



Ostland-Berichte

Auszüge aus polnischen Büchern, Zeitschriften und Zeitungen

Herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig

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

Inhaltsverzeichnis.

Propaganda

Die Propagandatätigkeit des Baltischen Instituts in Thorn 237

Forschungsergebnisse.

Rudnicki, M. Bemerkungen über die Psychologie des deutschen Volkes 239

Rudnicki, M. Besprechungen von:

Hans Witte. Mecklenburg in der slavischen Forschung. Mecklenburg-Strelitzer Heimatblätter. Heft 2, Juni 1929, 5. Jahrgang, S. 28—35.

W. Freiherr v. Richthofen. Gehört Ostdeutschland zur Urheimat der Polen? Ostland-Schriften, herausgegeben vom „Ostland-Institut“ in Danzig, Heft 2, Danzig 1929 244

Wirtschaftliche Fragen.

Die polnischen Eisenbahnen 246

Butler, J. Die Konkurrenz der Ostseehäfen im Lichte des Wettbewerbs der polnischen und der deutschen Bahnen 256

Wachsende Kriminalität im Korridor 260

Fraktur = Bericht.

Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Die Propagandatätigkeit des Baltischen Instituts in Thorn.

Das bekanntlich Ende August 1925 begründete Institut¹⁾ hat in den ersten drei Jahren seines Bestehens infolge Mangels an Geldmitteln kaum hervortreten können, obwohl es den beiden ersten Direktoren, dem ehemaligen Generalkonsul in Königsberg, K. Srokowski, und dem frühverstorbenen Gelehrten Dr. T. Tyc nicht an Energie fehlte. Erst dem dritten Leiter des Instituts, Dr. Joseph Borowik, ist es gelungen, bei Behörden und auch weiteren Kreisen der Öffentlichkeit tatkräftige Unterstützung zu finden. Wir berichteten schon über den großangelegten Arbeitsplan²⁾ des Instituts und haben auch schon die erste Veröffentlichung, die Schrift von Stopczyk, ausführlich besprochen³⁾. Vor kurzem ist nun auch der erste Band des auf vier Bände berechneten Sammelwerks über Pommerellen erschienen, der die Physiographie, Ethnographie und Sprachenverhältnisse Pommerellens behandelt⁴⁾.

Durch die Schaffung von „korrespondierenden Mitgliedern“ ist es gelungen, zwei besondere Abteilung einzurichten, eine für Ethnographie, die von Frau Dr. B. Stelmachowska geleitet wird, und eine zweite für Anthropologie unter Professor Stolyhwo.

Ein besonderes Pressereferat dient der Propaganda, indem es durch Pressekommunikate Material verbreitet über die baltisch-pommerellischen Fragen, die beobachtet werden „sowohl vom

¹⁾ Vgl. „Ostland-Berichte“, Jhrg. 2, S. 21 f.

²⁾ Vgl. ebenda, Jhrg. 3, S. 31 f.

³⁾ Vgl. ebenda Jhrg. 3, S. 109 f.

⁴⁾ Wir werden über dieses Werk demnächst ausführlich berichten.

Standpunkte der deutschen Ansprüche wie auch unserer unverjährten Rechte auf die baltische Küste und das pommerellische Land“. Bemerkenswert ist auch, daß das „Baltische Institut“ Verbindung aufgenommen hat mit den Konsulaten der baltischen Staaten.

Besonders wichtig ist aber ein neues Unternehmen des Instituts: die akademischen Informationskurse für polnische Journalisten und Publizisten.

Der erste Kursus dieser Art soll vom 8.—11. Januar 1930 in Thorn stattfinden und wird am 7. durch einen Vortrag des Handelsministers Kwiatkowski, der auch das Protektorat übernommen hat, feierlich eröffnet werden.

Das Programm des Kursus umfaßt drei Abteilungen: I. Pommerellen, II. der Zugang zum Meere, III. Organisation der Gegenpropaganda.

Als Unterabteilungen zu I („Pommerellen“) sind vorgesehen: 1. Die rechtlich-politische Lage Pommerellens; 2. die ethnographische Verbindung zwischen Pommerellen und Polen; 3. die ethnisch-sprachlichen Beziehungen; 4. Vorgeschichte Pommerellens und die deutsch-polnischen Kontroversen; 5. die nationale Wiedergeburt Pommerellens im 19. und 20. Jahrhundert; 6. die Rolle Pommerellens in der Geschichte Polens; 7. die Geschichte der katholischen Kirche in Pommerellen; 8. die Geisteskultur in Pommerellen.

In der Abteilung II („Zugang zum Meere“) sollen folgende Themen behandelt werden: 1. Der Kampf um den Zugang zum Meere in der Geschichte Polens; 2. die geopolitische Verbindung Pommerellens mit Polen; 3. die nicht ausgenützten Kraftquellen des Meeres; 4. der Überseehandel; 5. das Problem einer polnischen Handelsflotte; 6. das Problem des polnischen Hafens vom politischen und wirtschaftlichen Standpunkte; 7. Zusammenarbeit der Wirtschaftskreise beim Ausbau Gdingens; 8. die Konkurrenz der baltischen Häfen: a) Stettin, Königsberg, b) die Situation der polnischen Häfen.

In der Abteilung III („Organisation der Gegenpropaganda“) sind folgende Vortragsthemen vorgesehen: 1. die Verteidigung Pommerellens auf der Konferenz von Versailles; 2. die Rolle der Presse bei der Verteidigung Pommerellens; 3. die Organisation der Korridor-Propaganda in Deutschland; 4. die deutsche Propaganda in Frankreich und Italien; 5. die deutsche Propaganda in England und Amerika; 6. Notwendigkeit eines dauernden Presseinformationsdienstes über Pommerellen; 7. Lage der polnischen und deutschen Presse in Pommerellen und Ostpreußen.

Wie man sieht, ist dieser Informationskursus gründlich und sehr geschickt angelegt; und wenn man die Liste der als Vortragende gewonnenen Universitätsprofessoren mustert, dann erkennt man sogleich, in welchem Geiste die Informierung vor sich gehen wird. Neben den Hauptstützen des Westslavischen Instituts an der Universität Posen, den Professoren Rudnicki, Kofrzewski und Tymieniecki werden aus Pommerellen Vorträge halten: Professor Dr. Glemma vom Priesterseminar in Pelplin, Pfarrer Mańkowski (der Vorsitzende der „Towarzystwo Przyjaciół Nauk“ in Thorn) und Bibliotheksdirektor MocarSKI aus Thorn.

Besonders bemerkenswert ist aber, daß folgende Herren Vorträge halten werden: der Oberst im Generalstab Baginski (der Verfasser des bekannten Werkes über Polens Zugang zum Meere), der Handelsrat bei der polnischen diplomatischen Vertretung in Danzig, Dr. Siebeneien, und endlich Dr. F. Hilchen, der als Vertreter Polens Mitglied des Danziger Hafenausschusses ist, zugleich aber auch dem Haferrat in Gdingen angehört.

Im Anschluß an den Kursus werden wissenschaftliche Exkursionen nach Danzig und Gdingen stattfinden.

Es ist nicht zu leugnen, daß dieser akademische Informationskursus für die weitere Behandlung der Korridorfrage in der polnischen Presse von großer Bedeutung werden kann.

[„Instytut Bałtycki w Toruniu“, in: „Tygodnik Ilustrowany“, Nr. 49 (7. XII. 1929), S. 940. (80)

Rudnicki, M. Bemerkungen über die Psychologie des deutschen Volkes.

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

Unter diesem Titel bespricht der Verfasser folgende Bücher:

Markš, E., „Ostdeutschland in der deutschen Geschichte.“

Polj, W., „Der ostdeutsche Volksboden.“

Recke, W., „Die polnische Frage als Problem der europäischen Politik.“

Auf diese Bücher, die er als „Dokumente aus dem Bereich der Psychologie der Völker, im Besonderen des deutschen Volkes“ bezeichnet, will der Verfasser die Aufmerksamkeit der polnischen wissenschaftlichen Welt lenken. Denn: „in ihnen ist der gleiche Gedankengang enthalten, dem die gewaltige Mehrheit der Deutschen huldigt, angefangen von Bismarck, der in der Praxis diesem Gedankengang vielleicht den aufrichtigsten Ausdruck gab . . . Die Psychologie der Völker ist immer das Produkt ihrer Geschichte.“ Die Geschichte der Deutschen östlich der Linie Elbe—Saale beruhe darauf, daß die deutschen Einwanderer und Eroberer das politische und soziale Übergewicht gewannen und es dazu gebraucht hätten, um die unterworfenen Slaven, Altpreußen und Litauer zu germanisieren. Außer durch ihre Kultur als „Vermittler einer höheren Kultur, die sie aus dem weiteren Westen oder Süden schöpften¹⁾“ und ihr politisches und soziales Übergewicht hätten sie dies besonders dadurch bewirkt, daß sie sich bedienten „der physischen, administrativen, polizeilichen, ökonomischen und sogar intellektuellen und religiösen Gewalt (Verbote des polnischen Gebets im ehemals preußischen Anteil, Aufhebung der polnischen Predigten und Lieder in den Kirchen usw.) . . . Der oben bezeichnete geschichtliche Prozeß währte schon vom 9. Jahrhundert angefangen bis zum vollständigen Untergang der Slaven in Ostdeutschland, d. h. er dauert noch bis zum heutigen Tage an in Ostpreußen . . ., in Oberschlesien . . ., im deutschen Pommern . . ., und in der sogenannten Grenzmark Posen-Westpreußen . . ., endlich in der Ober- und Niederlausitz, wo unter allseitigem Druck ein kleines Restchen des einst zahlreichen lausitzischen Volks wohnt. Von nichtslavischen Gebieten können in Rechnung kommen nur die Restchen der Dänen im nördlichen Schleswig, die Friesen und Restchen der Litauer zwischen Szeszupa und Memel und um Tilsit.“

Während der mehr als 1000 Jahre vom 9. bis zum 20. Jahrhundert hätten sich die östlichen Deutschen daran gewöhnt, sich als höher stehend als die Slaven zu betrachten. Der Slave, der ihnen gleichgestellt sein wollte, habe sich germanisieren müssen und sei dann selbst zum Germanisator geworden. So sei die Bevölkerung Ostdeutschlands in zwei Schichten zerfallen, eine regierende (Dynastie, Regierung, Heer, Verwaltung, größere Grundbesitzer) und eine gehorchende (Bürger, Bauern). „Es ist schon öfters darauf aufmerksam gemacht worden, daß die Hauptmasse des deutschen Volks zuletzt immer das tut, was die regierende Schicht wünscht.“ So hätten auch 1914 die Sozialisten trotz ihrem Kampfe gegen die Monarchie der Hohenzollern dem Kaiser Wilhelm II. gehorcht²⁾. „ . . . Dieser Geisteszustand in Deutschland . . . ist eine Folge der tausendjährigen geschichtlichen Entwicklung.“

Dieser Zustand habe seine Vorzüge und Nachteile. Vorzüge seien: Disziplin, Fleiß, Organisations-talent, Pünktlichkeit, Gründlichkeit usw. „Die Nachteile beruhen auf dem Mangel an Gewandtheit, Initiative und endlich darauf, daß die Deutschen bisweilen ein vollständig gehorsames und willenloses Werkzeug in den Händen ihrer Befehlshaber werden — ohne Rücksicht auf alles, und zwar bis zu dem Grade, daß sie bereit sind, ihnen bis zur Erschöpfung und Vernichtung zu gehorchen, wie z. B. während des letzten Krieges. Daß sie bereit sind, die Sünden rück-

¹⁾ Eine eigene Kultur dürfen die Deutschen für Rudnicki auf keinen Fall haben!

²⁾ Daß auch die französischen und englischen Sozialisten im Weltkrieg auf der Seite ihres Volkes standen, scheint für den Verfasser etwas anderes zu sein.

sichtsloser Individuen auf ihre Schultern zu nehmen und als Ganzes für sie einzutreten, obgleich das deutsche Volk als Ganzes niemand zur Verantwortung ziehen kann für das, was der eine oder andere aller menschlichen Gefühle beraubte Militär oder Hohenzoller getan hat³⁾.“

Eine herrschende Schicht habe immer Forderungen und Ansprüche erhoben. Früher hätten dies die Deutschen gegenüber den unterworfenen Slaven getan; als diese germanisiert gewesen seien, habe die deutsche Neigung zur Anmaßung auch sie angesteckt und jetzt ihre Schärfe gegen alle fremden Nachbarn gerichtet. Wenn diese sich dieses Verhalten nicht gefallen lassen wollten, habe man sich über polnische, dänische, französische „Begehrlichkeit“ beklagt. Auf die Neigung zur Anmaßung sei dann das Gefühl der Vereinsamung vor dem großen Kriege und die Überzeugung von der Einkreisung zurückzuführen. Auf dem Boden der Herrschaft der Deutschen über die unterworfenen Slaven seien ferner die Ansichten vom „Herrenvolk“, vom „Übermenschen“ und überhaupt vom Überragen der Deutschen („Deutschland über alles in der Welt“, „Am deutschen Wesen muß die Welt genesen“) entstanden.

Verständlich sei es auch, daß sich auf diesem Boden eine doppelte Moral, eine für die Deutschen, die andere für alle anderen Völker, entwickelte. Diese doppelte Moral zeige sich auch jetzt in den Klagen über die Behandlung der deutschen Minderheit in Polen, wie sie z. B. M a r k s vorbringe, und doch sei die deutsche Minderheit in Polen geradezu privilegiert, während man in Deutschland die polnische Minderheit weiter wie vor dem Kriege, d. h. en canaille, behandle. R e c k e unterstreiche bei Behandlung der ersten Teilung Polens, daß Pommerellen niemals eine „Kernprovinz“ des polnischen Staats gewesen sei. Wenn man den Ausdruck „Kernprovinz“ auf die Teile Preußens östlich der Linie Elbe—Saale anwenden wolle, so zeige es sich, „daß es auch nicht eine Provinz im preußischen Staate gibt, die als „Kernprovinz“ gelten könnte, d. h. als Provinz, die einst die preußischen Deutschen als ihr unstrittiges Eigentum bewohnten.“ Selbst der Name „Preußen“ sei nicht Eigentum der preußischen Deutschen, sondern sei der verdeutschte Name der „von den erobernden Kreuzrittern unbarmherzig ausgerotteten“ Altpreußen. Recke aber wolle diese Konsequenzen nicht sehen, „denn nach seiner Meinung kann man doch das, was sich auf die Polen bezieht, nicht auf die Deutschen anwenden, denn die Letzteren sind ein „Herrenvolk“! Und die Polen Canille⁴⁾, die man vor dem großen Kriege enteignete, protelatrierte und auch jetzt bedrückt, wenn auch nicht mit so drastischen Mitteln.“

Wenn sich Recke gegen den Vorschlag Omowskis, daß Ostpreußen eine befondere Republik bilden oder in Polen als autonome Provinz eintreten solle, entrüstete, so tue er dies im Interesse der Macht Deutschlands. Daß das polnische Pommerellen in deutsche Hände gegeben werde, halte er dagegen für normal; daß die polnische Bevölkerung hier weiter bedrückt werde wie in Schlesien und Ostpreußen und daß Polen dadurch vom Meere abgeschnitten werde, sei ihm von keiner Bedeutung gegenüber der Stärkung der Macht Deutschlands und der unmittelbaren Verbindung Ostpreußens mit Deutschland.

Es sei überflüssig, Recke, W o l z und ihnen ähnliche Deutsche („denn nur die Deutschen halten diese Dummheit aufrecht!“) davon überzeugen zu wollen, „daß die Verschiedenheiten (zwischen Kaschuben, Masuren und Polen) gegenstandslos sind, da

³⁾ Von uns gesperrt. (Red.) Die Kriegsgreuelpropaganda ist ein immer wiederkehrendes beliebtes Thema dieses polnischen „Forschers“.

⁴⁾ Es sei bemerkt, daß in dem der Besprechung zu Grunde liegenden Buche von Recke weder die Bezeichnung „Herrenvolk“ für die Deutschen, noch die Bezeichnung „Canaille“ für die Polen an irgend einer Stelle vorkommt. Überhaupt dürfte es Rudnicki unmöglich sein, aus dem genannten Buche einen Satz oder eine Wendung zu zitieren, in welcher verächtlich von den Polen gesprochen worden wäre.

die festgestellten ethnischen Eigentümlichkeiten der Kaschuben und (ostpreußischen) Masuren nur zu einer klareren, volleren Vorstellung und Charakteristik des ganzen polnischen Volks beitragen“. Diese eben genannten Verfasser wußten genau, daß diese Behauptungen aus politischen Gründen aufgestellt würden. Recke wende diese Methode auf die Deutschen auch nicht an, während doch Oberdeutsch und Niederdeutsch viel mehr von einander verschieden seien, als Kaschubisch und Masurisch vom Polnischen.

Der ganze Osten Deutschlands zerfalle „in Gebiete, die eingenommen sind von Mischlingen: 1. lechisch-deutschen, 2. lausitzisch-deutschen und 3. baltisch-deutschen (d. h. altpreußisch-litauisch-polnisch-deutschen = Ostpreußen). Und endlich, wenn die Deutschen meinen, daß zwischen Schlesiern und Polen so deutliche Verschiedenheiten vorkommen, daß die Schlesier eine besondere Nationalität bilden, so ist in jedem Falle die Verschiedenheit zwischen Deutschen und Schlesiern noch größer! Dann muß man Niederschlesien, Mittelschlesien und Deutsch-Oberschlesien zu einem besonderen Staat abtrennen! Endlich müßte man die rheinischen Provinzen, die besonders in einigen Gegenden eine Bevölkerung von nachweislich keltischer Herkunft haben, auch besonders behandeln, denn das keltische und das germanische Temperament sind überaus verschieden!“ Ganz hoffnungslos stehe es mit den Ansichten, die Volz und der „Urgermane“ polnischer Herkunft“ Gollub über Volkszugehörigkeit aussprachen, da sie die — häufig erzwungene — Annahme der deutschen Kultur als Annahme der deutschen Nationalität ansähen, ein Fehler, den auch „selbst verhältnismäßig unparteiische Deutsche“ wie Lorenz machten.

Trotz der beständigen Anwendung von Gewalt im nationalen Kampf rühmten sich die Deutschen beständig ihrer Milde und Humanität. Dagegen brauche man für das Mittelalter nur auf Heinrich den Löwen, Albrecht den Bären u. a. und für die neuere Zeit auf Aussprüche von Laubert und Lubin bei Volz zu verweisen. „Hieraus würde geradezu hervorgehen, daß die schändlichen Verhältnisse⁶⁾, die von den deutschen Eroberern in den unglücklichen lechischen und altpreußischen Ländern eingeführt wurden, die Grundlage des sog. Frohndienstes wurden. Es ist wert, die Sache genauer zu untersuchen! Dann wird sich zeigen, daß das Schelten (pomstowanie) der Deutschen auf den Frohndienst in Polen — Humanität auf Export ist!“

Die Germanisierung der Ostpreußen sei nach den Mitteilungen von Gollub und Rejzer mit Gewalt geschehen. „Wenn es so mit den Ostpreußen im 13.—16. Jahrhundert war, so wird man ähnlich, wenn auch sicher schlimmer, mit den Lechen und Lausitzern im 9., 13., 15., 16. Jahrhundert verfahren haben.“ Das sei um so wahrscheinlicher, als die Deutschen selbst unter polnischer Herrschaft, „die augenscheinlich für sie zu milde war und ist⁶⁾, nationale Vergewaltigungen und ökonomischen Terror ausübten. „So war es vor dem Kriege (1914—1918); ähnlich ist es auch heute — mit den dem 21.⁷⁾ Jahrhundert angehörigen Modifikationen — in den Bezirken, welche die Deutschen mit den dortigen fremden Nationalitäten behalten haben und die sie noch nicht germanisieren konnten.“

„Wie die Germanisierung fremder Elemente sich innerlich in der Psychologie der interessierten Individuen abspielte und abspielt, wiederzugeben, ist unmöglich. Es ist aber sehr wahrscheinlich, daß die Grundlage hierfür die unter den Deutschen so populäre „innere Anerkennung“ bzw. „Nichtanerkennung“ ist. Es scheint vollständig zutreffend zu sein,

⁶⁾ Die Vorfahren des Herrn Rudnicki sind anderer Meinung gewesen, denn ihnen erschienen die von den Deutschen eingeführten neuen Rechtsverhältnisse als höchst begehrenswert und segensreich. Denn sonst wäre auch wohl nicht der Siegeszug des deutschen Rechts bis weit in den slavischen Osten hinein zu erklären.

⁶⁾ Von uns gesperrt. (Red.)

⁷⁾ So im polnischen Text!

daß der Mißklang zwischen äußerem Vorgehen und „innerer Anerkennung“ das Produkt der Geschichte des deutschen Volks, besonders der zwangsweisen Germanisierung fremder ethnischer, den Deutschen selbst im Grunde feindlicher Elemente ist.“ Diese zwangsweise Germanisierung beruhe darauf, daß der Fremde zunächst materieller Vorteile wegen äußerlich den Deutschen spiele, sich dadurch ein Doppelspiel angewöhne und dies auf seine zu Deutschen gewordenen Nachkommen vererbe. Ein Doppelspiel hätten die Deutschen im Osten häufig gespielt und spielten es auch jetzt bezüglich Pommerellens, von dem sie vorgäben, daß sie seiner bedürften, um Ostpreußen mit dem übrigen Deutschland zu verbinden, während sie es in Wirklichkeit wollten, um Polen zu beherrschen.

Aber die Art ihres Vorgehens räche sich an den Deutschen selbst. Die früheren Slaven und Balten seien zwar sprachlich Deutsche geworden, aber physisch geblieben, was sie waren. Heute sprächen sie Deutsch, aber sie könnten wieder ihre Sprache ändern!⁸⁾ „Wie man sieht, hat auch dieser Stock zwei Enden: mit dem einen Ende schlagen die Deutschen, und mit dem anderen kann man sie selbst schlagen.“

„Die anthropologische und ethnische Buntscheckigkeit des heutigen Deutschlands ist unerhört; . . . die urbi et orbi verkündete nationale Einheit ist vielmehr ein Postulat und keine Wirklichkeit.“ Das nationale Band solle „die sogenannte deutsche Kultur“ sein, deren wichtigster Bestandteil die deutsche Schriftsprache sei, die aber, da sie nirgends gesprochen werde, ganz abstrakten Charakter habe. Außerdem sei eine gemeinsame Schriftsprache als nationales Bindeglied nicht ausreichend (Jugoslaven, Schweiz). Wenn man darum von der Schriftsprache absehe, so bleibe nur die Dressur durch Erziehung und durch Polizei und Verwaltung. Letztere sei in Deutschland und besonders in Preußen bis zu den äußersten Grenzen durchgeführt und habe den ganzen einst slavischen Osten entnationalisiert, so daß jetzt die deutschen nationalen Kadres zu wenigstens 50 % aus unfreiwilligen Renegaten beständen. Zwangsweise Renegaten seien im Punkte der Nationalität am reizbarsten, deshalb seien die aggressivsten Verfechter der Ansprüche an Polen Renegaten polnischer Herkunft wie Jentkiewicz, Kossinna, Skowronnek u. a. „Ich will keineswegs behaupten, daß jede Entnationalisierung etwas Schlimmes ist, ich behaupte nur, daß eine zwangsweise Entnationalisierung und eine solche, die auf dem Wege der Privilegierungen, auf dem Wege der Konzessionen für die Renegaten und auf dem Wege der Bedrückung der sich nicht entnationalisierenden Individuen durchgeführt wird, etwas Schlimmes und Unmoralisches ist. Solch System hinterläßt Spuren in der Psychologie der Völker, nicht die besten Spuren.“

Nach der Behauptung von Recke bestehe ein scharfer Gegensatz zwischen Polen und Rußland, so daß nicht die Deutschen die schlimmsten Feinde Polens seien, sondern Rußland. Das würde den Deutschen sehr passen, denn als früher Polen und Rußland im Ringen miteinander ihre Kräfte erschöpften, hätten die Deutschen in Ruhe große Landstriche germanisieren können. „Diese Zeiten sind unwiederbringlich vorüber und werden niemals mehr wiederkehren.“ Recke irritiere die Tatsache, daß der Streit zwischen Polen und Russen vollständig aufgehört habe⁹⁾. Seit den ältesten Zeiten beruhe die deutsche Politik darauf, ein Volk gegen das andere aufzuheben. Jetzt machten die Deutschen ihren Einfluß bei der Sowjetunion dahin geltend, daß es zwischen ihr und Polen nicht zu freundschaftlichen Beziehungen kommen solle, denn sie wünschten, auf diese Weise Polen zum Sturz zu bringen, um es dann germanisieren zu können, worauf Ukrainer und Weißrussen an die Reihe kommen würden. „Da die Deutschen diese Arbeit

⁸⁾ Diesen „früheren Slaven und Balten“ ihr altes Volkstum zurückzugeben, scheint eine der wichtigsten Aufgaben des „West-slavischen Instituts“ zu sein. Der Verfasser droht geradezu hiermit.

⁹⁾ Rudnicki beurteilt die Lage reichlich optimistisch. Sollte er nichts von dem jahrhundertelangen Streit um die ethnographische Grenze zwischen Polen und Russen wissen, der auch durch den Frieden von Riga nicht endgültig erledigt sein dürfte?

vom 10. Jahrhundert bis auf den heutigen Tag, d. h. über 1000 Jahre, betreiben, so ist es doch schwer anzunehmen, daß sie sich dies schnell und ohne radikale Mittel abgewöhnen. Gerade diese schlechte Veranlagung der Deutschen¹⁰⁾ ist gefährlich für den Frieden der ganzen Welt und vor allem für die Völker, die den Deutschen benachbart sind. Deshalb müssen alle Völker, die Deutschland umgeben, es zum Ziel ihrer Politik machen, diese deutschen Veranlagungen zu verändern bzw. vollständig zu vernichten und auszurotten.“

Auf die Deutschen selbst habe die Entwicklung der politisch-nationalen Verhältnisse im Osten verändernd und erschütternd eingewirkt. Die für nationalen Chauvinismus empfänglichen Renegaten seien die Wortführer der nationalen Expansion geworden und seien jetzt nicht nur auf kulturell-politischem und administrativ-militärischem Gebiet führend, sondern auch auf dem der Sprache. Ludendorff, Hindenburg und Tirpitz¹¹⁾, die aus dem Osten Deutschlands stammten, verträten die „an dem Nacken der Polen ausgebildete energische Brutalität¹²⁾. . . . Man darf aber nicht vergessen, daß diese Brutalität die Kriegsniederlagen Deutschlands (1914—1918) verursachte; sie begrub Deutschland in der Meinung der zivilisierten Welt¹²⁾. Das ist ein wichtiger Faktor des Daseins der Völker.“

Diese Tatsache habe mehrfache Bedeutung. Zunächst habe sich durch die slavisch-deutschen Mischlinge die alte deutsche Kultur verändert, und da infolge des Dranges nach dem Osten immer neue polnische Elemente in das deutsche Volk einträten, würden auch weiterhin Zusammensetzung und Charakter des deutschen Volkes verändert. „Auf diese Weise muß die Verschiedenheit zwischen den alten Deutschen und den neuen sich vergrößern, bis es endlich zu ihrer Spaltung kommt. Vgl. die romanisierten Spanien, Portugal, Italien, Rumänien usw.“ „Die im Grunde der Dinge sinnlose Germanisationstollheit stört aber den Frieden der Welt und den Fortschritt der Zivilisation, sowie die ruhigen Veränderungen in der Psychik der Völker in Form von sehr schweren Krisen, und ihr Resultat ist eine rücksichtslos negative Bilanz sogar für Deutschland selbst, sofern wir die Sache vom Gesichtspunkt der Historiosophie und der Menschheitsgeschichte sowie der Geschichte der Völker im allgemeinen ansehen.“

Noch einen Charakterzug der Deutschen müsse man unterstreichen. Recke übergehe z. B. vollständig die kulturellen und wirtschaftlichen Verhältnisse. Er tue das, weil die Deutschen immer den Verfall Pommerellens und Schlesiens beim Übergange an Polen behauptet hätten, „es erwies sich aber, daß Schlesien und Pommerellen in der Vereinigung mit Polen besser prosperieren¹³⁾, als sie in deutscher Zeit prosperierten. . . . Die Deutschen haben seit den ältesten Zeiten die allgemeinen kulturellen Wahrheiten beständig zum Nachteil ihrer Nachbarn ausgebeutet und wurden im Operieren mit ihnen äußerst geschickt, indem sie auch hier ein Verfahren mit doppeltem Gesicht anwendeten, denn unter dem Anschein edler Losungen

¹⁰⁾ Man kann das hier stehende polnische Wort („nalog“) auch mit „Laster“ übersetzen.

¹¹⁾ Daß Ludendorff, Hindenburg und Tirpitz slavische „Renegaten“ seien, gehört augenscheinlich auch zu den Forschungsergebnissen des „Westslawischen Instituts an der Universität Posen“!

¹²⁾ Von uns gesperrt. (Red.)

¹³⁾ Rudnicki übergeht hier gleichsam mit einem Taschenspielergriff die Tatsache, daß die kulturelle Lage Pommerellens am Ende der polnischen Herrschaft im Jahre 1772 geradezu erschütternd kläglich war, damit, daß er nur von der Gegenwart spricht. Aber auch hier dürfen die „Segnungen“, welche die neue Zeit Pommerellen gebracht hat,“ für jeden unbefangenen Urteiler einwandfrei feststehen, der das heutige Aussehen der westpreussischen Städte im Korridor mit ihrem guten Zustand vor 10 Jahren vergleicht und als Gegenbeispiel die beim Deutschen Reich verbliebenen westpreussischen Städte heranzieht, die eine zum Teil sogar überraschend große kulturelle Aufwärtsentwicklung zu verzeichnen haben.

verschafften sie sich materielle Vorteile.“ So sei es bei der Christianisierung der Lechen und Balten gewesen, die nur aus Selbsterhaltungstrieb das Christentum nicht aus deutscher Hand annehmen wollten.

Eine „historische Schande“ der Deutschen sei es, daß sie selbständig bleibende Länder wie Böhmen, Mähren, Polen, Pommern, Litauen nicht hätten bekehren können und dies nur bei Völkern vollbracht hätten, die sie später vernichtet hätten. Weitere Belege hierfür seien die Vorgabe sanitärer Maßnahmen bei den Teilungen Polens, die Benennung „Kulturkampf“ für die religiös-nationalen Verfolgungen, die Motivierung der Ansiedlungspolitik durch Förderung der Landeskultur. Dies Vorgehen habe den Deutschen unzweifelhaft große Gewinne gebracht, es habe aber bei ihnen eine gewisse innere Unwahrheit hervorgerufen, „die sich in der deutschen Geschichte immer deutlicher und tragischer kennzeichnet. Sie spielte eine für die Deutschen verhängnisvolle Rolle im Kriege 1914—1918 und wird sie sicher noch öfters spielen. Die Tragik Deutschlands beruht darauf, daß nur wenige die Sache verstehen.“

Recke halte die Proklamierung des polnischen Staates durch Bethmann-Holweg für einen verhängnisvollen Fehler. Durch sie sei aber in Polen die Partei der Aktivisten entstanden¹⁴⁾ und ihnen verdanke Deutschland vielleicht, daß die Grenzen Polens nicht weiter nach Westen und Norden vorgeschoben seien. Wenn jetzt die Mehrheit der Deutschen die Ansicht Reckes teile, so ist „diese Geistesrichtung das Ergebnis der historischen Entwicklung, im besonderen der tausendjährigen Germanisationstätigkeit der Deutschen, in der die Deutschen anfangen, ihre „historische Mission“ zu sehen. Infolgedessen bereitet der eventuelle Zerfall dieser psychischen Veranlagung große Schwierigkeiten¹⁵⁾.“

[„Uwagi o psychologii narodu niemieckiego“; in: „Slavia Occidentalis“ VIII (1929), S. 455—476.] (78)

Rudnicki, M. Besprechungen von:

Hans Witte. Mecklenburg in der slavischen Forschung. Mecklenburg-Strelitzer Heimatblätter. Heft 2, Juni 1929, 5. Jhrg., S. 28—35.

B. Freiherr v. Richthofen. Gehört Ostdeutschland zur Urheimat der Polen? Ostlandschriften, herausgegeben vom „Ostland-Institut“ in Danzig. Heft 2, Danzig 1929.

Nachdem Rezensent bemerkt hat, daß Witte über die Arbeiten Jegorovs über die Kolonisation Mecklenburgs und die Tätigkeit des Westslawischen Instituts an der Universität Posen referiere, fährt er fort: „Natürlich ist es nicht möglich, mit dem geehrten Autor zu polemisieren noch irgendwelche Tatsachen gelegentlich seines Artikels festzustellen, insofern als es ihm eigentlich darum gar nicht zu tun ist. Er befaßt sich gar nicht mit der Beweisführung der von ihm besprochenen Arbeiten, weist nicht ihre Irrtümer, Mängel und logischen Fehler nach, sondern reagiert auf sie rein gefühlsmäßig, ist besonders entrüstet, daß

¹⁴⁾Rudnicki hat augenscheinlich vergessen, daß die Proklamation vom 5. November 1916 gerade durch die von seiten der Aktivisten gemachten Versprechungen hervorgerufen worden ist, und daß, wenn nicht die Proklamierung des polnischen Staates am 5. November 1916 durch die Zentralmächte erfolgt wäre, heute kein selbständiger polnischer Staat vorhanden wäre, sondern höchstens Kongresspolen eine beschränkte Autonomie im Rahmen eines großen russischen Staates besäße.

¹⁵⁾Zusammenfassend kann man zu diesem Aufsatz bemerken, daß er weniger über die Psychologie des deutschen Volkes behandelt, als ein geradezu erschütterndes Bild von der Gesinnung und Geistesrichtung geliefert hat, unter welcher die „Forschungsarbeit“ des „Westslawischen Instituts in der Provinz Posen“ betrieben wird.

(Besprechungen.)

jemand, wie im gegebenen Falle die in der „Slavia Occidentalis“ schreibenden Autoren (Łegowski und Rudnicki) es wagen, anders über die Vergangenheit und Vorvergangenheit des baltischen Lechiens zu denken, als es festgesetzt wurde in der guten alten Zeit der deutschen Wissenschaft, als sie, da es keine kontrollierenden slavischen Arbeiten gab, eine vollständig eigenartige Ansicht über die Existenz der Slaven zwischen Elbe und Oder und ihre Germanisierung schuf. Die Entrüstung, die sich in Ausdrücken wie „Afterwissenschaft“ usw. entläßt, ist insofern verständlich, als auch die „Ostland-Berichte“ und nach ihnen auch Hans Witte in der Feststellung historischsprachlicher Tatsachen eine politische Tendenz wittern, die angeblich nach irgendwelchen politischen Ansprüchen Polens auf Mecklenburg streben soll! Es ist erwünscht, daß sowohl die „Ostland-Berichte“ wie Hans Witte sich von dem Schreck erholen: solche unsachlichen Gedanken gibt es in Polen nicht.“ Dagegen sei es Tatsache, daß die slavische Bevölkerung Mecklenburgs lechischen Stammes sei, „wovon Witte nichts zu wissen scheint“, er sei ja auch nicht Sprachforscher, sondern Archivar. Dagegen gebe er eine positive Nachricht, „die einen Wert für die slavischen Altertümer besitzen kann“, nämlich daß der Name des Landes Wenden erst durch die dynastischen Teilungen des bereits christlichen Mecklenburgs entstanden sei. Das sei aber nicht entscheidend: es müsse archivalisch festgestellt werden, ob der Name damals dem Lande künstlich beigelegt sei oder ob er schon früher daran haften. „Es handelt sich hier natürlich nicht um unintelligente Anwendung archivalischer Aufzeichnungen, d. h. um die bloße Feststellung, daß dann und dann das Land zum ersten Male so genannt wurde: es handelt sich darum, ob der erste aufgezeichnete Name nicht weitere Wurzeln in der Vergangenheit gerade der Gegend hat, ob sich das beweisen läßt und in welchem Grade. Bei Erforschung der lechischen Verhältnisse nämlich, und besonders der lechisch-deutschen, muß man damit rechnen, daß im Archiv die deutsche Seite immer das Übergewicht hat, denn die Deutschen haben die Urkunden geschrieben, nicht die Lechen, welche die Deutschen gerade (vielleicht auch absichtlich) nicht so weit heranbilden konnten, daß sie dazu fähig waren.“ Hierin könnte Witte der Wissenschaft einen wirklichen Dienst erweisen. „Die Tatsache, daß die Benennung *Winida- von der Warnow ausging, präjudiziert durch sich allein noch nicht, daß die slavische Urheimat in Mecklenburg war, denn auch der Begriff der Urheimat ist überaus relativ. Wenn z. B. die Reste der angenommenen Illyrier Kossinnas, die sich Veneter nannten, nachträglich der Slavisierung unterlagen, so wäre Mecklenburg gleichzeitig die Urheimat der Slaven und wäre es nicht, denn es wäre die Urheimat eines beträchtlichen Teils der physischen Slaven, aber es wäre nicht die Urheimat, in der die slavische Ursprache erwuchs. Die Bildung des Namens *Ven/e/t— kann allerdings slavisch sein, aber es gibt positive Beweise, daß er auch außerhalb der slavischen Sprachen verbreitet war.“

„Auf diesen informativen Artikel Hans Wittes war es darum wert, aufmerksam zu machen, um 1. die Frage der schwierigen Benennung *Winida—, welche die Slaven in den germanischen Sprachen bezeichnet, weiter zu bringen, 2. aufmerksam zu machen auf die politische Psychologie der ruhigen und ordentlichsten (najporządniejszych) Deutschen, die um die einst slavischen Länder besorgt sind. Die Feststellung ihres früheren slavischen Charakters, die Feststellung, daß die heutige Bevölkerung Ostdeutschlands aus slavisch-deutschen Mischlingen besteht, halten sie für eine unfreundliche Handlung. Und doch ist das nur die historische Wahrheit!“

Im zweiten Teil seiner Anzeige wirft Rezensent dem Freiherrn v. Richtofen vor, die Arbeiten des Westslawischen Instituts zu schmähern (znieslawić) und es anzugreifen, „ohne sich in eine sachliche Beurteilung der angegriffenen Behauptungen einzulassen“. „Mit einer solchen „Wissenschaft“ ist es schwer, eine Diskussion zu führen. Solche „Wissenschaft“ ist ein psychologisches Dokument, das für die Charakteristik des deutschen Volkes oder wenigstens seiner führenden Schicht, auszubeuten wert ist.“

Fraktur = Bericht.

Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

I.

Die anlässlich der offiziellen Zehnjahresfeier (am 11. November 1928) erschienene Festsnummer der Zeitschrift „Der Eisenbahningenieur“ („Inżynier Kolejowy“) unterrichtet über die Entwicklung der polnischen Eisenbahnen in der Zeit von 1918 bis 1928.

Nach einem kurzen Bericht des früheren Eisenbahnministers J. Eberhardt über: „Die Eisenbahnen in Polen während des Weltkrieges“ (S. 335—39), der sich hauptsächlich auf die Verhältnisse des heutigen Zentral- und Ostpolens, die Übernahme der Bahnen aus den Händen der Okkupationsbehörden und die Anfänge der polnischen Organisation beschränkt, folgen mehrere, in schärferer Tonart gehaltene Aufsätze eines Anonymus über die Bahnen in dem ehemals österreichischen Teilgebiet (S. 339—349), die u. a. verschiedene Mitteilungen über die Konspirationen der polnischen Eisenbahner während des Weltkrieges enthalten.

Die Verhältnisse des preußischen Teilgebietes werden sehr eingehend durch B. Dobrzycki dargestellt. Sein Aufsatz: „Die Eisenbahnen des früher preußischen Teilgebietes und ihre Entwicklung“ (S. 349—373) enthält neben einer kurzen Übersicht der allgemeinen Entwicklung der deutschen Bahnen für die heutigen polnischen Eisenbahndirektionen Kattowitz, Posen und Danzig eine allerdings nicht ganz zutreffende Darstellung folgender Fragen: die Entwicklung unter deutscher Verwaltung, die Übernahme durch Polen, die Gestaltung unter polnischer Herrschaft. Aus den Darlegungen über die allgemeine Entwicklung ist beachtlich, daß der Verfasser mehrmals den durch die Entwicklung der Eisenbahnen herbeigeführten Aufschwung der Wirtschaft dieser Gebiete hervorhebt.

In dem Abschnitt über die Eisenbahnen in Oberschlesien (S. 350—359) skizziert D. zunächst die Entwicklung bis 1920 (einschließlich der Kleinbahnen) und beschreibt dann die „Übernahme der Polnisch-Oberschlesischen Eisenbahnen von den Deutschen“ (S. 353—355). Hier wird u. a. mitgeteilt: Am 27. März 1920 sei bei dem Poln. Abstimmungskommissariat in Weuthen ein „Ausschuß für Eisenbahn, Post und Schifffahrt“ entstanden, der folgende Aufgaben hatte: 1. „Aufklärung der Eisenbahner . . .“, 2. „Vorbereitung einer entsprechenden Zahl polnischer Beamten zur Übernahme der Eisenbahnleitung“, 3. „Kontrolle über die Wegführung des rollenden Materials . . . nach Deutschland“, 4. „Sammlung von Beweisen für die ungerechte und ungleiche Behandlung der polnischen Eisenbahner . . .“ 5. „Kontrolle über die Herbeiführung von Waffen und Munition, sowie den Zustrom von „deutschen Stoßtrupplern“ nach Oberschlesien“.

Die deutschen Versuche, diese gefährliche Organisation u. a. „durch Entsendung besonders organisierter Stoßtrupps von Ostpreußen“ zu vernichten, seien fehlgeschlagen, vielmehr habe sich der von diesem Ausschuß gegründete „Poln. Eisenbahnerverband“ (Związek Kolejarzy Polskich) sehr günstig entwickelt und Ende Juli 1920 ungefähr 60 Gruppen mit 12 000 Mitgliedern gezählt. Nach dem 1. Aufstand (August 1920) habe der Ausschuß versucht, durch den polnischen Abstimmungskommissar zu erreichen: 1. Einführung der polnischen Amtssprache, 2. Verbot der Verletzung der polnischen Eisenbahner, 3. Entfernung der hakatistischen Eisenbahner, 4. Freigabe einer hinreichenden Zahl von Lokomotiven für die Beförderung der Lebensmittel, die jenseits der polnischen Grenze bereitstanden. Diese Forderungen seien von der Interalliierten Abstimmungskommission nicht erfüllt worden.

Nach dem Ausbruch des 3. Aufstandes (Mai 1921) hätten die polnischen Eisenbahner u. a. den Bau eines Panzerzuges „Ślązak“ (Der Schlesiener) unternommen. Nach fehlgeschlagenen Versuchen, die von den Aufständischen beherrschten Eisenbahnen von Bielschowitz aus zu leiten, sei am 19. Mai der „Eisenbahnrat“ („Rada Kolejowa“) mit den Befugnissen einer Eisenbahndirektion entstanden, der rund 850 km Strecke mit 164 Stationen verwaltet habe. Während der Tätigkeit dieses Eisenbahnrats habe der Personenverkehr 80 % (?) des bisherigen Verkehrs betragen, außer den 1200 Zügen für Militärtransporte. Im Warenverkehr habe die wichtigste Rolle die Kohle gespielt mit rund 400 000 to (vom 18. 5. bis 30. 6.), von denen 90 % nach Polen gingen, da man

fürchtete, daß andernfalls die deutschen Wagen nicht in den Besitz der Aufständischen zurückgelangen würden.

Die nach der Beendigung des 3. Aufstandes am 5. Juli aufgelöste „Kada“ habe eine gewisse Fortsetzung in dem „Eisenbahnausschuß“ bei dem „Obersten Volksrat“ gefunden, der vornehmlich die Übernahme vorbereiten sollte. Er habe zusammen mit dem Delegierten des Polnischen Eisenbahnministeriums (dem Verfasser, der bis dahin Eisenbahnpräsident in Posen war) gearbeitet, zu dessen Aufgaben gehörten: Organisation der künftigen Direktion Kattowitz und der unterstellten Ämter, Fertigstellung des Deutsch-Polnischen Beamten-Abkommens, Sicherung der in deutschem Dienst erworbenen Rechte für die übertretenden Beamten, Feststellung ihrer genauen Zahl und Qualifikationen, Feststellung des restlichen Personalbedarfs und seine Deckung aus anderen polnischen Landesteilen, Studien über Um- und Ausbau des Netzes, besonders der Grenzstationen und Reparaturwerkstätten, Finanzregelung und Ausführung des Genfer Abkommens. Zur Erfüllung dieser Aufgaben sei der oben erwähnte Ausschuß von 7 auf 17 Dezernenten (davon nur 5 Oberschlesier) erweitert worden.

Die Vorbereitung der künftigen polnischen Vorsteher (Bekanntmachung mit örtlichen Verhältnissen, deutschen Betriebsvorschriften u. a.) habe trotz der Vereinbarungen mit den Deutschen nur geringe Erfolge erzielt, ebenfalls schwierig habe sich auch die Ausführung der Bestimmungen über zeitweiliges Weiterverbleiben deutscher Beamten gestaltet, zumal die deutschen amtlichen Stellen den Wunsch gehabt hätten, der künftigen polnischen Verwaltung Schwierigkeiten zu bereiten. Statt leitender Beamten, wie man es polnischerseits wünschte, hätten sich in größerer Zahl nur Unterbeamte gemeldet, von denen man in Polen genug hatte. Das habe sich auch nicht geändert, obwohl „der Delegierte an den Präsidenten der Direktion Kattowitz ein Schreiben sandte, in dem er ihm die Verantwortung für einen ev. schlechten Betrieb während der Übergangszeit — wegen der nicht erfolgten Zuteilung genügender Instruktionen — zuschob . . . Statt 1500—2000 deutscher Beamten meldeten sich nur 250 . . .“ Von diesen seien 220 übernommen worden. Die Zahl der Beamten, die sich bereit zeigten, vor behaltlos dauernd in polnische Dienste zu treten, sei gering gewesen. Sie habe sich erst etwas erhöht, nachdem durch Beschluß des polnischen Ministerrats die in deutschem Dienst erworbenen Rechte sichergestellt worden seien. Zur Deckung des restlichen Bedarfs seien aus anderen Teilen Polens 683 Beamte (vornehmlich Zugpersonal) angefordert worden; hinzu seien 308 Oberschlesier gekommen, die inzwischen in Posen ausgebildet worden waren. Noch im letzten Augenblick sei eine bedeutende Zahl von deutschen Beamten ausgeschieden, so daß weitere 300 polnische Beamte nach Oberschlesien entsandt werden mußten.

Die Übernahme habe sich „unerhört schwierig“ gestaltet, da den Neuankommelingen die deutsche Organisation bzw. Technik nicht vertraut war. Die Vereinbarung, daß 10 Tage vor der Übernahme die polnischen Beamten durch die deutschen „angelern“ werden sollten, sei „wie so vieles andere auf dem Papier“ geblieben. Da wegen der Verkündigung des Belagerungszustandes die Interalliierte Kommission den jenseits der Grenze (in Sosnowice) wartenden polnischen Eisenbahnern das Betreten Oberschlesiens untersagte, seien sie über „die grüne Grenze“ gebracht worden und hätten sich inoffiziell die notwendigsten Informationen von den deutschen Beamten verschafft. Die förmliche Übernahme der Eisenbahnen erfolgte am 18. Juni 1922, zwei Tage vor dem Einrücken der polnischen Truppen in die erste Zone.

Die dann folgenden Ausführungen (S. 355—359) haben zum Gegenstand: „Die oberschlesischen Eisenbahnen unter polnischer Verwaltung ab 18. April 1922“. Hier werden besonders die Schwierigkeiten infolge der neuen Grenzziehung hervorgehoben: die grundsätzliche Änderung der Verkehrsrichtung statt nach Westen jetzt nach Osten, die mehrfache Durchschneidung der Strecken durch die neue Grenze, das Fehlen von Wasserstationen, besonders aber von Rangierbahnhöfen (der zentrale Bahnhof Gleiwitz verblieb bei Deutschland). Diese letztere Tatsache benutzt der Verfasser, um erneut, wie vorher betreffs der Frage des Beamtenwechsels, Deutschland den Vorwurf bewußter Sabotage zu machen. Es heißt z. B.: „Da die Deut-

schen wußten, daß aus diesem Grunde unzweifelhaft Schwierigkeiten entstehen würden, bemühten sie sich keineswegs, dem abzuweichen, sei es auch nur für die Zeit der Übernahme gewesen.“ Weitere Schwierigkeiten sollen nach Angabe des Verfassers dadurch entstanden sein, daß von den übergebenen 430 Lokomotiven nur 178 betriebsfähig gewesen seien.

Demgegenüber werden die Leistungen der polnischen Verwaltung besonders hervorgehoben. Das geschieht durch Anführung verschiedener Zahlen über die Verkehrsentwicklung von 1922 bis 1927. Aus ihnen soll hervorgehen, daß die Friedensziffern bereits wieder erreicht worden seien.

Nach weiteren Ausführungen über den Werkstättenmangel und die polnischen Bemühungen, dem durch Ausbau der übernommenen Hilfswerkstätten abzuweichen, ferner nochmals über die Personalschwierigkeiten, geht der Verfasser zu den „Investierungen“ (S. 357—359) über, wobei er mit folgenden einleitenden Bemerkungen beginnt: „Die ungerechte Aufteilung Oberschlesiens und die für Polen nachteilige Grenzziehung durch die wichtigsten Arterien des oberschlesischen Wirtschaftsleben hindurch zerrissen das Eisenbahnnetz so ungünstig, daß es notwendig wurde, dem möglichst noch vor der Übernahme abzuweichen.“ Auch hier wird wieder der Verlust des Knotenpunktes Gleiwitz erwähnt; dadurch sei der direkte Verkehr zwischen dem Nord- und dem Südtail der Direktion Kattowitz unmöglich gemacht worden. Um diesen Schwierigkeiten abzuweichen, sei bereits im April 1922 im Polnischen Eisenbahnministerium ein Ausbauplan für die oberschlesischen Eisenbahnen aufgestellt worden. Dieser umfaßte: 1. Ausbau der Eisenbahnverbindungen, und zwar besonders zur Umgehung der deutschen Knotenpunkte, 2. Aus- und Umbau bestehender Stationen, vornehmlich der neuen Grenzstationen¹⁾. Aber die Ausführung dieses Minimalprogramms erfahren wir: Auf Grund der Arbeiten des Büros für den „Bau oberschlesischer Eisenbahnverbindungen“ wurden in den Jahren 1922—1926 die fünf wichtigsten Verbindungen (darunter die Linie Chorzów—Szarlej zur Umgehung Beuthens) hergestellt; ferner, zur Umgehung des Kreuzburger Korridors, für die Kohlentransporte zu den Häfen die Bahn Kalety-Podzamcze (1926). „Durch diese Linien wurden die wichtigsten Lücken des oberschlesischen Netzes ausgefüllt, das (dadurch) die nötige Durchlaßfähigkeit und genügende Verbindungen mit dem restlichen polnischen Eisenbahnnetz erlangt hat.“ Den Schluß dieses Abschnittes bilden Angaben über den Ausbau der einzelnen (namentlich aufgeführten Stationen), über den gegenwärtigen Besitzstand der Direktion Kattowitz, ferner nochmalige Hinweise auf die für die nächste Zukunft geplanten Anlagen.

„Die Entwicklung des preußischen Eisenbahnwesens im Bereich der heutigen Direktion Posen“ wird auf S. 359—360 kurz und trocken dargestellt, dafür um so ausführlicher „die Übernahme der Eisenbahnen im Bereich der Direktion Posen“ (S. 360—363). Hier wird recht eingehend über die Art und Weise, in der die „Polnischen Volksräte“ die deutschen „Arbeiter- und Soldatenräte“ geküßt haben, berichtet. So wird darauf hingewiesen, daß diese zu spät versucht hätten, den polnischen Kontrolleuren der Eisenbahnen im Gebiete der Provinz Posen Deutsche beizuzuordnen. Ferner wird berichtet über die Tätigkeit der polnischen Vertrauensleute auf den einzelnen Stationen, denen vor allen es zu danken sei, daß die Wegschaffung von Materialien nach Innerdeutschland unterblieb, und schließlich über die Schaffung des „Polnischen Eisenbahnerverbandes“ (Związek Kolejarzy Polskich) Ende November 1918, der in gleicher Richtung tätig war. Nach kurzer Wiedergabe der Beschlüsse des Teilgebietslandtages vom 5./6. Dezember 1918 über die Polonisierung der Posener Bahnen u. a. folgt eine Schilderung der Aufgaben der „Verkehrssektion“ beim „Oberkommissariat des Volksrats“ (Komisarjat Naczelny Rady Ludowej) in Posen, die nach dem Dezember-Aufstand, unter Lei-

¹⁾ Kurz vorher war mitgeteilt worden, daß schon vor der Übernahme auf Grund eines Vertrages vom Januar 1922 verschiedene Grenzstationen von der deutschen Verwaltung ausgebaut worden waren. Das paßt gerade nicht sehr zu den Sabotage-Vorwürfen.

(Die polnischen Eisenbahnen.)

lung des Verfassers²⁾, entstand. Diese Aufgaben waren: 1. Feststellung des Bestandes im Aufstandsgebiet, 2. Abwehr deutscher Sabotage-Akte, 3. Materialversorgung, 4. Feststellung der Zahl der polnischen Eisenbahner im Aufstandsgebiet und im übrigen Deutschland, 5. Organisation des Poln. Eisenbahnverbandes, 6. Einsetzung der polnischen Beamten, 7. Einrichtung von Ausbildungs- und Sprachkursen.

Eine der ersten Handlungen dieser Sektion sei ein Aufruf an die polnischen Eisenbahn- und Postbeamten in Deutschland (vom 4. Januar 1919) betr. Meldung für den polnischen Dienst gewesen. Es seien mehr als 10 000 Meldungen eingegangen, davon allerdings mehr als die Hälfte unbrauchbare von Angehörigen der verschiedensten Berufe. Am 9. Januar 1919 wurden die Arbeiter- und Soldatenräte aufgelöst, am 17. Januar übernahm General Dowbór-Muśnicki das Kommando in Posen. Während dieser ganzen Zeit war der Verkehr größtenteils gesperrt. Eine Änderung sei erst nach der Herausgabe eines neuen Fahrplans am 6. Februar 1919 eingetreten, in welchem auch für die Verbindung mit Warschau gesorgt wurde.

Am 13. Februar 1919 sei durch die „Verkehrssektion“ eine Bestandsaufnahme mit dem Ergebnis gemacht worden, daß 364 Lokomotiven, 726 Personen- und 8651 Güterwagen ermittelt wurden. Es folgen Mitteilungen über das Trierer Abkommen vom Februar 1919 (Demarkationslinie), ferner über das von den Aufständischen beherrschte Eisenbahnnetz. Dieses habe umfaßt: 1906 km Strecke, davon 837 km Strecke I. Klasse. Auf Grund des Friedensvertrages seien hinzugekommen: 406 km, davon 176 km I. Klasse. Der endgültige Besitzstand der Direktion Posen habe danach 2312 km Strecke, davon 1012 km I. Klasse betragen.

Sehr beachtlich erscheinen die Angaben des Verfassers (der bis zum 18. April 1919 die Verkehrssektion leitete und dann in die Eisenbahn-Direktion Posen überging) über die Personalfrage³⁾. Bei besonderer Betonung der Schwierigkeiten, die durch den Mangel an polnischen Beamten entstanden, gibt er eine tabellarische Übersicht über die Zahl der polnischen und deutschen Eisenbahner in den Jahren 1919—1920, die hier verkürzt wiedergegeben sei:

	Beamte:			in %:	
	Polen:	Deutsche ⁴⁾ :	Insgesamt:	Polen:	Deutsche:
10. 10. 1919	1 971	4 558	6 529	30	70
10. 1. 1920	2 966	3 482	6 448	46	54
10. 4. 1920	5 435	156	5 591	97	3

²⁾ Es ist nicht uninteressant, daß der Verfasser, der sowohl während des Umsturzes in Posen im Jahre 1918 wie auch während der Oberschlesischen Aufstände eine besonders wichtige politische Rolle gespielt hat, nachdem er vorher Präsident der Eisenbahndirektionen Posen und Kattowitz gewesen, nunmehr vor kurzem die Leitung der polnischen Eisenbahndirektion in Danzig übernommen hat. Soll er hier etwa auch politische Arbeit leisten ähnlich wie in Posen und Oberschlesien? Gewisse Anzeichen sprechen dafür, denn er hat sofort nach seinem Amtsantritt in Danzig die Leitung des polnischen Schulvereins („Polska Macierz Szkolna“) in Danzig übernommen, der bezeichnenderweise im Gebäude der polnischen Eisenbahndirektion seine Geschäftsräume hat.

³⁾ Eine der Hauptaufgaben der Sektion war u. a. „die möglichst schleunige Besetzung des Präsidentenpostens durch einen Polen.“ Dies geschah durch die Berufung des (preußischen) Regierungs- und Baurats B. Rutkowski (bis dahin Leiter des Werkstättenamts in Stargard) zum ersten polnischen Eisenbahn-Direktions-Präsidenten von Posen. Rutkowski, der diese Stellung bereits im Oktober 1919 auf Betreiben des Herrn Dobrzycki, der dann sein Nachfolger wurde, verlor, ist jetzt als Direktor der maschinen-technischen Abteilung bei der polnischen Eisenbahndirektion in Danzig tätig.

⁴⁾ Der auffallende Rückgang der Deutschen ist darauf zurückzuführen, daß die im abgetretenen Gebiet zurückgelassenen Beamten und Arbeiter wegen der Unmöglichkeit, mit Polen zu einem Beamtenabkommen zu gelangen, zum 1. April 1920 von deutscher Seite abberufen wurden.

Fraktur = Bericht.

Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

	Arbeiter:			in %:	
	Polen:	Deutsche:	Insgesamt:	Polen:	Deutsche:
10. 10. 1919	7 799	2 900	10 699	73	27
10. 1. 1920	9 181	2 257	11 438	80	20
10. 4. 1920	10 355	402	10 757	96,2	3,8

Die beigelegten Erläuterungen sind allerdings recht dürftig, — sie enthalten vor allem keine genaueren Mitteilungen darüber, wieviel Personal aus den anderen Gebieten gestellt wurde. Es scheint danach, als habe der größte Teil, vor allem der Betriebsbeamten, aus ehemaligen Eisenbahnarbeitern, die in den Schnellkursen ausgebildet worden waren, bestanden.

Die folgende Darstellung der „Posener Eisenbahnen unter polnischer Verwaltung“ (S. 363—366) ist ebenfalls recht eigenartig. Sie behandelt nahezu ausschließlich den Ausbau des Streckennetzes, allenfalls werden noch Angaben über die Erweiterung der übernommenen Werkstätten gemacht. Angaben über die Verkehrsentwicklung (wie auch für das rollende Material) fehlen gänzlich. Aus den Mitteilungen über den Streckenbau sei hier folgendes zusammengestellt: Bis Ende 1923 konzentrierte sich die Tätigkeit der polnischen Verwaltung ausschließlich auf die Aufrechterhaltung des Verkehrs; erst die Einführung der Zloty-Währung 1924 habe größere Investitionen möglich gemacht. Der Verfasser führt der Reihe nach die einzelnen Stationen auf mit Angabe der vorgenommenen Arbeiten und deren Kosten. Insgesamt sind danach bis 1927 rund 12 Millionen Zloty investiert worden. Davon entfallen aber bedeutende Beträge auf den Ausbau der Werkstätten (z. B. Skalmierzyce 2,8 Millionen für eine Waggonreparaturwerkstätte, Posen für eine Kesselschmiede 1 Million usw.). Ferner gehören vor allem hierher die Kosten, die durch den Bau der Umgebungsbahn Kalety—Podzamcze⁶⁾ entstanden sind. Hierfür, sowie für den Ausbau der Anschlussstrecke Kempen—Ostrow—Jaroschin—Posen, die durch den Kohlenverkehr schwer belastet wurde, seien insgesamt bisher 5—6 Millionen Zloty verausgabt worden.

Danach geht der Verfasser zu der „Entwicklung des preußischen Eisenbahnwesens im Bereich der heutigen Direktion Danzig“ (S. 366—368) über. Diese, im Vergleich zu den Mitteilungen über die anderen Direktionen bedeutend ausführlicheren Mitteilungen sind in dreifacher Hinsicht beachtlich: 1. Gegenüber sonstiger Darstellungen von polnischer Seite über „die planmäßige Vernachlässigung“ des preußischen Teilgebietes durch die preußische Regierung, u. ä. wird hier ausdrücklich darauf hingewiesen, daß z. B. der Bau der Ostbahn gerade auf die preußische Regierung zurückzuführen sei, da wegen der voraussichtlichen Ertragslosigkeit Privatkapital sich für dieses Projekt nicht interessierte. 2. Bei Besprechung der Bahnverbindung Danzigs mit Kongresspolen betont der Verfasser, daß die preußische Regierung es gewesen sei, welche die russische Regierung, die diesen Plänen ablehnend gegenübergestanden habe, zur Aufgabe ihres Widerstandes bewog⁷⁾. 3. Es fehlt gänzlich eine Erörterung der Marienburg—Mlawka-Bahn, auf deren Besitz man ursprünglich gerade von polnischer Seite so großen Wert legte.

Der folgende Abschnitt behandelt: „Die Übernahme der Eisenbahnen im Bereich der Direktion Danzig“ (S. 369—370). Die Ausführungen hierüber sind ähnlich wie betreffs der übrigen Direktionen, wenn nicht noch schärfer, u. a. heißt es: „Die Wegschaffung alles dessen, was irgendwie einen Wert darstellte, nach Innerdeutschland, war an der Tagesordnung. Es wurden sogar wichtige Eisenbahngleise auseinandergenommen . . . Je näher der Zeitpunkt der Übernahme Pomerellens durch Polen heranrückte, um so intensiver entwickelte die deutsche Regierung die Wegführungs- und Vernichtungsaktion.“ Das einzige Hindernis dabei seien auch hier wiederum die polnischen Unterbeamten und Arbeiter gewesen . . . Ähnlich, wenn auch nicht ganz so schlimm sei es in Danzig hergegangen. Bei Erörterung der Personalschwierigkeiten (vor Über-

⁶⁾ Vgl. den Abschnitt über Oberschlesien.

⁷⁾ Wie paßt diese Tatsache zu der „Vernachlässigung“ bzw. zu der Abschnürung Danzigs von seinem polnischen Hinterlande, die polnischerseits behauptet wird?

nahme seien 2821 etatzmäßige Kräfte beschäftigt gewesen, nachher 387) wird ausdrücklich die „Germanisierungsaktion“ Deutschlands: Besetzung der Stellen mit Deutschen, Veretzung polnischer Beamter nach dem übrigen Deutschland betont⁸⁾. Ein Ersatz durch die letzteren sei allerdings für Pommerellen nicht mehr in Frage gekommen, da, falls sie zurückströmten, sie bereits in Posen Verwendung gefunden hätten. Auch hier fehlt nicht der Vorwurf, deutscherseits habe man nicht nur Polen nicht geholfen, sondern möglicherweise noch bewußte Schwierigkeiten geschaffen. Genaue Angaben über die Zusammensetzung der neuen polnischen Beamtenchaft, insbesondere über die Zahl der Hinzukommlinge, werden nicht gegeben.

Ganz kurz — ohne Bemerkungen — wird noch angegeben, daß die polnische Verwaltung am 1. April 1920 rund 650 km zweigleisige und 1557 km eingleisige Strecken, dazu 597 Lokomotiven, 776 Personen- und 9260 Güterwagen übernommen habe. Ebenfalls sehr kurz wird die Übernahme der Bahnen im Gebiete der Freien Stadt Danzig geschildert.

Den Schluß bilden die Mitteilungen über „Die Eisenbahnen der Direktion Danzig unter polnischer Verwaltung“ (S. 370—373). Hier beschäftigt sich der Verfasser zunächst mit der Frage: Weshalb kommt als Sitz der Direktion nur Danzig in Frage? Er gibt als Gründe an: 1. die Notwendigkeit, den Eisenbahnverkehr von und zum Hafen von diesem Hafenart selbst leiten zu können, 2. die Sicherung eines möglichst innigen Kontakts mit der Wirtschaft am Hafentort, 3. „würde die Eisenbahndirektion nicht in Danzig untergebracht sein, so würde die Leitung der Transporte von Danzig nach Polen, damit auch der Polen . . . zuerkannte Zugang zum Meere bedeutend erschwert werden“⁹⁾. Nach einer Wiedergabe des Organisationschemas im Direktionsbezirk Danzig folgen Angaben über die Verkehrsentwicklung, aus denen hervorgehen soll, „daß der wirtschaftliche Schwerpunkt für Danzig schon entschieden in Polen liegt“. Im großen und ganzen sind die Angaben, zumal wenn in einer Ende 1928 erscheinenden Schrift nur Zahlen bis 1924, allenfalls 1925 (!) genannt werden, eher dürftig zu nennen. Daher haben auch die Angaben über den Verkehr auf dem Gebiet Pommerellens nur sehr bedingten Wert. Noch dürftiger sind allerdings die Angaben über den Transitverkehr Ostpreußens; für diesen werden überhaupt keine Zahlen angegeben, sondern nur die Äußerung der Reichsbahndirektion Königsberg über die zufriedenstellende Entwicklung (von 1925) angeführt. Aus den Mitteilungen über die Werkstätten interessiert die Feststellung: „Wenn wir die früher bei den preußischen Eisenbahnen vorhandene Ausstattung mit Reparaturmöglichkeiten mit der heutigen . . . vergleichen, so wird das Ergebnis für Polen stets ungünstig sein“ (S. 372). Dazu werden Angaben über die im Direktionsbereich existierenden Werkstätten gemacht, ferner auf die unbegründete Übergabe der Danziger Eisenbahnhauptwerkstätte an die Danziger Werft hingewiesen. Nach Aufzählung der in polnischer Zeit neuerbauten Strecken: Ödingen—Kokoschken (Juli 1921¹⁰⁾), Swarzewo—Hela (Juni 1922), schließlich Danzig—Westerplatte (15. Januar 1927¹¹⁾) folgt unter Hinweis auf die Umlenkung der Haupttransportachse

⁸⁾ Daß solche Dinge im heutigen Polen auch vorkommen, beweist u. a. die neuerdings planmäßig erfolgende Veretzung deutscher Lehrer nach zentral- und ostpolnischen Gebieten. (Vergl. dazu z. B. „Pommereller Tageblatt“ (Dirschau), 24. 10. 29.)

⁹⁾ Hierzu ist zu bemerken, daß bereits im Jahre 1924 eine vom Räte des Völkerbundes eingesetzte Kommission klargestellt hat, daß die Anwesenheit der Eisenbahndirektion in Danzig mit dem freien Zugang Polens zum Meere nicht das Geringste zu tun hat.

¹⁰⁾ Die in Klammern angegebenen Daten bezeichnen den Zeitpunkt der Inbetriebsetzung.

¹¹⁾ Hier wird mit keinem Wort erwähnt, daß es sich dabei um den Bau der Bahn für das Munitionsbecken handelt.

von der West-Ostrichtung auf die Richtung: Nord-Süd eine kurze Mittheilung über den Bau der „Kohlenbahn“ nach Gdingen¹²⁾.

Der Verfasser schließt seine Ausführungen mit einem uneingeschränkten Lob auf die polnischen Eisenbahner, die es unter überaus schwierigen Umständen erreicht hätten, daß „unsere polnischen Eisenbahnen nicht bloß die Vorkriegsleistungsfähigkeit erreicht, sondern sogar übertroffen haben . . .“

Auch in den übrigen Aufsätzen des Heftes, die allgemeine Fragen behandeln, sind noch verschiedene Mittheilungen über das preussische Teilgebiet enthalten. So berechnet der Herausgeber der Zeitschrift, Ingenieur S. Stolmann, in: „Die von Polen im früher russischen Teilgebiet übernommenen Eisenbahnen“ (S. 373—376) den Wert der in den einzelnen Teilgebieten übernommenen Eisenbahnen folgendermaßen (bei einem Satz von Goldfr. 248 500 für die eingleisige, von Goldfr. 372 800 für die zweigleisige Strecke):

Österr. Teilgebiet	1 164 616 000 Goldfr.
Preuß. Teilgebiet	1 440 879 000 „
Russ. Teilgebiet	1 874 159 000 „

Insges. 4 479 552 000 Goldfrs.¹³⁾

Der folgende Aufsatz von A. Luß: „Die Vereinheitlichung des Betriebes“ (S. 377—381) erörtert technische und organisatorische Fragen.

Es folgt dann (S. 382—391) eine eingehende Darstellung der „Vernichtung der Eisenbahnbrücken in der Kriegszeit und ihr Wiederaufbau“ (von J. Gubrynowicz), die hier ebenfalls übergangen werden kann.

Darauf verbreitet sich der Herausgeber, Ing. S. Stolman über: „Die Entwicklungspläne des polnischen Eisenbahnnetzes.“ (S. 392—394). Nach einer kurzen geschichtlichen Darstellung über die Entwicklung des polnischen Eisenbahnnetzes und Bemerkungen über die allmähliche Herausbildung eines allgemeinen Ausbauplans für die polnischen Eisenbahnen (bezeichnenderweise sind die 1919—21 aufgestellten Pläne durch die seitherige Entwicklung vollkommen umgestürzt worden) wird der Ausbauplan des früheren Eisenbahnministers Romocki (Anfang 1928 in der Zeitschrift „Przegląd i Handel“ veröffentlicht) kurz wiedergegeben. Danach sollen in den Jahren 1928—1936 insgesamt rund 2500 km Normalstrecke gebaut werden. Nach der beigelegten Tabelle sind davon 340 km die neue „Kohlenbahn“ Oberschlesien—Gdingen, die auch hier eigenartiger Weise sehr kurz abgetan wird¹⁴⁾.

Der folgende Aufsatz (A. Wasilutynski: „Der Ausbau des Knotenpunktes Warschau 1918—1928.“ S. 395—406) kann hier übergangen werden. Wichtig ist der folgende von S. Wasilewski: „Entstehung und Entwicklung des Eisenbahnparcs 1918—1928“ (S. 407—413), denn hier wird eine ganze Reihe von Behauptungen Dobrzycki's über das

¹²⁾ Die Gdingener Fragen sind eigenartigerweise nur ganz beiläufig berührt, wahrscheinlich, weil später (S. 392 ff.) bei Erörterung der allgemeinen Ausbaupläne des polnischen Eisenbahnnetzes die Frage der Eisenbahnverbindung Gdingens, aber auch dort nicht eingehend, berührt wird.

¹³⁾ Hierzu wäre allerdings zu sagen, daß die zugrundgelegte Quote, die auf Grund des Prozentanteils der in Polen verbliebenen Bahn an den gesamten Anlagekapitalien der russischen Bahnen errechnet worden ist, also doch auch die Ausstattung mit rollendem Material usw. umfaßt, vielleicht noch auf die österreichischen Bahnen Anwendung finden kann, keineswegs aber auf die bedeutend reicher ausgestatteten preussischen Bahnen, deren Anteil an dem Vorkriegswert der von Polen übernommenen Bahnen (bei nur 14,26 % des Bevölkerungs- und 11,91 % Gebietsanteil schon hiernach über 32 %!) sich also noch bedeutend erhöhen dürfte.

¹⁴⁾ Man beachte, daß in dem Ausbauplan von 2500 km für das preussische Teilgebiet knapp 13 % in Frage kommen — bzw. nur 7,4 %, wenn man nur die Strecke Bromberg—Gdingen mit 185 km berücksichtigt —, die dazu keineswegs als „produktiv“ angesprochen werden dürfen. Es dürfte sich also hier darum handeln, die wenig entwickelten Zentral- und Ostgebiete Polens auf Kosten des hochstehenden Abfertigungsgebietes auszubauen.

vom Deutschen Reiche ausgelieferte angeblich mangelhafte Material widerlegt. Nach den Angaben Wasilewskis erfolgte die Verteilung des deutschen Eisenbahneigentums (auf Grund von Art. 371 des Friedensvertrages) durch die im Jahre 1920 in Berlin zu diesem Zweck gegründete Kommission. Die Meinungsverschiedenheit zwischen den deutschen und polnischen Vertretern über den Verteilungsmodus (— die Deutschen wünschten Verteilung nach der Verkehrsdichte, die Polen nach Streckenkilometern —) wurde zu Gunsten Polens entschieden; der japanische Kommissionsvorsitzende teilte im Dezember 1920 auf die Linien im Abtretungsgebiet zu: 1540 Lokomotiven, 2400 Personen-, 19 Motor- und 30 000 Güterwagen. Verfasser bemerkt dazu: „Diese Zahlen unterschieden sich nicht viel von den ursprünglichen Forderungen Polens.“ (S. 410.) Ein weiterer Streitpunkt war die Frage der Zuteilung von rollendem Material für die in deutscher Verwaltung gewesenen (und auf Normalspur umgeschlagenen) polnischen Strecken. Auch hier sei die Entscheidung zu Gunsten Polens erfolgt. (Statt der deutschen These: nur für die Eisenbahnen „Kongresspolens“! seien auch die ostpolnischen Bahnen „bis zur Curzon-Linie“ einbezogen worden¹⁵.) Polen habe weitere 280 Lokomotiven, 1460 Personen- und 20 000 Güterwagen erhalten. Danzig seien zugeteilt worden: 116 Lokomotiven, 207 Personen- und 1967 Güterwagen (die wiederum größtenteils in polnischen Besitz übergingen). Oberschlesien hat durch die Genfer Konvention von 1922 erhalten: 430 Lokomotiven, 959 Personen- und 20 000 Güterwagen. Insgesamt habe Polen von Deutschland erhalten: 2888 Lokomotiven, 5075 Personen- und Packwagen und 69 678 Güterwagen (ohne die Danziger Quote). Aber Menge und Güte dieser Leistungen urteilt der Verfasser: „Im großen und ganzen war die Zuteilung des rollenden Materials . . . für die polnische Eisenbahn recht günstig¹⁶.“

Die deutschen Leistungen treten aber erst in das rechte Licht, wenn man dagegenhält, was Polen von Österreich bzw. Rußland erhielt. Polen erhielt von¹⁷:

	Deutschland	Österreich	Rußland	Insgesamt
Lokomotiven	3 012	1 474	276	4 752
Personenwagen	5 301	4 378	700	10 379
Güterwagen	72 483	23 781	14 828	111 092

Auch in den beiden folgenden, recht reichhaltigen Aufsätzen (Dr.-Ing. A. Langrod: „Ankauf, Bau und Art des rollenden Materials der Polnischen Staatsbahnen 1918—1928“ (S. 414—423), A. Pawlowski: „Stand und Bedürfnisse der Werkstättenwirtschaft in den Jahren 1918—1928“ (S. 424—432) kommt, zumal betreffs der Ausstattung der deutschen Bahnen mit Werkstätten und deren Leistungsfähigkeit, die ungleich größere Bedeutung des preußischen Teils — wenn auch manchmal recht widerwillig — zum Ausdruck.

¹⁵ Der Verfasser irrt sich. Polen verlangte damals Ausrüstung der polnischen Strecken bis etwa zur heutigen Ostgrenze Polens mit Einschluß Wilna, während Deutschland Beschränkung auf die Curzon-Linie forderte. Die Boischasterkonferenz entschied nach dem Antrage Deutschlands.

¹⁶ Von uns gesperrt. (Red.) Man geht wohl kaum fehl, (nach polnischen Angaben über den Gesamtwert) den Wert des deutscherseits gelieferten rollenden Materials mit mindestens 500 Millionen Goldfrancs anzusehen. Rechnet man die übrigen Werte mit mindestens 1,6 Milliarden, so ergibt sich für die deutschen Leistungen ein Wert von wenigstens 2,1 Milliarden Goldfrancs. Nach anderen Berechnungen — ganz im Gegensatz zu Dobrzycki — sind dies mindestens 44 % des vor Polen übernommenen Eisenbahnkapitals.

¹⁷ Deutschland lieferte also: 64 % bzw. 51 % bzw. 65 % Nicht genug damit; zu beachten sind auch noch die Wertunterschiede, die der Verfasser keineswegs übergeht. Aus den von ihm angegebenen Zahlen geht hervor: Von dem deutschen Material sind in den verfloßenen 10 Jahren austrangiert worden: knapp 7 % bzw. 10 % bzw. 6 %; von dem österreichischen: annähernd 25 % bzw. 17,5 % bzw. 30 %. Ähnlich stand es mit dem russischen Material.

(Die polnischen Eisenbahnen.)

Es folgen noch verschiedene Beiträge über: Die Tarifstätigkeit der Polnischen Staatsbahnen (J. Gieysztor), den Anteil Polens im internationalen Eisenbahnverkehr (A. Czapski), die statistischen Veröffentlichungen (J. Sniechowski, S. 441), den Sanitätsdienst auf den Polnischen Staatsbahnen (S. 442—446), den Betrieb der Kleinbahnen 1918—1928 (J. Szumski, S. 447—450). Schließlich werden noch einige Dokumente über die Übernahme der Eisenbahnen (in Kongresspolen und Galizien) beigelegt. Für unsere Zwecke beachtlich wäre wohl nur in den Ausführungen über den „Anteil Polens in dem internationalen Eisenbahnverkehr“ die Erwähnung des polnischen Exportverkehrs, wobei u. a. zugegeben wird, daß die Eroberung des skandinavischen Marktes für die polnische Kohle nur „dank der unverhältnismäßig niedrigen, geradezu ein Defizit erbringenden Tarife“¹⁸⁾ erreicht worden sei.

[„Koleje Polskie 1918—1928“; in der Zeitschrift: „Inżynier Kolejowy“ (Der Eisenbahningenieur), Jhg. V, Nr. 11 (I. XI. 1928).]

II.

Eine gewisse Ergänzung zu den vorerwähnten Artikeln der Zeitschrift „Der Eisenbahn-Ingenieur“ liefert die in diesem Jahre erschienene Festschrift des Eisenbahnministeriums: „Die Polnischen Staatsbahnen 1918—1928“, die allerdings nur einen Auszug eines größeren Werkes, das nicht im Buchhandel zu erlangen ist, darstellen soll. Wenn es in der Vorrede heißt, diese Veröffentlichung sei „ein Auszug aus dem Erinnerungswerk, in dem Einzelheiten, die für die breitere Öffentlichkeit bedeutungslos sind, ausgelassen worden sind“, so trifft das insofern nicht zu, als gerade so Vieles darin fehlt, daß diese Schrift eher manchmal dürftig „populär“ anmutet¹⁹⁾. Auffällig erscheint, daß in Vielem das soeben besprochene Jubiläums-Fest mit dieser Schrift inhaltlich, in gewissen Teilen sogar wörtlich übereinstimmt. Es finden sich, wenn auch natürlich in sehr abgeschwächter Formulierung, die gleichen Irrtümer. So fehlt hier wie dort z. B. bei Erörterung der Entstehung der Eisenbahnen in Pommerellen die Marienburg—Mlawka-Bahn (S. 8). Dafür sind die Fragen der Wagengestellung in Oberschlesien (S. 124 ff.), der Eisenbahnanlagen in Danzig und Gdingen (S. 120, 128, 158²⁰⁾ u. a.), der Tarifgestaltung (z. B. S. 135—148) etwas eingehender behandelt; allerdings werden bedeutsamere Angaben auch hier nicht gemacht. Es handelt sich vornehmlich um Fragen der allgemeinen Tarifgestaltung und ihre vergleichsweise Stellung zu den Nachbarländern. Wenn auch die Ausnahmetarife — besonders für Kohle — berührt werden, so fehlen auch hier genauere Angaben über die zahlenmäßige Gestaltung in den einzelnen Jahren²¹⁾. Dafür enthält diese Schrift verschiedene Angaben über die Personalgestaltung, Vermögen und

¹⁸⁾ Von uns gesperrt. (Red.) Dieses Eingeständnis über den erheblichen Frachtzuschuß von seiten der polnischen Regierung bei dem Kohlenexport aus Oberschlesien über Gdingen ist sehr wichtig. Die polnische Eisenbahn berechnet ihre Selbstkosten für Eisenbahntransport auf 2 polnische Groschen pro Tonnenkilometer. Danach müßte die Fracht von Oberschlesien bis zu den Häfen (650 km) 1300 Groschen ausmachen, während tatsächlich nur 720 Groschen erhoben werden. Die Differenz bedeutet also einen glatten Verlust für die Eisenbahnverwaltung.

¹⁹⁾ Vielleicht ist diese auffallende Schweigsamkeit über manche Fragen damit zu erklären, daß die Schrift auch für das englische und französische Publikum bestimmt gewesen ist. Zugleich mit der polnischen Ausgabe sind solche in englischer und französischer Sprache erschienen.

²⁰⁾ Besonders der Bau des Bahnhofes in Gdingen, wozu verschiedene Bilder beigegeben sind. Es heißt dabei etwas merkwürdig: „In Bezug auf die architektonischen Formen bildet der Bahnhof in Gdingen ein Gemisch örtlicher Danziger (!?) Formen mit Motiven der spätpolnischen Renaissance und des anschließenden Barock“ (S. 160).

²¹⁾ Gerade hier scheint Vieles weggelassen worden zu sein, „was für die breite Öffentlichkeit bedeutungslos ist“, d. h. was diese Öffentlichkeit nicht wissen sollte.

Fraktur = Bericht.

Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

(Die polnischen Eisenbahnen.)

finanzielle Gebahrung der Staatsbahnen in den Jahren 1924—1927. Beigegeben ist eine Karte des gesamten Eisenbahnnetzes, auf der die seit 1919 erfolgten Streckenneubauten eingetragen sind.

[„Polskie Koleje Państwowe 1918—1928“, 221 S. Warschau 1929.]

III

Wesentlich inhaltsreicher sind dagegen die Darlegungen über die polnischen Ausfuhrtarife in einem Aufsätze der amtlichen Wochenschrift „Przemysł i Handel“²²⁾. Über die Gestaltung der Exporttariferleichterungen, die „sich besonders in den letzten Jahren unter dem Einfluß vor allem der Schließung der deutschen Grenze für polnische Güter und der Notwendigkeit, andere Absatzmärkte zu suchen, sowie wegen der passiven Gestaltung unserer Handelsbilanz vermehrt haben“, wird dort eine tabellarische Übersicht (das Jahr 1927 betreffend!) angeführt, aus der hier die wichtigsten Posten wiedergegeben seien.

	Entfernung in km	Fracht nach:		Ermäßigung		Ausfuhr in to für 1927 in 1000 to	Höhe der Ausfuhr- prämie in 1000 Zł.
		Binnen-	Ausfuhr-	in Złoty	in o/o		
		tarif:					
Rohzucker nach Danzig o. Gdingen	200	38,—	25,—	13,—	34,2	117,2	rd 1200,0
Melasse	350	20,80	16,10	4,70	22,5	54,0	253,8
Spiritus	200	38,—	31,—	7,—	18,4	8,7	60,9
Fleisch u. Becons	320	56,80	34,40	22,40	39,4	28,1	629,4
Eier	400	52,50	40,—	12,50	23,8	65,5	818,8
Holz, bearbeitet	600	18,50	15,40	3,10	16,7	2047,7	6 347,9
Steinkohle:							
über die Landgrenze	130	9,20	6,60	2,60	28,3	6240,9	16 226,3
über die Häfen	620	18,30	7,20	11,10	60,6	5549,8	61 602,8
Benzin etc.							
über die Landgrenze	300	45,90	17,10	28,80	62,7	64,8	1 866,2
über die Häfen	800	92,90	35,50	57,40	60,7	18,5	1 061,9
Öle usw.							
über die Landgrenze	300	34,40	14,10	20,30	59,0	94,7	1 922,4
über die Häfen	800	65,20	25,40	39,80	61,0	41,2	1 639,8
Zement über Danzig Gdingen	600	20,60	11,36	9,24	44,8	154,2	1 424,8
Eisen und Stahl	300	24,00	14,50	9,50	39,6	93,8	890,8
Eisenfabrikate und Maschinen	300	43,—	19,—	24,—	55,8	85,7	rd 1 650,0
Insgesamt						14 984,9	r. 99 745,6
Export über die Landgrenze						11 952,8	
Export über die Häfen						8 040,8	
						19 993,6	

Im Anschluß an diese Tabelle weist Verfasser darauf hin, daß rund $\frac{3}{4}$ des polnischen Exports (15 auf 20 Millionen to) von besonders erniedrigten Sätzen profitieren. Die Gesamtquote der Exportprämien betrage 1927 rund 100 Millionen Złoty = 12 % der Gesamteinkünfte der polnischen Staatsbahnen (1927: 890 Millionen Złoty). Zum Schluß heißt es ausdrücklich: „Die angeführten Zahlen bezeugen die großen Opfer, welche die polnische Staatsbahn für die Exportentwicklung auf sich nimmt, Opfer, die in gewissen Fällen, wie z. B. bei der Ausfuhr von Kohle über unsere Häfen, die Frachtkosten unter die eigenen Kosten herabzusetzen²³⁾.“

[„Ulgi taryfowe dla wywozu“; in: „Przemysł i Handel“, 1929, Nr. 16, S. 684—686.]

(79)

²²⁾ Der Verfasser zeichnet nur J. G., worunter wohl J. Gienysztor, der Leiter des Verkehrsteils der Zeitschrift anzunehmen ist. Gienysztor ist auch der Verfasser des Aufsatzes über Tarifpolitik in der oben besprochenen Festschrift der Zeitschrift „Inżynier Kolejowy“. Der Aufsatz ist im wesentlichen überholt, da seit dem 1. Oktober 1929 ein neuer Tarif in Gültigkeit ist.

²³⁾ Hier wird also wiederum (ähnlich wie z. B. bei Stopczyk (siehe Ostland-Berichte, Jhrg. 3, Nr. 4—6, S. 117) die auch 1928 fortgeführte Verlustpolitik Polens in bezug auf seine Kohlenausfuhr bestätigt.

Fraktur = Bericht.

Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Butler, J. Die Konkurrenz der Ostseehäfen im Lichte des Wettbewerbs der polnischen und der deutschen Bahnen.

Fraktur = Bericht.

Antiqua = wörtliche Übersetzung des polnischen Textes.

Der Verfasser dieses sehr beachtenswerten Aufsatzes beginnt mit einem kurzen historischen Hinweis auf die Konkurrenz der Ostseehäfen in der Vorkriegszeit, dabei vornehmlich der deutschen und russischen Häfen bei den Umsätzen des deutsch-russischen Handelsverkehrs; natürlich bleibt hier auch die angebliche Vernachlässigung Danzigs durch die preussische Regierung nicht unerwähnt. Nach einem Seitenblick auf die deutsch-litauischen Handelsbeziehungen und ihre vertragliche Regelung (nach dem Muster der deutsch-russischen Handelsverträge der Vorkriegszeit?), die den Zweck habe, Königsberg einen erhöhten Umschlag zu sichern, geht er sofort zu den Vertragsbeziehungen zwischen Deutschland und Sowjetrußland über, wobei der deutsch-russische Tarif hervorgehoben wird. Dieser habe einen doppelten Zweck: „Einerseits die russischen Frachten Königsberg zuzuleiten, andererseits sie nicht Danzig zu überlassen.“ Die deutsch-russischen Tarifvereinbarungen seien um so bedeutsamer als auch Lettland und Litauen daran teilzunehmen, wenn auch der praktische Wert etwas durch die mangelnde Leistungsfähigkeit der lettischen und litauischen Bahnen gemindert werde. „Nichtsdestoweniger darf man diese unfreundliche deutsche Verkehrspolitik keineswegs als Kleinigkeit behandeln.“ Selbst wenn bei den gegenwärtigen deutsch-polnisch-russischen Tarifverhandlungen Polen Ermäßigungen für den polnisch-russischen Verkehr zugestimmt werden sollten, so würden immerhin Opfer der polnischen Bahnen notwendig werden, und diese seien nur dann tragbar, wenn die polnischen Bahnen größeren Anteil an dem Verkehr Rußlands mit Westeuropa haben würden. Aus den angeführten Zahlen ergibt sich aber, daß von dem sowjetrussischen Getreideexport 1926/27 mit insgesamt 2 344 000 to nur 100 000 to nach Polen gingen (im Transit durch Polen rund 10 000 to). Nicht genug damit, hätten die deutschen Eisenbahnen noch eine ganze Reihe besonderer Kampftarife, nämlich die „Seehafendurchfuhrtarife“, sowie verschiedene Transittarife (von denen der Verfasser die für Polen wichtigsten aufzählt) geschaffen. Zwar leugnet er nicht, daß „in sehr vielen Fällen diese Mittel (= Tarife) unserer Industrie und dem Handel große Vorteile¹⁾ gewähren“, er weist aber auf die Gefahr für die polnischen Häfen und für die Gewinne der polnischen Bahnen hin (insbesondere durch die Sondertarife für die Strecke Grajewo—Königsberg!) Außer diesen Tarifen bediene sich aber die Deutsche Reichsbahn noch weiterer Mittel für ihren „unerhört intensiv geführten“ Konkurrenzkampf, nämlich der Behinderung oder gar Ausschaltung Polens in den internationalen Eisenbahntarifverbänden. Entweder könnten die deutschen Bahnen bei den Konferenzen durch passiven Widerstand deren Entschlüsse zu Ungunsten Polens beeinflussen oder durch ihre geschickte Verwaltung (die der Verfasser nicht genug betonen kann) sofort wirksame Gegenmittel anwenden. Der Verfasser setzt sich nun die Aufgabe: „die schädliche Wirkung des Kampftarifs SD 5 (d. i. Import (Export von) nach Polen über deutsche Häfen) zu zeigen und die allgemeine, in ihren Mitteln nicht wählerische Offensive der Deutschen Reichsbahn, die unsere Bemühungen betreffs der Hafen- und Transittarife zu lähmen bestrebt ist, darzustellen“ (S. 61). Polnischerseits sollen dabei berücksichtigt werden: Danzig, Gdingen und Dirschau. Gdingen ist dabei zu betonen, „wenn es sich um die Skizzierung unserer künftigen Hafen- und Verkehrspolitik handeln wird“, Danzig dagegen für die Vergleiche mit der Vorkriegszeit. Bei dieser Gegenüberstellung der Häfen fällt das beachtenswerte Wort (dem der Verfasser gerade in seiner amtlichen Stellung selbst nicht allzuviel Glauben schenken dürfte): „Im Übrigen kann man noch für lange Jahre annehmen, daß die Frage der Konkurrenz unserer Seehäfen „inter se“ nicht aktuell sein wird“ (S. 61).

Zunächst werden zwei Tabellen gegeben: „Schiffsverkehr der deutschen Häfen 1913“ und „Zahlenübersicht der Entwicklung des Danziger Hafens (1913, 1922—1928); diese Zahlen sprechen bereits von den „Folgen der erneuten Wirtschaftsverbindung Danzigs

¹⁾ Von uns gesperrt. (Red.)

mit Polen²⁾“ und sind nach Meinung des Verfassers ein „Beweis sowohl für die große potentielle Stärke des polnischen Hinterlandes als auch für die Gleichmäßigkeit und Regelmäßigkeit der polnischen Wirtschaftsentwicklung“ (S. 62). Weiterhin wird eine Gegenüberstellung der Umsatzjournale der wichtigsten Güter für Danzig und Steffin (1913 und 1927) gegeben, um ein Bild von dem Aufstieg Danzigs und dem Niedergang Steffins in der Nachkriegszeit zu geben. Daraus folgt für den Verfasser: „Der bedeutende und sich stetig vergrößernde Prozentanteil der Warenumsätze Polens unter Benutzung des Seeweges hat die Entwicklung des Danziger Hafens auf den heutigen Stand gebracht, uns zum Bau des eigenen Hafens in Gdingen gezwungen und befiehlt uns, immer stärker Acht darauf zu geben, daß wir uns einen stets freien und billigen Ausgang zum Meere bei rücksichtloser Sicherung der Möglichkeit, die Umschlagsfähigkeit unserer Häfen zu 100 Prozent auszunützen, sichern.“ Nach einer vergleichenden Übersicht der Ein- und Ausfuhrzahlen der wichtigsten deutschen Ostseehäfen mit der Danzigs, Gdingens, Rigas usw. für 1927 weist der Verfasser darauf hin, daß gegenüber einer Umschlagsfähigkeit der polnischen Häfen von 10 Millionen to jährlich (1928), die sich in den nächsten Jahren bis auf 16 Millionen to heben werde (Danzig 10 Millionen, Gdingen 4—6 Millionen³⁾), der gesamte Handelsumsatz Polens gegenwärtig 25 Millionen to (mit einer jährlichen Steigerung von 1 Million to) betrage. Es sei anzunehmen, daß der Anteil der polnischen Häfen an dem Gesamtwarenumsatz jährlich um 2—3 % wachsen werde. Bei einem Umsatz von 30 Millionen to jährlich werde der Anteil der Häfen Danzig und Gdingen mindestens 40 %, höchstens 50 %, also 12 bis 15 Millionen to betragen.

Die Frage sei nur, ob die polnischen Eisenbahnlinien, die zur Ostseeküste führen, imstande sein würden, diesen Verkehr zu bewältigen. Einen Durchschnittsexport von 550 000 to Kohle monatlich habe die polnische Eisenbahnverwaltung „ohne größere Schwierigkeiten“ bewältigen können, notwendig sei nur die Beschaffung von 4000 Kohlenwaggons zu 20 to gewesen. Der Export von 660 000 to monatlich würde die Eisenbahnverwaltung schon zum Ausbau der Stationen in Danzig, Gdingen, Tarnowitz usw. und zur weiteren Vermehrung des Wagenbestandes zwingen und um 750 000 to Kohle monatlich exportieren zu können, würde es neben dem Ausbau von Stationen, Verstärkung bestimmter Strecken notwendig sein, weitere 4000 Kohlenwagen und 100 schwere Lokomotiven einzustellen. Jeder Mehrexport von 100 000 to pro Monat bedeute Neueinstellung von 2000 Waggons und 40 Lokomotiven. Gelegentlich des Hinweises auf den Ausbau der Kohlenlinie (deren Vollenbung neuerdings frühestens auf das Jahr 1935 statt ursprünglich 1931 angesetzt wird!) kann der Verfasser nicht umhin, das Mißverhältnis der Transporte von und zur Küste zu betonen, „das ist leider einer der ernstesten Minusposten für die Rentabilitätsfrage der Eisenbahn . . .“. Daher sei es notwendig, wenigstens einige Millionen to von Transfgütern für die polnischen Häfen und Bahnen zu erlangen.

Die dann folgende Tabelle über den „Anteil Danzigs am polnischen Seehandel im Jahre 1925⁴⁾“ zeigt trotz der inzwischen eingetretenen Wandlungen, wie weit Polen von dem „Ideal, daß der Handel mit überseeischen Ländern ausschließlich über unsere Häfen geht“, entfernt ist. Um so wichtiger sei das wegen der Kosten, welche die polnische Handelsbilanz belasteten. Die folgenden Ausführungen decken sich im Wesentlichen mit denen Siches in der Schrift „Der Einfluß der Organisation des Außenhandels auf die Zahlungsbilanz⁵⁾“, anscheinend ist die gleiche Quelle benutzt worden. Es wird hier jedoch hinzugefügt eine Übersicht der polnischen Umsätze über deutsche Häfen (für 1926 nach deutschen Berechnungen) mit insgesamt rund 4 850 000 to. Wenn davon die Kohlentransporte abgerechnet werden (über 4 000 000 to)

²⁾ Hier wiederum die Hinweise auf das Danzig der Vorkriegszeit in altbekannter Form.

³⁾ Nach anderer Berechnung Danzig mindestens 12, Gdingen 8 Millionen to.

⁴⁾ Vergl. W. Stopczyk, siehe D.-B., Jhrg. 3, Nr. 4—6, S. 109.

⁵⁾ Wir werden über diese Schrift besonders berichten.

verbleiben rund 825 000 to (Export von Polen rund 650 000, Import nach Polen rund 175 000 to). Diese Menge soll aber um die reexpeditierten Güter vermehrt werden; ferner sei der jährliche Zuwachs der Außenhandelssumme zu berücksichtigen. Der Umsatz Polens über Hamburg, Bremen, Königsberg und Stettin würde also normal 1—1,2 Millionen jährlich betragen. Bei einem Durchschnittssatz von 30 Goldfrancs pro to (15,— Frs. für Eisenbahnfracht, 2,— Frs. Hafenkosten, 10,— Frs. Seefrachten, 3,— Frs. für Vermittlung) verbleibe in deutschen Händen ein Betrag von 30—35 Millionen Goldfrancs (= rund 60 Millionen Zloty).

Bei einer Untersuchung der Güter, die mit mehr als 1000 to jährlich erscheinen, zeige sich, daß „mit wenigen Ausnahmen keine der erwähnten Waren unbedingt über deutsche Häfen gehen muß; sie geht diesen Weg ausschließlich wegen der Apathie, des Mangels an energischen Gegenmaßnahmen und Bürgersinn unsererseits, — wegen der Unternehmungslust, der Erforschung (der Verhältnisse) und des großen Aufwandes aller Mittel deutscherseits“ (S. 64). Schließlich sei zu erwägen, daß bisher bereits von Polen aus bedeutende Aufwände gemacht worden seien, um den Seehandel zu fördern, u. a. habe Gdingen schon ungefähr 70 Millionen Zloty⁶⁾ verschlungen. Danzig habe von den 50 Millionen Zloty der Anleihe den größten Teil schon verwendet, ferner „verursachte die Schaffung der Anfänge unserer Handelsflotte eine einmalige Ausgabe von einigen 10 Millionen Zloty, außerdem verschlang der Bau der Strecke . . . Schlesien—Gdingen . . . ungeheure Summen, die bereits in die Hunderte Millionen Zloty gehen . . .“⁷⁾ Alle diese Aufwände „sollen sich verzinsen und amortisieren“.

Im nächsten Abschnitt stellt der Verfasser die Konkurrenzwege zu den polnischen Häfen bzw. zu den benachbarten deutschen Häfen dar. Hier verweist er zunächst ausführlich bei dem Sonderarif SD 5, der ursprünglich eingeführt worden sei, um das von Polen bedrohte Stettin zu retten, dann auf Drängen der übrigen deutschen Häfen für eine ganze Reihe von ihnen in Kraft gesetzt worden seien. Anfänglich seien seine Folgen recht bedeutend gewesen, dann aber durch den polnischen Valutasturz und polnische Tarifnachlässe für Danzig und Gdingen aufgehoben worden, was im Juli 1928 eine Erneuerung des Tarifs mit weiteren Ermäßigungen für die deutschen Häfen zur Folge gehabt habe. Verfasser bemerkt hierzu: „Die Sätze sind in vielen Fällen absolute Verlustsätze für die deutschen Bahnen, aber die D.R.G. macht sich nicht viel daraus, um ihre weitergespannten Ziele zu erreichen.“

Sodann gibt Busler eine Vergleichsübersicht der Frachten für 28 Güter beim Export über Danzig bzw. Stettin, um daraus zu folgern: „Vor allem fällt bei dieser Aufstellung auf, wie die deutschen Eisenbahnen die ausdrückliche Tendenz verraten, unser gesamtes Wirtschaftsleben einer ganz genauen Analyse zu unterziehen, welche Mittel und in welchem Maße diese angewandt werden müssen, um die Konkurrenz der polnischen Strecken zu bezwingen.“ Es zeige sich dabei, daß Waren, wie z. B. Eisenblech, Draht, Maschinen, Getreide, Skuchen entweder unbedingt, bzw. nur im Transit oder auch nur von bestimmten Orten über Stettin billiger als über Danzig seien. Für andere Waren (Importgetreide, Zinkblech, Naphthaprodukte) seien die Sätze fast gleich, aber — wie der Verfasser hinzufügt, „nur scheinbar“, denn eine ganze Reihe polnischer Exporttarife kenne nur die Erstattung bestimmter Tarifquoten, nachdem der Nachweis für den tatsächlichen Export des betreffenden Guts erbracht worden sei⁸⁾. Erforderlich würden dadurch größere Kapitalauslagen, so daß der Export über Stettin wegen der deutscherseits sofort wir-

⁶⁾ Nach anderen Angaben bereits 200 Millionen Zloty.

⁷⁾ Besonders wichtig im Zusammenhang mit der Verzögerung der Fertigstellung des Bahnbaus (siehe vorher!) ist die Bemerkung des Verfassers (nach Kiedron, vergl. auch D.-B., Jhrg. 2, Nr. 8, S. 158.) „durch jedes Jahr der Verspätung verliert allein die oberschlesische Kohlenindustrie jährlich 70 Millionen Zloty . . .“

⁸⁾ Die gleichen Klagen erhebt auch Hilchen in dem genannten Werk.

kenden Frachtermäßigungen sich billiger gestalten. Hinzukomme der Unterschied der Verladungskosten in den Häfen, der Unterschied der Seefrachten usw. Immerhin, meint der Verfasser, bewege sich diese Tarifpolitik trotz dieser Tarif-„Kunststücke“ (absolut niedrigere Sätze trotz größerer Entfernungen für die gleiche Ware) in dem Rahmen des Zulässigen. Dem Stettiner Hafen dagegen sein altes Hinterland, d. i. das ehemals preussische Teilgebiet, durch solche Mittel wie Spezialsätze für Zucker, — bei Unterscheidung namentlich genannter Zuckerfabriken als Aufgabestationen—, zu sichern, „das überschreitet unbedingt die Grenzen des Anstands“. Dann folgen weitere Ausführungen über die Rührigkeit der deutschen Bahnen, die verschiedene angeführte Tarifmaßnahmen polnischerseits unverzüglich pariert habe: „man könnte der Energie, Konsequenz und Rührigkeit der D.R.G. Beifall zollen, wenn es dabei nicht um unsere Haut ginge...“

Um die Opfer, welche die D.R.G. zwecks Erreichung ihrer Ziele frage, zu veranschaulichen, gibt der Verfasser noch eine Vergleichstabelle über die deutschen und polnischen Sätze für 10 verschiedene Waren (Kohle, Erz, Roheisen, Handelsseifen, Maschinen, Zement, Ziegel, Kalk, Schnittholz, Getreide und Mehl, Zucker, Kartoffeln) und weist darauf hin, daß die deutschen Normalsätze bis zu 200 % höher seien. Um so schwerer wiege danach die Heruntersetzung der Kampftarife unter die polnischen Sätze. Ermöglicht würde das nur durch die größere Entwicklung des deutschen Bahnnetzes, das Zusammenarbeiten von Eisenbahn und Hafen (trotz der Einsprüche des Reparationskommissars bei der D.R.G. gegen diese Verminderung der Rentabilität).

Nach einer Gegenüberstellung der Betriebsergebnisse der deutschen und polnischen Bahnen für 1927, welche zeigen soll, mit welchem mächtigen Konkurrenten die polnischen Bahnen zu kämpfen haben, folgert der Verfasser (dies wiederum in Übereinstimmung mit Hilchen): „... es ist vor allen Dingen notwendig, im Rahmen der inneren Tarife der polnischen Staatsbahn analoge Hafen- und Transittarife, die unter den übrigen Tarifen eine gewisse Sonderstellung einnehmen und vor allem eine bedeutende Elastizität . . . besitzen, zu schaffen.“ Auch er fordert, wie Hilchen, ungefähr eine Übernahme des gesamten deutschen Ausnahme-tarifverfahrens, eine Verschärfung der Bemühungen um die Erweiterung des Hinterlandes der polnischen Häfen durch Transitvereinbarungen mit den Nachbarn Polens. Überhaupt sei die gesamte Tarifpolitik der polnischen Eisenbahnen einer gründlichen Revision zu unterziehen, und zwar fordert er auch hier Übernahme der deutschen Tarifpolitik.

Schließlich verlangt der Verfasser noch eine Reform der Verhältnisse in Danzig und Gdingen, und zwar: „Neuordnung der Vermittlung in unseren Häfen, Verringerung der . . . Ladekosten, Verkürzung der Laufzeit der Waggons zwischen Häfen und Hinterland. Weiter . . . Organisierung von Eisenbahn-Seetransporten⁹⁾, Kreditausbau für den Seehandel . . .“ Ebenfalls sei notwendig Förderung des polnischen Seehandels in den abzuschließenden Handelsverträgen.

[„Konkurencja portów bałtyckich w świetle współzawodnictwa kolej polskich i niemieckich“ in: „Przemysł i Handel“, Jhg. 1929, Nr. 2, S. 60—69.]

(83)

⁹⁾ Inzwischen für Gdingen erfolgt.

Wachsende Kriminalität im Korridor.

Die polnische Regierungspresse wird nicht müde zu versichern, daß im „Korridor“ die Zustände eine „immer sichtbarer werdende Verbesserung“ erführen¹⁾. In krassem Gegensatz dazu stehen die Ausführungen der nationaldemokratischen Zeitung „Dziennik Bydgoski“ über den „Stand der öffentlichen Sicherheit in der Wojewodschaft Pommerellen“. Danach ist im Korridor ein bedeutungsvolles Ansteigen der Kriminalität festzustellen, nämlich:

	1927	1928	davon unaufgeklärt:
Mord	3	10	4
Bandenraub	34	70	24
Pferdediebstähle	38	65	24
Brandstiftung	56	66	26
Einbrüche	1795	2007	837

Als Gründe werden angegeben: die erlassenen Amnestien, ferner die Arbeitslosigkeit und die „Verarmung der arbeitenden Klassen in Polen“, schließlich noch „der Zustrom der verschiedensten Elemente aus dem ganzen Lande . . . Diese . . . können oder wollen keine Arbeit beim Hafenaufbau finden; sie zerstreuen sich über ganz Pommerellen und begehen Verbrechen, da ihnen die Unterhaltsmittel fehlen.“ Von Tag zu Tag wachse die Zahl der Landstreicher, aus denen sich die Verbrecher rekrutieren²⁾.

[„Stan bezpieczenstwa publicznego w Województwie pomorskiem“; in: Dziennik Bydgoski, Nr. 112 (16. V. 1929).]

(82)

¹⁾ Vgl. u. a. „Ostland-Berichte“, Jhrg. 3, Nr. 2, S. 32 ff.

²⁾ Das wirft allerdings ein bezeichnendes Licht auf die „sagenreichen“ Folgen des Hafenaufbaus in Gdingen für den „Korridor“, von denen immer soviel geredet wird.