

Ostland-Berichte

Auszüge aus polnischen Büchern, Zeitschriften und Zeitungen

Herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig

Bei Rückfragen ist auf die am Schlusse jedes Artikels stehende Nummer Bezug zu nehmen.

Inhaltsverzeichnis.

Forschungsergebnisse.

Polnische Forschungen zur Vorgeschichte Oberschlesiens . . .	121
Rudnicki, M., Der Ortsname „Budorgis“ bei Ptolemäus . . .	122
Tymieniecki, K., Geschlecht und Staat in den Anfängen Polens	123

Politische Fragen.

Ausbaupläne für die polnische Küste	124
---	-----

Wirtschaftliche Fragen.

Zur Entstehung der polnischen Handelsflotte	130
Potyrala, A., Polnische Werftpläne in Gdingen	133
Die Harriman-Transaktion in Oberschlesien	139
Die Verteilung des Kapitals im polnischen Kohlenbergbau . . .	140

Fraktur = Bericht.

Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Polnische Forschungen zur Vorgeschichte Oberschlesiens.

Zu dieser Frage macht der in den „Ostland-Berichten“ schon vielfach genannte Professor der Vorgeschichte in Posen, J. Kostorzewski, in der Posener Zeitung „Kurjer Poznański“ einige interessante Mitteilungen. In der Vorbemerkung weist er darauf hin, daß Oberschlesien von der polnischen Vorgeschichtsforschung bisher vernachlässigt worden sei, während ihm die Deutschen seit Kriegsende erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet hätten. Allerdings habe ihre Forschung von vornherein einen politischen Einschlag gehabt¹⁾, wie dies auch offen von A. Arndt in der Vorrede zu seiner 1925 erschienenen populären Schrift „Oberschlesische Vor- und Frühgeschichte“ zugegeben worden sei. Neben der Erforschung habe man großes Gewicht darauf gelegt, deren Resultate auch den weitesten Kreisen zugänglich zu machen, „bis zur kleinsten Hütte und der ärmsten Dorfschule. Die bisher erreichten Resultate sind imponierend.“ Zu fünf vor dem Kriege in Oberschlesien schon vorhandenen Museen (Beuthen, Gleiwitz, Leobschütz, Reife, Oppeln) seien jetzt noch vier neue hinzugekommen (Kosel, Groß-Strehlitz, Karlsruhe und Ratibor). In den Museen von Beuthen und Ratibor würden regelmäßig Lehrerfortbildungskurse in Vorgeschichte abgehalten, außerdem sei die „Arbeitsgemeinschaft für ober-schlesische Vor- und Frühgeschichte“ gebildet worden. Außerdem würde eine der Vorgeschichte gewidmete Zeitschrift, die „Alt-schlesischen Blätter“ herausgegeben. Auf polnischer Seite sei erst in diesem laufenden Jahre ein hoffnungsvoller Anfang gemacht worden und zwar mit der Einrichtung des „Schlesischen Museums“ in Kattowitz durch Dr. T. Dobrowolski.

Im Juni dieses Jahres hat Professor Kostorzewski mit seinen Hörern eine Exkursion nach Oberschlesien gemacht und systematische Untersuchungen angestellt. Es sind gegen fünfzig neue Fundstellen aus den verschiedenen Perioden, vorwiegend aber aus der Steinzeit, festgestellt worden. Im Anschluß daran sind dann im August dieses Jahres planmäßige Ausgrabungen durch Dr. T. Reyman (Krakau) und K. Jazdzewski (Posen) vorgenommen worden. Dr. Reyman hat besonders in Piosek (poln. Piasek) im

¹⁾ Diese Bemerkung klingt gerade von Seiten Kostorzewskis eigenartig, wo er doch selbst von der wissenschaftlichen Arbeit politische Einstellung verlangt hat. Vgl. Ostland-Berichte, Jhg. 2 (1928), Nr. 4, S. 57/58.

Kreise Lublinitz gegraben und hat hier einen Friedhof des Lausitzer Typus aus der frühen Eisenzeit (800—500 v. Chr.) aufgedeckt. Es wurden 25 Gräber mit zum Teil reich verzierten Tonfcherben und Bronze- und Eisengegenständen (Halsbänder, Schulterspangen, Nadeln, Anhänger und dergl.) festgestellt). Im Anschluß hieran meint Kostrzewski: „Besondere Aufmerksamkeit verdient das sporadische Auftreten von Skelettgräbern, als Zeugnis für die Verwendung einer Begräbnisart, die in Westpolen am Ende der II. Bronzeperiode verschwunden ist. Bei den Brandgruben-gräbern fällt auf, daß die verbrannten Knochen des Toten nie in die Aschurne, sondern unmittelbar in die Erde neben die Grabgegenstände gelegt worden sind. Eine ähnliche Beobachtung wurde in dem vergangenen Jahre z. B. in dem Gebiet des anstoßenden Landes Wieluń (Wojewodschaft Lodz) gemacht.“ Jazdzewski, welcher die Arbeiten des Dr. Reyman fortsetzte, fand noch weitere 20 Gräber; es ist nach Kostrzewski zu erwarten, daß die Zahl der Grabstätten noch vermehrt wird.

Ein zweites Gräberfeld, das von K. Jazdzewski im August dieses Jahres in Borowo (Kreis Lublinitz) ausgegraben wurde, wird von Kostrzewski ebenfalls der Lausitzer Kultur der frühen Eisenzeit zugewiesen: „Es ist deshalb interessant, weil hier auffallend die Art, die Toten unverbrannt zu bestatten, überwiegt, eine Erscheinung, die auf dem Gräberfeld von Piasek nur eine seltene Beimischung bedeutete. Von 11 aufgedeckten Gräbern enthielten 9 Skelette und nur zwei waren Brandgrubengräber. Bisher waren in Schlesien Skelettgräber aus der frühen Eisenzeit nur aus dem Kreise Groß-Strehlitz (Adamowitz, Rozmierz usw.) und dem Kreise Kreuzburg bekannt.“ Kostrzewski meint hierzu: „Ob das erneute Erscheinen des schon seit langem aufgegebenen Brauchs, die Toten unverbrannt zu bestatten, allein durch religiöse Einflüsse, die sich von dem illyrischen Territorium und den Ostalpen her ausbreiteten, zu erklären ist, oder gar der Einwanderung von Illyriern zuzuschreiben ist, kann vorläufig schwerlich entschieden werden. Auffallend ist jedenfalls, daß dieser Brauch bei uns in der frühen Eisenzeit auf einem geschlossenen Gebiete auftaucht, das außer Oberschlesien auch den südlichen Teil des ehemaligen Kleinpolens (die Kreise Miechów und Chrzanów) umfaßt, d. h. auf Gebieten, die an Böhmen und Mähren grenzen, wo solche Gräber reichlich häufig sind und durch deren Vermittlung sie nach Polen gelangten.“ Alle diese Funde sollen in der vorgeschichtlichen Abteilung des „Schlesischen Museums“ Aufnahme finden.

[Zaczynamy badać prehistorję Śląska; in: „Kurjer Poznański“, Nr. 426 (17. IX. 1928), S. 8.] **(78)**

Rudnicki, M. Der Ortsname „Budorgis“ bei Ptolemäus.

Die nachfolgend besprochene Mißzelle ist wieder ein Musterbeispiel für die wissenschaftliche Arbeitsmethode des Professors Rudnicki. Eine sprachgeschichtliche Hypothese, die vielleicht annehmbar, in keinem Falle aber bewiesen ist, muß dazu dienen, wieder andere Hypothesen Rudnickis, die aber schon in der apodiktischen Form der Tatsachen vorgeführt werden, zu erweisen. Und auf diesem lustigen Hypothesenunterbau werden dann weitreichende historisch-politische Konstruktionen aufgeführt.

Nach Rudnicki ist der kaschubische Ortsname Bedargowo schon in sehr früher urslavischer oder urlechischer Zeit aus Bedo-dargowo durch hapologie entstanden. Eine Nebenform davon sei Budorgis bei Ptolemäus, entstanden aus Budo-dorgis: „Daraus geht hervor, daß Bedargowo und des Ptolemäus Budorgis mit einander in Verbindung stehen k ö n n e n¹⁾. Wenn aber der Name Budorgis des Ptolemäus identisch i s t²⁾ mit dem lechischen, heute pomoranisch-polnischen Bedargowo, was sind dann die Behauptungen der Gelehrten von verschiedenem Typus, beson-

1) Hier photographische Aufnahmen von dieser Ausgrabung finden sich in Nr. 265 (24. IX. 1928) des „Kustrowany Kurjer Lodzienny“ auf S. 5. (Red.)

2) Von uns gesperrt. (Red.)

(Der Ortsname „Budorgis“ bei Ptolemäus.)

ders der Deutschen, von den Urgermanen an der Mündung der Weichsel in der Zeit des Tacitus und Plinius wert? Was sind alle Ausführungen von der „östlichen Herkunft“ der Slaven z. B. von K. Moszyński wert? Wenn Ptolemäus im 2. Jahrhundert n. Chr. lechische Namen in Pomorze aufzeichnete, dann müssen dort doch Lechen seit sehr lange, seit wenigstens einigen Jahrhunderten gesessen haben! Also ist des Ptolemäus Budorgis zusammen mit Kalisia eine sehr starke Stütze aller Beweise, die in den verschiedenen Bänden der Slavia Occidentalis zu Gunsten der langen Ansässigkeit lechischer Stämme zwischen Weichsel und Oder angeführt sind. Es ist wohl nicht nötig hinzuzufügen, daß auf diese Weise noch eine stärkere Grundlage auch die Herleitung des sinus Codanus aus den lechischen Sprachen gewinnt, wie das oben S. 365 ff. nachgewiesen ist.“

[Haploglogia prasłowiańska (pralechicka). Ptolemeusza Budorgis; in: „Slavia Occidentalis“, Bd. VII (1928), S. 508/9.]

(74)

Fraktur = Bericht.

Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Tymieniecki, K. Geschlecht und Staat in den Anfängen Polens.

Ausgehend von den Anschauungen Eduard Meyers (Geschichte des Altertums, 1. B., 1. H., 3. Aufl. 1910, S. 5 ff.), Belows (Der deutsche Staat des Mittelalters) und Keutgens (Der deutsche Staat des Mittelalters) über die Entstehung des Staates, vertritt der Verfasser in seinem Aufsatz, der in der Festschrift zum 70. Geburtstage des ehemaligen Slavisten an der Berliner Universität, Professor Alexander Brückner, erschienen ist, die Meinung, daß für Polen eine Mittelstellung zwischen dieser These und der für Böhmen durch Julius Lippert vertretenen Behauptung von der Priorität der Geschlechterverbände anzunehmen sei.

Im Gegensatz zu den polnischen Gelehrten, die sich im allgemeinen der Lippertschen Theorie angeschlossen haben (vor allem O. Balzer in seiner Arbeit: Rewizja teorii o pierwotnem osadnictwie w Polsce) sieht Tymieniecki es mit aller Vorsicht als möglich an, für Polen „zwei nebeneinander ursprünglich bestehende Gruppen anzunehmen, und zwar eine kleine und eine große Gruppe. Der ersteren wird Geschlecht und Familie, der anderen der Staat entsprechen, dessen politische Organisation im besonderen Falle die der Sippe als der frühesten Form des Staates sein wird. Ein solches Bild wird auch in vollster Übereinstimmung mit unseren ältesten Quellen stehen

Auf der Kulturstufe, auf welcher sich die Slaven zur Zeit ihres vollständigen Hervortretens auf dem Schauplatze der Geschichte befinden, d. h. in dem Zeitraum zwischen dem 6. und 10. Jahrhundert unserer Zeitrechnung, können wir bei ihnen die vier wichtigsten gesellschaftlichen Gruppen unterscheiden. Ihre Wirkungssphäre ist weiter oder enger, und vorstellen können wir uns sie nach der Art konzentrischer Kreise, d. h. die einen befinden sich innerhalb der andern. Diese vier Gesellschaftsgruppen sind: Stamm, Bruderschaft, Geschlecht und Familie. Dieses Schema kann man noch mehr vereinfachen, indem man sich vor allem auf die beiden wichtigsten und zugleich am wenigsten hinsichtlich ihrer Bedeutung zweifelhaften beschränkt, nämlich auf das Geschlecht, als die kleinere, und den Stamm als die größere Gruppe“.

[Ród i państwo w Polsce pierwotnej; in „Studia staropolskie“, Krakau 1928, S. 3 ff.]

(77)

Auf Grund einer interministeriellen Konferenz, die in Gdingen im Juni 1927 stattfand, erließ das Ministerium für öffentliche Arbeiten Einladungen zu einer grundlegenden Besprechung über alle Fragen, die mit dem Ausbau der polnischen Küste verbunden sind. Diese Konferenz fand in der Zeit vom 7.—9. Oktober 1927 in Gdingen statt; unter den über 80 Teilnehmern befanden sich der Minister für öffentliche Arbeiten, Moraczewski, mit 5 Beamten seines Ressorts, drei Vertreter des Kultusministeriums, zwei Vertreter des Kriegsministeriums, und auch die übrigen Ministerien waren durch mindestens einen Beamten vertreten. Ferner nahmen an dieser Besprechung teil: der inzwischen verstorbene Wojewode von Pommerellen, der Landeshauptmann Dr. Wybicki (früher praktischer Arzt in Danzig), Vertreter der Universitäten Krakau und Posen, der pommerellischen Handelskammern usw. Der vorliegende Bericht wird auf Grund des in diesem Jahre als Druckschrift erschienenen Beratungs-Protokolls erstattet. Der Beratungstoff wurde nach verschiedenen Hauptfragen aufgeteilt.

Zur ersten Frage, der rationalen Ausnutzung der Küstengebiete im Zusammenhang mit Problemen des Bauwesens ergriff in der Diskussion der Richter Chmielewski das Wort und meinte, die Agrarreform habe bisher die deutschen Gutsbesitzer auf der Puziger Rämpe geschützt: „Wächter der Sobieski-Allee in Rutzau müßten polnische Bauern und nicht ein deutscher Gutsbesitzer sein“ (S. 19/20). Im Anschluß hieran stellte er den Antrag: „Die Enquête erachtet die Durchführung der Agrarreform auf den am Meere gelegenen Gütern des Grafen Below und des Herrn Rodenacker für zweckentsprechend“ (S. 20).

Bei der Frage der Anlage eines Fischereihafens wurde die Regulierung der Piasnizmündung und Schaffung eines Hafens im Zarnowitzer See behandelt. Über die Möglichkeit der Ausgestaltung der Seefischerei wurde ein längeres Referat erstattet, in welchem als Grund für die geringe Ergiebigkeit (im Jahre 1926 waren es 1,8 Millionen Zloty) die Rückständigkeit des Seefischereibetriebes genannt wurde. Der kaschubische Fischer warte auf den Fisch, statt ihn zu suchen: „Wegen der schwierigen Lage wächst die Tendenz, den Beruf zu verlassen, zumal Gdingen und die Sommergäste sichere und bessere Verdienste eröffnen“. Demgegenüber müsse „der Fischer und auch der Fischereiberuf, . . . die von so hoher Bedeutung für unsere Marine sind, gepflegt werden“.

Die Fischerei sei in zweifacher Hinsicht auszubauen: 1. Hochseefischerei in der Ostsee, 2. Nordseefischerei [!]. Dazu seien von der „Bank Gószpodarstwa Krajowego“ Ausrüstungsfirmen zu gründen bzw. durch Kredit zu unterstützen. Diese solle auch die bisher beklagenswert schwache Genossenschaftsbildung unter den Fischern energischer fördern. Eingehend verweilte der Referent dann bei den Vorarbeiten zur Schaffung einer Hochseefischereiflotte [!], die neben den wirtschaftlichen Vorteilen eine vorzügliche Ausbildungsstätte für die Marine sein würde. Notwendig seien zwei Arten von Fischereihäfen: 1. Schutzhäfen für Küstenfischer, 2. Häfen für die Hochseefischereiboote, „drifter“. Erstere wären zu mehreren an der Küste, Sela, Heisterneft usw. zu bauen, für den letzteren komme nur Gdingen in Frage. Notwendig seien ferner: eine Fischhalle, ein Kühlhaus mit entsprechenden Bahn- und Wasserverbindungen, ferner besondere Einrichtungen für die zu erwartenden Heringsfänge, Lagerhäuser, zumal „bei den gegenwärtigen Bedingungen fast der ganze Handel durch Danzig geht und es lebenswichtig für den Staat wäre, diese Vermittlung zu beschränken und die Preise zu verringern.“ Die außerdem geforderte Schiffswerft solle nicht nur Boote und Rutter, sondern auch Motore reparieren. Weiter beklagte der Referent, daß bei der Versorgung mit Fischereigeräten es dem Seefischereiamt und Handelsmarineamt noch nicht gelungen sei, Danzig seine Stellung als Versorgungszentrum zu nehmen und in Gdingen entsprechende Lager zu gründen, deren Preise staatlich zu kontrollieren seien, weil es sich gezeigt habe, daß einheimische Fabrikate in Gdingen um 20 % teurer als in Danzig seien.

Ferner forderte der Referent den Bau einer zweiten Fischerkolonie in Gdingen und besonders ein Fischerheim auf der Halb-

insel Hela: „Am besten wäre es, planmäßig eine polnische Fischerkolonie auf Hela selbst zu schaffen. . . . Die Ansiedlung einer gewissen Anzahl von Familien mit gewissen Privilegien und entsprechenden nicht zu schweren Verpflichtungen könnte vollkommen den Charakter dieses wertvollen Postens auf der Halbinsel verändern und seine Zuneigung zu Danzig als Mutterstadt und Hafen vermindern¹⁾. Vom Standpunkte der Wirtschaft und des Staatsgedankens aus könnte eine solche Aktion ungeheure Bedeutung gewinnen.“

Zu diesem Referat äußerte Direktor Wepers von der „Bank Gospodarstwa Krajowego“: die Kredithilfe für die Fischer sei im Gange, in den letzten Monaten seien bereits 700 000 Zloty zu 5½ % ausgeliehen worden, ferner habe die Bank die „Erste polnische Seefischervereinigung“ in Gdingen gegründet, in deren Vorstand ein Vertreter der Bank sitze. Wepers machte über die Fischerei folgende Angaben: es seien 1200 Fischer, aber nur 90 Motorkutter vorhanden; der größte Teil der Geräte stamme aus Deutschland (weil dort besser und billiger!); an Krediten sei gewährt worden: 120 000 Zloty für Netze, 350 000 Zloty für Kutter; vorgesehen seien außerdem noch 150 000 Zloty für Hausreparaturen. Die Bank plane ferner die Errichtung einer Werft für den Bau von Fischkuttern. Der Referent sprach sich für den Bau der geforderten Einrichtungen aus, denn „die Danziger Kaufleute verdienen 20 %; das Kapital, das die Fischer dort ausgeben, würde im Lande bleiben“. Direktor Rummel von der Staats-Schiffahrt (Zegluga Polska) befürwortete den Ankauf von größeren Kuttern: „gegenwärtig kaufen wir von den Deutschen kleinere Kutter; diese dagegen für das von uns erhaltene Geld größere, die ihnen die Konkurrenz erleichtern“.

Als Vertreter der kaschubischen Fischer sprach ein gewisser Głowczewski. Nach Erwähnung der Schwierigkeiten z. B. bei Erlangung des Kredits von 40 000 Zloty für einen großen Kutter verbreitete er sich zunächst über den Bau der Fischereierwerft, forderte eine zweite größere in Orhöft, befürwortete besonders den geplanten Bau der Fischerkolonie Hela und meinte: „Die Frage der Fischerkolonie Hela ist in Warschau sehr günstig aufgenommen worden, nur das Kriegsministerium will seine Gelände nicht frei geben. Die Einrichtung einer polnischen Fischerkolonie in Hela, die unweit des Hafens gebaut werden muß, liegt im Interesse der Polonisierung dieser Siedlung“¹⁾ (S. 53).

In dem Referat über die Seebäder wurde besonders auf deren wirtschaftliche Bedeutung hingewiesen. Im letzten Jahre (1927) hätten 18 000 Sommergäste an der Küste mehrere Millionen Zloty verausgabt. Im Anschluß daran stellte der Referent eine ganze Reihe von Anträgen: Verleihung der Gemeindeverfassung an Orte, die bisher diese nicht besitzen; Wasserleitung und Kanalisation für die Küstenorte; drei Krankenhäuser für je eine Gruppe von Bädern: Hela, Großendorf und Gdingen; Elektrifizierung; Förderung der Kurorte durch Staatskredite und entsprechende Steuerpolitik u. a. m. In der Diskussion wurde hauptsächlich die Frage erörtert, welche Orte besonders als Seebäder geeignet seien. Gdingen als künftiger Großhafen könne nicht mehr in Betracht kommen. Die Staatshilfe solle sich auf einige wenige, wenn nicht gar auf einen Ort beschränken, der solche Einrichtungen und Vorzüge erhalten müsse, daß er das polnische Gegengewicht gegen Joppot bilden könnte (S. 58). Ferner verblieben als unterstützungswürdig: Adlershorst, Koliebkien, Hallerowo und das geplante Bad in Heisterneß, zumal dieses außerhalb der alten Fischerdörfer liegen werde. In der Diskussion wies der Wojewode auf die kurze Saison (zwei Monate) hin, die der Entwicklung entgegen stehe. Es würde bisher zu primitiv (mit Ausnahme von Hallerowo) gebaut. Zur Verlängerung der Saison auf 4 Monate forderte er die Errichtung von Schwimmbassins mit warmem Seewasser. Von anderer Seite (Starost des Kreises Neustadt) wurde in der Diskussion darauf hingewiesen, daß der Bau des Bades bei Heisterneß unzweckmäßig sei, da der Wald nicht beseitigt werden könne, ohne den Bestand der ganzen Halbinsel Hela zu gefährden. Der Starost ging ferner noch

¹⁾ Von uns gesperrt. (Hed.)

ein auf die Frage der geforderten Transitzüge, die von Dirschau bis Gdingen geschlossen über Danziger Gebiet geführt werden sollten. Diesen Anträgen könne aber nicht entsprochen werden, „damit Danzig nicht im Wege der Gegenseitigkeit transitfreie Züge nach Berlin verlange“¹⁾.

Der Bürgermeister von Gdingen (Krause) wandte sich gegen die Vernachlässigung Gdingens als Badeort. Gdingen besäße noch genügend Raum für Badezwecke bis nach Adlershorst hin, verwende ferner namhafte Beträge aus der nach preussischen Gesetzen erhobenen Kurtaxe für Verschönerungszwecke usw. In der weiteren Diskussion wurde betont, daß möglichst schnell gehandelt werden müßte. Ein in der Zeitschrift der See- und Flußliga („Morze“) erschienener Artikel zeige einen bedauerlichen Pessimismus. Danach sei die Zahl der Gäste um 20 % gefallen, da die Zustände zu schlecht seien. Schlechte Bewirtschaffung, schmutzige Ortschaften, Fehlen aller sanitären Einrichtungen schreckten die Gäste ab. Die Unbequemlichkeiten wögen die relative Billigkeit, die auch im Schwimmen sei, vollkommen auf.

Über den Schutz der Volksindustrie und der kaschubischen Eigenart referierte Dr. A. Majkowski (Arzt in Karthaus, Verfasser des „Führers durch die Kaschubische Schweiz“ und vor dem Kriege Herausgeber der jungkaschubischen Zeitschrift „Orny“). Er sprach „über die kaschubische Bevölkerung überhaupt, die in breiter Masse die Kreise Putzig, Neustadt, Karthaus, Berent und den nördlichen Teil von Konitz bewohnt, und die aus kulturellen, nationalen und praktischen Gründen als ethnographische und kulturelle Einheit behandelt werden muß“²⁾. Wegen der großen nationalen, kulturellen, künstlerischen und wirtschaftlichen Werte, die sie in sich berge, forderte er für die schwindende Volksindustrie energische Hilfe. In den folgenden Ausführungen charakterisiert er die einzelnen Zweige: Weberei, Schnitzereien in Holz, Bernstein, Netzflickerei, Stickereien (besonders gefördert durch Frau Gulowska) und endlich die Töpferei (die in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts durch die westdeutsche Konkurrenz vernichtet worden sei). Die Eigenart der Kaschubei, die Volksstrachten, seien schon seit 40 Jahren verschwunden, nur wenige Reste seien noch zu finden. Ebenso stünde es um die heimische Bauweise; und Versuche, propagandistisch auf Belebung hinzuwirken, seien ohne Ergebnis geblieben.

Majkowski forderte ferner Fürsorge für die prähistorischen Reste in der Kaschubei, u. a. die sog. „Schloßberge, die ein Beweis für den Zoroasterkult (!) in diesen Gegenden in vorhistorischer Zeit sein sollen.“ Im Anschluß hieran findet sich eine Aufsehung von ihm in dem Protokoll, die nicht unwichtig ist im Hinblick auf Behauptungen des Posener Prähistorikers Professor Koszrjewski, die dieser in seiner Schrift über die Steinkreise von Odrzy getan hat. (Vgl. Ostland-Berichte, Jhrq. 2 (1928), Nr. 5, S. 84.) Während hier Koszrjewski sich bemüht hat, die teilweise Vernichtung dieser vorgeschichtlichen Überreste in die Zeit zurückzuverlegen, da diese Gebiete noch unter preussischer Herrschaft standen, finden wir in der vorliegenden Schrift die unzweideutige Anklage Majkowskis gegen die polnischen Behörden: „In den letzten Jahren sind viele Steinkreise und Kurgane infolge der Steinausbeute zerstört worden, eine Maßnahme, die man aus kulturellen Erwägungen heraus einstellen muß.“ Majkowski berührt hier eine Tatsache, die Koszrjewski ebenfalls an einer Stelle vorsichtig andeutet und die diesen sogar zu der wissenschaftlich unzulässigen Methode veranlaßt hat, die durchsuchten Kurgane nicht aus Steinen, sondern aus Erde wieder aufzubauen, da die polnische Forstverwaltung, die schon mehrere Kurgane der Steine wegen eigenmächtig zerstört hatte, auch aus den von Koszrjewski untersuchten Kurganen die Steine für Wegebauzwecke in Anspruch genommen hat!

Des weiteren behandelte Dr. Majkowski das von dem verstorbenen Lehrer Jidor Gulowski vor mehr als zwanzig Jahren in Weiksee angelegte Kaschubische Museum³⁾ und wies darauf hin, daß die Errichtung dieses einzigen in Pommerellen vorhandenen

1) Von uns gesperrt. (Red.)

2) Vgl. hierzu die beiden Bücher von Gulowski: „Kaschubische Hausindustrie“ und „Von einem unbekanntem Volke in Deutschland“ Berlin 1911. Gulowski nannte sich damals mit dem Beinamen „Seefried“ und dem Vornamen Ernst! (Red.)

Dorfmuuseum wesentlich gefördert worden sei durch Beihilfen der preussischen Regierung. Jetzt sei das Museum im Besitze der Witwe Gulowski's, und es sei erwünscht, daß der polnische Staat es käuflich erwerbe oder wenigstens der Besitzerin eine jährliche Subvention zahle. Eine Verlegung dieses Museums in irgendeine Stadt sei nicht rathsam.

Schließlich forderte der Referent ein Kaschubisches Museum in Gdingen, das entweder als besonderes Institut oder als eine Abteilung des Seemuuseum's eingerichtet werden und folgende Aufgaben erfüllen müsse: 1. Sammlung von Erzeugnissen der kaschubischen Volkskunst, Hausindustrie in Form von Gegenständen, Zeichnungen und Photographien, 2. Schaffung einer entsprechenden Bibliothek. Die bestehende Hausindustrie müsse durch Ausstellungen und Stipendien gefördert werden. Zur Verwirklichung dieser Pläne solle ein Delegierter der Wojewodschaft die Vorarbeiten schon jetzt übernehmen, dieser solle ein Verzeichnis der künftig in das Museum aufzunehmenden Stücke anfertigen und mit den entsprechenden Behörden einen genauen Arbeitsplan aufstellen. Im Anschluß an die Ausführungen des Referenten forderte Richter Chmielewski ein Internat für den Seekreis in Gdingen, in dem Lehrkurse für Bernsteinbearbeitung, Stickerie u. a. abgehalten werden sollen.

Über das geplante Meeres-Institut und das Meeres-Museum wurde ein Referat verlesen, das der Warschauer Universitätsprofessor Antoniewicz im Namen der polnischen Landeskundlichen Gesellschaft erstattet hatte. Nach der Forderung des Verfassers soll das Meeres-Museum zeigen: „die Bestrebungen, welche dahin zielen, für die Macht des polnischen Staates, für das Wohl seiner Bevölkerung und für das Wohl der Menschheit das uns gegenwärtig zugängliche und in der Zukunft in beträchtlich weiteren Grenzen zustehende polnische Meer auszunutzen“ (S. 84). Im Anschluß hieran bemerkte der Referent: „Ich habe die Empfindung, daß durch eine allerdings geschickte und farbenreiche Verbindung der Gefühlsmomente in der historischen Abteilung mit dem objektiven Bild der Natur und des Landschaftsbildes in der systematischen Abteilung und ferner mit den träumerischen, aber auf realen Möglichkeiten aufgebauten Zukunftsplänen man alle propagandistischen, pädagogischen, wissenschaftlichen und idealistischen Momente erreichen kann, welche die Hauptgrundlage für das Programm des polnischen Meeres-Museum's bilden müssen. In dem Museum soll jeder Besucher verstehen und erkennen, was wir als Besitzer des Meeres bedeutet haben, was das Meer und die polnische Küste bedeuten; und er soll Sehnsucht, Begeisterung und Glauben an die künftige Rolle Polens auf dem Meere, an dessen größere Seegeltung — größer als jetzt und größer als früher — empfinden“ (S. 84).

Im einzelnen stellte der Referent folgende Forderungen auf: die historische Abteilung soll veranschaulichen: Die Geschichte des Zugangs Polens zum Meere bis zu den Teilungen (Ostsee und Schwarzes Meer), die Geschichte der polnischen See- und Weichsel-Schiffahrt, die Geschichte der polnischen Entdeckungsfahrten zur See (Dokumente, Bilder, Reisebeschreibungen). Die systematische Abteilung solle nur die Ostsee betreffen und die Geologie und Hydrographie der Ostsee behandeln. Der Referent forderte ferner eine paläontologische und paläobotanische Abteilung, eine Darstellung der Besiedlung der Ostseeküste, der Bernsteinindustrie, der Handelswege der Ostsee. „Die Geschichte unserer Meeresküste läßt sich darstellen in den Denkmälern, welche sich auf die Geschichte unserer polnischen Häfen, unserer an der Ostseeküste gelegenen Städte und Dörfer, ferner auf den Handel und den Fischfang, diese beiden wichtigen Grundlagen unseres Wohlstandes, beziehen.“ Die der Zukunft gewidmete Abteilung des Museum's soll nach Meinung von Professor Antoniewicz bieten: „eine historische und ethnographische Begründung unserer unverjährten und immer mehr unwiderruflichen Rechte auf weitere Küstengebiete, als wir sie heute besitzen¹⁾“. Hafenbaupläne, Pläne für Verkehrseinrichtungen, für Städtebauten, für Handels- und In-

1) Von uns gesperrt. (Red.)

dustriezentren, für Sommerkurorte, für Forschungsinstitute, für Seeschulen sollen aufs Beste zeigen, wie wir fest und konsequent auf die Ausnutzung der unschätzbaren Werte der polnischen See hinarbeiten.“

Die Kosten für das Museum sollen zum Teil vom Staat und zum anderen Teil von der Selbstverwaltung getragen werden; diese Forderung sei um so mehr berechtigt, weil durch das Museum die Anziehungskraft der Küste steigt. „Auch der Staat erwirbt durch zielbewußte Unterstützung eine Repräsentations- und Propagandastätte von nicht geringer Bedeutung sowohl dem Inwie auch dem Auslande gegenüber“. Und zwar soll dieses Museum in Gdingen, „das kein Pole und kein Ausländer, wenn er die polnische See kennen lernen will, mehr umgehen kann“, entstehen. Erwünscht wäre es nach Meinung des Referenten, wenn das Museum räumlich und organisatorisch in entsprechende Verbindung mit dem Meeres-Institut gebracht werden könnte, denn beide Institute könnten sich gegenseitig ergänzen. Doch alle diese Fragen müßten reiflich erwogen werden.

Wenn auch die Schaffung eines Meeres-Museums sehr dringend sei, so solle man aber doch lieber warten, bis die nötigen Mittel gesichert seien: „lieber warten, als dieses bedeutende Institut zum Gespött im In- und Auslande zu machen“.

Im Anschluß an diesen Bericht verlas Professor Wodziejko im Namen der Universität Posen folgenden Antrag: „Die Universität Posen, von dem Grundsatz ausgehend, daß die Bedürfnisse der reinen Wissenschaft ebenfalls bei dem Ausbau der polnischen Seeküste in Rechnung gezogen werden müssen, stellt mit Bedauern fest, daß die bisherigen Versuche, eine wissenschaftliche Station zur Erforschung des polnischen Meeres zu schaffen, keine günstigen Resultate geschaffen haben und tritt mit dem neuen Antrage hervor, in Gdingen im Zusammenhang mit dem Meeres-Museum ein Meeres-Institut zu schaffen. Dieses Institut würde ausschließlich der reinen Wissenschaft dienen, und zwar der Hydrographie, Meteorologie, Geologie, Biologie und Geographie des Meeres und würde sich zusammensetzen aus Forschungs-Instituten und dem Meeres-Museum. Falls man Teile des Provinzialmuseums in Danzig erhielte¹⁾, so würden diese Sammlungen für das Meeres-Museum in Gdingen zu bestimmen sein.“

Über die Forderung der Touristen referierte Dr. Lenartowicz (Landeskundliche Gesellschaft). Neben der wirtschaftlichen Bedeutung betonte er: „Ein ausgedehnter Touristenverkehr bedeutet eine polnische nationale und kulturelle Offensive . . . Die polnischen Touristen, aus ganz Polen zur Ostsee gelenkt, können und sollen mit der Zeit das lebendigste Symbol und der treffendste Ausdruck für den lebendigen Drang des polnischen Volks zu seinem Meere sein.“ Notwendig sei eine Organisation des zur polnischen Küste gerichteten Reiseverkehrs, der allerdings bisher die mangelnde Einsicht des Staates entgegenstände. Der Referent fordert Eisenbahnfahrpreismäßigungen und Einstellung besonderer Ausflugszüge. Notwendig sei ferner der Ausbau des Autobusverkehrs, ebenso Einrichtung von Motorbootlinien an der Küste, Schaffung von Unterkunftsheimen u. a. m.

Von den Forderungen, die auf dem Gebiete des Sports und der Leibesübungen erhoben wurden, sind folgende bemerkenswert: den Mitgliedern der polnischen Segelklubs soll das Recht der freien Ein- und Ausfahrt (und Aufenthalt) im Danziger Hafen zustehen. Als Legitimation sollen genügen: Klubflagge und Klubzertifikat, desgleichen soll die Zollrevision in Danzig für Boote fortfallen, die unter Klubflagge segeln, „denn das verlangt die Ehre und Würde des Banners des Polnischen Jachtklubs“.

Der Pfadfinderverband forderte die Schaffung eines Übungslagers an der Seeküste für 12 000 Jugendliche, das im Laufe der Jahre derart vergrößert werden solle, daß es im Jahre 1940 schon 40 000 Jugendliche zu beherbergen vermöge: „Der Pole ist ein Binnenlandtypus, man muß also die Jugend an das Wasser und das Meer bringen“. Besonders geeignet für dieses Lager sei das Gebiet auf Hela zwischen Heisterneft und Hela. Von anderer

1) Von uns gesperrt. (Red.)

Seite wurde diese Forderung durch den Hinweis darauf unterstüßt, daß Polen auf diese Weise seine Seereserven verstärken könne, denn die 1200 Fischer reichten nicht aus, um den Menschenbedarf der Kriegs- und Handelsmarine zu decken.

Über den Ausbau Gdingens kam es ebenfalls zu einer längeren Aussprache. Das zunächst von Bürgermeister Krause verlesene Referat (das seiner Zeit der Interministerialkonferenz vorgelegte Projekt) über „Die Verwaltungsgrenzen von Groß-Gdingen“ deckt sich inhaltlich mit den Ausführungen von J. S. Kwiatkowski, über welche in den Ostland-Berichten, Jhrg. 2 (1928), Nr. 4, S. 75/76, berichtet worden ist. Nachgetragen soll hier werden: Die „Bank Gospodarstwa Krajowego“ hat an Krediten bisher 1 376 000 Zloty gewährt, davon ein Viertel an die „Warmherzigen Schwestern“ und den Rest an 20 andere Grundeigentümer. Die Summe stände aber in keinem Verhältnis zum Bautempo des Hafens. Entsprechend der schnellen Entwicklung des Hafens müsse auch die Entwicklung der Stadt gefördert werden, „damit der Hafen nach seiner Fertigstellung sich nicht in einer Einöde befände“. In Ergänzung des Referats forderte der Bürgermeister die Erhöhung der für 1927 festgesetzten Subvention in Höhe von 500 000 Zloty auf drei Millionen Zloty im Jahre 1928, ferner Abtretung von Staatsländereien an die Stadt (für das künftige Industriegelände, die Villenkolonie, und für das Gymnasium mit Internat der Jesuiten). Außerdem forderte er noch: Erhöhte Bankkredite für Gdingen, ferner ein Kreisgericht für Gdingen sowohl als Prestigeerhöhung als auch zur Erleichterung des Rechtsverkehrs, Schaffung eines Katasteramts und endlich Befestigung der Ufer bei Steinberg auf einer Strecke von 300 m „in derselben Weise wie die Deutschen diese vor dem Kriege bei Oxhöft durchgeführt haben“.

Der inzwischen verstorbene Wojewode wies auf die finanziellen Schwierigkeiten der Stadt Gdingen hin, die sich immer schneller verschulde; er forderte daher Prüfung der Reihenfolge der Investitionen bezüglich ihrer Dringlichkeit. Seiner Meinung nach stehe Wasserleitung und Kanalisation an erster Stelle. Von anderer Seite wurde der Ausbau des Schulwesens gefordert. Gdingen habe zwar gegenwärtig 5000 Einwohner, die Steigerung auf 30 000 stehe aber in nächster Zeit zu erwarten und dementsprechend seien die Anlagen einzurichten. Kritisiert wurde auch die Kreditpolitik der „Bank Gospodarstwa Krajowego“, die ihre Kredite nur für Monumentalbauten zur Verfügung stelle. Hierzu erklärte der Direktor dieser Bank, daß die Bank hierbei nur die Rolle des Kontrolleurs und Kassierers habe, über die eigentliche Gewährung der Kredite entscheide dagegen das Aufbaukomitee für Gdingen, und gegen dessen Entscheidung habe die Bank nur ein Veto-Recht. Weyers wies ferner auf die Dringlichkeit des Baus von Arbeiterbaracken hin, die auf 5000 Menschen zu berechnen seien. Die gegenwärtig beim Hafensbau beschäftigten Arbeiter seien ungenügend untergebracht, zum Teil in Booten, Bretterverschlägen usw.; das sei weder der Gesundheit zuträglich noch auch fördere es die öffentliche Sicherheit.

Schriftlich äußerte sich Dr. Sabatowski-Lemberg über den Bau eines Krankenhauses in Gdingen, das einen Doppelcharakter haben müsse, erstens den Bedürfnissen des Hafens dienen (Quarantäne, Auswanderer), zweitens als Krankenhaus für den Sommerverkehr an der Küste.

Minister Moraczewski sprach von Gdingen als von einer Stadt, die künftig 100 000 Menschen zählen solle, erklärte die städtische Bodenpolitik als durchaus vernünftig, da die Stadt bei einem künftigen Verkauf Gewinne erzielen werde. Neben der Unterstützung der gestellten Anträge forderte er eine langfristige Investitionsanleihe, deren Rückzahlungsfrist auf mindestens 10 Jahre bemessen sein müsse.

Professor Loth aus Warschau wies auf die Planlosigkeit in der Stadtanlage hin, kritisierte den Bauplan des Ministeriums für öffentliche Arbeiten, der mit Gdingen umgehe, als ob dort bisher nichts gestanden habe. So seien z. B. einige Straßen durch Häuser hindurchgelegt worden, die erst angekauft und abgebrochen werden müßten. Der gegenwärtig aufgestellte Grundsatz, daß Gdingen sich aus eigenen Kräften entwickeln solle, sei falsch. Vor kurzem sei es noch ein Dorf gewesen, und jetzt sei es ein Städtchen, das man mit Gewalt zu einer Großstadt machen wolle, und zwar allein mit den

(Ausbaupläne für die polnische Küste.)

Finanzmitteln der Stadt. Gdingen werde als Stadt nie die nötigen großen Anleihen erhalten. Daher müsse ein Staatsfonds für die Umgestaltung Gdingens zu einer rationell ausgebauten Hafenstadt geschaffen werden. Sonst werde eine Stadt entstehen, „die zum Gespött für In- und Ausland wird“. Zum Schluß seiner Erklärung lehnte er noch einmal kategorisch Regierungs- und Bankkredite ab und forderte staatliche Subventionen.

Von den Anträgen der übrigen Küstenorte seien hier nur die von Hela erwähnt. Es wurde darüber Klage geführt, daß, obwohl in Hela schon 100 Polen wohnten und 17 Kinder zur Schule gingen, diese deutsch sei und der Unterricht von einem evangelischen Deutschen erteilt werde. Die Bevölkerung¹⁾ fordere die Errichtung einer polnischen Schule.

[Plan rozwoju Polskiego wybrzeża morskiego. Protokół ankiety . . . opracował Dr. M. Orłowicz, Warszawa, 1928.]

(80)

Fraktur = Bericht.

Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Zur Entstehung der polnischen Handelsflotte.

Nachdem bereits früher von uns („Ostland-Berichte“ Jhrg. 2, Nr. 1—2, S. 31) über den Stand der polnischen Handelsflotte am 1. Januar 1928 berichtet worden ist, sei über die Geschichte ihrer Entstehung aus einem größeren Werk über „Polens Seewirtschaftspolitik“, das vor kurzem auf Veranlassung des polnischen Ministeriums für Gewerbe und Handel herausgegeben wurde, folgendes nachgefragt:

Zunächst finden wir hier die üblichen Ausführungen über die Mängel, die das Fehlen der eignen Flotte zur Folge gehabt habe; zudem „würden auch die neuzeitlichen Einrichtungen Gdingens ihr Ziel verfehlen, solange der gesamte Seetransport in fremden, davon 44 % uns feindlich gesinnten²⁾ Händen verbleiben sollte“ (S. 193). Als Erläuterung hierzu wird behauptet, daß deutsche Schiffe, die für Gdingen gechartert worden seien, sich eigenmächtig nach Danzig begeben hätten, bzw. lieber Zeit durch das Warten auf Ladeplatz in Danzig verloren hätten, als den polnischen Hafen zu benutzen. „In beiden Fällen handeln die deutschen Schiffe im Einvernehmen mit ihren Direktionen, die die Tonnage vom polnischen Hafen abziehen und gleichzeitig Polen durch die Liegekosten dieser Schiffe in Danzig schädigen wollen“ (S. 193/194). !! Als Beispiel „deutscher Sabotage“, „die unerschöpflich in ihren Mitteln, unsere Waren zu diskreditieren, war“, wird die angebliche Tatsache erwähnt, daß u. a. „landwirtschaftliche Maschinen für den nahen Osten dank der Vermittlung der deutschen Flotte [!] am Bestimmungsort in völlig unbrauchbarem Zustande“ angekommen seien (S. 194). Des Weiteren werden, diesmal allgemein, die „ganz unbegründeten“ Frachterhöhungen gerade für Kohlentransporte in den Jahren 1925/26 bedauert. Im Anschluß an Roszkowski (von dem die Projekte für den derzeit erfolgenden Ausbau der Regierungsflotte stammen) berechnet der Verfasser die jährlichen Frachtaufwendungen Polens auf rund 2½ Millionen Pfund, „während in anderen Staaten eine gut entwickelte Schifffahrt ein bedeutender Aktivposten der Handelsbilanz ist“.

Über die Gründe für die bisherige „Vernachlässigung“ der Handelsflotte meint der Verfasser: „wir müssen vor allem die Tatsache beachten, daß die uns zuerkannte Seeküste weder einen Handelshafen oder eine größere Hafenstadt besaß, noch auch ein Seeschiff, das Eigentum Polens hätte werden können“ (S. 195). [Gerade bei einem Wirtschaftler ist es doppelt verwunderlich, hier Danzig, das allerdings nicht „polnische Hafenstadt“ im politischen Sinne ist, so ganz und gar unerwähnt zu sehen, um so mehr, da doch gerade Danzig zur Freien Stadt gemacht worden ist, um Polen den ungehinderten Zugang zur See zu verschaffen.]

1) Aus welchen Elementen diese „Bevölkerung“ Helas sich zusammensetzt, ist leider nicht angegeben. (Red.)

2) Damit sind die deutschen Schiffe gemeint! (Red.)

Die Küste sei Polen kahl und leer zugefallen. Dann seien allerdings die politischen Schwierigkeiten Polens im Jahre 1920 hinzugekommen, ferner die Schwäche der Staatsfinanzen, der niedrige Valutastand, der den Ankauf der benötigten (?) Tonnage im Auslande erschwerte, und — wie der Verfasser dann selbst zugibt — „oft auch die Unfähigkeit der ersten Schiffahrtsunternehmungen“, endlich aber, „vor allem die allzu vorsichtige Politik der Regierung, welche die Frage des Aufbaus der Flotte allein der privaten Initiative überließ, ohne ihr entscheidende Stütze zu gewähren“ (S. 195).

Über diese privaten Ansätze macht der Verfasser sodann einige interessante Ausführungen: Zunächst hätten sich die Polen in den Vereinigten Staaten (wie auch auf so vielen anderen Gebieten!) für diese Frage interessiert und sofort nach Entstehung des polnischen Staates die „Polnisch-Amerikanische Seeschiffahrts-A.-G.“ (Polsko-Amerykańska Zegluga Morska) mit einem Anlagekapital von $3\frac{1}{2}$ Millionen Dollar gegründet, die schon im Frühjahr 1919 die ersten 6 Frachtschiffe (mit einer Gesamttonnage von rund 46 500 to zum Preise von 7 Millionen Dollar in Raten zahlbar) erworben habe. Anfangs habe sich die Tätigkeit der Gesellschaft günstig entwickelt, zumal die polnische Regierung zwei Schiffe für den Munitionstransport gechartert hatte. Die polnische Regierung trat dann im Sommer 1920 selbst in die Gesellschaft ein, deren Kapital auf $10\frac{1}{2}$ Millionen Dollar erhöht werden sollte. Für die Gewährung von Anteilsrechten räumte die Regierung Frachtbevorzugung sowie Privilegien für den Auswanderertransport ein. Diese großen Pläne gelangten jedoch nicht zur Ausführung, da der einsehende Sturz der Frachtraten der Gesellschaft ein frühzeitiges Ende bereitete. Da die Gesellschaft gegenüber dem „United States Shipping Board“ ihren Verpflichtungen nicht nachkommen konnte, wurden 3 Schiffe sequestriert, ein weiteres verbrannte, ein anderes mußte die Gesellschaft zur Erfüllung ihrer Terminzahlungen verkaufen. So endete diese Gesellschaft schon früh mit recht großen Verlusten (u. a. $2\frac{1}{2}$ Millionen Dollar Anzahlung, die verloren gingen).

In Polen selbst entstanden die Schiffahrtsgesellschaft „Sarmacja“ (unter Beteiligung von „Det Bergenske Dampskibsselskab“ mit $\frac{2}{3}$ %), die 5 kleinere Schiffe erwarb (Gesamttragfähigkeit 3475 to). Über die Auswahl der Schiffe sagt der Verfasser selbst, „sie sei außerordentlich ungünstig“ gewesen, zwei von ihnen, die in den Jahren 1873 bzw. 1875 erbaut worden waren (!), mußten in Kürze zum Abbruch verkauft werden, zwei weitere Schiffe gingen verloren, das letzte wurde im Jahre 1927 bei Liquidation der Gesellschaft verkauft. Grund für das Ende seien neben den finanziellen Schwierigkeiten innere Differenzen gewesen. Die polnischen Teilhaber seien um die weitere Entwicklung besorgt gewesen, die norwegischen Teilhaber hätten sofortige Rentabilität gewünscht. Ein ähnliches kurzes Dasein hatte auch die Gesellschaft „Lechia“, die mit einem hohen Anteil fremden, diesmal dänischen, Kapitals entstand und es überhaupt nur auf einen Dampfer („Odingen“, 733 Br.-R.-Lo.) brachte.

Eigenartig und einer gewissen Komik nicht entbehrend war das Schicksal der Schiffahrtsgesellschaft „Biały Orzeł“ (Weißer Adler), die von dem früheren Finanzminister Josef Englich begründet und von der „Bank Związku Spółek Jarobkowych“ in Posen finanziert wurde. Man kann sich damit begnügen, die Ausführungen des Verfassers selbst wiederzugeben: „Das war das einzige Unternehmen dieser Art ohne fremden Kapitalanteil. Das absolute Fehlen fachmännischer Kenntnisse bei den Leitern hatte zur Folge, daß das von der Gesellschaft erworbene Schiff „Josef Englich“ so ungeeignet war, daß es kein Kapitän auf die hohe See führen wollte; so konnte das Schiff auch lange keinen Abnehmer finden und lag untätig im Danziger Hafen. Erst im Jahre 1927 wurde es nach Italien, anscheinend mit großem Verlust verkauft.“ (S. 198.)

Von weiteren Projekten erwähnt der Verfasser sodann die im früheren preussischen Teilgebiet entstandenen Pläne, aus den eigenen Mitteln dieser Gebiete ein eigenes Schiffahrtsunternehmen zu begründen, ohne allerdings nähere Angaben über die Urheber dieses Plans zu machen. Gleichzeitig faßte die „Bank Gospodarstwa Krajowego“ ähnliche Pläne, und es gelang ihr, die West-

gebiete [d. h. die ehemals zu Preußen gehörigen Gebiete] ihrer Direktive zu unterwerfen. Geplant war ein bedeutendes Schiffahrtsunternehmen, das sich schon im Namen „Polska Żegluga Morska“ als Vorläufer der heutigen polnischen Staatschiffahrtsgesellschaft „Żegluga Polska“ zu erkennen gibt. Festgelegt war bereits das Kapital auf 10 Millionen Złoty, wovon 6 Millionen Złoty sofort aufgebracht werden sollten. Die „Bank Gospodarstwa Krajowego“ unterhandelte bereits wegen einer Regierungssubvention von 1 Million Złoty jährlich für einen Zeitraum von 10 Jahren, eine gewisse ausländische Beteiligung war durch das Abkommen mit einer italienischen Werft, die vier Schiffe auf Kredit bauen sollte, gesichert, als die hereinbrechende zweite Inflation (1925) den „sehr großen“ Plänen der Gesellschaft, die im Übrigen zum Teil von der „Żegluga Polska“ verwirklicht worden sind, ein vorläufiges Ziel setzte. Allerdings macht der Verfasser auf gewisse für Polen typische Fehler in dem Programm aufmerksam. So wollte die „Bank Gospodarstwa Krajowego“ Motorschiffe in Betrieb setzen, obwohl die Wahl für Polen mit seinen billigen Kohlenpreisen ungünstig war. Ferner wird der Bank vorgeworfen, daß sie an dem Scheitern der Pläne mitschuldig sei, da sie das Entstehen bewußt verzögert und die Initiative und Opferwilligkeit der Westgebiete gelähmt habe. So muß der Verfasser schließlich als Fazit aller dieser Versuche ein „Nichts“ feststellen.

Über die nun einsetzende Tätigkeit der Regierung werden folgende Angaben gemacht: Ursprünglich wurden die Handelsmarinefragen von der Kriegsmarinensektion im Kriegsministerium erledigt. Dieser Zustand währte bis zum Januar 1922 und war der Entwicklung keineswegs günstig. In ein neues Fahrwasser kamen die Dinge, als das Ministerium für Gewerbe und Handel die Handelsmarinefragen übernahm; aber auch hier blieben die Fortschritte vorderhand kaum nennenswert. Erst im Jahre 1925 entstand durch die Initiative der Seekommission des Sejm das Gesetz zur Unterstützung der polnischen Handelsflotte (vom 25. Nov. 1925). Vorgesehen war die Leistung von Staatshilfe an schon bestehende und neu zu begründende polnische Schiffahrtsunternehmen in Form von Krediten, Staatsgarantien, Prämien für im Inland gebaute Schiffe, Prämien für eine bestimmte Zahl von Reisen und anderes mehr. Neben Subventionen für Postlinien, sollten ferner Ermäßigungen bzw. Erlaß von Hafengebühren u. a., sowie teilweise oder gänzliche Befreiung von Steuern und Staatsleistungen (bis zu 15 Jahren) erfolgen. Im Dezember 1925 erging das Gesetz über den Auswandererverkehr, das weitere Vergünstigungen vorsah. Das Interesse für die polnische Schiffahrt belebte sich, und es wurde eine Reihe von Projekten aufgestellt (sowohl vom In- als auch vom Auslande), „aber die Regierung gab nur ganz allgemein gehaltene Versprechungen, und alle diese Projekte gelangten daher nicht zur Ausführung“ (S. 201). Bezüglich der Ausführung des Unterstützungsgesetzes sagt der Verfasser, es habe sich fast als „bloßes Gerede“ gezeigt (S. 201), da für das Jahr 1926 der Staatshaushalt für diese Zwecke gerade 3000 £ enthalten habe. Das sei um so bedauerlicher gewesen als andere Staaten (wie ausführlich gezeigt wird) in der gleichen Zeit demgegenüber ungeheure Summen für die Schiffahrt verausgabten hätten. Zwar sagt der Verfasser selbst, daß Polen sich finanziell z. B. mit England nicht messen könne, aber, fügt er hinzu, „wir bleiben, was die Unterstützung der eigenen Flotte anlangt, selbst hinter den kleinsten neu entstandenen Staaten, wie Finnland, Estland, Lettland zurück“. [Es zeugt nicht gerade für die Urteilsfähigkeit des Verfassers, wenn er diese Beispiele wählt, da die Verhältnisse in diesen Staaten, z. B. Finnland, doch wesentlich anders, jedenfalls der Entwicklung der Schiffahrt, die hier auf eine ganz andere Tradition zurückblicken kann, wesentlich günstiger sind.]

Im Anschluß daran wiederholt der Verfasser die Vorwürfe gegenüber der allzu vorsichtigen Politik der Regierung, die zu gleicher Zeit für andere Zwecke Geld übrig gehabt habe. U. a. habe sie gegenüber den 4000 £ für die Schiffahrt bis zu 65 000 £ für die private Luftschiffahrt aufgewendet. Und daher meint der Verfasser: „wenn man die Last der Schaffung einer eigenen Flotte ausschließlich privater Initiative überließ, so konnte das bei uns keine guten Resultate zeitigen, solange in anderen Län-

„denn diese nicht einmal für die Verbesserung einer schon bestehenden guten Flotte ausreichte . . .“ (S. 205). Die günstigen von der Regierung gewährten Bedingungen allein hätten nicht genügen können, da das nötige private Kapital fehlte; auf der andern Seite könne man die ganze Verzögerung aber auch nicht wirtschaftlichen Motiven, wie Kapitalmangel, Inflation und Wirtschaftskrisis zuschreiben, da gerade das Beispiel Deutschlands, das sich unter ähnlich schweren Verhältnissen seine Flotte neu geschaffen hat, dem entgegenstehe.

Demgegenüber habe man in Polen so viele Jahre ungenutzt vorübergehen lassen, „obwohl die Tatsache bekannt ist, wie weitgehend unsere Feinde, vor allem die Deutschen, uns vom Meere abschneiden wollen, unseren Seehandel . . . auf den eigenen Schiffen monopolisieren wollen . . . Wir erinnerten an die Schaffung der Linie Lübeck—Danzig—Lettische Häfen—Estland durch die deutsche Regierung unter dem Schein einer privaten Linie (!), die unsere Ladungen an sich rafft und gleichzeitig uns die baltischen Märkte nimmt“ (S. 206).

Schließlich hätte angesichts der immer dringender werdenden öffentlichen Meinung im August 1926 die Regierung sich an die Schaffung einer eigenen (Staats-)Flotte gemacht, über deren Ausbau Verfasser ausführlich berichtet¹⁾. Gegenwärtig werde die England-Linie vorbereitet, für die vier Dampfer mit je rund 3500 to (für Fracht- und Passagierverkehr) vorgesehen seien²⁾.

Die weiteren Ausführungen des Verfassers über die privaten Unternehmungen enthalten gegenüber unseren früheren Berichten nichts Neues; andererseits müssen diese dahingehend berichtigt werden, daß der Bestand der Gesellschaft „Wisła-Baltyk“³⁾ nicht mehr eingerechnet werden kann, da die Gesellschaft inzwischen den Betrieb eingestellt und die Schiffe zum Teil bereits verkauft hat.

Insgesamt kommt der Verfasser zu den gleichen Zahlen: rund 40 000 to d. w. (25 138 Br.-Reg.-To.), die sich aber im Laufe des Jahres auf rund 65 000 to d. w. vermehren sollen; über die weiteren Regierungspläne gibt der Verfasser nur an, daß bis zum Jahre 1932 die Tonnage mindestens bis auf 100 000 to d. w. vermehrt werden soll. Schließlich sei noch erwähnt, daß der Verfasser selbstverständlich den Bau einer eigenen Werft in Gdingen (den wir an anderer Stelle berührten) gefördert wissen will, damit hier in Zukunft Werkstätten seien, „in denen polnische Hände aus polnischem Material polnische Schiffe bauen“.

[Bohdan, E.: Morska polityka gospodarcza Polska, Warschau, 1928. S. 192—214.]

(73)

Potyrala, A. Polnische Werftpläne in Gdingen.

In der in Kattowiß erscheinenden, den Schiffsfahrtsfragen gewidmeten Zeitschrift „Zegluga“ veröffentlicht der Mitherausgeber A. Potyrala den nachfolgend besprochenen Aufsatz. Potyrala ist als Schiffbauingenieur auf der „Danziger Werft“ tätig, sieht also die von ihm behandelte Frage nur vom technischen und nicht so sehr vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus an. Wenn seine Ausführungen auch im allgemeinen als Phantastereien erscheinen, so sollte man dennoch die Möglichkeit von polnischen Werft- und Stüffenanlagen nicht einfach abtun. Wir haben auf deutscher Seite den polnischen Hafenbauplänen in Gdingen anfangs auch mit einem ungläubigen Lächeln gegenübergestanden, um doch bald einzusehen,

1) Vergl. „Ostland-Berichte“ Jhg. 2, Nr. 1/2, S. 31/32.

2) In diesen Tagen ist die Südamerika-Linie eröffnet worden, die im Wesentlichen dem Auswandererverkehr dienen soll. Vorläufig sind von der Firma „Chargeurs Réunis“ zwei Schiffe: „Krakus“ und „Swiatowid“ in Betrieb gesetzt worden, die zunächst allerdings noch unter französischer Flagge fahren (je 13 000 to, Baujahr Krakus 1908). Nach drei Jahren werden die Schiffe von der polnischen Regierung, die solange der Gesellschaft eine bestimmte Passagierzahl garantiert, übernommen. (Siehe „Epoka“, Nr. 250 (9. 9. 1928), S. 2 und „Głos Przemysłu“ vom 11. 9. 1928, S. 2.)

3) Vergl. „Ostland-Berichte“ Jhg. 2, Nr. 4, S. 74/75

mit welchem Ernst und mit welcher Energie die Polen diesen Plan durchführen.

Einleitend verweist der Verfasser darauf, daß Polen bei dem Versuch „zur wirtschaftlichen Befreiung unseres Landes vom Auslande“ große Fortschritte, selbst auf den Gebieten, die Polen bisher verschlossen gewesen seien, erzielt habe. Weshalb und vor allem mit welchen Kosten, scheint den Verfasser nicht zu interessieren. Dann erfolgt die Feststellung: „Nur die Schiffbauindustrie fand bisher keine rechte Förderung, und in dieser Hinsicht haben wir keinen Schritt vorwärts getan . . . in jedem Falle würde eine Analyse der Gründe Anlaß zu einer Reihe schwerer Vorwürfe gegen die gesetzgebenden Körperschaften, gegen die Staatsbehörden und gegen uns Schiffbautechniker . . . geben.“ Der Gedanke sei zwar von Anfang an lebendig gewesen, aber in den maßgebenden Kreisen habe das Verständnis gemangelt, so daß in den verfloßenen Jahren nichts geschaffen worden sei, schlimmer noch, es habe sich die pessimistische Fragestellung gebildet, ob die Polen überhaupt fähig seien, eine eigene Schiffbauindustrie zu schaffen.

Ohne weiteres wird vom Verfasser diese Frage bejaht mit dem Hinweis auf Gdingen, auf die Ansätze zur Handels- und Kriegsmarine. Zunächst gibt er den tatsächlichen Stand der Dinge an, woraus wir folgendes entnehmen: Die Kriegsmarineleitung errichtete in Puhig Reparaturwerkstätten, denen jedoch die technischen Einrichtungen selbst für verhältnismäßig einfache Reparaturen fehlten. Nach der Verlegung an den fertigen Kriegshafen in Gdingen beschäftigten sie zwar 130 Arbeiter, seien jedoch nur provisorisch untergebracht. Die bisherigen Arbeitsergebnisse seien daher nur mäßig. Ferner erwähnt der Verfasser die Werft des Ingenieurs Stodolski in Gdingen in der Nähe des Fischereihafens, die sich wegen Kapitalmangels nicht entwickeln konnte. Nach dem Verkauf an die Gesellschaft „Nauta“ bestehe die Aussicht auf bessere Entwicklung, da anscheinend bedeutendes Kapital vorhanden sei. Notwendig sei aber, daß von der Regierung im Bereich des Fischereihafens in Gdingen entsprechendes Gelände billig zur Verfügung gestellt werde.

Diese beiden Betriebe seien auf kleinen Maßstab zugeschnitten, Werften für große Reparaturen seien dagegen bisher nicht angelegt worden. Allerdings habe die polnische Regierung mit einer Gruppe französischer Industrieller über eine solche Werft verhandelt; über die Bedingungen der französischen Kontrahenten sei jedoch nur soviel bekannt geworden, daß diese maßgebenden Einfluß auf die Leitung verlangten, also von einer Unabhängigkeit nicht die Rede hätte sein können. Die Verhandlungen seien jedoch abgebrochen worden. Es bestünde aber die Möglichkeit, daß schon im Laufe dieses Jahres von der polnischen Metallindustrie (unter Befestigung der Regierung) zunächst eine Reparaturwerft in Gdingen entstehen werde. Der Verfasser will jedoch im Folgenden einen Plan entwickeln, „der sich auf reale Grundlagen stützt und allein durch unsere Bemühungen seine Verwirklichung finden soll und kann“.

Für diese Werftgebäude sei im Hafen von Gdingen am Hafenbecken IV [im südlichen Teil des Hafens] Gelände vorgesehen und für die Kriegswerft das Gelände am Einfahrtskanal zwischen Kriegs- und Handelshafen. Die Fischereierwerft schließlich solle im Bereich des Fischereihafens entstehen, d. h. die Schiffbauindustrie solle gemäß der verschiedenen Zwecke räumlich vollkommen getrennt sein. Die Handelswerft sei gegenüber der Kriegswerft benachteiligt, da im Bauplan für den Hafen ausdrücklich bestimmt sei, daß die Hafenbecken II—IV sowie der Industriekanal erst nach dem Jahre 1930 gebaggert werden sollten. Das Hafenbecken IV werde erst notwendig sein, wenn der Hafenumschlag jährlich 7 Millionen to betragen werde, „worauf mindestens 10 Jahre gewartet werden muß“. Der Verfasser fordert dagegen unzerzöglichen Bau der Werft, d. h. sofortige Herstellung von Becken IV und des Industriekanal, „mit der Voraussetzung, daß die angelegten Kapitalien für eine Reihe von Jahren nicht amortisiert werden“.

Ideal sei dagegen der Kriegshafen angelegt, unmittelbar am Meere mit genügend Raum für den weiteren Ausbau und auch für Arbeiterkolonien. Der Vorschlag des Verfassers geht nun da-

(Polnische Werfpläne in Ödingen.)

hin, eine gemeinsame Werft für Kriegs- und Handelszwecke zu errichten, „die sich in unmittelbarer Nähe mit den Hütten und dem Walzwerk für Schiffsstahl vereinigen würde“. [Über die projektierte Hüttenindustrie Ödingens wird weiter unten berichtet werden.] Die Eisenbahnverbindung für beide Werften sei verhältnismäßig günstig; die Handelswerft könne ihren Anschluß von der Linie Ödingen—Kielau bzw. vom Hauptbahnhof Ödingen bekommen; während für die Marinewerft die Ringbahn [um Ödingen herum] bereits begonnen sei.

In den ersten Jahren soll die projektierte Werft sich nach der Meinung des Verfassers auf die Reparatur der Schiffe, die Ödingen anlaufen, beschränken; und erst nach Sammlung der nötigen Erfahrungen werde es möglich sein, Schiffsneubauten in Angriff zu nehmen. Kämen alle Schiffe, die Ödingen anlaufen, für die Reparatur in Frage, so wäre Beschäftigung für 1000 Arbeiter gesichert. „Aber wir müssen damit rechnen, daß die Kapitäne der fremden Schiffe nur im äußersten Notfalle die Reparatur unserer Werft übergeben werden, da das Vertrauen zu ihr sich erst im Laufe der Zeit erwerben läßt“. Da die Reparatur der fremden Schiffe nicht in Frage komme, verblieben nur die polnischen Schiffe, für die dafür sämtliche Reparaturen in Ödingen ausgeführt werden sollten, „das läßt sich erreichen durch entsprechende Weisungen für Staatsunternehmungen, durch Steuernachlässe und Prämien für Private“. Der Verfasser gibt sodann zum Teil auf Grund persönlicher Informationen [die recht gut zu sein scheinen] eine Aufstellung der Einnahmen, mit denen die Werft rechnen könnte, die als Anhaltspunkt für seine weiteren Kalkulationen dient. Allerdings wird dabei die Frage gar nicht erörtert, wieviel von diesen Reparatursummen auf ausländische Werften entfallen wird, was sich bekanntlich nicht umgehen läßt. Aber auch hier spricht nur der Ingenieur, nicht der Wirtschaftler.

Zu erwartende Einnahmen aus Reparaturen:

I. Staatliche Schiffahrtsgesellschaft „Zegluga Polska“:

5 Schiffe, je 2850 to Tragfähigkeit zu 10,5 £ pro to d. w. = 150 000 £, 3 % jährliche Reparaturquote	4500 £
D. „Warta“, 4200 to d. w. zu 8 £ = 33 000 £, 3,5 % jährliche Reparaturquote	1175 £
D. „Tczew“, 1000 to; bei 12,5 £ pro to d. w. ergibt sich ein Wert von 12 500 £, 3 % jährliche Reparaturquote	375 £
2 Passagierschiffe „Gdańsk“ und „Gdynia“, Wert zusammen 79 000 £, jährliche Reparaturquote 2,5 %	1975 £
	<hr/>
Ca.	8025 £

Nach Umrechnung = 350 000 Zloty. Tatsächlich habe die „Zegluga Polska“ in 9 Monaten, ab 1. Oktober 1927, über 360 000 Zloty verausgabt, während sich der Betrieb in den ersten 5 Monaten nur auf die erstgenannten Schiffe erstreckte. Andererseits seien kostspielige, notwendige Umbauten vorgenommen, so daß die Gesamtausgabe mehr oder weniger der normalen Quote entspräche.

II. Seeschiffahrtsgesellschaft „Wisła-Baltyk“:

5 Schlepper, je 2500 £, Gesamtwert 12 500 £. Wegen des Alters der Schlepper wird als jährliche Reparaturquote angenommen 10 %	1250 £
14 Leichter, zus. 10 500 to d. w. pro to rund 3,5 £, Gesamtwert 36 750 £, jährliche Reparaturquote 7,5 %	2750 £
	<hr/>
zus.	4000 £

in polnischer Währung rund 175 000 Zloty. Tatsächlich habe die Gesellschaft im vergangenen Jahr mehr verausgabt. [Inzwischen ist die Gesellschaft bekanntlich bereits dem Bankrott verfallen, die Schlepper und Leichter sind verkauft bzw. für Reparaturkosten gepfändet. (D. Red.)]

III. Kohlengrubengesellschaft „Robur“:

2 Schiffe „Robur I“ und „Robur II“, 1500 bzw. 2200 to. Durchschnittswert 5 £ pro to d. w.
--

18 500 £. Wegen des Alters eine jährliche Reparaturquote von 10 %
1850 £
in polnischer Währung rund 80 000 Zloty.

IV. Kriegsmarine:

Die Reparaturkosten betragen im Jahre 1926 rund 1 650 000 Zloty, davon seien 900 000 Zloty an die Werften in Danzig, der Rest an die Marinewerksstätten Puzig gezahlt worden. 1927 erhöhten sich die Ausgaben durch den inneren Umbau des Kreuzers „Baltyk“ und der Übungsjacht „Iskra“, aller Wahrscheinlichkeit nach über 2 Millionen Zloty.

V. Ubrige.

Es kämen noch hinzu die Reparaturkosten des Handelsmarineamts, des Zollinspektorats, der Fischereiaufsicht, sowie die Reparaturkosten der privaten Fischkutter. Für letztere seien 1926 an die Marinewerksstätten Puzig 30 000 Zloty gezahlt worden. Die gesamten Beträge für die genannten Auftraggeber werden auf 150 000 Zloty geschätzt. Zusammengefaßt ergeben sich also an veranschlagten Reparaturkosten:

Zegluga Polska	350 000 Zloty
Wisla-Baltyk	175 000 "
Robur	80 000 "
Kriegsmarine	2 000 000 "
Ubrige	150 000 "

insgesamt 2 755 000 Zloty

Damit stellt der Verfasser folgende Kalkulation auf: Diese 2 755 000 Zloty Bruttoeinkünfte setzen sich zusammen aus eigenen Kosten und Gewinn; eigene Kosten zerfallen in Produktionskosten und Verwaltungskosten. Bei den Produktionskosten werden unterschieden: Arbeitslöhne, Materialkosten und mittelbare Kosten (Amortisation, Versicherungen usw. usw.). Bei einem Verhältnis der Material- zu den Arbeitskosten von 1:1 errechnet der Verfasser folgendes: Grundlage ist der Lohnsatz von 1,40 Zloty (in den Marinewerksstätten Gdingen höchster Satz 1,36 Zloty die Stunde).

Lohn bei 300 Arbeitstagen zu 8 Std. m. 1,40	3360 Zloty
mittelbare Kosten darauf 50 %	1680 "
Materialkosten 100 %	3360 "

zus. 8400 Zloty

Von den Bruttoeinkünften seien 10 % auf Gewinn abzugeben, es verbleiben von 2 755 000 für die eigenen Kosten 2 479 500 Zloty, davon gehen ferner ab 10 % Handelskosten, so daß als Rest 2 231 550 Zloty bleiben. Diese Arbeitskosten, geteilt durch den Aufwand pro Arbeiter, gestatten eine Werkstattbeschäftigung von 266 effektiven Arbeitern. Dazu gerechnet rund 10 % für technisches, Verwaltungs- und Hilfspersonal ergibt eine gesamte Belegschaft von 300 Angestellten. Die Zahl müßte aber höher sein, da sich die mittelbaren Kosten möglicherweise bis auf die Hälfte verringern lassen könnten, auch seien die Materialkosten zu hoch eingeschätzt. Ferner würden weitere Reparaturkosten wegen der dauernden Vermehrung der polnischen Tonnage erforderlich. Zu dieser Frage bemerkt der Verfasser: Die polnische Regierung baut bzw. kauft eine Reihe von Schiffen: für die England- und Levante-Linien, desgl. für die Küstenschifffahrt; die „Robur“-Gesellschaft muß vertraglich bis Ende 1929 ihre Tonnage auf 10 000 to vermehren. Die Kriegsmarine übernimmt im Laufe des Jahres 1928 zwei Zerstörer und 3 Unterseeboote, schließlich ist ausgiebige Unterstützung der Fischerei, Küsten- und Hochseefischerei vorgesehen, so daß insgesamt die Reparaturkosten beträchtlich steigen werden.

Zu der Frage der projektierten Schiffsankäufe bzw. Neueinstellungen macht der Verfasser noch folgende spezielle Angaben:

4 Schiffe für die Englandsfahrt, insgesamt 12 000 to zu je 16 £ pro to, Gesamtwert 192 000 £, ferner 3 Schiffe für die Levante-linie, insgesamt 15 000 to d. w. zu je 14 £ pro to, Gesamtwert 210 000 £. Bei 2,5 % jährlicher Reparaturquote ergeben sich 10 000 £, wozu noch 1100 £ für 2 Küstendampfer (2,5 % von rund 44 000 £ Wert) kommen.

Für die Robur-Gesellschaft kommen 6 300 to mit einem Wert von mindestens 8 £ pro to d. w. = 50 400 £ hinzu, an Reparaturkosten bei 3,5 % also 1760 £. Ferner würden sich die Ausgaben der Kriegsmarine um rund 50 % also 1 Million Zloty erhöhen. Desgleichen seien ganz gering gerechnet auch die Ausgaben für die übrigen Schiffseigner um 100 % höher anzusetzen. Insgesamt erhält der Verfasser zu seiner vorigen Aufstellung noch folgenden Zugang: an

Regierungsbestellungen	485 000 Zloty
Robur	76 500 "
Kriegsmarine	1 000 000 "
übrige	150 000 "

Um dieses vom Verfasser errechnete Mehr von 1 711 500 Zloty = 60 %, ließe sich also nach seiner Meinung der Beschäftigungsgrad der Werkstätten in Ödingen erhöhen. Auf diesen Stand von 500 beschäftigten Personen müsse sich also die Werft in Ödingen von vornherein einrichten.

Organisation des Unternehmens. Zunächst zwar soll es Aufgabe der Werft sein, bei den Schiffsreparaturen an der eigenen Flotte Erfahrungen zu sammeln, aber bei dieser Schiffbautechnischen Schulung sollten die Grenzen der Wirtschaftlichkeit nicht überschritten werden. Der Verfasser gibt selbst zu, daß dies keine leichte Aufgabe sein wird, selbst wenn Kapital und Aufträge für lange Fristen gesichert sind. Das Wichtigste sei die Menschenauslese, mit welchem Problem sich die Ausführungen des Verfassers dann relativ eingehend beschäftigen. Offen wird erklärt: „in Polen haben wir nicht die genügende Zahl von Persönlichkeiten, welche diese große Aufgabe übernehmen könnten. Nach speziellen Angaben besitzen wir kaum 12 (!) Ingenieure, die . . . mit Seefragen vertraut sind“. Da es hauptsächlich ältere Leute seien, „ist die schleunigste Ausbildung einer neuen Generation für den Schiffbau eine der brennendsten Fragen unserer Seepolitik“. Um dem gleichen Mangel an mittlerem Personal abzuwehren, solle man die Schaffung einer Schiffbau-Abteilung bei einer der technischen Berufsschulen im Lande erwägen. Desgleichen fehlten Meister; zwar könnte man für den Maschinenbau „wirklich gute Leute mit Praxis aus der Metallindustrie nehmen, für den eigentlichen Schiffbau müssen wir sie uns erst aus den fähigen Arbeitern bzw. Meistern, denen eine ähnliche Arbeit nicht ganz fremd (!) ist, heranbilden“. Hinsichtlich der Arbeiter stellt sich nach Meinung des Verfassers die Frage besser dar, „denn der polnische Arbeiter ist durchschnittlich intelligent und fähig genug, und bei entsprechender Instruktion wird er im Laufe kurzer Zeit erfolgreich in diesem ihm bisher kaum bekannten Felde arbeiten können“. Denn „auf den Zustrom von Arbeitern bzw. Spezialisten, vornehmlich aus Danzig, können wir nicht rechnen, da die Löhne dort höher als in Ödingen, die Unterhaltskosten nahezu gleich sind“. Da also ein Zustrom nicht wahrscheinlich ist, „wenn das Unternehmen billig arbeiten soll“, sollen Leute aus den wenig zahlreichen Flußschiffswerften Polens herangezogen werden. Das sei möglich, wenn die Löhne höher als im Inland sein würden.

Die Leitung der Werft müsse unbedingt einheitlich und nur dem Aufsichtsrat dieser wahrscheinlich als privaten Aktiengesellschaft aufgebauten Unternehmung verantwortlich sein. Besonders bekämpft der Verfasser die Einmischung verschiedener, vielleicht vom Staate eingesetzter Kontrollinstanzen, zumal diese leicht zur Überorganisation führen könnten.

In der Frage der Finanzierung sieht Verfasser keinerlei Schwierigkeiten. Bei einem Beschäftigungsstande von 500 Angestellten seien notwendig 4 Millionen Zloty Anlagekapital, weitere 3 Millionen Zloty für Betriebskapital, insgesamt sei also ein Grundkapital von 6—7 Millionen Zloty hinreichend. Diese wie auch die früheren Berechnungen des Verfassers halten keiner Nachprüfung stand. Aber diese Frage beunruhigt ihn augenscheinlich nicht. Und so stellt er die von ihm vorgeschlagene Gründung einer Schiffswerft in Ödingen „als ein dankbares Tätigkeitsfeld für private Kapitalisten“ hin. Denn entsprechende Ländereien würden von der Regierung verpachtet werden, zumal die Werft auf die

1) Die Güte der Arbeit scheint dem Verfasser weniger Sorge zu machen. (D. Red.)

volle Unterstützung der Regierung werde rechnen und völlig konkurrenzlos in Polen werde dastehen können!)

Die technische Lösung der Aufgabe. Hier nimmt der Verfasser an, daß die Werft, wie geplant, an dem Hafenbecken IV entstehen soll. Notwendig seien dann die nachfolgend aufgezählten Vorbereitungsarbeiten, „die aber nicht die Anlagekapitalien belasten dürfen, sondern auf Rechnung des Hafenausbau kommen müssen“: Herstellung des Industriefkanals — 1200 m Länge, Mindestbreite 100 m bei 10 m Tiefe; Baggerung des Beckens IV mit 130 000 qm Wasserfläche und 10 m Tiefe. Insgesamt seien rund $2\frac{1}{2}$ Millionen cbm Torf und Sand auszubaggern. Ferner sei notwendig die Befestigung von 3000 m Railänge. Außerdem fordert der Verfasser die Herstellung eines Anschlußgleises, damit schon für den Bau die Materialien herangeschafft werden könnten, wobei er die Länge des Anschlußgleises mit Werkstattabzweigungen auf rund 3000 m angibt. Bei Inbetriebnahme der ersten Schiffsreparatur müsse ferner vorhanden sein ein entsprechendes Schwimmdock und zwar für eine Tragfähigkeit von rund 4000 to, desgleichen ein Schwimmkran, für den 100 to Tragfähigkeit angelehrt werden, „immerhin wird es wahrscheinlich sein, daß man sich in der ersten Zeit mit einem kleineren Kran begnügen muß“.

Die Stromversorgung der Werft solle erfolgen durch die Überlandzentrale Groddek, die nach dem vorliegenden Projekt den Hafen versorgen soll. Da die Zuleitung an dem Werftgelände vorbeiführe, sei eine kleinere Transformatorstation zur Reduktion der 15 000 Volt Spannung notwendig.

Bezüglich des Aufbaus der Werft wird bemerkt, daß dieser so zu erfolgen habe, daß die Erweiterung der Werft keinerlei Betriebsunterbrechungen hervorrufen solle, d. h. Hellinge und Werkstätten seien so anzulegen, wie sie bei voller Entfaltung zu der Zeit, da die gesamte Schiffbauindustrie Polens hier konzentriert werden soll, vorgesehen seien. Und von dieser „vollen Entfaltung“ der polnischen Schiffbauindustrie in Gdingen entwirft der Verfasser folgendes Zukunftsbild: „Ihre Kapazität bei einer Beschäftigungsziffer von 10 000 (!) Arbeitern, wird jährlich 100 000 to Schiffsmaterial betragen (und zwar mit der gesamten Maschinenausrüstung), was notwendig ist bei einem Stand von rund $2\frac{1}{2}$ Millionen to für unsere Handelsflotte.“ Weiter erwähnt der Verfasser aus seinem projektierten Bauplan, daß vorzusehen seien: zwei Hellinge für Schiffe bis zu 200 m, weitere zwei für Schiffe bis zu 150 m und drei kleinere. Er gibt selbst zu, daß die größten erst in weiter Zukunft gebraucht werden würden, aber nichts destoweniger müßten die Einrichtungen doch von vornherein getroffen werden. Für die endgültige Fertigstellung der Schiffe nach Stapellauf sei ein besonderes Becken zwischen den Hellinge und den Maschinenwerkstätten vorzusehen, das mit einem starken festen Kran versehen sein müsse. Auch die Frage der Unterbringung der Schwimmdocks ist bei unserm Verfasser schon geregelt, und zwar seien zwei bis drei im Industriebassin unterzubringen, bei einer weiteren Vermehrung [!] aber müßte das Bassin erweitert werden.

Aus den weiteren Ausführungen des Verfassers entnehmen wir das Folgende: Selbst für den Fall, daß die Gelände am Becken IV nicht mehr ausreichen, sei schon vorgesorgt. Für eine jährliche Kapazität von 100 000 to reiche das Gelände aus, einer weiteren Entwicklung stehe jedoch die Straße nach Kielau im Wege, zumal wenn sich noch die Hütten- und Walzwerke entwickeln werden. Als künftiges Neugelände kämen dann die Gebiete unterhalb Orhöft in Frage.

Eingehend verweilt der Verfasser dann noch bei der *Hüttenindustrie in Gdingen*, „die man als sicheres Ereignis der nächsten 10 Jahre ansehen kann“. Vor allem die Transportkosten sprächen hierfür. Es sei billiger, die schwedischen Erze an Ort und Stelle zu verhütten, als sie erst zu diesem Zweck nach Oberschlesien zu transportieren, um von dort Bleche und Walzeisen zu beziehen. In diesem Falle könnte man auf dem billigen Wasserwege die nötige Kohle bzw. Koks nach Gdingen transportieren. Eine eingehende Kalkulation zeige die sich ergebenden

1) Natürlich dann, wenn die Konkurrenz der Danziger Werften erschwert oder gar unmöglich gemacht wird. (D. Red.)

Vorteile, zumal die Schiffbauindustrie in Ödingen genügend konsumieren werde. Gegenwärtig würden die größeren Öfen auf eine Tagesleistung von 200 to Roheisen gebaut, bei 350 Betriebsstagen erhalte man also 70 000 to Roheisen jährlich. Bei einer Tonnage von 2½ Millionen to würden bei einem Durchschnittsalter von 20 Jahren jährlich 125 000 to Schiffszneubauten benötigt werden. Zwar entfalle davon ein Teil auf andere Materialien, aber dafür werde die Kriegsmarine einen großen Bedarf haben. Möglicherweise komme auch ein Absatz nach Danzig (das für fremde Rechnung baut) in Frage. In Polen hätte man bisher nur Öfen mit einer Tagesleistung von 70—150 to, die Inbetriebsetzung einer eigenen Hütte in Ödingen würde sich schon bei einer Jahresproduktion von 40 000 to Schiffszneubauten rentieren.

Wir beschränken uns hier darauf, zu fragen, ob der Verfasser, um sein Hüttenprojekt durchzuführen, eine oder mehrere Hütten in Oberschlesien stilllegen will, bzw. daran zu erinnern, daß schon vor dem Kriege ähnliche Projekte in Danzig bzw. Steffin aufgetaucht sind, die aber nicht verwirklicht werden konnten. — Der Verfasser schließt mit einer Zusammenfassung seiner Bemerkungen, darin ist nur beachtenswert die Forderung an die Regierung, die entstehende Werfindustrie durch Verpachtung von Gelände und gegebenenfalls durch Haftung für die Kredite zu unterstützen.

[Realne podstawy dla stworzenia własnego przemysłu okrętowego, in: „Żegluga“, Jhrg.I, Nr. 5—6, S. 1—8.]

(76)

Die Harriman-Transaktion in Oberschlesien.

Zu dem geplanten Verkauf der drei großen ober-schlesischen Unternehmungen (Vereinigte Königs- und Laurahütte, Bismarckhütte und Ratowitzer Bergwerks-A.-G.) entnehmen wir der offiziösen „Epoka“ folgende Äußerungen:

Danach soll die Harriman-Gruppe 51 % (davon Harriman selbst 25, andere amerikanische Kapitalisten 26 %) des Aktienkapitals dieser Unternehmungen erwerben (insgesamt beträgt der Wert des Aktien-Pakets 50 Millionen Dollar). Die entscheidende Frage dabei war das Recht der polnischen Regierung (gem. Art. 7 und 8 der Genfer Konvention, auf Grund von Art. 92 und 297 des Versailler Vertrages), diejenigen schwerindustriellen Betriebe, die am 15. April 1922 sich in deutschem Besitz befanden bzw. von Deutschen kontrolliert wurden, im Laufe von 15 Jahren zu liquidieren. Dazu meint die „Epoka“: „dieses Recht hat zweifellos heute nur rein theoretische (?) Bedeutung, da die polnische Regierung sicherlich sich nicht mit dem Gedanken trägt, irgendwelche Unternehmungen in Oberschlesien zu enteignen.“ [Obwohl ihr das von ober-schlesischen Blättern, wie z. B. der „Polska Zachodnia“ öfters nahegelegt wird. D. Red.] Daß diese „rein theoretische“ Bedeutung des Enteignungsrechts auch von anderen bezweifelt wird, kann man sehen, wenn es weiter heißt, daß beim Besitzwechsel anderer Unternehmungen, z. B. Übergang der 51-%-Majorität der Giesche A.-G. an die Harriman-Gruppe sich die Neuerwerber darum bemühten, von der polnischen Regierung einen ausdrücklichen Verzicht auf das Liquidationsrecht zu erhalten, was auch geschah. [Anm.: Daß bei dieser Transaktion dem Neuerwerber 25 Millionen Zloty rückständige Vermögenssteuer, die man den deutschen Vorbesitzern nicht erlassen wollte, geschenkt wurden, sei nur nebenbei erwähnt. D. Red.]

Jedenfalls hat jetzt der Finanzminister den Vertretern der Gruppe zugesagt, dem Ministerrat einen entsprechenden Antrag vorzulegen, falls folgende Bedingungen erfüllt werden: Die amerikanischen Kapitalisten verpflichten sich, einen besonderen Konzern zu bilden, der die Aktienmehrheit dieser Gesellschaften 20 Jahre lang behält, ferner verpflichten sie sich zur „Polonisierung“ der drei Gesellschaften, in denen fortan nur polnische und amerikanische Staatsbürger beschäftigt werden dürfen¹⁾, schließlich sollen in den

¹⁾ Von uns gesperrt. Red

nächsten drei Jahren Investitionen für 15 Millionen Dollar vorgenommen werden.

Auf Grund eines Interviews mit dem Ministerpräsidenten Bartel teilt der Bericht mit, daß diese Frage in den nächsten Tagen dem Wirtschaftskomitee des Ministerrats bzw. diesem selbst vorliegen wird. Daran, daß die ausdrückliche Verzichtleistung auf das Liquidationsrecht erfolgen wird, bleibt nach der „Epoka“ kein Zweifel, so daß der Übergang der Werke an den Harriman-Konzern nur eine Frage der Zeit sein wird.

Aus dem weiteren Inhalt interessiert die Verteidigung dieser „Invasion des amerikanischen Kapitals in Oberschlesien“; nach der Meinung des Verfassers sei diese notwendig zur Modernisierung der ober-schlesischen Industrie. Abgesehen davon, ob dieses Problem auch beim Verbleiben in deutschem Besitz nicht zu lösen gewesen wäre, vergleiche man die nachstehende Begründung mit den optimistischen Ausführungen von Ringman über die ober-schlesische Industrie („Ostland-Berichte“, Jhrg. 2, Heft 5, S. 98 ff.). Unser Berichterstatter meint: Die notwendige Rationalisierung verteidige diese Transaktion, denn „Kapitalien zu diesem Zweck besitzt die oberschlesische Industrie nicht und kann sie sich durch normale Kredittransaktionen wegen der jetzt geringen Rentabilität¹⁾ nicht beschaffen“.

[Transakcja Harrimanowska na G. Śląsku; in: „Epoka“ vom 6. Sept. 1928, S. 7.]

(81)

Die Verteilung des Kapitals im polnischen Kohlenbergbau.

Im Zusammenhang mit der gegenwärtigen Harriman-Transaktion ist es wichtig, die Verteilung der Kapitalanteile im polnischen Kohlenbergbau zu erfahren. Nach den Angaben der den amtlichen Kreisen nahestehenden Kattowitzer Zeitung „Polska Zachodnia“ steht es darum folgendermaßen:

Deutschland	212	Millionen	Goldzloty
Französisch-belgische Gruppe	122,5	„	„
Anglo-amerikanische Gruppe	110,5	„	„
Polnische Gruppe	96,5	„	„
Verschiedene	40	„	„

Für die einzelnen Reviere ist das Verhältnis:

Oberschlesien:

Deutschland	51,9 %
Anglo-amerikanisch	26,5 %
Französisch-belgisch	7,8 %
Polnischer Anteil	4,9 %

Dąbrowa:

Französisch-belgisch	63,2 %
Polnisches Kapital	35,8 %

Krakauer Revier:

Polnisches Kapital	64,7 %
Französisch-belgisch	25,5 %
Anglo-amerikanisch	6 %

Der Berichterstatter fügt gleichzeitig hinzu, daß wegen der in Kürze bevorstehenden Transaktion (Harriman) gerade im ober-schlesischen Kohlenbergbau eine wesentliche Änderung zu erwarten ist.

[Udział kapitałów zagranicznych w polskich zagłębiach węglowych najwięcej reprezentują Niemcy; in: „Polska Zachodnia“, Nr. 253, 12. Sept. 1928, S. 12.]

(75)

¹⁾ Von uns gesperrt. (Red.)