

# Ostland-Berichte

## Reihe B: Wirtschafts-Nachrichten.

Herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig

### Inhalt:

Die Wirtschaftslage Großpolens und ihre Entwicklungsaussichten.  
Die Auswirkung der Pfund- und Belgaabwertung auf die polnische Landwirtschaft.  
Zur Kartellfrage in Polen.  
Die Bedeutung des schiffpolnischen Danauabschnittes für Polens Außenhandel.  
Plan eines für Loda bestimmten Flußhafens in Plock.  
Plan einer Verbindung Warschau—Gdingen über Ostpreußen.  
Jüdischer Landkauf im Posenischen.

### Die Wirtschaftslage Großpolens und ihre Entwicklungsaussichten.

Bereits kurz nach der Ernte schlug eine Posener Zeitung lauten Alarm zur Rettung Großpolens:

„Wir sind Gegner jeder publizistischen Übertreibung und jeder hysterischen Hilleute . . . und dennoch glauben wir, daß jetzt Alarm geschlagen werden muß zur Rettung der regionalen Werte Großpolens.“

Unser Gebiet wurde zum zweiten Male nacheinander von einer Trockenheitskatastrophe heimgesucht . . . Es gibt in Großpolen Gegenden, in denen jetzt bereits der landwirtschaftlichen Bevölkerung Ernährungshilfe gewährt werden muß. In anderen Kreisen wird dem Vieh bereits jetzt Winterfutter gegeben, und die Bauern essen mit ihren Familien die Reste der Kartoffeln auf, die sie erst kürzlich vom Felde hereingebracht haben. Es genügt in die Gegend von Moschin oder Schwesenz zu gehen, um sich zu überzeugen, daß es Wirtschaften gibt, in welchen selbst zum Salzkauf kein Geld vorhanden ist. Die Trockenkatastrophe war in diesem Jahre insofern schrecklicher, als sie in der Hauptsache die Kartoffelfelder vernichtet hat.“

Befremdlich schwierig würde die Lage der großpolnischen Landwirtschaft noch dadurch gestaltet, daß diese Naturkatastrophe mit einer landwirtschaftlichen Krise zusammenfällt, welche die ganze Welt umfasse und bisher ungekannte Ausmaße angenommen habe. Die Folgen davon seien nun, daß „das großpolnische Dorf, welches den anderen Teilgebieten in der Agrarkultur vorausschrit, aufhört zu kaufen und zu zahlen, weil es kein Geld besitzt. Dies wirkt sich katastrophal auf die Wirtschaftslage von Handwerk und Handel in Großpolen aus. Die Städte und Städtchen Großpolens machen heute den Eindruck von . . . Friedhöfen, erschrecken durch ihre Totenstille. Das rein polnische und christliche Handwerk Großpolens und die Kaufmannschaft vermögen nicht mehr ein Ende mit dem anderen zusammenzubringen. Alle hatten auf die diesjährige Ernte gehofft. Sie wurden enttäuscht, denn bevor der Mäher auf das Feld kam, hatte bereits die Trockenheit die Ernte vernichtet; in die Stadt wird niemand kommen, um Einkäufe zu machen.“

Wir stehen am Vortage eines gewaltigen Zusammenbruchs der Wirtschaftskultur unseres Teillebens.“

In dieser traurigen Lage genüge Unterstützung von außen her allein nicht. Vor allem müsse auch die eigene Initiative, welche in dem letzten Jahre allzusehr geschwunden sei, neubelebt werden. Der erschreckende Rückgang des Genossenschaftswesens in Großpolen könne hier als warnendes Beispiel gelten. Es dürfe jedoch nicht zugelassen werden, daß ein Gebiet, welches hinsichtlich seiner sozialen Kultur und der guten Wirtschaftsorganisation dem übrigen Polen Vorbild gewesen sei, nun diese Werte aufgabe und damit ihre Bedeutung geradezu widerlege.

In diesem Zusammenhang wird auch noch auf eine andere wichtige Frage hingewiesen. Es sei bekannt, daß der hohe Lebensstandard Großpolens, der denjenigen des übrigen Polens weit übertreffe, immer stärker zurückgehe. Des Mittern sei bereits darauf hingewiesen worden, daß diese Angleichung des Lebensstandards nach unten von gewisser Seite her ganz bewußt angestrebt werde. Dabei möge aber nicht unberücksichtigt bleiben, daß sich jenseits der Westgrenze ein analoger aber gerade in umgekehrter Richtung gehender Prozeß vollziehe. Das Westfalen der Deutschen im Reich gehe nämlich dahin, den Lebensstandard ihrer südlichen Gebiete auf den deutschen Durchschnittsstand, der im Westen am höchsten sei, herabzusetzen. Es erübrige sich daher, noch besonders darauf hinzuweisen, welche Gefahren und Komplikationen die Divergenz dieser beiden Entwicklungen mit sich bringen könne.

Die inzwischen bekanntgegebenen amtlichen Ernteergebnisse und Viehbestandsziffern befähigen in vollem Umfange die früher geäußerten Befürchtungen. Die Hauptlaste der drohenden Katastrophe für die Landwirtschaft sei die große Trockenheit gewesen, deren Folgen noch besonders dadurch verstärkt wurden, daß auch im vorigen Jahre eine Trockenheit großen Schadens angerichtet habe.

Von 27 Kreisen der Posener Wojewodschaft haben 15, also über die Hälfte, einen Schaden von über 30 % erlitten. Die Ausmaße dieses Schadens schildert der Berichterstatter des Kataster „J. R. C.“:

„Am stärksten hat der Kreis Gostyn gelitten, der hinsichtlich der Höhe der Agrarkultur und der günstigen Naturverhältnisse zur Gruppe der führenden Kreise gerechnet wird. Lediglich zwei Kreise haben überhaupt keinen Schaden gelitten: Schubin und Wirsitz. Im Wirsitzer Kreise habe ich unmittelbar nach der Ernte zahlreiche landwirtschaftliche Betriebe besichtigt und konnte gute Ernteergebnisse für Getreide und einen guten Stand der Hackfrüchte sowie eine recht gute Heuernte feststellen. Man sagte mir sogar (was ich selbst nicht nachgeprüft habe), daß auf dem Besitze Germeim (Chrzaszow), welcher einem Deutschen, General Gerstenberg, gehört, das Probefeld einen Rekorddurchschnitt von 40 dz Roggen je ha verspricht!“

Mit Ausnahme dieser beiden glücklichen Kreise sind die Verluste riesenhaft.“

Die Frage, ob sie größer seien als die vorjährigen, bejaht der Verfaßter des Artikels entschieden. Denn während man die Schäden im vergangenen Jahre berechnet mit 653 000 dz beim Weizen, 1 070 000 dz beim Roggen, 396 000 dz bei der Gerste und 600 000 dz beim Hafer, beträgt in diesem Jahre der Ausschlag an Weizen 1 118 000 dz, an Roggen 2 493 000 dz, an Gerste 813 000 dz und lediglich beim Hafer etwas weniger als im ver-

gangenen Jahre, nämlich 544 000 dz. Außerdem seien die diesjährigen Verluste aber noch mächtig gesteigert worden durch den gleichzeitigen Ausfall an Hadfrüchten.

Nach den amtlichen Angaben betragen insgesamt in der ganzen Wojewodschaft Polen die Ausfälle bei den einzelnen Früchten im prozentualen Verhältnis: beim Weizen 37,7%, beim Roggen 28%, bei der Gerste 37,5%, beim Hafer 48,8%, beim Getreide 5%. Bei den Hadfrüchten und Futtermitteln seien die Ausfälle noch bedeutender und betragen bei den Kartoffeln 54,5%, Zuckerrüben 35%, Futterrüben 46,7%, Wurzeln 51,3%, Acker 64,4%, Serrabelle sogar 69,9%, Heu 51,9% und Stroh 31,4%. Unter Zugrundelegung der gegenwärtigen Getreide- und Kartoffelerträge betrug der durch die Trockenheit im vorliegenden und in diesem Jahre hervorgerufene Schaden bei den vier Hauptgetreidearten und den Kartoffeln die ungeheure Summe von 213 Millionen Zł. In der gleichen Höhe lauteten auch die amtlichen Schätzungen. Würde man noch die Ausfälle an Zuckerrüben und vor allem an Futtermitteln hinzurechnen, so käme der von der großpolnischen Landwirtschaft infolge der Trockenheit in den Jahren 1934 und 1935 erlittene Schaden auf über eine Viertelmilliarde.

„Schlimmer ist es jedoch, daß selbst bei den günstigsten Wachstumsbedingungen im Jahre 1936 man mit viel geringeren Erträgen zu rechnen müssen, als in den Jahren vor der Trockenheit, und zwar infolge des fehlenden Stallunges, Sowohl in den größeren wie in den kleineren landwirtschaftlichen Betrieben kann der Verkauf des lebenden Inventars bereits um Wechnächsten herum zur allgemeinen Erscheinung werden. Da außerdem an einen Kauf von Kunstdünger in solchem Umfange, daß der Stallungsmangel und die Folgen des Gründungsauflalles kompensiert werden könnten, nicht zu denken ist — steht die großpolnische Landwirtschaft nicht nur vor einem Katastrophenjahre, sondern vor einer schwarzen Serie von Hungerjahren.“

Unmittelbar nach der Ernte habe man in vielen Fällen einen Mangel an Saatgetreide festgestellt müssen, da dasjenige, was geerntet worden sei, nicht nur nicht zur Ernährung der Landbevölkerung ausgereicht habe, sondern sich auch für die Ausfaat als ungenügend erwiesen habe, da die Ähren verrotten waren. Nach amtlichen Berechnungen fehlten an Getreide für die Ausfaat, den Unterhalt der Landbevölkerung und des Inventars: 141 300 dz Weizen, 1 689 700 ha Roggen, 3 500 dz Gerste, 716 800 ha Hafer, 6 786 200 dz Kartoffeln, 1 923 200 ha Futterrüben, 1 528 000 ha Heu, 2 251 000 ha Stroh, 243 700 dz Acker und 129 200 dz Serrabelle.

Die Ausfälle seien also überaus traurig, und nur weitgehende staatliche Hilfeleistung werde die allerschlimmsten Auswirkungen verhindern können. Dazu seien zu zählen: allgemeine Steuererlasse für die ganze Wojewodschaft, die Notwendigkeit der direkten Hilfe mit Roggen, Bereitstellung niedrigpreislicher Kredite, bedeutende Tarifermäßigungen.

In diesem Zusammenhange werde auch die Frage der Ermäßigungen beim sog. „organisierten Kredit“ wieder aufgerollt und neu geregelt werden, besonders weil die großpolnische Landwirtschaft in bedeutend geringerem Umfange als in anderen Gebieten die Vergünstigungen der Agrar-Finanzgesetzgebung für sich habe ausnützen können. Im Gegensatz zu den zentralen und östlichen Wojewodschaften bildet in den westlichen Wojewodschaften gerade der organisierte Kredit die Hauptbelastung, indem er 68% der Gesamtverfälschung ausmache.

Im Jahre 1933 seien durch das Wojewodschaftsamtliche Berechnungen über den Verschuldungsstand der großpolnischen Landwirtschaft angefertigt worden. Das Ergebnis lautete auf insgesamt 506 369 484 Zł, oder auf 1 ha landwirtschaftlich genutzter Fläche 288 Zł. Das Institut in Pultaw habe festgestellt, daß während in anderen Wojewodschaften die landwirtschaftliche Verschuldung in den Jahren 1931—1933 zurückgegangen sei, diese in den Wojewodschaften im Gegenteil zugenommen habe.

Die in den letzten beiden Jahren eingetretene Trockenkatastrophe von geradezu riesenhaften Ausmaßen hat aber auch noch ein weiteres vorher nur kurz erwähnenswertes Problem in den Vordergrund gerückt: die besorgniserregende Verminderung des Viehbestandes in der Wojewodschaft Polen. Die Gründe für diese Erscheinung sind einerseits die in diesem Jahre zum zweiten Male eingetretene Trockenheit und andererseits der Verkauf des lebenden Inventars durch die Bauern, um die zur Schuldentilgung notwendigen Mittel zu erlangen. Dadurch wird es für die landwirtschaftlichen Organisationen Großpolens zur brennenden Frage, ob die Landwirtschaft dieses Gebietes aus der Möglichkeit des Absatzes von Vieherzeugnissen zu den gegenwärtigen günstigen Preisen irgendwelchen nennenswerten Nutzen wird ziehen können.

Unter diesen Umständen dürfte auch die Wirtschaftspolitik der Regierung, die unter Beibehaltung der Interzessionspolitik auf dem Getreidebörse — wenn auch in besserer und verbilligter Form — diese auch auf Vieherzeugnisse auszudehnen beabsichtigt, kaum nennenswerte Erfolge zeitigen.

Die erst kürzlich zu Ende geführten Berechnungen des Hauptstatistischen Amtes gestatten namentlich eine Orientierung über die Ausmaße der Abnahme des lebenden Inventars in Großpolen. Danach haben sich in der Zeit vom 30. 6. 1934 bis zum 30. 6. 1935 folgende Veränderungen vollzogen. Der Pferdebestand hat sich um 2000 Stück vermindert, der Rindviehbestand um 438 000 Stück (4,7 Prozent) vermehrt, die Anzahl der Schweine ist um 388 000 (5,5 Prozent) zurückgegangen, die Schafe haben sich um 229 000 (9 Prozent) und die Ziegen um 33 000 Stück (10,5 Prozent) vermehrt.

„Vergleicht man einerseits das ganze Staatsgebiet ohne Großpolen mit dem auf der anderen Seite allein stehenden Großpolen (Wojewodschaft Posen), so stellt man fest, daß die Verringerung des Pferdebestandes allein auf Großpolen entfällt, während er im übrigen Polen eher zugenommen hat. Die Abnahme des Pferdebestandes beträgt im Posenschen 2658 Stück, so daß die Zahl von 658 Stück als Zunahme der anderen Gebiete zu rechnen ist.“

Der Rindviehbestand hat im ganzen Lande um 438 000 Stück oder um 4,7 Prozent zugenommen, während er jedoch in der Wojewodschaft Posen um 22 000 Stück, oder um 2,75 Prozent abgenommen hat. Im übrigen Staatsgebiet — ohne Großpolen — beträgt die Rindviehzunahme also 460 000 Stück, oder 5,4 Prozent. Diese Vermehrung erklärt das Hauptstatistische Amt mit der Zunahme der Anzahl der Küller bis zu 1 Jahre um rund 200 000 Stück oder 15 Prozent. Bei uns ging die Anzahl der Küller um 12 000 Stück oder um 8,77 Prozent zurück, und ebenso verringerte sich die Anzahl der Fersen um 1246 Stück (3,23 Prozent) und der älteren Kühe um 7 758 Stück (1,70 Prozent).

Dem gleichzeitigen Anwachsen des Schweinebestandes in den östlichen Wojewodschaften, sowie in der Wojewodschaft Bialystok, dem östlichen Teile der Warschauer und dem nördlichen Teile der Lubliner Wojewodschaft in den Grenzen von 12—30 Prozent (in der Wojewodschaft Nowogrodek) steht ein Rückgang des Schweinebestandes in der Wojewodschaft Posen um 231 921 Stück oder um 21,98 Prozent gegenüber. Fast 60 Prozent des Gesamtumschlages an Schweinen entfällt auf das Posensche. Würde man dieses Gebiet von der Rechnung ausschließen, so würde die Abnahme in ganz Polen anstatt 5,5 Prozent nur 2,6 Prozent betragen.

Die Schafhaltung hat sich in der Wojewodschaft Posen um 3,37 Prozent im Vergleich zum Stande des Vorjahres vermehrt. In den Wojewodschaften Lodz, Kielce, Lublin, Krakau und Lemberg steigt die Zunahme bis zu 15 Prozent. An der Gesamtzunahme der Schafe von 229 000 Stück nehmen wir mit unseren 4 700 Stück kaum zu einem Fünftel teil. — Während die Vermehrung der Schafhaltung sehr günstig zu beurteilen ist, kann die Zunahme der Ziegen als der „Kuh des armen Mannes“ als Beweis der Verarmung angesehen werden.

Die Vergrößerung des Ziegenbestandes ist in Polen fast allgemein, wobei sie in unserer Wojewodschaft 3 Prozent erreicht, während sie beispielsweise in den Wojewodschaften Tarnopol, Lemberg und Luck bis zu 30 Prozent ansteigt.\*

Eine so bedeutende allgemeine Abnahme des Viehbestandes im Posenischen ist an und für sich eine negative Erscheinung und ein Zeichen der zunehmenden Verarmung des Gebietes. Gleichzeitig bedeutet sie aber auch ein Fehlen von Absatzmärkte. Die Folge davon werden sein, daß die großpolnische Landwirtschaft aus der gegenwärtigen Preisfestsetzung keinen solchen Nutzen wie andere Gebiete werde ziehen können, die im Vergleich zu früheren Jahren über größere Viehmengen verfügen.

Dabei sei nicht zu vergessen, daß Großpolen bei der weiteren Entwicklung der Viehhaltung mit unvergleichlich größeren Schwierigkeiten zu kämpfen habe als die anderen Landesteile, da es nicht unter so günstigen natürlichen Bedingungen arbeite wie andere wiesen- und weidenreichen Gebiete.

Die Viehhaltung erfordert daher einen bedeutend höheren Kapitalaufwand als anderswo. Dieser wiederum gestalte sich wegen des Zinsenbienstes für die aufgenommenen landwirtschaftlichen Schulden immer schwieriger. Denn während in anderen Gebieten in der Landwirtschaft der Privatkredit weitaus überwiege, in Bezug auf welchen die landwirtschaftlichen Entschuldungsgesetze bedeutende Erleichterungen bringen, hat die Landwirtschaft des früheren preussischen Teilgebietes organisierten Kredit aufgenommen, und hat daher durch die Entschuldungsgesetzgebung nur wenig Nutzen.

Zu den ersten Arbeiten des neuen polnischen Finanz- und Vizepremierministers gehörte es, daß er eine interministerielle Wirtschaftskommission durch alle polnischen Gebiete schickte, um so einerseits neuestes Material über die gegenwärtige Wirtschaftslage und die damit im Zusammenhang stehenden Nöte und Forderungen der verschiedenen Landesteile zu erhalten und um andererseits aber auch eine engere Verbindung zu Landwirtschaft, Industrie und Handel heraufzustellen. Wenn an der Arbeitsmethode dieser „fliegenden Kommissionen“ mancherlei auszufehen wäre, (z. B. die allzu kurze Aufenthaltswauer in den einzelnen Gebieten, die gewöhnlich — so auch in Posen — nur einen Tag betrug), so war aber doch die Möglichkeit gegeben, die dringendsten Erfordernisse den entscheidenden Stellen zur Kenntnis zu bringen.

Was in dieser Hinsicht den westpolnischen Wojewodschaften am meisten nettue, sei eine weitgehende und ganz grundsätzliche Neuordnung der Verkehrstarifpolitik.

„Die Industrie Großpolens ist stark und gut organisiert. Sie wird jedoch durch die gegenwärtigen großen Entfernungen von den anderen Verbraucherzentren Polens erdrückt. Schwierig ist es für Großpolen, die nötigen Rohstoffe heranzuholen, und ebenso schwerlich ist der Versand der industriellen Erzeugnisse nach anderen Teilen des Landes.“ — So ist beispielsweise der Mehlverwand aus dem Posenischen nach den fließenden Wojewodschaften tarifmäßig in Höhe von 20—25 Prozent des Wertes belastet und die Kohlenzufuhr aus Oberschlesien nach Pommernellen sogar bis zu 50—100 Prozent des Wertes. „Am schwerlichsten empfinden das die westliche Holz- und Keramikindustrie. Die erstere ist mangels billiger Rohstoffe aus dem Osten Polens völlig stillgelegt worden. Die bei uns sehr stark ausgebaut keramische Industrie kann mit den schlechteren Betrieben im Inneren Polens infolge der teuren Eisenbahnfracht nicht konkurrieren.“

Sieraus ergibt sich die Forderung der großpolnischen Industrie, die Tarifpolitik abzuändern und die Tarifhöhe den örtlichen Verhältnissen so anzupassen, daß sich die Rohstoffzufuhr billiger gestalte, damit die zahlreichen stillgelegten Betriebe wieder Arbeit bekämen und die großpolnischen Industrieerzeugnisse unter gleichen Bedingungen wie die anderen auf jedem polnischen Markte erscheinen könnten.

Dies beziehe sich in besonderem Maße auf die Tarife der Kohlenmagistrale Oberschlesien—Gdingen; die auf ihr geltenden Sätze seien nämlich höher als auf den Polnischen Staatsbahnen, wodurch dieser wichtige Verkehrsweg für die Wirtschaft Großpolens so gut wie verflochten sei.

Im Zusammenhang mit der Behandlung der Verkehrsfragen wurde von der Industrieleitenden der außerordentlich interessante Plan des Baues eines Kanals, der Großpolen mit dem Meere verbinden soll, hervorgebracht und weitgehend befristet. Dieser Plan sei keineswegs als übertrieben zu betrachten, denn es würde durch der Bau eines Kanals von nur 60 km. Länge von der Warthe über den Goplo-See zur Weichsel genügen. Die Bedeutung, die ein solcher Verkehrsweg für fast alle Industriezweige Großpolens hätte, braucht wohl nicht weiter erläutert zu werden. Gleichzeitig würde dieser Bau auch vollkommen in das Programm der Arbeitsbeschaffung durch öffentliche Arbeiten hineingebören, die doch gegenwärtig an der Tagesordnung seien.

Was schließlich das Handwerk anbelangt, so erstrecken sich seine Forderungen auf drei Fragenkomplexe: Kreditvermehrung, Arbeitsbeschaffung und Reform der Industrielegende.

Wenn in den letzten Jahren zwar auch Kredite in Höhe mehrerer Millionen für das Handwerk bereitgestellt würden, so hätten sie jedoch kaum einen Nutzen gebracht, da große Kredite viel zu teuer und ihre Erlangung obendrein mit vielen Schwierigkeiten verbunden waren, so daß sie nur selten in Anspruch genommen worden seien.

Die größte Wunde sei jedoch für das Handwerk das gegenwärtige System der Industrielegende, wonach die einzelnen Patentgruppen von der Anzahl der im Betriebe Beschäftigten abhängt. Dieser Grundsatz mache dem Handwerker die Einstellung einer größeren Anzahl Arbeiter gerabod unmdglich, da vielfach ein mehrerzahlter Arbeiter, die Einordnung des Betriebes in eine höhere Patentgruppe und damit eine bedeutende Zunahme der Handelsumlosen zur Folge habe.

Andererseits aber hemme dieser Grundsatz wiederum den Kampf gegen die Arbeitslosigkeit, da das Handwerk nicht so viele Arbeiter aufnehmen, wie es an und für sich dazu in der Lage wäre.

[„Dziennik Poznański“ vom 22. IX.; 11., 30. u. 31. X.;

6., 8., 9. u. 15. XI. 1935.

„Ilustr. Kurjer Codz.“ v. 9. XI. 1935.

„Kurjer Poranny“ v. 12. XI. 1935.

„Dziennik Bydgoski“ v. 7. XI. 1935.]

## Die Auswirkung der Pfund- und Belga-Abwertung auf die polnische Landwirtschaft.

Mit dieser Frage befaßte sich kürzlich der Wirtschaftskorreferent des „Kurjer Warszawski“ — Stefan Górecki —, da bereits drei Jahre seit der Durchführung des englischen Währungsexperimentes vergangen sind und man deshalb in der Lage sei, die Auswirkung der Finanzoperationen in den verschiedenen Ländern, besonders England und Belgien, abschließend zu beurteilen.

Den beiden genannten Ländern stellt der Verfasser zum Vergleich die Vereinigten Staaten von Nordamerika gegenüber. Dabei stellt er folgendes fest:

„Der Dollarturz brachte unserer Landwirtschaft großen Nutzen. Dies aus zwei Gründen: 1. er senkte den Schuldenstand der auf Dollar lautenden Kredite; 2. indem Präsident Roosevelt die Währung der Vereinigten Staaten abwertete, war er nicht nur bestrebt, die Preise aufrecht zu erhalten, sondern im Gegenteil — er tat alles, um die Preise der im Handel befindlichen Artikel möglichst zu erhöhen.

Mit dem englischen Pfundsturz verhält es sich in Bezug auf unsere Landwirtschaft gerade umgekehrt. Unsere Landwirtschaft besaß keine Schulden in englischen Pfund, dagegen führt Polen bedeutende Mengen an Lebensmitteln nach Großbritannien aus, wo sich die Regierung zum Ziele gesetzt hat, die Preise trotz des Währungsturzes nicht zu erhöhen.

Die tiefdringende Wirtschaftskatastrophe unserer Landwirtschaft, welche sich seit sechs Jahren auf Grund der allgemeinen Weltwirtschaftskrise entwickelte, wurde vom Augenblick der Wertminderung des englischen Geldes noch bedeutend gesteigert. England zahlt für die eingeführten Waren mit seinem alten

Pfunde, welches jedoch, auf polnische Zloty umgewechselt, Polen einen im Vergleich zu früher um 40 % niedriger liegenden Preis einbringt.\*

Die Folge dessen sei ein mit der englischen Währungsabwertung fast parallel gehender Preiserhöhung der polnischen landwirtschaftlichen Erzeugnisse gewesen, und zwar besonders bemerkenswert für die England Polens Hauptabnehmer gewesen sei. Zu nennen wären dafür in erster Linie Bacon, Milchprodukte und Eier.

Die vom Hauptstatistischen Amt angestellten Berechnungen hinsichtlich der aus der Ausfuhr dieser Erzeugnisse erzielten Summen vor und nach der englischen Währungsabwertung ergaben folgendes Bild:

I. Menge und Ertrag der Baconausfuhr	
im Jahre 1930 .....	24 tausend to. für 72 Mill. Zl.
im Jahre 1932 .....	54 tausend to. für 72 Mill. Zl.
im Jahre 1933 .....	40 tausend to. für 67 Mill. Zl.
im Jahre 1934 .....	23 tausend to. für 47 Mill. Zl.

II. Menge und Ertrag der Butterausfuhr	
im Jahre 1930 .....	12 tausend to. für 50 Mill. Zl.
im Jahre 1932 .....	1 tausend to. für 4 Mill. Zl.
im Jahre 1933 .....	2 tausend to. für 4 Mill. Zl.
im Jahre 1934 .....	4 tausend to. für 9 Mill. Zl.

III. Menge und Ertrag der Getreiausfuhr	
im Jahre 1930 .....	55 tausend to. für 135 Mill. Zl.
im Jahre 1932 .....	37 tausend to. für 57 Mill. Zl.
im Jahre 1933 .....	24 tausend to. für 34 Mill. Zl.
im Jahre 1934 .....	21 tausend to. für 23 Mill. Zl.

Da außerdem gleichzeitig mit der englischen aus einer Abwertung der skandinavischen Währungen erfolgte und diese Staaten die Hauptabnehmer polnischen Getreides sind, so ist die Ausfuhr desselben seit dem Jahre 1932 mit großen Verlusten für Polen verbunden.

Einen besonders trassen Fall stellt hierbei die Getreideausfuhr dar, bei der England der zweitgrößte Abnehmer ist.

IV. Menge und Ertrag der Getreideausfuhr	
im Jahre 1930 .....	217 tausend to. für 50 Mill. Zl.
im Jahre 1932 .....	146 tausend to. für 25 Mill. Zl.
im Jahre 1933 .....	145 tausend to. für 18 Mill. Zl.
im Jahre 1934 .....	265 tausend to. für 36 Mill. Zl.

Unter den Abnehmern polnischer Getreide steht an erster Stelle Belgien. Im Jahre 1934 hat der Getreideexport nach Belgien eine Summe von 18 Mill. Zl., nach England — 5 Mill. Zl. und nach Dänemark — 4 Mill. Zl. erreicht. In dem nun Belgien zu Beginn dieses Jahres ebenfalls diese Währung abwertete, kam es auf den gleichen Punkt wie England zu stehen. In diesem Augenblick erfolgte dann auch der nicht mehr aufzuhaltende Preiszusammensturz für Getreide auf dem polnischen Markte. Die Getreide war bis vor kurzem das einzige landwirtschaftliche Produkt, dessen Erzeugung noch rentabel war; nach dem Sturz des Belgia erreichte der für sie gezahlte Preis noch nicht die Erzeugungskosten.

Nach der Ernte im Jahre 1934 notierte die Warschauer Waren- und Getreidebörse im August für Weizen 21,25 Zl. für den Doppelzentner. Gegenwärtig beträgt der Weizenpreis, loco Warschau, für die besten Sorten 17,50 Zl., für die schlechtesten 14,50 Zl.

Der Rückgang unseres Getreidepreises entspricht der Spanne der Belgiaabwertung. Der Preis wird von unserem Hauptgetreideabnehmer — Belgien — diktiert.\*

Abschließend weist der Verfasser darauf hin, daß der Hauptleidtragende bei diesen verschiedenen Währungsverschiebungen die polnische Landwirtschaft sei, deren in den letzten Jahren dadurch erlittene Verluste mehrere hundert Millionen betragen. Dies müßte der Staat erkennen und durch Steuererleichterung und öffentliche Hilfeleistung der Landwirtschaft diese unverdientete Last wenigstens zum kleinen Teil abnehmen.

[„Kurjer Warszawski“ v. 17. 10. 1935.]

## Zur Kartellfrage in Polen.

Im Zusammenhang mit der grundsätzlichen Lösung der Kartellfrage in Polen erschien Mitte November eine vom Hauptstatistischen Amt in Warschau herausgegebene Schrift, die eine erweiterte Statistik der polnischen Kartelle enthält. Auffallend ist die außerordentlich scharfe Kritik, die die Kartellfrage in Polen von dieser immerhin amtlichen Stelle erfährt, besonders wenn man berücksichtigt, daß alle Versuche früherer Regierungen, etwas geänderte Verhältnisse in das Kartellwesen hineinzubringen, stets reiflos gescheitert sind. Zwischen sich ist die zwingende Auflösung einer großen Anzahl von Kartellen von Staats wegen verfügt worden. Trotzdem dürfte es nicht uninteressant sein zu erfahren, welche Rolle die Kartelle im Wirtschaftlichen des polnischen Staates in den letzten Jahren gespielt haben.

Die Schrift unter dem Titel: „Statistik der Kartelle in Polen“ gliedert sich in folgende vier Teile: 1. Bedeutung der Kartelle im Wirtschafts- und Sozialleben; 2. statistische Angaben über die Kartelle in Polen; 3. Quellenmaterial bzw. ein Verzeichnis der Kartellabkommen; 4. Versuch einer Statistik der internationalen Kartelle.

Der Verfasser dieser Veröffentlichung weist darauf hin, daß dieser vom Hauptstatistischen Amt offiziell geführte scharfe Angriff gegen das Kartellwesen mit ausdrücklicher Genehmigung der zuständigen Regierungsstellen erfolgt sei. Damit dürfte die Annahme nicht unberechtigt sein, daß die Regierung diese Schrift gewissermaßen als eine Rechtfertigung ihrer Vorkur darauf gegen die Kartelle erfolgenden Maßnahmen habe erscheinen lassen.

Aber die Rolle, welche die Kartelle gespielt haben, führt der Verfasser dieser Schrift u. a. aus:

„In Polen arbeiten gegenwärtig 216 inländische und 108 internationale Kartelle. Ihre hauptsächlichste sozial-wirtschaftliche Bedeutung dürfte wohl in der Lähmung und Vernichtung jeglicher Ordnung und Sauberkeit in unserem Wirtschaftsorganismus liegen. Die Kartellierung hat nämlich im besten Falle das Wohl eines kleinen Teiles wirtschaftlich beteiligter Individuen im Auge, ohne dabei auf die Ganzheit des Wirtschaftsmechanismus Rücksicht zu nehmen, ja — was noch schlimmer ist — sie trägt noch unwiderrlegbar zur Schädigung dieses Mechanismus bei.

Der auffallendste und sich am stärksten auf das Wirtschaftsleben des Landes auswirkende Einfluß ist derjenige der Kartelle auf die Warenpreisgestaltung. Auf diesem Gebiete sehen wir den vollen Egoismus und den Mangel des elementarsten Sozialgefühls bei den Befürwortern und Leitern der Kartelle. Während die Gesamtheit der Bevölkerung sich mit der riesigen Einnahmensekung zufriedengeben mußte, während die breiten polnischen Bevölkerungsmassen sich seit Jahren mit den großen Schwierigkeiten herumschlagen, ohne dabei den elementarsten Anforderungen Genüge tun zu können, passen die Kartelle — nachdem sie die hauptsächlichsten Zweige unseres Wirtschaftslebens in Besitz genommen haben — nicht nur die Preise nicht den Forderungen der Bevölkerung an, sondern erhöhen diese noch in sehr vielen Fällen in den gegenwärtigen kritischen Zeiten . . .

Während nämlich die Preise für die vom Bauern verkauften Artikel im Verhältnis zum Jahre 1928 um 65 % gefallen sind (darunter die Erdrüchte um 67 %, Schlachtvieh ebenfalls um 67 % und die Milchzeugnisse um 57 %), sind die Preise für die kartellierten Waren, welche derselbe Landwirt kaufen mußte, kaum um 14 % zurückgegangen. Es gibt unter ihnen aber sogar Artikel, welche selbst diese 14 % nicht erreicht haben. So haben sich die Preise für die aus Eisen hergestellten kartellierten landwirtschaftlichen Werkzeuge nur um 4 % gesenkt, die emaillierten Gefäße nur um 10 %, der Tabak nur um 2 %, und das Salz — als allgemeinstes Gebrauchsmittel, welches bei uns im Überflusse vorhanden ist — ist im Preise sogar um 1 % gestiegen. Da die Kartellierung in

Polen sowohl die Rohstoffe (Kohle, Rohnaphtha, Koks, Schrott), wie auch die Halb- und Fertigfabrikate umfaßt, gibt die nachfolgende Zusammenstellung eine hiereichende Übersicht über die Preisermäßigung auf diesen drei Gebieten einerseits für die kartellierten und andererseits für die nichtkartellierten Waren. Den Ausgangspunkt bildet das Jahr 1928. Die Zahlen der folgenden Jahre bilden entweder eine prozentuale Erhöhung (+) oder Senkung (-). Verständlicherweise kennzeichnen die Preiserhöhungen ausschließlich die kartellierten Waren, während die nichtkartellierten eine andauernde fallende Tendenz in Abhängigkeit von den Anforderungen der Sozialwirtschaft und der sich zunehmend vertiefenden Krise aufweisen.

Aufzählung	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
<b>Industrielle Erzeugnisse insgesamt:</b>							
Kartellierte Waren . . .	0	+ 7	+ 7	+ 4	- 1	- 11	- 14
Nichtkartellierte Waren . . .	0	- 4	- 15	- 30	- 41	- 47	- 28
<b>Rohstoffe:</b>							
Kartellierte Waren . . .	0	+ 12	+ 11	+ 7	+ 3	- 10	- 14
Nichtkartellierte Waren . . .	0	- 10	- 31	- 50	- 59	- 59	- 57
<b>Halbfabrikate:</b>							
Kartellierte Waren . . .	0	+ 3	+ 3	+ 1	- 5	- 12	- 16
Nichtkartellierte Waren . . .	0	- 5	- 18	- 35	- 47	- 51	- 53
<b>Fertigwaren:</b>							
Kartellierte Waren . . .	0	+ 10	+ 15	+ 5	+ 2	- 9	- 14
Nichtkartellierte Waren . . .	0	0	- 7	- 19	- 30	- 38	- 40

Der schädliche Einfluß der Kartelle wirkte nicht nur in der Preisgestaltung aus, sondern er ist auch hinsichtlich der Reduzierung der Beschäftigten und der Herabdrückung des Arbeitslohnes traurig bekannt geworden. Und dies alles geschieht nur, um einer kleinen Anzahl an der Spitze der kartellierten Unternehmungen stehender Menschen die Riesengewinne zu sichern.

Besonders charakteristisch tritt in der Wirtschaftspolitik der Kartelle, die auf dem Gebiete Polens arbeiten, der Einfluß des ausländischen Kapitals hervor, wovon jedoch ein andermal die Rede sein soll . . .

[„Kurjer Poznański“ v. 26. 11. 1935,

„Codz. Gazeta Handlowa“ v. 3. 12. 1935,

„Polska Gospodarcza“, Heft 48, v. 30. 11. 1935.]

## Die Bedeutung des tschechoslowakischen Donauabschnittes für Polens Außenhandel.

In Nr. 22-23/1934 unserer Berichte weisen wir auf die Besonderheit des polnischen Kohletransportes auf dem Wasserwege nach Ungarn und nicht, wie früher, und wie wirtschaftlich allein vertretbar, auf dem Umal kürzeren Landwege über die Tschechoslowakei hin. Wonnleich, wie allgemein bekannt war, politische Gründe Polen veranlassen, dieses Brudermittel anzuwenden, so würde jedoch politischerseits betont, daß kein wirtschaftliche Rücksichten für die Wahl des Seeweges ausschlaggebend seien. Am so mehr muß daher auffallen, daß die polnische Wirtschaftszentrale, „Codyenna Gazeta Handlowa“ fürzlich auf die großen Vorteile hinwies, die ein enges Zusammenarbeiten mit der „Tschechoslowakischen Donau-Schiffahrtsgesellschaft“ und die stärkere Forcierung der Ausfuhr über die Tschechoslowakei mit sich brachte. Es wird dabei genau das Gegenteil dessen von vor einem Jahre behauptet:

„Obgleich man bis vor kurzem bemüht war, den Transport bestimmter polnischer Waren, die zur Ausfuhr nach dem nahen Osten und der Levante bestimmt waren, auf den Seeweg zu lenken, der über Danzig und Gdingen um ganz Europa herum führe, so erwiesen sich die Anstrengungen jedoch als unwirtschaftlich. Der Seeweg wird, wenn gleich günstig hinsichtlich der Beförderungskosten, infolge seiner

Länge niemals ernsthaft mit dem Donauwege konkurrieren können, der ganz bedeutend kürzer ist und weshalb die Beförderungsdauer eine unvergleichlich geringere ist. Diese kurze Transportdauer bildet nämlich das größte Privileg des Donauweges, da rasche und billige Beförderung vor allem im neuzeitlichen Handel verlangt werden.

Die größte Bedeutung für Polen besitzt der tschechoslowakische Hafen Komarno, der sich bereits eine schöne Tradition im Auslandshandel mit unserem Lande erworben hat. Komarno bediente seinerzeit die Kohle- und Koksau fuhr polnischer Herkunft. Die Verwaltung des tschechoslowakischen Staates hat weitgehende Arbeiten in Angriff genommen, die mit der Halbeinbewirtschaftung zusammenhängen und die die Umgestaltung von Komarno in einen großen Donau-Kohlenhafen und die Erleichterung der Verladung polnischer Kohle zum Ziele haben. Diese Arbeiten schreiten rasch vorwärts, so daß wir schon heute sagen können, daß die ausgeführten mechanischen Bauten im Hafen bereits soweit gediehen sind, daß sie alle Anforderungen des polnischen Handels, welcher über die Donau geht, voll auf zu befriedigen imstande sind.“

Befondere Verdienste habe in diesem Zusammenhang die bereits erwähnte „Tschechoslowakische Donau-Schiffahrtsgesellschaft“ mit dem Sitz in Preßburg, die seit ihrer und im Ausbau der polnisch-tschechischen Wirtschaftsbeziehungen bemüht war und zu diesem Zwecke auch enge Beziehungen zu den polnischen Eisenbahnen und den polnischen Offiziellen unterhalte. Die Gesellschaft sehe auch alles daran, um den Anzuehme dem polnischen Transithandel zugänglich zu machen und ihm die Konkurrenzfähigkeit durch Anpassung der tschechoslowakischen Eisenbahn- und Schiffahrtstarife an die Anforderungen des polnischen Transithandels durch die Tschechoslowakei zu sichern.

Sehr beachtlich ist der Schiffpark dieser Gesellschaft, dessen Gesamttonnage 100 000 t betrage, welche Zahl derjenigen der gesamten polnischen Flotte im Jahre 1935 gleichtem.

[„Codz. Gazeta Handlowa“ v. 29. 10. 1935.]

## Bau eines für Lodz bestimmten Flußhafens in Ploetz.

Der Bau des Ploetz Flußhafens gedert, obwohl schon vor Jahren begonnen, mit zu dem großen polnischen Wasserstraßenbauprogramm, welches wir in unseren Berichten (Nr. 20/1935) ausführlich besprochen. (Vgl. auch den Artikel: Ploetz — als größter zukünftiger Flußhafen Polens in Nr. 1-2 1935 der Ostland-Berichte.)

Der Bau dieses Hafens, der bereits vor mehreren Jahren, eigentlich sogar schon im Jahre 1919 begonnen wurde, ist dank der bedeutenden Hilfe des Arbeitsfonds inzwischen soweit fortgeschritten, daß man damit rechnen, noch im Verlauf der Herbstmonate oder zu Anfang des nächsten Jahres einen Teil des Hafens zur Benutzung freigeben zu können. Damit werde für Lodz, Polens größter Industriestadt, ein billiger Verbindungsweg nach der See geschaffen sein.

Der Ploetz Hafen nehme auf dem linken Weichselufer eine Fläche von 435 Hektar ein, wovon auf die Wasserfläche rund 12 Hektar entfallen, der Rest auf die Lagerplätze, Hofanlagen und Kanalanlagen. Es würden 5 Hofanlagen ausgebaut werden, mit einer Räumlinge von insgesamt 2100 m, wovon 900 m Eisenbahnanschluß haben würden. Die jährliche Umschlagfähigkeit sei auf 350 000 t jährlich berechnet worden.

Zu erwähnen sei, daß die Schaffung des Flußhafens in Ploetz für Lodz erleichtert worden sei durch den Bau der Eisenbahnlinie Ploetz—Kadylwo—Kutno—Lodz und insbesondere durch die Aufhebung vom 1. 4. 1935 der vom Magistrat der Stadt Lodz erhobenen defekten Steuer auf Waren, die mit der Eisenbahn herangeführt wurden. Die Folge davon sei eine harte Zunahme des Pierbefahrerpreises gewesen, was sich bekanntlich zu überaus nachteilig auf die Straßen um Lodz herum ausgewirkt hat.

Man rechne damit, daß durch die Eröffnung dieses neuen Verkehrsweges in einer Reihe von Städten, wie Ploetz, Kutno, Łęczyca und Zgierz, das Wirtschaftsleben eine Belebung erfahren werde.

[„Polska Gospodarcza“, Heft 40 v. 5. 10. 1935.  
„Polonia“ v. 2. 10. 1935.]

## Plan einer Verbindung Warshaw—Gdingen über Ostpreußen.

Die hohe Verkehrsgeschwindigkeit und die günstigen Verhältnisse der Haupt- und Industrieplätze mit den Häfen in den westeuropäischen Ländern haben im Zusammenhang mit dem dringenden Verkehrsproblem in Polen überhaupt den Wunsch nach einer möglichst raschen Verbindung zwischen der Hauptstadt Warshaw und dem polnischen Hafen Gdingen laut werden lassen. Dazu schreibt der Warshawer „Kurjer Poranny“:

„Die kürzeste in Betrieb befindliche Eisenbahnlinie“ — die Warshaw mit Gdingen verbinde — über Mlawka — beträgt 407 km. Haltestellen hat sie ungefähr zehn. Die Fahrtrichtung ändert sich zweimal. Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist beschämend niedrig: sie beträgt 45 Std.-km, d. h. eine zweimal geringere als die europäische Durchschnittsgeschwindigkeit. Wenn man also diese Normalgeschwindigkeit erreichen könnte, so würde man die Entfernung Warshaw—Gdingen in 3½ Stunden bewältigen und nicht — wie bisher — in 7½ Stunden. Ein betäubender Unterschied! . . . Heute klingt uns das noch wie ein Märchen vom eisernen Wolf . . .

Es ist klar, daß die Erzielung solcher Ergebnisse keine leichte Sache ist. Zu diesem Zwecke wäre — mit einem Kostenaufwande von mehreren hunderttausend Zloty — der Umbau des Laskowitzer Knotenpunktes, die Errichtung einer Bahnhofs- halle auf der Sehne des Dirschauer Bogens, die Legung schwerer Schienen auf der Strecke Nasielsk—Mlawka notwendig. Wenn wir außerdem die Notwendigkeit des Ankaufs mehrerer Lokomotiven, die zur Erreichung einer Geschwindigkeit von 140 Std.-km fähig sind, hinzunehmen, so erhalten wir eine Ausgabe von mehreren Millionen, welche man gegenwärtig beim Mangel an Volksschulen und Krankenhäusern dem Staat nicht zumuten kann.

Es besteht jedoch eine billigere und einfachere Möglichkeit: wir können Blitzzüge durch Ostpreußen laufen lassen, wo die Geleise ausgezeichnet sind, und wo es um 60 km näher als über Mlawka und um 120 km näher als über Thorn ist. Gdingen wäre dann nur noch rund 340 km von der Hauptstadt entfernt und ohne Änderung der Fahrtrichtung, Wendungen oder Rückfahrten zu erreichen.

Zum Transitverkehr über Ostpreußen sind wir auf Grund des Versailler Traktates berechtigt. Wir sind so auch einige Jahre lang gefahren, aber die Abwertung der polnischen Mark zwang uns, diesen Weg aufzugeben.

Heute hat sich die Lage grundsätzlich geändert. Erstens unterliegt der polnische Zloty keiner Abwertung und zweitens ist das Deutsche Reich infolge der Unterhaltung des Transitverkehrs durch polnisches Staatsgebiet (Konitz—Dirschau) an Polen in Höhe von 27 Millionen verschuldet. Diese Gelder, deren Anzahl täglich wächst, sind infolge der Valutarestriktion des Dritten Reiches eingefroren. Mit Ausnahme einer geringen Anzahl unserer Reisenden, die übrigens nur Gelder aus dem polnischen Ausfuhrhandel „aufaufen“, besteht keine Möglichkeit, jene Millionen herauszubekommen. Die Inbetriebnahme wenigstens einiger polnischer Eisenbahnzüge über Ostpreußen würde es möglich machen, langsam diese Summe herauszuziehen.

Was die Kalkulation der Reisekosten betrifft, so stellt sie sich weitaus billiger dar als bei der Fahrt über Skierniewice und über Bednary—Thorn und auch nicht teurer als über Mlawka—Laskowitz. Dies kommt daher, daß wenigleich der deutsche Eisenbahntarif etwas höher ist als der unsrige (9 Gr. je km anstatt 6 bei Entfernungen von ungefähr 100 km), so würde dieser Unterschied jedoch kompensiert durch die recht beachtliche Verminderung der Entfernung Warshaw—Gdingen . . .

Bei der gleichen Höhe des Fahrpreises wäre die Fahrtdauer unvergleichlich kürzer. Bei der jetzigen mäßigen Geschwindigkeit (bei Soldau 2½ Std., von Soldau nach Dirschau über Ditsch-Eylau 2 Std. und von Dirschau nach Gdingen 1 Std.) würde es zusammen 5½ statt der bisherigen 7½ Std. ausmachen, ohne die gegenwärtige, wie erwähnt, beschämend niedrige Geschwindigkeit zu erhöhen.

Bei geringsten Investitionen auf dem Mlawker Abschnitt, Beseitigung einiger Haltestellen (Ciechanów, Mlowo, Zoppot) und Reduzierung der verbleibenden, wie z. B. in Dirschau, auf ein Mindestmaß, könnte man leicht die Strecke Warshaw—Gdingen in 4½ Stunden zurücklegen.

Dies wäre ein sehr erwünschter Unterschied. Diese einfachste und kürzeste Linie zum Meere müßte so bald als möglich in Benutzung genommen werden. Die guten Verhältnisse mit dem Deutschen Reiche geben die Gewähr dafür, daß sich dies zu beiderseitiger Befriedigung gut und schnell durchführen lassen wird. In jedem Falle erfordern es politische, Prestige- und finanzielle Gründe sowie das Interesse weiter Bevölkerungskreise, daß alles getan werde, um diese Reform baldmöglichst durchzuführen.“

Eine noch weitgehendere Fahrtbefreiung bis zu 3 Std. 45 Min. ließe sich durch Einsetzen der sogenannten „Torpedo“-Züge erreichen.

„Wenn man schließlich über diese verkürzte Strecke auch noch Güterzüge laufen lassen würde, so wäre damit ein weiterer großer Schritt zur geistigen und wirtschaftlichen Verbindung der Hauptstadt mit dem Meere und Gdingens getan.“

[„Kurjer Poranny“ v. 6. 11. 1935.]

## Jüdischer Landkauf im Posenen.

Die nationaldemokratische Posener Presse und nach ihr fast die gesamte polnische — soweit nicht jüdische — Presse brachte kürzlich die großaufgemachte Nachricht über einen bevorstehenden Einkauf eines 18 000 Morgen großen Gutes durch einen Berliner Juden. Es handelt sich hierbei um den im Kreise Grätz gelegenen Besitz, der bisher einer Deutschen, Selene Zimmermann, gehörte. Der Käufer, Isaac Ruffbaum, sei durch den Erwerb einer Hypothek von \$ 200 000.— Hauptgläubiger geworden und verjude nun, das Gut in seinen Besitz zu bekommen. Da er als reichsdeutscher Staatsangehöriger nicht die Zustimmung bekommen dürfe, habe er einen Polen vorgeschoben, für den mit Hilfe eines anderen Polen und eines Warshawer jüdischen Rechtsanwalts von der Behörde die Genehmigung zum Erwerb der Güter erlangt worden sei.

Gleichzeitig habe Ruffbaum in Warshaw die Gründung einer Aktiengesellschaft „Select“ zustandegebracht, die sich mit dem Aufbau von Rübenamen auf den Gräser Gütern befassen solle.

Ende November habe Ruffbaum in Polen geweiht, um den Kauf perfekt zu machen.

[„Kurjer Poznański“ v. 23. 11. 1935.  
„Słowo Pomorskie“ v. 24. 11. 1935.]