Jahrgang 3 (1929) Nr. 4-6. Als Manuskript gedruckt.

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.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Inhaltsverzeichnis.

Das Danziger Problem.

Dieser Aufsatz eines ungenannt bleibenden Verfassers erörtert wieder einmal das Danziger Problem, ohne allerdings gegenüber den bisherigen Äußerungen von polnischer Seite etwas wesentlich Neues zu bringen. Dafür kann man aber auch hier wieder die Tendenz feststellen, daß unangenehme Tatsachen entweder kurz abgetan oder gar ganz übergangen werden.

Andere Fragen aber, und besonders die wichtigste, die Beteiligung der Danziger Kaufmannschaft am polnischen Export- und Importhandel, werden geradezu falsch dargestellt. Diese Tatsache ist um so bedenklicher, als der vorliegende Aufsatz in der schon im vorletzten Heft der Ostland-Berichte (Jhrg. III Heft 2 S. 32 ff.) charakterisierten polnischen Zeitschrift erschienen ist, die sich als englische Zeitschrift ausgebend, an englische und amerikanische Leser wendet.

Eingangs finden wir die in polnischen Artikeln üblichen Behauptungen: Beschränkung des polnischen Zugangs zum Meer über Danzig durch den Versailler Vertrag, die angeblich antipolnische Politik der ersten Hohen Kommissare des Völkerbundes in Danzig, die gleiche Politik der Danziger Kreise. Von diesen heißt es dann: „Die Danziger Politiker, geleitet durch deutsche Interessen, bemühten sich, die Ansichten der deutschen Delegation zu verwirklichen. Indem die örtlichen deutschen nationalistischen Elemente die wirtschaftlichen Interessen der (Danziger) Gesamtheit vernachlässigten, scheuten sie keine Mühe um zu zeigen, daß die Aufrechterhaltung der Bestimmungen des Versailler Vertrages unmöglich sei.“ Und zwar seien sie gewissermaßen nach dem systematischen Plan vorgegangen, „fortdauernde Klagen zu erheben und Streitigkeiten zu beginnen, die fortdauernd dem Völkerbundsrat zur Schlichtung vorgelegt wurden“. U. a. sei das Ergebnis dieser Bemühungen der Postkonflikt gewesen, wobei die Rechtmäßigkeit des polnischen Anspruchs, „der durch starke rechtliche Argumente und die entschlossene Haltung der ganzen polnischen Gesellschaft[1]) gestützt wurde“, von allen internationalen Instanzen anerkannt worden sei.

Zusammenfassend wird am Schlusse des ersten Abschnitts festgestellt, daß „die Lage der Freien Stadt Danzig und ihre rechtliche und politische Stellung, wie sie durch die existierenden Verträge vorgesehen wird, immer mehr konsolidiert und stabilisiert worden ist“, und daß „der Schwerpunkt des Danziger Problems allmählich nach der Seite der wirtschaftlichen Fragen verschoben wird . . . . Das polnische Auswärtige Amt, das in den ersten Jahren der juristischen Seite der Danziger Frage viel Zeit widmete, hat später den wirtschaftlichen Problemen immer mehr Aufmerksamkeit geschenkt.“ Die Tätigkeit der polnischen Politik wird dergestalt gekennzeichnet: „Mit der Stabilisierung der politischen Lage an der Ostsee zielt die polnische Politik nicht nur auf die Förderung der wirtschaftlichen Interessen Polens, sondern auch derjenigen Danzigs ab . . . . Alle diejenigen, die den Eindruck hervorrufen wollen, daß der Rechtsstand Danzigs nicht endgültig ist, und daß sowohl in rechtlicher als auch in territorialer Hinsicht Änderungen eintreten werden, hemmen die wirtschaftliche Entwicklung der Freien Stadt . . . . In dieser Hinsicht folgt die polnische Politik den Linien des Versailler Vertrages. . . . . Die Politik (Polens) zielt darauf ab, den Verkehr zwischen Polen selbst und Danzig, zwischen Deutschland und Ostpreußen, und zwischen der Freien Stadt und dem Auslande zu erleichtern und zu vereinfachen[2]).“ Auch wird nicht verfehlt zu versichern, daß Polen dadurch gezeigt habe, daß es „den sogenannten Korridor zu einer Brücke und nicht zu einer Schranke zwischen Osten und Westen“ machen wolle.

Der Versuch, im Einzelnen aufzuzeigen, welche Förderung Polen den Danziger Interessen habe zu Teil werden lassen, fällt allerdings etwas dürftig aus. Polen habe, so behauptet der Ver-

[1]) Vgl. die Drohrede des polnischen Ministerpräsidenten Thugutt gegen Danzig.

[2]) Vgl. dagegen die Frage transitfreier Züge Danzig—Berlin (Ostland-Berichte, Jhrg. II (1928), S. 126)

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

fasser, aktiv Teil genommen an der Behebung der finanziellen Krise Danzigs im Jahre 1926 durch Garantie eines Minimums der Zolleinnahme, ferner durch „einen beiden Teilen günstigen Vertrag, wodurch Danzig die Einführung des Tabakmonopols ermöglicht wurde". Damit hat allerdings die Liste schon ein Ende, und der Verfasser geht schnell dazu über, vieldeutig zu sagen: „Was die Ausbreitung des Danziger Hafens anbetrifft, so beginnt[1]) Polen eine positive Politik, die durch das Wachstum seines Außenhandels diktiert wird, zu treiben". Die Danziger Hafenverkehrszahlen zu zitieren, erscheint dem Verfasser überflüssig, weil sie zu gut bekannt seien. Allerdings bequemt er sich hinzuzufügen, „natürlich ist dieser Fortschritt nicht bloß der polnischen Seepolitik zuzuschreiben, denn er beruht vor allem auf der günstigen wirtschaftlichen Entwicklung .... Polens in den letzten Jahren".

Es ist verständlich, daß nach dieser recht schiefen Darstellung der Verfasser über das Verhältnis Danzigs zu Gdingen mit folgenden Worten hinweggeht: „Es würde die Ausmaße dieses Artikels überschreiten, wenn wir die Frage Gdingen in Hinsicht auf das Danziger Problem erörtern wollten." Statt dessen benutzt er die Gelegenheit, ein Loblied auf Gdingen anzustimmen: „Der Bau des Hafens in Gdingen ist eine der größten Leistungen des unabhängigen Polens. Vom ökonomischen Gesichtspunkt gesehen, ergeben sich viele Vorteile, vom politischen Gesichtspunkt aus stärkt es die Bande, die Pommerellen mit Polen verbinden. Der Hafen von Gdingen ist das sichtbare Ergebnis der Rechte, die Polen durch den Versailler Vertrag gegeben wurden, und bestätigt die Gerechtigkeit dieser Gabe[2])."

Sodann stellt der Verfasser die Dienste fest, welche Danzig bisher Polen geleistet habe, „besonders während des sogenannten Zollkriegs mit Deutschland, als dank der Existenz des Danziger Hafens Polen im Stande war, durch die Seeverbindungen neue Absatzmärkte, und zwar dies hauptsächlich wegen der nach dem Krieg gemachten Neuanlagen im Danziger Hafen, zu erlangen." Hierdurch gibt der Verfasser, ohne daß es ihm augenscheinlich bewußt wird, zu, daß der Bau des Hafens von Gdingen vom wirtschaftlichen Standpunkte aus gar nicht nötig war.

Es muß aber von Danziger Seite energisch dagegen protestiert werden, wenn in dieser halbamtlichen polnischen Zeitschrift versucht wird, die Danziger Kaufmannschaft vor dem Auslande zu diskreditieren. So erklärt unser Verfasser: „Es ist zu bedauern, daß Danzig als Vermittler zwischen Polen und dem Auslande seine Pflichten nicht so erfolgreich wie möglich erfüllt hat. Der größere Teil des Verkehrs über Danzig wird ohne Danzigs Hilfe ausgeführt, und Danzig wird allmählich durch Polen ersetzt." Aber gleichsam als Entschuldigung hierfür wird angeführt, daß Danzig vor dem Kriege nur „ein kleiner Aushilfshafen[3])" gewesen sei, und es habe daher „innerhalb seiner Grenzen nicht die genügende Zahl von Menschen gehabt, die sich den neuen Verhältnissen anpassen konnten, um die noch vorhandenen Lücken in der polnischen Außenhandels-Organi-

---

[1]) Von uns gesperrt. (Red.).

[2]) Von uns gesperrt. Hier werden mit aller wünschenswerten Deutlichkeit die politischen Motive, welche zur Anlegung des Hafens in Gdingen führten, von polnischer Seite betont. Im Versailler Vertrag ist bekanntlich von einem andern Hafen für Polen als Danzig gar keine Rede. Und gerade um Polen die Benutzung eines Hafens zu sichern, und lediglich aus diesem Grunde ist Danzig aus dem Verbande des Deutschen Reiches herausgelöst und mit Polen durch eine Zollunion verbunden worden. Polen hat somit durch den Bau von Gdingen eine Situation geschaffen, an die bei der Festsetzung des Versailler Vertrages von dessen Urhebern nie gedacht worden ist. Dadurch haben auch die Voraussetzungen, welche die Bestimmungen in diesem Vertrage betr. Danzig bedingt haben, eine grundlegende Änderung erfahren.

[3]) Von uns gesperrt. (Red.).

sation auszufüllen[1])". Dieses scheinbare Bedauern über die angebliche Unzulänglichkeit der Danziger Kaufmannschaft und ihre Ersetzung durch polnische Handels- und Speditionsfirmen in Danzig erhält aber eine eigene Note, wenn wir bald darauf lesen: „Und obwohl dies vom Danziger Standpunkt aus unerwünscht ist, so kann von polnischer Seite aus eine solche Entwicklung natürlich nicht als eine ungünstige Lösung betrachtet werden[2])." Wie der Verfasser sich diese Entwicklung denkt, ersieht man aus folgenden Worten: „Nur allein eine weitere Stabilisierung der politischen Verhältnisse, . . . der Zustrom neuer Männer und neuen Kapitals von außen her kann Danzig dazu verhelfen, daß es die Rolle spielt, die ihm nach seiner ökonomischen und politischen Lage zukommt."

[„The Danzig Problem", in: „The Polish Economist", Januar 1929, S. 2 ff.] **(44)**

Schwedisch-polnische Beziehungen.

Zur Förderung der schwedisch-polnischen Annäherung, die Polen — im Zusammenhang mit den wachsenden Handelsbeziehungen der beiden Länder, insbesondere der stetig steigenden polnischen Kohlenausfuhr nach Schweden — eifrigst anstrebt, hat die Zeitschrift der See- und Flußliga, „Morze", die zweite und

---

[1]) Wenn schon die Behauptung, daß Danzig vor dem Kriege „nur ein kleiner Hafen" gewesen sei, nicht gerade von Sachkenntnis des Verfassers zeugt, so sind die Ausführungen über den angeblichen Mangel an erfahrenen und modernen Kaufleuten in Danzig geeignet, auch den guten Willen und die Objektivität des Verfassers in Zweifel zu ziehen. Denn es ist dem Verfasser nur zu gut bekannt, daß z. B. bei der Kohle, deren Rekordausfuhrzahlen von polnischer Seite immer wieder benutzt werden, um die angebliche Blüte des Danziger Wirtschaftslebens zu beweisen, die großen polnischen Konzerne ihre eigenen Handels-, Makler- und Speditionsfirmen in Danzig und Gdingen unterhalten und so die Danziger Wirtschaftskreise gegen deren Willen systematisch ausschließen. Vgl. auch die in der gleichen Richtung gehenden Versuche des Handelsrats beim polnischen diplomatischen Vertreter in Danzig, Siebeneichen, die bewußte Ausschaltung der Danziger kaufmännischen Kreise aus dem polnischen Ein- und Ausfuhrhandel mit der angeblichen Rückständigkeit der Danziger Kaufleute zu bemänteln. („Ostland-Berichte", Jhrg. II (1928), S. 29).

[2]) Es ist nicht unwichtig, wenn derart von polnischer Seite ab und zu das Visier gelüftet wird, aber die Umstände, unter denen dies geschieht, sind für die Danziger Wirtschaft ungemein schädlich, da auf diese Weise das Ansehen der Danziger Kaufmannschaft im Auslande beeinträchtigt wird.

Noch bedenklicher aber erscheint diese Art von polnischer Wirtschaftspropaganda, die sich letzten Endes gegen Danzig richtet und, wie man sieht, unverhohlen das Ziel verfolgt, die alteingesessene deutsche Kaufmannschaft in Danzig durch polnische — zum Teil sogar staatlich unterstützte — Firmen zu verdrängen, wenn sie von amtlichen Stellen betrieben wird, die eigentlich dazu bestimmt sind, die wirtschaftlichen Interessen Danzigs zu fördern.

Und da führt eine Untersuchung nach dem Verfasser dieser in englischer Sprache verfaßten Ausführungen zu einem überraschenden Resultat. In der vom polnischen Handelsministerium Ende 1928 veröffentlichten Festschrift: „Przemysl i Handel. Tygodnik. 1918—1928" hat der diplomatische Vertreter der Republik Polen in Danzig, Herr Minister Strasburger, auf S. 462—465 einen Aufsatz veröffentlicht, der die Überschrift trägt: „Das Danziger Problem". Ein Vergleich ergibt, daß der oben besprochene anonym erschienene englische Text, von unwesentlichen Auslassungen und Änderungen abgesehen, eine wörtliche Übersetzung dieses von Herrn Minister Strasburger verfaßten Aufsatzes ist!

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

dritte Nummer dieses Jahres (Februar/März) als „Schweden"-Nummer herausgegeben. (Auflage 35 000, statt der üblichen 18 000 Stück. — Text polnisch und schwedisch!)

Eingeleitet wird das Heft durch ein Autogramm des polnischen Handelsministers, der u. a. darauf hinweist, daß die schwedische Flagge im Gdingener Hafenverkehr an erster Stelle steht, ferner durch einen Brief des schwedischen Gesandten in Warschau, des Ministers C. Ankarsvärd. Dieser betont die Möglichkeit einer engeren Zusammenarbeit Polens mit ausländischen (also schwedischen) Reedereien, die allerdings davon abhänge, welche Richtung die polnische Steuerpolitik einschlagen werde.

Der Direktor der See- und Flußliga, — A. Uziembło —, eröffnet die Reihe der Beiträge mit einem schwungvollen Bericht über die (Propaganda-)Tätigkeit der Liga. — (Etwas Neues ist darin nicht enthalten!) Darauf äußert sich der Direktor des Seedepartements im polnischen Handelsministerium, — T. Nosowicz —, über „Polen und die Ostsee". Er illustriert die „grenzenlose" Bedeutung der Ostseeküste für Polen durch folgende Rechnung: auf einen polnischen Staatsbürger entfallen drei Millimeter (!) Küste, auf einen Meter kommen 370 polnische Staatsbürger. Allerdings habe dieser Mangel wiederum den großen Vorteil, daß die gesamte Energie des 30-Millionenvolkes sich auf diesen kleinen Küstenstreifen konzentrieren könne. Es folgen noch einige Zahlen über die Bedeutung Polens im mittelalterlichen Ostseehandel, ferner die bekannten Hinweise auf den Aufschwung Danzigs und Gdingens.

Der Leiter der Schiffahrtsabteilung im polnischen Handelsministerium — H. Pistel — berichtet über: Die polnische Handelsflotte. Was er darin mitteilt, deckt sich im Wesentlichen mit dem, was in diesen Berichten (vgl. Jahrg. 2, Nr. 1—2, S. 31, sowie Nr. 7, Seite 130) schon mitgeteilt worden ist[1]). Er verfehlt nicht, die heutige „Staatliche Handelsflotte" Polens ausdrücklich als das Werk der Pilsudski-Regierung hinzustellen. Über diese weiß er noch anzugeben, daß sie 303 647 to im Jahre 1927 und im Jahre 1928 schon 430 858 to Güter befördert hat. Das Vermögen betrage heute bereits 20 Millionen Złoty, (18 Millionen Schiffsmaterial, 2 Millionen Bauten und Werkstätten), ein Betrag, den private Initiative sicherlich nicht aufgebracht hätte. Gegenwärtig plane die „Żegluga Polska" die Schaffung einer festen Linie: Gdingen—Östliches Mittelmeer—Schwarzes Meer. Bei dieser Gelegenheit werden noch kurze Angaben über die vor kurzem gegründete „Polnisch-Britische Schiffahrtsgesellschaft" gemacht. Die „Żegluga Polska" sei mit 75 %, Ellerman-Wilson Line mit 25 % des Aktienkapitals von 13,5 Millionen Złoty beteiligt. Diese neue Linie solle den Verkehr: Gdingen — französische/englische Häfen versehen.

Auch der Beitrag des Leiters der Hafenabteilung im polnischen Handelsministerium — St. Łęgowski — über: „Investierungen im Gdingener Hafen" — enthält kaum etwas Neues. Nachzutragen gegenüber früheren Nachrichten in diesen Berichten wäre folgendes: — Nachdem das erste staatliche Magazin (4500 qm) in Gdingen bereits längere Zeit in Benutzung sei, gehe das zweite (mit 7 500 qm wesentlich größere) Magazin jetzt seiner Vollendung entgegen. Für ein drittes, das im Herbst dieses Jahres fertig werden solle, seien im Haushaltsplan die Mittel sicher gestellt. — — Der größte Teil des Berichts ist den Investierungen privater Firmen gewidmet. Hier teilt der Verfasser die Verträge in drei Gruppen: —

1. Verträge mit Kohlenfirmen, die meist auf 35 Jahre abgeschlossen werden. Zugleich werden hier genaue Ziffern über die Exportquote der einzelnen Firmen gemacht, nämlich monatlich: — „Robur" 125 000 to, „Progreß" und „Skarboferm" je 100 000, „Giesche" 55 000 to und „Elibor" 50 000 to. Insgesamt erreicht also

[1]) Hingewiesen wird von dem Verfasser darauf, daß die Pläne vom Jahre 1920 zur Schaffung einer polnischen Flotte darauf zurückzuführen seien, daß damals Biliński, der Protektor der österreichisch-ungarischen Handelsflotte, polnischer Finanzminister war. Mit seinem Rücktritt habe die Stockung begonnen, die bis 1926 andauerte.

der vertraglich gesicherte Kohlenexport Gdingens jährlich 5 160 000 to (bisher wurden immer nur 3—4 Millionen to genannt).

2. Verträge über Errichtung von Lagerhäusern. — Pachttermin 25 Jahre. Hier seien bisher zwei Verträge abgeschlossen, und zwar mit der Firma Endler & Messing, Warschau, und der „Warschauer Transport-Gesellschaft", Verträge mit zwei weiteren polnischen Firmen stünden vor dem Abschluß. Mit ausländischen Firmen, insbesondere Reedereien werde verhandelt.

3. Verträge über Errichtung von Fabriken. — Pachttermin 25 Jahre. Bisher seien zwei Verträge (Reismühle, ferner Ölmühle — Filiale der Danziger Ölmühle) abgeschlossen worden. Es seien Verhandlungen über eine Reihe anderer Unternehmungen im Gange, „die vorwiegend Rohstoffe aus dem Auslande verarbeiten".

Schließlich folgt aber das Wichtigste, — gerade in Hinsicht auf das Verhältnis zu Danzig, nämlich: „die größte Lockung für neu zu errichtende Industrien in Gdingen war bisher die Möglichkeit, sie auf 15 Jahre von der Umsatz- und anderen Steuern zu befreien. Da hierbei gewisse Ermäßigungen für alle vorgesehen sind, ist es möglich, daß dieser Anreiz schwächer wird. Daher erwägt man weitere Anreize für die Industrie . . . .[1])" (S. 15).

Es folgt ein Aufsatz von G. Obracaj über den „Danziger Hafen", in dem nach Hinweis auf die Verringerung der polnischen Rechte in Danzig gegenüber dem Versailler Vertrage die wesentlichsten Angaben über den Danziger Hafen folgen. — Bei Erörterung des Hafenverkehrs sei erwähnt, daß der Verfasser das Absinken des Holzexports über Danzig (1928: 901 985 to gegenüber 1 740 365 to in 1927) als „normales" Zeichen ansieht.

Hingewiesen sei auf eine schiefe, wenn nicht vorsätzliche Behauptung. Es heißt nämlich an einer Stelle, daß als der Danziger Hafen Polen zu bedienen begann, seine Umschlags„fähigkeit" noch nicht 3 Millionen to jährlich, im Jahre 1928 dagegen 8,5 Millionen to betragen habe. Ähnlich heißt es dann zum Schluß: „. . . . jedoch diesen Aufschwung verdankt Danzig Polen, denn zu der Zeit, da Polen seinen Handel nach Danzig zu lenken begann, war dieser Hafen den Aufgaben nicht gewachsen, und erst zahlreiche Verbesserungen und Vervollkommnungen brachten ihn auf das heutige Niveau . . . ." Die Folge ist, daß bei dem Leser der Eindruck entstehen kann oder — soll, als habe Polen dies alles herbeigeführt.

In dem dann folgenden Aufsatz von St. Jarocki über den „Gegenwärtigen Stand und die Zukunft der polnischen Seefischerei" finden sich einige interessante Angaben, deren Auswertung der Verfasser allerdings wohlweislich unterlassen hat.

Nach Angaben über die Ergebnisse der polnischen Fischerei (Werte 1925—1928: — 1,07 Millionen, 1,8 Millionen, 2,65 Millionen, 3,29 Millionen Złoty) erörtert der Verfasser die Gründe für die geringe Ergiebigkeit der polnischen Fischerei. Dabei kommt er auf die Frage des Fischerei-Inventars und gibt an:

der Wert des Durchschnittsinventars eines Fischers betrug:

	1925	1927
in Hela	5370 Złoty	7500 Złoty
in Gdingen	3166 „	5000 „
auf der Halbinsel Hela	1174 „	2000 „
in den übrigen Orten	200—600 „	1000 „

Daraus geht also hervor [— was der Verfasser nicht hinzufügt —]: Hela mit seiner auch heute noch vorwiegend deutschen Bevölkerung steht an erster Stelle. Zugleich aber auch geht daraus hervor, daß die Förderung der Fischerei durch Staatskredite usw. vor allem den nicht-deutschen (kassubischen) Fischern zugute kommt. Betrug doch die Steigerung 1925—1927 bei diesen 60—100 %, bei den Helaer Fischern nur knapp 40 %. Das gleiche Ziel verfolgt man auf polnischer Seite, wenn die Regierung nach den Worten des Verfassers, „um einer größeren Zahl von Fischern die Benutzung des guten Helaer Hafens zu ermöglichen" die systematische Ansiedlung von Fischern dort be-

[1]) Von uns gesperrt. (Red.)

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

gonnen hat. Bisher seien 35 Häuser erbaut worden, für 1929 seien weitere 30 vorgesehen. Es ist nicht anzunehmen, daß dem schwedischen Leser die wahren Gründe dieser Kolonisation — die Polonisierung Helas — (vgl. Ostland-Berichte Jhrg. 2, Nr. 7, S. 125) bekannt sein dürften.

Aus dem ferneren Inhalt sei noch erwähnt, daß die polnische Regierung neben der Beschaffung größerer Fischereischiffe (für Ostseefischerei) die Berufung dänischer Fischerei-Instrukteure vorbereitet. Zur Frage der seit langem geplanten Nordseefischerei wird mitgeteilt, daß hierzu eine Reihe ausländischer Beteiligungsangebote der polnischen Regierung zugegangen seien.

Die schwedisch-polnischen Handelsbeziehungen behandeln zwei Beiträge. Der erste (von G. Bolander, Direktor des Allgemeinen Schwedischen Exportverbandes) gibt nur einen kurzen sachlichen Bericht über die Gestaltung der Handelsbeziehungen im letzten Jahrzehnt. Hier ist bemerkenswert der Hinweis, daß von einem größeren Warenaustausch zwischen Schweden und Polen eigentlich erst seit dem Zeitpunkt gesprochen werden könne, da Polen unter Ausnutzung des englischen Bergarbeiterstreiks an Stelle Englands in Schweden als Kohlenlieferant erschienen sei. Vorher, in den Jahren 1922—24, sei ein Export aus Schweden nach Polen (Maschinen, Dieselmotore, elektrische Motore) nur möglich gewesen, weil die schwedische Regierung Staatskredite gewährte.

Als polnischer Exportartikel sei in erster Linie unraffinierter Rübenzucker in Betracht gekommen, dessen Ausfuhr nach Schweden im Jahre 1926 den Wert von 8,2 Millionen Schwedenkronen erreichte.

Der Kohlenexport aus Polen, der im Jahre 1925 noch unbedeutend gewesen war, sei im Jahre 1926 auf 2,6 Millionen to gewachsen und habe sich auch im Jahre 1927 trotz der wiedereinsetzenden (englischen) Konkurrenz fast in der gleichen Höhe erhalten. Als besonders wichtig sieht Bolander es an, daß seit dem Jahre 1927 schwedische Erze für Ost-Oberschlesien und zum Teil auch für die Tschechoslowakei über Danzig und Gdingen, statt wie bisher über Stettin gegangen sind, und bemerkt dazu: „Diese Erscheinung muß man mit den bequemen polnischen Eisenbahntarifen, aber vor allem damit erklären, daß die mit Kohlenladungen für Schweden bestimmten Schiffe auf der Rückfahrt schwedisches Erz mitnehmen."

Als Ausfuhrartikel aus Polen nach Schweden werden noch erwähnt: außer Kohle und Rübenzucker, Mineralöle, Eichenholz, Roggen und Erbsen. In Zusammenhang hiermit bemerkt der Verfasser: „Es ist charakteristisch, daß Polen nicht zu den Staaten zählen kann, welche nach Schweden Textilwaren liefern, und alle in dieser Hinsicht gemachten Anstrengungen und Versuche, um einen solchen Export organisieren zu können, haben bisher keinerlei Resultate gehabt."

Diese „charakteristische" Tatsache ist wohl damit zu erklären, daß die geringerwertigen polnischen Textilien auf dem anspruchsvollen schwedischen Markt, der insbesondere englische Fabrikate bevorzugt, keinen Absatz finden.

Der polnische Beitrag (von M. Turski, Direktor des Staatlichen Export-Instituts) enthält mehr programmatische Ausführungen, die den propagandistischen Zweck stärker herauskehren. Eine zahlenmäßige Übersicht für die Zeit 1924—1927, aus der die Inkongruenz der schwedischen und polnischen Zahlenangaben hervorspringt, veranlaßt ihn zu der Bemerkung, das sei ein zahlenmäßiger Beweis für einen „ungünstigen Zustand, der von gewissen, — sicherlich vor allem deutschen (!) — Vermittlern ausgenützt wird, um die Handelsgewinne sowohl des schwedischen als auch des polnischen Kaufmanns zu vermindern . . . .". Diese Tatsache erschwere und verlangsame die Herstellung unmittelbarer Handelsbeziehungen zwischen den beiden Staaten, — dabei könne die neu gegründete Schwedisch-Polnische Handelskammer in Stockholm gute Dienste leisten.

Der folgende Aufsatz (von A. Olszewicz) über: „Das polnische Berg- und Hüttenrevier und Schweden" erwähnt zunächst die Kohlenausfuhr, wobei festgestellt wird, daß Polen im Jahre 1927 über die Hälfte des schwedischen Bedarfs

gedeckt habe. Hinsichtlich der Erzausfuhr aus Schweden nach Polen findet sich aber eine unrichtige Angabe, die bei dem schwedischen Leser eine (vielleicht nicht unerwünschte!) falsche Vorstellung hervorrufen kann. Von G. Bolander wurde, wie erwähnt, darauf hingewiesen, daß immer mehr schwedisches Erz, statt über Stettin, über Danzig und Gdingen nach Oberschlesien geht. Hier aber heißt es, zwar seien schon vor dem Kriege schwedische Erze in Oberschlesien bekannt gewesen, größere Transaktionen seien jedoch nicht (!) erfolgt, bzw. es werden an Zahlen für den polnischen Erzimport aus Schweden genannt: 4554 to für 1924, dagegen 160 731 to im Jahre 1927. Hier steht, obwohl angegeben wird, daß der Import aus Schweden 1924 nur 1,9 % des gesamten polnischen Erzimportes ausmachte, kein Wort davon, daß schwedische Erze damals über Stettin nach Polen transportiert wurden. Soll der schwedische Leser vielleicht denken, es hätten sich hier neue, vorher nicht vorhandene Märkte für schwedisches Erz eröffnet? — Später versucht der Verfasser mit aller Deutlichkeit die Möglichkeiten schwedischer Lieferungen nach Polen hervorzuheben, solange die deutsch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen ungeregelt bleiben.

Schließlich folgt noch ein Aufsatz des polnischen Gesandten in Schweden — Dr. J. Rozwadowski — über: „Die politischen Beziehungen zwischen Polen und Schweden im Laufe der Jahrhunderte". Um seine Thesen von der Notwendigkeit schwedisch-polnischer Kooperation auf Grund der geographischen Lage zu begründen, wird die Tatsache der langwierigen schwedisch-polnischen Kriege mit der Bemerkung abgetan, das wäre in einer Zeit geschehen, in der die Interessen der Völker vollkommen den Interessen der herrschenden Dynastien untergeordnet waren. Beide Völker hätten sich dann aber am Anfang des 18. Jahrhunderts gefunden.

Gegenüber der russischen Gefahr, insbesondere gegenüber Peter d. Gr. ist nach den Worten des Verfassers „die Gemeinsamkeit der Interessen Polens und Schwedens auf dem Meere damals klar und für beide Völker verständlich. Leider ist der Thron Polens beherrscht durch die Sachsen, welche als Typ deutscher Kleinstaatfürsten nicht fähig waren, sich in das Wesen der polnisch-schwedischen Politik einzufühlen". Karl XII. habe erst einen Polen (Stanislaus Leszczyński) zum polnischen Könige machen müssen, um Polen in den Kreis der gemeinsamen anti-russischen Interessen zu ziehen.

Einzigartig ist aber folgende Geschichtskonstruktion des Verfassers: „Die großen Pläne Karls XII., die gewissermaßen eine Wiederaufnahme der alten Jagiellonenidee durch Schweden waren, wurden 1709 bei Poltawa vernichtet. Der Zug Karls XII. muß vom politischen Gesichtspunkt aus als ein Glied in der ununterbrochenen Kette der polnisch-russischen Kriege, von Boleslaw Chrobry über die Jagiellonen, Bathory und die Wasa angesehen werden." —

Ob und welche Folgerungen der Gesandte Rozwadowski aus diesen historischen Betrachtungen für die Gegenwart zieht, erfahren wir leider nicht. Der Artikel schließt mit einem Hinweis auf Gdingen und der Feststellung, daß die Interessen Polens und Schwedens „auf der Ostsee die gleichen waren und sind".

[„Morze", 1929, Nr. 2 und 3. Numer Specjalny „Szwecja Polska".] **(36)**

Taszycki, W. Die Stellung des Lausitzischen.

Von der Tatsache ausgehend, daß die Stellung des Lausitzischen zu den übrigen westslavischen Sprachen bisher noch nicht systematisch untersucht sei, stellt Verfasser nach einander die dem Lausitzischen und Lechischen, die dem Lausitzischen und Tschechischen gemeinsamen und die dem Lausitzischen allein zugehörigen Eigentümlichkeiten zusammen und zieht daraus folgenden Schluß:

„Wenn wir jetzt die berührte Frage in ihrer Gesamtheit überblicken, müssen wir feststellen, daß die heutige Lausitzer Sprachgruppe eine Gruppe ist, die, um den Ausdruck zu gebrauchen, ungewöhnlich stark lechisiert. Zur Zeit des langsamen Zerfallens der urslavischen Sprache in einzelne Sprachen oder Sprachgruppen stand die lausitzische Sprache mit den lechischen Sprachen trotz aller vorkommenden Verschiedenheiten in sehr enger Verbindung. Diese Verbindung berührte beträchtlich die Entnasalierung der Nasalvokale auf dem lausitzischen Boden. Für den hergehenden Zeitabschnitt scheint es geradezu unmöglich zu sein, eine Linie, die das lausitzische Territorium von dem lechischen Gebiet trennt, zu bestimmen. Das wurde erst mit der Durchführung der Entnasalierung möglich. Hauptsächlich dank dieser Erscheinung konnte Prof. E. Mucke die Grenze des ethnographischen lausitzischen Gebiets nach der lechischen Seite zu feststellen (Die Grenzen des sorbischen Sprachgebiets in alter Zeit. I. Arch. XXII, 1904, 543 u. ff.). Nach der Entnasalierung der Nasalvokale entfernt sich das Lausitzische von den lechischen Sprachen immer stärker, was zuletzt zu ihrer vollständigen Spaltung führte.

Unter dem Einfluß der Feststellung einer engen Verbindung der lausitzischen Sprache mit den lechischen muß die bisherige Dreiteilung der westslavischen Sprachen einer Zweiteilung Platz machen. In zwei Teilen nämlich, den lechisch-lausitzischen und den tschechisch-slovakischen, zerfällt der Westen des Slavischen, wenn es sich um die alten Zeiten handelt. Für die neueren Zeiten wird sich die Einteilung der westslavischen Sprachen anders darstellen und zwar deswegen, weil die lechisch-lausitzische Gruppe allmählich aus sich das Polabische, das (Pomoranisch-)Polnische und das (Ober- und Nieder-)Lausitzische, die tschechisch-slovakische Gruppe aber das Tschechische und das Slovakische entwickelt hat."

[Stanowisko języka łużyckiego; in „Symbolae grammaticae in honorem Joannis Rozwadowski", Bd. II (Krakau 1928), S. 127—138.] **(43)**

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Mikkola, J. J. Die Südgrenze der Slaven bei Jordanes.

In der Festschrift für den bekannten polnischen Slavisten, Professor Rozwadowski, behandelt der finnische Sprachforscher Professor Mikkola das oben angeführte Thema, indem er ausgeht von dem vielfach gedeuteten Jordanes, Getica V 35: „Sclaveni a civitate Novietunense et laco qui appellatur Mursiano usque ad Danastrum et in boream Viscla tenus commorantur". Allgemein stimme man überein, daß die „civitas Novietunensis" Noviodunum, heute Isakcza an der Donau in der nördlichen Dobrudscha sei. Den lacus Mursianus hätten Mommsen, Westberg und Niederle in Pannonien, Kuladowskij am linken Ufer der Donau in der Seengruppe unweit von Noviodunum gesucht. Nach M. hat Kuladowskij nur darin geirrt, daß er den lacus Mursianus nördlich der Donau suchte, während er südlich derselben lag. Er sei nämlich identisch mit dem „stagnum Morsianum", das Jordanes in die Nähe der Gegend setzt „ubi Ister oritur amnis". Mit Ister habe Jordanes den Unterlauf der Donau von Noviodunum bis zur Mündung bezeichnet, während er den ganzen Strom Danuvius nenne; den Namen Ister (Hister) schreibt er der Sprache der Bessi zu, welche die Dobrudscha bewohnten. Suche man nun den „lacus Mursianus" nördlich der Donau, so entstehe eine ganz unbestimmte Grenze, dagegen bilde im Süden die Linie von Noviodunum längs der Falica bis zur Lagune Razim eine strategische Grenze und das durch diese Linie, den südlichen (St.-Georgs-)Arm der unteren Donau, das Schwarze Meer, die Lagune Razim und den Berg Rabedagk umschlossene Dreieck sei die Insel Peuke, wie bereits C. Skorpil angenommen habe.

Für den Namen Mursianus, Morsianus könne man wegen der Schreibung Musianus an einen Zusammenhang mit Moesia, Mysia denken (vgl. Asianus zu Asia), aber Jordanes gebrauche das Adjektiv Moesiacus, auch sei die Form mit r sicher die richtige. Hier biete sich die Zusammenstellung mit Hal-myr-is, dem griechisch-lateinischen Namen der Lagune Razim, wohl die volkstümlich griechische Form eines alten gotischen Namens; eine latinisierte Form davon sei das Salmorude im Itinerarium Antonini. Der Anlaut mors- stecke wohl in der bulgarischen Form Razim aus mrazim, zu kühn sei es aber vielleicht, die Schreibung Morsianum des cod. Ambrosianus als die richtige anzusehen, und aus ihr die bulgarische Form herzuleiten.

Das Dreieck zwischen unterer Donau, Talica, Babdagk, Razim und Schwarzem Meer, das sich so als am weitesten nach Süden vorgeschobene Etappe der Slaven ergebe, sei schon vor den Slaven der erste Stützpunkt aus dem Norden vordringender Völker gewesen, so der Hunnen unter Hernac und später der Hunnobulgaren. Um zu zeigen, daß Jordanes mit Ister wirklich den Unterlauf der Donau bezeichne, führt M. noch aus Getica die Stelle an: „In . . . . Scythia prima ab occidente gens residet. Gepidarum quae magnis opinatisque ambitur fluminibus. Nam Tisia per aquilonem eius chorumque discurrit; ab africo vero magnus ipse Danubius, ab eos Flutausis secat, qui rapides ac verticosus in Istri fluenta furens divovitur". In Flutausis sieht Mikkola einen keltischen Namen, verwandt mit Ultava: wie dieser im deutschen Munde zu Moldau geworden sei, so habe sich bei den Gepiden Flutausis in Moldau umgewandelt, woraus dann rumänisch Moldova entstanden sei. Bei Jordanes bezeichne Flutausis wohl nicht nur die heutige Moldova, den Nebenfluß des Seret, sondern auch diesen selbst bis zu seiner Mündung in die Donau oberhalb Galatz.

[Południowa granica Słowian u Jordanesa; in: „Symbolae grammaticae in honorem Joannis Rozwadowski", Bd. II (Krakau 1928), S. 111—114.] **(31)**

Kleczkowski, A. Deutsche Ausdrücke im Alttschechischen und Altpolnischen.

Der Verfasser stellt sich die Aufgabe, den deutschen Einfluß im Alttschechischen und Altpolnischen kurz darzustellen und besonders zu zeigen, welche Ausdrücke aus dem Deutschen durch Vermittlung des Tschechischen in das Polnische gekommen sein müssen. Nach Angabe der Quellen, aus denen er sein Material geschöpft hat, stellt er fest, daß in Böhmen vier Dialekte festzustellen sind: das Bayrisch-Österreichische, das Ostfränkische oder Nordgauische, das Obersächsische und das Schlesische, doch sei es bisweilen schwierig, diese Dialekte streng zu scheiden, weshalb er vereinfachend nur zwei charakteristische Dialekte berücksichtige: das oberdeutsche Bayrische und das mitteldeutsche Schlesische. In Prag seien Ober- und Mitteldeutsche zusammengetroffen, durch ein Kompromiß zwischen beiden sei hier die neuhochdeutsche Schriftsprache entstanden. Im mittelalterlichen Polen habe es nur zwei deutsche Dialekte gegeben: das Schlesische in Schlesien, der Zips, Kleinpolen und Großpolen und das Niederdeutsche im Norden des Posenschen und Kongreßpolens, Pommerellen, Masovien, Preußen und den baltischen Ländern. Nach Darstellung der Lautlehre (Vokalismus und Konsonantismus) und der Morphologie der deutschen Lehnwörter im Tschechischen und Polnischen stellt der Verfasser fest: „Im Vokalismus führt das Tschechische den Umlaut besser durch, wenn auch schon aus dem Grunde, daß es einen eigenen Umlaut hat, zum Teil unter deutschem Einfluß, zum Teil unabhängig. Im Bereich des Umlauts wirkte auf das Tschechische in vielen Ausdrücken das Mitteldeutsche, während das Oberdeutsche in diesen Wörtern besonders vor gewissen Konsonanten den Umlaut nicht hatte."

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Im allgemeinen kommt der Verfasser zu folgendem Schluß: „Wir haben also in den deutschen Entlehnungen eine Reihe bayrischer Merkmale oder einheimischer tschechischer Merkmale, aber außerdem fällt auf die Übereinstimmung, beinahe Identität, der gewaltigen Menge tschechischer und polnischer kultureller Wörter in der phonetischen Form, im Suffix, in der Bedeutung. Eine solche Identität kann nicht zufällig entstanden sein; allerdings war die Quelle dieselbe, d. h. die deutsche Sprache, aber die schon damals hervortretende Differenzierung der deutschen Dialekte in Tschechien und in Polen und das damalige Fehlen einer einheitlichen Literatursprache, außer bei den ritterlichen Dichtern, alles das beweist, daß eine Abhängigkeit des Polnischen vom Tschechischen selbst dort bestanden haben muß, wo die dialektische deutsche und die tschechische Phonetik sie nicht beweisen .... Die Phonetik beweist, daß die Hauptkulturwelle des Deutschen zur polnischen Sprache nicht direkt von den Mitteldeutschen kam, sondern von den Süd-(Ober-)deutschen, den Bayern, über Tschechien, Mähren, Schlesien; dort wo es keine deutlichen bayrischen oder einheimisch tschechischen Merkmale gibt, kann man nach Analogie ebenfalls tschechischen Einfluß vermuten, natürlich mit mehr oder weniger Wahrscheinlichkeit. Hier können historische Rücksichten, schon abgesehen von solchen der Bedeutung, ins Gewicht fallen. Die wichtigsten identischen Ausdrücke im Tschechischen und Polnischen beziehen sich auf Staat und staatliche Einrichtungen, Christentum, Familie, Städte, und städtischen Einrichtungen, Gericht, Bauwesen, Handwerke, Kleidung, Küche, Schule, Musikinstrumente, Tänze, Spiele und Unterhaltungen, Handel, Gewichte Maaße, Münzen, Bergwesen, vor allem Rittertum und Soldatenwesen, weniger auf Wirtschaft, viel auf die Natur: Bäume, Pflanzen, Arzneiwesen, Tiere, Mineralien, auf Namen, Abstrakta, Beinamen und ein wenig auf geographische Namen .... Umgekehrt ging aus dem Polnischen ins Tschechische im Mittelalter nicht viel über; in neuester Zeit, d. h. im 19. Jahrhundert, geschahen tschechische Entlehnungen aus dem Polnischen. Nötig wäre es, noch ein anderes Verzeichnis zu geben: das der deutschen Wörter, die bedingungslos über das Tschechische ins Polnische gekommen sein müssen, wie Kriterien der Lautlehre, Wortbildung, Bedeutung erweisen.“ Hierfür fehle es aber noch an nötigen Vorarbeiten.

[Wyrazy niemieckie w staroczeskiem i staropolskiem; in: „Symbolae grammaticae in honorem Joannis Rozwadowski“ (Krakau 1928), Bd. II, S. 111—114.] **(42)**

Rudnicki, M. Das Frankenreich und Polen vor dem 10. Jahrhundert.

Diesen sensationellen Titel trägt eine im letzten Heft der „Slavia Occidentalis“ erschienene Untersuchung des schon vielfach in den „Ostland-Berichten“ genannten Posener Sprachforschers. Sie ist wieder ein Musterbeispiel für die „wissenschaftliche Forschungsmethode“ dieses Vertreters der indogermanischen Sprachwissenschaft an der Universität Posen. Unter Aufbietung eines umständlichen wissenschaftlichen Apparates, dessen Zweck nicht recht einleuchtet, wird versucht, aus Hypothesen, die sich gegenseitig stützen und dann als Prämissen eingesetzt werden, äußerst gewagte und phantastische Schlüsse zu ziehen, die natürlich wieder sich in der bei dem Verfasser nachgerade bekannten politischen Richtung bewegen, nämlich den „räuberischen“ Eroberungsdrang der Germanen und insbesondere der Deutschen und vor allem die uralte Feindschaft zwischen Polen und Deutschen zu beweisen.

Anlaß für diese höchst überflüssige Untersuchung, die in ihren ethymologischen Teilen auch recht fragwürdig ist, bietet dem Ver-

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

fasser die Tatsache, daß einer seiner Schüler ihm Mitteilung von einem im Kreise Gostyn (ehemalige Provinz Posen) gebrauchten Schimpfwort: „Ty Brągwu" gemacht hat.

In diesem Worte glaubt Rudnicki den Stamm des Frankennamens entdeckt zu haben und versucht, dies in höchst umständlicher Untersuchung zu beweisen.

Fest steht für ihn zunächst, daß dieses in der Gegenwart gebrauchte Schimpfwort in die ältesten Zeiten der polnischen Geschichte, die er in das 6. und 7. Jahrhundert n. Chr. setzt, zurückreicht und aus der germanischen Namensform entlehnt ist! So behauptet er:

„Diese Entlehnung muß sehr alt sein und sogar in bedeutend ältere Zeiten reichen als die Epoche Karls des Großen, d. h. das Ende des 8. und der Anfang des 9. Jahrhunderts. In jedem Falle muß sie sich gefestigt haben vor der Teilung des Frankenreichs in ein östliches und westliches, d. h. vor dem Auftreten eines neuen ethnischen Begriffs an der westlichen Grenze der Polanen, der teilweise die Länder umfaßte, die einst zu Franken gehörten."

Nach längeren Erörterungen der formalen Seite der Entlehnung bespricht Rudnicki die Entwicklung der Bedeutung: „Der Ausdruck *brągwjo— bezeichnete also anfangs „fränkisch, zugehörig zu den Franken als ethnographischer Masse", später in Wendungen wie brągwi (człowiek), brągwi (woj) begann er geradezu „der Franke" zu bedeuten. Zur Bedeutung „der Franke", d. h. „ein Mensch, der eine andere Sprache als die der Slaven spricht, anders gekleidet, anders bewaffnet ist, sich feindlich gegen die Lechen verhält, sie beraubt, vernichtet, vergewaltigt usw. Aber der ethnische Inhalt in diesem Ausdruck begann zu verblassen, sei es infolge der größeren Entfernung des Frankenreichs, sei es infolge der niedergehenden Macht der Franken, sei es endlich infolgedessen, daß sich an der westlichen Grenze ein neuer Feind zeigte, der sich eines anderen Namens bediente, nämlich die Deutschen. Damals schoben sich an die erste Stelle in der Bedeutung dieses Ausdrucks Gefühlselemente, nämlich Elemente der Abneigung, des Hasses, des Ekels. Das wurde der Grund, daß man anfing, den Ausdruck auf Personen anzuwenden, die Abneigung, Haß, Ekel erweckten — ganz unabhängig von dem ethnischen Inhalt, den sie in sich hatten. Deshalb besitzt das Schimpfwort: „ty brągwu!" keinerlei Vorstellungs-Bedeutung und ist einzig und allein Ausdruck der Gefühlsstimmung. Darin liegt der Grund, weshalb man die Bedeutung dieses Schimpfwortes nicht bestimmen kann" (S. 387).

Nachdem Rudnicki dann auf einige ähnliche Bedeutungsentwicklungen von ähnlichen Schimpfwörtern in neuerer Zeit hingewiesen hat, fährt er fort: „Weshalb sollte es in vorhistorischen Zeiten nicht ebenso gewesen sein? Es ist dies eine historisch-psychische Erscheinung, die nicht des tieferen geschichtlichen und kulturellen Interesses entbehrt. Die Ebenen an Weichsel, Warthe und Oder, besiedelt durch ruhige, fleißige lechische Ackerbauer[1]), durch keine größeren natürlichen Hindernisse, wie z. B. nach Art des Kranzes der tschechischen Berge usw. geschützt, waren ein sehr lockender Raub für verschiedenes räuberisches Gesindel[2]) von

[1]) Von uns gesperrt. — Es ist bezeichnend, wie der Verfasser in dieser als wissenschaftlich gelten sollenden Untersuchung eine neuerdings von der Posener Forschung aufgestellte Behauptung und Hypothese als feststehende Tatsache für seine Beweisführung verwendet, nämlich daß die Slaven und insbesondere die Lechen schon vor Erscheinen der Nordgermanen, also etwa vor dem Jahre 200 vor Chr., zwischen Oder und Weichsel gesessen hätten. Dagegen steht die europäische Vorgeschichtsforschung — nicht nur die deutsche — auf dem Standpunkte, daß die Slaven und damit auch der Stamm der Lechen erst seit dem 6. und 7. Jahrhundert nach Chr. in diese Gegenden von Osten her eingewandert sind.

[2]) Von uns gesperrt. Man beachte die tendenziöse Gegenüberstellung des angeblich ruhigen und friedliebenden Lechen und seiner räuberischen Nachbarn, vor allem der Germanen-Deutschen.

den ältesten Zeiten an. Nicht ohne Grund stellen wir in diesen Ländern beständige räuberische Züge germanischer Stämme wie der Skandinavier, Goten, Silingen, später sicherlich der Franken, noch später der Deutschen, Brandenburger — Preußen, Schweden[1]) und von anderen Völkern der Skythen, Avaren, Jadzwingen, Litauer usw. fest. Deshalb war und ist auch nur eine starke militärische Organisation im Stande, die räuberischen Mächte, die auf Weichsel und Oder von den ältesten Zeiten bis zum heutigen Tage vorstoßen, in Zügel zu halten[2]). Wenn die Polen (die östlichen Lechen) solche Organisation gehabt hätten, hätte es keine Überfälle gegeben, wie unter Mieszko I., Boleslaw Chrobry usw.; wenn aber eine solche Organisation nicht vorhanden war, wiederholten sich die Überfälle von den ältesten Zeiten bis zu den letzten Teilungen Polens" (S. 387).

Weiter deutet Rudnicki historische Schlüsse an, die er ziehen möchte: „Es ist wert zu bemerken, daß die Franken in den Jahren 516—533 die Thüringischen Fürstentümer unterwarfen, die in jener Zeit vielleicht schon eine gewisse slavische Immigration enthielten. Machten die damaligen Kriegszüge der Franken an der mittleren Elbe halt? Reichten sie nicht bis zur Oder und vielleicht noch weiter? Trieben die damaligen Beherrscher der Polanen sie nicht schon von ihren Grenzen zurück? Positive Beweise dafür gibt es nicht, aber es ist auch nichts in den Urkunden, was dem widerspräche. Dagegen spricht die allgemeine historische Wahrscheinlichkeit für diese Hypothese."

Rudnicki weist dann zur Stützung seiner Hypothese auf das angeblich im westlichen Karpathenlande übliche Schimpfwort: „ty obrzynie!" hin, das er mit „du Avare" übersetzt und als ein Überbleibsel aus der Zeit der Avarenherrschaft (558— ca. 800) bezeichnet. Er fährt dann fort: „Wenn das Schimpfwort: „ty obrzynie!" entstanden ist und sich bis zum heutigen Tage erhalten hat, so ist das doch wohl eine Folge der recht langen Abhängigkeit der Wislanen von den Avaren[3]). Wenn man denselben Maßstab an das Schimpfwort: „ty brągwu!" anlegt, so könnte man behaupten, daß augenscheinlich die Abhängigkeit der Polanen an Warthe und Oder auch länger gedauert haben muß, da das Schimpfwort: „ty brągwu!" sich bis zum heutigen Tage erhalten hat. Und selbst wenn man die unmittelbare Abhängigkeit ablehnen würde, müßte man auf jeden Fall mit einer längeren Nachbarschaft mit den Franken rechnen, sowie mit der Tatsache, daß diese Nachbarschaft im hohen Maße verdrießlich für die Polanen gewesen sein muß, da sie zur Bildung des Schimpfworts: „ty brągwu!" gedient hat, ähnlich wie „Ty obrzynie!", „ty moskalu!", „ty prusaku!" usw."

Die Frage „wann diese bedrückende Abhängigkeit bzw. sehr verdrießliche Nachbarschaft" gewesen sein kann, beantwortet Rudnicki dahin: „die Elemente der Abneigung und des Ekels, die bis zum heutigen Tage dem Ausdrucke „ty brągwu!" anhaften, lassen annehmen, daß der Ausdruck in einer Zeit feindlicher Beziehungen zwischen Polanen und Franken entstand". Solche feindlichen Beziehungen seien vor Karl dem Großen zweimal eingetreten: zu Ende des 6. Jahrhunderts nach dem Überfall der Slaven auf Bayern und zu Beginn des 7. Jahrhunderts während der Kriege des Königs Dagobert mit Samo. Allerdings hätten diese Kämpfe im Süden, in Böhmen und an der Donau stattgefunden, in ihren Folgen aber hätten sie über die Sudeten gereicht, wie

[1]) Es dürfte in Schweden interessieren, daß die Feldzüge Gustav Adolfs, Karl Gustavs und Karls XII. gegen Polen als Raubzüge und die schwedischen Heere als räuberisches Gesindel von diesem Posener Universitätsprofessor bezeichnet werden.

[2]) Von uns gesperrt. Eine der für Rudnickis wissenschaftliche Abhandlungen typischen Entgleisungen in die Gegenwartspolitik, die deutlich die politische Tendenz dieser angeblich rein wissenschaftlichen Untersuchung kennzeichnet.

[3]) Nachrichten über dieses Schimpfwort hat Rudnicki in dem handschriftlichen Nachlaß des polnischen Sprachforschers Ramult gefunden.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

der Abfall des Sorbenfürsten Derwan vom Frankenreiche zeige. „Daß die Herrschaft Derwans mit ihrem Gebiete bis zur mittleren Oder gereicht haben kann, z. B. bis irgendwo an die polnische Grenze bei Krossen, das an der Flußgabelung von Oder und Bober liegt, erscheint als sehr wahrscheinlich. Aber in diesem Falle tritt die Frage auf: endeten hier die Dependenzen des fränkischen Reichs? Reichten sie nicht weiter, z. B. bis zur Warthe und Prosna? Es ist möglich, daß sie weiter reichten und wir keine historische Nachricht davon haben, denn gleichzeitig mit dem Abfall Derwans von den Franken und den Niederlagen der Franken in Böhmen bzw. an der böhmischen Grenze endete die Abhängigkeit der lechischen Stämme an Oder, Obra und Warthe eo ipso ohne formale Aufkündigung des Gehorsams und ohne Krieg. Deshalb sah der Chronist keine Notwendigkeit, dies besonders zu erwähnen. Endlich ist es möglich, daß das Reich Derwans weiter nach Osten über die Oder hinausreichte. Jedenfalls ist vielleicht nicht ohne Bedeutung in dem gegebenen Zusammenhang die Tatsache, daß die Lausitz auch in der Urkunde des Dagome iudex und in den Zügen des Boleslaws Chrobry nach Westen eine stärkere Verbindung mit Polen aufweist, d. h. deutlich nach Polen gravitiert. Vielleicht ist dies nur ein Ausdruck der ethnischen Gemeinsamkeit und der Imponderabilien, die diese nach sich zieht, aber auch die Möglichkeit ist vorhanden, daß sie die Spur, bzw. die Folge älterer traditioneller Verbindungen ist."

[Frankonja i Polska przed X wiekim; in: Slavia Occidentalis, Bd. VII (1928), S. 381—390.] **(35)**

Tymieniecki, K. Die Verhandlungen d. polnischen Königs Władysław Łokietek mit dem Deutschen Ritterorden nach der Besitznahme Pommerellens durch diesen.

In dem 3. Jahrbuch der Korporation „Pomerania", das eine Reihe wertvoller historischer und kulturhistorischer Abhandlungen enthält, beschäftigt sich Professor Tymieniecki mit der Frage nach der Zahl und Datierung der zwischen dem Orden und dem polnischen König stattgefundenen Verhandlungen über das Schicksal Pommerellens. Es liegen in der Hauptsache zwei Quellen vor: Die Zeugenaussagen bei dem Prozeß vom Jahre 1339 (in den „Lites ac res gestae inter Polonos Ordinemque Cruciferorum") und dann die Darstellung bei Długosz. Und dabei geht Długosz nach Meinung von Tymieniecki im Wesentlichen auch wieder auf diese Zeugenaussagen zurück, hat sie ergänzt auf Grund mündlicher Tradition, aber auch durch Phantasie und Rhetorik.

Die erste Zusammenkunft soll im Jahre 1309 stattgefunden haben. Wie ein Zeuge des Prozesses von 1339 (Swiętosław) berichtet, sollen die Ordensritter dem polnischen Herzoge Łokietek eine Rechnung ihrer Ausgaben, die ihnen die Verteidigung der Burg Danzig verursacht hatte, vorgelegt haben. Diese Kosten seien aber so hoch gewesen, daß, wenn Łokietek ganz Pommerellen verkauft hätte, die erforderte Summe nicht erzielt worden wäre.

Tymieniecki erklärt sich hinsichtlich des genauen Zeitpunktes innerhalb des Jahres 1309 mehr für den Standpunkt Caros (Geschichte Polens II, 46/47) und gegen A. Semkowicz, der in einer Kritik an Długosz dafür eingetreten ist, daß diese Verhandlungen noch vor der Einnahme Dirschaus durch den Orden, also vor dem 6. Februar 1309, stattgefunden hätten. Tymieniecki faßt seinen Standpunkt dahin zusammen:

„In jedem Falle fanden die Verhandlungen vor Erneuerung der kriegerischen Ereignisse und der Belagerung von Schwetz statt, mithin nicht später als in der ersten Hälfte des Jahres 1309."

Schwieriger gestaltete sich die Frage nach der chronologischen Einordnung der zweiten von Długosz berichteten und nach Brześć

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

in das Jahr 1311 gesetzten Verhandlungen. Voigt (Geschichte Preußens IV, 276) hatte sich vollkommen auf die Seite von Długosz gestellt, während Caro (a. a. O., S. 64/65) die Angaben von Długosz bestritt mit dem Hinweis darauf, daß das Jahr 1311 nicht stimmen könne, schon mit Rücksicht darauf, daß der Orden kurz vorher in dem mit den Askaniern abgeschlossenen Vertrage zu Soldin ein besseres Recht auf Pommerellen erworben habe. Tymieniecki steht demgegenüber auf dem Standpunkte, daß Caro auf die von Długosz benutzte Quelle hätte zurückgreifen müssen, und dies sei zweifellos die Aussage des Krakauer Bischofs Johann in dem schon genannten Prozeß von 1339.

Gegenüber dem zweiten von Caro ins Feld geführten Argument, daß der Krakauer Bischof Johannes im Jahre 1311 nicht als Berater des Herzogs Łokietek hätte an den Verhandlungen teilnehmen können, da er gerade damals mit dem Krakauer Vogt Albert gegen ihn konspirierte, weist Tymieniecki mit Recht darauf hin, daß Caro einem Irrtum zum Opfer gefallen ist. Er habe den Bischof Johann Muskata, den Feind Łokieteks, der aber schon am 7. Februar 1320 gestorben sei, mit dem Bischof Johann Grot, der 1328 den bischöflichen Stuhl bestieg, verwechselt. Caro habe dann zwei polnische Forscher, Semkowicz und Kujot (den Verfasser der Geschichte von Pommerellen), beeinflußt.

Tymieniecki meint, man müsse die Nachrichten über die Verhandlungen von Brześć mit denen über die Verhandlungen vom Jahre 1309 vergleichen. Nach der Aussage des Bischofs Johann Grot boten bei den Verhandlungen zu Brześć die Ordensritter dem Könige 10 000 Mark für die Überlassung Pommerellens. Sie waren ferner bereit, bestimmte Besitzungen in Kujawien abzutreten, ferner wollten sie ein Kloster bauen und dem Könige Kriegshilfe leisten. Diese Angaben in der Aussage des Bischofs seien von Długosz aufgenommen, präzisiert, aber auch ausgeschmückt worden.

Tymieniecki meint dann: „Wir sehen also, daß, wenn die vom Orden in Grabie (im Jahre 1309) aufgestellten Bedingungen in naher Beziehung zu den jüngst vergangenen Ereignissen standen und als Vorwand für die Rechtfertigung der erst im Begriff bestehenden Besitznahme zu dienen hatten, es dagegen bei den Verhandlungen, welche wir nach Długosz die von Brześć nennen wollen, um ein Kompromiß mit Łokietek ging, der zu diesem Zeitpunkt schon ganz Pommerellen verloren hatte."

Zur Frage der Datierung dieser von Długosz in das Jahr 1311 gesetzten Zusammenkunft von Brześć weist Tymieniecki auf die Angabe in der Aussage des Bischofs Johann Grot vom Jahre 1339 hin, aus der hervorgeht, daß er vor ungefähr 15 Jahren als kujawischer Kanzler an Verhandlungen über den Friedensschluß zwischen dem Könige und dem Orden teilgenommen habe. Bei diesen Verhandlungen habe der polnische König seine Forderungen nach Rückgabe Pommerellens und des Kulmerlandes vorgebracht. (Lites ac res gestae I, 287.) Tymieniecki glaubt auf Grund dieser Angaben, die Verhandlungen von Brześć in das Jahr 1324 oder dessen Nähe verlegen zu können und weist zugleich darauf hin, daß in der wissenschaftlichen Literatur das Jahr 1324 als der Zeitpunkt angesehen werde, von dem ab ein zweijähriger Waffenstillstand zwischen Polen und dem Orden gelten sollte. Tymieniecki lehnt auch den Standpunkt von Kujot ab, der sogar zwei Zusammenkünfte in Brześć, die eine im Jahre 1311 und die andere im Jahre 1324, angenommen hatte.

Es haben also, um den Standpunkt Tymienieckis noch einmal zusammenzufassen, nach seiner Meinung nur zwei Verhandlungen zwischen dem Orden und dem polnischen Herzog bzw. König Władysław Łokietek stattgefunden:

Die erste zu Grabie in der ersten Hälfte des Jahres 1309, die zweite zu Brześć um das Jahr 1324.

[Układy Władysława Łokietka z Zakonem Krzyżackim po zajęciu Pomorza, in „Pomerania", Jhg. III (Posen 1929), S. 10 ff.] **(49)**

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Danziger Fragen.

In dem Sammelwerk „Wirtschaftsprobleme des heutigen Polens" schreibt A. Repeczko, ständiger Mitarbeiter der Zeitung „Głos Prawdy" über „Danziger Fragen", „als Fragment des wichtigen Problems: Ausnützung des beengten Zugangs Polens zum Meer in ganzer Fülle". —

Wenn das Verhältnis Danzigs zu Polen viel zu wünschen übrig lasse, so ist nach Meinung des Verfassers die Schuld auf „die bisherigen nationalistischen Senate Danzigs, die sich vorwiegend aus neu hinzugekommenen deutschen Beamten zusammensetzten" zu schieben (S. 266). — Und zwar: „gingen die Danziger Senate nicht davon aus, daß die Freie Stadt, gemäß dem Versailler Vertrag, Polen den Zugang zum Meere gewähren und in Verbindung damit ihre Verwaltungspolitik derartig sein sollte, daß sie dieses grundsätzliche Postulat schleunigst verwirklichte . . . ." (S. 267). Wenn das bisherige Verhältnis heute anders geworden sei, so sei das u. a. herbeigeführt durch den „dauernden Druck seitens der Wirtschaftskreise der Freien Stadt, die ein harmonisches und normales Zusammenleben mit Polen erstreben". — Die Analyse der einzelnen Probleme soll zeigen, „welche Schwierigkeiten die bisherige Zusammenarbeit mit den bisherigen nationalistischen Senaten der Freien Stadt Danzig vorfand, und wie geduldig Polen auf die Erfolge seiner stetigen und konsequenten Wirtschaftspolitik, die Danzig stets freundlich gesonnen ist und weitgehend seine Interessen berücksichtigt, wartet" (S. 267).

Bei der Untersuchung der Zollangelegenheiten berührt Repeczko zunächst die Frage der Kontrolle Polens über die Handhabung des Dienstes durch die autonomen Danziger Zollbehörden. Dabei ist es bezeichnend, daß er mit der gegenwärtigen Regelung keineswegs zufrieden ist. Er stellt fest, daß „die Lösung — Zollinspektoren ohne ausführende Gewalt einzuführen —, sich in der Praxis als nicht lebensfähig erwies". Vor allem trage bis zur Klärung von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Danziger Zollbehörden und der polnischen Zentrale Polen die Verluste aus eventuellen Mindereinnahmen. Durch die gegenwärtige Regelung würden Mißbräuche aller Art begünstigt, die dem polnischen Staat „große Verluste" zufügten[1]). Am Schluß dieser Darlegungen stellt der Verfasser fest, daß die gegenwärtige Regelung „die Interessen der polnischen Staatsfinanzen nicht genügend schützte . . . ." Sie stünde im Widerspruch mit den dem polnischen Staate durch den Versailler Vertrag zuerkannten Rechten und sei daher, wie der Verfasser sich vielbedeutend ausdrückt, „Gegenstand besonderen Interesses der Regierung . . ." (S. 270).

Die Frage der Verteilung der Zolleinnahmen wird besonders eingehend behandelt. Der Verfasser gibt eine Statistik der polnischen Zolleinnahmen überhaupt und des Danziger Anteils daran (für die Jahre 1924—1927) ferner eine vergleichende Statistik über die Zolleinnahmen verschiedener Länder pro Kopf (beigefügt Prozentsatz an Staatseinnahmen aus Steuern und Monopolen). Daraus folge, daß „die Danziger Zolleinkünfte unvergleichlich hoch" seien, und zwar „trägt keineswegs die Danziger Bevölkerung diese Last, da mindestens die Hälfte der Danziger Zolleinnahmen der polnische Konsument bezahlt" (S. 274). Es wird weiter betont, daß 1922/23 die Danziger Zollbehörden die Zolleinnahmen mit bedeutender Verspätung weitergeleitet und aus den Währungsdifferenzen bedeutende Vorteile gezogen hätten. Weiter wird festgestellt, daß der Vertrag von 1926 (Garantie einer Mindesteinnahme von 14 Millionen Gulden aus den Zolleinkünften) „von Seiten Polens ausschließlich Akt einer . . . schwerwiegenden Finanzprotektion[2]) ist". Gegenüber der Tatsache, daß über diesen Vertrag langwierige Verhandlungen unter gewissem Druck der Völkerbundsinstanzen

[1]) Allzu bedeutend können diese „großen" Verluste aber nicht sein, — denn R. fügt hinzu, daß bei Kontrolle von 50 % der gesamten Zolldeklarationen für 1924 Mindereinnahmen von rund 145 000 Złoty festgestellt wurden. — Bei einer gesamten Zolleinnahme von über 60 Millionen Złoty also noch nicht einmal ¼ %!

[2]) Von uns gesperrt. (Red.)

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

geführt werden mußten, versichert der Verfasser, „Polen habe im kritischen Augenblick nicht geschwankt, mit ausgiebiger finanzieller Unterstützung zuhilfezukommen" (S. 275).

Schließlich betont Repeczko, daß der gegenwärtige „übermäßige" Anteil Danzigs an den polnischen Zolleinnahmen unbedingt revidiert werden müsse; Grund dafür sei: — seit 1921, in dem für Danzig als Grundlage der Zollverteilung der sechsfache Verbrauch pro Kopf festgelegt wurde, habe Polen Oberschlesien übernommen, ferner sei die Konsumkraft der polnischen Bevölkerung gewachsen u. a. m. Vorschläge über die künftige Höhe des Zollverteilungsschlüssels werden aber nicht gemacht. —

Die Ausführungen über die Zollermäßigungen sind nur sehr kurz. Es wird betont, daß die polnische Zollpolitik auch hierbei Danzigs Interessen begünstigt habe; von den schädlichen Wirkungen der polnischen Zollpolitik überhaupt auf die Danziger Wirtschaft ist natürlich nichts erwähnt. Ähnlich sind auch die Äußerungen des Verfassers über die Danziger Zollkontingente. Aus der beigfügten Tabelle über das prozentuale Verhältnis der Danziger Kontingente gegenüber dem gesamten Import Polens 1926 soll klar hervorgehen, daß „die nach Danzig eingeführten Waren nicht bloß zur Deckung des eigenen Verbrauchs, sondern teilweise für polnische Konsumenten, besonders der Bevölkerung der pommerellischen und Posener Wojewodschaft . . . . dienen" (S. 278). Durch diese Regelung befindet sich „die Danziger Kaufmannschaft gegenüber der polnischen in privilegierter Stellung" (S. 279). Insbesondere entsteht die Gefahr, daß die Danziger Kontingente durch Mittelsleute nach Polen weiterverkauft werden, — das sei um so gefährlicher, als es sich hierbei vornehmlich um deutsche Waren handle. Diese Behauptung unterstützt der Verfasser durch eine Tabelle über die Einfuhr verschiedener Waren aus Deutschland nach Danzig, verglichen mit dem Danziger Gesamtimport 1926. Demgegenüber steht die Feststellung, daß die polnische Regierung „mit gewissem Erfolge" die Verminderung der Kontingente angestrebt habe[1]). Für die Zukunft wird als Aufgabe bezeichnet: „. . . bis zu der völligen Beseitigung der . . . . Privilegierung der Freien Stadt Danzig bezüglich des Warenimports aus dem Auslande muß bei der Festsetzung der Danziger Kontingente konsequent die Verringerung des Imports derjenigen Waren, die in Polen produziert werden . . . . ., angestrebt werden" (S. 281).

Das Ziel ist auch hier: Vernichtung der (Wirtschafts-)Beziehungen Danzigs zu Deutschland: „es ist höchste Zeit, daß Danzig in höherem Grade als bisher in Polen sich mit den Artikeln versorgt, die es bisher so hartnäckig aus Deutschland einzuführen strebt" (S. 281).

Ebenfalls unter dem Gesichtspunkt: Beseitigung der Sonderstellung Danzigs wird auch die Frage: Verbrauchssteuern und Monopole behandelt[2]). Über die Verhandlungen betr. der Vereinheitlichung heißt es, „die Art, in der die Diskussion von Seiten Danzigs geführt wurde, zeigte, daß Danzig nicht die Absicht hat, zu einer wirklichen Einigung zu kommen, sondern die Fiktion schaffen will, daß die Verhandlungen mit Polen dauernd im Gange sind . . . . und daß die Erledigung sich nur aus

---

[1]) Über die verheerenden Folgen dieser Kontingentpolitik für Danzigs Wirtschaft und Handel vergl. Proeller, Wirtschaftsprobleme der Freien Stadt Danzig (1929), S. 18 ff.

[2]) Hier wird gesagt, Art. 17 der Pariser Konvention bestimme, daß „im Laufe eines Monats . . . . Verhandlungen stattfinden werden, um in den Grenzen der Möglichkeit die Danziger Gesetzgebung bezügl. der Monopole und überhaupt aller Abgaben und indirekten Steuern der polnischen Gesetzgebung anzupassen . . . ." (S. 281). Demgegenüber besagt Art. 17, daß die Verhandlungen zum Ziele haben sollen: „die Maßnahmen zu prüfen, die zu treffen sind, um . . . soweit möglich, der polnischen Gesetzgebung die Danziger Gesetzgebung anzupassen, soweit sie sich auf die Monopole usw. bezieht." (Danziger staats- und völkerrechtliche Schriften, ed. O. Loening, Heft 1, S. 18.)

technischen Gründen verzögere". Das sei ausschließlich aus politischen Gründen zu erklären, denn „der damalige nationalistische Senat wollte sich nicht mit festeren wirtschaftlichen Beziehungen an Polen binden, da seine Absichten sich vor allem auf enge Zusammenarbeit mit Deutschland richteten" (S. 283). Vorher hat aber der Verfasser selbst erwähnt, daß es sich dabei um wirtschaftliche Erwägungen handelte, da die Danziger Unterhändler eine Anpassung der polnischen Sätze an die Danziger, die wesentlich niedriger sind, forderten, was der Verfasser damit quittiert, „Danzig mit seiner Bevölkerung von nicht mal 400 000 Einwohnern wollte einem Dreißig-Millionen-Staat seine Sätze aufdrängen ..... Ein solcher Vorschlag mußte von Polen selbstverständlich abgewiesen werden" (S. 282). Dann wird weiter angedeutet, als habe die Aussicht auf gewinnreiche Schmuggelgeschäfte die Politik des Danziger Senats mit beeinflußt, nämlich: „. . . . es ist natürlich, daß die Rücksichten auf die Verringerung des Schmuggels von Monopol- und verbrauchssteuerpflichtigen Waren von Danzig nach Polen nicht ohne Einfluß auf den Standpunkt Danzigs blieb" (S. 283).

Der Rest der Ausführungen zu diesen Fragen ist der Vorgeschichte des Danziger Tabakmonopols gewidmet, wobei der Verfasser mit Befriedigung feststellt, daß dadurch wenigstens dem Tabakschmuggel ein Ende bereitet worden ist. — Die Regelung betr. die übrigen Waren, wie Spiritus, Streichhölzer usw. ist der Zukunft vorbehalten, „die günstige Lösung dieser Fragen hängt von dem guten Willen des Danziger Senats (!) ab" (S. 285).

Nunmehr wird der Danziger Hafenausschuß behandelt. Nach einer kurzen Skizze der Vorgeschichte dieser Institution, heißt es bezüglich der Zusammenarbeit der beiden Parteien: „die polnische Delegation muß dauernd die Opposition der Danziger Delegation bekämpfen, die, besonders stark zur Zeit der nationalistischen Danziger Senate, um die deutschen Interessen im Hafen kämpft und dazu bedeutend bessere Arbeitsbedingungen als die polnische Delegation hat" (S. 286). Diese „bedeutend besseren Arbeitsbedingungen" sollen wohl darin bestehen, daß der größere Teil der Beamten und Angestellten des Hafenausschusses (heute noch) Deutsche sind. Auch hier heißt es: „Deutsche", nicht etwa „Danziger"! — Im Übrigen vergißt der Verfasser aber zu erwähnen, wie oft die Danziger Delegation von der polnischen im Verein mit dem Präsidenten überstimmt wurde. — Darauf ist es auch wohl zurückzuführen, daß „trotz der schwierigen Bedingungen" eine Reihe von Fragen für Polen günstig erledigt wurden, u. a. das Vorrecht polnischer Firmen bei Vermietung von Plätzen und Lägern. Das sei um so wichtiger, als „auf den Hafengebieten des Senats oder privater Eigentümer ausschließlich ausländische (vorwiegend deutsche) und Danziger Firmen zu sehen seien. Polnische Firmen werden grundsätzlich nicht zugelassen" (S. 287). Das dürfte wohl nicht zutreffen.

Später stellt der Verfasser fest, daß die Plätze, die dem Hafenausschuß zur Verfügung stehen, ziemlich voll ausgenutzt sind, daß bei der eventuell notwendig werdenden Erweiterung dem Hafenausschuß ein Enteignungsrecht zusteht. Bei dieser Gelegenheit wird betont, daß „der Grad der Einflüsse, die Polen oder Danzig im Hafenausschuß erlangen können, von der Höhe der finanziellen Leistungen Polens oder Danzigs an den Hafenausschuß abhängen" (S. 288). Aus dieser Erwägung heraus habe Polen auch dem Hafenausschuß die 20-Millionen-Gulden-Anleihe verschafft. — Das steht in einigem Widerspruch zu den Äußerungen anderer polnischer Autoren über die Abneigung Polens, sich in Danzig mit Kapitalien festzulegen (vergl. Firstenberg, Der Danziger Hafen vom rechtlichen Standpunkt, s. Ostland-Berichte, Jahrg. III, Nr. 4—6, S. 105). Die Wünsche des Verfassers für die Zukunft gehen dahin, daß, — da nur ungefähr 20 % der Hafengelände und -einrichtungen von polnischen Firmen benutzt werden, — „ein entsprechender Druck auf den Hafenausschuß ausgeübt werden muß, damit der Grundsatz, freie Stellen im Hafenausschuß durch polnische Kräfte zu besetzen, häufiger angewandt werde" (S. 289). Wie die Ereignisse zeigen, ist diese Forderung des Verfassers durchaus nicht wirkungslos geblieben.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Schließlich wendet sich der Verfasser dem Aufstieg des Danziger Hafens zu. D. h. hier wird wieder einmal mit Hilfe der verschiedensten Tabellen (Hafenverkehr Danzigs 1912 — 1927, Flaggenbild — prozentual — 1912, 1923—1927, usw.) der glänzende Aufstieg Danzigs nachgewiesen*). Großes Gewicht wird auf die polnische Abwehr gegenüber der deutschen Konkurrenzpolitik gelegt, in der „neben den ganz natürlichen Bestrebungen Deutschlands, die eigenen Häfen zu unterstützen, auch . . . der Gedanke verborgen ist, den Anteil Danzigs am polnischen Seehandel zu vermindern" (S. 297). Das sei um so wichtiger, als „unser Seeumsatz langsam anfing, die künstlichen (!) Wege, wie es unzweifelhaft vom Standpunkt der polnischen Wirtschaftsinteressen unter den Nachkriegsbedingungen die deutschen Häfen sind, zu vermeiden . . . ." (S. 296).

Erwähnt werden dann noch die Verhandlungen über die Beseitigung des Danziger „Frachturkundenstempels", über die Anwendung „durchgerechneter Tarife" (die bis dahin an dem Widerstand des Danziger Senats gegen die Einführung der polnischen Verkehrsvorschriften scheiterten), um immer wieder die „Schuld" der nationalistischen Senate festzustellen. Demgegenüber weist der Verfasser auf die Herstellung einer „gemeinsamen polnisch-Danziger Front" (betr. die Forderungen Danzigs auf Wahrung seiner Interessen in einem deutsch-polnischen Handelsvertrage) hin, die den Prozeß der wirtschaftlichen Unifizierung weiter vorwärtsbringt. Als Beweis dafür, daß das Verständnis für die Vorteile, die Danzig aus der Zusammenarbeit mit Polen zieht, wächst, werden dann noch die Volkstagswahlen vom November 1927 erwähnt, von deren Ergebnis sich der Verfasser die günstigsten Folgen für seine Wünsche verspricht.

Mit den eben erwähnten Darlegungen deckt sich ein Aufsatz des gleichen Verfassers: „Die Freie Stadt Danzig innerhalb der polnischen Wirtschaftsgrenzen" (in dem Sammelband: An der Wirtschaftsfront" S. 422—428); verschiedentlich sind ganze Sätze wörtlich übernommen. Ein wesentlicher Unterschied ist jedoch dabei: der politische Standpunkt des Verfassers tritt viel augenfälliger hervor. Das hat die Folge, daß diese kurzen Zusammenfassungen voll der bekannten Unrichtigkeiten sind. Als Beispiel: „Zur Zeit der größten Blüte Polens, um die Mitte des 17. Jahrhunderts, zählte Danzig rund 80 000 Einwohner. . . . Indessen verlor Danzig bei dem Untergang Polens, — mit Gewalt den Grenzen Preußens einverleibt, die Hälfte seiner Einwohner, nach dém Verlust der letzten Verbindung mit Polen 1813 zählte es kaum 16 000 Einwohner. Unter preußischer Herrschaft hob sich Danzig nie wieder. Zwei Jahrhunderte beinahe waren notwendig, damit die Zahl der Einwohner wieder 80 000 betrug" (S. 422).

Die Beschreibung der Bedingungen, unter denen Danzig bis zur Einverleibung in das polnische Wirtschaftsgebiet „lebte oder besser vegetierte", ist durchaus ähnlich, sei aber hier weiter nicht berührt. —

Wie schon betont, bringt die Darstellung der Zeit ab 1920 gegenüber dem ersten Artikel sachlich kaum etwas Neues, immerhin sei nachgetragen, daß hier der Verfasser zugibt, „daß auf polnischer Seite gewisse politische Faktoren die ungesunde Losung ausgaben, daß Danzig wirtschaftlich geschwächt werden müßte, um gewisse politische Ziele zu erreichen, und dadurch mit dazubeitrugen, daß in Danzig die Vorbedingungen für die Bildung solcher und nicht anderer Senate entstanden" (S. 426/427). Erst der Mai-Umsturz habe „eine gewisse Entspannung" herbeigeführt. (Es folgt eine Aufzählung der Resultate der neuen Politik: Verträge zwischen Danzig und Polen seit 1926/1927.)

Ähnlich wie in dem ersterwähnten Aufsatz wird auch hier zum Schluß betont, daß in Danzig das „Verständnis für die Vorteile

*) Unbedingt zustimmen kann man dem Verfasser, wenn er sagt, daß „jede Änderung der polnischen Wirtschaftslage automatisch von Danzig verspürt wird" (S. 289). Allerdings wird er dabei ungern an solche Beispiele, wie die verheerenden Folgen der polnischen Finanz- insbesondere Zollpolitik 1925/1926 für Danzig u. a. m., erinnert sein wollen.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

aus dem Zusammenleben mit Polen" im Wachsen begriffen ist. Damit begnügt sich der Verfasser jedoch nicht, sondern fügt historisch-politische Erwägungen an, die auch hier als Schluß wiedergegeben seien: „Die Geschichte der vergangenen Jahrhunderte lehrt die Danziger aufs Deutlichste, daß nur (!) durch einträchtige und loyale Wirtschaftskooperation mit Polen der weitere Aufschwung von Danzigs Hafen und Handel gesichert ist. — Danzig gegenüber war, ist und wird auch weiterhin Polen das lebenspendende Land sein, von dem dieser Hafen die zum Aufschwung erforderlichen Mittel bezieht. — Natürlich unter einer Bedingung. Und diese Bedingung ist: — loyale und einträchtige Kooperation . . . ." (S. 428).

[Antoni Repeczko: „Sprawy gdańskie"; in: „Zagadnienia gospodarcze Polski współczesnej", S. 266—301. — Ders.: „Wolne miasto Gdańsk w granicach gospodarczych Polski"; in: „Na froncie gospodarczym", S. 422—428.]

(39)

Firstenberg, J. Der Danziger Hafen in rechtlicher Hinsicht.

Die vorliegende hundert Druckseiten umfassende Schrift ist eine Diplomarbeit der „Schule politischer Wissenschaften" (Szkoła Nauk Politycznych) in Warschau.

Eingeleitet wird sie durch ein Vorwort des bekannten polnischen Staatsrechtslehrers Professor Juljan Makowski-Warschau, das recht offenherzige und bemerkenswerte Äußerungen enthält. Sie seien deshalb in wörtlicher Übersetzung wiedergegeben:

„Die klaren und unzweideutigen Bestimmungen des Versailler Traktats, durch welche Polen die Herrschaft über den Danziger Hafen zugesprochen wurde, wurden durch die späteren Abmachungen zu unseren Ungunsten abgeändert.

Wir verdanken dieses unseren damaligen Regierungsstellen, welche, da sie keinerlei Verständnis für die praktische Bedeutung juristischer Konstruktionen hatten, auf ihrer Meinung nach überflüssige Subtilitäten verzichteten und es dadurch zur Vergewaltigung der betreffenden Bestimmungen des Traktats kommen ließen. Unter anderm entstand infolge dieser fehlerhaften Politik und Ignoranz die Institution des Rates für den Hafen und die Wasserwege Danzigs, die nie durch den Traktat beabsichtigt gewesen war, welche die Rechte Polens entsprechend einengte und Verwirrung und unnötige Erschwerungen in die Verwaltung des Hafens hineinbrachte.

Die Untersuchung dieses pathologischen Geschöpfs[1]) ist angebracht sowohl in praktischer wie in theoretischer Hinsicht.

Polen muß, bevor es diesen ihm in den Weg gelegten Stein bei Seite wirft[1]), ihn untersuchen, sein Gewicht und seine Lage bestimmen."

Die Arbeit zerfällt in drei Teile (ein vierter ist als „Anhang" beigefügt), nämlich: — 1. Allgemeinrechtliche Stellung der Freien Stadt Danzig (S. 7—35), 2. Der Hafen und die Wasserwege (S. 36—56) und 3. Der Hafenausschuß (S. 57—92). Der „Anhang" (Teil 4, S. 93—96) erörtert: Das Verwaltungssystem des Hafens.

1. Allgemeinrechtliche Stellung der Freien Stadt Danzig.

§ 1 zeigt die Zeit bis zum 15. November 1920. — Darin werden vornehmlich die Artikel 100—108 des Versailler Vertrags wiedergegeben. § 2. gibt eine kurze Übersicht der Entstehung der „Verfassung der Freien Stadt Danzig". Anschließend schildert § 3 den „Schutz des Völkerbundes". Wie nicht anders zu erwarten, schließt

[1]) Von uns gesperrt. Diese erstaunliche Offenheit eines maßgebenden polnischen Staatsrechtslehrers über die Stellung Polens gegenüber dem Hafen-Ausschuß dürfte nicht nur in Danzig, sondern auch beim Völkerbunde interessieren.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

der Verfasser sich eng an Professor Makowski an und behauptet, der Schutz des Völkerbundes, — zusammen mit der Garantie der Danziger Verfassung, sei „Ausdruck dauernder Einmischung des Völkerbundes in innere Angelegenheiten der Freien Stadt; dieser Schutz hat ausschließlich persönlichen Charakter, der Protektor schützt die Bevölkerung des betreffenden Gebiets. . . . ." (Makowski hat bekanntlich Danzig als Gebiet mit lokaler Autonomie unter der Souveränität Polens bezeichnet.) Schließlich wird (im Anschluß an Prof. Kutrzeba) festgestellt, daß das Verhältnis Danzigs zum Völkerbunde „in der Geschichte der Völker keine Präzedenz" habe; eine juristische Definition sei vorerst nicht möglich.

§ 4 behandelt „Schutzmandat" (polnisch: „Mandat obrony"). — Neben dieser Frage (für welche die Entscheidung des Völkerbundsrats vom 22. Juni 1921 usw. zitiert wird) sind in diesem Paragraphen noch erwähnt: die „Demilitarisierung" Danzigs und die Polen zuerkannten „unbedeutenden" (!) militärischen Rechte, wie Munitionstransport u. a. Aus alledem zieht der Verfasser den Schluß: — „So ist also der Schutz der Unabhängigkeit Danzigs ausschließlich von dem Völkerbunde abhängig, und daher stellt Professor Kutrzeba mit Recht fest, daß Danzig . . . . eins der wichtigsten Rechte eines Staates . . . . das „droit de conservation", fehlt, da sein Schutz anderen Faktoren zusteht." —

§ 5 ist der vielumstrittenen Frage der „Führung der auswärtigen Angelegenheiten Danzigs" gewidmet. Hier ist besonders betont die Entscheidung des Hohen Kommissars vom 17. Dezember 1921, die Polen das Recht verleiht, Danziger Anträge auf auswärtige Vertretung zurückzuweisen, falls im gegebenen Falle polnische Interessen geschädigt werden könnten . . . ., um dann allerdings doch zuzugeben, daß in bezug auf die auswärtige Vertretung Polen „nicht nur ein Recht, sondern auch eine gewisse Pflicht besitzt". Betreffend den Abschluß von Verträgen zwischen Danzig und anderen Staaten durch Polen betont der Verfasser die Entscheidung des Hohen Kommissars vom 3. November 1922, wonach solche Verträge der Ratifikation durch den Danziger Volkstag nicht bedürfen und bezeichnet diese Entscheidung als „bedeutenden Erfolg" (Polens)[1].

Erwähnt werden die Einspruchsbefugnisse Polens bezüglich der Aufnahme von Auslandsanleihen, die Führung der auswärtigen Korrespondenz der Freien Stadt, die Frage der konsularischen Vertretung und des Schutzes der Danziger Staatsangehörigen im Auslande, schließlich die Teilnahme Danzigs an internationalen Kongressen. Betont wird, daß die Danziger Vertreter an Diskussionen, sofern sie Danzig betreffen, „mit Erlaubnis (?) des polnischen Vertreters" teilnehmen und „durch Vermittlung der polnischen Delegation abstimmen" können, falls Danzig ein besonderes Stimmrecht zuerkannt wird. — Es unterbleibt diesmal ein Hinweis auf die Bedeutung dieser Fragen für die Frage des staatlichen Charakters der Freien Stadt Danzig.

§ 6 skizziert die „Zoll- unde Valutafragen". Bei Behandlung der Zollangelegenheiten werden die wichtigsten Bestimmungen des Warschauer Vertrages und der Genfer Konvention (1923) wiedergegeben. Nach der Feststellung, daß die Entscheidung über sämtliche Zollangelegenheiten allein bei Polen liege, wird jedoch betont: — „Das komplizierte Polnisch-Danziger Zollproblem charakterisiert Dr. Hilchen (Vertreter Polens im Danziger Hafenausschuß) treffend folgendermaßen: „Wir müssen mit Verdruß feststellen, daß . . . . der „Zolleinschluß" nur als Grundsatz verblieben ist; wo es sich um die Ausführung handelt, triumphiert die Idee der Zoll-„Union" (zitiert nach der Zeitschrift „Ekonomista", Jhrg. 1924, Heft III, S. 45).

Zu den Währungsfragen werden weniger juristische als politische Ausführungen gemacht. Die Frage der Währungsvereinheitlichung sei bisher, — „trotz ihrer erstrangigen Bedeutung für die wirtschaftliche und damit politische Annäherung zwischen Danzig und Polen"[2], bisher nicht gelöst. Danzig habe seinerzeit die Zustimmung Polens zur Einführung der Danziger Währung erlangt, in

[1]) Die Entscheidung sei falsch! (Hdb. d. Völkerrechts S. 141.)
[2]) Von uns gesperrt. (Red.)

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

dem Vertrage sei die Möglichkeit einer künftigen Währungsvereinheitlichung „platonisch" gewahrt worden. Praktisch lägen die Dinge so, daß durch diese besondere Währung in Danzig „große Teuerung" herrsche, vor allem aber schaffe sie im Hafen Schwierigkeiten. — Wenn hier hinzugefügt wird, daß die Freie Stadt im Jahre 1926 in Finanzschwierigkeiten geriet, ohne daß der wirkliche Grund, — die verringerten Zolleingänge — erwähnt wird, so liegt der Gedanke nahe, als soll beim Leser der Eindruck hervorgerufen werden, diese besondere Währung habe die Schwierigkeiten hervorgerufen.

§ 7 behandelt „die Rechte Polens in Danzig". (Die militärischen Rechte Polens werden später besonders erörtert.) Für die Rechte Polens in Danzig werden als charakteristisch angegeben: — 1. ihre Einseitigkeit, 2. der unmittelbare Charakter, 3. ihre Dauer.

Zu Punkt 1 bemerkt der Verfasser, daß den polnischen Rechten in Danzig nur zweitrangige Verpflichtungen Polens gegenüber stünden (Schutz der Danziger Staatsangehörigen im Ausland, unterschiedlose Behandlung Danziger Staatsbürger in Polen, Verzicht Polens auf die Liquidation Danziger Eigentums). Den „unmittelbaren Charakter" der Rechte Polens in Danzig sieht der Verfasser in dem Umstande, daß die Rechte nicht auf Grund gegenseitiger Verträge entstanden seien, sondern durch die Signatarmächte des Versailler Vertrages Polen zuerkannt wurden: „Danzig, das nicht Subjekt des Völkerrechts ist, kann weder internationale Rechte noch Pflichten haben". — Allerdings sei der unmittelbare Charakter der polnischen Rechte durch die späteren Verträge (z. B. für den Hafenausschuß) erheblich abgeschwächt worden. Über die Dauer der Rechte Polens behauptet der Verfasser, sie seien gewissermaßen ewig und hingen nicht von der Zustimmung Danzigs ab. Insbesondere wird die Frage nach dem juristischen Charakter als „rein theoretisch" abgelehnt. Als „Staatsservitute" könnten sie schon deswegen nicht bezeichnet werden, weil „die Beziehungen zwischen Polen und Danzig nicht zwischenstaatliche Beziehungen seien" (siehe **dagegen** Hdb. des Völkerrechts!)

Schließlich verweilt der Verfasser noch bei der polnischen These, daß Danzig als Freie Stadt konstituiert worden sei, einzig und allein um Polen den freien Zugang zum Meere zu sichern. Im Anschluß an das von Polen am 7. April 1925 dem Haager Gerichtshof eingereichte Memorial wird festgestellt, daß „das Danziger Regime ein „Kompromiß zwischen dem wirtschaftlichen und politischen Bedürfnis Polens und den nationalen Rechten der Bevölkerung der Freien Stadt Danzig" ist."

§ 8 skizziert die Stellung des diplomatischen Vertreters der Republik Polen in Danzig, den die Polen „Generalkommissar" nennen. Neben einer Beschreibung seiner Befugnisse gegenüber den polnischen Behörden auf dem Gebiet der Freien Stadt, gegenüber dem Hafenausschuß, betr. die Vertretung Polens gegenüber dem Hohen Kommissar des Völkerbundes wird der Anspruch des Kommissars, fremde Kriegsschiffe im Danziger Hafen zu begrüßen, ausführlicher behandelt. Über die Rechtsstellung führt der Verfasser im Anschluß an Makowski aus, daß wenn der Generalkommissar in der Pariser Konvention als „diplomatischer Vertreter" bezeichnet werde, „so stellt diese Bezeichnung nur den Umkreis der Privilegien fest, die ihm zustehen und charakterisiert seine persönliche Stellung; bestimmt aber in keiner Weise den rechtlichen Charakter des Verhältnisses Polens zur Freien Stadt Danzig; es kann in diesem Falle von einer Analogie zu einer normalen diplomatischen Vertretung schon allein im Hinblick auf die Art der Ernennung des Generalkommissars keine Rede sein, dessen Ernennung lediglich die polnische Regierung dem Senat der Freien Stadt notifiziert, ihn aber gar nicht nach seiner Zustimmung fragt."

In § 9 wird die „Frage der Staatlichkeit Danzigs" berührt, — nur kurz, wie der Verfasser betont, da es mit dem Hauptthema der Arbeit nur lose zusammenhänge. Nach einer, im übrigen unvollkommenen Aufzählung der wichtigsten Definitionen kommt der Verfasser zu folgendem Ergebnis: — „Unserer Meinung nach muß man in Übereinstimmung mit der Meinung des Völkerbundsrates das Statut Danzigs als Institution sui generis ansehen, denn es mechanisch unter eine der bisherigen abgegrenz-

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

ten öffentlich-rechtlichen Kategorien einzureihen, klärt die Lage nicht genügend. Die Tatsachen: Existenz einer besonderen Staatsangehörigkeit, einer Danziger Flagge . . . sind nicht entscheidende Argumente für die Staatlichkeit der Freien Stadt. Aber auch nicht dagegen sprechen die konstitutionellen Vorbehalte zu Gunsten des Völkerbundes, die Führung der ausländischen Angelegenheiten durch Polen, die Nicht-Integrität des Gebietes der Freien Stadt, die wirtschaftlichen Rechte Polens u. ä. Über die Rechtsstellung Danzigs sollen vor allem die geltenden positiven Bestimmungen, nicht die Rücksichten streng wissenschaftlicher Klassifikation entscheiden" (S. 28/29). Das Schreiben der Besitzverteilungskommission vom 3. Mai 1923 habe die Sachlage unklar gestaltet, da darin das Eigentum an den Wasserstraßen auf Danziger Gebiet nicht dem Hafenausschuß, sondern der Freien Stadt, — als „aus dem Recht der Souveränität fließend" — zugesprochen worden sei. Diese Anerkennung soll aber nach dem Verfasser, „ähnlich wie eine ganze Reihe anderer Danziger Kuriositäten" die Bedeutung eines „entscheidenden juristischen Arguments" keineswegs haben. Vielmehr beharrt der Verfasser bei der Ansicht Prof. Ehrlichs („Gdańsk", — Lemberg 1926, S. 29, 91), daß Danzig überhaupt kein Subjekt des Völkerrechts, sondern ein Gebiet sei, „das organisiert wurde, um Polen . . . . den Zugang zum Meere zu sichern, nach außen hin durch Polen vertreten wird, d. h. in internationalen Beziehungen grundsätzlich polnisches Gebiet, jedoch unter Wahrung der Kompetenzen des Völkerbundes, darstellt[1])".

§ 10 behandelt die Stellung des Hohen Kommissars des Völkerbundes. Hier wird vor allem betont, daß die Entscheidungen des Hohen Kommissars wohl für Danzig, das unter dem Schutz des Völkerbundes steht, verbindlich seien, nicht dagegen für Polen. Fernerhin beschäftigen sich die Ausführungen vor allem mit der Frage, inwieweit sich die Entscheidungen auf Auslegung strittiger geltender Bestimmungen und Verträge beschränken sollen, bezw. ob der Hohe Kommissar von sich aus Entscheidungen über Angelegenheiten, die bisher nicht geregelt waren, fällen kann. Solch eine gesetzgeberische Kompetenz des Hohen Kommissars wird von Polen abgelehnt.

§ 11 geht noch auf das Verhältnis des Versailler Vertrages zu der Pariser Konvention ein. — Dabei wird festgestellt, daß nach Meinung der polnischen Regierung grundsätzlich „der Versailler Vertrag die Quelle aller späteren Verträge und die eigentliche Rechtsgrundlage sämtlicher polnisch-Danziger Beziehungen ist, und daß man bei der Auslegung der Bestimmungen der Konvention auf ihn zurückgreifen muß" (S. 34). Das gilt besonders betr. Art. 104 des Vertrages (Rechte Polens in Danzig), der gewissermaßen als „pactum de contrahendo" anzusehen sei, nach Abschluß der Ausführungsverträge seine Rechtskraft verloren, seine Bedeutung als „hauptsächliche Interpretationsgrundlage" aber bewahrt habe.

2. Der Hafen und die Wasserwege.

§ 1. Neben einer kurzen Beschreibung der Danziger Hafenverhältnisse bringt dieser Abschnitt Ausführungen über die Begriffe: — „Hafen" im technischen Sinne und „Hafen" im ökonomischen Sinne. Im ersten Falle müsse man vom „Danziger Hafen" reden, im anderen Falle vom „Hafen Danzig". — Daran anschließend werden dann die Entscheidungen über den „Hafen im ökonomischen Sinne" gegeben, der sich ungefähr mit dem Gebiete der Stadt decke (Entscheidung des Hohen Kommissars von 1921 betr. der Hafeneisenbahnen, — Bericht der Experten-Kommission im Post-Streit von 1925 betr. den polnischen Postdienst).

§ 2. Der Hauptteil der Ausführungen dieses Kapitels, das über die Wasserwege handelt, ist dem Streit um die Verwaltung der Stromweichsel gewidmet. — Ausführlich wird eingegangen auf die Verschiedenheit des englischen und französischen Textes von

[1]) Vgl. demgegenüber die von Crusen im Handbuch des Völkerrechts, S. 141, angeführte Tatsache, daß rechtswidrige Handlungen gegen Danzig nicht innerstaatliches Unrecht, sondern völkerrechtliche Delikte, die den Völkerbund zum Einschreiten veranlassen, sind u. a. m.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Art. 104 des Versailler Vertrages („la Vistule polonaise" und „the Vistula in Poland"). Verfasser erwähnt dann unter Berufung auf einen Aufsatz von Professor Winiarski („Rzeki polskie . . . ., Posen 1922, S. 172—180) die Bemühungen Englands vor Abschluß der Danzig-polnischen Konvention von 1920 und meint: „England lag damals sehr viel daran, Polen von der Verwaltung der Danziger Weichsel auszuschließen und zwar aus dem Grunde, um für später nötigenfalls eine Grundlage zu schaffen, wenn es verlangte, daß die Weichsel als Fluß „von internationaler Bedeutung" im Sinne der späteren Konvention von Barcelona von 1921 anerkannt würde. Trotz einem starken Drängen von seiten Großbritanniens einigte sich die Botschafterkonferenz infolge des polnischen Einspruchs dahin, diese Frage vorläufig offen zu lassen, und obwohl dies nicht ausdrücklich in der Konvention vermerkt wurde, wurde doch bestimmt, den Hafenausschuß zu der Feststellung zu ermächtigen, welcher Teil der Weichsel entsprechend dem Artikel 20 seiner Verwaltung unterstehen soll. Daher muß man auch die Verwendung dieses unglücklichen Ausdrucks im englischen Text, der übrigens im letzten Augenblick vor der Unterzeichnung zustande gekommen sein soll, lediglich als ein Versehen erachten, dieses Ausdrucks, der einer der Hauptgründe für die für Polen ungünstige und dem Traktat widersprechende Interpretation geworden ist"(S. 40).

Nach einer kurzen Darstellung des seit 1921 währenden Streits heißt es, der polnische Standpunkt sei sowohl vom Präsidenten des Hafenausschusses als auch von dem Hohen Kommissar als „sachlich vollkommen berechtigt" anerkannt worden, und nur „formale Gründe" hätten eine Erledigung des Streits bisher gehindert (S. 41/42).

§ 3 behandelt den Freibezirk. Hier wird eine kurze technische Beschreibung, sowie eine Darstellung der rechtlichen Grundlagen des Freibezirks gegeben. Betont wird der günstige Einfluß des Freibezirks auf den Danziger Hafenverkehr, gleichzeitig aber auch darauf hingewiesen, daß die polnische Regierung 1922 das Projekt der Danziger Handelskammer, in Danzig einen „Freihafen" (in dem, zum Unterschied von dem „Freibezirk", auch industrielle Anlagen errichtet werden sollten) zu errichten, abgelehnt habe, da dadurch die Bestimmungen der Pariser Konvention über die Zolleinheit berührt würden, zu einem solchen Projekt also die Zustimmung beider Teile notwendig sei.

§ 4 trägt die Überschrift: „Der Charakter der Berechtigungen Polens im Hafen". — Unterschieden werden zwei Arten von Berechtigungen: — 1. als Mitverwalter[1]) und 2. als bevorrechtigter Hafenbenutzer.

Unter den Rechten Polens als „Mitverwalter" des Danziger Hafens werden u. a. angeführt: — das Recht zur Unterhaltung des eigenen Postdienstes, das Recht (!) zur offiziellen Begrüßung fremder Kriegsschiffe, ferner die „wenigstens theoretische Gleichberechtigung der polnischen Sprache . . . ." Dem gegenwärtigen Stand werden die weitergehenden Rechte auf Grund des Art. 104 des Versailler Vertrages gegenübergestellt. Hinsichtlich der heutigen Lage wird die Ansicht der polnischen Regierung hervorgehoben, daß „Polen in gewisser Hinsicht in Danzig ähnliche Rechte wie auf eigenem Gebiet besitzt[2])", daß die polnischen Schiffe in Danzig so behandelt werden sollten, als ob sie in einem polnischen Hafen sich befänden. Allerdings muß der Verfasser zugeben, daß der Hohe Kommissar, — zur Wahrung der „staatlichen Rechte" Danzigs —, in seiner Entscheidung von 1921 Polen hierbei nur eine besonders privilegierte Stellung eingeräumt hat. —

Bei dieser Gelegenheit weist der Verfasser mit aller Entschiedenheit die Entscheidung des Hohen Kommissars vom 15. August 1921 zurück, wonach Polen die Verpflichtung habe, den Danziger Hafen voll auszunutzen, „und zwar selbst dann, wenn es andere eigene Häfen an der Ostsee haben wird", — er be-

[1]) Entgegen den Ausführungen von Dr. Sławski, der von Polen als „Miteigentümer" des Danziger Hafens spricht.

[2]) Von uns gesperrt (Red).

zeichnet diese Entscheidung als „vollkommen unerhört, selbst im Lichte des Völkerrechts der Nachkriegszeit" und sagt, „wenn auch diese Entscheidung vom 15. August 1921 Rechtskraft gewonnen hat, so muß dieser Punkt als rechtlich nie vorhanden gewesen erachtet werden, — und zwar mit Rücksicht auf die offensichtliche, krasse Überschreitung der Kompetenz durch den Hohen Kommissar . . . ." (S. 46).

§ 5 erörtert „Eisenbahnen und Post". Hier begnügt sich der Verfasser mit einer kurzen Skizze der Rechtslage der polnischen Eisenbahnverwaltung auf dem Gebiet des Hafens; bei Berührung der Streitfrage betr. die „Eisenbahndirektion Danzig" betont er, daß der polnische Standpunkt von dem Völkerbundsrat und dem Hohen Kommissar als „sachlich" berechtigt anerkannt worden sei, allerdings muß er zugeben, daß diese beiden Stellen den Mangel rechtlicher Grundlagen für das polnische Vorgehen festgestellt haben.

Die Ausführungen über den polnischen Postdienst sind begreiflicherweise sehr kurz; die Frage sei „im allgemeinen ebenfalls günstig für Polen geregelt" worden.

§ 6 behandelt „Polen als Kunden des Hafens". — Darunter versteht Verfasser alle die Fälle, in denen Polen seine Rechte nicht selbständig, sondern nur durch Vermittlung des Hafenausschusses ausüben kann. Betreffend den Art. 26 der Pariser Konvention, der Polens Rechte näher definiert, zitiert der Verfasser aus einer Denkschrift des früheren polnischen Mitglieds des Hafenausschusses, des Admirals Borowski: — „Art. 26 der Konvention ist etwas, was gar nicht der Mühe wert war, zu schreiben, denn jeder Staat hat die gleichen Rechte in jedem anderen Handelshafen der Welt; es gab noch keinen Hafen, der sich gegen den Warenverkehr gewehrt hätte, im Gegenteil sie (die Häfen) konkurrieren untereinander um die Kunden". Aber er fügt hinzu: — „Aber aus diesen Worten geht keineswegs hervor, daß es für Polen unvorteilhaft ist, sich des Danziger Hafens zu bedienen, dagegen sprechen — nach Meinung des Direktors Nagórski — finanzielle Rücksichten, — in Hinsicht auf die polnische Zahlungsbilanz, ... weiter wirtschaftliche Bedenken, direkte Vorteile aus der Hafenentwicklung, Zusammenarbeit mit Gdingen . . . . schließlich politische Erwägungen — Stärkung des polnischen Besitzstandes in Danzig, Heranziehung des Danziger Handels zur Zusammenarbeit mit Polen und Vernichtung der Ansicht, das Danzig für Polen entbehrlich sei" (S. 49).

Weiter wird u. a. behandelt die Frage der Vermietung von Hafenplätzen und Speichern, welche Eigentum des Hafenausschusses sind. Besonderer Nachdruck wird gelegt auf die ausführlich wiedergegebene Entscheidung des Hohen Kommissars vom 27. 10. 1922, wonach bei der Neuvermietung polnischen Firmen der Vorzug zu geben sei.

Im § 7, der die Überschrift: „Polens militärische Rechte" trägt, werden erörtert: — die Frage des „port d'attache" und die Frage der Munitionstransporte. Hier gibt der Verfasser eine knappe Übersicht über die einzelnen Entscheidungen der Hohen Kommissare und des Völkerbundes; die Danziger Argumente werden dagegen nur sehr dürftig dargestellt. Unbedingt falsch ist es, wenn Verfasser von „einer gewissen Exterritorialität" des Munitionsbeckens spricht.

Geschildert wird auch noch die Frage der militärischen Bewachung der Munitionstransporte (seit 1921) und neuerdings des Geländes an dem „Munitionsbecken".

Der dritte Teil der Schrift behandelt den

Hafenausschuß (S. 57 ff.).

Zunächst wird die Entstehungsgeschichte (in § 1) geschildert. Bei der Erörterung der von Polen auf der Konferenz von Spa im Jahre 1920 gemachten Konzessionen wird mit besonderem Mißfallen bemerkt, daß in der Entscheidung des Obersten Rates gesagt wird, — der zu konstituierende Hafenausschuß solle die Interessen Polens und Danzigs vertreten. Nach der Abweisung des bolschewistischen Angriffs habe Polen erklärt, daß es sich an die Verpflichtungen von Spa nicht gebunden erachte, da nur ein Teil der Alliierten die zugesagte Hilfe gewährt habe. Die-

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

ser Standpunkt war nach Meinung des Verfassers wohl ethisch berechtigt, juristisch aber wohl unhaltbar: „Jedenfalls zwang England, — trotz der vorgebrachten juristischen Bedenken —, durch sein wirtschaftliches und politisches Übergewicht, Polen zur Ausführung der Bestimmungen des Juli-Abkommens". — Dann folgt eine kurze Skizze der Verhandlungen, welche im Oktober/November 1920 in Paris dem Abschluß der Konvention vorausgingen.

§ 2 behandelt den Wirkungsbereich des Hafenausschusses. — Über das Verhältnis der Pariser Konvention zum Versailler Vertrag werden verschiedene polnische Autoren zitiert, so Prof. Winiarski, der zwischen beiden keinen offenen Widerspruch sieht, während Siebeneichen gemeint habe, daß „der Hafenausschuß faktisch die Rechte erhielt, die Polen zuerkannt werden sollten". Schließlich wird auf Professor Ehrlich verwiesen, der zumindest die Verwaltung der Stromweichsel und das Recht zum Hafenausbau als dem Hafenausschuß zu Unrecht übertragen ansieht, da es Polen zustehe. Dieser Meinung scheint auch der Verfasser zu sein, der feststellt, daß Art. 104 des Versailler Vertrages darüber schweige, die Rechtsgrundlage aber in der Mantelnote sieht, wonach Polen mit Recht fordere, daß Leitung und Entwicklung des Hafens sich in seinen Händen befinden sollen. — Danach sei Art. 104 auszulegen. Wenn dem gegenüber die Ansicht der Danziger Vertreter, daß die Verwaltung des Hafens und der Wasserstraßen bei Danzig verbleiben müßten, zu der Kompromißlösung geführt habe, so stellt der Verfasser fest, daß die Übertragung der Hafenverwaltung an den Hafenausschuß zwar „die Buchstaben" des Versailler Vertrages nicht verletze, daß aber diese Lösung „nicht übereinstimmt mit der unzweifelhaften Absicht des Versailler Vertrages". Das Gleiche gelte auch für die Frage des Hafenausbaus, die auch nur mit formaler Zustimmung Polens an den Hafenausschuß übergegangen sei.

Die Frage der Verwaltung der Stromweichsel entspricht nach Meinung unseres Verfassers, obwohl die Entscheidungen des Hohen Kommissars und des Völkerbundsrates Rechtskraft erlangt haben, ebenfalls nicht den Bestimmungen des Versailler Vertrages. Hier heißt es schon, daß die Danziger Vorschläge, dieses Recht dem Hafenausschuß einzuräumen, „dem ausdrücklichen Wortlaut des Vertrages zuwider" gewesen seien[1]).

Auch das Eigentum an den Eisenbahnen im Hafen ist nach der Behauptung Firstenbergs zu Unrecht an den Hafenausschuß übertragen worden; diese Regelung sei allerdings ohne praktische Folgen geblieben, da die Verwaltung der Eisenbahnen im Hafen seit 1921 wieder in polnischen Händen sei.

Schließlich polemisiert der Verfasser noch mit der Danziger Auffassung, wonach der Hafenausschuß „eine Kompromißlösung, zu deren Gunsten Polen und die Freie Stadt auf einen Teil ihrer Rechte verzichtet haben", sei. Demgegenüber vertritt er die Ansicht der polnischen Regierung, daß „die Konvention dem Hafenausschuß keinerlei Verpflichtungen gegenüber Danzig auferlegt habe, daß die einzige Aufgabe (des Hafenausschusses) ist, ... den polnischen Interessen zu dienen . . . . und Polen die unbegrenzte Benutzung des Danziger Hafens zu sichern, sowie daß der Hafenausschuß in seinen Handlungen weder durch Bestimmungen der Danziger Verfassung, noch auch durch andere politisch-rechtliche Rücksichtnahmen beschränkt werden kann (z. B. durch das Argument von dem „Staat im Staate" (S. 64). Eine juristische Konstruktion der Befugnisse des Hafenausschusses wird allerdings abgelehnt, die ganze Angelegenheit sei Frage der Interpretation, die im Zweifelsfall auf den Versailler Vertrag (bzw. das, was Polen als „authentische Interpretation" des V. V. nennt) zurückgreifen soll.

§ 3 behandelt die „Innere Organisation des Hafenausschusses" (S. 64 ff.). Nach kurzen Mitteilungen über die Besetzung des Ausschusses durch Danzig und Polen folgt

[1]) Vorher (S. 39) hatte der Verfasser auf die mangelnde Übereinstimmung zwischen dem französischen und dem englischen Text hingewiesen (wobei der englische Text ausdrücklich von der möglichsten Angleichung der Weichselverwaltung an die Verwaltung der „Weichsel in Polen" redet.)

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

eine Darstellung der Dienstanweisung für die polnische Delegation[1]). Hier wird noch mitgeteilt, daß der Versuch des Hohen Kommissars (1922), den Hafenausschuß zahlenmäßig zu verkleinern, um größere Leistungsfähigkeit zu erreichen, von der polnischen Delegation abgewiesen worden sei (mit Hinweis darauf, daß z. B. der Liverpooler Hafenausschuß noch mehr Mitglieder zähle!). Von Interesse könnten folgende Mitteilungen sein: — In der ersten Hälfte 1922 wurde beim Handelsministerium (Departement für die Handelsmarine) eine „Ständige Kommission für Fragen des Danziger Hafenbetriebs" aus Vertretern der verschiedenen Ministerien und der Interessentenkreise errichtet. Diese Kommission, die nach ihrer Geschäftsordnung in engem Kontakt mit der polnischen Delegation beim Hafenausschuß stehen und mindestens zweimal monatlich Beratungen abhalten sollte, sei bis zum 12. Mai 1924 (dem Tage ihrer letzten Sitzung) im ganzen nur dreimal zusammengetreten; formal bestehe sie zwar heute noch. Ähnlich wurde 1926 bei dem polnischen Außenministerium ein „Komitee für Danziger Fragen" errichtet, in welchem neben allgemeinen Danziger Fragen auch Fragen des Danziger Hafens, besonders solche mit politischem Einschlag, gutachtlich erörtert worden seien. In rein wirtschaftlichen Fragen unterhandle die polnische Delegation direkt mit der Hafenabteilung des Handelsministeriums.

Im folgenden behandelt dann der Verfasser: — die Stellung des Präsidenten des Hafenausschusses und seine Befugnisse, das Beschwerderecht an den Hohen Kommissar, die Einteilung der inneren Verwaltung, die Gliederung der tatsächlichen Leitung. Hier kann sich der Verfasser nicht enthalten, anzuführen (ohne allerdings „die rechtliche Grundlage" für eine paritätische Besetzung anführen zu können), daß von 250 Angestellten des Ausschusses nur 9 polnische Staatsbürger und 9 Danziger Staatsbürger polnischer Nationalität seien. Er zitiert das Übereinkommen von 1923, wonach polnischen Staatsbürgern bei Neueinstellungen der Vorrang zu gewähren sei, fügt aber hinzu, daß die praktische Durchführung auf Schwierigkeiten stoße, da z. B. die Lotsen-Kandidaten das Schiffer-Patent für Große Fahrt aufweisen müßten, was in Polen eine Seltenheit sei.

Die Frage der Amtssprache sei Gegenstand lebhafter Streitigkeiten gewesen, schließlich durch Schiedsrichterspruch entschieden, wonach im Einzelfall der Präsident des Hafenausschusses entscheiden solle, welche Sprache zur Anwendung komme. Schließlich wird noch die Flaggenfrage erwähnt, die trotz mehrfacher Rekurse Danzigs zu dessen Ungunsten entschieden worden sei, da Danzig schließlich seinen Einspruch habe zurückziehen müssen. Eingehend berührt wird noch der langwierige Streit um die Frage der Hafenpolizei, (hier ist die Darstellung rein juristisch und enthält sich jeglicher politischen Äußerungen).

Im § 4 wird das Budjet-Recht recht kurz erörtert (S. 77 ff.). Neben der inneren Haushaltsgebahrung ist es besonders die Frage der eventuellen Zuschüsse von seiten Danzigs und Polens, die vom Verfasser berührt wird, wobei er mit offenem Mißvergnügen feststellt, daß die Bemühungen der polnischen Delegation, daß Polen in jedem Einzelfalle sein Einverständnis erklären müsse, gescheitert seien. Er betont aber, daß wenn auch die Entscheidung des Hohen Kommissars Rechtskraft erlangt habe und Polen die Hälfte des Haushaltdefizits zu tragen habe, es auch jetzt noch bezüglich einzelner Ausgaben das Recht habe, Einspruch (zwecks Untersuchung der Notwendigkeit) bei dem Hohen Kommissar zu erheben.

§ 5 (S. 79 ff.) erörtert eingehend die Frage der Eigentumsrechte am Hafen. Hier werden dargelegt: — die Verteilung des ehemals deutschen und preußischen Eigentums auf Danziger Gebiet an die drei Parteien (Polen, Freie Stadt und Hafenausschuß). Hierbei betont der Verfasser, daß es für Polen besonders günstig sei, wenn das Eigentum des Hafenausschusses, besonders Lagerräume, möglichst vergrößert werde, „da die polnischen Kaufleute den Danziger Hafen am besten durch Vermittlung des Hafenausschusses benutzen können". Ferner behandelt der Verfasser die Frage des Eigentums an den Eisenbahnen; — dieses sei

[1]) Vgl. Ostland-Berichte, Jahrg. 2, Nr. 9, S. 180.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

dem Hafenausschuß als „jus nudum" verblieben — und die Frage des Eigentums an den Wasserstraßen. — Hier sei die Entscheidung „ganz anders" (d. h. für Polen ungünstig) ausgefallen, da dem Hafenausschuß nur die Verwaltung der Gewässer übertragen wurde, das Eigentum dagegen bei Danzig verblieb.

Es werden ferner erwähnt: die Aufteilung des Schiffsparks der Stromverwaltung, die Frage der Rechtsnachfolge Danzigs (in bezug auf Mottlau und Kaiserhafen, — hier sei der sonst übermächtige Grundsatz, daß vornehmlich Polen und der Hafenausschuß als Rechtsnachfolger Deutschland-Preußens auftreten sollten, zu Gunsten Danzigs durchbrochen worden —, dann neben der Frage nach der Rechtsnatur des Eigentums des Hafenausschusses das Problem der Anleihen. Dargelegt wird die formale Seite (Entscheidungen des Hohen Kommissars und des Völkerbundes), wonach trotz allem ein Recht Polens, die Notwendigkeit des Anleihegrundes in Frage zu stellen, gewahrt bleiben solle. Das gelte ebenfalls für die Frage eines eventuellen Verkaufs von Hafeneigentum, und in besonderer Schwere gerade für die Aufnahme von Auslandsanleihen. Dabei wird betont, daß hier neben der Befugnis der polnischen Delegation zum Einspruch auch Artikel 7 der Pariser Konvention (auf Grund dessen Danzig vor Aufnahme von Auslandsanleihen Polen zu konsultieren habe) zur Anwendung gelange.

§ 6 (S. 90 ff.) behandelt dann noch „die öffentlich-rechtliche Stellung" des Hafenausschusses. Mit Nachdruck weist der Verfasser darauf hin, daß das Bemühen der polnischen Regierung, den Hafenausschuß der ausschließlichen Zuständigkeit der Danziger Gerichte zu entziehen, aus dem Grunde erfolgte, „um die besondere Rechtsstellung und die gleichrangige Lage beider Parteien ihm gegenüber zu dokumentieren", gleichzeitig aber auch aus praktischen Gründen, „um den polnischen Kaufmann von der nicht immer genügend unparteiischen Rechtssprechung der Freien Stadt Danzig unabhängig zu machen[1])."

Allerdings muß der Verfasser selbst zugeben, daß die Anwendung Danziger Rechts durch polnische Gerichte zu erheblichen Schwierigkeiten führen würde; das dürfte mit ein Grund sein, weshalb diese Lösung bisher nicht praktisch geworden ist.

Ferner untersucht der Verfasser noch die Frage, ob und unter welchen Bedingungen der Hafenausschuß internationale Verträge abschließen könne. Die Frage sei 1921 angeschnitten, aber ist bis heute noch nicht entschieden worden. Hier wird der polnische Standpunkt aufrechterhalten, nämlich, daß in dieser Frage der Hafenausschuß keine größere Selbständigkeit als Danzig genießen könne, daß also im Verkehr mit anderen Staaten Polen vermitteln müsse, daß ferner nicht Danzig, sondern allein Polen konsultiert werden müsse (S. 91).

Der Verfasser betont nochmals, daß der Danziger Hafenausschuß kein Subjekt des Völkerrechts und noch weniger befugt sei, im internationalen Verkehr selbständig aufzutreten, als die Stadt Danzig!

Unter Hinweis auf die Ausführungen von Prof. Winiarski, daß der Hafenausschuß, obwohl er einen Teil des Weichselstromlaufs verwaltet, nicht als Internationale Flußkommission im Sinne der Konvention von Barcelona zu betrachten sei, gibt der Verfasser schließlich seine Definition: — Der Hafenausschuß ist „eine autonome Wirtschaftsinstitution mit dem Charakter eines Zweckverbandes, geschaffen durch die Polnisch-Danziger Konvention, und zur Erfüllung seiner durch die Konvention festgelegten Aufgaben mit öffentlich-rechtlichen Attributen ausgestattet" (S. 92).

In dem „Anhang" (Teil 4) geht der Verfasser dann noch kurz ein auf die Tätigkeit des Hafenausschusses, wobei die juristische Argumentation zu Gunsten politischer Ausführungen wegfällt. —

Hier wird behauptet, daß, wenn die Verwaltung des Danziger Hafens bisher auf gewisse Schwierigkeiten gestoßen sei, dies nicht daher rühre, daß etwa die Lösung: „gemischte Verwaltung" durch

[1]) Von uns gesperrt. (Red.)

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Vertreter des Hafens und Vertreter des „Hinterlandes" fehlerhaft sei, sondern „nur deswegen, weil sehr häufig politische Streitigkeiten zwischen Polen und der Freien Stadt auf den Ausschuß zurückwirkten". Weiterhin wird die Stellungnahme der polnischen Delegation, daß die Danziger Hafenverwaltung keine Defizitwirtschaft betreiben dürfe, verteidigt, und zwar mit dem Argument, daß die Hafenabgaben ja nur einen geringen Teil der Frachten ausmachten. Das zweite Argument lautet: „die Defizitwirtschaft ist nur dann zulässig, wenn sie besondere handelspolitische Bedeutung hat, z. B. im Falle eines Konkurrenzkampfes[1] . . . einer Wirtschaftskrise und schließlich während der Anfangszeit der Hafenentwicklung („Entwicklungsdefizit")." —

§ 2 dieses Anhangs geht dann besonders auf die Finanzgestaltung der Hafenverwaltung ein. Hier betont der Verfasser, daß die ursprüngliche Lösung, wonach beide Teile das Defizit zur Hälfte decken sollten, „unzweifelhaft günstig" war[2]). Die Haltung der polnischen Regierung habe sich nach der Währungsreform, „vor allem mit Rücksicht auf die schwierige Finanzlage beider Parteien" geändert. Der wahre Grund für diese Wandlung wird aber schon stärker ersichtlich, wenn es weiter heißt: — „Was die angeblichen Vorteile des Zuschuß-Systems für den polnischen Handel anbetrifft, so zeigte sich, daß tatsächlich der ganze Gewinn aus dieser Sachlage hauptsächlich den Speditionsfirmen, die vornehmlich Danziger Eigentum waren, zufiel. Zwar sprachen auch andere politische Erwägungen (die Möglichkeit, auf die Freie Stadt Danzig und den Hafenausschuß einen Druck .... auszuüben[3]) gegen den Grundsatz der finanziellen Selbstgenügsamkeit des Hafenausschusses, — sie müssen aber gegenüber der Finanzlage Polens zurücktreten" (S. 96).

Weiterhin wird betont, daß dabei nur der Haushalt des Hafenausschusses, — soweit er den Hafen im engen Wortsinne betrifft —, ausgeglichen wurde, die Verwaltung der Flußläufe ergebe weiterhin ein Defizit [4]).

Später finden wir die wichtige Bemerkung, daß bezüglich der Aufnahme von Auslandsanleihen „von seiten Polens längere Zeit bedeutende Abneigung dagegen bestand, sich finanziell in Danzig festzulegen, solange die politischen Verhältnisse mit der Freien Stadt nicht endgültig geklärt waren".

Im Schlußwort bemerkt der Verfasser: „So also stellt sich in den Hauptumrissen die rechtliche Seite des „freien und sicheren Zugangs Polens zum Meere" dar, den die siegreichen Alliierten und Assoziierten Mächte ihm sicherzustellen beschlossen, und womit Deutschland sein formelles Einverständnis erklärt hat. Auf die Frage, ob dieses Recht bisher wahrhaft und in vollem Umfange verwirklicht worden ist, antworten alle polnischen Autoren ohne Ausnahme verneinend; trotzdem aber erfährt die Stellung Polens in Danzig eine langsame aber dauernde Verbesserung, und eine ganze Reihe von Streitfragen ist zu Gunsten der polnischen Rechtsansprüche entschieden worden."

[„Port Gdański ze stanowiska prawnego", Warschau 1927, 100 S.] **(40)**

---

[1]) Bei Gdingen ist sie augenscheinlich erlaubt, da dessen Anlage dem Konkurrenzkampf dient.

[2]) Die Bemerkung, daß diese Lösung „von dem kleinen Danzig bedeutend schwerer empfunden wurde als von Polen" steht also in krassem Gegensatz zu der Behauptung von dem mangelnden Opferwillen, den Danzig nach Ansicht anderer polnischer Autoren gezeigt haben soll.

[3]) Von uns gesperrt. (Red.)

[4]) Wenn der Verfasser behauptet, daß sich hier für den Ausschuß, — mittelbar für Polen —, eine schwere finanzielle Last ergebe, so müßte man ihn daran erinnern, daß es zum Teil Polen ja selbst gewesen ist, das durch seine Forderung auf Vertiefung des Laufs der Stromweichsel diese Kosten veranlaßt hat.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Die Bedeutung des Danziger Hafens für den Handel mit dem Nahen Osten.

Der relativ umfangreiche Artikel der offiziösen „Epoka" erschöpft sich (im Widerspruch zu dem Titel) hauptsächlich in einer eingehenden Beschreibung der Danziger Hafeneinrichtungen und einer kurzen Analyse des Hafenverkehrs im Jahre 1928. Immerhin erfährt man daraus Einiges über Pläne, die man polnischerseits hegt, deren Verwirklichung jedoch wohl noch kaum ernsthaft in Angriff genommen ist.

Denn von der Verbindung Danzigs mit den Balkan- und kleinasiatischen Häfen durch die Schiffe der Danziger „Scandinavian-Levant Linie" heißt es, daß in beiden Richtungen vorwiegend Stückgüter befördert worden seien, größere Massenladungen seien bisher relativ selten aufgeliefert worden.

Der Verfasser verspricht sich eine wesentliche Belebung des Verkehrs bei einem stärkeren Kontakt des polnischen Handels mit den Ländern des Nahen Ostens. Und zwar scheint es sich hier vor allem um neue Kohlenexportpläne zu handeln, denn es heißt, „wenn sich der Kohlentransport von Danzig nach Italien, wohin von Danzig im Jahre 1928 289 116 to exportiert wurden, auf dem Wasserwege bezahlt macht, so könnte auf diesem Wege ebenso die polnische Kohle auf dem benachbarten Balkanmarkt und in anderen Mittelmeer- und Schwarzmeerländern Absatz finden. Aequivalent für den Seeimport würden griechisches oder nordafrikanisches Erz sowie Phosphorite sein." Nach der Behauptung des Verfassers sollen die ersten Schritte zur Realisierung dieser Pläne schon gemacht worden sein, und zwar durch Schaffung einer entsprechenden Handelsorganisation.

[„Znaczenie Portu Gdańskiego dla Handlu z Bliskim Wschodem"; in: „Epoka", Nr. 31 (31. I. 1929), S. 9.]

(50)

Danzig und Gdingen.

Die offiziöse „Epoka" bringt einen sehr bezeichnenden Artikel des polnischen Mitglieds beim Danziger Hafenausschuß, Dr. F. Hilchen, dessen Aufgabe es ist, der polnischen Öffentlichkeit klarzumachen, „weshalb wir gleichzeitig sowohl den Gdingener Hafen bauen als auch den Hafen von Danzig modernisieren". Wie nicht anders zu erwarten, stellt der Verfasser die Versuche, den Gdingener Hafen gegen Danzig auszuspielen, ausdrücklich als „irrig" hin, und untersucht dafür die Frage der Notwendigkeit beider Häfen.

Ausgangspunkt für die folgenden Ausführungen ist der Grundsatz, daß soviel als möglich über polnische Häfen (— mit Rücksicht auf die Gestaltung der polnischen Zahlungsbilanz[1]) —) zu im- und exportieren sei. Verfasser meint, daß „wenn wir zu den Mengen, die unsere Häfen 1926 und 1927 umschlugen, nur die Hälfte dessen, was nach überseeischen Gebieten über fremde Häfen ging (?) hinzufügen, ... Danzig und Gdingen für einen jährlichen Umschlag von 15 000 000 to hinreichen müssen[2])."

Diesem Ziel stellt Hilchen sodann den gegenwärtigen Zustand gegenüber, wonach Gdingen und Danzig — bei 24 stündiger Arbeitszeit — mit großen Schwierigkeiten jährlich

[1]) Auf das neueste Werk des Verfassers: „Wpływ organizaji handlu zagranicznego na bilans płatniczy" werden wir in den „Ostland-Schriften" berichten. (Red.)

[2]) Ohne diese Rechnung weiter zu untersuchen, sei erwähnt, daß der Verfasser weiter hinzurechnet: die Hälfte des Transits nach Rumänien, Rußland und der Tschechoslowakei (ebenfalls von fremden, d. h. deutschen Häfen abzulenken!) mit 1 000 000 to, ferner einen jährlichen Normalzuwachs des Außenhandelsvolumens mit 5 % = 800 000 to. Insgesamt müßten die polnischen Häfen also eine Umschlagsfähigkeit von 16 800 000 to pro Jahr erreichen.

10 Mill. to umschlagen. Die Meinung, daß die im Bau befindlichen Umschlageeinrichtungen Danzigs und Gdingens genügende Abhilfe schaffen könnten, bezeichnet H. als „auf einem großen Irrtum beruhend", und zwar wegen der Drei-Schichten-Arbeit in beiden Häfen, die neben schädlichen Wirkungen für die Verladeeinrichtungen große Kosten für Im- und Export mit sich bringe, so daß es mit arger Übertreibung schließlich heißt: „Für das Geld, daß unsere Kaufleute, vollkommen unerfahren, für Waggonstandgelder und Schiffsliegegeld, für verteuerte Nacht- und Sonntagsverladung . . . . ausgegeben haben, hätte man einen dritten neuen Hafen bauen können."

Um möglicherweise eintretende ungünstige Folgen für die Zahlungsbilanz zu vermeiden bzw. um den fremden (d. h. deutschen) Vermittler auszuschalten, bleibt nach Meinung Hilchens nichts anderes übrig, als „sofort mit ganzer Kraft an den weiteren Ausbau beider Häfen heranzugehen". Die Frage, „bis zu welchen Grenzen die Häfen (und welcher von ihnen mehr) auszubauen seien", wird folgendermaßen beantwortet: 15—16 Millionen to seien jährlich — bei einer täglichen Arbeitszeit von 8 Stunden — umzuschlagen; die Möglichkeit von zwei bzw. drei Schichten solle als Reserve für Fälle besonderer Konjunkturnotwendigkeit verbleiben. „. . . . Die gegenwärtigen Einrichtungen, sowohl in Gdingen als auch in Danzig, sind mindestens zu verdreifachen, damit wir die Waren . . . . unter den Bedingungen, unter denen die Konkurrenzhäfen arbeiten, umschlagen können[1])."

„. . . . Alles, was wir auf diesem Gebiet auch bisher getan haben, ist wenig, denn bezüglich unserer Hafenpolitik sind wir sehr, und zwar um viele Jahre zurück[2])."

Zu den ganzen Ausführungen sei insofern noch Stellung genommen, als die Notwendigkeit eines weiteren Ausbaus der polnischen Häfen, um Raubwirtschaft zu vermeiden und Reserven für plötzliche Konjunkturnotwendigkeiten zu schaffen, selbstverständlich nicht abzuleugnen ist. Immerhin erweisen sich die Berechnungen doch als in vieler Hinsicht der Korrektur bedürftig, — ganz abgesehen davon, inwieweit das Programm der polnischen Hafenpolitik: „Waren von und nach Polen nur über polnische Häfen" verwirk-

---

[1]) Wenn bei den früheren Berechnungen des Verfassers über die Höhe des Mindestumschlags der polnischen Häfen (15—16,8 Millionen to jährlich) von unserer Seite eine Prüfung unterblieben ist, obwohl deren Resultat einige Abweichungen ergeben hätte, kann eine Prüfung dieser letzten Äußerung nicht unterbleiben. Hilchen sagt nämlich, nach Fertigstellung der gegenwärtig im Bau befindlichen Hafeneinrichtungen in Gdingen und Danzig würde die Umschlagsleistung beider Häfen zusammen 14 Millionen to (bei drei Schichten täglich) betragen. Demgegenüber ist zu sagen: die Umschlagsleistung beider Häfen betrug 1928 zusammen rund 10½ Millionen to; davon rund 2 Millionen to in Gdingen. Bekanntlich soll der Gdingener Hafen nach Fertigstellung der 1. Bauserie, die in diesem Jahr erfolgen soll, rund 8 Millionen to Umschlagsleistung aufweisen. Ferner soll das im Bau befindliche Hafenbecken in Danzig-Weichselmünde mindestens 6 Millionen to (wenn nicht gar 8 Millionen to) leisten, es ergibt sich also mindestens ein Plus von 12 Millionen to Umschlagsleistung. Die von Hilchen genannte Zahl von 14 Millionen to wäre also in jedem Falle auf 22—23 Millionen to zu korrigieren. Wenn also eine weitere Vermehrung in Frage kommt, so kann es sich nur um eine Verdoppelung, nicht aber um Verdreifachung handeln. Wenn Hilchen neue Kohlenmagistrale ins Feld führt, so sei betont, daß deren Leistungsfähigkeit 15 Millionen to betragen soll, daß also unter Hinzurechnung der bisherigen Leistung der immer wieder als belastet bezeichneten, vorhandenen Bahnen (rund 10½ Millionen to) sich eine Zufuhr von rund 26 Millionen to ergibt. Demgegenüber wiederholen wir das oben Gesagte: die Hafeneinrichtungen Danzigs und Gdingens zuzüglich der im Bau befindlichen können rund 22—23 Millionen to bewältigen. Wo bleibt da die Notwendigkeit der Verdreifachung? —

[2]) Von uns gesperrt. (Red.)

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

licht werden kann. Um so mehr als die Regelung der deutsch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen hier gerade grundlegende Änderungen schaffen könnte.

In den Schlußbemerkungen des Verfassers findet sich die Frage, deren Beantwortung er selbst bezeichnenderweise vermeidet: „Kann man unter solchen Bedingungen streiten und fragen, ob Gdingen weiter auszubauen und Danzig weiter zu modernisieren ist, und bis zu welchen Grenzen, und welcher von den Häfen zuerst[1])?"

[Dr. Feliks Hilchen: „Gdańsk i Gdynia"; in: „Epoka", Nr. 29 (29. I. 1929), S. 2.] **(32)**

Organisationsfragen der Gdingener Hafenverwaltung.

Diese Ausführungen von Dr. F. Hilchen (poln. Mitglied des Danziger Hafenausschusses) über „die Organisation des autonomen Hafens Gdingen" sind von Interesse in Hinsicht auf die Konkurrenz Gdingens gegenüber Danzig. Denn der Grundzug dieser Ausführungen ist immer wieder: — Vermeidung aller Schwerfälligkeit, welche die Konkurrenzfähigkeit Gdingens hemmen könnte! — Also gerade das soll vermieden werden, wodurch der Danziger Hafen in Anbetracht der eigenartigen Konstruktion des „Hafenausschusses" so bedenklich belastet wird.

Jedenfalls lehnt Hilchen es vollkommen ab, daß die Hafenverwaltung Gdingens als untergeordnete Behörde des Handelsministeriums konstituiert werde, denn „Gdingen als Behörde verwaltet auf Grund bürokratischer Vorschriften aus einer Entfernung von 400 km, wird sehr leicht durch die Konkurrenz geschlagen werden". Im Anschluß an ausländische Muster (Hafen-Organisation in Genua 1903, Bordeaux 1926) ist er der Meinung: „nur die Form voller Autonomie der Hafenverwaltung kann gute Resultate liefern". Eine autonome Hafenorganisation könne sich den jeweiligen Zufällen besser anpassen, sie vermeide den komplizierten Instanzenzug zu den verschiedensten Ministerien, sie könne die Interessentenkreise, — des In- und Auslandes —, besser zur Mitarbeit heranziehen. Unter den gegebenen Bedingungen, „wo wir mit der Konkurrenz anderer Häfen um unsere Häfen und um den Transport dieser Ware über polnische Häfen und Bahnen werden kämpfen müssen . . . .", komme nur der autonome Hafen („eine unabhängige wirtschaftlich-rechtliche Einheit, die eigenes Vermögen und das ausschließliche Recht, Hafenabgaben zu erheben, besitzt . . . .) in Frage. Diese autonome Hafenorganisation solle keine dauernde sein, sondern nur für die nächsten Jahrzehnte geschaffen werden; die Frage einer späteren Erneuerung bleibe offen. Über die Zusammensetzung dieses „Hafenausschusses" wird ersichtlich, daß die Regierung die eine Hälfte der Mitglieder (Delegierte der einzelnen Ministerien) stellt, während Selbstverwaltung und Wirtschaftskreise die andere Hälfte abordnen. So wie die Regierung für die voraussichtliche Dauer der Hafenverwaltung das gesamte Regierungseigentum im Hafen dem „Hafenausschuß" zu Eigentum überträgt, sollen auch die übrigen Mitglieder Kapital einbringen, das als Grundlage der Hafenfinanzen verwandt werden soll. Der Hafenausschuß soll vollkommen freie Verfügungsgewalt über den Hafen, seine Verwaltung und seinen Ausbau haben; der Regierung bleibt das Veto-Recht in folgenden Fällen gewahrt: 1. Aufnahme von Anleihen, 2. Höhe der Hafengebühren, 3. größere Investierungen. Desgleichen bedarf der Generaldirektor der Hafenverwaltung der Genehmigung seitens der Regierung.

Jede andere Organisationsform wird vom Verfasser strikt abgelehnt, die Errichtung beratender Organe bei den Hafenämtern (wie kürzlich die Einberufung des „Provisorischen Hafen-

[1]) Vom Verfasser gesperrt. (Red.)

ausschusses") könne nur Vorbereitung für die so skizzierte endgültige Organisation sein.

Über die Einzelheiten der Hafenverwaltung wird noch mitgeteilt: — Aufsicht (Hafenausschuß) und Verwaltung (Generaldirektor) sollen aufs Strengste geschieden werden. Ferner sollen der Hafenverwaltung sämtliche Funktionen der Behörden, die irgendwie den Hafen betreffen, übertragen werden, z. B. Hafenpolizei. Insbesondere aber sollen mit Eisenbahn- und Zollverwaltung besondere Verträge abgeschlossen werden, wonach die Erhebung jeglicher Manipulationsgebühren gegen Zahlung einer Pauschalsumme an die Hafenverwaltung übergeht. Über die Finanzgebahrung wird gesagt: „der Hafen wird keine Gewinne ausschütten, Haushaltsreste werden den Reserven zugeschlagen".

Besonders eingehend wird das Verhältnis zwischen Hafenverwaltung und Eisenbahn erörtert. Hier fordert Hilchen kategorisch: „Hinsichtlich der Eisenbahn-Anlagen, die zur Aufrechterhaltung des normalen Verkehrs bzw. zur Erweiterung des Hafens notwendig sind, muß der Hafenausschuß das Recht haben, sie selbst auszuführen, falls das Eisenbahnministerium sie nicht ausführen sollte[1]." Die Frage der Kosten sei ja nebensächlich, da bei der künftigen Liquidation des Hafenausschusses diese Neueinrichtungen in den unmittelbaren Staatsbesitz zurückfielen. Weiterhin sei es wichtig, daß die Eisenbahn zugunsten der autonomen Hafenverwaltung auf die Erhebung sämtlicher Gebühren für den Hafeneisenbahnverkehr (z. B. Verschiebegebühren) verzichte; als Gegenwert dafür solle die Eisenbahn die Hälfte der Eigenkosten von der Hafenverwaltung zurückerstattet erhalten. Der Grund für die Ausführungen des Verfassers ist auch hier: Vermeidung jeder Erschwerung einer unabhängigen Tarifpolitik des Hafens.

Allerdings weist der Verfasser darauf hin, daß wohl manchem Beamten eine solche Organisation recht neu und schwierig vorkommen werde[2]), daß aber auch die polnischen Juristen keine Revolution der Gesetzgebung zu fürchten brauchten, nachdem in anderen Ländern genügend Muster für seine Vorschläge realisiert worden seien. Zum Schluß empfiehlt Hilchen sein Projekt noch einmal mit dem Hinweis darauf, daß ein derartig organisierter Hafen „die Konkurrenz anderer Häfen nicht zu fürchten braucht".

[„Organizacja portu autonomicznego Gdyni"; in „Epoka", Nr. 104/105 (17. und 18. IV. 1929).] **(38)**

Stopczyk, W. Der internationale Handel in der Ostsee.

Als erstes Heft der von dem „Baltischen Institut" in Thorn (siehe „Ostland-Berichte", Jahrg. 3 (1929), S. 31) herausgegebenen Schriftenreihe „Dominium Maris" ist die vorliegende Arbeit erschienen, deren Aufgabe es sein soll, „auf Grund des internationalen Handels in der Ostsee (vorwiegend in den Jahren 1923 bis 1927) die Bedeutung Polens im Wirtschaftsleben der Staaten, die an dem Seehandel mit Polen größeren Anteil haben, zu zeigen" (S. 2). — Es sollen vornehmlich behandelt werden: die skandinavischen Staaten, Rußland, die Randstaaten, Deutschland und die westeuropäischen Staaten. Die Mittelmeerstaaten und Übersee sollen nur kurz gestreift werden. Ferner soll gezeigt

[1]) In Danzig bedurfte es vieler Mühen, um z. B. die Einstellung von Haushaltsmitteln für die Holmfähre durchzusetzen, ja sogar eines Appells an den Völkerbundsrat, um die polnische Eisenbahnverwaltung zur Erfüllung auch nur geringer Wünsche der Danziger Wirtschaft zu bewegen.

[2]) Auch aus anderen Äußerungen Hilchens geht hervor, daß eine gewisse Spannung zwischen den Vertretern Polens in Danzig und den übrigen polnischen Amtsstellen zu herrschen scheint.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

werden, „in welchem Maße Polen den freien Zugang zum Meer realisiert und seine Seehäfen: Gdingen und Danzig ausgenützt hat“ (S. 2).

Das Werk ist außerordentlich reich mit Tabellen (deren Text polnisch und französisch ist) ausgestattet und macht daher äußerlich einen guten Eindruck. — Gewisse Zweifel erheben sich allerdings schon bei einem Blick auf das wenig korrekte Schriftenverzeichnis. Dieses enthält nämlich neben polnischen Quellen nur drei deutsche Werke, darunter bezeichnenderweise „Löschin, Geschichte Danzigs“ (überdies anscheinend nur nach Zitaten bei Askenazy benutzt).

Die Zweifel an der Gründlichkeit der Arbeit werden durch eine genauere Durchsicht nur bestätigt; vielfältig sind die großen Tabellen nicht ausgenutzt, dafür Bemerkungen eingestreut, die ohne Schaden für die Darstellung unterbleiben könnten; — es steht aber gar nicht anders zu erwarten, nachdem aus den einleitenden Worten: „das wiedererstandene Polen muß den freien Zugang zum Meere als die grundlegende Bedingung seiner wirtschaftlichen und politischen Unabhängigkeit ansehen“ (S. 1), hervorgeht, daß auch dieses Werk nur wiederum „Beweise“ für diese These erbringen soll.

Vielfach erscheint es geradezu so, als ob der Verfasser, statt einer „Darstellung des Ostseehandels“, die man doch erwarten müßte, eine Zusammenstellung von (an sich durchaus guten und instruktiven) Tabellen, die mehr oder minder den Welthandel, und seine Gliederung nach den verschiedensten Gesichtspunkten zum Gegenstand haben, hat liefern wollen.

Abschnitt 1 soll den internationalen Handel vor den Teilungen Polens behandeln, bringt aber mehr historische Vorbemerkungen. — Es wird zunächst hingewiesen auf die überragende Bedeutung Hollands für den Ostseehandel im 17. Jahrhundert, ferner auf die Rolle Polens, insbesondere wegen des Getreide-Exports. Hierbei unterbleibt nicht die Erwähnung der „kostspieligen und manchmal schädlichen Vermittlung der Danziger Kaufleute“. Dafür zitiert der Verfasser eine ganze Reihe polnischer Stimmen des 16. und 17. Jahrhunderts, die durch den deutschen Forscher Naudé bestätigt würden. —

Zwischenein verbreitet sich der Verfasser über die „Ostseepolitik“ und Polens Anteil von den Jagiellonen an. In diesem Zusammenhang finden sich zwei charakteristische Bemerkungen über Danzig: 1. „das von den Kreuzrittern (1308) nach der Ermordung eines bedeutenden Teils der polnisch-kaschubischen Bevölkerung (10 000 Einwohner) eroberte Danzig[1])“ sei 1454 in Polens Hand gekommen, und 2.: „Der Politik der polnischen Könige (Sigismund I., Sigismund August, Stephan Bathory, schließlich Johann Sobieski) gelang es, gegen die Danziger Patrizier, in den breiten Schichten der städtischen, Handel und Gewerbe treibenden Bevölkerung, sowie bei den Zünften und bei den Leuten, die vom Hafen lebten, unter denen das polnisch-kaschubische Element am Größten war, Unterstützung zu finden“ (S. 7).

Anschließend erörtert der Verfasser das Projekt Johann Sobieskis, „im Einverständnis mit Schweden und bei Mithilfe Frankreichs Ostpreußen dem Kurfürsten zu entreißen“. Als der polnische König im Jahre 1677 in Danzig weilte, sei der Hauptzweck seines Aufenthalts (bei dem er den Zünften durch das Dekret von 1678 größeren Anteil am Rat, in der sog. „Dritten Ordnung“ verschaffte) der Vertragsschluß mit Schweden betr. die Besitzergreifung Ostpreußens gewesen, wo „der größte Teil der Bevölkerung Polen gewogen“ war. — Dieses Abkommen war (nach W. Konopczyński: „Polska a Szwecja“ 1924) „für beide Völker wie ein Wegweiser in die Zukunft: es bestätigt das natürliche Recht Polens auf eine ausgedehnte Küste: — lenkt die Schwerkraft Polens von der Düna-Mündung nach den Mündungen von Njemen, Pregel und Weichsel ab . . . der Plan von Johann III.

[1]) Als Quelle wird angegeben: Askenazy, S., „Gdańsk a Polska“, wie überhaupt dieses gegen Danzigs Selbständigkeit gerichtete Tendenzwerk die wichtigste historische Quelle des Verfassers ist.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

(Sobieski), der auf der Einverleibung Ostpreußens in Polen fußte, (würde) die logische Krönung der klugen Seepolitik seiner Vorgänger gewesen sein."

Aber dieser Plan Johann Sobieskis sei nur ein Plan geblieben wegen der Unwilligkeit des Adels. Außerdem seien die Kräfte des polnischen Volkes nach Süden (Türkenkriege) abgelenkt worden. Der Tod Johann (III.) Sobieskis habe die Epoche selbständiger polnischer Seepolitik abgeschlossen.

Der Rest dieses Abschnitts ist Friedrich dem Großen und den Teilungen Polens gewidmet. Dabei wird die Zollpolitik Friedrichs seit 1764 ausführlich erörtert, deren Folgen für den polnischen Getreide-Export über Danzig an Hand einer Tabelle (nach Korzon, „Wewnętrzne dzieje Polski") gezeigt werden. — Schließlich kommt der Verfasser noch auf die Frage des preußisch-polnischen Bündnisses von 1790 (wieder unter Verweis auf Askenazy) zu sprechen und betont den Abbruch der Verhandlung, weil „Danzig als Preis unannehmbar[1])" gewesen sei. Über Danzig heißt es noch: „Die zweite Teilung setzte auch der Freiheit Danzigs ein Ende. Vor den Mauern zeigten sich die preußischen Truppen. Nach mehrtägigen, erregten Beratungen erfolgte die Übergabe der Stadt, deren Senat an den König . . . . ein Schreiben sandte, um sich wegen dieser Handlung zu rechtfertigen. . . . . Für Danzig begann die schwere Zeit unter der preußischen Herrschaft, die mit geringer Unterbrechung — (1807—14) als von Frankreich nach der Niederlage Preußens bei Jena befreite „Freie Stadt" — sich bis zu der erneuten Niederlage Deutschlands . . . . . hinzog" (S. 11).

Abschnitt 2 (S. 12—29) soll den „Gegenwärtigen internationalen Handel in der Ostsee" behandeln. Nach kurzen Hinweisen auf die Wandlung des Welthandels gegenüber der Vorkriegszeit, insbesondere Sinken des europäischen Anteils (ausführliche Tabelle Nr. 3) geht der Verfasser zur Analyse der polnischen Handelsbeziehungen über (an Hand von drei Tabellen: Nr. 4. Außenhandel Polens und Prozentanteil der einzelnen Staaten, Nr. 5 und 6. Import bzw. Export Polens 1923—1927; absolute Zahlen der einzelnen Staaten). Hingewiesen sei dabei darauf, daß einmal Deutschland als „Ostseestaat" aufgezählt und daß Ostpreußen stets besonders aufgeführt wird.

Die Umsätze Polens mit Ostpreußen erscheinen dem Verfasser so wichtig, daß er ihnen folgende Ausführungen widmete: „Sie werden, ebenso wie der allgemeine Import aus Deutschland, beim Import geringer, steigen aber beim Export von Polen dauernd . . . . wegen des Strebens, den Königsberger Hafen als Hilfshafen für die Polen nicht genügenden polnischen Häfen auszunutzen" (S. 16). Aus folgenden Zahlen:

	1924	1925	1926	1927	
Import	3,7	6,2	1,6	9,6	Goldfranken
Export	10,5	12,7	20,6	52,1	„
Saldo	+ 6,8	+ 6,5	+ 19,0	+ 45,5	Goldfranken

will der Verfasser folgenden Schluß ableiten können: „Diese Umsätze sind das sprechende Zeugnis für das Hinstrebendes ostpreußischen Wirtschaftslebens zu Polen, — trotz der Hindernisse und Erschwerungen von Seiten der feindlichen politischen Faktoren, denen diese Annäherung zuwider ist" (S. 17).

Im übrigen habe der Zollkrieg (bei dem diesmal zugegeben wird, daß auch Polen Verluste dadurch erlitten hat!) eine Belebung der Handelsbeziehungen zu den westeuropäischen Ländern herbeigeführt. — Bei den angeführten Prozentzahlen wird auch diesmal auf die Steigerung von 1925 zu 1926 hingewiesen; daß sich die Zahlen für 1927 schon wieder rückläufig bewegen, wird schnell übergangen. Dafür wird betont, dadurch habe Polen „einen überflüssigen und kostspieligen Vermittler umgangen und un-

[1]) Vergl. dagegen Luckwaldt, Fr.: „Deutschland, Rußland, Polen", 1929, S. 9. „. . . . wenigstens zur Abtretung von Danzig möchte sich der polnische Reichstag allenfalls schließlich verstanden haben . . . ."

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

mittelbare Handelsbeziehungen mit den Polen freundlich gesonnenen Staaten angeknüpft[1])" (S. 17).

Nunmehr untersucht der Verfasser den Saldo der polnischen Handelsbilanz, — mit Bezug auf die einzelnen Staaten. (Tabelle 7. Die Handelsbilanz Polens 1923—1927 — Geordnet nach einzelnen Ländern. — S. 28.) Die allgemeine Gestaltung der polnischen Handelsbilanz (grundsätzlich passiv mit Ausnahme des Ausnahmejahres 1926: Kohlenstreik in England!) wird nur kurz gestreift, dafür sofort bezüglich des Umsatzes mit Skandinavien der aktive Charakter (Überschuß der Kohlen- und Zuckerausfuhr) und die Entwicklungsmöglichkeit festgestellt[2]). Die Umsätze mit Rußland seien wegen der besonderen Verhältnisse minimal geblieben. Bei den Randstaaten sei ein stetiges Wachsen der Beziehungen und Dauer des polnischen Aktivsaldos zu verzeichnen, das hänge mit der Rolle Lettlands, in gewissem Grade auch Estlands, als Transitland für den Handel mit Rußland zusammen. — Bei Litauen sei ebenfalls ein dauerndes Wachsen des Aktivsaldos trotz der politischen Schwierigkeiten festzustellen. Diese hätten zweifellos ungünstig auf die Wirtschaftsentwicklung Litauens und des nordöstlichen Polens, das von dem nächsten Hafen (Memel) abgeschnitten sei, gewirkt, dagegen geradezu ein Monopol für Deutschland geschaffen. — Bei den Umsätzen mit Deutschland wird der stetige Aktivsaldo betont, ferner gesagt: „Besondere Erwägungen zwangen Polen, — nachdem am 10. Januar 1925 die nach Art. 264—267 des Versailler Vertrages . . . . Deutschland auferlegte Verpflichtung, den 27 alliierten Staaten, darunter auch Polen, auf Grund der Meistbegünstigungsklausel zu behandeln, erlosch, — seine Handelsbeziehungen zu Deutschland mit großer Vorsicht zu regeln. Im Interesse Deutschlands kann Polen nur den Charakter des Lieferanten billiger Rohstoffe und Halbfabrikate, die für die deutsche Industrie benötigt werden, sowie von Lebensmitteln für die deutschen Arbeiterschichten haben. Und umgekehrt, da Polen für Deutschland ein wichtiger Absatzmarkt für deutsche Industriefabrikate ist und dadurch für Hunderttausende von deutschen Arbeitern den Lebensunterhalt gewährt, so hat es, angesichts der großen Arbeitslosigkeit in Deutschland, besondere Bedeutung inbezug auf die Handelsbeziehungen, was die deutschen maßgebenden Faktoren im Interesse dieser Schichten dazu veranlassen sollte, aus dem Wirtschaftsproblem, wie es der Abschluß des Handelsvertrages ist, die Polen vorgeworfenen politischen Momente zu beseitigen" (S. 21).

Bei den westeuropäischen Staaten wird eigentlich nur erwähnt, daß ihnen gegenüber der polnische Handel (abgesehen vom Jahre 1926), passiv ist, — daß die Handelsbeziehungen durch (einzeln aufgeführte) Verträge reguliert sind. Näher erörtert werden nur die Beziehungen zu Frankreich, mit dem sehr früh (1922) ein Handelsvertrag geschlossen wurde, durch den es besonders günstig gestellt sei. — Der Verfasser ist in seinem Urteil auffallend deutlich. Der Handelsvertrag sei geschlossen worden, als Polen noch nicht über einen genügend spezifizierten Tarif verfügte. Der Vertrag — gedacht als „Entschädigung für andere Gebiete, auf denen sich die Hilfe Frankreichs notwendig zeigte[3])" — stelle eine dauernde Belastung der polnischen Handelsbilanz, hauptsächlich wegen der dauernden Einfuhr von Luxuswaren dar. Verfasser erklärt daher: „die Revision des Vertrages wird im höchsten Interesse Polens liegen" (S. 22).

Die Ausführungen über die übrigen Staaten sind nur sehr kurz. Die Schweiz, Österreich, die Tschechoslowakei werden bewußt vernachlässigt, da sie für den Seeverkehr nicht in Frage

[1]) Ob nicht gerade diese neuen Verbindungen mit „befreundeten" Staaten sich kostspieliger auswirken werden als die Verbindung mit Deutschland? — Um so mehr als der Verfasser (S. 22) den Handelsvertrag mit Frankreich durchaus verurteilt! — — Ferner weist der Verfasser selbst (S. 73/74) auf die verlustreiche Tarifpolitik für den Kohlenexport hin.

[2]) Die Frage, ob die polnische Kohle die englische Konkurrenz auf die Dauer erfolgreich wird ertragen können, wird nicht berührt.

[3]) Sollte der Verfasser die Hilfe Frankreichs in Oberschlesien meinen? (Red.)

kommen, — bei Rumänien wird gerade auf die Möglichkeit des Transits für den polnisch-türkischen Handel hingewiesen. Die Handelsbeziehungen zu Italien, die heute passiv sind, würden nach Meinung des Verfassers bei Durchführung der polnischen Pläne direkter Schiffsverbindungen nach dem Mittelmeer (direkter Baumwollimport aus Ägypten) eine Änderung erfahren. Gegenüber diesen kurzen Darlegungen erscheinen die Äußerungen über die Türkei relativ breit. — Hier sieht der Verfasser große Perspektiven einer polnischen Handelsexpansion, — in Verbindung mit dem neu eingeführten Spiritusmonopol, ferner wegen der Lieferungsaussichten der polnischen Textilindustrie. Vorläufig aber muß der Verfasser nur ein „Scheitern der polnischen Wirtschaftsexpansion auf dem türkischen Markt" konstatieren (S. 25).

Ähnlicher Kürze befleißigen sich auch die übrigen Ausführungen betr. die überseeischen Handelsbeziehungen; bei China und Japan wird auf die Entfaltungsmöglichkeit besonders hingewiesen.

Abschnitt 3 (S. 30—54) untersucht die Struktur des internationalen Handels in der Ostsee.

Als Grundelemente für die Entwicklung des internationalen Handels stellt der Verfasser hin: 1. Naturbedingungen, — neben der Oberflächengestaltung hauptsächlich Naturschätze, 2. Unternehmergeist, sowie billige und geschickte Arbeitskräfte, 3. genügende Kapitalmengen zu geringen Zinssätzen, ferner eine vernünftige Finanzpolitik, welche die Kapitalansammlung .... begünstigt. — Dann geht der Verfasser sofort dazu über, Punkt 2 zu erörtern. Eine Tabelle — Nr. 8 — über die Bevölkerung der wichtigsten europäischen Staaten ist beigefügt. (Obwohl sehr spezifiziert, wird sie überhaupt kaum ausgenutzt.)

Ähnlich ist es auch mit der folgenden Tabelle (Nr. 9) über die Struktur des Außenhandels einzelner Staaten (getrennt: Einfuhr und Ausfuhr nach folgenden Gruppen: Tiere, Lebensmittel Rohstoffe und Halbfabrikate, Fertigfabrikate, Gold und Silber). Auch hier überläßt es der Verfasser den Lesern, die Tabelle selbst auszuwerten, — er begnügt sich mit allgemeinsten Bemerkungen und meint, (wahrscheinlich, um Polens protektionistische Handelspolitik zu verteidigen), daß für die Beseitigung der Zollschranken usw., durch welche einzelne Staaten ihrer Handelsbilanz die gewünschte Struktur verschaffen wollten, am eifrigsten diejenigen Staaten agitierten, „welche die Auslandskonkurrenz nicht zu fürchten brauchen, und die ausschließlich im eigenen Interesse ihre Absatzmärkte erweitern wollen, um durch diese ungesunden Mittel ihren kranken Wirtschaftsorganismus zu heilen" (S. 34). — Der Verfasser vermeidet es, offen „die deutsche Wirtschaftsexpansion" zu erwähnen.

Die Tabelle Nr. 10 „Handelsbilanzen einzelner Staaten" (1913, 1924—1926) bleibt gleichfalls so gut wie unerörtert; auch bei der folgenden (11.) „Zahlungsbilanz Englands 1924—1926" werden nur kurze Bemerkungen gemacht, um dann sofort zur Zahlungsbilanz Polens[1]) (Tabelle Nr. 12 für die Jahre 1923—1926, nach den Berechnungen von Dr. Piekałkiewicz) überzugehen. Hierzu wird gesagt: Grundlegend für die Gestaltung der polnischen Zahlungsbilanz sei die Handelsbilanz (die, abgesehen von 1926, immer mit einem Passiv-Saldo schließt). Einen gewissen Einfluß hätten die Überweisungen der polnischen Auswanderer. [Demgegenüber sind die Entnahmen der polnisch-jüdischen Palästina-Auswanderung, auf die der Verfasser noch hinweist, doch sehr unbedeutend.] Viel zu wenig Aufmerksamkeit schenkt der Verfasser den Einkünften aus den aufgenommenen staatlichen und privaten Auslandsanleihen, die in Polen zeitweilig den passiven Charakter der Zahlungsbilanz verdeckt haben[2]). Dagegen betont Stopczyk beson-

[1]) Die polnische Zahlungsbilanz wird, — auf Grund auch anderer Quellen — bei anderer Gelegenheit in den „Ostland-Berichten" eingehender erörtert werden.

[2]) Einkünfte aus

	1923	1924	1925	1926
Auslandskrediten:	186,9	444,4	595,6	395,0
abzügl. Rückzahlungen:	114,5	120,3	290,8	362,5
Überschuß der Eingänge:	72,4	324,1	304,8	32,5
demgegenüber Saldo der Zahlungsbilanz	+ 224,8	+ 2,2	— 39,8	+ 365,0

1924 und 1925 ist also der Aktivsaldo nur scheinbar (dank den Krediten!).

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

ders die Ausgaben aus dem Reiseverkehr (1923—1926: 66,6; 86,8; 82,0; 44,7) und weist mit Befriedigung auf die Abdrosselung des Reiseverkehrs durch die rigorosen Paßvorschriften hin.

Während so die hervorragendsten Posten der Bilanz fast gar nicht erörtert werden (Passivsaldo der Handelsbilanz, Zinsendienst und Amortisation der Auslandsanleihen usw.) findet der Verfasser jedoch den Raum, um dem Einfluß Danzigs auf die Zahlungsbilanz ausgedehnte Beachtung zu schenken. In der abgedruckten Bilanz finden wir unter Passivposten aufgeführt (in Goldfranken):

	1923	1924	1925	1926
Ausgaben des polnischen Im- und Exports in Danzig	13,2	14,2	12,0	19,4
Gewinn der Danziger Kaufleute am polnischen Außenhandel	13,3	15,0	15,0	17,4
Ausgaben polnischer Reisender im Danziger Staatsgebiet	7,5	14,2	12,0	12,2
Insgesamt:	34,0	43,4	39,0	49,0

Im Text betont der Verfasser nach Erwähnung einiger dieser (hier aus Tabelle Nr. 12 zusammengestellten) Posten, „wie brennend für Polen, außer der Handelsbedeutung, der Besitz der eigenen Seeküste ist . . . . Zusammen mit der Ausdehnung des Touristenverkehrs zur polnischen See geht die wirtschaftlich-kulturelle Stärkung des ortsangesessenen kaschubisch-polnischen Elements, — also derjenigen, welche die historischen und ethnographischen Rechte Polens auf die See verteidigten" (S. 39).

Weiter widmet der Verfasser seine Aufmerksamkeit der Frage: Welche Bedeutung hat der Besitz einer eigenen Flotte für die Zahlungsbilanz? — Abgesehen davon, daß in dem noch andauernden Anfangsstadium des polnischen Außenhandels „die polnischen Exporteure in der Regel nicht cif fremde Häfen liefern, sondern ihre Handelsexpansion im besten Falle auf fob Danzig, oft bei Vermittlung eines ausländischen Kaufmanns, beschränken", zahle Polen Jahr für Jahr bedeutende Summen für Auslandsfrachten; es wird angeführt die Berechnung von F. Rostkowski, wonach diese jährlich über 358 Millionen Gold-Złoty betragen sollen. (8 sh. = 10 Gold-Złoty Durchschnittsfracht pro to, auf 1 Million to See-Import nach Polen = 100 Millionen für den Import; auf 2,345 Millionen to See-Export = 258,5 Millionen Gold-Złoty[1].) Von dieser Summe soll durch die Inbetriebsetzung von 40 000 to der polnischen Staatsflotte, die jährlich 1 Million Güter befördern sollen, ein Betrag von rund 10 Millionen Złoty erspart werden.

Auch hier fehlt schließlich nicht die stereotype Formel: „Die Schaffung einer bedeutenden Handelsflotte . . . . ist grundlegende Bedingung für eine erfolgreiche Konkurrenz auf den internationalen Märkten, entscheidender Faktor für die Entwicklung des polnischen Seehandels, schließlich schlagendstes Argument für die unabweisbaren Rechte Polens auf die See . . ." (S. 40).

Die folgenden Seiten (40—54) sind nahezu vollkommen mit Tabellen ausgefüllt, und zwar:

Nr. 13. Der polnische Außenhandel (nach Richtungen geordnet, 1923—1927),

Nr. 13 a. Die polnische Handelsbilanz (Gesamtbild und nach einzelnen Ländern, — Durchschnitt 1923/1927),

Nr. 14. Wachstum des Welthandels (nach einzelnen Ländergruppen in Relativzahlen (1913, 1924 und 1925),

Nr. 15 und 15 a. Finanzen der wichtigsten Staaten (Nationalvermögen, Schulden, Geldumlauf usw., Außenhandel, Preisgestaltung usw. 1913—1926),

Nr. 16. Verbrauch an Kolonialwaren pro Kopf der Bevölkerung (1913 bzw. 1925),

Nr. 17. Der internationale Außenhandel in der Ostsee. — Import (Relativzahlen für 1923—1925).

Nr. 18. Dasselbe (Relativzahlen für den Export 1923—1925).

[1]) In der Zahlungsbilanz aber nicht aufgewiesen!

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Erneut muß hier gesagt werden, daß diese Tabellen kaum mehr als einen fast überflüssigen Schmuck des Buches darstellen; — zwar verleihen sie der Arbeit einen gewissen Wert für Nachschlagezwecke, — für die Arbeit selbst sind sie kaum oder gar nicht ausgenutzt[1]). Dafür gibt der Verfasser einige recht knappe Bemerkungen über die finanziellen Probleme, die mit dem Außenhandel verbunden sind. Allerdings beschränkt er sich hierbei vornehmlich darauf, zu zeigen, welche Bedeutung die Vereinigten Staaten von Amerika als Kreditgeber für Europa erlangt haben, wie schwer die Belastung Europas durch die amerikanischen Kriegskredite ist usw. Nach Hinweis auf die Gefahr, die dem verarmten Europa, insbesondere Polen, daraus droht, werden allgemein formulierte Forderungen betr. die zu bewahrende Handelsfreiheit aufgestellt.

Abschnitt 4 (S. 55—66) zeigt den Handel Polens mit einzelnen Staaten. Hauptsächlich wird das Verhältnis Polens gegenüber Deutschland und Rußland erörtert, „den beiden mächtigen Wirtschaftseinheiten, die nach entsprechender Normierung der Wirtschaftsbeziehungen für die Struktur des polnischen Ostseehandels erstrangige Bedeutung haben werden" (S. 55). Beigegeben sind hier folgende Tabellen (nach dem Brüsseler Schlüssel):

19 a. Außenhandel Polens 1922 bis 1927
19 b. Außenhandel Rußlands 1922—1927
19 c. Außenhandel Deutschlands 1922 bis 1927

} erläutert durch graphische Darstellungen für die Gruppen: Konsumgüter, Rohstoffe und Halbfabrikate, Fertigfabrikate.

Aus diesen Tabellen, die nicht näher analysiert werden, zieht der Verfasser den Schluß, daß Polen, „das in seinem Wirtschaftsaufbau eine natürliche Brücke zwischen dem Westen und Osten darstellt," bezüglich der Struktur seines Außenhandels zwischen Deutschland und Rußland eine Mittelstellung einnehme[2]). Jedenfalls stellt der Verfasser als Programm auf: „Wenn Polen seine wirtschaftliche Unabhängigkeit und Selbständigkeit bewahren will, um nicht, nach den traurigen Erfahrungen der Vergangenheit, die „natürliche" Ergänzung eines dieser beiden, im übrigen einseitig entwickelten, Wirtschaftsorganismen zu werden, muß es eine unabhängige Wirtschaftspolitik betreiben, die auf der Ausnutzung aller Trümpfe sowohl Deutschland als auch Rußland gegenüber beruht, ohne die natürliche Verbindung mit den übrigen Ostseestaaten, mit denen wirtschaftlich zu kooperieren im höchsten Grade — in beiderseitigem Interesse — geboten ist, ähnlich wie mit den westlichen Staaten, — zu vergessen" (S. 55).

Das Fehlen eines entschiedenen Wirtschaftsprogramms könne zu den gefährlichsten Folgen führen, da Polen dann immer schwanken würde, ob es sich auf Rußland und die dortigen Expansionsmöglichkeiten für die polnische Industrie ausrichten solle oder auf Deutschland, in welchem letzteren Falle diejenigen Wirtschaftszweige, die Rohstoffe oder Halbfabrikate mit der billigen Arbeitskraft ungelernter oder angelernter Arbeiter produzieren, zum Schaden der Gesamtwirtschaft Entwicklungsmöglichkeiten haben würden. — Eine bestimmte Antwort kann oder will der Verfasser nicht geben, er sagt statt dessen, „von den schrecklichen Perspektiven der wirtschaftlichen und politischen Abhängigkeit ist es vollkommen überflüssig zu reden, besonders deshalb, weil der Zugang zum Meere Polen einen durchaus anderen Weg für (seine) Wirtschaftsentwicklung, in der Kooperation, vor allem mit den Ostsee- und Überseestaaten, garantiert." Das, sollte man meinen, wäre ein Programm, — es wird aber wieder abgeschwächt durch die Bemerkung, „dieser Weg schließt aber auch die Zusammenarbeit mit den unmittelbaren Nachbarn (Deutschland und Rußland) nicht aus . . . ." (S. 61). Polen erwachse die Pflicht, die Entwicklung der Handelsbeziehungen genau zu überwachen. Unter diesem Gesichtspunkt folgt eine, allerdings sehr flüchtige Analyse der übrigen beiden Tabellen[3]):

---

[1]) Bemerkenswert ist, daß Deutschland in diesen Tabellen stets unter der Gruppe „Seehandel" erscheint!

[2]) Welcher Art diese sein soll, wird nicht gesagt.

[3]) Bei Deutschland wird selbstverständlich wieder getrennt: Ostpreußen und das übrige Deutschland.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Nr. 21. Der polnische Außenhandel mit einzelnen Staaten 1924.
Nr. 22. Der polnische Außenhandel mit einzelnen Staaten 1925.
(Auf die 5 Warengruppen verteilt.)

Den Schluß bildet ein Hinweis auf die verstärkte Wirtschaftsexpansion Deutschlands nach dem Osten.

Abschnitt 5. „Danzig—Gdingen und der Ostseehandel" (S. 67—94). Hier will der Verfasser untersuchen, „wieweit Danzig seine Aufgaben als für das Wirtschaftsleben Polens bestimmter Hafen erfüllt, welche beiderseitigen Vorteile sich daraus ergeben, ohne dabei die Frage zu übersehen, welche Kosten die wirtschaftliche Rolle Danzigs als Hafen für das polnische Wirtschaftsleben verursacht". Besonders die letzte Frage sei berechtigt, „angesicht der Tatsache, daß die Politik des Danziger Senats, der, weitgehend unter deutschem Einfluß verblieben, verschiedentlich, entgegen den eigenen Interessen, sich den polnischen Interessen entgegengestellt habe" (S. 67).

Nach den üblichen Darlegungen über die veränderte Rolle Danzigs gegenüber der Vorkriegszeit (wobei auch die „planmäßige Vernachlässigung" nicht fehlt) folgt (nach Tabelle 23 Schiffsverkehr im Danziger Hafen 1922—1927) der Hinweis auf die unzureichende Leistungsfähigkeit für den ansteigenden Export, — um die Notwendigkeit von Gdingen (und Dirschau) zu begründen. — Dabei heißt es, „liegt es im Interesse Polens, zum Schaden der eigenen Häfen, ausschließlich den Danziger Hafen, der sich auf Kosten dieser Häfen in nächster Zeit ausbauen will, zu unterstützen? — Darauf gibt die Politik der maßgebenden Kreise Polen, die das Verhältnis Danzigs zu Polen berücksichtigen, die Antwort. Danzig redet gern und viel über das Danzig-polnische Zollgebiet, d. h. von Polen und Danzig zusammen als Hinterland Danzigs. Danzig muß dessen eingedenk sein, daß es ihm nicht gelungen ist, selbst unabhängig von den erst in die Arena der Wirtschaft tretenden Häfen Gdingen und Dirschau, die Umsätze mit denjenigen Seestaaten an sich zu ziehen, die ihm auf Grund seiner Monopolstellung zufallen müßten" (S. 68/69). Zu letzterem wird erläutert, daß z. B. 1925 von dem schwedischen Erzimport noch 50 % über Stettin ging, daß Polen Teile seine Exports über deutsche Häfen leiten mußte[1]).

Im Anschluß daran werden die deutschen Häfen kurz berührt (Tabelle 25: Schiffsverkehr in deutschen Häfen 1913, 1924/1925 (Tonnage), ferner Tabelle 26: Schiffsverkehr in deutschen Häfen 1913, 1924/1925 (nach Flaggen).) Auf diese Tabellen, die wieder nicht ausgewertet werden, folgt eine Schilderung der Bemühungen Deutschlands, für seine Häfen Ladungen heranzuziehen. Es heißt dabei, „die Stellung der deutschen Politik, die sich gegenwärtig um polnische Ladungen bemüht, ist vorübergehend, hervorgerufen (außer durch das politische Streben, Polens wirtschaftlichen Aufschwung nicht zuzulassen und es vom Meer abzuschneiden — als dem grundsätzlichen Ziel) durch die ungünstige Konjunktur der Nachkriegszeit im Seehandel und beim

[1]) Beigefügt ist die Tabelle 24: „Der polnische Außenhandel, — mit Angabe der Rolle Danzigs und der übrigen Häfen". — Die Tabelle ist merkwürdigerweise nur für 1925 gegeben (absichtlich?) und zeigt (schon für 1925) ein Bild, das keineswegs den abfälligen Behauptungen des Verfassers entspricht. — Es gingen nämlich über Danzig:

	beim Import:	beim Export:	
Ostseeländer (Deutschland einschließlich!):	58,6 %	87,0 %	
Westeuropäische	77,7 %	80,0 %	
Mittelmeerländer	15,6 %	0,8 %	— bei geringen Mengen dieses Handels!
Überseeländer	62,4 %	7,8 %	

Aber vielleicht hat der Verfasser, der selbst an anderer Stelle da von spricht, daß eine zielbewußte See- und Handelspolitik lange Jahre zu ihrer Ausführung braucht, in diesem Falle erwartet, daß sich in einem Jahrfünft (1920—1925), das dazu noch mit solchen Ereignissen ausgefüllt war, es Danzig allein gelingen würde, die bisherigen Handelsrichtungen grundsätzlich zu ändern. — —

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Handel in der Ostsee, die heute nicht mehr ausschließliche Domäne Deutschlands ist . . . ." (S. 71).

Polen habe seine Passivität in bezug auf die Seehandelspolitik aufgeben müssen, „wenn es nicht aus eigener Schuld von seinem Zugang zum Meere abgeschnitten sein wollte". Danzig habe sich bemüht, zum Schaden der eigenen Wirtschaftsinteressen, Polen die Ausnützung des Zugangs zum Meere zu erschweren, da es unter dem politischen Einfluß Deutschlands verblieben sei. Aufgabe der Regierung sei es gewesen, den Warenstrom mit Hilfe einer entsprechenden Tarifpolitik den eigenen Häfen zuzuleiten[1]). Durch diese Tarifpolitik, die für Gdingen und Danzig prinzipiell gleiche Sätze festgelegt habe[2]) habe Polen „mit bedeutenden Opfern" sich neue Absatzmärkte erschlossen. Im einzelnen heißt es hier, „. . . bei dem Massengüterexport wurde weitgehendste Erniedrigung der Eisenbahngebühren, die z. B. für Kohle rund 60 % der eigenen Kosten darstellte, durchgeführt. So wurde, — unabhängig vom Versandort der einzelnen Grube — längere Zeit für den Transport von Exportkohle nach Gdingen—Danzig pro to berechnet Złoty 6,50, d. h. die Transportkosten für über 640 km Strecke auf ⅔ der Kosten fob Danzig gebracht, da ⅓ = 1,25 Gulden auf die Umschlagskosten in Danzig entfallen[3])". Sehr bedauert der Verfasser den Anteil Danzigs, über den er hinzufügt, er „stellt einen Passivposten der polnischen Zahlungsbilanz dar und hört auf, Verdienstquelle für die polnischen Staatsangehörigen zu sein, die, angesichts der künstlichen Überfüllung der Stadt durch das deutsche Element[4]) keine Aussichten haben, in Danzig Arbeit zu finden" (S. 73/74).

Auf Gdingen übergehend bemerkt der Verfasser: Polen, „das sich über die nicht genügende Umschlagsfähigkeit des Danziger Hafens vollkommen klar wurde" sei „angesichts der Unmöglichkeit, in nächster Zeit auf Herstellung besserer Verhältnisse zu rechnen", daran gegangen, den Hafen von Gdingen zu bauen, und „man rechnete dabei offensichtlich mit der Notwendigkeit, die Häfen zu spezialisieren, wobei Danzig unstreitig, als Weichselhafen, seine Rolle als Holzexporteur behalten würde" (S. 75). Wie diese „Spezialisierung" aussehen wird, wird aus dem Folgenden ersichtlich: 1. rechnet der Verfasser mit einer Minderung des Holzexports über Danzig, falls Polen mit Litauen zu einer Einigung kommt, also Memel als Ausfuhrhafen für Nordostpolen tätig werden wird. Auch könne, so meint der Verfasser, Königsberg einen Teil dieses Exports übernehmen. Und dann macht Stopczyk folgende vielsagenden Ausführungen: „In der nächsten Zeit muß Polen seine wirtschaftlichen Hauptinteressen längs der Magistrale, die Oberschlesien mit der Ostsee verbindet . . . ., zentrieren. Hier liegt die Hauptachse der industriewirtschaftlichen Interessen Polens, diesem Zweck soll vor allem Gdingen dienen, als Endhafen der Eisenbahnstrecke, obwohl ihm der Wasserweg fehlt." Es ist ein eigenartiger Trost für Danzig, wenn von diesem Wasserwege (der bekanntlich an Bedeu-

---

[1]) Betr. die Notwendigkeit der Tarifpolitik heißt es noch, es sei zu beachten, daß die Seefracht pro to rund $^1/_{20}$ der Eisenbahnfracht bzw. ¼ der Fluß- oder Kanaltransportsätze betrage. —

[2]) Tabelle 27 zeigt die Entfernung der Häfen Gdingen und Danzig von den Orten Polens einerseits, — den wichtigsten Häfen andererseits. (Angaben des Eisenbahnministeriums bzw. Flottenkommandos.) Diese vom Verfasser als selbstverständlich hingestellten „gleichen Sätze" hat Danzig erst nach jahrelangen Kämpfen um die „durchgerechneten Tarife" erreicht.

[3]) Nach Berechnungen der „Deutschen Rundschau" (Bromberg) belief sich 1928 der Zuschuß für den Kohlenexport auf 6 Złoty pro to, insgesamt 42 Millionen Złoty.

[4]) Von uns gesperrt. (Red.) Auch das „Baltische Institut" in Thorn scheint nichts davon wissen zu wollen, daß Danzig immer eine zu 95—97 % deutsche Bevölkerung gehabt hat. Die Behauptung, daß polnische Staatsangehörige „keine Aussicht haben, in Danzig Arbeit zu finden" dürfte wohl durch die Tatsache Lügen gestraft werden, daß mehrere Tausende von ihnen in Danzig tätig sind.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

tung ungeheuer viel verloren hat) gesagt wird, er sei „die Quelle des uralten Wohlstandes Danzigs" (S. 74).

Ebenso deutlich hinsichtlich der Stellung Polens gegenüber Danzig ist folgende Bemerkung des Verfassers: „angesichts der hohen Umladekosten in Danzig können bedeutende Mengen dieser Massengüter bei entsprechendem Ausbau des Gdingener Hafens, — bei gleicher Behandlung beider Häfen hinsichtlich der Eisenbahntarife — vom Danziger Hafen abgezogen werden" (S. 75). Wenn also bei Kohle, Zucker, Getreide und Naphta-Produkten eine Minderung des Danziger Anteils eintrete, — so blieben für Danzig schließlich ja noch die übrigen Güter, „die genügende Vorteile für den Danziger Vermittlungshandel, der sich über die empfindliche Verminderung des Exports beklagt" böten (S. 75). Ohne näher die Güter zu bezeichnen, werden nur, diesmal ohne Tabelle, einige Zahlen — 1911/1913: 28 000 to; 1925: 149 000 to; 1926: 113 000 to — angeführt.

Später bemüht sich der Verfasser nachzuweisen, daß das Mißverhältnis zwischen Import und Export allgemein sei, „die polnischen Häfen befänden sich nicht in besonders schlechter Lage". Zu diesem Zweck fügt er die Tabelle 28 „Warenverkehr in Gdingen, Danzig und Hamburg" bei, die zeigen soll, wie das Verhältnis von Ladung zu Reg.-Tonnenzahl ist[1]).

Nach Meinung unsers Verfassers ist dem Übel durch Verbesserung der Ladeeinrichtungen, die gleichzeitig eine Verringerung der Umschlagskosten mit sich bringen, abzuhelfen, und er benutzt diese Gelegenheit, — nach Wiedergabe der Danziger Umschlagskosten (für die wichtigsten Massengüter pro to, ferner in Tabelle 29: Gesamtaufstellung für 1926; beides nach Angaben einer Privatfirma) die Notwendigkeit Gdingens nochmals zu erhärten. Vorher sagt er noch über die Umschlagkosten in Danzig: „Dazu kommen bedeutende Beträge für die Hafenabgaben, sowie für Lagergebühren, alle möglichen Manipulations- bzw. Verwaltungsgebühren, die, wegen der Danziger Währung, im Danziger Hafen besonders hoch sind" (S. 79). Nach kurzer Skizze des Gdingener Hafenverkehrs in den Jahren 1926 und 1927 und dem Hinweis auf die geplante Schaffung eines Freibezirks in Gdingen bzw. eines Transitfreilagers für die Tschechoslowakei findet sich folgende wichtige Bemerkung: „eine Reihe rechtlicher Bestimmungen sollen die Entwicklung Gdingens sichern, als polnischen Hafens, der die polenfeindliche Politik der deutschen Häfen, die auf lange Sicht berechnet ist, sowie Danzig, sofern dessen polenfeindliche Politik nicht geändert wird, hemmt" (S. 79).

Im übrigen enthält dieser Abschnitt noch eine Anzahl großer Tabellen, die aber auch hier wieder nicht ausgewertet sind, nämlich:

Tabelle 30: Der polnische Außenhandel unter Berücksichtigung der Danziger Umsätze (für 1924 und 1925) nach Warengruppen.

Tabelle 31: Der Schiffsverkehr in den Häfen: Gdingen und Danzig — 1924—1927, für 1926 und 1927 aufgeteilt auf einzelne Nationen.

Tabelle 32: Schiffsverkehr in Gdingen und Dirschau 1924—1927; Gesamtzahlen und verschiedene Einzelangaben.

Tabelle 33: Der polnische Außenhandel unter Berücksichtigung des Danziger Anteils (1924 und 1925; Wertzahlen für einzelne Länder getrennt).

---

[1]) Die Tabelle besagt in diesem Zusammenhang wenig, da für Hamburg nur die Zahlen für 1912 und 1924/25 angegeben werden, ein Vergleich für 1926 und 1927 nicht möglich ist; außerdem scheint gerade Hamburg als Vergleichshafen nicht sonderlich günstig gewählt. — Ferner ergeben die folgenden Zahlen doch ein Bild, das den obigen Worten des Verfassers wenig entspricht, nämlich:

auf 1 Reg.-To. entfallen Ladung (in to)

	Hamburg		Danzig		Gdingen	
	Import:	Export:	Import:	Export:	Import:	Export:
1912	1,230	0,590	1,176	1,320	—	—
1924	0,830	0,410	0,541	0,923	0,044	0,643
1925	0,780	0,420	0,369	1,090	0,021	0,700
1926	—	—	0,180	1,666	0,001	1,987
1927	—	—	0,389	1,623	0,015	2,137

Tabelle 34: Umsätze im polnischen Außenhandel mit Berücksichtigung Danzigs für 1925. (Getrennt nach einzelnen Ländern, — für diese Angabe der wichtigsten Warengruppen mit Gewichts- und Wertzahlen).

In den restlichen Ausführungen beschäftigt sich der Verfasser mit dem Zollverteilungsschlüssel (und zwar durchaus oberflächlich!) Er stellt den Ausführungen des früheren Finanzsenators Dr. Volkmann und des Direktors des Danziger Statistischen Amts, Dr. Funk (in dessen Arbeit, „Die Danzig-polnische Zollunion, der bisherige und künftige Zollverteilungsschlüssel", Jena 1926), wonach dieser künftig 14 bis 15,68 % der gesamten polnischen Zolleinnahmen betragen müßte, die Berechnungen von Dr. Piekałkiewicz gegenüber, wonach der Anteil Polens beim Import 97,24 % betragen haben solle, auf Danzig im Jahre 1923 also nur 2,76 % hätten entfallen müssen. Tatsächlich betrug der vertraglich festgesetzte Anteil Danzigs 7,35 %, nachdem der Verbrauch der Danziger Bevölkerung auf das Sechsfache der polnischen Kopfquoten angenommen worden war. Zu den von Dr. Funk errechneten Verbrauchszahlen heißt es: „man sollte der Danziger Bevölkerung aufs Wärmste zu diesem Wohlstand, der so offensichtlich aus der Verbindung mit Polen fließt, Glück wünschen". Die Statistiken, auf denen die Arbeit von Dr. Funk fuße, seien „durchaus unvollständig und vollkommen unzuverlässig . . . ." (S. 85). Das beweise nicht nur der Vergleich mit der polnischen Eisenbahnstatistik, sondern auch mit den Verbrauchsziffern der Nachbarländer, auch Deutschlands. Dieser Vergleich zeige „kraß den tendenziösen Charakter der Zahlenangaben, die Danzig als Rechtfertigung seiner Ansprüche dienen sollen . . . ."

Ohne die Tatsache, daß Danzig nicht nur wegen des gesteigerten Verbrauchs der Bevölkerung, sondern auch wegen der Mehrkosten der Verwaltung einen höheren Anteil an den Zolleinnahmen verlangt, auch nur mit einem Wort zu streifen, geht der Verfasser dann zu dem beliebten Thema: „Stellung der Zölle im Danziger Staatshaushalt" über. Wenn Danzig z. B. in den Voranschlag für 1926/1927 die Zölle mit 16,6 Millionen Gulden eingesetzt habe, so sei diese Summe „zu hoch und unberechtigt", sie werde aber augenscheinlich „benötigt als Argument im Falle, daß sie nicht erreicht wird, für die Schuld der polnischen Wirtschaftspolitik an dem Defizit des Danziger Haushalts, der zerrüttet ist durch die verschwenderische Politik des Danziger Senats, die übermäßigen Sozialleistungen, die aus der künstlichen Zurückhaltung des deutschen Elements in Danzig als Ruhegehaltsempfänger, Invaliden und Beamte, die über ⅓ der Danziger Bevölkerung betragen und über 60 % des Haushalts verschlingen, sich ergeben" (S. 92).

Wenn Danzig seine Finanzen sanieren wolle, so solle es die Weisungen des Völkerbundes beachten und die Zahl seiner Beamten reduzieren, darunter befänden sich nämlich nicht weniger als 4250, die (selbst bei Berücksichtigung der Lebenshaltungskosten) das Gehalt polnischer (Ministerial-)Referenten erhielten, 208 sogar mit dem Einkommen eines polnischen Unterstaatssekretärs. — Ebenso besitze Danzig „außer der Verwaltungspolizei eine militärische Formation, die vorwiegend aus Unteroffizieren der früheren deutschen Armee gebildet sei . . . . unter dem Namen Schutzpolizei. Zusammen mit der Verwaltungspolizei besitzt Danzig 2000 Polizeibeamte, d. h. rund einen Polizisten auf 200 Einwohner, d. h. 4—5 mal so viel, als z. B. in den westlichen Wojewodschaften Polens[1])" (S. 92).

Weiter empfiehlt der Verfasser den Abbau der Sozialleistungen und stärkere Ausnutzung der Monopole und weist darauf hin, daß die Kosten der Zollverwaltung in Danzig prozentual höher seien

[1]) Welcher Wert gerade dieser letzteren Äußerung beizulegen ist, zeigt sich am Besten darin, daß tatsächlich am 31. 12. 1924 (nach dem Jahrbuch des Finanzministeriums) Staatspolizei, Zollwache und Grenzschutzkorps (deren Funktionen in Danzig unter ganz anderen Verhältnissen die Schutzpolizei versieht), rund 57 500 Köpfe zählten; tatsächlich betrug also der Stand in Polen: 1 Polizist auf rund 500 Einwohner!

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

als in Polen (ohne allerdings auch auf den Unterschied der lokalen Bedingungen hinzuweisen!).

Schließlich berührt er nochmals die Frage der Hafengebühren und bemerkt: „sie sind sehr hoch, daher der Grund, weshalb der Seehandel, — auch dank der Tarifpolitik der deutschen Eisenbahnen — sich gern der deutschen Häfen bedient" (S. 93). Er führt darauf eine Reihe von Beispielen an (ohne allerdings Vergleiche anzustellen); — der Gedanke, daß hier Polen, dessen Vertreter durch ihr Drängen auf Rentabilität der Danziger Hafenverwaltung mindesten mit- wenn nicht gar alleinschuldig sind, Abhilfe schaffen könnte, bleibt ihm vollkommen fern. Allerdings müßte dazu auf polnischer Seite der ernste Wille vorhanden sein, den Danziger Hafen möglichst zu vervollkommnen, während das Gegenteil aus den folgenden Ausführungen hervorgeht. So erklärt der Verfasser offen, die rationelle Ausgestaltung eines Hafens erfordere „bedeutenden Kapitalaufwand, ... Neuanlagen, die (soweit es den polnischen Anteil betrifft) sich leichter in dem neuentstehenden polnischen, als in dem alten überlasteten Hafen machen lassen[1])" (S. 93). Für die Zukunft müsse die Entwicklung Gdingens gesichert werden, „entweder durch eine Politik der Teilung und Spezialisierung der Häfen, oder auch durch gehörige technische Ausrüstung des neuen Hafens, — in der Erwägung, daß . . . . stets diejenige Kalkulation siegen wird, die geringere Handels- und Verwaltungskosten vorsieht und verwirklicht, — — dem Kunden am besten zu dienen weiß" (S. 94).

Abschnitt 6 (S. 96—130) untersucht den „Warenumsatz im polnischen Ostseehandel". —Zwei frühere Bemerkungen gelten auch für diese Ausführungen: 1. Der Begriff „Ostseehandel" wird vom Verfasser, weil das besser zu seiner These paßt, so weit gefaßt, daß darunter auch Staaten fallen, die nicht Ostseestaaten (im engen Wortsinne) sind, zu denen aber der Handel über die Ostsee geleitet werden könnte, 2. eine große Zahl von weitgehendst ausgegliederten Tabellen wird beigefügt, aber kaum ausgewertet. — Wir stellen zuerst die Tabellen zusammen:

Nr. 35: Ausfuhr von Steinkohle von England, Deutschland und Polen nach den „Ostseestaaten", 1924—1925. Mengenzahlen.

Nr. 36: Die polnische Kohlenausfuhr (nach einzelnen Staaten). Mengenzahlen. 1923—1926. Monatsdurchschnittszahlen; für 1926 Zahlen für die einzelnen Monate.

Nr. 37: Kohlenausfuhr über Danzig, Gdingen und Dirschau. 1925—1927. (Nach einzelnen Ländern) für 1926 und 1927 getrennt für die drei Häfen.

Nr. 38: Kohlenproduktion und -verbrauch der wichtigsten Staaten, 1913, 1922—1924.

Nr. 39: Kohlenausfuhr Polens 1924—1926 (besondere Ausweise für den oberschlesischen Anteil) nach einzelnen Staaten getrennt.

Nr. 40: Der Import Polens an Erzen 1924/1925. (Anteil Danzigs besonders.) Mengenzahlen.

Nr. 41: Berg- und Hüttenproduktion der wichtigsten Staaten. (Kohle, Roheisen, Stahl und Zink.) 1913, 1923—1925.

Nr. 42: Produktion von Naphta und Verbrauch von Destillationsfabrikaten (1921—1926) für die wichtigsten Staaten.

Zu Nr. 42: Polens Ausfuhr an Naphta und Naphtaprodukten 1920—1927 (in Mengenzahlen).

Nr. 43: Ausfuhr Polens (wie oben) 1923—1926, auf einzelne Absatzländer verteilt (Mengenzahlen).

Nr. 44: Die wichtigsten Holzexportländer und (gegenübergestellt) wichtigste Abnehmerstaaten (in Prozentzahlen).

Nr. 45: Die Weltausfuhr von Holz (1922/1923), verteilt auf die einzelnen Exportstaaten.

Nr. 46: Die polnische Holzausfuhr (1922—1927) bei Trennung des Prozentanteils, ob unbearbeitet oder bearbeitet usw.).

---

[1]) Hier ist mit aller wünschenswerten Deutlichkeit die wahre Stellung Polens gegenüber dem Danziger Hafen gekennzeichnet. Der Danziger Hafen soll rückständig bleiben, damit Gdingen von einem unerwünschten Konkurrenten befreit wird!

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Nr. 47: Die polnische Holzausfuhr nach einzelnen Staaten (Gewichtszahlen) 1922—1926.

Nr. 48: Polens Ausfuhr an Holzfertigfabrikaten, nach einzelnen Staaten getrennt, 1922—1926.

Nr. 49: Die polnische Holzausfuhr nach dem Auslande mit der Eisenbahn, getrennt nach einzelnen Eisenbahndirektionen. 1925—1926.

Nr. 50: Die Holzausfuhr über Danzig (1912, 1922—1927), — Gesamtzahl (Zuführung auf Eisenbahn u. Flußtransport getrennt).

Nr. 51: Ein- und Ausfuhr Polens an Konsumgütern (Getreide, Mehl, Heringe, einzelne Kolonialwaren) für 1920—1927.

Nr. 52: Die Getreideproduktion der wichtigsten Staaten 1920—1924 Durchschnitt, 1925—1926 (Roggen, Weizen, Gerste und Hafer in Mengen).

Nr. 53: Der polnische Getreideverbrauch 1922/23, 1923/24, 1924/25, 1925/26 für die vier wichtigsten Arten. (Bei Verbrauch pro Kopf Gegenüberstellung der deutschen Quote.)

Nr. 54: Getreideverbrauch der wichtigsten Staaten. Durchschnitt von 1923—1925 (vier wichtigste Arten).

Nr. 55: Ein- und Ausfuhr der wichtigsten Staaten von polnischem Getreide und Hülsenfrüchten usw. 1924 und 1925. (Danzigs Anteil besonders ausgewiesen.)

Nr. 56: Ausfuhr der wichtigsten Getreidearten über Danzig 1923—1927.

Nr. 57: Einfuhr der wichtigsten Getreidearten über Danzig 1923—1927.

Nr. 58: Der Prozentanteil des polnischen Zuckers an dem Zuckerverbrauch der wichtigsten Abnehmerstaaten. 1925.

Nr. 59: Die polnische Zuckerausfuhr nach einzelnen Staaten (Mengenzahlen) 1924, 1925, 1927.

Nr. 60: Die polnische Fischeinfuhr 1920—1927 (in to).

Nr. 61: Die Baumwollindustrie. (Zahl der in Betrieb befindlichen Spindeln, für die wichtigsten Staaten 1913, 1923—1925.)

Nr. 62: Verbrauch von Baumwollgeweben pro Kopf der Bevölkerung (verglichen Polen, Deutschland, die Tschechoslowakei) 1922—1925.

Nr. 63: Die europäische Baumwollausfuhr (1909—1913, 1923—1926), getrennt nach einzelnen Staaten.

Nr. 64: Der Verbrauch der wichtigsten künstlichen Düngemittel in Polen (1923—1927) absolute und relative Zahlen.

Aus den wenigen Bemerkungen des Verfassers zu diesen Zahlenaufstellungen sei Folgendes hervorgehoben: Zunächst betont der Verfasser die Notwendigkeit besserer Wasserverbindungen für die Kohlenreviere; ferner fordert er zielbewußte Exportpolitik, um z. B. gleichzeitig den Erzimport den polnischen Häfen zuzuleiten. Gerade zu diesen Ländern (vor allem handelt es sich dabei um Schweden) seien die Beziehungen zu pflegen, da sie als voraussichtliche Absatzmärkte für Produkte der polnischen Metallindustrie in Frage kämen. Statt eine Analyse der beigefügten Tabellen zu geben, verbreitet sich der Verfasser dann über die staatspolitische Bedeutung der polnischen Kohlenausfuhr, für die „Unterhaltung einer mehr als hunderttausend Menschen zählenden Schar polnischer Arbeiter, die zusammen mit den Hüttenarbeitern für den . . . polnischen Charakter Oberschlesiens entscheidend seien" (S. 105). Es sei kein Zufall, daß „die Eisenbahnstrecke und die projektierte Kanalverbindung wie zwei Klammern das polnische Schlesien mit der Ostsee verbinden . . . .; sie verbinden dadurch zwei Gruppen des polnischen Volkes, Schlesier und Kaschuben, die beide feindlicher Übermacht ausgeliefert, Polen die Treue bewahrten" (S. 105). Es folgen kurze Hinweise auf die Bedeutung der Kohlenproduktion für die Behebung der Arbeitslosigkeit in Polen, — die Mahnung, die während des englischen Streiks eroberten skandinavischen Märkte gegen die englische Konkurrenz zu verteidigen. —

Bei der Besprechung der Holzausfuhr beklagt der Verfasser die Monopolstellung Deutschlands als Abnehmer, — da es sich hierbei vor allem um unbearbeitete Hölzer handele, die später von Deutschland weiter exportiert würden. — Später wird noch kurz die Holzausfuhr über Danzig berührt, — dabei (wie schon

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

früher) die Möglichkeit einer Minderung bei Wiederbelebung des Exports über Memel bzw. Königsberg erwähnt. — Schließlich geht der Verfasser noch auf die Entwicklung der polnischen holzverarbeitenden Industrie ein. —

Auch die Bemerkungen über Getreideproduktion, Getreideverbrauch und Getreideexportmöglichkeiten zeichnen sich allein durch Kürze aus. — Der Verfasser meint, Polen könne in Normaljahren Getreide ausführen, ohne dabei die russischen Methoden der Vorkriegszeit, — Export auf Kosten der inneren Bedarfsdeckung —, anzuwenden. Mit dazu beitragen würde eine geregelte Versorgungspolitik, Anlage von Getreidelagerhäusern usw. Andererseits zeige die Struktur der polnischen Landwirtschaft (Kleinbauerntum) durchaus die Notwendigkeit, zur geregelten Vieh- und Fleischproduktion überzugehen.

So kurz und flüchtig diese Bemerkungen im allgemeinen sind, so findet der Verfasser doch Raum genug, Danzigs „Vergangenheit" zu behandeln (S. 121). Es ist zunächst nicht ersichtlich, aus welchem Grunde der Verfasser die Bedeutung des Getreideexports für Danzig in der Vorkriegszeit erwähnt, er sagt dann aber ausführlich, — dieser würde noch größer gewesen sein, wenn die Bismarcksche Zollpolitik hier nicht hemmend gewirkt hätte. Der Grund hierfür sei die Politik Preußens gewesen, Danzig konsequent wirtschaftlich zu schwächen. Als „Beweis" werden diesmal hier die beiden Bismarckschen Aussprüche über die Bedeutung Danzigs für einen möglichen polnischen Staat zitiert. Zum Schluß wird den gegenwärtigen leitenden Kreisen in Danzig, „die trotz allem die Vergangenheit vergessen und gern Vergleiche mit den Vorkriegsjahren anstellen", entgegengehalten, „sie vergessen, daß diese für einen Vergleich mit dem heutigen Zustand nicht maßgebend sein können" (S. 121).

Die übrigen Bemerkungen über die Danziger Getreideausfuhr in der Nachkriegszeit sind durchaus nichtssagend.

Über die Zuckerproduktion und den Export werden kurze Bemerkungen gemacht, in denen nur am Schlusse die Furcht vor einer Wiederbelebung der ukrainischen Zuckerausfuhr — möglicherweise über Königsberg — auffällt. Diese Befürchtung ist allerdings verständlich, wenn der Verfasser fortfährt, daß in diesem Falle nichts anderes übrig bleiben würde, als die kleinen, veralteten Zuckerfabriken im früheren Kongreßpolen, „deren Aufrechterhaltung die Volkswirtschaft jährlich 60 Millionen Złoty in Gestalt von Ausfuhrprämien kostet" (S. 125) endgültig stillzulegen. —

Beim Fisch-, d. i. vor allem Heringsimport, beschränkt sich der Verfasser (neben kurzen Zahlenangaben über die Verschiebung der Heringseinfuhr zwischen Danzig und den übrigen Ostseehäfen in der Vorkriegszeit und heute) darauf, die Möglichkeiten der polnischen Fischerei kurz zu kennzeichnen. Man müsse beachten, daß rund ein Viertel der Kosten des Heringsfangs auf den Brennstoff, den Polen als Kohle oder Petroleum den Fischereifahrzeugen liefern könnte, entfallen; ein weiteres Viertel (Salz und Fässer) hätte Polen auch zu seiner Verfügung. Übrig bleibt allerdings die Frage des Fischereipersonals (für den Fang des polnischen Heringsbedarfs auf 10 000 Mann berechnet); doch weist der Verfasser schließlich eindringlichst auf die Notwendigkeit hin, den kaschubischen Fischern dadurch einen besseren Unterhalt zu sichern, zumal das auch für die polnische Kriegs- und Handelsflotte günstige Folgen zeitigen würde.

Die restlichen Ausführungen über Produktion und Verbrauch von Produktionsmitteln (vornehmlich Baumwolle und Kunstdünger) sind kurz und wenig inhaltsreich.

Abschnitt 7 (S. 131—140) behandelt den polnischen Seehandel 1927. Das Jahr 1927 sei als Wendepunkt in der Geschichte des polnischen Seehandels zu bezeichnen. Bisher seien die Fragen des Seehandels mit anderen Fragen zusammen behandelt worden; jetzt erst habe man ihre einzigartige Bedeutung erkannt.

An Hand von zwei Tabellen [Nr. 65: Schiffs- und Güterverkehr in den polnischen Häfen (Danzig 1912, 1922—27; Gdingen 1924—1927; Dirschau 1926/1927), Gesamtzahlen 1926 und 1927; — Nr. 66: Eingehende Schiffstonnage — in absoluten und rela-

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

tiven Zahlen — für Danzig, Gdingen, Dirschau, Königsberg und Memel 1913, 1922—1927] weist der Verfasser darauf hin, wie der Verkehr in den deutschen Häfen — es werden auch einige Zahlen für Stettin noch zugefügt — im Sinken begriffen sei.

Was den folgenden Tabellen (Nr. 67: Verkehr der wichtigsten Warengattungen in den polnischen Häfen 1926 und 1927; — Nr. 68: Der Schiffsverkehr in den polnischen Häfen 1926 und 1927 nach Flaggen) an Bemerkungen beigefügt wird, ist so geringfügig, daß es der Beachtung kaum wert erscheint. — Um seine Kennzeichnung des Jahres 1927 als „Jahr der Wende" zu rechtfertigen, gibt der Verfasser noch eine Übersicht über das Ergebnis der Gesetzgebung des Jahres 1927 in bezug auf Handel und Schiffahrt. — Neben einer Reihe von Verordnungen des Staatspräsidenten bzw. des Ministerrats, welche verschiedene Fragen (u. a. auch Gdingen) regeln, zählt der Verfasser noch die verschiedenen Eisenbahnausnahmetarife auf, ohne allerdings, weder für die Verordnungen, noch auch für die Tarife, den Inhalt genauer anzugeben.

Abschnitt 8 (S. 141—151) stellt Forderungen für den polnischen Seehandel auf. — Wenn man von den üblichen, phrasenhaften Bemerkungen über die Notwendigkeit, den Zugang zur See auszunutzen usw., die hier in reichlicher Fülle geboten werden, absieht, so wären hier noch die Bemerkungen des Verfassers zu erwähnen, die er zu Tabelle Nr. 69 (Verbrauch der wichtigsten landwirtschaftlichen und industriellen Produkte in Polen in den Jahren 1923—1926) gibt. — Aus dieser geht hervor, wie außerordentlich niedrig der einheimische Verbrauch ist, wie er sogar teilweise im Sinken begriffen ist, während andererseits der Export, — aus finanziellen oder allgemein staatspolitischen Gründen — mit allen Mitteln forciert wird. Zwar würden dadurch große Arbeitermengen vor der Arbeitslosigkeit bewahrt, andererseits „hemme Polen die mögliche Steigerung des einheimischen Verbrauchs durch eine unrationelle Exportpolitik", deren Aufgabe es ist, die Kosten des ausländischen Export-Dumpings auf den einheimischen Verbraucher abzuwälzen. Auf der einen Seite werde der einheimische Konsument gering bezahlt, um die Konkurrenzfähigkeit des polnischen Exports zu erhalten, andererseits werde durch die geringe Kaufkraft der einheimische Absatz weiter verringert, so daß nichts anderes übrig bleibe, als erneut den ausländischen Absatzmarkt in Anspruch zu nehmen. Die Art, in welcher der Verfasser alle diese angerührten Fragen beantwortet, ist bezeichnend. Der Weisheit letzter Schluß ist für ihn der Trost: „. . . das Leben wird einen Ausweg aus diesem „circulus vitiosus" (der nach dem Kriege mehr oder minder fast sämtliche Staaten, die durch die Schwierigkeiten der Finanzen und Politik geplagt wurden, erfaßte) finden müssen" (S. 144). Nun könnte man zwar meinen, daß das Leben Polen den Ausweg gezeigt hätte, — in der Aufnahme normaler Wirtschaftsbeziehungen mit dem deutschen Nachbarn!; es scheint aber fast, als würde der Verfasser solche Vorschläge als „unnatürlich" abweisen, mindestens ist das nach den folgenden Ausführungen, in denen er sich über die Notwendigkeit, — unter Umgehung Deutschlands — mit dem Westen Europas direkte Handelsbeziehungen aufzunehmen, verbreitet. —

Es folgen dann die altbekannten Darstellungen über die Notwendigkeit der polnischen Flotte, ohne die Polen fremden Vermittlern auf Gnade oder Ungnade ausgeliefert sei. Eine polnische Flotte habe entstehen müssen, ebenso wie die eigenen Häfen in Gdingen und Dirschau, „die das Gegengewicht darstellen, um die polnischen Interessen an der Ostsee aufrechtzuerhalten, die zielbewußt durch die den Polen feindlich gesonnenen Kräfte, die entscheidenden Einfluß auf Danzig haben, gehemmt werden" (S. 145).

Die Darstellungen über die polnische Flotte [dazu zwei Tabellen, Nr. 70 (Der Außenhandel der Vereinigten Staaten, Englands und Deutschlands 1913, 1924—1926, nach Ländern geordnet) und Nr. 71 (Der Anteil der Landesflagge am Außenhandel, nach einzelnen Staaten)] bringen nur bereits bekannte Dinge. —

In den Schlußworten geht der Verfasser noch auf die Pläne Dänemarks und Schwedens ein, — mit Unterstützung der angelsächsischen Staaten die Zentren des internationalen Handels

der Ostsee von den deutschen Häfen weg in ihre eigenen Häfen zu verlegen(?). Wenn der Verfasser hierbei geradezu von einer immer stärker werdenden Hegemonie der angelsächsischen Staaten im Ostseehandel redet, so trifft das [auch nur zum Teil!] vielleicht für Amerika zu, während der englische Anteil durchaus rückläufige Bewegung (von Ausnahmen abgesehen) zeigt, so daß Deutschlands Stellung in der Ostsee, von den Schwankungen der ersten Nachkriegsjahre abgesehen, wieder hergestellt zu sein scheint. — Unser Verfasser scheint das zu übersehen oder aber — er will es nicht wahr haben. Er tröstet sich mit dem Gedanken, die von ihm angenommenen angelsächsischen Pläne „würden bei ihrer Verwirklichung erstrangige Bedeutung für Polen haben, da sie sich der deutschen Hegemonie in der Ostsee entgegenstellen und dadurch die Stellung Polens und seinen Anteil am internationalen Handel in der Ostsee stärken. — Denken wir aber daran, daß nur der tätige Anteil Polens am internationalen Handel in der Ostsee, unter eigener Flagge, das einzige und erfolgreichste Argument für unsere unerschütterlichen Rechte auf das polnische Meer — allen gegenüber ist" (S. 150/51).

Eine in französischer Sprache abgefaßte ausführliche Inhaltsangabe (S. 165—192) beschließt das Buch.

[Handel międzynarodowy na Bałtyku; in: „Pamiętnik Instytutu Bałtyckiego", Serja: Dominium Maris, Heft 1. Thorn 1928.] **(41)**

Rostkowski, F. Abriß der Organisation der Seeschiffahrtsunternehmungen.

Die vorliegende Schrift, die von der „See- und Fluß-Liga[1])" herausgegeben worden ist, verfolgt weniger propagandistische Zwecke, — wie fast ausschließlich die bisherigen Schriften der Liga, — sondern hat eher den Zweck, ganz allgemeine Kenntnisse über den inneren Aufbau von Seeschiffahrtsunternehmungen zu verbreiten. Daneben finden sich allerdings auch einige Bemerkungen und praktische Vorschläge für die polnische Seeschiffahrtspolitik, die Beachtung verdienen, — um so mehr als frühere Schriften des Verfassers anscheinend nicht ohne Wirkung geblieben sind, wie die bisherige Entwicklung gezeigt hat[2]).

Als „Einleitung" lesen wir die allmählich bekannt gewordenen Ausführungen über den „Mangel einer eigenen Handelsflotte und seine Folgen[3])". Die fremde Vermittlung im polnischen Außenhandel sei „ein unserem Wirtschaftshandel aufgezwungenes Überbleibsel aus den Vorkriegszeiten. . . . . Bei der allmählichen Befreiung und den immer entschiedeneren Versuchen, direkte Handelsbeziehungen mit anderen Ländern anzuknüpfen, stößt der polnische Kaufmann und Industrielle auf den Mangel eigener Seeverbindungen"(S. 7). Der Verfasser

[1]) Es sei bemerkt, daß in letzter Zeit die Tätigkeit der bisher außerordentlich rührigen Liga eine merkliche Einschränkung erfahren hat. — Der Grund dafür dürfte u. a. in der Konkurrenzunternehmung des „Nationalen Flottenkomitees" (s. Ostland-Berichte, Jahrg. III Nr. 4—6 S. 132) liegen. Eine Verschmelzung der beiden Organisationen ist noch nicht erfolgt, dafür liest man, daß prominente Mitglied der Liga ausscheiden (u. a. General Zaruski, — einer der Führer des „Komitees").

[2]) Insbesondere seine Schrift über ein „Reales Programm für Polens produktive Arbeit zur See" (1926). Die Hauptpunkte des Programmes sind heute verwirklicht. —

[3]) Als Motto ist der Arbeit ein Zitat von Prof. Helander-Kiel vorangestellt: — „Das Land, das immer den gerade unterbietenden ausländischen Reedern das Frachtgeschäft überläßt, wird einmal in Zukunft nur noch ein Objekt der Schiffahrtskonkurrenzen sein. . . ."

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

betrachtet als seine Aufgabe, diese großen Probleme zu untersuchen, d. h. die innere Struktur der polnischen Schiffahrtsunternehmungen und dabei besonders die Frage, ob Staats- oder Privatkapital, ob einheimisches oder ausländisches Kapital die Grundlage bilden, ferner ihre gegenseitigen Beziehungen, Zusammenarbeit auf internationalem Gebiet usw.

Zunächst verbreitet er sich (in den allgemeinsten Ausführungen) über „die Arten der Seeschiffahrtsunternehmungen", Unterschiede zwischen Linien- und Tramp-Schiffahrt, Organisationsgrundlagen, Büro-Organisation, Stellung des Kapitäns, der Schiffsoffiziere und -mannschaften usw. (S. 9—26), um dann (S. 27—31) „die höheren Schiffahrtsverbände" (Syndikate, Konferenzen — Trusts — Pools) demgegenüber recht kurz zu erörtern.

Nach dieser betriebswirtschaftlichen Erörterung folgt Teil IV: „Grundlagen für die Entstehung von Schiffahrtsunternehmungen in Polen" (S. 32—43). Hier übernimmt der Verfasser die Ausführungen von Dr. F. Hilchen[1]) betr. Verluste der polnischen Volkswirtschaft durch den Mangel direkter Seeverbindungen und die inadaequate Außenhandelsorganisation, um im Anschluß daran darauf hinzuweisen, daß, wenn auch schon seit 1926 ein Fortschritt zu verzeichnen sei (— der größte Teil des Umsatzes mit überseeischen Staaten passiere bereits die polnischen Häfen!), es sich dabei aber nur um die Massengütertransporte (Kohle, Zement, Schrott usw.) handle; gerade die teuersten Kleingüter gingen auch heute noch über deutsche (!) Häfen[2]).

Als Stütze für seine Angaben zitiert Rostkowski eine Abhandlung des Handelsrats Butler[3]) (im polnischen Handelsministerium), nach welcher der Umsatz Polens an Stückgütern (?) über die deutschen Häfen: Königsberg, Stettin, Bremen und Hamburg jährlich 1 200 000 to betragen soll[4]). Aber trotz aller Fortschritte muß der Autor feststellen, — „daß ein sehr großer Teil unserer Waren nicht den natürlichen und für die Volkswirtschaft günstigsten Weg geht[5])". — Dabei sei das Problem (Schaffung polnischer Schiffahrtslinien) „tatsächlich völlig reif; — Beweis ist die Tatsache, daß gegenwärtig schon 80 regelmäßige Schiffahrtslinien Gdingen und Danzig berühren" (S. 34). Es sei allerdings charakteristisch für den Besitzstand Polens, daß darunter „noch keine einzige unter polnischer Flagge" fahre[6]). Bei dieser Gelegenheit stellt der Verfasser fest, daß sein „Seeprogramm" „sich als richtig erwiesen" habe. Darüber hinaus bemerkt er: „damals erschien es geradezu verwegen und zu weit gespannt, im Lichte der heutigen Erfahrungen dagegen zaghaft und gegenüber den Notwendigkeiten, den realen Möglichkeiten sehr bescheiden" (S. 35/36). Er nimmt jedenfalls an, „ohne sich von der Wahrscheinlichkeit zu entfernen, daß in kurzer Zeit eine Reihe regelmäßiger Linien unter polnischer Flagge entstehen wird . . . ." (S. 36).

Der Ausgangspunkt für die Betrachtung des Verfassers ist folgender:

---

[1]) Dr. F. Hilchen: „Wpływ organizacji handlu zagranicznego na bilans płatniczy". — Warschau 1929. Wir werden darüber noch besonders berichten. (Red.)

[2]) Die Angabe von 2,4 Millionen to für 1927 erscheint reichlich hoch gegriffen. —

[3]) „Konkurencja portów bałtyckich w świetle współzawodnictwa kolei polskich i niemieckich"; in: „Przemysł i Handel", Nr. 2, 1929; siehe Ostland-Berichte, Jhrg. III, Nr. 7.

[4]) Ohne die Richtigkeit der Angaben auf zahlenmäßige Genauigkeit nachprüfen zu wollen, stellen wir gegenüber: — (wahrscheinlich) 2,4 Mill. to (Rostkowski für 1927?); (wahrscheinlich) 1,2 Mill. to (Butler für 1928?). Eine vortreffliche Illustration der polnischen See- und Hafenpolitik.

[5]) Ob dieser Weg „natürlich" ist, wird selbst von polnischer Seite gelegentlich bestritten, — man denke nur an das häufig erwähnte Beispiel des Holzes aus dem Wilna-Gebiet, das über die polnischen Häfen exportiert wird. — Ob dieser Weg „der günstigste" ist, — desgleichen, — auch hier ein Beispiel statt vieler: — die offenen und verkappten Subventionen für den Kohlenexport.

[6]) Heute nicht mehr der Fall; siehe unten!

Es werden bzw. müssen entstehen: 1. eine Unternehmung für „wilde" (Tramp-)Schiffahrt, 2. reguläre Linien:
Gdingen—London, — ev. anzulaufen Dünkirchen[1]),
Gdingen—Kopenhagen, und Gdingen—Stockholm, ferner
eine europäische Küstenlinie (Dünkirchen—Rotterdam—Hamburg—Gdingen—Memel—Libau—Reval—Helsingfors)[2]),
Gdingen—Vorderer Orient.
Davon sollen die Linien: Gdingen—London und Gdingen—Kopenhagen neben dem Frachtverkehr auch dem Auswandererverkehr dienen[3]).

Besonderen Nachdruck legt der Verfasser darauf, daß die Linienschiffahrt von der Trampschiffahrt auch organisatorisch getrennt bleibt; für polnische Verhältnisse heißt das, daß die staatliche „Żegluga Polska" sich auch weiterhin in dieser Richtung (irreguläre Schiffahrt) entwickeln solle, da sie von Anfang an eine Flotte, die sich ausschließlich für den Transport von Massengütern eignet, besitzt[4]) (S. 38). Würde man den bestehenden Schiffspark allmählich zu einer „sehr bedeutenden Tramp-Flotte" ausbauen, so wäre das „ein mächtiges Instrument in der Hand der Regierung . . . die Bewegung der Massengüter zu beherrschen" (S. 38).

Die regulären Linien teilt der Verfasser nunmehr danach ein, ob sie rein polnisch oder mit Auslandsbeteiligung betrieben werden, und zwar ist er der Meinung, daß Auslandsbeteiligung in Frage komme für die englische, die dänische und die Orient-Linie. In den ersten beiden Fällen ergebe sich der englische bzw. dänische Auslandsteilhaber gewissermaßen „aus geographischen Gründen". Bei der Orientlinie komme ein solcher „natürlicher, geographischer Partner" nicht in Frage. Ohne rechte Begründung schlägt Verfasser hier Zusammenarbeit mit einer internationalen Finanzgruppe oder einer schon existierenden Orientlinie vor[5]). Für die beiden übrigen Linien käme Auslandskapital nicht in Frage. Für die europäische Küstenlinie, die von besonders hohem Wert sein soll (allerdings wird nicht näher gesagt, worin dieser bestehen soll!) käme zwar aus geographischen Gründen Frankreich in Frage; dieses sei aber „nicht interessiert, da diese Linie ausdrücklich eine Konkurrenz für die französischen Unternehmungen: — Worms & Cie. und Compagnie Générale Transatlantique sein wird . . . ." Und auch Finnland sei „wirtschaftlich schwach an der Aufrechterhaltung einer regelmäßigen Linie nach dem europäischen Westen interessiert[6])" (S. 40).

Hohen Wert besäße auch die schwedische Linie, da Schweden als Bezugsquelle, auch als Absatzgebiet für landwirtschaftliche Produkte Polens in Betracht komme, aber: „dadurch, daß seit Jahrzehnten das schwedische Volk unter dem übermächtigen, so einseitigen Einfluß Deutschlands gestanden hat, wurde es in bezug auf Polen und polnische Fragen so „eingestellt", daß selbst in denjenigen Kreisen, die unzweifelhafte Sympathie für uns hegen, es bloße Gefühlsreaktion ist. Es wird sicherlich noch eine Reihe von Jahren vergehen, ehe das schwedische Kapital mit uns Zusammenarbeit auf See wird suchen wollen[7])" (S. 41).

---

[1]) Die kürzlich errichtete England-Linie läuft statt dessen Hull an.

[2]) Ein gewisser Ansatz zu der Küstenlinie ist die (nach Südamerika weitergehende) Verbindung mit Le Havre durch die französische Linie.

[3]) Hier ist die südamerikanische Auswandererlinie eigenartigerweise unberücksichtigt geblieben.

[4]) Die Trennung scheint tatsächlich durchgeführt zu werden.

[5]) Wie es gegenwärtig schon teils der Fall ist: — durch ein gewisses loses Übereinkommen mit der „Svenska Orient Linien".

[6]) Diese Behauptung dürfte kaum zutreffen. — An einer Verbindung mit Westeuropa ist Finnland wohl interessiert, jedoch dürfte eine Verbindung mit Polen wohl kaum in Frage kommen, — im Übrigen besitzt Schweden mindestens diese festen Verbindungen über Lübeck usw.

[7]) Also scheint die schwedisch-polnische Annäherung (auf Grund der billigen Kohlen) doch noch nicht weit genug gediehen zu sein. Oft genug ist in der polnischen Presse von schwedischen Kapitalangeboten geredet worden.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Der Verfasser schließt mit der Feststellung, daß die drei Gruppen (Trampschiffahrtsunternehmung, rein polnische Linien und Linien mit Auslandskapitalbeteiligung) „organisatorisch nicht eng mit einander verbunden sein können, selbst wenn sie aus der gleichen Finanzquelle (d. i. der polnische Staatsschatz) gespeist werden . . . . ." (S. 42).

Damit kommt der Verfasser zu der Frage der „Dachorganisation" der polnischen Schiffahrtsunternehmungen, um . . . . . „unabhängig von der individuellen Bestimmung dieses oder jenes Unternehmens bzw. einer Linie eine große Zahl bedeutender gemeinsamer Interessen, sowohl gegenüber der . . . Regierung als auch angesichts einer ganzen Gruppe „auswärtiger Fragen" (Konkurrenz mit fremden Linien usw.) . . . ." zu vertreten (S. 44). Diese Frage werde sich schon in der nächsten Zukunft als dringend erzeigen. Der Wirkungsbereich dieses vom Verfasser gedachten Verbandes soll „. . . analog der Tätigkeit höherer Wirtschaftsverbände bzw. Syndikate der Industrie- und Handelszweige sein" (S. 44). Als Sitz dieses großen „Zentrums der polnischen Seefragen" schlägt Rostkowski Warschau vor, denn „nur die allerengste, dauernde und unmittelbare Verbindung mit den höheren Staatsämtern und den wirtschaftlichen Zentralverbänden würden diesem Verband die rechten Arbeitsbedingungen sichern" (S. 45). Dieser „Gesamtpolnische Verband der Seeschiffahrtsunternehmungen" („Ogólnopolski Związek Przedsiębiórstw Żeglugi Morskiej") würde (nach dem beigefügten Schema Nr. 3) folgende drei Gruppen umfassen:

I. Staatsunternehmungen (a) reguläre Linien, b) Trampschiffahrt),
II. Linienschiffahrt mit Auslandsbeteiligung und polnischem Staatsanteil (zunächst die erwähnten drei Linien),
III. Rein private Schiffahrtsunternehmen, ev. auch Auslandsanteile (ebenfalls a) Trampschiffahrt, b) Linienfahrt).

Wenn der Verfasser nun hinzufügt, das Organisationsschema sei damit so „vervollkommnet, daß jedes Unternehmen, — unabhängig von seinem Charakter, seiner Bedeutung, dem Anteil eigener oder fremder Kapitalien bzw. anderer individuellen Züge mit Leichtigkeit in diesem Schema Platz finden würde . . . ." (S. 62) so muß es verwundern, daß er der immerhin noch existierenden Danziger Schiffahrtsunternehmungen hierbei mit keinem Worte gedenkt. —

Neben diesen Ausführungen über die Höherorganisierung der einzelnen Unternehmungen[1]) stehen in diesem Abschnitt noch längere Darlegungen über betriebsorganisatorische Fragen. Aus diesen allgemeinen, — bei dem knappen Rahmen der Arbeit doch recht oberflächlichen — Ausführungen interessieren immerhin die Worte über die Tätigkeit der „Reklame-Abteilung" (S. 50/51). Diese besitze „. . . mit Rücksicht auf den vollkommenen Mangel an Seetradition . . . . für unsere Schiffahrtsunternehmungen besondere Bedeutung. Die Aufgabe . . . . ist in Polen bedeutend größer als in Ländern mit entwickeltem Seehandel. Wir müssen die Passivität und den Unglauben an unsere eigenen Kräfte und Fähigkeiten zur See brechen . . . . ."

Aufmerksamkeit verdienen auch die folgenden Ausführungen gelegentlich der Erörterung der Hafenspeditionsabteilung, wo es (S. 53/54) beiläufig heißt: „Bisher besitzt keine der Schiffahrtslinien in Gdingen eine eigene Stauerei . . . . Das ist jedoch nicht mehr angemessen mit dem Augenblick, da eine Schiffahrtslinie dauernd ein oder mehrere Schiffe ein- bzw. ausgehen hat . . . ." Wenn der Verfasser dann die Möglichkeit erwägt, daß „die Speditions-Abteilung in ein besonderes Unternehmen mit Anteilen der interessierten Unternehmen" (auch derjenigen mit ausländischem Kapitalanteil) auszubauen sei, so bedeutet das natürlich wiederum eine Schmälerung der Gewinnmöglichkeiten für die dortigen Speditionsunternehmen, d. h. praktisch wohl wiederum in erster Linie der Danziger Firmen, ähnlich wie es schon die PAM („Polska Agencja Morska"; im Eigentum der „Żegluga Polska" befindlich) für das Schiffsmaklergeschäft bewirkt hat. —

[1]) Es ist nicht ersichtlich, ob es sich hier um einen freiwilligen oder zwangsweisen Zusammenschluß, — wie letzterer in Polen heute mehr und mehr in Übung kommt, handelt. —

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Das Schlußkapitel behandelt die „Folgerungen für die Zukunft" (S. 63/70). Hier erscheint am wichtigsten die Kritik an dem Etatismus in der polnischen Schiffahrtspolitik. — Gegenüber der gewöhnlich kritiklosen Verteidigung der Regierungsmaßnahmen betont Rostkowski, er habe schon vor sechs Jahren darauf hingewiesen, daß die bis damals betriebene „Politik des Abwartens" (nämlich auf die private Initiative) verfehlt sei, wegen des Mangels an Privatkapital. „Daher sind die Bemühungen der Regierung, nicht nur die Anfänge einer irregulären polnischen Schiffahrt, sondern auch die des regulären Liniennetzes zu schaffen, ... vollkommen gerechtfertigt." Im Gegensatz zu der sonst vorwiegend vertretenen Ansicht fügt Rostkowski hinzu: „. . . . wir dürfen nicht einen Augenblick vergessen, daß dieser Weg nur ein „notwendiges Übel" ist, ... von diesem Wege müssen wir bei der ersten sich bietenden Möglichkeit abgehen" (S. 64). Später heißt es: „. . . . wir waren uns dieser Gefahr bewußt, aber es gab keinen anderen Ausweg. Nicht nur wirtschaftliche, sondern auch bedeutende politische und moralische Gründe sprachen für die Notwendigkeit, eine polnische Handelsflotte ins Leben zu rufen, sei es auch in Form eines Staatsunternehmens" (S. 65). Verstärkt wird diese Mahnung durch Hinweise auf den Fehlschlag der staatlichen Schiffahrtsunternehmungen in anderen Ländern; ferner wird baldige Umgestaltung der „Żegluga Polska" in eine Aktiengesellschaft gefordert[1]).

Für die „Entstaatlichung" der polnischen Handelsflotte schlägt der Verfasser folgenden Weg vor: „die staatlichen Unternehmungen bewußt . . . . als unvermeidliches Provisorium anzusehen . . . . die Bevölkerung dazu zu veranlassen, ihre immerhin recht schnell wachsenden Ersparnisse u. a. auch in der Seeschiffahrt anzulegen. Hier könnte schon jetzt eine gewisse Probe erfolgen. . . . . Die Obligationen der staatlichen „Żegluga Polska" würden unzweifelhaft auf dem inneren Markt willige Käufer finden. Nach den Obligationen würden dann die Aktien kommen . . . . Die Ausgabe von Obligationen[2]) würde die Möglichkeit geben, schon in der nächsten Zeit, die Flotte der „Żegluga Polska" bedeutend zu vermehren" (S. 65). Um diese Obligationen- und Aktien-Emissionen zu ermöglichen, schlägt R. Abkehr von dem bisher bewahrten Amtsgeheimnis und alljährliche Veröffentlichung der Bilanzen vor, „. . . dann überzeugt sich die Bevölkerung allmählich von der Zweckmäßigkeit, Kapital in den polnischen Schiffahrtsunternehmungen anzulegen". Betont wird schließlich noch, daß es sich hier natürlich hauptsächlich um den Kleinaktionär handelt. Sehr bedenklich erscheint die Behauptung des Verfassers: „Ihre Zahl in Polen kann genügend sein, um 100 Prozent eines großen Schiffahrtsunternehmens zu übernehmen[3])".

[1]) Unter Berufung auf Hilchen in dem zit. Werk: „Wpływ organizacji . . . ." (S. 87), der besonders die größere Beweglichkeit einer A.-G. betont hatte. Nach H. sollte die Umwandlung jedoch nur formell sein, die Aktien längere Zeit bzw. immer im Staatsbesitz bleiben. —

[2]) Diese sollen vom Staate garantiert werden.

[3]) Der Vorschlag Rostkowskis erscheint besonders schwach begründet, um so mehr als er selbst den polnischen Kapitalmangel, mit dem Polen noch für die nächsten Jahre rechnen müsse, betont hat. Man braucht z. B. nur darauf hinzuweisen, daß es bisher nicht möglich gewesen ist, den landwirtschaftlichen Realkredit auf sichere Grundlagen zu stellen, — um folgern zu können, daß wahrscheinlich nur der Hilchensche Vorschlag realisiert werden wird — formelle Umwandlung in eine A.-G., wobei jedoch die Aktien weiterhin im Staatsbesitz bleiben. —

Besondere Kritik hat dieser Vorschlag auch von A. Uziembło, dem Direktor der See- und Fluß-Liga erfahren (in „Głos Prawdy"), von dem er als „der schwächste Punkt" der Rostkowskischen Arbeit bezeichnet wird. Uziembło meint, man würde zwar „mit allen Kräften die Entstehung privater Schiffahrtsunternehmungen unterstützen, aber schon bestehende durch die Methode, — die man so oft hört: — allmählich die Aktien auf den Markt zu werfen, würden wir als außerordentlich gefährlich bezeichnen, denn es würde unermeßlich schwerhalten, die Mehrheit rein polnisch zu erhalten . . . ."

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Zum Schluß erörtert R. noch kurz Personalfragen. Dabei heißt es u. a., diese seien für das Schiffspersonal „glänzend gelöst", denn „bei weiterer aktiver Fürsorge der Regierung liefert uns unsere Seeschule genügenden Ersatz an künftigen Kapitänen und Ingenieuren". Schlimmer stünde es um das Verwaltungspersonal, — hier würde wohl niederes und mittleres Personenmaterial durch die „Żegluga Polska" und die London-Linie vorgebildet, es bleibe aber ein Mangel an Kandidaten für leitende Stellen, denn Kenntnisse für diese „können nicht in Gdingen und Danzig erworben werden". — Es seien für deren Ausbildung im Auslande keine Mühen und Kosten zu scheuen.

Beigefügt sind der Schrift auf Seite 71—79: eine „Übersicht der Gesetze und Verordnungen auf dem Gebiet der Seegesetzgebung (in chronologischer Ordnung)", die bis März 1928 reicht, ferner eine wörtliche Wiedergabe einiger wichtiger Seegesetze (S. 80—115).

[„Zarys organizacji przedsiębiórstw żeglugi morskiej", Warschau 1929, 115 S. und 3 Tafeln.] **(37)**

K. Kruszewski: Die Kommerzialisierung der Eisenbahnen.

Dieser in einem Sammelwerk über „Wirtschaftsprobleme des heutigen Polens" erschienene Aufsatz behandelt die seit langem geplante, bis heute aber noch nicht durchgeführte Kommerzialisierung der polnischen Staatsbahnen, — unter Herauslösung aus dem Rahmen der direkten Staatsverwaltung. Neben Hinweisen auf ähnliche Organisationsfragen in anderen Ländern (z. B. Deutschland, Österreich, Tschechoslowakei), neben Vorschlägen zur Durchführung der Verordnungen des Staatspräsidenten von 1926 über die Reorganisation der polnischen Eisenbahnen („das Eisenbahnwunder", das bisher noch nicht verwirklicht sei, wie der Verfasser hinzufügt) stehen auch einige Angaben über den tatsächlichen Stand der polnischen Bahnen, die für den Leserkreis der „Ostland-Berichte" von Interesse sein können. U. a. begründet der Verfasser die Notwendigkeit der Reorganisation folgendermaßen: — „Das (polnische) Eisenbahnnetz entstand zunächst durch eine fast mechanische Zusammenfügung der Eisenbahnen aus den drei Teilgebieten, mit verschiedener Entwicklung, mit verschiedenen wirtschaftlichen und strategischen Aufgaben, die in verschiedenem Grade durch den Krieg vernichtet worden, die eine verschiedene Personalbesetzung, verschiedene Vorschriften aufwiesen. Angesichts der zahlreichen Typen des rollenden Materials, die fast aus ganz Europa zusammengeholt waren, ergaben die dabei in der Inflation desorganisierten Eisenbahnen sehr bedeutende Verluste, die das Gleichgewicht des Staatshaushalts vernichteten . . . ." (S. 176).

An Zahlen teilt der Verfasser mit: Ende 1926 betrug die Betriebsstrecke:

a) Erbe von den Teilgebietsmächten her	14 910 km	
b) Privatbahnen in Staatsverwaltung	1 573 „	
c) Vom poln. Staat erbaute Bahnen	520 „	
d) Bahnen im Gebiet der Freien Stadt Danzig	140 „	= 17 143 km.

Hinzu kamen noch 2383 km Kleinbahnen in Staatsverwaltung.

Gleichzeitig bestand das rollende Material aus: 5515 Lokomotiven. Davon waren am 1. 1. 1925 über 40 Jahre alt: 107 Stück, 31—40 Jahre alt: 457 Stück, 21—30 Jahre alt: 1246 Stück, 11—20 Jahre alt: 1724 Stück, neu waren 17 Prozent.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

An Personenwagen waren vorhanden: 11 960, davon neu 7,3 Prozent; an Güterwagen: 134 057, davon neu 42,6 Prozent[1]).

An einer Vergleichstabelle macht Verfasser über den Stand der Bahnen (Ende 1925) folgende Angaben (die Zahlen für England und Frankreich sind hier ausgelassen worden):

	Strecke auf 100 qkm	a. 10000 Ew.	auf je 1 km Strecke Lokom.	Personenw.	Güterw.	Gesamt-Strecke in km
Österreich	6,4	8,3	0,3	1,4	6,0	5 441
Deutschland[2])	11,0	8,7	0,52	1,2	12,1	54 072
Polen	5,1	7,2	0,3	0,6	6,7	19 629

Über die Ausstattung der einzelnen Teilgebiete werden folgende Angaben gemacht, wobei bedeuten: A. Eisenbahnstrecke pro 10 000 Einwohner, B. Eisenbahnstrecke pro 100 qkm, C. Mittel von A. B. (Eisenbahnausstattungsziffer), D. Transportdichte = km Eisenbahnstrecke pro Million Tonnenkilometer (dabei 1 Mill. to-km Personentransport = 3 Mill. to-km Warentransport).

	A.	B.	C.	D.
Russisches Teilgebiet	2,9	4,6	3,7	0,64 km
Österreich. „	5,1	5,1	5,1	0,94 km
Preußisches „	10,4	11,4	10,7	0,69 km

Wenn der Verfasser hinzufügt, daß „bezüglich der Ausstattung das frühere preußische Teilgebiet am reichsten, — am ärmlichsten das russische sei, aber bezüglich der Transportkapazität Kleinpolen am reichsten sei" (S. 169), so sei darauf hingewiesen, daß dieses für das preußische Teilgebiet anscheinend ungünstige Ergebnis hauptsächlich durch die Umleitung der Kohlentransporte zu den Häfen (1928: 8 Millionen to bei einer Strecke von rund 670 km!) veranlaßt worden ist.

[„Komercjalizacja Kolei"; in dem Sammelwerk: „Zagadnienia gospodarcze Polski wpółczesnej" (Warschau 1928), S. 167—188.] **(33)**

---

[1]) Aus anderen Quellen ist ersichtlich, daß Polen an rollendem Material übernahm:

von Deutschland	von Österreich	von Rußland	Insgesamt	
3 012	1 474	276	4 762	Lokomotiven
5 301	4 378	700	10 379	Pers.-Wagen
72 483	23 781	14 828	111 092	Güterwagen

Insgesamt soll der Wert der deutschen Lieferungen 650 Mill. Goldfrancs betragen. Wenn man (immer nach polnischen Angaben) den Wert der Streckenanlagen hinzurechnet, ergibt sich, daß Polen von Deutschland nicht weniger als 44 Prozent seines Eisenbahnkapitals erhielt, — gegenüber nur 14,26 Prozent Bevölkerungs- und 11,91 Prozent Gebietsanteil.

[2]) Nach dem Stat. Jahrbuch f. d. Deutsche Reich 1926 sind die Zahlen für Deutschland 1924 folgende:

vollspurige Eisenbahnen	55 670 km	
Schmalspurbahnen	1 875 km	57 545 km, —

da bei Polen die Kleinbahnen miteingerechnet sind, müßte für Deutschland diese Zahl als Vergleichsmaßstab gewählt worden sein. — Wenn man aber nur die Vollspurbahnen berücksichtigt, ergibt sich folgendes Bild für den Vergleich (s. Stat. Jahrbuch f. d. Deutsche Reich 1926, S. 96/97): —

auf 100 qkm 11,8 km Strecke
auf 10 000 Einwohner 9,0 „ „
auf 1 km Strecke: 0,54 Lokomotiven,
„ 1 „ „ : 1,41 Personenwagen,
„ 1 „ „ : 14,53 Güterwagen.

Das Nationale Flottenkomitee.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Zur Förderung des Aufbaus der polnischen Handelsflotte tritt jetzt eine neue Organisation auf den Plan, „das Nationale Flotten-Komitee" (Komitet Floty Narodowej), und zwar auf Grund des Gesetzes vom 16. Februar 1927. Über dessen Inhalt sei hier kurz berichtet: — Das Präsidium besteht aus folgenden Personen: — Sejm-Marschall (der dem deutschen Reichstagspräsidenten entspricht), Senatsmarschall, Ministerpräsident bzw. dessen Stellvertreter, Präsident der See-Kommission des Sejm. Ferner gehören dem Komitee an: — der Präsident der Sejm-Kommission für Industrie und Handel, die Minister für Krieg, Handel und Industrie, Verkehrswesen und für die öffentlichen Arbeiten. Weitere Vertreter der Regierung bzw. des Sejm werden von Fall zu Fall eingeladen. Ferner beruft das Komitee in seine Mitte Vertreter der Handelskammern sowie anderer Institute, die am Seehandel interessiert sind, schließlich weitere, geeignet erscheinende Persönlichkeiten. Gegen Zahlung von Beiträgen (Mindestsatz 1 Złoty im Jahr) werden weitere Mitglieder aufgenommen, die sich in Ortsvereinigungen zusammenschließen. Rechte und Pflichten dieser Mitglieder sollen durch ein noch zu erlassendes Statut geregelt werden. Zwischen das Zentralkomitee und die Ortsvereinigungen schieben sich (ursprünglich nicht vorgesehene!) Wojewodschaftskomitees (Vorsitzender der Wojewode) und Kreiskomitees (Vorsitzender der Starost) ein.

Der geschäftsführende Vorstand besteht aus fünf Mitgliedern; Vorsitzender dieses Ausschusses ist der Vizepräsident des Komitees. Nach Weisung des Ausschusses werden die laufenden Arbeiten durch ein Zentralbüro erledigt; sein Leiter hat beratende Stimme bei den Komitee-Sitzungen. Die Kosten dieses Büros werden vom Handelsministerium getragen. Die Tätigkeit der Mitglieder des Präsidiums usw. soll ehrenamtlich sein. Als Generalsekretär zeichnet gegenwärtig der General Zaruski.

Die bisherige Tätigkeit des Komitees, die nach der Behauptung des Verfassers stark behindert wurde durch „die geringe Aufklärung und das mangelnde Interesse weiter Schichten der Bevölkerung für die mit dem Besitz der Seeküste verbundenen Probleme", hat sich anscheinend auf die notwendige Propaganda beschränkt[1]). Als nächste Aufgabe betrachtet es das Komitee, in jeder Ortschaft Polens eine Ortsgruppe zu gründen: „es wird keinen Winkel geben, wo nicht die Flagge des Komitees weht, so daß jeder polnische Bürger die Möglichkeit . . . . haben wird, ... Mitglied zu werden". Aus dem Bericht des Komitees geht hervor, daß heute schon 218 Ortsgruppen bestehen (hauptsächlich in den westlichen und zentralen Wojewodschaften).

Seit dem 1. Dezember gibt das Komitee eine eigene Zeitschrift „Die Nationalflotte" („Flota Narodowa") heraus. Das erste, uns vorliegende Heft trägt, ähnlich wie die von der „See- und Flußliga" herausgegebene Zeitschrift „Morze" vornehmlich

---

[1]) Bisher wurde diese Propaganda vor allem von der „See- und Flußliga" („Liga Morska i Rzeczna") betrieben, die aber, im Gegensatz zu dieser sich selbst als „halbamtlich" bezeichnenden Institution, eine private Vereinigung ist.

Neuerdings hat es den Anschein, als ob das „Nationale Flottenkomitee" als Gegenaktion gegen die „See- und Flußliga" von ihren Begründern gedacht ist. Wie aus einem Artikel in der Zeitschrift „Myśl Niepodległa" (Nr. 985 vom 31. VIII. 1929, S. 556/557) hervorgeht, ist es zu scharfen Gegensätzen zwischen General Zaruski und dem ehemaligen Direktor der „See- und Flußliga" Uziembło gekommen. General Zaruski hat durch Schreiben vom 10. Juli 1929 seinen Austritt aus der Liga erklärt. Zugleich mit ihm traten aus: der ehemalige Kultusminister Dr. Dobrucki, Dr. A. Gawlik und der bekannte Industrielle Luxemberg, Persönlichkeiten von denen die Zeitschrift „Myśl Narodowa" noch gehofft hatte, daß sie die „See- und Flußliga" aus dem „Sumpf" herausziehen würden, „in welche diese die Lotterie- und Wechselskandale des ehemaligen Direktors Uziembło verstrickt hatten". Uziembło seinerseits hat augenscheinlich verbreiten lassen, General Zaruski sei aus der Liga ausgeschlossen worden. Hiergegen wendet sich der von der „Myśl Narodowa" abgedruckte Brief des Generals.

propagandistischen Charakter. Außer den Nachrichten über die Gestaltung der See- und Hafenangelegenheiten Polens soll diese Monatsschrift Korrespondenzblatt des Komitees sein.

[„Flota Narodowa", Jhrg. 1, Nr. 1, Dezember 1928.]

(51)

Karnowski, J. Der Slavismus Ceynowas.

Der Verfasser (Landgerichtsrat in Konitz) beschäftigt sich schon seit Jahren mit Ceynowa, für dessen Leben und Wirken er bereits eine Reihe früher unbekannter Tatsachen ans Licht gezogen hat. Im vorliegenden Aufsatze behandelt er die Stellung Ceynowas zu der von dem tschechischen Dichter Jan Kollar (1793—1852) stammenden Idee der „slavischen Gegenseitigkeit", die nicht auf einer politischen Einigung der Slaven, sondern nur auf literarischen Wechselbeziehungen beruhen sollte. Ceynowa lernte diese Idee als Student in Breslau kennen, wo er zu dem Tschechen Professor Czelakowski und dem Lausitzer Schmoler in Beziehungen trat. Das Fiasko der aufständischen Bewegung 1846, woran er als Leiter des Aufstandes in Kociewien und des Überfalls auf Preußisch-Stargard teilnahm, zeigte ihm die Richtigkeit des Kollarschen Grundsatzes, daß Aufstände nur schädlich seien. Als Ceynowa dann aus dem Gefängnis entlassen war, eilte er sogleich auf den slavischen Kongreß in Prag, wo die Ideen Kollars Triumphe feierten. Seitdem war er ihr unbedingter Anhänger und sah in ihr auch die Zukunft seines kaschubischen Volks. Von diesem Gesichtspunkt aus muß man nach Meinung des Verfassers auch das im Jahre 1850 in der „Szkółka Narodowa" veröffentlichte politische Glaubensbekenntnis Ceynowas beurteilen, worin er kulturelle Gegenseitigkeit mit den Polen, aber stammlich und sprachlich Selbständigkeit für die Kaschuben forderte und erklärte, daß von einer polnischen Hegemonie in der Kaschubei nicht die Rede sein könne, da den Kaschuben der polnische Beamte und der polnische Geistliche fehle[1]). In Übereinstimmung mit Kollar war Ceynowa auch von der Schädlichkeit von Aufständen überzeugt, wie er denn auch in der Vorrede zum Statut des Handwerkervereins die Loyalität des Vereins den Hohenzollern gegenüber „in naiver Weise" unterstrichen und „mit gewisser Emphase" die preußischen Könige als Herzöge der Kaschuben tituliert habe.

Als sich dann die Kollarschen Ideen zum Panslavismus entwickelten, wurde auch Ceynowa ein Anhänger desselben und suchte Gesinnungsgenossen, besonders unter den Konitzer Gymnasiasten, zu werben. Dabei wies er sie besonders auf Rußland hin und hob dessen Freundschaft für die Kaschuben hervor. Auch in seinen Schriften wies er darauf hin, daß den Slaven von Westen her Gefahr drohe, gegen die es nur bei Rußland Hilfe gäbe.

[„Slawizm Ceynowy" in „Mestwin" (literarische Beilage zur Zeitung „Słowo Pomorskie"), Jahrg. V (1929), Nr. 5, S. 2/3.]

(53)

[1]) Der Verfasser vergißt, was er früher über Ceynowas Entwicklungsgang ausgeführt hat, nämlich daß er gerade von einer Führung durch Geistlichkeit und Adel (aus dem sich die polnischen Beamten rekrutierten) wegen seiner freiheitlich-demokratischen Einstellung nichts wissen wollte. Vgl. seine Ausführung in der jungkaschubischen Zeitschrift „Gryf", V (1921), S. 68: „Die Atmosphäre des väterlichen Hauses wie der ganzen Gegend, die durch den gerade in Pommerellen sich einer traditionellen Freiheit und Unabhängigkeit erfreuenden Mittelstand bewohnt war, bereitete in seiner Psychik jenen für freiheitliche und demokratische Aspirationen geeigneten Boden vor, als deren großer und begeisterter Anhänger sich Ceynowa später erwies" und S. 72: „Die Nichtannahme der demokratischen Losungen bei der polnischen Gesellschaft konnte er auch dieser Gesellschaft und besonders dem Adel und der Geistlichkeit nicht verzeihen. Deshalb führte er fortan mit diesen Ständen einen ewigen Krieg. Deshalb war er ein Feind aller späteren nationalen Organisationen, besonders der polnischen Liga, die in Westpreußen unter der Kuratel der Großgrundbesitzer und der Geistlichkeit stand."

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Karnowski, J. Ein Sohn der Heide.

„Es war das ein bescheidener, gefälliger und sogar unansehnlicher Mensch, kein funkelnder Geist, aber tief und sachlich, begabt mit einem, was ihn von vielen unterschied: er verstand in den Taten und Werken der Menschenhände den Gedanken zu empfinden, der in der menschlichen Arbeit unbewußt schlummert. Daher erklärt sich seine große Liebe zu den kaschubischen Altertümern, die einmal geweckt, sich immer mehr verstärkte, bis sie endlich der Inhalt seines Lebens wurde.“ Mit diesen Worten beginnt der Verfasser seine Würdigung des verstorbenen Isidor Gulgowski[1]), des besten Kenners der kaschubischen Volkskunde. In dem weltverlorenen Sanddorf am Weitsee (polnisch: Wdzidze) als Lehrer wirkend, begann sich Gulgowski mit den Liedern und Sagen dieser Gegend zu beschäftigen. Er wäre wohl immer nur ein stiller Sammler von Altertümern geblieben, wenn ihn nicht seine Frau, eine künstlerisch ausgebildete Malerin, auf den Gedanken gebracht hätte, die verschollene Volkskunst der Kaschuben zu neuem Leben zu erwecken. Zuerst wurde in Sanddorf eine Schule für Stickereien nach kaschubischen Motiven gegründet, die das Ehepaar auf häufigen Reisen durch die Kaschubei sammelte. Die Erzeugnisse der Schule erwarben sich bald in der ganzen Umgegend guten Ruf, den Weg in die Welt bahnte ihnen der Begründer der deutschen Heimats und Wohlfahrtspflege Professor Sohnrey. Die Belebung und künstlerische Ausgestaltung des Materials ist zweifellos das alleinige Verdienst der Frau Gulgowska[2]), Gulgowskis Verdienst aber ist die Beschaffung dieses Materials und die Auffindung neuer Wege für die Hausindustrie (Flechterei, Töpferei, Filetstickerei). Sein Hauptverdienst aber liegt auf dem Gebiet der kaschubischen Volkskunde, der er außer kleineren Artikeln in Zeitschriften zwei zusammenfassende Werke, das in deutscher Sprache erschienene Buch: „Von einem unbekannten Volke in Deutschland“ und die polnische Schrift: „Kaszuby“ widmete[3]). Nach der Wiedererrichtung Polens trat er als Leutnant in das polnische Heer ein, 1921 gründete er mit Staatsunterstützung eine Industrieschule in Berent, doch zog er sich bald verärgert nach Sanddorf zurück und starb dort 1925 nach schwerer Krankheit.

[„Syn Borów“ in „Mestwin“ (literarische Beilage zu der Zeitung „Słowo Pomorskie“), Jahrg. V (1929), Nr. 5, S. 3/4.]

(46)

---

[1]) Vgl. „Ostland-Berichte“, Jahrg. II Nr. 7 S. 126 f.

[2]) Es bleibt aber fraglich, wie weit die von Frau Gulgowska verwendeten Motive wirklich kaschubischen Ursprungs gewesen sind.

[3]) Das von Gulgowski in dem von ihm erworbenen alten kaschubischen Bauernhause geschaffene Museum ist zu Beginn dieses Jahres durch seine Witwe an den polnischen Staat verkauft worden.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Czapelski, T. Ein Revindikator des Polentums.

Die vorliegende Schrift ist einer unter den 15 Aufsätzen der 1928 in Lemberg herausgekommenen beiden ersten Bände des neuen Jahrbuches der dortigen Ossolińskistiftung (1927/1928).

Sie behandelt den bekannten polnischen Historiker Adalbert von Kętrzyński und enthält hauptsächlich eine Veröffentlichung von dessen bis 1865 reichenden Selbstbiographie: „Aus der Geschichte meiner Jugend", die, 1908 in ihre endgültige Form gegossen, ursprünglich den Titel: „Wie ich Pole wurde", führen sollte. Eine kurze Einleitung würdigt den Verfasser als Menschen, Patrioten und Gelehrten und lenkt die Aufmerksamkeit des Lesers auf einige nach Czapelskis Ansicht besonders wertvolle Stellen der Lebensbeschreibung. Die letzten Absätze analysieren Kętrzyńskis Bedeutung als Dichter und schildern sein Lebensende.

Am Schluß ist wie bei allen Arbeiten des stattlichen Bandes ein kurzes Resumé in französischer Sprache angehängt, das vor allem bezeichnend ist durch die Dinge, die nicht darin stehen. Hingegen verdienen hiernach die „Souvenirs de ma jeunesse" lebhafte Aufmerksamkeit als einfache und aufrichtige Beichte der vom Sieg gekrönten Kämpfe eines germanisierten Polen aus Preußisch-Masuren, „province dominée encore aujourd'hui par les Allemands". Das mit äußerster Knappheit unparteiisch und leidenschaftslos geschriebene Memoire enthält nach den Worten des Herausgebers in jedem Wort „une vérité incontestable" und enthülle doch „les injustices personelles et nationales[1]). Es sei „un document des luttes séculaires acharnées entre deux mondes ennemis et servira de témoignage d'une insatiable rapacité des Allemands[1])."

Nach dem Vorwort des Herausgebers ist die Schrift „das Fragment einer Tragödie aus der Zeit nach den Teilungen, diese Geschichte einer hinterlistig dem Volkstum gestohlenen und wie durch ein Wunder in den Schoß des Vaterlandes zurückgekehrten Seele[1]), die inmitten einer direkt feindlichen Atmosphäre, in Hunger und Kälte, unter Gespött und Bedrückung, nach Abwurf der falschen Haut ein Opfer des Systems des eisernen Kanzlers sich alles selbst erringen mußte. Dennoch überwindet er unerschüttert alle Hindernisse, rettet sich und das (polnische) Volk, weist alle Verlockungen von deutscher Seite verachtungsvoll zurück, sucht seinen Broterwerb auf freierem Boden und widmet sich dort der geliebten und segensreichen Arbeit, um in ihr oftmals und immer zu Ehren der Wahrheit für die Aufklärung und Warnung der Welt die Maske vom Angesicht der Lügner, Fälscher und gierigsten Räuber herunterzureißen .... Wer immer das glänzende Lebenswerk dieses hervorragenden Forschers untersucht, wird sicherlich nicht übersehen, daß dessen plötzlich erwachtes Nationalgefühl sich bereits in der Doktorarbeit Kętrzyńskis offenbart und daß .... er begann mit der bemerkenswerten Arbeit „Die Lygier", in welcher er den Deutschen das uralte Vorhandensein der Slaven in den Ländern zwischen Weichsel und Elbe und die Identität der Lygier mit den Lechiten nachweist" (S. 79/80).

Natürlich ist für Czapelski alle vernichtende Kritik, die von deutscher Seite (Plehn, Bender, Perlbach, Kaufmann u. a.) gegenüber den Forschungen Kętrzyńskis geübt worden ist, an seinem Helden völlig abgeglitten, und er sieht in dessen „konstruktiven Arbeiten" zur Geschichte West- und Ostpreußens nur das „auf sicherem Grund aufgebaute" Werk eines „gewissenhaften eindringlichen Analytikers" und erklärt, indem er auf die beiden Arbeiten Kętrzyńskis: „Die Ortsnamen West- und Ostpreußens ...." und „Über die polnische Bevölkerung in dem ehemals kreuzritterlichen Preußen[2])" hinweist: „Und gerade diese Dinge, diese von Meisterhand vollführte Festsetzung der Grenze des

[1]) Von uns gesperrt. (Red.)

[2]) „Nazwy miejscowe Prus Zachodnich i Wschodnich wraz z przezwiskami niemieckiemi", Lemberg 1879. „O ludności polskiej w Prusiech niegdyś krzyżackich", Lemberg 1882.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Polentums in Pommerellen, ferner die enthüllenden Aufdeckungen der Schwindeleien und Fälschungen des Deutschen Ordens wurden von den Kritikern und vom Publikum nicht als trockene wissenschaftliche Untersuchungen beurteilt, sondern als „eine nationale Tat, als ein unfehlbares Zeugnis für unsere Rechte im Westen und Norden."

Als fabelhaft fleißiger Direktor des Ossolineums sah der „Revindikator des Polentums der Westmarken und der eigenen Familie" eine wichtige Aufgabe darin, allen den Trägern von Namen mit „von" und „zu" oder deutschem Beiwort zu helfen, dieses deutsche Gewand abzustreifen, indem er auf Grund eingehender Nachforschungen, des Studiums der Wappen und von Anfragen nicht ruhte und rastete, bis er in Kanzleien und Archiven „endlich dem „Geschädigten" bestimmt sagen konnte: Du bist Pole mit einem Namen auf „ski", gemäß der behördlich bestätigten Wappen und Dokumente".

Begreiflich also, daß nach Meinung Czapelskis die Jugenderinnerungen eines solchen Mannes das Wunder einer wenig bekannten, aber nachdrücklicher Verbreitung werten geistigen Entwicklung enthüllen. Czapelski meint, der Leser werde „vielen Reflexionen nachgebend mit Kummer erkennen, daß das nach in Schwabach-Schrift gedruckten Gebetbüchern betende preußische Masuren[1]), — daß dieses uns so nahe Land immer vom Mutterlande durch eine fatale Schranke abgetrennt ist[1])" (S. 83).

In Wirklichkeit aber lesen sich diese Erinnerungen wie eine überraschend harmlose und dürftige Erzählung, die mit einer Schilderung der kleinen ostpreußischen Stadt Lötzen beginnt, in welcher Adalbert v. Kętrzyński im Jahre 1838 geboren wurde. Sein Vater Joseph, der, in Westpreußen geboren, nach dem Tode seiner Eltern preußischer Husar geworden war, war im Jahre 1836 nach zwanzigjähriger Dienstzeit beim Militär hier als Gendarm stationiert worden[2]).

Das Familienleben der Eltern trug einen vollkommen deutschen Charakter, um so mehr, da die Mutter deutscher Abstammung war. Der Vater, der sich angeblich seiner polnischen Abstammung bewußt war und auch manchmal die polnische Nationalhymne vor sich hingesungen haben soll, war ebenfalls in seinem Wesen und seinem Äußern deutsch und schrieb sich nur von Winkler. Es ist bemerkenswert, wie Kętrzyński immer wieder betont, daß er schon als Kind Interesse für alles auf Polen bezügliche gehabt habe.

Als der Vater im Jahre 1846 starb, kam Adalbert v. K. in das Militärwaisenhaus zu Potsdam, wo er von verschiedenen Seiten freundlichste Förderung erfuhr. So öffnete ihm ein Major Graf v. d. Goltz, bei dessen Familie sein Großvater mütterlicherseits Pächter gewesen war, gastfrei sein Haus. Zwei seiner Lehrer erteilten ihm unentgeltlich Privatunterricht im Lateinischen und Französischen, und der Kurator, Oberst v. Courbiere, bemühte sich um seine Überführung in ein Gymnasium, was sein Tod verhin-

[1]) Von uns gesperrt. (Red.)

[2]) Es macht einen eigenartigen Eindruck, daß Kętrzyński diese Tatsache scheu verschweigt, als wenn er sich ihrer zu schämen hätte. Er umgeht diese für ihn augenscheinlich peinliche Angelegenheit, indem er die Tätigkeit seines Vaters nur andeutet, sich aber nie klar ausspricht. So findet sich, als er von der Anstellung seines Vaters in Lötzen spricht, nur der Satz: „Nach zwanzigjähriger Dienstzeit befahl man ihm im August 1836, sich nach Lötzen zu begeben." Ferner erwähnt er die dienstliche Tätigkeit seines Vaters in folgenden Sätzen: „Wir wurden hauptsächlich unter Leitung der Mutter erzogen, da der Dienst den Vater häufig außerhalb des Hauses in Anspruch nahm" (S. 89). „Mein Vater war selten zu Hause, er reiste mehr zu Pferde im Kreise umher."

Wir beobachten hier die gleiche, auch die wissenschaftlichen Untersuchungen Kętrzyńskis, charakterisierende Neigung, unangenehme oder unbequeme Tatsachen geschickt zu umgehen, ohne daß der Vorwurf erhoben werden könnte, sie seien falsch dargestellt worden.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

dert hat. Hier in Potsdam lernte der Knabe, der auf seinen Wunsch evangelischen Konfirmationsunterricht genoß, auch durch Augenschein den katholischen Gottesdienst kennen, dessen Eindruck ihn in religiöse Zweifel stürzte, die er in deutschen Versen sich von der Seele zu wälzen versuchte, wie er denn angeblich seit dem 6. Lebensjahr sich dichterisch betätigt hatte. 1853 nach Haus zurückgekehrt, absolvierte er in anderthalb Jahren den fünfjährigen Kursus des Lötzener Progymnasiums und wurde dann in die Sekunda des Gymnasiums zu Rastenburg aufgenommen. Hier fand er auch drei polnische Lehrer, deren einer ihn mit polnischen Büchern versah.

Während seiner Gymnasialzeit erhielt Adalbert einen Brief seiner Schwester, die aus väterlichen Papieren ersehen hatte, „daß der Vater Pole war, daß wir einen polnischen Namen besitzen, daß wir also nicht Deutsche sondern Polen sind". Diese Überzeugung setzte sich alsbald auch bei ihrem Bruder fest, der wegen seiner polnischen Sympathien nun sogar manche Stichelei, selbst von der Dame seines Herzens, in Kauf nehmen mußte, aber schon in Potsdam sich Vorwürfe gemacht hatte, weil er „Ich bin ein Preuße" nicht mit der gleichen Hingabe wie seine Kameraden hatte singen können und sich seines polnischen Namens erinnerte.

Nach dem Abiturientenexamen bezog K. im Jahre 1859 die Universität in Königsberg, wo er mit 10 Talern in der Tasche ankam. Allein der Dekan, Prof. Richelot, obwohl Mathematiker, nahm sich des jungen Historikers „sehr freundlich und aufmerksam" an, verschaffte ihm einen Freitisch und gab ihm unter der Bedingung unbedingter Verschwiegenheit den Rat, sich an den Senat wegen Erlaß der Immatrikulationsgebühren und an den Oberpräsidenten wegen eines Stipendiums zu wenden, was ihm beides bewilligt wurde. Der junge Fuchs dankte ihm „mit Tränen im Auge". Freigiebig bezahlte Privatstunden in deutschen Häusern halfen über die ferneren Nöte hinweg, zumal auch Giesebrecht — er wird, da Akribie nicht K.'s starke Seite ist, zu einem Giesbrecht — sich des neuen Hörers hilfsbereit annahm; er war ihm „immer ein wohlwollender Freund". K. wurde allwöchentlich zum Tee geladen und „lernte viel aus der Unterhaltung mit ihm". Auf der Universität kam K. auch in Berührung mit polnischen Kommilitonen und fand zum ersten Mal Gelegenheit, polnisch zu sprechen. Auch mit seinen Anverwandten bahnten sich Beziehungen an und er setzte eine Änderung seines Taufregisters und damit seiner sonstigen Papiere durch, so daß er nun, wie er betont: „Pole war, nicht nur nach Überzeugung, sondern auch dem Namen nach".

1862 war er Zeuge der Warschauer Demonstrationen, wollte im folgenden Jahr zur Vollendung seiner Studien nach Krakau gehen, wurde aber verhaftet, auf die Berliner Hausvogtei gebracht und als einziger aus den mehreren Dutzend Angeklagten der dritten Kategorie im Moabiter Prozeß verurteilt, ungeachtet er sich nur gegen polizeiliche Vorschriften vergangen hatte, indem er sich als Geheimbote bei Waffenschiebungen nach Russisch-Polen betätigte. Er saß ein Jahr Festungshaft in Glatz ab. Die Erwähnung dieser Tatsache begleitet er mit dem charakteristischen Satz: „Ich erhielt damit auch ein staatliches Patent als Pole" (!).

Ohne Vorwürfe und Klagen hatte die Mutter ihn trotz des ihr bereiteten Leides gewähren lassen. Nach der Schwester Tod lud er sie zu sich, „aber sie konnte sich nicht trennen, von dem Ort, wo sie so viele Lebensjahre verbracht hatte und von den Gräbern, die deckten, was ihr das Teuerste war".

Hier liegt in Wahrheit die Tragödie im Leben Adalberts v. Kętrzyński's, daß er, der auch in seinem alsbald konfiszierten „Liederbuch eines Germanisierten" ganz in den Bahnen eines Heine, Platen und Schiller wandelt, als Renegat zu Unaufrichtigkeit und Fanatismus gezwungen war und Undank und Haß auf alles häufen mußte, was ihm seine Jugend verklärt und sein Vorwärtskommen ermöglicht hatte. Darum fehlt der Darstellung auch die eigentliche psychologische Begründung. Schuldig bleibt sie den Beweis, welche deutschen Lockungen er verschmäht habe, denn wenn es auch dem französischen Leser mit keiner Silbe verraten wird, so ist er doch ganz ein Kind deutscher Bildung und preußi-

scher Beamtensohn, dem durch die selbstlose Hilfe deutscher Männer der Aufstieg erschlossen wurde, und diese Hilfe hat er niemals verschmäht. Auch die gehässigen Bemerkungen gegen den preußischen Staat prallen ab, wird doch z. B. wider Willen anerkannt, daß vom Moabiter Gericht mit beispielloser Objektivität gehandelt worden ist, wenn es die Angeklagten beinahe ausnahmslos freisprach. Nicht Bedrückung, sondern ungewöhnliche Liberalität, so in der Heranziehung polnischer Lehrkräfte, und der Bevorzugung von Minderheitsangehörigen, hat die Wandlung in Kętrzyńskis Seele verursacht.

Bemerkenswert ist, daß Kętrzyński erst auf seinem Totenbett zur katholischen Kirche übergetreten ist. Er bat seinen Beichtvater, er möge allen Bekannten seine letzten Worte mitteilen: „Bisher war ich mit dem Vaterlande nur durch das Band der Nationalität verbunden. Jetzt bin ich mit ihm verbunden auch durch das Band des heiligen katholischen Glaubens. Dafür bin ich Gott unsagbar dankbar" (S. 108).

[„Rewindykator polskości"; in: „Rocznik Zakładu Narodowego Imienia Ossolińskich". Bd. I/II. (Lemberg 1928), S. 79 ff.] **(48)**

Sobeski, M. Das „Polentum" des Philosophen Leibniz.

Der Inhaber des Lehrstuhls der Philosophie an der Universität Posen, Professor Sobeski, untersucht, indem er an eine im Jahre 1917 erschienene und von dem verstorbenen Krakauer Professor M. Straszewski verfaßte Abhandlung[1]) anknüpft, die Frage, ob Leibniz polnischer Abstammung sei oder nicht. Leibniz soll in seiner Autobiographie selbst seine polnische Abstammung betont haben, und zwar glaubte er von einer Familie Lubieniecz oder Lubieniecki abzustammen. Aber gerade an der wichtigen Stelle des Manuskripts seiner Autobiographie, an welcher er diese Frage behandle, seien sechs Zeilen ausgeschnitten worden. Straszewski nahm zwei Möglichkeiten für die Erklärung dieser merkwürdigen Tatsache an: entweder habe jemand die Spur der polnischen Abstammung Leibnizens verwischen wollen, oder Leibniz selbst. Dafür, daß Leibniz selbst die fehlenden sechs Zeilen ausgeschnitten habe, spreche die Tatsache, daß er selbst auf der Rückseite des fraglichen Blattes das durch das Ausschneiden verloren gegangene Wort „appareret" durch Überschreiben ergänzt habe. Sobeski wirft die Frage auf: „Was hat ihn veranlaßt, sich zur Abstammung von dem Geschlechte der Lubieniecki zu bekennen, zugleich aber die näheren Einzelheiten über seine polnische Abstammung, die doch zweifellos in den ausgeschnittenen sechs Zeilen enthalten waren, zu verheimlichen?"

Tatsache sei, daß Leibniz sich auch Peter dem Großen gegenüber seiner slavischen Abstammung gerühmt habe: „Beide sind wir einer Abstammung, beide Slaven. Beide sind wir die Initiatoren neuer Jahrhunderte, beide sind wir von der Rasse, deren Zukunft noch niemand vorhersehen kann."

Für das auffallende Verhalten Leibnizens seiner Autobiographie gegenüber hatte Straszewski eine merkwürdige und recht gezwungene Erklärung: „Vielleicht empfand Leibniz, was sehr wahrscheinlich ist, den bleichenden Stern Polens und den immer heller werdenden Stern Preußens, des allergrößten Feindes

[1]) „Gottfried Wilhelm Leibniz — Jego osobistość — Stosunki z Polską — Jego stanowisko w dziejowym rozwoju myśli ludzkiej" (G. W. Leibniz — seine Persönlichkeit, Beziehungen zu Polen, seine Stellung in der historischen Entwicklung des menschlichen Gedankens), Krakau 1917.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Polens. Da er durch seine Schülerin, die Herzogin Sophie Charlotte, in nahen Beziehungen zu den Hohenzollern blieb, und erster Präsident der durch ihn gegründeten Akademie der Wissenschaften in Berlin war, so wünschte er vielleicht nicht, daß in den Papieren irgend eine deutlichere Spur seiner polnischen Abstammung bleibe, die ihm am Berliner Hofe kaum übergroße Vorteile verschafft haben würde." Sobeski hält diese Vermutung von Straszewski für durchaus nicht unwahrscheinlich, da Leibniz eine biegsame Höflingsnatur gewesen sei.

Im Laufe der weiteren Darstellung weist der Verfasser darauf hin, daß Leibniz, der ja Beziehungen fast zur ganzen Welt unterhielt, „das Land seiner Väter", eben Polen, nicht vergessen habe. Und zwar habe er als dreiundzwanzigjähriger junger Mann in die polnische Politik entscheidend eingegriffen, indem er nach dem Thronverzicht des polnischen Königs Johann Casimir für die Wahl des Herzogs Johann Philipp Wilhelm von Neuenburg geworben habe. Damals habe Leibniz unter dem Pseudonym des Litauers Georgius Ulicovius auch eine Broschüre veröffentlicht, die in Danzig gedruckt wurde („Specimen demonstrationum politicarum pro eligendo rege Polonorum novo scribendi genere ad claram certitudinem exactum auctore Georgio Ulicovio Lithuano Vilnae 1659"). Dieser Broschüre wegen habe der polnische Historiker T. Korzon in seinem Buche über Sobieski („Dola i niedola Sobieskiego") Leibniz zu Unrecht angegriffen und ein vernichtendes Urteil über seinen Charakter gefällt: der künftige Autor der Theodicee habe zu Polen wie ein bezahlter Journalist gesprochen.

Sobeski ist mit Straszewski darin einig, daß die Vorwürfe Korzons ungerechtfertigt seien. Vor allem könne nicht von einer Gleichgültigkeit oder gar Unfreundlichkeit Leibnizens gegenüber Polen die Rede sein. In jedem Falle zeige Leibniz in dieser Schrift eine ganz ungewöhnliche Belesenheit in der polnischen politischen Literatur.

Sobeski erwähnt dann noch eine zweite Schrift, in welcher sich Leibniz mit Polen beschäftigt habe (das Memorial für Ludwig XIV., um ihn zum Feldzuge nach Ägypten zu bewegen) und verweist ferner auf zwei Stellen in Briefen, die Leibniz an Kochański, den Bibliothekar des Königs Johann Sobieski, richtete[1]), um daraus ohne jeden ersichtlichen Grund neue Beweise für die polnische Abstammung Leibnizens zu konstruieren und ihn als „den großen Sohn aus dem Geschlechte der Lubieniecz oder Lubieniecki" zu reklamieren.

Der Verfasser schließt seine übrigens auffallend schwache Abhandlung mit der Frage: „Kann man nach Anführung so vieler unmittelbarer und mittelbarer Indizien für das Polentum Leibnizens die Streitfrage nach seiner Nationalität schon als zu unsern Ungunsten entschieden ansehen? Kann man ihn unwiderruflich als Deutschen betrachten?"

Dies sei der Standpunkt der deutschen Wissenschaft, der seinen letzten Ausdruck in der 12. Ausgabe von Überwegs Grundriß der Philosophie (Berlin 1924, S. 307) gefunden habe. Die hier von den Herausgebern M. Frischeisen-Köhler und W. Moog vertretene Anschauung, daß die slavische Abstammung Leibnizens gar nicht mehr in Frage kommen könne, lehnt Sobeski ab mit der Bemerkung, daß für die polnische und überhaupt für jede nichtdeutsche Wissenschaft diese Frage noch unentschieden sei: „Unsere Historiker werden zweifellos früher oder später zu einer Revision, aber vielleicht auch Stützung dieses kleinen aber so bedeutenden Beitrags, den Straszewski geliefert hat, schreiten" (S. 134).

[O polskość Leibniza; in dem Sammelwerk des Verfassers: „Z pogranicza sztuki i filozofji" (Aus dem Grenzgebiet von Kunst und Philosophie) Posen 1928, S. 128 ff.] **(47)**

[1]) In dem einen Briefe erkundigt sich Leibniz nach dem Lande der Scythen, und in dem andern bittet er um Nachrichten über Bergwerkswesen in Polen!

Weitere Beiträge zur Geschichte der Oberschlesischen Aufstände.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Zur Feier der zehnjährigen Wiederkehr des Ausbruchs des ersten Aufstandes in Oberschlesien bringt das Kattowitzer Regierungsblatt „Polska Zachodnia" (am 11. und 18. August d. Js.) eine Reihe von Aufsätzen, in denen neben Jubiläumsphrasen auch sachlich wichtige Ausführungen stehen. Insbesondere ist es der Streit um Korfanty, der zwei beachtenswertere (allerdings anonyme) Darstellungen veranlaßt hat. Der erste Artikel trägt die Überschrift: „Dokumente der Wahrheit. — Hat Korfanty das Recht, als Patron bei der Zehnjahrfeier des ersten Schlesischen Aufstandes aufzutreten?" — Im Mittelpunkt der Ausführungen, als deren Verfasser „die schlesischen Aufständischen" zeichnen, steht ein (als Faksimile beigegebener) „Befehl" des Oberkommissariats des Volksrates in Posen vom 28. April 1919, der von Pfarrer Adamski und W. Korfanty unterzeichnet ist. In diesem Befehl, für den W. Korfanty als Sachverwalter Schlesiens in dem Kommissariat allein verantwortlich gemacht wird, wird verfügt, „jegliche bewaffnete Handlung bis zu dem Augenblick, da von dem Kommissariat der Befehl, militärische Schritte vorzunehmen, ergeht, zu unterlassen". — Nach diesem Befehl sollte der Aufstandsbefehl am 15. Mai 1919 spätestens ergehen. —

Aus der Vorgeschichte der Aufstände[1]) wird mitgeteilt, daß mit der Organisation der militärischen Kräfte polnischerseits am 26. Oktober 1918, als schon die deutsche Niederlage wahrscheinlich war, begonnen wurde, und zwar vom „Sokół", der die Verschwörer-Organisation der „Bürgerwehr" („Straż obywatelska") ins Leben rief. Nach deren Aufhebung wurde, — wiederum vom „Sokół" — am 12. Dezember 1918 ein offener „Kriegerverband" („Związek Wojacki") gegründet, der „angeblich den Zweck hatte, die gegenseitige Hilfe unter den aus dem Felde heimkehrenden polnischen Soldaten zu fördern, tatsächlich jedoch die oberschlesischen Polen für die nationale Revolution organisierte".

Die Tätigkeit dieses „Kriegerverbandes" dauerte jedoch nur bis zum 13. Januar 1919 (Verkündigung des Belagerungszustandes); als Ersatz „gründeten die polnischen Patrioten, die nur an den Erfolg des bewaffneten Kampfs glaubten, am 19. Februar 1919 in Beuthen die geheime „Polnische Militär-Organisation" („Polska Organizacja Wojskowa" = P. O. W.). Diese „gestützt auf die Erfahrungen der P. O. W. in Kongreßpolen und Galizien, sowie der siegreichen Aufstandsbewegung in Posen . . . ., militärisch organisiert, entwickelte sich vortrefflich . . . . Anfang April zählte die Organisation schon 20 000 Mitglieder . . ." An diesen Vorbereitungen sei Korfanty nicht beteiligt gewesen. Anstatt nach Ausbruch der deutschen Revolution nach Oberschlesien zurückzukehren, habe er sich nach Posen begeben und dort „politisiert" und sich an die Spitze des „Obersten Volksrats" geschoben. Eine Verbindung mit Schlesien sei erst später hergestellt worden, obwohl hier schon die erwähnten Vorbereitungen getroffen wurden. Ebenso wie Korfanty gegen den Posener Aufstand gewesen sei und dessen Urheber als „Lümmel" und „Verbrecher" bezeichnet habe, habe er auch den oberschlesischen Aufstandsvorbereitungen ablehnend gegenübergestanden. Der von den Führern für den 3. Osterfeiertag (21. April) 1919 geplante Aufstand war Gegenstand einer Konferenz in Posen am 13. April 1919. Hier sei eine materielle Hilfe abgelehnt und der Aufstand überhaupt verboten worden. Als die Delegierten aus Paris zurückgekehrt seien und die Nachricht gebracht hätten, „im Projekt des Friedensvertrages sei ganz Oberschlesien zuerkannt, jedoch organisieren die Deutschen schon eine Kontreaktion, ... sah man, daß bevor das Projekt der Friedensbedingungen am 7. Mai 1919 veröffentlicht wurde, die moralischen Rechte Polens auf Schlesien durch Waffentaten gegen die deutsche Herrschaft in Oberschlesien unterstützt werden müßten . . . ." Man habe den Aufstand nun für den 1. Mai (statt des verbotenen 3. Mai) geplant. Hiergegen habe Korfanty den oben erwähnten Befehl ergehen lassen. Damit sei die Bewegung lahm gelegt worden, denn „ohne die Einwilligung Korfantys und materielle Hilfe Posens konnte der

[1]) Vergl. dazu „Ostland-Berichte", Jhrg. 3, Nr. 1, S. 21 ff.

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Aufstand nicht losbrechen, und in Warschau und Krakau, wo her Hilfe . . . . kommen konnte, rechnete man damit, daß betr. Oberschlesiens Korfanty als Vorkriegsführer dieses Gebietes seine Meinung sagen müsse".

Nach dem 7. Mai hätten sich die Voraussagen der P. O. W. betr. die zu erwartenden deutschen Gegenaktionen bewahrheitet. Es hätten die deutschen Demonstrationen begonnen und das polnische „Unterkommissariat" der Volksräte in Beuthen sei am 14. Mai aufgelöst worden. Da der versprochene Termin (15. Mai) ohne den erwarteten Befehl vorüberging, forderten die Führer der P. O. W. energisch den Aufstand, um es nicht zu der Abstimmung kommen zu lassen, denn „die Polen hatten schon damals geschriebenes Recht in dem Vertragsentwurf, und sollten es verteidigt haben, am besten mit der Waffe. Die Haller-Armee kam nach Polen; die in ihr dienenden Oberschlesier drängten sich zum Kampf um die Freiheit Oberschlesiens, in Posen wartete das aus Oberschlesiern gebildete „Regiment Beuthen"' ebenso auf den Befehl."

Jetzt habe man keine Rücksicht auf Korfanty mehr genommen, sondern am 22. Juni (6 Tage vor Festlegung der Abstimmung in Paris) beschlossen, den Aufstand zu beginnen. Am 20. Juni gab das Oberkommando der P. O. W. an alle Kreiskommandanten den Befehl aus: „Wir befehlen die Explosion auf den Sonntag, den 22. Juni 1919, 10 Uhr abends". — Als Korfanty davon erfuhr, habe er gegen diesen „ohne sein Wissen" erfolgten Befehl Schritte in Posen, Warschau, dem Generalstab der Haller-Armee in Czestochowa, unternommen und sei selbst am 21. Juni im Flugzeug nach Sosnowice (wo sich das Hauptquartier der Aufständigen befand) gekommen, wo er entschieden erklärt habe, daß jegliche Hilfe verweigert werden würde.

Diese Handlung Korfantys habe die verderblichsten Folgen gehabt. Im großen und ganzen sei der Gegenbefehl noch zur rechten Zeit nach Schlesien gekommen; (nur im Kreise Kosel brach der Aufstand — natürlich vergeblich — aus). Die schlimmsten Folgen hatte er aber für den Bestand der Organisation. Die Vorbereitungen waren schon zu weit gediehen und zu offen, die Mitglieder fürchteten Verrat und begannen aus der Organisation auszuscheiden. Der verfehlte Aufstand in Kosel habe den Deutschen die Möglichkeiten verraten, es habe „der deutsche Terror" begonnen, gegen den dann als „Protest" der August-Aufstand ausgebrochen sei. Hier hätten sich die verhängnisvollen Folgen der Korfantyschen Politik gezeigt, denn nunmehr fehlten die Führer, die entweder über die Grenze geflüchtet oder von den Deutschen verhaftet waren, so daß der August-Aufstand nicht glückte.

Wesentlich schärfer als dieser erste ist der von einem „Augenzeugen" stammende Artikel[1]) mit der Überschrift: „Weshalb brach der erste Aufstand nicht zur rechten Zeit aus? — Die zerstörende Rolle des Totengräbers der Aufstände, Korfantys, bei dem 1. Schlesischen Aufstand". Der in einem stark persönlichen Ton (keineswegs zum Vorteil!) gehaltene Artikel betont besonders stark, daß von September 1918 bis zum Februar 1920 Korfanty seine Füße nie nach Schlesien gesetzt habe, höchstens sei er nach Sosnowice gekommen und habe dort Konferenzen abgehalten. Ferner habe Korfanty „in den Anfängen des Jahres 1919 sich mehr um den Parteikampf mit dem damaligen Staatschef, Pilsudski, gekümmert als um den Aufbau des Staates selbst und die Erlangung der Grenzen". Heute erkläre die „Polonia": „Korfanty mußte die schlesischen Delegationen von der Schädlichkeit des Aufstandsbeginns überzeugen, er mußte ihnen Depeschen der Warschauer Regierung und des Nationalkomitees vorlesen, die alle Waffenhandlungen „verboten". Das ist alles Bluff, der auf die Naivität der Leser rechnet, um die Schuld und Unbeholfenheit Korfantys zu verhüllen."

Die Begründung, die für diese Behauptung gegeben wird, ist recht lahm und dürfte den wahren Sachverhalt wohl kaum treffen:

---

[1]) Wenn dieser Artikel auch vielfach sich mit dem ersterwähnten berührt, so weichen die Angaben doch manchmal ab, z. B. hat es hiernach den Anschein, als ob die P. O. W. schon früher in Oberschlesien existiert habe.

„Keine Regierung konnte selbstverständlich in der damaligen Lage einen Befehl erteilen, in einem fremden Staate den Aufstand zu beginnen. Die Warschauer Regierung konnte einen solchen Befehl nicht erteilen. Der Minister, der das getan hätte, wäre leichtsinnig bis zum Verbrechen gewesen. Also kann sich Korfanty nicht hinter die „Befehle" aus Warschau stellen." — Ebenso sei es mit der Haltung des Nationalkomitees in Paris, hier könne es sich nur um die Zeit „bis zur Überreichung der Friedensbedingungen" handeln.

Im Gegensatz hierzu wird von dem Verfasser festgestellt: — „die schlesischen Delegierten, die Anfang Juni 1919 aus Paris zurückkehrten, waren sicher, daß die bewaffnete Aktion in Schlesien schon angefangen habe. Diese Aktion geschah nicht, — und zwar wegen des Widerstandes Korfantys, nicht wegen des Verbots des Nationalkomitees oder der Warschauer Regierung .... Korfanty täte besser daran zu schweigen .... Denn auf ihm ruhte die Verantwortung .... in schlesischen Angelegenheiten." Nicht nur der Oberste Volksrat in Posen habe ihm vollkommen freie Hand gelassen, „damals hörte auch Warschau in schlesischen Fragen auf das Wort Korfantys". Ihm gegenüber seien die übrigen schlesischen Vertreter (Pfarrer Pośpiech, Pfarrer Brandys, Sosiński usw.) gar nicht zu irgendwelcher Bedeutung gelangt.

Die Schlußfolgerungen des Verfassers sind nunmehr: — „Als in die Zeit bis zur Überreichung der Friedensbedingungen, — bis zum 7. Mai 1919 —, Korfanty den Ausbruch des Aufstandes hemmte, hätte man ihm noch mildernde Umstände zubilligen können, daß er jedoch nicht im Mai und den ersten Juni-Wochen 1919 (vor der Unterzeichnung des Versailler Vertrages am 28. Juni 1919) den Aufstand zuließ, das ist die schwerste Schuld Korfantys[1]). Infolgedessen wurde uns die Volksabstimmung aufgezwungen, später hatten wir den 2. und 3. Aufstand. .... Ein im Mai oder Juni durchgeführter Aufstand hätte die Stellung der polnischen Diplomatie in Paris gestärkt. Korfanty wollte nicht. ...."

Den Rest seiner Ausführungen widmet der Verfasser neben den üblichen Schilderungen über den „deutschen Terror" einer Charakteristik Korfantys, wobei er u. a. als besonders schlimmes Verbrechen erwähnt, daß Korfanty „wenige Wochen vor dem Aufstande nichts wichtigeres zu tun gehabt habe, als ein Projekt für die Autonomie des früheren preußischen Teilgebiets auszudenken, wobei er aus ihm gewissermaßen eine Art Staat im Staate, — offensichtlich mit Sicherung der entscheidenden Rolle für sich selbst —, schaffen wollte." —

[1. „Polska Zachodnia", Nr. 218 (11. VIII. 1929), S. 6;
2. „Polska Zachodnia", Nr. 225 (18. VIII. 1929), S. 19.]

(34)

[1]) Vom Verfasser gesperrt. (Red.)

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Polnische Presse-Kommentare zum Sonderheft der „Hilfe": Deuschland-Polen. (15. Mai 1929)

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Als Proben für die Art, in der das Sonderheft der „Hilfe" in der polnischen Presse aufgenommen worden ist, geben wir hier zwei Besprechungen wieder, die in Zeitungen erschienen sind, welche der polnischen Regierung sehr nahestehen.

In einem großangelegten Leitartikel, welcher die Überschrift trägt: „Zweifelhafte Hilfe", stellt die offiziöse „Epoka" fest, daß die Bemühungen der „Hilfe" wohl schwerlich die Annäherung zwischen Deutschland und Polen fördern werden, weil „vor allem jeden polnischen Leser mancher offensichtliche Unsinn, der hier trotz besseren Wissens manch eines Deutschen vorgebracht wird, unangenehm berühren muß". Entweder sei dieser Unsinn „Ausdruck der größten Ignoranz der Autoren, die schlecht vorbereitet an das Werk gingen, oder bewußt vorgebracht". — —

Als Probe dieses „Unsinns" wird zunächst die Ansicht des Herausgebers Erkelenz erwähnt, daß „Polen sein Leben als selbständiger Staat zu allererst von Deutschland erhielt". Dazu heißt es: „Wenn Herr Erkelenz im Ernst der Meinung ist, daß die ungeheuerliche Okkupation, daß die Herrschaft Beselers, des Herrn v. Kries und anderer ähnlicher Satrapen, daß die Internierung des Marschalls Piłsudski in Magdeburg, seiner Gefolgsleute in den Gefangenlagern, daß die räuberische Okkupationswirtschaft auf polnischem Boden . . . alles das Beweise für die Selbständigmachung Polens durch Deutschland seien, so ist er in einem großen Irrtum befangen. Die Zeit der deutschen Okkupation ist dem ganzen polnischen Volk als eine Zeit großen Unrechts in Erinnerung. Diese Zeit muß aufs Äußerste verdeckt werden, damit sie nicht durch ihre schmerzliche Grellheit die deutsch-polnische Verständigung stört." —

Der zweite „Unsinn" des Herausgebers Erkelenz sei die Ansicht: „die preußischen Polen erhoben sich nach der Niederlage Deutschlands im Weltkriege gegen die Nation, die ihnen mehr gegeben hatte als jede andere". Hierzu wird entgegnet: „Wahrscheinlich werden viele Polen eine solche Meinung als unerhörte Provokation ansehen". — Der Berichterstatter der „Epoka" will nur „mit schmerzlicher Ironie und kopfschüttelnd ob der unerhörten Naivität eines deutschen Politikers" feststellen, daß dieser „anscheinend niemals von Wreschen, von dem preußischen Enteignungsgesetz gehört" habe, daß dieser „offensichtlich annimmt, daß die Polen im preußischen Teilgebiet einen Teilgebietslandtag wie die Polen in Galizien hatten, daß sie mehr Schulen und höhere Lehranstalten als die Polen in Galizien oder Kongreßpolen hatten". Und er fragt schließlich: „Weiß Herr Erkelenz wirklich nichts davon, daß die preußischen Behörden in Westpreußen und Posen eine brutale, unbarmherzige Entnationalisierungspolitik trieben?"

Weiteren „Unsinn" habe Grabowsky in seiner Nationalitätenstatistik zu Tage gefördert, insbesondere durch seine „interessante Feststellung", daß Kaschuben ein besonderes Problem darstellten. Darauf erwidert der Kritiker: „In jedem Falle ein geringeres Problem, Herr Grabowsky, als das Problem der „Saupreußen" in Bayern." — —

Besonders unzufrieden ist unser Kritiker mit den Herausgebern des „Hilfe"-Heftes, weil sie es gewagt haben, in den Mittelpunkt der Diskussion über die deutsch-polnische Verständigung die Korridor-Frage zu stellen. Wenn diese überhaupt hätte erörtert werden müssen, dann war sie nach Meinung unseres Berichterstatters nur unter der Bedingung möglich, daß „die Diskussion geführt würde als eine Analyse der möglichen Bedingungen, unter denen sich Deutschland dem tatsächlichen Zustand anpassen kann". Demgegenüber sei die Diskussion „um das unwirkliche Problem der Rückgabe des Korridors" geführt worden. — Weder die Ausführungen v. Ortzens noch die des Oberpräsidenten Siehr werden anerkannt, — letzterer rede „als ob er eine Schar von Ignoranten vor sich habe, denen man alles einreden könne". Seine Behauptung, daß die Lage Ostpreußens einzig dastände, sei „wider besseres Wissen ergangen". Besonders empört den Berichterstatter der Vergleich Polens mit Luxemburg. — Weiter streitet er die Bedeutung der heute durch den Korridor gestörten

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Binnenschiffahrt ab und meint, es sei „schade, daß Herr Siehr keine Statistik beigefügt habe, da sich dann gezeigt hätte, daß diese Schiffahrt niemals irgendeine wirtschaftliche Rolle gespielt hat und daß sie überhaupt von wirtschaftlichem Standpunkt ein Unsinn ist, der keiner Kritik standhält".

Diese Proben erschöpfen im Wesentlichen die „Argumente" des Verfassers, der dann zusammenfassend behauptet, die Diskussion sei „unsachlich geführt .... nicht ernsthaft und ohne den Willen zu einer Verständigung, die ausgeschlossen ist, sofern sich die Diskussion um die Rückgabe des Korridors an Deutschland dreht[1])". Diese Diskussion könne weder offiziell noch inoffiziell geführt werden. Auch die Frage der Minderheiten sei nicht ernstlich berührt worden, so daß schließlich festgestellt wird: — „Trotz dem besten Willen der Herausgeber, an dem wir nicht zweifeln, müssen wir ganz ehrlich bekennen, daß die polnisch-deutsche Nummer der „Hilfe" vom 15. Mai ein verfehltes Unternehmen ist, daß sie nicht bloß die deutsch-polnische Verständigung nicht fördert, sondern umgekehrt, mindestens, was die polnische Seite anbetrifft, — die Lust benimmt, solche Diskussionen anzufangen. In diesem Fall hat die Hilfe der „Hilfe" versagt."

Noch schärfer sind die Randbemerkungen der Zeitung „Głos Prawdy" zu diesem Sonderheft unter dem Titel: — „Primitive Historiosophie deutscher Publizisten über Polen". Der Rezensent bezeichnet den Inhalt der Nummer als „sehr ärmlich" und meint, die hinter den Herausgebern stehende Partei „hat sich vor allem bemüht, diese Gelegenheit zur Registrierung ihrer maximalen Wünsche und Ansprüche auszunützen". Die deutschen Publizisten hätten ferner die Gelegenheit ausgenützt, „unsachliche und phantastische Argumente agressiven Charakters[1]) einzuschmuggeln ...."

Auch die Bemerkungen zur Korridorfrage (von den Urteilen über die einzelnen Verfasser ganz zu schweigen!) sind schärfer: „Das deutsche Argument von den Subventionen für Ostpreußen bezeugt eher den großen Fehler, eine vieltausendköpfige Schar polnischer Masuren unter deutschem Joch zu belassen." Wenn v. Oertzen vorschlage, die Korridor-Frage zu diskutieren, so „könnten wir unsererseits ähnlich unsere Bereitwilligkeit erklären, die Probleme Ostpreußens zu erörtern".

[„Epoka", Nr. 142 (26. V. 1929) — „Głos Prawdy", Nr. 148. — (1. VI. 1929).] **(52)**

---

[1]) Von uns gesperrt. (Red.)

„Deutschlands revisionistische Illusionen."

Unter diesem Titel nimmt die offiziöse Warschauer Zeitung „Epoka" wieder einmal prinzipiell Stellung zu der Frage einer Revision der gegenwärtigen deutsch-polnischen Grenzen. — Der Artikel des anonymen Verfassers enthält im Wesentlichen wenig Neues, resümiert jedoch die prinzipielle polnische Haltung in aller Offenheit.

Zunächst erörtert der Verfasser die Möglichkeit der Anwendung von Art. 19 der Völkerbundssatzung; seine Ausführungen

Fraktur = Bericht.
Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

decken sich wesentlich mit denen von Polek[1]). Er betont jedoch stärker als dieser die Gegensätzlichkeit von Art. 19 und Art. 10 der Satzung, denn „würde Art. 19 entgegen Art. 10 die Mitglieder des Völkerbundes dazu ermächtigen, eine Propaganda zu führen, die zum Zweck hat, ein Gebiet, das andern Völkerbundsmitgliedern gehört, abzutrennen, — so würde in kürzester Zeit der Völkerbund zu existieren aufhören." Auf Art. 19 zurückkommend, heißt es dann: „Im übrigen raten wir der deutschen Presse, sich den Text des Art. 19 genau zu vergegenwärtigen. . . . . Kann Deutschland annehmen, daß es diese Einstimmigkeit der (Völkerbund-)versammlung erreichen kann?"

Abgesehen von dieser Sicherung, ist man aber augenscheinlich auf polnischer Seite selbst für diesen Fall gerüstet. Denn es heißt bei unserem Verfasser: „Um zu beweisen, daß die Grenze zwischen Polen und Deutschland unmöglich aufrechtzuerhalten ist, muß der ganze Zeitraum seit der Abschließung des Vertrages negiert werden, denn dieser hat erwiesen, daß die betreffenden Vertragsartikel absolut „anwendbar" (apricables) sind . . ., und daß das einzige Hindernis, das ihre alltägliche Verwirklichung antrifft, der böse Wille Deutschlands ist."

Ironisch meint der Verfasser dann, daß „es nicht schädlich sein würde, bei einem Appell an den Völkerbund . . . . noch einige andere Argumente, daß nämlich die gegenwärtige polnisch-deutsche Grenze unbillig und ungerecht sei, beizubringen. Recht und Billigkeit bleiben trotz der Voreingenommenheit vieler deutscher Politiker dagegen Begriffe, für die die Völkerbundsversammlung nicht unempfindlich sein würde." Auf diese Behauptungen folgt eine gedrängte Analyse der deutschen Argumente: — Das Vorhandensein rechtlich-historischer Argumente wird vom Verfasser bestritten, denn „. . . . Verbrechen begründen keine Rechte[2])". Ethnographische Argumente könnten nicht einmal in den deutschen Statistiken nachgewiesen werden. Ebenso wenig könnten die wirtschaftlichen überzeugen, denn die Gründe für Ostpreußens bedrängte Wirtschaftslage seien anderswo zu suchen als in der Existenz des polnischen Korridors.

Als Ergebnis dieser Betrachtung bucht unser Verfasser: — „Kurz gesagt, Deutschland besitzt keinerlei objektive Rechte, die ihm gestatten würden, an die Völkerbundsversammlung mit der Forderung einer Revision des Versailler Vertrages heranzutreten, und deshalb hat es das niemals getan[3])."

Demgemäß ist auch für die „Epoka" die These einer friedlichen Grenzrevision, „wenn man sie ehrlich meint . . . . Unsinn, denn sie ist absolut unwirklich". Dafür heißt es aber, „indessen die Revisionsthese, als psychologische Vorbereitung zu einer Revision der Grenzen mit der Waffe in der Hand . . . . ist leider nicht absurd". Die von Deutschland vertretene Ansicht, daß eine friedliche Revisionsmöglichkeit bestehe, wird strikt geleugnet und die Propaganda hierfür als „bewußte oder unbewußte Vorbereitung zum Kriege" bezeichnet. Daher könne sich weder die polnische Regierung, noch die polnische Öffentlichkeit mit dieser Propaganda einverstanden erklären.

[„Iluzje rewisionistyczne Niemiec", in „Epoka", Nr. 22 (22. I. 1929), S. 1.] **(45)**

---

1) Vgl. Ostland-Berichte, Jhrg. 2, Nr. 6, S. 108 ff.

2) Ähnlich hat ja bekanntlich auch der polnische Außenminister Zaleski argumentiert.

3) Von uns gesperrt. (Red.)

Für die Herausgabe verantwortlich: Dr. W. Recke in Danzig.

Druck von W. F. Burau, Danzig.