la concentration du commerce polonais dans la Ville Libre. Ceci ne contribue non plus au resserrement des relations entre les entreprises dantzikoises et les entreprises polonaises. Il existe en outre une série de causes subsidiaires d'ordre général. Les prix à Dantzig, et par là, les frais d'entretien, y sont par suite de l'existence d'une monnaie distincte beaucoup plus élevés qu'en Pologne. La même situtation se laisse observer en ce qui concerne les frais commerciaux. La législation dantzikoise n'ayant pas été adaptée dans le domaine des impôts indirects à la législation polonaise, conformément aux termes de la Convention de Paris, il fut nécessaire de maintenir entre la Pologne et Dantzig une frontière pour les accises et les monopoles ce qui entravait le trafic mutuel. L'existence d'une législation économique distincte est onéreuse pour toute une série de domaines. Bien que l'affirmation selon laquelle le commerce dantzikois ne tirerait pas de profits du trafic dans le port de Dantzig, respectivement, que le bien-être à Dantzig ne se serait pas accru par comparaison avec l'état d'avant-guerre, soit tout à fait injuste, nous n'en devons pas moins reconnaître que la vie économique dantzikoise aurait pu réaliser des profits beaucoup plus grands, n'étaient les causes que nous avons examinées plus haut en détail.

Nous devons insister ici sur ce que l'état actuel du développement du port et du bien-être à Dantzig peut subir un changement défavorable par suite des difficultés susmentionnées qui, contrairement a la volonté du Gouvernement Polonais, sont susceptibles d'indisposer les milieux commerciaux et industriels polonais contre Dantzig.

C'est ce que les facteurs intéressés devraient prendre en sérieuse considération.

Dans la dernière partie de sa note le Sénat affirme que les désavantages qu'a causés à Dantzig la période d'après-guerre, ont empiré ces derniers temps en prenant une tournure désastreuse aussi bien pour le commerce que pour toute la vie économique de Dantzig. Le Sénat croit apercevoir les causes de cet état de choses en ce qu'une grande partie du commerce polonais aurait déserté Dantzig pour emprunter une autre voie maritime. Il avance notamment que:

a) la Pologne ne développe pas les chemins de fer et les voies navigables conduisant à Dantzig.
b) elle ne pousse pas assez les travaux d'aménagement du port de Dantzig.
c) elle construit à proximité immédiate de Dantzig son propre port à Gdynia dont elle favorise le trafic par tous les moyens possibles au préjudice de son accès à la mer créé à Dantzig.

Il est hors de doute que l'appréciation des causes de la situation économique difficile de Dantzig en 1929, ou au début de l'année courante, faite par le Sénat de la Ville Libre, simplifie à l'excès tout le problème, ce qui a pour conséquence l'omission complète des causes réelles de cet état de choses.

Il est de notoriété publique que l'année écoulée et les premiers mois de l'année courante sont marqués par une forte crise économique qui sévit à l'heure actuelle non seulement à Dantzig mais dans le monde entier. Non seulement la Pologne et l'Allemagne mais tous les pays avec lesquels la Pologne est en relations commerciales souffrent de cette crise. Il serait tout simplement incompréhensible que l'état de crise dans lequel se trouve toute l'économie mondiale n'eût pas atteint également la vie économique dantzikoise. Les milieux économiques dantzikois, tout comme leur représentation officielle, c'est-à-dire, la Chambre de Commerce de Dantzig, s'en rendent bien compte. Dans son rapport sur la situation du commerce, de l'industrie et de la navigation pour 1929 (Bericht über die Lage von Handel, Industrie und Schiffahrt im Jahre 1929, erstattet von der Handelskammer zu Danzig) elle écrit au début ce qui suit:

> „Der Handelskammerbericht für das Jahr 1928 wurde mit der Feststellung beendet, daß für die Entwicklung der Danziger Wirtschaft von maßgeblichem Einfluß die Entwicklung der Volkswirtschaften im Deutschen Reiche und in der Republik Polen sein werde, daß der Danziger Wirtschaftskörper, der zwischen diesen beiden großen Volkswirtschaften eingebettet ist und zu beiden unzählige wirtschaftliche Fäden unterhält, nur einer gesunden Entwicklung teilhaftig werden könne, wenn die Wirtschaftslage in den beiden großen Nachbargebieten eine günstige Entwicklung nimmt."

Dans la suite de son rapport la Chambre de Commerce de Dantzig attire l'attention sur la situation difficile dans laquelle se sont trouvées aussi bien l'Allemagne que la Pologne au cours de l'année écoulée, et elle ajoute textuellement:

> „Angesichts der schwierigen öffentlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse in den beiden Nachbarstaaten der Freien Stadt Danzig kann es kaum noch wundernehmen, daß die Danziger Wirtschaft im vorigen Jahre eine ungünstige Entwicklung genommen hat. Das Jahr 1929 war das Jahr der Enttäuschungen; sie lagen nicht nur auf innen- und außerpolitischen, sondern auch wirtschaftlichem Gebiet."

Cette juste appréciation des causes de la crise économique à Dantzig n'a pas été prise en considération dans la note du Sénat de la Ville Libre. Comme nous l'avons précédemment souligné, le Sénat n'aperçoit que trois raisons qui auraient déterminé l'état de choses existant. Il est donc nécessaire d'examiner de plus près les reproches avancés par le Sénat de Dantzig; mais il n'en est pas moins nécessaire de souligner à l'avance que même s'ils étaient justes, encore ne pourraient-ils avoir qu'une signification secondaire. De l'avis du Gouvernement Polonais ces reproches sont dénués de fondement.

Le Sénat de la Ville Libre affirme que la Pologne ne développe pas dans une mesure suffisante les voies ferrées conduisant au port de Dantzig, que la politique tarifaire polonaise porte préjudice aux intérêts du port de Dantzig, et enfin que ce port est également lésé en ce qui concerne la livraison des wagons.

Nous nous occuperons avant tout de la question du développement des voies ferrées. Il est de toute évidence que la hausse considérable du trafic de marchandises dans le port de Dantzig s'exprimant dans l'accroisse-

ment du tonnage des quantités importées et exportées, serait absolument impossible si les chemins de fer conduisant au port n'avaient pas été adaptés aux nouveaux besoins. Or, en effet, sur le territoire même de la Ville Libre de Dantzig, dans la période 1921—1930, le nombre des voies dans les gares fut porté de 187,3 km à 260,5 km, soit que l'agrandissement se monte à 40 % du nombre des voies dans les gares existant en 1921. Les voies d'embranchement couvraient en 1921 — 121,9 km, et en 1930 — 159,6 km. L'accroissement est ici de 31 %.

Pour les investissements de chemin de fer, il fut dépensé au cours de cette période sur le territoire de la Ville Libre de Dantzig — 11 056 280 zł. Voici les travaux d'investissements effectués par l'administration des chemins de fer polonais sur le territoire de la Ville Libre: 268 800 m³ de travaux de terrassement, 33 390 m³ de superficie destinés à la construction de bâtiments, 244 pièces d'aiguillage etc. Tous ces investissements faits sur le territoire dantzikois n'épuisent évidemment pas les travaux d'investissement servant à augmenter la capacité de transport des chemins de fer amenant et emmenant les marchandises transitées par le port de Dantzig. A cette fin, il a été procédé également à tout un nombre d'investissements sur le territoire politique de la République de Pologne non seulement dans le ressort des directions de chemins de fer avoisinantes, mais aussi dans ces centres économiques plus éloignés dont les besoins d'importation et d'exportation exigent que la voie de communication par le port de Dantzig soit utilisée dans un grand degré. Il suffit de faire remarquer ici qu'à l'effet d'augmenter la capacité de transport des lignes conduisant à Dantzig, il a été dépensé dans la période de 1927 à 1929, donc au cours de 3 années, la somme de 11 317 126 zł.

Il va de soi, que les dépenses supportées par la Pologne pour les fins d'amélioration du transport ferroviaire à Dantzig ne se bornent pas à cette somme. Il a été procédé à des travaux très coûteux sur les lignes existantes en vue d'augmenter leur capacité de transport. Sur toute la ligne Zagłębie—Dantzig on a construit des stations en portant la longueur des voies à 850 m; on a fortifié les ponts sur les lignes Podzamcze—Ostrów, Jarocin—Gniezno, Bydgoszcz—Dantzig et Toruń—Dantzig, afin de rendre possible le passage des longs trains charbonniers à 150 essieux etc. En ce qui concerne les années suivantes, le Gouvernement Polonais a préliminé également d'autres investissements ferroviaires à Dantzig. D'après les prévisions actuelles, les dépenses s'élèveront en 1930 à 3 485 000 zł., en 1931 à 3 558 000 zł., en 1932 à 3 804 000 zł., en 1933 à 2 700 000 zł. Voilà la meilleure preuve que le Gouvernement Polonais tient toujours compte dans son programme de communications des besoins des voies ferrées conduisant au port de Dantzig.

Pour ce qui est de la politique tarifaire, Dantzig jouit dans ce domaine, par comparaison avec l'état d'avant-guerre, d'une situation des plus favorables. La politique tarifaire du Gouvernement Polonais tend à diriger la plus grande quantité de marchandises vers la voie maritime par les ports polonais. A ces fins, toute une série de marchandises bénéficiait depuis longtemps de tarifs exceptionnels et de facilités spéciales. Le tarif ferroviaire, élaboré dernièrement, et déjà en vigueur depuis l'année passée, prévoit des tarifs maritimes spéciaux pour les ports polonais. Les milieux économiques intéressés, et dans leur nombre aussi les représentations des commerçants dantzikois, avaient collaboré à l'élaboration de ce tarif. Les avantages que présente ce nouveau tarif pour les intérêts du port de Dantzig sont d'ailleurs

constatés par le compte-rendu de la Chambre de Commerce à Dantzig pour 1929 (page 36 et 37).

Néanmoins, à l'avis du Sénat de la Ville Libre de Dantzig, le port de Dantzig serait spécialement désavantagé dans la politique tarifaire polonaise par rapport à Gdynia. Cette question doit être éclaircie. Grâce à l'état actuel du réseau ferré, Dantzig est de 20 km plus rapproché des principaux centres industriels polonais que le port de Gdynia, à l'exception de ceux qui sont situés à l'ouest et au nord de ce dernier port. Comme le Gouvernement Polonais s'était donné pour tâche d'égaliser les deux ports dans le domaine des tarifs, il adopta en 1924, lors de l'élaboration des tarifs exceptionnels, le principe selon lequel les taxes du transport aux deux ports, et inversement, sont uniformes. Ils sont calculés proportionnellement au parcours plus court, c'est-à-dire, à et de Dantzig-Neufahrwasser.

Lors de l'application pratique de ces tarifs, il est apparu cependant que dans certains cas, d'ailleurs peu nombreux, la taxe d'un envoi expédié à Gdynia des secteurs occidentaux et septentrionnaux les plus rapprochés, devait être calculée d'après le principe adopté, c'est-à-dire d'après le tarif calculé pour le plus long parcours (à Dantzig-Neufahrwasser). C'est pourquoi, la taxe établie selon les tarifs exceptionnels revenait plus chère que celle calculée d'après les tarifs normaux, pour la longueur effective du parcours à Gdynia. Les chemins de fer étant obligés de calculer le transport d'après le tarif le moins cher, il s'est montré indispensable de compléter lesdits tarifs par l'éclaircissement qu'ils ne sont pas applicables à ces cas particuliers, où le calcul direct jusqu'à Gdynia, établi d'après les tarifs normaux, donnerait une taxe moins chère.

Au moment de la mise en vigueur, en date du 1 octobre 1929, du nouveau tarif de marchandises qui avait pour objet d'augmenter les recettes réalisées sur les transports, il fut adopté lors de l'élaboration des tarifs du port une méthode tout à fait différente. Et notamment, tout en maintenant le principe de traitement égal des deux ports, sous le rapport tarifaire, cette égalisation fut effectuée sur la base du principe de taxe calculée pour le plus long parcours, soit dans ce cas à ou de Gdynia-port. Toutefois, on a maintenu le principe selon lequel ces tarifs ne sont pas appliqués si le calcul d'après les tarifs normaux pour le parcours effectif donne une taxe moins chère.

Comme on le voit, il ne s'agissait nullement ici de léser Dantzig dans le domaine des tarifs ferroviaires. L'application des dispositions du 5 février 1929 avait uniquement en vue de mettre fin à un état de choses dont le maintien s'est révélé impossible. Il importe aussi de souligner qu'il fut adopté dans le nouveau tarif ferroviaire un principe tout à fait analogue, et cette fois à l'avantage du port de Dantzig, ce que le Sénat de la Ville Libre de Dantzig à cependant passé sous silence.

Pour ce qui est du reproche que certaines stations du port de Dantzig seraient négligées, ce reproche est d'autant plus injuste que toutes les stations dans le port, sans aucune exception, donc: Kaiserhafen, Neufahrwasser-Freibezirk, Neufahrwasser-Zollinland, Weichselbahnhof, Strohdeich, Troyl et Holm sont sous le rapport des tarifs complétement égalisés et bénéficient de la clause du port le plus privilégié. Par contre, Holmzunge et Westerplatte qui ne sont pas des stations tarifaires mais seulement des stations publiques de chargement, reliées aux stations proprement dites par des voies d'embranchement, doivent payer en plus des tarifs

d'exportation, respectivement, d'importation, une taxe, du reste minimale, pour l'utilisation de ces voies d'embranchement.

Nous avons encore à examiner un autre reproche du Sénat de la Ville Libre du domaine ferroviaire, au terme duquel l'administration polonaise des chemins de fer lèserait le port de Dantzig en ce qui concerne la fourniture de wagons. Ce reproche est dénué de fondement. Il a été constaté sur la base d'une statistique détaillée que dans la période du 1 janvier 1929 au 30 avril 1930, à l'exception de mars et avril 1929, les besoins en fait de wagons ont été couverts entièrement et régulièrement pendant toute cette période, aussi bien à Dantzig qu'à Gdynia.

En mars 1929, 11 % des besoins à Dantzig et 12 % des besoins à Gdynia n'ont pas été couverts. En avril les besoins qui n'ont pas été couverts représentaient tant à Dantzig qu'a Gdynia 15 %. Il résulte de ce qui précède que les stations des deux ports étaient traitées sous le rapport de la fourniture de wagons sur le pied d'égalité.

Tout autant injuste est le reproche que la Pologne n'aménage pas les voies navigables conduisant à Dantzig. Tout d'abord, il convient de relever que la Vistule, cette importante artère de communication reliant le port de Dantzig aux territoires polonais, se trouvait après la guerre, avec ses affluents et canaux, dans un état déplorable. Déjà dans les années d'avant-guerre, les Gouvernements copartageants ne se souciaient nullement de régulariser ce fleuve et ses affluents, en permettant que cette voie de communication cessât d'être utilisable pour la navigation. Les Gouvernements autrichien et russe ne s'occupaient absolument pas de la question de régularisation de ce fleuve et de ses affluants. Le Gouvernement Prussien aménagea le cours de la Vistule Basse pour des fins d'amélioration des terres. Aussi, ce secteur, en tant que voi navigable, ne présente pas de grande valeur au point de vue technique. Les opérations de guerre ont empiré encore l'état des voies appartenant au réseau des affluants de la Vistule.

Le Gouvernement Polonais, bien que se trouvant aux prises avec des conditions économiques et financières difficiles, avait procédé au cours des dix dernières années à des travaux d'aménagement des voies navigables. Il les exécutait au fur et à mesure que le permettaient les ressources financières de l'État, en apportant une attention particulière à la conservation de ces voies. Pour l'entretien de la partie basse de la Vistule située dans le ressort territorial de la Direction des Voies d'eau à Toruń, l'administration polonaise de la Vistule a dépensé dans la période de 1920 à 1930 près de 15 millions de złoty (annexe 21), et ce malgré l'augmentation croissante des dépenses annuelles. Pour l'exercice 1930/31, il est prévu au budget du Ministère des Travaux Publics pour ce même secteur de la Vistule Basse — 3 661 924 zł., donc de nouveau une somme plus élevée qu'au courant de l'année précédente.

Indépendamment de ce qui précède, le Conseil du Port et des Voies d'Eau à Dantzig a dépensé dans la période de 1929 à 1930 pour le secteur de la Vistule Basse se trouvant sous son administration, une somme importante en marks allemands, et dans la période de 1923 à 1930 au total environ 9 725 000 gulden (annexe 22). Cette somme ne comprend pas les dépenses supportées par le Conseil du Port dans cette période pour les voies navigables d'Elbing se montant à environ 1 800 000 guld. et pour le Nogat à environ 1 350 000 guld. Le budget du Conseil du Port concernant l'exercice 1930/31 prévoit pour la Vistule Basse la somme de 2 297 000 guld.

Il faut ajouter que l'administration prussienne de la Vistule n'a exécuté au cours des années 1917—1920 aucune nouvelle construction sur la Vistule et ne s'est nullement préoccupée de la conservation des installations de régularisation existantes. Aussi, l'Administration polonaise de la Vistule et le Conseil du Port ont-ils repris la Vistule Basse dans un état d'abandon complet. L'Administration polonaise de la Vistule à déjà remédié sur le secteur qui lui est soumis aux suites du manque d'entretien des constructions de régularisation, mais sur le territoire de la Ville Libre de Dantzig les dommages ne sont pas réparés complètement jusqu'à présent.

La question de la régularisation de la Vistule et de son aménagement pour des buts de navigation fait l'objet du souci constant du Gouvernement Polonais et elle est comprise dans son programme économique. En 1929, le Conseil des Ministres a arrêté un projet de loi en cette matière prévoyant quelques étapes de travaux. Dans la première période de 5 années, 90 millions de złoty devaient être destinés à ces fins. La seconde période de ces travaux, tel qu'il est prévu dans le projet de loi, exigerait la somme de 274 millions de złoty.

Le Gouvernement Polonais s'efforce, comme on le voit, d'aménager la Vistule au fur et à mesure des moyens budgétaires de l'État, ne perdant pas de vue les besoins économiques de la Pologne et en même temps les avantages du port de Dantzig, desservant le territoire polonais. Le reproche du Sénat ne saurait donc être juste et doit être réfuté avec la plus grande fermeté. La question de la régularisation des voies navigables fait partie du programme économique polonais et sera réalisée au fur et à mesure des possibilités financières de l'État Polonais.

Passons maintenant au reproche que la Pologne ne pousse pas assez les travaux d'aménagement du port de Dantzig. Il convient de relever avant tout que le Sénat de la Ville Libre se trouve en contradiction avec lui même en parlant dans un endroit des investissements coûteux et aléatoires à effectuer dans le port, et en affirmant plus loin, à titre purement théorique, que la Pologne ne favorise pas assez ces travaux. Les résultats positifs atteints au cours des années écoulées, alors que malgré l'accroissement si considérable du trafic démontré par les statistiques du port, le port de Dantzig est toutefois arrivé à surmonter toutes les difficultés de transbordement, sont la meilleure réfutation de ce reproche.

Il est incontestable que ceci n'a été réalisé que grâce aux nombreux et importants investissements qui ont complètement changé le caractère technique du port de Dantzig.

Les installations reprises par le Conseil du Port après sa constitution, se sont montrées presque dès le début insuffisantes. Au fur et à mesure qu'augmentait le chiffre des catégories particulières de marchandises déchargées dans le port et que l'on y apercevait de nouvelles marchandises, le Conseil du Port procédait à l'extension et à la modernisation fondamentale de l'outillage d'avant-guerre, ou à la construction de quais et d'installations tout à fait nouvelles. Parallèlement aux travaux entrepris par le Conseil du Port, l'Administration polonaise des chemins de fer faisait des investissements considérables dans les limites du port en vue de faire face aux besoins du trafic qui s'était accru de plusieurs fois, comme il a été démontré plus haut.

Nous pouvons grouper comme suit les investissements du port, en tenant compte en certaine mesure de leur ordre chronologique et des buts qu'ils visaient:

1. Investissement pour le transbordement du bois. Les premières difficultés de nature technique se manifestèrent dans le port par suite de la forte hausse de l'exportation du bois qui dans les dernières années d'avant-guerre s'élevait en moyenne à 250 000 t. et passa en 1923 à 730 000 t. Le nombre des entrepôts, des débarcadères de déchargement, d'embranchements de chemin de fer dans le port, s'est montré absolument insuffisant. Des embouteillements énormes se formaient sur les lignes ferrées même au délà de Varsovie. Il fut créé sur les terrains du Conseil du Port et de la municipalité de vastes emplacements destinés au dépôt du bois d'une superficie totale d'environ 1 900 000 m²; chaque emplacement était pourvu d'un embranchement ferroviaire et d'un débarcadère en bois pour le chargement de cet article et les terrains de ces entrepôts furent nivelés et recouverts d'un réseau de lignes ferrées d'intérêt local à voie étroite. En résultat de ces investissements, l'exportation du bois par Dantzig atteignit en 1927 1 740 000 tonnes et s'effectuait dans le port sans difficultés techniques ou ferroviaires.

2. Les investissements pour les marchandises expédiées en vrac (charbon et minerais). L'administration avait à faire un autre effort considérable pour maîtriser l'exportation du charbon. Celle-ci commença à prendre une si grande ampleur à partir de la moitié de l'année 1925 qu'elle atteignit en 1926 — 3 400 000 contre les 40 000 t. en 1924. Malgré la remise de presque toutes les installations mécaniques de transbordement au service du déchargement du charbon, le port n'arrivait pas à satisfaire, ne fut-ce qu'en minime partie, les besoins des exportateurs de cet article. Aussi, pour éviter l'embouteillement du port, le transport du charbon de la Haute Silésie et du Bassin de Dombrowa à Dantzig fut strictement contingencé. De cette manière aucun train charbonnier ne pouvait être expédié dans la direction de Dantzig sans le consentement du Conseil du Port et de la Direction des chemins de fer à Dantzig. Les navires arrivés en quête de charbon n'en étaient pas moins obligés d'attendre quelques jours la désignation d'un quai d'amarrage, en même temps qu'en moyenne 30 navires, sinon plus, attendaient également dans le port. Au début, le Conseil du Port installa du côté nord du port quatre grues de 7 tonnes à transbordeurs automatiques; il construisit ensuite près de la gare de la Vistule pour le transbordement du charbon un quai spécial en béton mesurant plus de 500 mètres de longueur, dont 400 de 9 mètres de profondeur à proximité immédiate du quai; il installa sur ce quai 6 grues modernes de 7 tonnes et aménagea 5 voies ferrées pour les fins de déchargement. La gare de triage à Saspe fut aussi sensiblement agrandie. Etant donné l'accroissement continu de l'exportation du charbon et de l'importation de minerais, il fallut acheter encore 2 grues à vapeur, 2 grues à moteur de Diesl, ainsi que 4 grues électriques de 3 t. qui furent installées dans le Port franc. Dès qu'il fut possible de constater que l'exportation du charbon avait un caractère stable et non temporaire, le Conseil du Port procéda à la construction d'un bassin spécial pour le charbon et les minerais, dont les frais seraient couverts par l'emprunt américain se montant à la somme de 4½ millions de dollars spécialement contracté à ces fins par l'entremise du Gouvernement Polonais. Ce bassin possède environ 1100 m de quai en béton d'une profondeur de 9 m et il est pourvu de tout

l'outillage mécanique le plus moderne destiné au transbordement du charbon, consistant en culbuteurs pour les wagons et en transporteurs à courroies. Chaque appareil peut transborder environ 400 tonnes de charbon à l'heure. Dans la partie du bassin destiné à l'importation des minerais, il fut installé des immenses ponts transporteurs à portabilité se chiffrant par 15 et 10 tonnes, ainsi que des soutes à portal pour le chargement des wagons et le pesage des minerais. A part cela, il fut installé des deux côtés du bassin tout un nombre de grues à 7 et 10 tonnes. Une nouvelle et immense gare de triage destinée à desservir ce bassin ainsi que des voies ferrées conduisant aux installations particulières furent également construites. Les voies ferrées dans le nouveau bassin couvrent plus de 33 km.

3. Investissements pour les marchandises en colis. Les installations destinées au transbordement et au dépôt des marchandises en colis et aux marchandises expédiées en sacs se sont montrées aussi insuffisantes pour le trafic d'après guerre à Dantzig. De plus, ces installations étaient surannées et leur travail n'était pas économique. Le Conseil du Port a exécuté dans ce domaine des importantes améliorations, surtout dans le Port franc; notamment du côté sud, tout un nombre (11) de vieux dépôts, étroits, mal éclairés et construits en partie en bois, ont été détruits pour aménager à leur place, de grand halls en béton armé, pourvus des grues les plus modernes, de balances automatiques, de charriots électriques etc. A l'heure qu'il est, il se trouve déjà du côté sud dans ces halls 10 700 m² de superficie achevée et les 7 500 m² restants sont en voie d'achèvement. Ces halls sont desservis par 10 nouvelles grues électriques à capacité de 3 tonnes. A part celà, le Conseil du Port a aménagé pour les marchandises en sacs de vastes dépôts dans l'ancienne raffinerie de sucre à Neufahrwasser qu'il avait achetée et incorporée dans le terrain du Port franc.

Des dépôts plus petits ont été construits sur l'île de Holm où également un grand nombre de vieux bâtiments servant à ces fins, et déjà surannés, ont été restaurés et transformés.

Enfin, le Conseil du Port a aménagé aux frais des Gouvernements Polonais et Dantzikois, une série de dépôts et de grues dans le bassin de Westerplatte nouvellement construit. Ce bassin, bien que destiné en premier lieu aux transports de guerre est déjà utilisé constamment par le Conseil du Port depuis 1928 pour le transbordement de marchandises en sac, de la vieille ferraille etc.

4. Investissements d'ordre général. Le conseil du Port a exécuté tout un nombre d'améliorations d'ordre général comme p. ex. de nouveaux appareils lumineux et acoustiques extérieurs et sousmarins pour les bateaux entrant dans le port, l'achèvement des travaux d'aménagement des quais, l'aménagement d'un second bassin sur l'île de Holm pour le stationnement de chalands et de bateaux fluviaux, l'approfondissement d'une seule voie sur la Vistule Morte entre le pont de Breitenbach et le pont de chemin de fer, l'achat d'un nouveau brise-glaces, l'achat, respectivement la construction de bateaux modernes à moteur pour le service des pilotes et celui de diverses branches de l'administration du port, l'achat d'une grue flottante à portalité de 25 tonnes, l'aménagement de bureaux pour l'administration des quais (Port franc, Westerplatte, Weichselmünde etc.), la construction d'une maison d'habitation pour les pilotes et tout un nombre de petits, mais importants investissements analogues.

Les résultats de ces travaux se sont manifestés tout particulièrement dans le domaine de la mécanisation du transbordement dans le port. Au lieu des anciennes 13 grues électriques à portalité de 1½ à 2½ tonnes et pour la plupart surannées, le port est pourvu aujourd'hui de 87 grues modernes, respectivement d'appareils de transbordement dont la portalité se chiffre par 3, 5, 7, 10, 15 et 25 tonnes et dont le rendement dépasse de plusieurs fois celui des appareils d'avant-guerre. D'autre part, il importe de signaler la construction d'un grand nombre de quais à profondeur de 8 à 9 m, alors qu'avant la guerre il ne se trouvait qu'à Kaiserhafen 250 m de quais à profondeur de 7 m. La profondeur de tous les autres quais était à proximité immédiate de la côte d'environ 4½ m. Après la guerre, 2100 m. environ de quais tout à fait nouveaux, à profondeur de 8 à 9 m ainsi que quelques centaines de mètres de moindre profondeur, furent aménagés par le Conseil du Port.

Tout ce que nous venons de dire démontre suffisamment que le reproche du Sénat de la Ville Libre portant sur le développement insuffisant du port de Dantzig est d'ordre purement théorique. Si le Sénat vise un tel développement du port de Dantzig qui lui permettrait d'absorber sans exception tout le trafic de la Pologne avec les pays d'outre-mer, il ramène de nouveau la question à celle de monopole du commerce d'outre-mer polonais appartenant, à son avis, au port de Dantzig, ce que le Gouvernement Polonais ne saurait reconnaître ni du point de vue juridique, ni économique.

A partir de 1921, le trafic dans le port de Dantzig accuse une hausse continue aussi bien de l'importation que de l'exportation de marchandises. Ceci ne s'explique pas exclusivement par le développement du commerce extérieur global de la Pologne; c'est plutôt un phénomène sui generis dû à l'accroissement du trafic étranger de la Pologne par la voie de mer.

La participation de l'importation de marchandises par le port de Dantzig à l'importation globale de marchandises dans le territoire douanier polonais représentait en 1922 à peine 11,3 % et en 1929 déjà 35 % (annexe 23). La participation de l'exportation de marchandises par le port de Dantzig à l'exportation globale de la Pologne à l'étranger s'élevait en 1922 à peine à 5.5 %, tandis qu'en 1929 à 32.1 % (annexe 24). Le trafic global de marchandises dans le port de Dantzig par rapport au trafic global de marchandises de la Pologne s'exprimait en 1922 par 7.4 % et en 1929 par 8 %. Il y a lieu d'attirer ici une attention spéciale sur ce que dans les quatre premiers mois de 1930, la participation du trafic du port de Dantzig au trafic étranger de la Pologne s'éleva à 35,8 % (annexe 25). Tandis qu'en comparaison avec 1922, le trafic global de marchandises de la Pologne à destination de l'étranger s'était a peine doublé en 1929, celui du port de Dantzig s'accrut de 9 fois environ. Et notamment, le trafic étranger global de la Pologne constituait en 1929 — 197 % de celui en 1922, et le trafic dans le port de Dantzig représentait en 1929 — 882 % de celui en 1922 (Annexe 26). Il ressort des données qui précèdent, que dans la période des dix années qui suivirent le recouvrement de l'indépendance et l'obtention par la Pologne d'un accès direct à la mer, le commerce étranger polonais s'orientait d'une manière de plus en plus prononcée vers la voie maritime. Elle exploitait cette voie dans la plus grande mesure possible car cela répondait à ses

intérêts économiques ainsi qu'aux buts de sa politique commerciale. La voie de mer relie directement la Pologne aux pays les plus lointains. Sur mer, son trafic avec l'étranger ne se heurte pas aux difficultés de douane ou à d'autres entraves dans le commerce international. La voie maritime est moins chère que toutes les autres voies de communication. Elle permet de nouer des relations directes avec les marchés d'écoulement et d'achat de marchandises du monde entier.

La Pologne tend à développer son commerce extérieur en s'efforçant de conquérir des débouchés pour les produits de son industrie et d'acheter les marchandises indispensables à sa vie économique dans les pays de leur production. Elle tend à nouer des relations directes aussi bien avec les clients qu'avec les fournisseurs. La voie maritime facilite la réalisation de ces buts, en étant moins chère elle augmente la force de concurrence des produits polonais et réduit en même temps les frais d'achat des marchandises étrangères. Aussi la Pologne a-t-elle apporté une attention particulière au commerce maritime en apercevant dans son libre accès à la mer une des bases de son indépendance économique.

Les chiffres du trafic de marchandises par le port de Dantzig ne sont pas l'expression définitive des possibilités de développement du commerce d'outre-mer polonais. Tout un nombre de marchandises qui pourraient emprunter la voie de mer, passent aujourd'hui par la voie terrestre qui est plus chère et moins commode. Si tout le trafic polonais avec les pays de l'Europe, de l'Asie, de l'Amérique, de l'Afrique et de l'Océanie, avec lesquels la Pologne est déjà en relations directes, était dirigé vers la voie maritime par les ports polonais, le commerce d'outre-mer polonais s'accroîterait considérablement.

A l'heure actuelle, le trafic de marchandises de la Pologne avec les pays d'outre-mer passe pour une large part par des ports étrangers. En premier lieu entrent ici en jeu les ports allemands, et surtout Brême, Hambourg, Stettin et Königsberg. D'après les statistiques ferroviaires allemandes qui comprennent exclusivement les chargements directs entre ces ports et la Pologne et ne tiennent pas compte dans ce trafic des transports par des voies détournées, l'exportation par les ports susvisés de la Pologne aux pays d'outre-mer se chiffrait comme suit dans la période de 1926 à 1928: en 1926 — 4 693 423 t, en 1927 — où cessa l'exportation du charbon polonais par ces ports — 742 185 t, et en 1928 — 731 209 t. L'importation par ces ports au cours des mêmes années représentait: en 1926 — 174 058 t, en 1927 — 286 994 t. et en 1928 — 306 134 tonnes (annexe 27).

Il en résulte que plus d'un million de tonnes de marchandises répérées par la statistique ferroviaire allemande passe annuellement par les 4 ports allemands précités. Si nous ajoutons ici les marchandises qui ont passé par ces ports par des voies détournées, ce chiffre devrait être porté à environ 1 400 000 tonnes. Ces marchandises sont de grande valeur et jouent un rôle de premier plan dans le bilan polonais commercial et de paiement. Il est de l'intérêt économique de la Pologne que ces marchandises soient attirées vers les ports polonais.

Aussi est-il indispensable de développer en Pologne l'appareil du trafic d'outre-mer nécessaire à ces fins. L'utilisation du seul port de Dantzig ne suffit pas aux buts de cette politique. Un État à population de 31 millions, tel que la Pologne, dont la vie économique est en con-

tinuelle croissance, qui démontre, malgré les inévitables périodes de crise, un développement toujours ascendant et qui a basé en large mesure son essor économique sur la politique maritime, ne peut pas se servir exclusivement d'un seul port, car cela entraînerait des conséquences fâcheuses dont le danger ne se laisse même pas prévoir à cette heure.

Nous croyons utile de comparer ici la situation de la Pologne avec celle des autres États sous le rapport des ports qui les desservent. Nous ne prendrons pas en ligne de compte les pays manifestement maritimes comme le Danemark, la France, les Pays Bas, l'Italie, le Portugal etc., sans parler de l'Angleterre qui est une île, ou des pays Scandinaves qui se servent exclusivement de la voie de mer. Nous ne nous arrêterons qu'aux autres pays de l'Europe, tels que l'Estonie, la Lettonie, le Royaume des S. C. S., la Bulgarie et la Roumanie, la situation desquels est plus rapprochée de celle de la Pologne. Ces pays, tout comme la Pologne, ne viennent que de s'engager sur la voie de développement économique, et empruntent pour leur trafic aussi bien la voie terrestre que maritime.

La comparaison de ces pays avec la Pologne sous le rapport de l'étendue, de la population et du commerce étranger donne le tableau suivant:

	Etendue en km²	Population en milliers	Trafic-marchandises avec l'étranger en millions de mk. allemands
Bulgarie	105 329	5 500	401,8
Estonie	47 549	1 150	390,0
Royaumes S. C. S.	248 987	12 500	1 052,3
Lettonie	65 791	1 900	460,8
Roumanie	249 967	17 500	1 716,2
Pologne	388 390	30 750	2 757,9

Quel est le nombre de ports dont dispose chacun de ces États?

La Bulgarie qui cède à la Pologne de 3,7 fois sous le rapport de l'étendue du territoire et de 5,6 fois sous celui de la population et dont le trafic de marchandises est près de 7 fois inférieur, dispose du port danubien de Ruszczuk et aussi des ports de Burgas et de Warna. Elle est donc sous le rapport des ports qui la desservent dans une situation sans comparaison meilleure que la Pologne.

L'Estonie est sous le rapport de l'étendue plus de 8 fois et sous celui de la population près de 27 fois plus petite que la Pologne. Son trafic avec l'étranger est de 7 fois inférieur au trafic polonais et elle dispose de tout un nombre de ports comme Tallin, Loksa, Parnawa, Kunda, Paldiski etc.

Le Royaume S. C. S., de moité plus petit que la Pologne, qui a deux fois et demie moins d'habitants et dont le commerce étranger est de 2,7 fois inférieur à celui de la Pologne, dispose de tout un nombre de ses propres ports, comme: Split, Gruż (Dubrownik), Sibenik, Susak, Bar, Vranjica etc.

La Lettonie est 6 fois plus petite que la Pologne, elle compte 16 fois moins d'habitants et son trafic avec l'étranger cède 6 fois à celui de la Pologne, et elle dispose des ports de Riga, Libau, Windawa ainsi que de tout un nombre d'autres ports plus petits.

La Roumanie est une fois et demie plus petite que la Pologne, sa population constitue 57 % de celle de notre pays et son commerce étranger 62 % du commerce polonais, et elle possède les ports maritimes suivants: Konstanca, Soulina et dans le delta du Danube: Braila et Galatz, ainsi que d'autres ports plus petits. De plus, elle projette d'aménager ses ports maritimes: Balcic et Mangalia.

Tous ces Etats à territoire, population et commerce étranger inférieurs à ceux de la Pologne, disposent chacun de plusieurs ports ce qui favorise leur développement économique et permet d'utiliser en large mesure la voie maritime.

Il serait non moins juste d'établir une comparaison avec les autres Etats qui, en se trouvant au cours du siècle écoulé dans des conditions politiques et économiques plus favorables que celles de la Pologne, l'ont dépassée sensiblement sous le rapport du développement du trafic maritime. Au nombre de ces Etats doit être comptée entre autres lAllemagne, notre voisin le plus proche.

L'Allemagne comprend inclusivement avec le bassin de la Saarre, 470 671 km², elle est donc 1,2 fois plus grande que la Pologne. Elle compte 63 180 000 d'habitants, soit deux fois plus que celle-ci. Son commerce étranger représentait en 1928 au total 26 300 millions de mk. all., il était donc de 9,5 fois supérieur au commerce polonais. Néanmoins, son trafic étranger par la voie maritime ne s'éleva en 1927 qu'à 41 464 mille tonnes, sans progresser sensiblement au cours des années suivantes, alors que le trafic polonais qui passait par la voie maritime atteignit en 1929 au total 11 058 mille tonnes, soit que le trafic des ports allemands ne fut que 3,8 fois plus grand.

Il est bien connu que les Allemands disposent d'un grand nombre de ports, dont nous ne citerons ici que Brême, Emden, Hambourg, Harbourg, Kőnigsberg, Lubeck et Stettin, en tant que les plus importants, ainsi qu'Altone, Brake, Duisbourg, Flensbourg, Husum, Kiel, Nordenham, Rostock, Wilhelmshaven et Wismar, en tant que ports démontrant des chiffres inférieurs du trafic de marchandises.

Et que dire alors de l'heureux pays d'Italie possédant une superficie plus petite (310 138 km²) que la Pologne et une population un peu plus nombreuse (environ 41 millions) dont le commerce étranger se chiffre par 8 058 millions de marks allemands (Pologne — 2 758 millions de mks.), mais qui dispose sans compter les îles qui lui appartiennent, des ports importants suivants: sur la mer ligurienne — Porto Maurizio, Savone, Gênes, Spezia et Livourne, sur la mer tyrrhenienne — Civita Vecchia et Naples; sur le golfe de Tarente — Taranto et Bari, sur l'Adriatique — Brindisi, Ancone, Venise, Fiume et Trieste. Nous avons donc cités 13 ports dont les plus importants sont: Gênes, Naples, Trieste et Venise.

La Pologne, en possédant l'accès à la mer par le port de Dantzig qui lui est garanti par le Traité de Versailles, possède en même temps sa propre côte maritime qu'elle peut et doit utiliser au nom de ses intérêts économiques vitaux, en tant que son libre et direct accès à la mer. Elle ne peut exécuter dans toute leur plénitude les buts de sa politique économique que seulement en se servant aussi bien du port de Dantzig que de l'accès à la mer par sa propre côte maritime, où rien ne gêne sa liberté d'action.

A côté de la nécessité de disposer d'un nombre suffisant de ports desservant comme il convient le commerce d'outre-mer, il est non moins nécessaire de disposer d'un appareil commercial dûment aménagé et organisé. La Pologne doit créer, respectivement, développer cet appareil, après avoir assuré auparavant des conditions favorables à son essor libre et illimité.

La Pologne doit enfin créer sa propre flotte marchande, appelée à desservir le trafic d'outre-mer polonais, ainsi qu'à garantir en même temps à ce trafic un développement libre et illimité. La création de cette flotte est donc dans l'intérêt direct du commerce extérieur polonais.

Toutes ces raisons péremptoires ont amené la Pologne à construire à proximité de l'accès à la mer qui a été reconnu dans le port de Dantzig un second port à Gdynia lequel ensemble avec le port de Dantzig, lui a rendu possible de réaliser les directives de sa politique maritime. Les travaux de construction du port de Gdynia, commencés sur une grande échelle en 1924, étaient poursuivis de telle sorte qu'au fur et à mesure de l'achèvement de ses parties particulières le port était immédiatement ouvert à l'exploitation. L'urgente nécessité de la construction de ce second port est prouvée par la circonstance que les quais particuliers, sitôt terminés, étaient remis à des entreprises qui attendaient ce moment pour procéder instantanément à leur mise en service. Ce n'est donc pas une construction destinée à des fins à venir, mais une entreprise commandée par les exigences impérieuses de l'heure. Dès le début, le port de Gdynia commença à recevoir et à expédier des chargements en accusant une continuelle croissance à côté des progrès simultanés du trafic de marchandises dans le port de Dantzig.

Aussi bien le port de Gdynia que le port de Dantzig sont absolument nécessaires au futur développement de la vie économique de la Pologne. La question de la manière de l'utilisation des deux ports appartient à la politique économique polonaise. Nous croyons devoir rappeler ici que lors de la conclusion de l'Accord polono-dantzikois du 1 septembre 1923 il y fut inseré au chapitre II (Douane) sous le p. 3, la disposition suivante:

> „3. La législation et les tarifs douaniers de la Pologne sont l'expression des usages de ce pays et de la politique économique, dont la Pologne doit être seule juge. Les besoins économique de Dantzig en matière douanière constituent l'un des facteurs de la politique économique de la Pologne."

Dans le cas qui nous occupe, les mesures de la Pologne du domaine de la politique maritime sont aussi l'expression de ses besoins et de sa politique économique. Le port de Dantzig est un des facteurs de cette politique.

Le Gouvernement Polonais protège dans la mesure du possible les intérêts de la Ville Libre de Dantzig dans ses lois et dans son tarif douanier. (Accord de Varsovie art. 197, p. 5.). Il tient également compte des intérêts du port de Dantzig dans sa politique maritime.

Le Sénat de la Ville Libre avance la construction par la Pologne de son propre port à Gdynia comme preuve que la vie économique de Dantzig serait en voie de régression. C'est le seul reproche qui a été plus largement développé dans la partie économique de l'exposé des motifs dantzikois.

En lisant cet exposé de motifs on arrive promptement à conclure que toute l'argumentation du Sénat se fonde sur la thèse du prétendu mono-

pole appartenant à Dantzig dans le trafic d'outre-mer de la Pologne. Tous les relevés statistiques à l'aide desquels le Sénat s'efforce de démontrer le déclin du port de Dantzig sont dressés dans ce sens que le commerce d'outre-mer polonais passant par les ports polonais (les ports étrangers n'y sont pas du tout mentionnés) est considéré comme trafic appartenant indubitablement et exclusivement au port de Dantzig. Chaque navire mouillant dans le port de Gdynia, chaque tonne de marchandise passant par ce port serait une perte effective pour le port de Dantzig, un préjudice apporté à ce port, une atteinte à ses droits.

En partant de ce point de vue, le Sénat de la Ville Libre mesure le mouvement des navires et le trafic de marchandises dans le port de Dantzig, ainsi que leurs progrès, non d'après les statistiques d'une quelconque des années précédentes, mais d'après le trafic global passant par Dantzig et Gdynia pris ensemble, en calculant quelle était la part de Dantzig dans ce chiffre global, qui, d'après le Sénat revenait en 100 % à la Ville Libre.

Il est bien naturel qu'en procédant ainsi, au lieu de démontrer que le nombre de navires mouillant dans le port de Dantzig et qui s'élevait en 1924 à 3312 navires et passa en 1929 à 5396 — soit progressa de 100 à 163,92% — le Sénat de Dantzig en arrive à conclure qu'en 1924 ce nombre constituait seulement 99,20 % du chiffre total des navires entrés à Dantzig et à Gdynia et que ce chiffre était tombé en 1929 à 77,79 % du mouvement global.

La même méthode est appliquée au relevé concernant le trafic de marchandises dans le port de Dantzig. Au lieu de démontrer que le trafic de marchandises par le port de Dantzig progressa en rapport avec celui de 1924 de 100 à 360,47 %, le Sénat de Dantzig conclut qu'en 1924 ce trafic constituait 99,59 % du mouvement global par Dantzig et Gdynia pris ensemble, tandis qu'en 1929 à peine 75,20 % de ce trafic commun. Les autres relevés statistiques, annexés à la note du Sénat de la Ville Libre, sont aussi dressés de la même manière.

Le Sénat de la Ville Libre part également du principe du monopole du port de Dantzig en parlant des pertes dans les recettes provenant des droits du port. Le voisinage immédiat du port de Gdynia en serait la cause. Ici également, chaque navire mouillant à Gdynia et non à Dantzig et acquittant la taxe du port à Gdynia, serait, de l'avis du Sénat, enlevé à Dantzig à titre illégitime. Ce point de vue se laisse observer dans tout un nombre de points soulevés par le Sénat de la Ville Libre, par exemple dans la question d'émigration, de l'emploi des ouvriers etc.

Il est de toute évidence que tous ces reproches basés sur la thèse fondamentale du monopole du port de Dantzig dans le commerce d'outre-mer polonais, ne peuvent servir de preuve, car ils préjugent à l'avance la question de savoir si un tel monopole appartient en général à Dantzig. Le Gouvernement Polonais ne peut apercevoir aucune base de nature à justifier les prétentions de Dantzig, et il conteste du point de vue de fond une pareille opinion sur la construction du port de Gdynia et les conséquences qui en résultent.

Le Gouvernement Polonais a le droit incontestable de construire d'autres ports sur son territoire et il exécute ce droit au nom des intérêts économiques vitaux de la Pologne. La construction du port de Gdynia, appelé à desservir parallèlement au port de Dantzig le commerce d'outre-mer polonais, une fois décidée après analyse approfondie des besoins économiques de

la Pologne, le Gouvernement Polonais s'est vu obligé, pendant la première phase des travaux de construction, de prendre toutes les mesures susceptibles d'assurer à Gdynia et aux entrepreneurs qui étaient venus s'y établir, les conditions nécessaires à leur existence. Il est bien compréhensible que l'établissement et l'activité des entreprises dans un port ne possédant ni quais, ni installations, ni magasins, ni voies ferrées, ni maisons, ni rues, n'est guère facile et exige des efforts extraordinaires de la part des facteurs intéressés.

Chaque Etat désirant réaliser les buts qu'il poursuit dans l'intérêt économique général du pays, n'hésite pas à venir à l'aide, même aux prix d'efforts et de sacrifices, aux facteurs qui collaborent avec lui. Les entreprises nouvellement créées bénéficient de protection douanière spéciale, souvent de réductions dans le domaine des impôts, ou tout simplement de subventions de l'Etat ainsi que de l'aide prêtée par l'Etat sous les formes les plus diverses. Les nouveaux domaines économiques en voie de formation représentant des intérêts d'ordre public, jouissent dans le monde entier de l'appui de l'Etat qui vient seconder les efforts privés. C'est aussi ce que le Gouvernement Polonais a en vue en accordant aux entreprises privées établies à Gdynia et qui y poursuivent une oeuvre de pionniers, des facilités de toute nature. Il va de soi qu'un Etat ne prête son aide qu'à la personne privée qui peut contribuer par son activité à la réalisation du but visé par cet Etat. Cette activité peut se manifester sous forme de construction de bâtiments, d'entreprises à caractère correspondant aux projets de l'Etat, d'aménagement d'installations du port, de mise en service de nouvelles lignes de navigation etc. Une aide pareille a été appliquée par le Gouvernement Polonais lors de l'exécution du projet de construction du port et de la ville de Gdynia.

Toutes les mesures prises par le Gouvernement Polonais portaient sur des domaines où la Ville Libre de Dantzig jouit de sa liberté d'action d'une manière analogue par rapport aux entreprises qui viennent s'établir à Dantzig. En accordant ces facilités le Gouvernement Polonais ne fait pas de différence entre les entreprises ou personnes de telle ou telle origine ou ressortissance. Les entreprises dantzikoises sont l'objet du même traitement que les entreprises polonaises. Le Sénat de la Ville Libre affirme pourtant lui-même que quelques entreprises dantzikoises ont ouvert leurs filiales à Gdynia et y ont même transporté de Dantzig leurs établissements. Ces entreprises ne se heurtent donc à aucun obstacle à Gdynia. Ceci est en contraste frappant avec la manière d'agir des autorités dantzikoises qui s'efforçaient par tous les moyens possibles d'entraver l'affluence des commerçants polonais à Dantzig, sinon de la rendre tout à fait impossible.

Il n'est pas conforme à la vérité que la Pologne applique également de telles mesures dans d'autres domaines où Dantzig et Gdynia pourraient être l'objet de traitement inégal, et où la décision appartient au Gouvernement Polonais. En particulier, il n'est non plus conforme à la vérité que le Gouvernement Polonais aurait fait des promesses quelconques à des maisons étrangères en ce qui concerne des exonérations en douane pour autant que la marchandise soit importée par le port de Gdynia, et qu'il refuserait d'accorder de tels faveurs au cas où ladite marchandise serait importée par le port de Dantzig.

Aussi, c'est en méconnaissance complète des intentions du Gouvernement Polonais que le Sénat de la Ville Libre a formulé le reproche sur la mise en service de l'entreprise d'Etat „Żegluga Polska" (Navigation Polo-

naise). Comme il est dit plus haut, la création de sa propre flotte marchande était un des points essentiels de la politique économique, et en particulier, de la politique maritime de la Pologne. Cette marine marchande a pour tâche de garantir le libre développement du trafic d'outre-mer polonais passant aussi bien par Dantzig que par Gdynia, et elle joue un grand rôle dans les plans de la Pologne portant sur l'amélioration du bilan de paiement. Les navires de la „Żegluga Polska" desservent tout aussi bien le port de Dantzig que celui de Gdynia en ne faisant aucune différence dans le calcul des frets maritimes. Il est donc tout à fait incompréhensible que le Sénat de la Ville Libre ait pu arriver à la conclusion sur ce que les navires de cette entreprise serviraient entre autres à augmenter la force de concurrence de Gdynia au moyen du „dumping" des frets. De plus, les dernières années ont montré que les navires de la „Żegluga Polska" mouillaient plus souvent dans le port de Dantzig que dans celui de Gdynia. En 1927, Gdynia a été visité par ces navires 48 fois et Dantzig — 59 fois; en 1928, Gdynia — 91 fois, Dantzig — 98 fois; en 1929, Gdynia — 77 fois, Dantzig 102. En présence de ces chiffres on pourrait affirmer à plus juste raison que les navires de ladite entreprise favorisaient plutôt Dantzig que Gdynia.

Il est significatif qu'en protestant contre la construction et l'utilisation par la Pologne du port de Gdynia, le Sénat de la Ville Libre passe complètement sous silence la question de la concurrence des ports allemands. Le Sénat semble être intéressé exclusivement à la question des chargements qui passent seulement par Gdynia, en laissant Dantzig à l'écart, et il demande une décision aux termes de laquelle le Gouvernement Polonais serait obligé de:

> „alle erforderlichen Maßnahmen, insbesondere auch auf dem Gebiet des Eisenbahntarifwesens zu treffen, daß der nicht über die Landesgrenze laufende Teil des Waren- und Personenverkehrs von und nach Polen, sowie des Transitverkehrs durch Polen in Danziger Hafen umgeschlagen wird."

La requête du Sénat de la Ville Libre est dirigée manifestement contre Gdynia et le droit de la Pologne à la libre utilisation de son accès à la mer.

L'argumentation du Sénat portant sur le trafic de marchandises dans le port de Dantzig est fondée principalement sur les données statistiques des derniers mois. Dantzig ne prend pas en ligne de compte les périodes plus longues ce qui est absolument nécessaire pour arriver à des conclusions motivées. Il est inadmissible d'opérer avec une statistique de la période de crise économique pour en tirer des déductions qui auraient une signification décisive dans un domaine de première importance. C'est bien ce qu'il importe également de prendre en considération en examinant les arguments dantzikois.

En apercevant dans Gdynia la cause des diverses difficultés économiques à Dantzig, le Sénat de la Ville Libre paraît oublier que les causes positives de ces difficultés sont déterminées entièrement par sa politique. Or, si le prix de la terre, ou d'autres bien-immobiliers, a diminué en effet, de même que le montant du prix des logements, il faut en rechercher les raisons dans les difficultés apportées à l'acquisition de ces biens-immobiliers, dans la non rentabilité de la construction de bâtiments nouveaux, due aux frais actuels de ces travaux, et enfin aux entraves ou aux obstacles faits à l'affluence des commerçants polonais et à leur libre activité à Dantzig.

Il en est de même de la question des finances de la Ville Libre. De l'avis du Sénat, „les causes défavorables de la construction de Gdynia devaient avoir une répercussion sur l'ensemble des questions financières et des impôts de la Ville Libre". Cette affirmation est non fondée. La situation défavorable du fisc dantzikois est un phénomène ancien datant de 1925, c'est-à-dire du début même des travaux de construction du port de Gdynia.

La période de forte dépression économique au cours de la seconde moitié de 1925, ressentie non seulement en Pologne mais dans toute l'Europe centrale, a eu aussi une répercussion fâcheuse sur la situation du fisc dantzikois ébranlé du reste par l'administration financière trop dépensière des Sénats d'alors. La cause principale de la crise financière à Dantzig doit être attribuée au nombre excessif de fonctionnaires, largement rétribués, ainsi qu'aux prestations sociales très élevées. Les organes de la presse économique dantzikoise se plaignaient souvent de l'administration financière de la Ville Libre en indiquant les causes susmentionnées.

Les sommes globales des budgets dantzikois pour les années particulières accusent une permanente tendance ascendante (annexe 28).

La somme des dépenses de l'année budgétaire 1929/30, par comparaison avec l'année 1924/25, est passée à plus de 157 %. L'accroissement de la somme des budgets de la Ville Libre de Dantzig s'explique avant tout par la tendance vers une augmentation des dépenses.

Par suite de l'administration imprévoyante du Sénat, éclata en 1926 la crise financière dantzikoise. Dans cette période, le Sénat empruntait dans des institutions financières privées des millions à un taux d'intérêt très élevé pour payer les traitements des fonctionnaires. Acculé à une catastrophe financière, le Sénat de la Ville Libre s'adressa à la Société des Nations en la priant d'étudier les causes de la crise et de lui prêter une aide dans l'obtention d'un emprunt. Le Comité Financier de la Société des Nations, après examen minutieux des causes de cette crise, recommanda déjà en 1926 de procéder en premier lieu à la réorganisation de l'appareil administratif dans le sens de réduction du nombre de fonctionnaires, ainsi que de leurs appointements, et aussi de la réduction des prestations sociales.

En 1927, Dantzig obtint un emprunt d'assainissement, et la Pologne consentit à garantir à la Ville Libre un minimum de recettes douanières. Ce fait, de même que la réduction des dépenses, permirent au Sénat de rétablir pendant une brève période l'équilibre entre les recettes et les dépenses. La diminution des dépenses se manifesta temporairement dans le budget de 1927/28, dans lequel il avait été fait certaines économies. Mais les années suivantes accusèrent de nouveau une tendance vers la hausse des dépenses. Après avoir épuisé les réserves financières réalisées grâce à l'emprunt étranger, Dantzig se trouva au cours de cette année dans une situation analogue à celle de 1926.

L'emprunt étranger contracté dernièrement en rapport avec l'affermage du monopole des allumettes servira à couvrir les déficits dans l'administration financière du Sénat.

Ainsi qu'il résulte de ce qui précède, la situation financière de la Ville Libre ne reste en aucune corrélation avec la construction du port de

Gdynia. Aussi doit-on rechercher les causes de l'état de choses actuel dans les relations intérieures de la Ville Libre et dans son imprévoyante administration financière.

Tout ce que nous venons de dire prouve que les arguments du Sénat de la Ville Libre qui veut voir dans la politique maritime de la Pologne la cause des prétendues difficultés de la Ville Libre, sont conçus dans un esprit partial et nettement tendancieux, et abondent en erreurs et inexactitudes. Le seul but de cette argumentation est de démontrer que la construction par la Pologne du port de Gdynia est un grave danger pour le port de Dantzig et pour la vie économique de la Ville Libre. Le Sénat de Dantzig fonde ses conclusions sur le principe adopté à l'avance que la Ville Libre de Dantzig a droit au monopole du commerce d'outre-mer polonais passant aujourd'hui, non seulement par Dantzig, mais aussi par le second port polonais — Gdynia.

Le problème soulevé par Dantzig doit être examiné sous tous ses aspects. Si Dantzig désire développer son port et sa vie économique, il doit appuyer sa politique sur une plus large appréciation de la situation et tenir compte de tous les facteurs qui exercent une influence sur l'état économique de la Ville Libre.

En rectifiant les erreurs et les inexactitudes de l'argumentation dantzikoise, nous avons indiqué en même temps les facteurs plus importants qui devraient être pris en considération.

Annexe 1.

XVII. SPEDITIONS-GESCHÄFT.

Von denjenigen Handelsgütern, welche ausschließlich oder doch zum großen Teile in Spedition über unsern Hafen gehen, sind u. a. seewärts importiert worden: t:

	1913:	1912:	1911:
Künstliche Düngemittel	147 203	111 020	118 477
Roheisen	7 061	18 651	5 128
Verarbeitetes Eisen und Eisenwaren	30 714	36 501	24 667
Zement	33 322	24 002	25 880
Farbenerden	166	78	331
Porzellanerde	3	232	230
Rohe Rindhäute	12 822	7 372	8 670
Maschinen, Dampfkessel und Fahrzeuge	9 247	7 830	5 896
Kupfer, rohes	491	603	807
Eisenerze	163 497	161 454	129 541
Steine, roh oder bloß behauen	58 752	46 340	43 228
Schamottsteine, Ziegel, Tonröhren	2 387	1 886	1 803
Fichtenharz	9 257	6 253	6 160
Talg	3 145	2 740	2 841
Reis	13 682	12 129	11 894
Gewürze	1 020	788	830
Zichorien, gebrannt oder gemahlen	1 515	2 468	2 297

Source: Bericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig über Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt im Jahre 1913 II. Teil (Statistik).

page 53.

Annexe 1 a.

Von verarbeitetem Eisen und Eisenwaren sind seewärts, und zwar ebenfalls zu einem großen Teile in Spedition, über unseren Hafen eingegangen: t:

von Stettin	112	308	521
„ anderen deutschen Ostseehäfen	146	366	494
„ deutschen Nordseehäfen	2 850	1 022	388
„ dem Rheingebiet	20 905	31 602	21 472
„ holländischen und belgischen Häfen	5 372	645	206
„ Großbritannien	1 255	2 486	1 562
„ anderen Häfen	74	78	26
zusammen:	30 714	36 507	24 669

loco citato, page 55.

Annexe 1 b.

Die seewärts eingeführten rohen Häute waren zum größten Teil Speditionsgut für Polen und Rußland. Nach den Anschreibungen über den Eisenbahnverkehr sind dorthin bahnwärts von hier verladen worden (Häute, Felle und Leder):

1913:	**1912:**	**1911:**	**1910:**
7.263 t.	5.645 t.	7.548 t.	6.256 t

Was die für das hiesige Speditionsgeschäft in Betracht kommenden Ausfuhrartikel betrifft, so sind von hier seewärts verladen worden nach: t:

	1913:	**1912:**	**1911:**
Stettin	245	214	200
anderen deutschen Ostseehäfen	91	34	57
deutschen Nordseehäfen	799	905	515
dem Rheingebiet	981	1 897	6 255
Dänemark	1 686	1 577	1 219
Großbritannien	861	1 234	1 125
Holland	1 413	1 370	548
Belgien	827	380	228
Frankreich	—	648	395
anderen Ländern	231	47	100
zusammen:	7 134	8 306	10 642

SaMa MH.

loco citato, page 56.

Annexe 1 c.

DIE SPEDITION VON MELASSE BETRUG NACH : T:

	1913:	1912:	1911:
Stettin	65	104	—
anderen deutschen Ostseehäfen	1 171	1 708	2 301
Hamburg	1 617	56	57
Bremen	379	287	598
Schweden und Norwegen	5 117	3 881	2 811
Dänemark	—	152	8 082
Großbritannien	2 390	2 273	2 549
Holland und Belgien	—	—	1 175
Frankreich	—	686	1 186
Rheingebiet	—	2 049	—
zusammen:	10 739	11 196	18 759

Das Nähere über die Beförderung von russischem Zucker ist schon auf Seite 23 beigebracht worden.

Mit Ladung von Speditionsgut haben verkehrt:
am Seepackhofe in Danzig:

Seedampfer:

	im I.:	II.:	III.:	IV. Quartale:	Zusammen:
1913:	131	123	127	117	498
1912:	105	129	121	123	478
1911:	121	135	122	123	501

an den Hafengleisen zu Neufahrwasser:

Tourdampfer mit Maschinen, Häuten, Chemikalien und Stückgütern verschiedener Art:

	im I.:	II.:	III.:	IV. Quartale:	Zusammen:
1913:	53	55	53	38	199*)
1912:	37	46	76	32	191**)
1911:	44	64	72	42	222***)

*) Außerdem Dampfer resp. Segler: 4 mit Quebracho, 1 mit Blauholz, 20 Tankdampfer mit Petroleum, 1 mit Schwefel, 4 mit Salpeter und 1 mit Quarz.

**) Außerdem 2 Segler mit Quebracho, 3 Segler mit Blauholz, 1 Segler mit Kaolin, 1 Segler mit China Clay, 25 Tankdampfer mit Petroleum, 1 Segler mit Schwefel, 1 Segler mit Baumrinde, 2 Segler mit Salpeter und 1 Segler mit Quarz.

***) Außerdem 6 Segler mit Quebracho, 1 Segler mit Blauholz, 1 Segler mit Kaolin, 3 Segler mit Salz, 1 Segler mit China Clay, 5 Dampfer mit Roheisen, 24 Tankdampfer mit Petroleum und 1 Segler mit Dividivi.

loco citato, page 57.

Annexe 2.

MOUVEMENT DES NAVIRES DANS LE PORT DE DANTZIG.

Année	Navires entrés	tonnage net enr.	Navires sortis	tonnage net enr.
1911	2 732	970 315	2 739	975 209
1912	2 992	970 653	2 974	993 152
1913	2 910	924 837	2 855	936 854
1919	1 435	535 496	1 413	567 099
1920	1 951	987 740	1 935	979 860
1921	2 632	1 568 336	2 623	1 603 713
1922	2 712	1 423 129	2 697	1 428 820
1923	2 930	1 722 927	2 856	1 689 255
1924	3 312	1 635 010	3 330	1 648 023
1925	3 986	1 869 979	3 958	1 864 182
1926	5 967	3 432 480	5 863	3 395 840
1927	6 950	3 899 854	6 942	3 952 577
1928*)	6 198	4 045 240	6 183	4 026 596
1929*)	5 396	3 892 362	5 432	3 917 890

*) sans cabotage dans la baie de Dantzig.

Source: „Statistische Mitteilungen der Freien Stadt Danzig".

Annexe 3.

TONNAGE MOYEN DES NAVIRES DANS LE PORT DE DANTZIG.

Année	Navires entrés	Navires sortis
1911	355,16	356,08
1912	334,42	334,00
1924	493,66	494,90
1925	469,14	470,97
1926	575,24	561,10
1927	561,13	569,49
1928	652,67	651,24
1929	721,34	721,26

Annexe 4.

POURCENTAGE DE LA PARTICIPATION DES PAVILLONS PARTICULIERS AU TRAFIC DU PORT DE DANTZIG.

	1929	1928	1927	1926	1925	1912
Angleterre	6.97	10.31	10.39	9.69	15.76	8.48
Autriche	0.07	0.05	0.07	0.01	0.01	—
Belgique	0.26	0.13	0.12	0.15	0.02	0.13
Brésil	—	—	0,01	—	—	—
Tchécoslovaquie	0.11	0.13	0.01	—	—	—
Chili	—	0.05	—	—	—	—
Danemark	18.35	18.29	18.12	20.26	16.56	6.09
Esthonie	0.74	0.57	0.38	0.30	0.35	—
Finlande	2.92	2.65	1.59	1.32	0.64	—
France	1.02	2.60	2.61	2.38	3.29	0.29
Dantzig	1.71	1.37	3.32	3.00	5.89	—
Grèce	3.03	1.65	0.28	—	—	—
Espagne	0.04	0.18	0.11	0.11	0.44	—
Hollande	1.73	1.80	0.95	1.09	1.16	3.60
Islande	—	0.01	—	—	0.01	—
Italie	1.70	1.35	1.37	1.20	0.51	0.20
Japon	0.13	—	0.10	—	0.23	—
Yougoslavie	0.35	0.39	0.21	—	0.03	—
Lithuanie	0.48	0.24	0.08	0.13	0.26	—
Lettonie	5.09	5.83	4.07	3.05	1.75	—
Allemagne	23.41	26.12	24.99	26.46	33.33	53.40
Norvège	6.34	6.43	6.04	6.17	5.71	13.84
Panama	0.16	0.06	—	—	0.12	—
Pologne	5.90	2.61	3.68	1.21	1.33	—
Portugal	—	0.09	0.07	—	—	—
Russie	0.03	0.04	0.19	0.24	0.13	2.02
Roumaine	0.01	0.01	0.01	—	—	—
Etats-Unis d'Am. M.	0.81	0.51	0.33	0.37	2.32	0.09
Suède	18.53	16.33	20.87	22.38	10.15	11.26
Turquie	—	—	0.01	0.08	—	—

Source: „Statistische Mitteilungen der Freien Stadt Danzig".

Annexe 5.

TRAFIC DE MARCHANDISES DANS LE PORT DE DANTZIG.

Année	Importation en tonnes	Exportation en tonnes	Totaux
1911	1 039 701	1 203 795	2 243 496
1912	1 141 455	1 311 757	2 453 212
1913	1 233 630	878 471	2 112 101
1919	174 000	72 235	246 235
1920	1 700 000	138 246	1 838 246
1921	1 026 420	378 952	1 405 372
1922	466 287	504 411	970 698
1923	654 929	1 062 864	1 717 793
1924	738 072	1 636 485	2 374 557
1925	690 779	2 031 969	2 722 748
1926	640 696	5 659 605	6 300 301
1927	1 517 194	6 380 420	7 897 614
1928	1 832 409	6 783 273	8 615 682
1929	1 792 951	6 766 700	8 559 651

Source: Données du Conseil du Port et des Voies d'Eau à Dantzig.

Annexe 6.

IMPORTATION DE CÉRÉALES DANS LE PORT DE DANTZIG DE L'ÉTRANGER EN 1911—1913 EN TONNES.

Importation:	1911	1912	1913
Des stations polonaises	12 265	29 714	4 868
„ „ russes	94 250	116 094	45 570
„ „ galiciennes et roumaines . .	1 703	556	273
Par la Vistule	11 698	37 132	17 335
Par mer	8 500	8 496	12 584
Totaux:	128 416	191 992	80 630
Exportation par la voie maritime:	424 241	439 976	336 714

Source: Bericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig, 1913, II. Teil, pag. 5.

Annexe 7.

EXPORTATION DU SUCRE RUSSE PAR LE PORT DE DANTZIG EN 1911—1913.

en tonnes:

	1911:	1912:	1913:
Chargement du sucre russe	192 329	241 120	38 605
Exportation globale du sucre	466 142	430 838	226 784

Source: Bericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig im Jahre 1913, II. Teil, p. 25 et 97, und im Jahre 1912, II. Teil, p. 25 et 89.

Annexe 8.

IMPORTATION GLOBALE PAR LE PORT DE DANTZIG EN 1912 ET 1929.

en tonnes:

	1912	1929
Articles alimentaires	166 583	180 924
Produits forestiers	23 204	24 330
Matières premières minérales et huiles minérales	591 957	762 181
Dérivés des graisses et huiles	3 976	12 499
Produits chimiques et pharmaceutiques, couleurs, colorants	199 748	360 490
Matières premières et produits textiles	5 404	7 681
Papier et articles en papier	6 768	11 085
Ouvrages en pierre et céramique	50 375	23 633
Métaux et produits métalliques	91 411	405 890
Autres marchandises	2 029	4 238
Totaux:	1 141 455	1 792 951

Source: pour 1912 — Bericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig im Jahre 1912, II. Teil, l'année 1929 est calculée d'après les statistiques du Conseil du Port et des Voies d'Eau à Dantzig.

Annexe 9.

EXPORTATION GLOBALE PAR LE PORT DE DANTZIG EN 1912 ET 1929.

en tonnes:

	1912	1929
Articles alimentaires	938 247	586 219
Produits forestiers	350 922	661 254
Matières premières minérales et huiles minérales	4 758	5 383 035
Dérivés des graisses et huiles	96	10 018
Produits chimiques et pharmaceutiques, couleurs, colorants	1 445	49 899
Matières premières et produits textiles	563	801
Papier et articles en papier	1 604	2 049
Ouvrages en pierre et céramique	897	65 462
Métaux et produits métalliques	9 239	6 076
Autres marchandises	3 986	1 887
Totaux:	1 311 757	6 766 699

Source: pour 1912 — Bericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig im Jahre 1912, II. Teil, l'année 1929 est calculée d'après les statistiques du Conseil du Port et des Voies d'Eau à Dantzig.

TABLEAU COMPARATIF DE L'IMPORTATION DE
(1911—1913 et 1923

	1911	1912	1913	1923
Charbon	224 912	176 791	228 387	53 273
Pétrol	44 741	43 248	45 068	—
Minerais	129 541	161 454	163 497	69 908
Vieille Ferraille . . .	5 160	18 959	5 712	—
Produits chimiques et engrais artificiels	217 658	199 748	268 837	119 156
Articles alimentaires (sans harengs) . .	123 139	120 105	121 121	122 708
Harengs.	41 176	46 478	40 138	59 052
Diverses marchandises.	253 374	374 672	360 870	230 832
Totaux.	1 039 701	1 141 455	1 233 630	654 929

TABLEAU COMPARATIF DE L'EXPORTATION DE
(1911—1913 et 1923

	1911	1912	1913	1923
Charbon	—	—	—	29 271
Pétrol	—	—	—	25 516
Bois	214 244	350 922	211 713	730 996
Céréales	424 241	439 976	336 714	33 027
Sucre	466 142	430 838	226 784	113 067
Diverses marchandises	129 168	90 021	103 260	130 987
Totaux.	1 233 795	1 311 757	878 471	1 062 864

Annexe 10.

MARCHANDISES DANS LE PORT DE DANTZIG.
—1929) en tonnes:

1924	1925	1926	1927	1928	1929
104 548	40 688	17 614	23 759	35 559	46 365
—	—	—	—	—	—
71 793	60 939	206 951	335 601	438 549	699 938
—	—	3 135	320 945	477 343	359 023
204 631	119 826	161 431	345 598	368 782	358 795
150 189	226 042	72 002	251 882	244 326	73 263
83 932	41 341	76 979	91 115	86 429	107 662
122 979	201 943	102 584	148 294	181 421	147 905
738 072	690 779	640 696	1 517 194	1 832 409	1 792 951

Annexe 11.

MARCHANDISES DANS LE PORT DE DANTZIG.
—1929) en tonnes:

1924	1925	1926	1927	1928	1929
40 812	618 006	3 415 948	4 104 999	5 362 647	5 321 817
32 519	44 351	159 029	40 775	22 894	52 398
1 018 950	901 917	1 389 033	1 740 365	914 191	661 254
171 764	187 304	268 077	52 355	76 311	257 426
163 455	121 341	181 093	138 154	104 649	211 589
209 985	259 050	246 425	303 772	302 581	262 216
1 636 485	2 031 969	5 659 605	6 380 420	6 783 273	6 766 700

Annexe 12.

TONNAGE DES NAVIRES ENTRÉS EN 1913 ET 1928 DANS CERTAINS PORTS

	1913 t. n. enr.	1928 t. n. enr.	% % % par rapport à 1913
Hambourg	13 515 783	21 292 334	158
Brême	5 526 000	8 648 250	157
Lubeck	1 003 000	967 300	96
Stettin	2 669 022	2 305 420	86
Dantzig	924 837	4 045 240	437
Königsberg	646 000	704 552	109

Annexe 13.

TRAFIC DE MARCHANDISES EN 1913 ET 1928 DANS CERTAINS PORTS.

	1913	1928	% % % par rapport à 1913
Hambourg	25 457 910 t.	26 451 618 t.*)	104
Brême	7 167 000 „	5 925 500 „	83
Lubeck	2 013 696 „	1 703 500 „	85
Stettin	6 245 538 „	4 700 417 „	75
Dantzig	2 112 101 „	8 615 682 „	408
Königsberg	1 870 000 „	1 656 500 „	89

*) brut.

Annexe 14.

CIRCULATION DES BILLETS DE BANQUE À DANTZIG.

31. III. 1924	14,2	millions de gulden
31. XII. 1924	31,9	„ „ „
en moyenne l'année 1925	30,1	„ „ „
„ „ „ 1926	32,4	„ „ „
„ „ „ 1927	33,9	„ „ „
„ „ „ 1928	34,0	„ „ „
„ „ „ 1929	34,7	„ „ „

Source: Compte-rendu annuel de la „Bank von Danzig“ pour les années 1924—1929.

Annexe 15.

DÉPOTS D'ÉPARGNE ET DÉPOTS AUX COMPTES COURANTS DANS LES CAISSES D'ÉPARGNE DE DANTZIG.

(en millions de gld. pour le 31. XII.).

	dépôts d'épargne en gulden	dépôts en mon. étr. et aux comptes cour.	Totaux
1925	14.7	23.4	38.1
1926	20.8	23.5	44.3
1927	30.6	26.6	57.2
1928	39.3	32.1	71.4
1929	48.0	32.6	80.6

Source: Compte-rendu annuel de la „Bank von Danzig" pour les années 1925—1929.

Annexe 15 a.

L'ÉTAT DE DÉPOTS D'ÉPARGNE DANS LA CAISSE D'ÉPARGNE COMMUNALE DE LA VILLE DE DANTZIG.

en millions gld.

Mois	1913 en moyenne mensuelle	1925	1926	1927	1928	1929	1930
I		6.0	8.2	13.6	20.3	26.9	34.9
III		7.4	8.7	14.4	21.4	29.1	35.6
V		6.8	9.5	15.5	22.0	29.7	
VII	14.0	8.1	10.5	16.2	22.7	30.3	
IX		8.7	11.1	17.0	23.8	31.4	
XI		8.2	12.0	18.1	25.4	32.2	
XII		8.0	12.7	19.2	26.9	34.3	

Source: „Statistische Mitteilungen der Freien Stadt Danzig."

Annexe 16.

L'ESCOMPTE DES TRAITES

le portefeuille des traites des banques et des caisses d'épargne. l'état pour le 31. XII. (en millions de guld.):

	1925	1926	1927	1928	1929
Totaux	31.0	28.3	56.3	65.3	75.3
„Bank von Danzig"	16.9	11.1	18.5	12.1	15.0
Autres banques	14.1	17.2	37.8	53.2	60.3

Source: Compte-rendu annuel de la „Bank von Danzig" pour les années 1925—1929.

Annexe 17.

DÉPOTS DANS LES BANQUES PRIVÉES.

L'état pour le 31. XII.	millions de guld.	dont les dépôts étr. constituent %
1925	75.5	?
1926	95.5	37.7
1927	123.5	33.7
1928	157.9	47.6
1929	162.7	43.3

Source: Compte-rendu annuel de la „Bank von Danzig“ pour les années 1925—1929.

Annexe 18.

CHAMBRE DE COMPENSATION.

Membres			
19	en 1925	Mouvement.	gld. 216 635 122
18	„ 1926	„	„ 165 970 701
18	„ 1927	„	„ 200 821 216
18	„ 1928	„	„ 205 815 510
17	„ 1929	„	„ 186 099 369

Source: Compte-rendu annuel de la „Bank von Danzig“ pour les années 1925—1929.

Annexe 19.

RENTABILITÉ DES SOCIÉTÉS ANONYMES À DANTZIG EN 1928.

	Nombre d'entreprises	Capital social.	Bénéfice	%	Nombre d'entreprises	Capital social	Perte	%	Nombre d'entreprises	Capital social	Bénéfice net	Coefficiant de la rent. financ. int. net
I. Banques	18	20 366 433	1 968 613	9,67	1	275 000	170 396	61,96	19	20 641 433	1 798 217	8,70
II. Sociétés d'assur. et d'agiotage	4	591 762	45 731	7,72	1	3 708 000	8 852	0,23	5	4 299 762	36 879	0,85
III. Société du bâtiment et foncières	5	1 558 520	42 925	2,75	4	260 000	26 278	10,11	9	1 818 520	16 647	0,92
IV. Entreprises de navig. d'entrepôts et de transports	10	10 469 949	1 042 662	9,96	1	570 000	78 118	13,70	11	11 039 949	964 544	8,82
V. Commerce de marchandises	22	7 752 413	2 823 314	36,42	10	1 682 540	198 731	11,81	32	9 434 953	2 624 583	27,82
VI. Industrie	28	26 602 129	3 182 599	11,96	17	8 476 263	749 508	8,84	45	35 078 392	2 433 091	6,93
		67 341 206	9 105 844	13,82		14 971 803	1 231 883	8,23		82 313 009	7 873 961	9,56

Source: „Danziger Wirtschafts-Zeitung", organe de la Chambre de Commerce à Dantzig.

Annexe 20.

RÉPARTITION DE LA POPULATION SELON SES OCCUPATIONS.
Ville Libre de Dantzig.

d'après le recensement du 12. VI. 1907.

Professions:	Exerçant leurs prof.	%	total de la popul. appart à une prof. donnée.:	chiffre en % %
A. Agriculture, horticulture, élevage du bétail, culture forestière et pêcherie:	35 533	24.56	76 067	24.04
B. Industrie, artisanat et constructions:	44 446	30.72	113 624	35.91
C. Commerce, transport, hôtellerie et débit:	21 158	14.62	50 041	15.82
D. Service domestique et travail temporaire:	5 917	4.09	11 867	3.75
E. Professions libres et service public:	14 648	10.12	27 108	8.57
F. Sans profession:	22 995	15.89	37 675	11 91
	144 697	100.00	316 382	100.00

Annexe 20 a.

RÉPARTITION DE LA POPULATION SELON SES OCCUPATIONS.
Ville Libre de Dantzig.

d' après le recensement du 12. XI. 1923.

Professions:	Exerçant leurs prof.	%	total de la popul. appart. à une prof. donnée..	chiffre en % %
A. Agriculture, horticulture, élevage du bétail, culture forestière et pêcherie:	32 265	18.73	66 701	18.19
B. Industrie, artisanat et constructions:	49 775	28.89	112 652	30.72
C. Commerce, transport, hôtellerie et débit:	47 292	27.62	102 313	27.89
D. Service domestique et travail temporaire:	8 104	4.70	16 634	4.53
E. Professions libres et service public:	13 608	7.90	31 479	8.59
F. Sans profession:	20 938	12.16	36 951	10.08
	172 282	100.00	366 730	100.00

Source: Statistische Mitteilungen der Freien Stadt Danzig.

Annexe 21.

DÉPENSES SUPPORTÉES PAR LA POLOGNE POUR L'ENTRETIEN DE LA BASSE VISTULE.

(dans le ressort territorial de la Direction des Voies d'Eau à Toruń.)

1920	184 506.33	zł.
1921	191 319.85	„
1922	412 355.97	„
1923	464 123.97	„
1924	1 037 307.35	„
1925	1 473 722.77	„
1926/7	1 559 319.67	„
1927/8	2 024 343.00	„
1928/9	3 935 985.00	„
1929/30	3 503 457.54	„
Total:	14 786 441.45	zł.

Annexe 22.

DÉPENSES DU CONSEIL DU PORT ET DES VOIES D'EAU À DANTZIG POUR L'ENTRETIEN DE LA VISTULE SUR LE SECTEUR DANTZIKOIS.

1921	Mk.	1 787 373.67	fen.			
1922	„	21 692 334.46	„			
1923	„	16 450 823 085 801.30	„	et Guld.	112 077.88	fen.
1924				„	1 207 068.59	„
1925				„	1 925 466.86	„
1926				,	1 174 823.02	„
1927/8				„	1 233 129.14	„
1928/9				„	2 145 115.84	„
1929/30				,	1 926 961.22	„
Totaux:	Mk.	16 450 846 565 509.43	fen.	et Guld.	9 724 642.55	fen.

Annexe 23.

PARTICIPATION DE L'IMPORTATION DES MARCHANDISES PAR LE PORT DE DANTZIG À L'IMPORTATION GLOBALE DANS LE TERRITOIRE DOUANIER POLONAIS.

Année	importation globale en tonnes	dont par Dantzig en tonnes	% de la particip. de Dantzig
1922	4 125 922	466 287	11.3
1923	3 194 207	654 929	20.5
1924	2 413 508	738 072	30.6
1925	3 410 070	690 779	20.3
1926	2 438 490	640 696	26.3
1927	4 903 060	1 517 194	30.9
1928	5 165 374	1 832 409	35.5
1929	5 087 938	1 792 951	35.0

Sources: D'après les statistiques de l'Office Central de Statistique R. P. et du Conseil du Port et des Voies d'Eau à Dantzig.

Annexe 24.

PARTICIPATION DE L'EXPORTATION DES MARCHANDISES PAR LE PORT DE DANTZIG À L'EXPORTATION GLOBALE DU TERRITOIRE DOUANIER POLONAIS.

Année	exportation globale en tonnes	dont par Dantzig en tonnes	% de la particip. de Dantzig
1922	9 141 597	504 411	5.5
1923	17 647 758	1 062 864	6.0
1924	15 739 829	1 636 485	10.4
1925	13 602 706	2 031 969	14.9
1926	22 303 935	5 659 605	25.4
1927	20 356 038	6 380 420	31.3
1928	20 423 562	6 783 273	33.2
1929	21 037 919	6 766 700	32.1

Sources : D'après les statistiques de l'Office Central de Statistique R. P. et du Conseil du Port et des Voies d'Eau à Dantzig.

Annexe 25.

PARTICIPATION DU PORT DE DANTZIG AU COMMERCE ÉTRANGER DE LA POLOGNE.

Année	commerce étr. de la Pologne en tonnes	trafic par Dantzig en tonnes	% de la particip. de Dantzig
1920	4 150 126	1 838 246	44.3
1921	6 873 191	1 405 372	20.4
1922	13 267 519	970 698	7.4
1923	20 841 965	1 717 793	8.2
1924	18 153 337	2 374 557	13.1
1925	17 012 776	2 722 748	16.0
1926	24 742 425	6 300 301	25.5
1927	25 259 098	7 897 614	31.3
1928	25 588 936	8 615 682	33.7
1929	26 125 857	8 559 651	32.8
1930 (4 mois)	7 163 181	2 563 645	35.8

Sources: D'après les statistiques de l'Office Central de Statistique R. P. et du Conseil du Port et des Voies d'Eau à Dantzig.

Annexe 26.

TABLEAU DU DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC - MARCHANDISES GLOBAL.

Année	Pologne	Port de Dantzig
1922	100	100
1923	157	177
1924	137	244
1925	128	280
1926	186	649
1927	190	813
1928	193	889
1929	197	882

Annexe 27.

IMPORTATION EN POLOGNE PAR LES PORTS ALLEMANDS.

(en tonnes)

	1926	1927	1928
Kőnigsberg	11 653	25 417	14 806
Stettin	38 129	39 609	62 523
Hambourg	70 613	146 243	160 105
Brême	53 663	75 725	68 702
Totaux:	174 058	286 994	306 134

EXPORTATION DE LA POLOGNE PAR LES PORTS ALLEMANDS.

(en tonnes)

	1926	1927	1928
Kőnigsberg	847 077	429 597	350 965
Stettin	1 361 780	154 886	182 111
Hambourg	1 967 021	144 229	176 626
Brême	517 545	14 473	21 507
Totaux:	4 694 423	742 185	731 209

Source: Statistique ferroviaire du Reich Allemand.

Annexe 28.

RECETTES ET DÉPENSES DE DANTZIG

selon les budgets et préliminaires pour les années 1924/25—1929/30.

(en milliers de guld.)

Exercice	Recettes	Dépenses
1924/25	81 123	81 132
1925/26	113 709	113 709
1926/27	112 050	119 145
1927/28	113 209	113 209
1928/29	118 654	118 654
1929/30	127 994	127 994

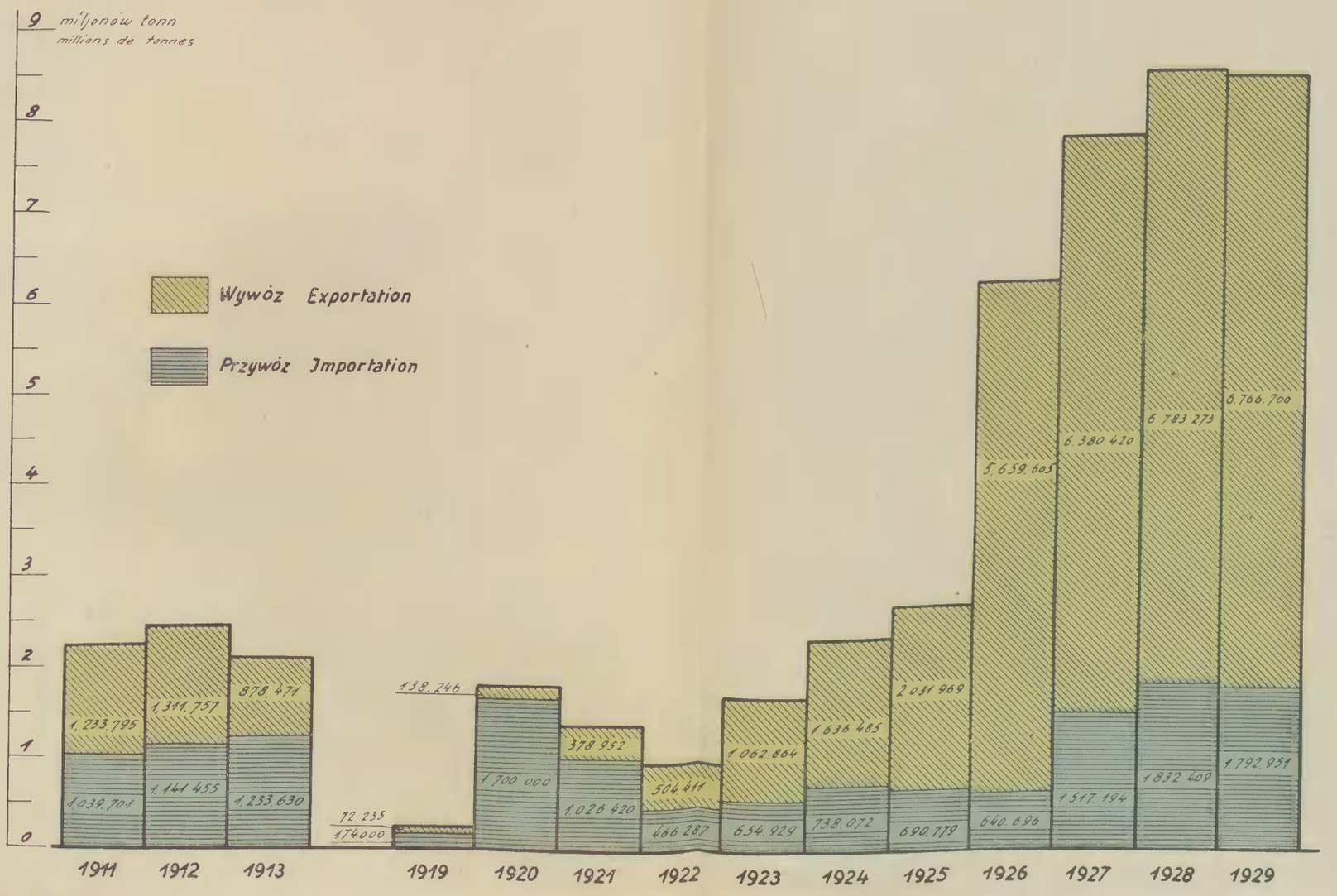
Dantzig, Drukarnia Gdańska, A. G., Stadtgebiet 12
Edition du Commissariat Général R. P.
à Dantzig

Tablica: I
Tableau:

Załącznik: 5
Annexe:

Obrót towarowy w porcie gdańskim

Trafic-marchandises dans le port de Danzig



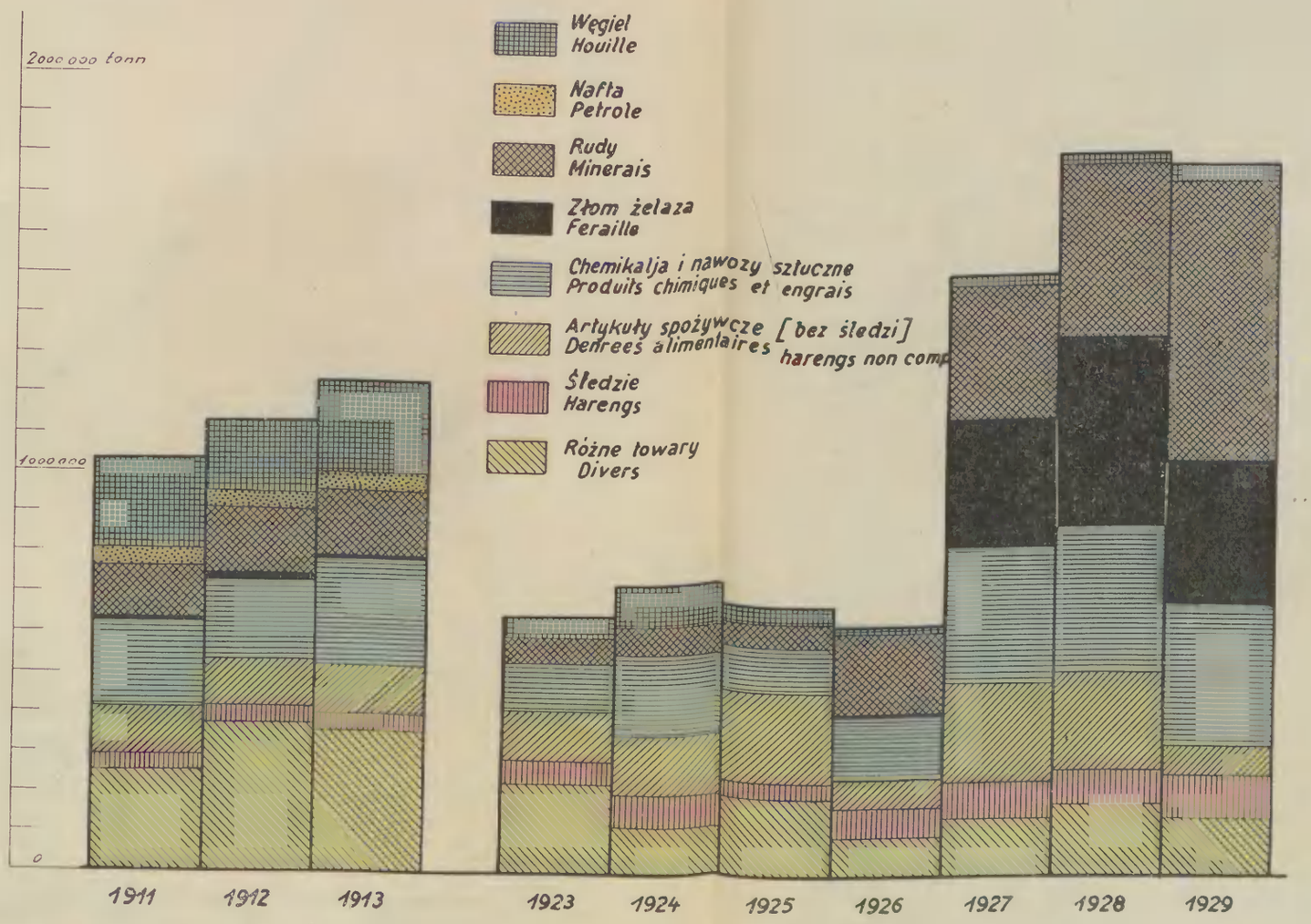
DRUKARNIA GDAŃSKA A.-G.

Tablica: II
Tableau:

Załącznik: 10
Annexe:

Porównanie przywozu towarów w porcie gdańskim

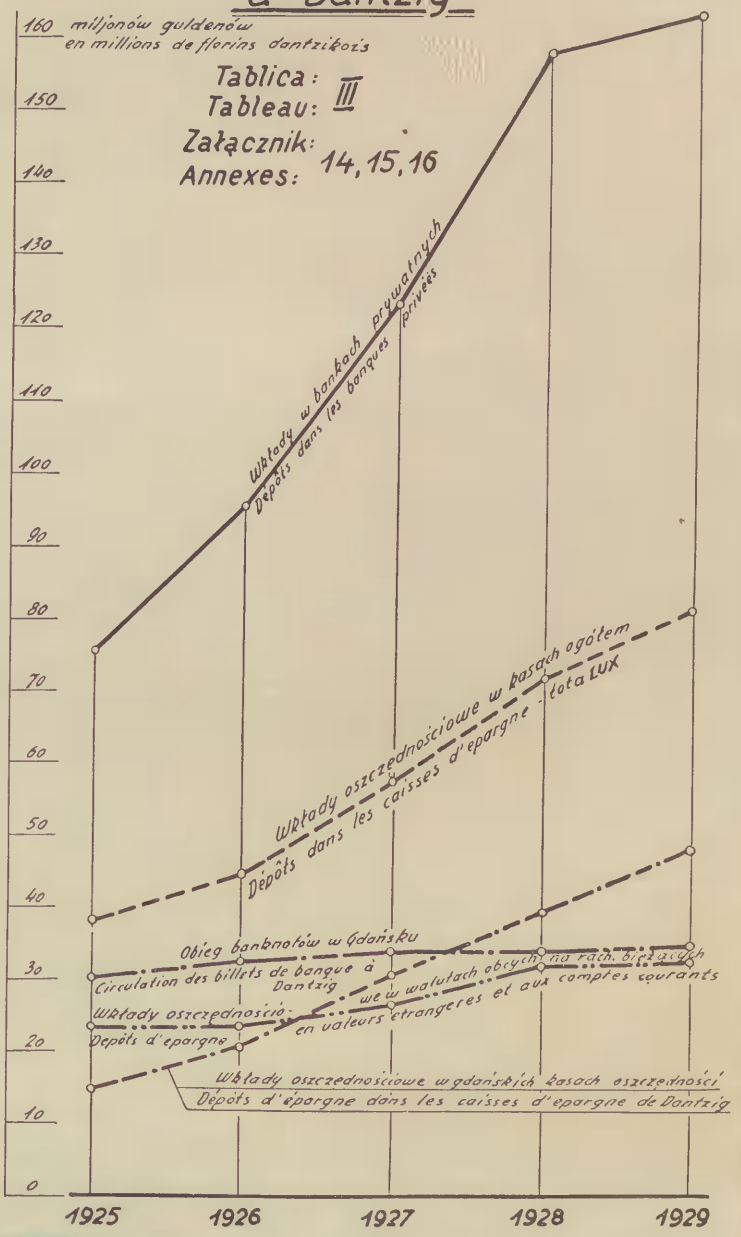
Relevé des marchandises importées par le port de Danzig



DRUKARNIA GDAŃSKA A.-G.

Obieg banknotów w Gdańsku

Circulation des billets de banque à Dantzig



DRUKARNIA GDAŃSKA A.-G.

Tablica: IV
Tableau:

Załącznik 11
Annexe

Porównanie wywozu towarów w porcie gdańskim

Relevé des marchandises exportées par le port de Dantzig

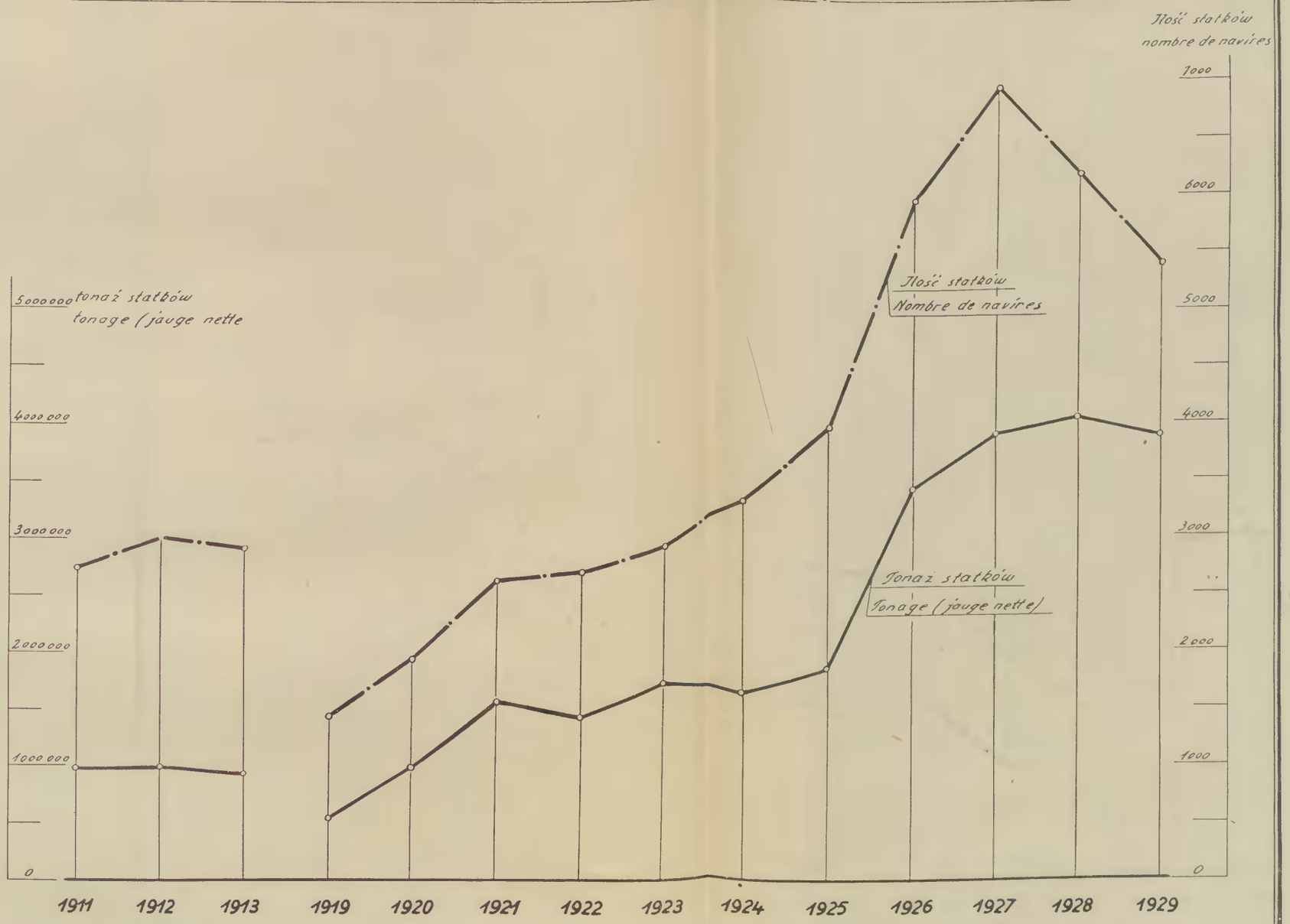
DRUKARNIA GDAŃSKA A.-G.

Tablica: V
Tableau:

Załącznik: 2
Annexe:

Ruch okrętów zawijających do portu gdańskiego

Le mouvement des navires entrés dans le port de Danzig



DRUKARNIA GDAŃSKA A.-G.

Udział portu gdańskiego w handlu zagranicznym Polski

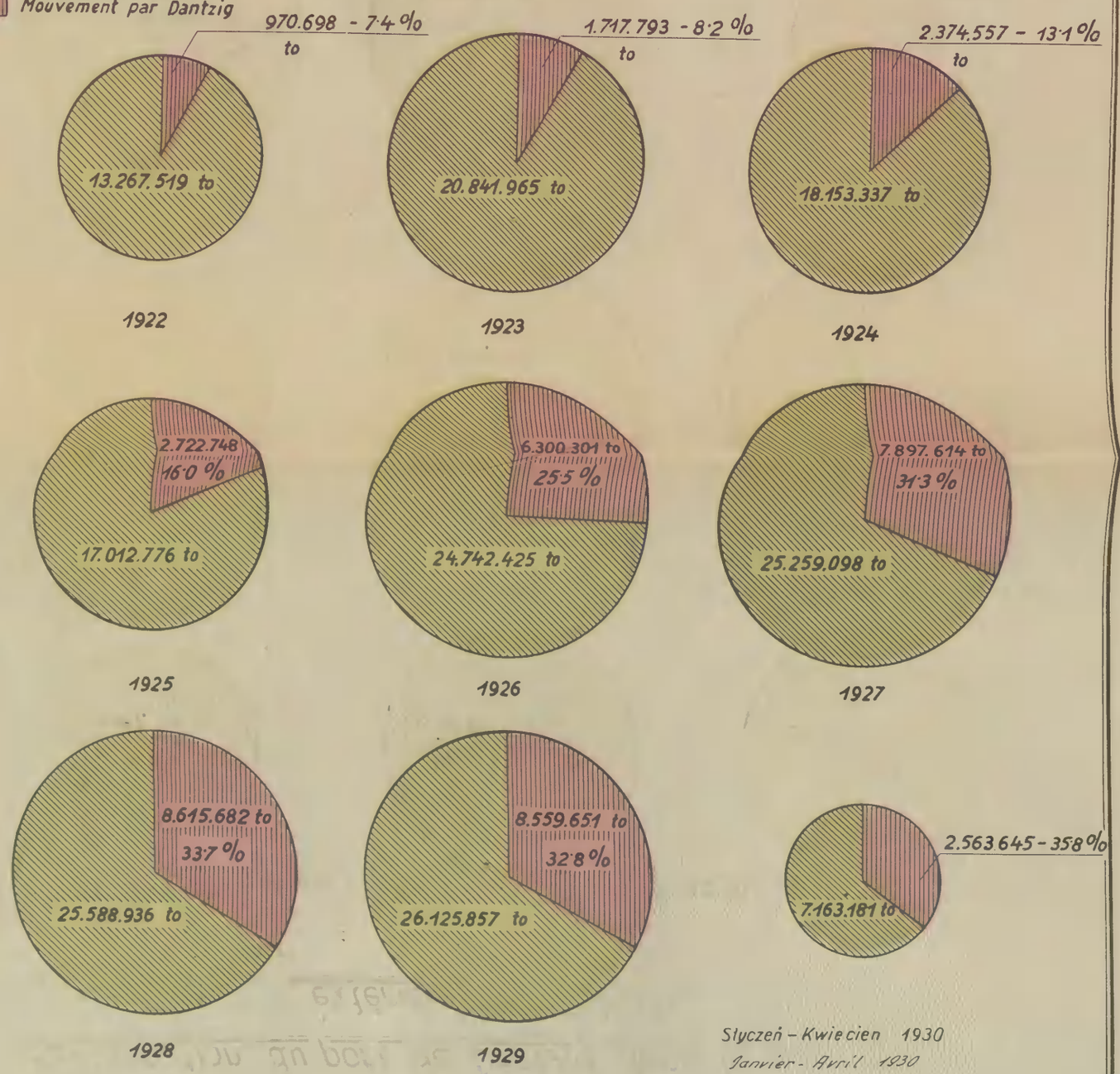
Participation du port de Dantzig dans le commerce extérieur de Pologne

Tablica / Tableau VI

Załącznik / Annexe 25

Handel zagraniczny Polski
Commerce extérieur de Pologne

Obrót przez Gdańsk
Mouvement par Dantzig



Styczeń – Kwiecień 1930
Janvier - Avril 1930

DRUKARNIA GDAŃSKA A.-B.

MUZEUM
MIASTA
GDYNI
BIBLIOTEKA

Dantzig = Gdynia

4860/Mz