

bill 915 479

**Dr. Stanisław Sławski**

Mitglied  
des Ausschusses für den Hafen und die Wasserwege  
von Danzig

**Polens Zugang zum Meere**  
und die  
**Interessen Ostpreussens**



**Danzig 1925**

Druck und Verlag der  
„Drukarnia Gdańska“, Aktiengesellschaft zu Danzig

~~Sept. 9/13.~~  
~~472~~

**Dr. Stanisław Sławski**

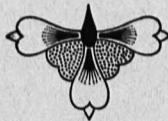
Mitglied

des Ausschusses für den Hafen und die Wasserwege  
von Danzig

# Polens Zugang zum Meere

und die

# Interessen Ostpreussens



**Danzig 1925**

Druck und Verlag der

„Drukarnia Gdańska“, Aktiengesellschaft zu Danzig



27324.

### III

## INHALTSVERZEICHNIS.

### EINLEITUNG.

	S.
Der Versailler Friedensvertrag und die deutsche Propaganda gegen Polens Zugang zum Meere .....	1

### ERSTER TEIL.

POLENS ZUGANG ZUM MEERE.....	4
------------------------------	---

#### KAPITEL I.

DIE FREIE STADT DANZIG .....	4
1. Der rechtliche und politische Aufbau .....	4
2. Polens Rechte im Besonderen .....	5
3. Der Ausschuss für den Hafen und die Wasserwege von Danzig.....	12
4. Die wirtschaftliche Entwicklung Danzigs und des Hafens i. d. J. 1920—1925	14

#### KAPITEL II.

DAS POLNISCHE KÜSTENLAND ALS INTEGRIERENDER BESTANDTEIL POLENS .....	20
1. Die tendenziöse Bezeichnung „Korridor“ .....	20
2. Die geopolitische Bedeutung des nördlichen Pommerellens für Polen.....	21
3. Pommerellen in historischer und ethnographischer Hinsicht .....	24
4. Der Hafen in Gdynia.....	26
5. Auswanderung und Rückwanderung .....	28
6. Anteil am Meere.....	30
a) Die Bemühungen um die Schaffung einer Handelsflotte .....	30
b) Die Seefischerei.....	31

#### KAPITEL III.

DIE ANALYSE DER EINZELNEN ARGUMENTE DER DEUTSCHEN PROPAGANDA .....	31
1. Der deutsche Vorschlag vom Juni 1919 über die Benutzung deutscher Häfen seitens Polens; seine Zurückweisung durch die Friedenskonferenz	32
2. Staaten, die keine eigene Küste infolge ihrer geographischen Lage besitzen	34

#### KAPITEL IV.

DIE INTERNATIONALE BEDEUTUNG DES ZUGANGS POLENS ZUM MEERE.....	39
--	----

### ZWEITER TEIL.

DIE GEOPOLITISCHE LAGE OSTPREUSSENS .....	41
---	----

#### KAPITEL I.

DIE LAGE OSTPREUSSENS IM ALLGEMEINEN .....	41
--	----

## IV

	S.
KAPITEL II.	
DAS VERHÄLTNIS OSTPREUSSENS ZUM MUTTERLANDE.....	43
1. Der Zusammenhang mit dem Mutterlande durch die Seeverbindung .....	43
2. Das geographische Verhältnis Ostpreussens zum Reich zu Lande .....	45
a) Die Grenze zwischen Ostpreussen und dem sogenannten „Korridor“	45
b) Die Entfernung Ostpreussens von den Wirtschaftszentren Deutschlands	45
c) Ostpreussen als Kolonie .....	46
d) Die wirtschaftliche Eigenart Ostpreussens gegenüber dem Mutterlande	47

### KAPITEL III.

DAS VERHÄLTNIS OSTPREUSSENS ZU DEN BALTISCHEN LÄNDERN UND ZU RUSSLAND.....	49
--	----

### KAPITEL IV.

DAS VERHÄLTNIS OSTPREUSSENS ZU POLEN.....	51
---	----

## DRITTER TEIL.

DAS DURCHGANGSRECHT UND DER DURCHGANGSVERKEHR ZWISCHEN OSTPREUSSEN UND DEM REICH DURCH WESTPOLEN	53
--	----

### KAPITEL I.

DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN .....	53
----------------------------------	----

### KAPITEL II.

DIE VERHANDLUNGEN UND DIE PROVISORISCHEN VERTRÄGE	54
---	----

### KAPITEL III.

DER INHALT DES DURCHGANGSABKOMMENS IM LICHT DER DENKSCHRIFT DER DEUTSCHEN REGIERUNG VOM JAHRE 1921	57
1. Allgemeine Bestimmungen des Abkommens .....	57
2. Der Eisenbahnverkehr .....	59
3. Militärtransporte .....	61
4. Der Post-, Fernsprech- und Telegraphenverkehr .....	61
5. Der Schiffs-, Kraftwagen- und Motorverkehr .....	61

### KAPITEL IV.

AUSFÜHRUNG DER KONVENTION DURCH POLEN .....	61
---	----

### KAPITEL V.

DIE RICHTUNG DES EISENBahnVERKEHRS VON OSTEN NACH WESTEN UND VON SÜDEN NACH NORDEN. DIE ROLLE DANZIGS	65
---	----

### KAPITEL VI.

EINE AMTLICHE STIMME DER REICHSBAHNVERWALTUNG VOM JAHRE 1923, DIE DIE ORDNUNGSMÄSSIGE DURCHFÜHRUNG DES ABKOMMENS VOM 21. 4. 1921 DURCH DIE POLNISCHEN STAATSBAHNEN ANERKENNT .....	66
ZUSAMMENFASSUNG.....	67

## VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN.

Nr. 1.	Die polnische und die Danziger Seeküste, von der Mündung der Piassnitz — deutsch-polnische Grenze — bis zum Dorfe Polsk auf der Frischen Nehrung, jenseits der Danzig-deutschen Grenze.....	Seite 8 u. 9
Nr. 2.	Ausfuhr und Einfuhr einiger Artikel über Danzig.....	„ 16
Nr. 3.	Der prozentuale Anteil Danzigs am Aussenhandel Polens (abgesehen vom Kohlenexport). .....	„ 18
Nr. 4.	Die Steuerbelastung in Deutschland und in Danzig.....	„ 19
Nr. 5.	Die Ausfuhr aus Polen über Danzig.....	„ 23
Nr. 6.	Die polnische Bevölkerung in Pommerellen in den Jahren 1910 und 1921. ....	„ 24
Nr. 7.	Pommerellens politische Karte auf Grund der Wahlen zum polnischen Sejm am 5. November 1922. ....	„ 25
Nr. 8.	Der privilegierte Durchgangsverkehr der deutschen Züge durch das polnische Gebiet auf Grund der Konvention vom 21. April 1921. ....	„ 60
Nr. 9.	Der Personenverkehr im Jahre 1924 zwischen Ostpreussen und dem Reich (Eisenbahnverkehr und Schiffsverkehr auf der Linie „Swinemünde-Pillau“.) .....	„ 64
Nr. 10.	Güterverkehr zwischen Ostpreussen nach dem Reich: Anteile des Schiffs- und Eisenbahnverkehrs in den Jahren 1913 und 1923. ....	„ 68

---



27324

## Einleitung.

### DER VERSAILLER FRIEDENSVERTRAG UND DIE DEUTSCHE PROPAGANDA GEGEN POLENS ZUGANG ZUM MEERE.

Der 13. Punkt der historischen Erklärung Wilsons (die am 8. 1. 1918 auf dem Kongress in Washington gehaltene Rede) lautet:

„13. An independent Polish state should be erected which should include the territories inhabited by indisputable Polish populations, which should be assured a free and secure acces to the sea, and whose political and economic independance and territorial integrity should be guaranted by international covenant . . . .“

Auf Grund dieser Zusage verlangte Polen von der Friedenskonferenz in Paris die Zuteilung der Stadt Danzig — als des einzigen Hafens — nebst der Weichselmündung an Polen. Die sogen. Cambon'sche Kommission hatte auf Grund gewissenhafter, an Ort und Stelle durchgeführter Untersuchungen ihr Gutachten dahin abgegeben, dass Danzig Polen vorbehaltlos einzuverleiben sei. Auf den Protest Lloyd George's hin erkannte jedoch die Friedenskonferenz Polen an der Ostsee lediglich einen Küstenstreifen von 146 km Länge zu — hiervon 70 km der beiden Küsten der schmalen Halbinsel Hela — und aus der Stadt Danzig und dem umliegenden Gebiete (etwa 350.000 Einwohner und 1952 qm), das auch die Weichselmündung umfasst, wurde die „Freie Stadt“ geschaffen (Art. 100–108 des Versailler Vertrages) und dem Schutz des Völkerbundes unterstellt.

Die deutsche Delegation protestierte in Versailles — trotz der Annahme der 14 Punkte Wilsons am 11. November 1918 — gegen den Vorschlag der Friedenskonferenz, Polen einen Zugang zum Meere zu gewähren, und verlangte, dass die erwähnte Seeküste, Danzig und die Weichselmündung bei Deutschland belassen würden.

Der deutsche Protest wurde durch den berühmten Brief Clémenceau's — als des Präsidenten der Friedenskonferenz — vom 16. Juni 1919 (lettre d'envoi) und die ihm beigefügte „Réponse des Puissances Alliées et Associées aux remarques de la Délégation Allemande sur les conditions de la paix“ zurückgewiesen.

Der betreffende Abschnitt des „lettre d'envoi“ lautet:

„La Pologne obtiendra certains droits économiques à Dantzig; la ville même a été retranchée de l'Allemagne parcequ'il n'y avait pas d'autre moyne possible de fournir ce „libre et sur accès



à la mer“ que l'Allemagne avait promis de céder. Les contrepropositions allemandes . . . refusent un sûr accès à la mer à une nation de plus de vingt millions habitants, dont les nationaux sont en majorité tout le long du chemin qui conduit à la côte, afin de maintenir les relations par terre entre la Prusse orientale et la Prusse occidentale, dont le commerce s'est toujours fait principalement par mer. Ces contrepropositions ne peuvent donc pas être admises par des Puissances alliées et associées.“

Die entsprechenden Abschnitte der dem „lettre d'envoi“ beigefügten „Réponse des Puissances“ etc. lauten:

#### Section IX. Prusse orientale.

„ . . . Pour la Pologne, il est essentiel d'avoir des communications immédiates et ininterrompues avec Dantzig et le reste de la côte, au moyen de lignes de chemin de fer qui soient entièrement sous le contrôle de l'Etat Polonais. Les inconvénients que peuvent présenter les nouvelles frontières pour la Prusse orientale sont négligeables, quand on les compare à ceux que tout autre arrangement causerait à la Pologne . . . “

#### Section XI. Dantzig.

„ . . . Les intérêts économiques de Dantzig et de la Pologne sont identiques. Dantzig, le plus grand port de la Vistule, a essentiellement besoin d'avoir les relations les plus intimes avec la Pologne. L'annexion de la Prusse occidentale, y compris Dantzig, a privé la Pologne de l'accès direct à la mer auquel elle avait droit. Les puissances alliées et associées proposent que cet accès direct lui soit rendu. Il ne suffit pas que la Pologne reçoive le droit de se servir des ports allemands; la partie de la côte, si peu étendue qu'elle soit, qui est polonaise, doit lui être rendue. La Pologne demande et demande à juste titre, que la direction et le développement du port qui est son seul débouché sur la mer soient entre ses mains et que les communications entre ce port et la Pologne ne soient soumises à aucune autorité étrangère, de telle manière qu'à ce point de vue, l'un des plus importants pour son existence nationale, la Pologne soit placée sur un pied d'égalité avec les autres Etats des l'Europe.“

#### Partie XII. Ports, voies d'eau et voies ferrées.

„ . . . De même il est à remarquer que l'Allemagne à propos de la question de Dantzig se déclare prête à accorder, en vue du libre accès à la mer de la Pologne des facilités et avantages analogues à ceux qui lui sont demandés à Hambourg et Stettin en faveur de l'Etat Tchéco-Slovaque, mais elle prétend en faire dans les deux cas, sans rien objecter au fond, le sujet et l'enjeu d'une négociations particulière avec les seuls intéressés, sans aucune garantie internationale.“

Polen erhielt durch den Versailler Vertrag fast ganz Posen und  $\frac{3}{5}$  von Pommerellen (chem. Provinz Westpreussen).

Der Versailler Vertrag hatte jedoch in Art. 89 vorgesehen, dass Polen hierfür die Freiheit des Durchganges zwischen Deutschland und Ostpreussen sicherstellte. In Ausführung dieser Bestimmung und des Art. 98 des Vertrages wurde am 21. April 1922 in Paris das polnisch-deutsche Durchgangsabkommen geschlossen. Diese Konvention trat am 1. Juni 1922 in Kraft und wird von Polen zur vollen Befriedigung der wirtschaftlichen und Verkehrs-Interessen Deutschlands ausgeführt (siehe dritter Teil). Trotzdem werden von Zeit zu Zeit in der deutschen Presse Stimmen laut, dass Ostpreussen vom Mutterlande „abgeschnitten“ sei, dass dieser Zustand „unerträglich“ wäre, dass Deutschland eine Aenderung der im Versailler Vertrag festgesetzten Grenzen verlangen müsse, also vor allem die Rückabtretung des sogen. „Korridors“ an Deutschland.

Demgegenüber ist darzustellen, welche Bedeutung der Zugang zum Meere für Polen besitzt (Erster Teil), welches die Lage Ostpreussens ist (Zweiter Teil) und welche Verbindung dieses Land mit dem Reich hat (Dritter Teil).

Von vornherein muss mit Nachdruck betont werden, dass es den Deutschen nicht so sehr um die positiven Ziele geht, d. h. um die Wiedergewinnung dieser 146 km der polnischen Küste, als um negative, d. h. um das Durchschneiden der Verbindungswege Polens mit dem Meere, und damit mit dem Auslande. Man spricht vom Korridor, „dem angeblichen Verkehrshindernis“ und denkt gleichzeitig an die Annexion Danzigs, das nach dem Versailler Vertrag unter dem Schutze des Völkerbundes steht; man möchte die Vorgänge von 1772 und 1793 wiederholen, als Preussen bei der I. Teilung Pommerellen wegnahm, bis ihm Danzig im Jahre 1793 „als reife Frucht“, wie sich ein preussischer Diplomat ausdrückte, in den Schoß fiel. Man trachtet danach, Danzig wiederzugewinnen, den einzigen polnischen Hafen und die Weichselmündung, und hierdurch Polen von der Ostsee abzuschneiden und es dadurch in wirtschaftliche Abhängigkeit von Deutschland zu bringen. Polen ist an der eigenen Küste Herr und Eigentümer, in Danzig hat es — allerdings beschränkte — Rechte, aber immerhin Rechte, ob nun die eines Eigentümers (Eisenbahnen), eines Miteigentümers (Hafen- und Wasserwege) oder eines Kontrolleurs (Zoll). Dagegen strebt Deutschland an, indem es die Wegnahme Pommerellens und Danzigs betreibt, Polen auf die Rolle eines Klienten zu beschränken, dem man in deutschen Häfen Bedingungen diktieren kann. Der Plan ist klar: man möchte den Wohlstand Polens vernichten, es arm machen und schliesslich annekieren.

In seinem Streben nach obigem Ziel bekämpft Deutschland zwei Grundlagen der neuen Ordnung in Europa, die es selbst im Jahre 1918 und 1919 angenommen hat:

- a) es bekämpft den Punkt 13 Wilsons, der Polen den „freien und ungehinderten Zugang zum Meere“ sichert;
- b) es verlangt Abtretung von Pommerellen, das es im Versailler Vertrag an Polen abgetreten hat.

## ERSTER TEIL.

### Polens Zugang zum Meere.

Auf Grund des oben genannten Punktes 13 der Erklärungen Wilsons konnte Polen mit Recht hoffen, dass Danzig samt dem Hafen und der Weichselmündung Polen als sein „Zugang zum Meere“ einverleibt werden würde. Indessen erhielt Polen zwar als Eigentum das Küstengebiet von 146 km Länge, aber ohne Hafen und Weichselmündung, und umgekehrt gewisse Rechte im Danziger Hafen, aber ohne Territorium daselbst (s. Abb. Nr. 1). Hierdurch wurde ein Keil in den polnischen Besitzstand getrieben; die Beschränkung der Rechte Polens in Danzig — davon später — erleichtert Deutschland die Möglichkeit, diesen Keil zu verbreitern und bedroht ständig Polens Zugang zum Meere.

Das polnische Küstengebiet, von den Deutschen „Korridor“ genannt, das einen untrennbaren Teil von Polen bildet, und die „Freie Stadt Danzig“, — ein autonomes Gebilde unter dem Schutze des Völkerbundes, mit Polen in wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Hinsicht eng verbunden — stellen also in geographischer und territorialer Hinsicht den „Zugang Polens zum Meere“ dar, den die deutsche Propaganda zu beseitigen bestrebt ist.

Indem Polen von seinen Rechten in Danzig Gebrauch macht, beabsichtigt es gleichzeitig, an seiner eigenen Küste den „Zugang zum Meere“ zu verwirklichen und baut den Hafen in Gdynia, da jene Rechte in Danzig ihm nicht genügen, wie wir in folgendem nachweisen werden.

Zunächst ist das politische und wirtschaftliche Verhältnis Polens zu Danzig zu untersuchen und alsdann die Probleme der polnischen Küste zu betrachten.

## KAPITEL I.

### Die Freie Stadt Danzig.

#### 1. Der rechtliche und politische Aufbau.

Die wichtigsten Grundsätze, die im Versailler Vertrag und in der zwischen Polen und Danzig am 9. XI. 1920 abgeschlossenen Konvention festgelegt sind, sind folgende:

- a) Danzig ist eine „Freie Stadt“ unter dem Schutze des Völkerbundes;
- b) Danzig wird in die Zollgrenzen Polens einbezogen. Dieses ist am 1. 1. 1922 geschehen;
- c) Polen führt die auswärtigen Angelegenheiten Danzigs;
- d) das Eisenbahnnetz und der sogen. „control“, d. h. die staatliche Aufsicht darüber, stehen Polen zu;
- e) Polen hat das Recht, im Hafen eine Post-, Telegraphen- und Telephon-Verbindung mit Polen einerseits und mit den Ueberseeländern andererseits einzurichten;

- f) neben der genannten Konvention ist die Verfassung der zweite konstitutionelle Akt für die Freie Stadt Danzig. Sie ist im Einvernehmen mit dem Hohen Kommissar des Völkerbundes ausgearbeitet worden, der ständig in Danzig amtiert und in erster Instanz Streitfragen zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig entscheidet;
- g) die polnische Minderheit Danzigs untersteht demselben Schutz wie die fremden Minderheiten in Polen;
- h) die Verwaltung und Ausnutzung des Hafens, der Weichsel und der Wasserwege auf Danziger Gebiet, des Grundbesitzes, der im Zusammenhang mit dem Hafen steht und früher zum Deutschen Reiche oder Preussen gehörte, wird einer gemischten polnisch-Danziger Institution, „dem Ausschuss für den Hafen und die Wasserwege von Danzig“ übertragen. An seiner Spitze stehen polnische Kommissare als Vertreter der polnischen Regierung und Danziger Kommissare als Vertreter der Freien Stadt Danzig. Der Hafenausschuss hat Polen „le libre usage et le service du port et des moyens de communication visés à l'article 20, sans aucune restriction et dans la mesure nécessaire“ zu sichern;
- i) das Projekt der Verfassung, das von der im Mai 1920 gewählten Konstituante beschlossen war, wurde durch den Rat des Völkerbundes — nach Einführung gewisser Aenderungen — genehmigt und angenommen. Danach ruht die Leitung der Freien Stadt in den Händen des Senats, der die oberste Verwaltungsbehörde ist. 8 Senatoren als Dezernenten werden auf 4 Jahre durch den Volkstag gewählt, 14 weitere haben parlamentarischen Charakter. Zur Verabschiedung eines Gesetzes ist die Zustimmung des Senats und Volkstages notwendig. Der Volkstag besteht aus 120 Abgeordneten.

Die Freie Stadt Danzig ist nicht „ipso iure“ mit dem Zeitpunkt der Ratifizierung des Versailler Vertrages entstanden, sondern sie ist erst auf Grund einer Zusatzklärung vom 27. Oktober 1920, die auf Grund des Art. 102 des Vertrages durch England, Frankreich, Italien und Japan abgegeben wurde, ins Leben getreten: danach ist die Freie Stadt am 15. November 1920 entstanden, gleichzeitig trat die polnisch-Danziger Konvention in Kraft, die die Grundrechte Polens hinsichtlich des „Zugangs zum Meere“ auf dem Gebiet der Freien Stadt Danzig enthält. Der einzige Grund, weshalb die Stadt Danzig von Deutschland getrennt und in eine „Freie Stadt“ umgebildet wurde, war eben das Bestreben, Polen „den Zugang zum Meere“ zu sichern. Dies ist authentisch durch den ursprünglichen Plan, Danzig Polen einzuverleiben, sowie durch die oben erwähnte „Réponse“ vom 16. VI. 1919 bewiesen.

## 2. Polens Rechte im besonderen.

Während der Zugang Polens zum Meere an seiner eigenen Seeküste ein technisches Problem ist, das seine Verwirklichung

in dem Bau und dem Betrieb des Hafens in Gdynia finden soll, ist der „Zugang Polens zum Meere über Danzig“ umgekehrt ein rechtlich-politischer Begriff. Es handelt sich hier um ein ganzes Konglomerat von Berechtigungen, die entweder der Republik Polen — insbesondere hinsichtlich der Verkehrseinrichtungen auf Danziger Gebiet, d. h. der Eisenbahn, der unteren Weichsel und vor allem des Hafens — oder den einzelnen polnischen Staatsbürgern gegenüber der Freien Stadt Danzig zustehen.

Bezüglich der ersteren Gruppe handelte es sich darum, das Rechtsverhältnis Polens zu ihnen entsprechend zu bestimmen. Dies ist in folgender Weise geschehen:

- a) die Eisenbahnen (mit Ausnahme der Kleinbahnen) im Gebiet der Freien Stadt Danzig sind vom 1. 12. 1921 ab ohne Ausnahme in die Verwaltung und den Betrieb der polnischen Staatsbahn übergegangen. Das bewegliche und unbewegliche Vermögen, der Wagenpark ist zum grössten Teil gleichfalls Polens Eigentum, zu einem geringeren Teil formales Eigentum des Hafenausschusses, der gewisse Befugnisse hinsichtlich der sogen. „Hafenbahnen“ besitzt.
- b) Der Hafen, die Weichsel und die Wasserwege auf dem Gebiet der Freien Stadt Danzig unterstehen der Verwaltung und Benutzung „des Hafenausschusses“, einer gemischten polnisch-Danziger juristischen Person, die eine Emanation Polens und Danzigs zu je 50% bildet. Einzelheiten über den Hafenausschuss bringen wir später.

Der Vorzug des in die Hände Polens gelegten Eisenbahnsystems liegt darin, dass das hinsichtlich der Kilometerlänge zwar kleine, doch als „Zugang zum Meere“ wichtige Bahnnetz auf dem Gebiete der Freien Stadt Danzig ein integrierender Bestandteil der polnischen Staatsbahnen bildet: die Ware und der Reisende werden mit ihr direkt zum Kai, aufs Schiff — und in umgekehrter Richtung — befördert, ohne Dazwischentreten einer dritten Verwaltung. Da jedoch die Verwaltungs- und gesetzgebende Gewalt in der Hand des Senates und des Volkstages ruht, so ergeben sich hieraus im Bereich der Eisenbahnverwaltung, der Verwaltung der Zölle, der Post, des Hafens zahlreiche Unzuträglichkeiten für die polnischen Behörden, die sich in ständigen Konflikten äussern, deren Erledigung durch den Hohen Kommissar des Völkerbundes unter Überwindung grosser Schwierigkeiten erfolgt. Eine bestimmte Anzahl dieser Fragen, wie der vom Senat beanstandete Sitz der polnischen Staatsbahndirektion in Danzig, weiter das Recht zur Herausgabe von Verordnungen durch die Eisenbahndirektion, ist bisher noch nicht erledigt worden.

- c) Die Verwirklichung der polnischen Postrechte ist noch nicht erfolgt; auch hier waren lange Verhandlungen und mehrere Entscheidungen des Hohen Kommissars, ja sogar ein Gutachten des Internationalen Gerichtshofes im Haag

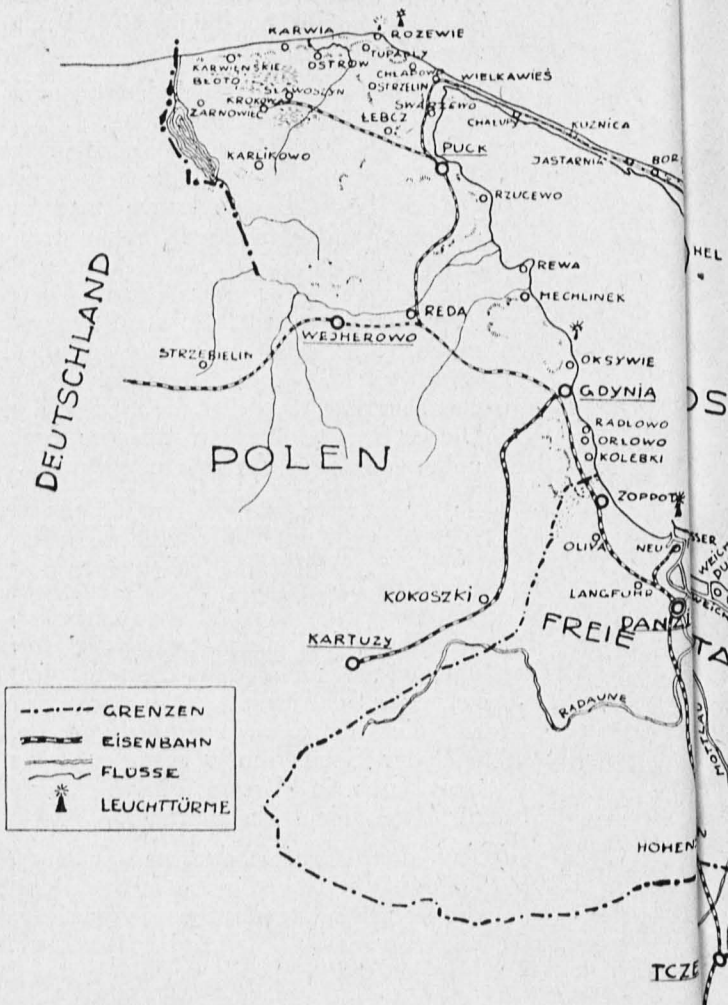
(17. 5. 1925) notwendig. Man muss also feststellen, dass in postalischer Hinsicht Polen keinen vollen Zugang zum Meere besitzt.

- d) Was das Zollsystem anbelangt, so ist Danzig auf Grund des Versailler Vertrages ab 1. 1. 22 in die Grenzen des polnischen Zollgebietes einbezogen worden und unterliegt der Legislative der polnischen gesetzgebenden Körper. Jedoch liegt die Exekutive bei der Danziger Zollverwaltung, und der Senat behauptet, dass diese Einheit selbständig sei, dass die Beamten den polnischen Bestimmungen nicht unterliegen und dass die polnische Regierung keinen Einfluss auf Ernennungen habe. Weiter erhebt der Senat Anspruch auf die Führung einer selbständigen Politik auf dem Gebiet der Ein- und Ausfuhr, er behauptet, dass dies nicht zur Zollgesetzgebung gehöre. Dieser Standpunkt hat dem polnischen Wirtschaftsleben unberechenbare Verluste eingetragen.

Die Bestimmung des Versailler Vertrages, die die Einbeziehung Danzigs in die polnischen Zollgrenzen ankündigte, bezweckte die Schaffung einer wirtschaftlichen Einheit Danzigs und Polens, indem sie Danzig im Innern die Verwaltungselbständigkeit beließ. Ohne diese wirtschaftliche Verbindung wäre der Hafen für Polen Ausland und würde nicht den Zugang zum Meere bilden. Die zahllosen Schwierigkeiten auf dem Gebiete des Zollwesens, die sich aus dem gegenwärtigen Aufbau ergeben, — so wie der Senat ihn versteht und ausführt — beweisen, dass auch in diesem Punkte „der Zugang zum Meere“ für Polen nicht gesichert ist.

- e) Auf dem Gebiete der auswärtigen Angelegenheiten behauptet der Senat, selbständige Politik führen zu können, die Polnische Regierung sei verpflichtet, seinen Weisungen nachzukommen, Verträge seien ausdrücklich in seinem Namen abzuschliessen usw. Polen hat hier eine Menge von Reibungsflächen mit dem Senat, wobei es Schritt für Schritt auf seinen Widerstand stösst. Auch in diesem Punkte ist der „Zugang zum Meere“ durchaus nicht verwirklicht und verursacht zahllose Schwierigkeiten. — Soviel über die grundsätzlichen Rechte der Republik Polen als solcher gegenüber Danzig.

Was die Rechte der einzelnen polnischen Staatsbürger anlangt, so sind diese Rechte teilweise in dem Warschauer Abkommen vom 24. X. 1921 geregelt, das nicht weniger als 244 Artikel enthält; geregelt ist hier das Recht des Erwerbs der Danziger Staatsangehörigkeit, der Grenzüberschreitung, der Niederlassung polnischer Firmen in Danzig, das Recht des Erwerbs von Immobilien, gerichtliche Angelegenheiten. Ferner findet hier ein Teil der Zoll-, Finanz-, Schiffahrts-Angelegenheiten, der Ein- und Ausfuhrfragen usw. seine Regelung.



Sowohl im Bereich der ersten Kategorie — der Rechte der Republik Polen in Danzig — wie auch in der zweiten, der Rechte der polnischen Staatsbürger, ist eine Reihe von Schwierigkeiten entstanden, da der Senat die abgeschlossenen Verträge gewöhnlich anders interpretiert, als die Polnische Regierung. Der Hauptgrund dieser abweichenden Auslegung ist der, dass der Senat ständig ausser Acht lässt, dass Danzig als „Freie Stadt“ lediglich deswegen errichtet worden ist, um Polen den Zugang zum Meere zu geben, dass daher seine Politik auf dem Gebiete der Verwaltung und Gesetzgebung sich in der Richtung zu bewegen hat, um diese grundsätzliche These zu verwirklichen, die übrigens in nichts die

### Abbildung Nr. 1

Die polnische und die Danziger Seeküste, von der Mündung der Piassnitz — deutsch-polnische Grenze — bis zum Dorfe Polsk auf der Frischen Nehrung, jenseits der Danzig-deutschen Grenze.



innere Selbständigkeit und den vorwiegend deutschen Charakter der Freien Stadt verletzt. Der Senat steht umgekehrt auf dem Standpunkte, dass die Freie Stadt ein souveräner Staat und daher berechtigt sei, eine vollkommen selbständige Politik zu führen, ohne Rücksicht auf die Interessen Polens und dessen Staatsbürger. Aus diesem Standpunkt des Senats, der dem Geiste und dem Wortlaute des Versailler Vertrages zuwiderläuft, ergeben sich ausserordentliche Schwierigkeiten rechtlicher Natur, die gemäss Art. 39 der Konvention vom 9. XI. 20 dem Hohen Kommissar zur Entscheidung unterbreitet werden. Nachstehend folgt ein Verzeichnis der Entscheidungen des Hohen Kommissars des Völker-



bundes, die auf Grund des Artikels 39 der polnisch-Danziger Konvention in den Jahren 1921, 1922, 1923 und 1924 gefällt worden sind:

### Jahr 1921.

Die polnische Transportwache in Neufahrwasser	am	4.	2.
Der Fall Puppel (Bauernbank)	„	28.	2.
Die Eisenbahnen auf dem Gebiet der Freien Stadt: Eigentum, Aufsicht usw.	„	15.	8.
Sichtvermerke für Ausländer zur Einreise nach Danzig	„	30.	8.
Kontrolle und Verwaltung der Weichsel auf dem Ge- biete der Freien Stadt	„	1.	9.
Die Eisenbahnen auf dem Gebiet der Freien Stadt Danzig, Sprache, Währung, Bezahlung der Taxen und Steuern. Erlass von Verordnungen, Be- setzung frei gewordener Stellen usw.	„	5.	9.
Option der Danziger Staatsbürger	„	26.	11.
Rechtliche Stellung des polnischen Fiskus, der pol- nischen Behörden, Aemter und Beamten, der pol- nischen Schiffe im Gebiet der Freien Stadt Danzig	„	6.	12.
Die Berechtigung der Danziger Behörden zur Aus- weisung polnischer und fremder Staatsangehöriger aus dem Gebiet der Freien Stadt Danzig	„	16.	12.
Die Führung der auswärtigen Angelegenheiten der Freien Stadt	„	17.	12.
Uebereinkunft in rechtlichen Fragen zwischen Danzig und Deutschland	„	18.	12.

### Jahr 1922.

Transitlager für polnisches Kriegsmaterial	am	7.	4.
Die polnische Post, Telegraphen und Telephon im Dan- ziger Hafen	„	25.	5.
Aufnahme von Auslandsanleihen durch die Gemeinden der Freien Stadt Danzig	„	22.	8.
Kompetenz der Vertretung der Republik Polen in Danzig	„	23.	8.
Vertretung der Freien Stadt Danzig auf internationalen Konferenzen	„	24.	8.
Pacht des Eigentums des Hafenausschusses	„	27.	10.
Vertrag mit Memel, geschlossen durch Polen im Namen Danzigs	„	3.	11.
Form des Schriftwechsels in auswärtigen Angelegen- heiten der Freien Stadt Danzig	„	28.	11.
Ansprachen des Hafenausschusses	„	5.	12.
Einrichtung der polnischen Eisenbahndirektion in Danzig, die ausserhalb des Gebietes der Freien Stadt befindliche Linienverwaltung	„	12.	12.
Polens Forderung einer Entschädigung von Danzig für den infolge der Verzögerung der Munitionsum- ladung entstandenen Schaden	„	20.	12.

Einrichtung der polnischen Briefsortierungsstelle auf dem Danziger Hauptbahnhof	am 23. 12.
Unterbringung einer polnischen Firma auf dem Danziger Hauptbahnhof in der Eigenschaft eines amtlichen Reisebüros	„ 31. 12.

### Jahr 1923.

Die Finanzlage des Hafenausschusses	am 29. 4.
Sichtvermerk für Danziger Staatsangehörige zur Ausreise aus Polen über eine andere als die polnisch-Danziger Grenze	„ 1. 5.
Besteuerung der von der polnischen Regierung auf dem Gebiet der Freien Stadt Danzig erworbenen und für Regierungszwecke benutzten Besitztümer	„ 22. 5.
Die diplomatische Stellung der polnischen Regierungsbeamten	„ 23. 5.
Die Berechtigung des Hafenausschusses zur Aufnahme von Anleihen	„ 24. 5.
Polizei des Hafenausschusses	„ 6. 6.
Liquidation des Eigentums eines Danziger Staatsangehörigen in Polen	„ 24. 6.
Die Flagge des Hafenausschusses	„ 13. 12.

### Jahr 1924.

Die Entsendung eines Vertreters der Freien Stadt Danzig zur internationalen Eisenbahnkonferenz in Bern	am 8. 1.
Die Ausgabe von Pässen an Danziger Staatsbürger	„ 28. 1.
Mottlau und Kaiserhafen	„ 29. 1.
Das Postamt in Neufahrwasser	„ 23. 2.
Der Fall Damaschke	„ 23. 7.
Die Frage der Ortsbezeichnungen	„ 31. 7.
Die Frage der Ausweisung Danziger Staatsangehöriger aus Polen	„ 1. 8.
Beitritt Danzigs zur Breslauer Eisenbahnkonvention	„ 18. 10.
Bau der Fähre auf dem Holm	„ 5. 11.
Einführung von Ausfuhrzöllen	„ 6. 11.
Ratifizierung der polnisch-Danziger Verträge	„ 7. 11.
Zuteilung von Danzigern zu den polnischen Konsulaten	„ 8. 11.
Verteilung des Weichsel-Betriebsmaterials	„ 9. 11.
Polizei des Hafenausschusses	„ 10. 11.
Postkonferenz in Stockholm	„ 10. 11.
Liquidation der Körperschaft des öffentlichen Rechts „Die Danzig“	„ 15. 11.

Dieses Verzeichnis gibt noch kein vollständiges Bild der Schwierigkeiten, die die polnische Regierung in dem einzigen Hafen, in welchem sie den garantierten „Zugang zum Meere“ besitzt, ständig zu bekämpfen hat!

Wenn dieser „Zugang“ in der Praxis so erschwert ist, dass die Beseitigung der Schwierigkeiten gewöhnlich erst durch eine Entscheidung des Hohen Kommissars erfolgt, dann kann man sich ein Bild davon machen, wie dieser „Zugang zum Meere“ für Polen in deutschen Häfen aussehen würde! Wenn schon das kleine, unter dem Schutze des Völkerbundes stehende Danzig, sich der Verwirklichung der Rechte Polens widersetzt, so würde umso mehr das mächtige Deutschland es verhindern. Danzig möchte zwar Polens „Zugang zum Meere“ sein, aber in eigenartiger Weise, es will, dass Polen sein Kunde würde, dass es sich seiner kaufmännischen Organisation bediente, mit einem Wort, dass es von ihm in Abhängigkeit gerate. Dies ist mit dem Zweck des Versailler Vertrages unvereinbar.

### 3. Der Ausschuss für den Hafen und die Wasserwege von Danzig.

Der Versailler Vertrag hat in Art. 104 Nr. 2 Polen „le libre usage et le service des voies d'eaux, docs, bassins, quais et autres ouvrages sur le territoire de la Ville libre, nécessaires aux importations et exportations de la Pologne“ zugesichert, was in Verbindung mit dem „lettre d'envoi“ vom 16. 6. 1919 nur besagen konnte, dass Polen die ausschliessliche Verwaltung des Hafens erhalten sollte, da „service“ = Betrieb bedeutet. Indessen hat die am 9. 11. 20 zwischen Polen und Danzig unter Vermittlung der Grossmächte geschlossene Pariser Konvention Polen nicht nur die ausschliessliche Verwaltung des Hafens, sondern ausserdem die Verwaltung der Weichsel auf dem Gebiete der Freien Stadt Danzig genommen, was ihm durch Art. 104 Nr. 3 des Vertrages ausdrücklich zugesichert war. Der Hafen, die Weichsel, sowie die Wasserwege im Gebiet der Freien Stadt Danzig sind, wie oben erwähnt, einer gemischten polnisch-Danziger Anstalt unter dem Namen „Ausschuss für den Hafen und die Wasserwege von Danzig“ übertragen worden, der überdies Eigentümer des Hafens sowie seines Geländes und seiner Einrichtungen geworden ist.

Der Zugang Polens zum Meere, der anfänglich so gedacht war, dass Danzig an Polen abgetreten werden sollte, späterhin derart, dass Polen die Verwaltung des Hafens und der Weichsel im Gebiet der zu errichtenden Freien Stadt übertragen werden würde, ist in der dritten Etappe auf den Mitbesitz und die Mitverwaltung Polens — von 50% — reduziert worden, während die anderen 50% des Mitbesitzes und der Mitverwaltung, die Freie Stadt Danzig erhielt.

An der Spitze dieser Anstalt stehen die Delegierten der polnischen Regierung und der Freien Stadt. Wird ein Einvernehmen nicht erzielt, so entscheidet der vom Völkerbund ernannte Präsident schweizerischer Nationalität (Art. 19 der Konvention).

Der Hafenausschuss ist als Anstalt von Polen und Danzig unabhängig, da er von ihnen abgesondert ist. Die polnische Regierung und der Senat haben auf ihn nur durch ihre Delegationen Einfluss.

Im Lichte dieser von der Pariser Konvention geschaffenen Rechtslage sind die Rechte Polens im Danziger Hafen doppelter Natur.

- a) Polen ist Kunde im Hafen und hat als solcher für den polnischen Import und Export und für die polnische Schifffahrt gesicherte Rechte (Art. 26 und 28 der Pariser Konvention vom 9. 11. 20).

Art. 26 der Konvention lautet:

„Der Ausschuss wird verpflichtet sein, Polen die freie Benutzung des Hafens und der Verkehrsmittel, von denen im Art. 20 die Rede ist, ohne jede Beschränkung und in einem für die Sicherstellung des Ein- und Ausfuhrverkehrs nach Polen und aus Polen notwendigen Masse zu gewährleisten. Der Ausschuss wird ferner verpflichtet sein, alle notwendigen Massnahmen zu ergreifen, um die Entwicklung und Verbesserung des Hafens und der Verbindungswege zwecks Befriedigung aller Bedürfnisse dieses Verkehrs sicherzustellen.“

Art. 28 lautet:

„In jedem Falle und unter allen Umständen wird Polen berechtigt sein, über Danzig Waren aller Art, die durch die polnischen Gesetze nicht verboten sind, ein- und auszuführen.“

Auf Grund des Artikels 26 hat der Hohe Kommissar die Entscheidung vom 27. 10. 22 gefällt, dass der Hafenausschuss seine Lagerschuppen, Speicher und Lagerplätze vor allem an polnische Firmen zu verpachten hat, sofern er sie nicht selber benutzt, in welchem Falle die Lagerschuppen usw. allen gleich zugänglich sind. Polen nimmt also in dieser Hinsicht im Danziger Hafen eine bevorzugte Stellung ein. Dieses Privileg hat zur Zeit keine grosse praktische Bedeutung mehr, da der grössere Teil der Lagerschuppen, Plätze usw. in eigener Regie des Hafenausschusses steht und allen Firmen ohne Rücksicht auf Staatsangehörigkeit zugänglich ist.

- b) Polen als Staat ist — neben der Freien Stadt Danzig — Miteigentümer und Mitverwalter des Hafens und hat also die Mitverwaltung, Mitwirkung und Mitkontrolle in sämtlichen Hafenangelegenheiten.

In der Praxis stösst die Verwirklichung dieser Rechte Polens — Amtssprache, Anstellung von Beamten polnischer Herkunft — angesichts des Widerstandes der Danziger Delegation auf erhebliche Hindernisse. Es ist klar, dass dadurch in einem so komplizierten Apparat, wie ihn der Hafen darstellt, ein Zusammenarbeiten grosse Schwierigkeiten entstehen, die sich nur teilweise beseitigen lassen.

#### 4. Die wirtschaftliche Entwicklung Danzigs und des Hafens in den Jahren 1920 — 1925.

Danzig, dem polnischen Zollgebiet einverleibt, erhielt ein umfangreiches, früher durch die russische Zollmauer getrenntes Hinterland. Es sollte von nun an der Hafen des wiedererstandenen Polens werden, zu seiner historischen Rolle zurückkehren. Und da infolge der ungünstigen politischen Verhältnisse Danzig im Laufe des XIX. Jahrhunderts auf die Rolle eines Hafens von lokalem Charakter, oder höchstens von Provinzcharakter zurückgegangen war, musste es sich jetzt in beschleunigtem Tempo den veränderten Verhältnissen anpassen, musste es jetzt für die gewaltige Zunahme des Verkehrs gerüstet sein.

Unter Würdigung dieses Umstandes ist der Hafenausschuss mit voller Energie daran gegangen, Verbesserungen im Danziger Hafen durchzuführen. Vom Zeitpunkt der Übernahme der Hafenverwaltung durch den Ausschuss sind für den Holzhandel rund 1.900.000 qm Lagerplätze zur Verfügung gestellt, ist eine Reihe neuer Läger und Speicher erbaut worden, sodass zur Zeit die Gesamtfläche dieser letzteren etwa 230.000 qm beträgt. Die Gesamtlänge der in dieser Zeit gebauten direkten Anschlussgleise im Hafen beträgt etwa 33 km. Der Warenumschatz ist dank der Beschaffung neuer Kräne durch den Hafenausschuss und durch Privatfirmen erleichtert und verbilligt worden.

Die Durchführung dieser Verbesserungen hat es Polen gestattet, in Danzig einen erheblichen Teil seines Überseehandels zu konzentrieren, was die Entwicklung dieses Verkehrs in diesem Hafen günstig beeinflusste. Nach den amtlichen Statistiken ist die Reg. Netto-Tonage der Schiffe, im Ein- und Ausgange von 1.963.805 im Jahre 1912 auf 3.283.033 im Jahre 1924 gestiegen.

Die Zahl der Schiffe betrug:

	Eingang:	Ausgang:
1912	2480	2480
1923	2913	2873
1924	3312	3330
1925 (I Halbjahr)	1520	1526

Auf die wachsende Bedeutung Danzigs für den internationalen Verkehr, auf den Übergang dieses Hafens aus der Reihe der Häfen von lokaler Bedeutung zu einem Welthafen, weist auch die Verschiedenartigkeit der im Hafenverkehr gezeigten Flaggen hin. Während im Jahre 1913 kaum 8 Nationalitäten an dem Danziger Hafenverkehr Anteil hatten, sind im Jahre 1924 — 18 Nationalitäten vertreten.

Auf das immer grössere Interesse der Auslandskreise für den Danziger Hafen weist auch die ständige Vermehrung der festen Schiffsverbindungen Danzigs hin. Zur Zeit halten mit Danzig über 15 Schiffsahrtsgesellschaften ständige Verbindungen aufrecht. Eine ständige Verbindung besteht von Danzig nach London, Hamburg,

Libau, Reval, Hull, Kopenhagen, nach den norwegischen Häfen, nach Le Havre und Dunkerque, nach New York, Amsterdam, Antwerpen, Bordeaux. Endlich ist eine ganze Reihe von selteneren und unregelmässigen Verbindungen vorhanden.

Bei der Betrachtung des Hafenverkehrs im Danziger Hafen treten auch grosse Aenderungen gegenüber der Vorkriegszeit zu Tage. Auffallend ist die Abhängigkeit der Entwicklung des Verkehrs im Hafen von der Wirtschaftslage in Polen. So musste z. B. im Jahre 1921 das durch die Kriege erschöpfte, von Waren vollkommen entblösste Polen erhebliche Mengen von Artikeln des täglichen Bedarfs, vor allem Nahrungsmittel, aus dem Auslande einführen. In der Statistik des Danziger Hafens stehen diese Artikel im Jahre 1921 mit der Ziffer von 473.930 t, was fast zehnfach die Vorkriegsziffer (52.073) übersteigt. Die Einfuhr von Salzheringen, eines der hauptsächlichsten Lebensmittel für die Bevölkerung Osteuropas, hat sich im Vergleich zu den Vorkriegszeiten — 42.597 zu 112.000 t — fast verdreifacht.

Wir sehen also, dass in dieser ersten Zeit seiner wirtschaftlichen Verbindungen mit Polen Danzig den Charakter eines Importhafens annimmt. In dem Masse jedoch, in dem die durch den Krieg geschlagenen Wunden vernarben und der wirtschaftliche Apparat Polens regelmässiger zu werden beginnt, verringert sich die Einfuhr der Lebensmittel, da Polen in dieser Hinsicht nicht nur für sich selber ausreicht, sondern den Ueberschuss seiner landwirtschaftlichen Produktion noch selber ausführen kann. Anstelle der Einfuhr von Lebensmitteln sehen wir daher die wachsende Einfuhr von Kunstdünger. Kunstdünger und chemische Artikel (deren Einfuhr im Jahre 1912/1913 228.747 t betrug) stehen in der Statistik vom Jahre 1921 mit der Ziffer von 51.687, im Jahre 1922 — 94.093 t, im Jahre 1923 — 219.116 t, was 69% des ganzen Imports dieses Artikels nach Polen ausmacht. Im ersten Halbjahr 1924 beträgt diese Ziffer — 137.084 t. Das schnelle und ständige Anwachsen dieser Ziffern, die zuletzt die Vorkriegsziffern bereits überflügelt haben, weist auf die Besserung der Landwirtschaft in Polen und auf die Ausdehnung des Hinterlandes Danzigs hin.

Da in Polen neben der Landwirtschaft auch die Industrie mit schnellen Schritten vorwärtsschreitet, so kommen über Danzig immer mehr Rohstoffe für ihre Bedürfnisse herein; dies betrifft in erster Linie Baumwolle für den Bedarf der polnischen Textilindustrie. Vor dem Kriege erfolgte die Baumwolleneinfuhr für die polnische Industrie ausschliesslich über Bremen. Im Danziger Hafen war Baumwolle überhaupt nicht vertreten. Als Ergebnis der Heranziehung dieses Artikels nach dem Danziger Hafen sehen wir ein ständiges Anwachsen der Einfuhrziffer dieses Artikels. Im Jahre 1923 wurden über Danzig 16 333 t Baumwolle eingeführt, was 27% des Gesamtverbrauchs der polnischen Industrie darstellt. Ebenso betrug die Einfuhr von Wolle, die sich

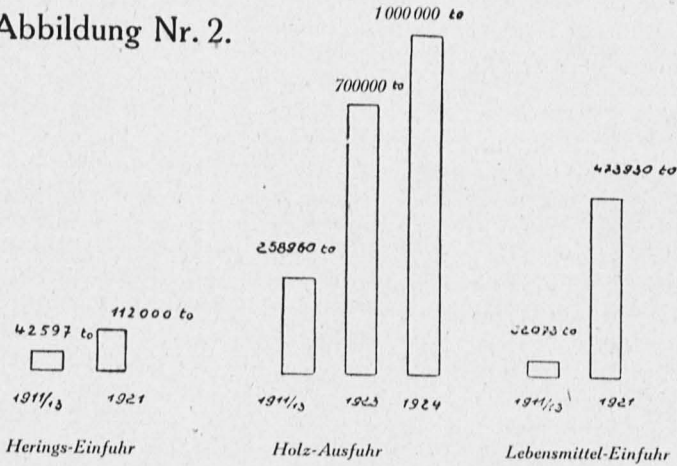
jetzt erst im Danziger Hafen zeigt, im Jahre 1922 = 1809 t, was 6% ausmacht, und im Jahre 1923 = 8432 t, was 40% der Gesamteinfuhr dieses Artikels nach Polen darstellt.

In dem Masse, in dem die Konsolidierung des Wirtschaftslebens Polens fortschreitet, erhält — neben der Einfuhr — die Ausfuhr eine immer grössere Bedeutung. Im Jahre 1923 beträgt die Ausfuhrziffer in der Statistik des Danziger Hafens bereits 1 026 864 t gegenüber 654 929 t Einfuhr.

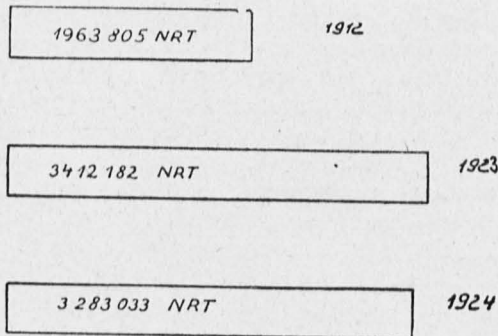
An der Spitze der Exportartikel steht das Holz, dessen Ausfuhr über den Danziger Hafen ununterbrochen von Jahr zu Jahr wächst und die Vorkriegsziffern erheblich übersteigt; in den Jahren 1911 und 13 = 258 960 t, 1920 = 48 577 t, 1921 = 209 434 t,

*Ausfuhr und Einfuhr einiger Artikel über Danzig.*

Abbildung Nr. 2.



*Gesamtverkehr im Danziger Hafen.*



im Jahre 1922 = 335 214 t und im Jahre 1923 = 700 210 t; im Jahre 1924 dagegen 1 000 000 t. Derart hohe Ziffern sind dank der Konzentrierung fast der ganzen polnischen Ausfuhr dieses Artikels über Danzig erreicht worden, indem die polnischen Eisenbahntarife derart gestaltet wurden, dass die Ausfuhr von polnischem Holz über Danzig aus fast allen Waldgebieten Polens sich billiger stellt, als die Ausfuhr über die Konkurrenzhäfen Danzigs. Von anderen Ausfuhrartikeln wäre noch Zucker zu erwähnen, von dem im Jahre 1923 = 113 067 t und in den ersten 10 Monaten des Jahres 1924 = 110 484 t ausgeführt wurden, und zwar dank der Tatsache, dass die gesamte polnische Ausfuhr nach Danzig gerichtet war (siehe Abbildung Nr. 2.) Als neuer Exportartikel treten nach dem Kriege im Danziger Hafen Petroleum und seine sonstigen Nebenprodukte auf, die vor dem Kriege nach Polen importiert worden waren. Die Ausfuhr betrug im Jahre 1923 = 25 519 t. Dies geschieht dank dem Umstande, dass Polen gegenwärtig seinen ganzen Bedarf mit dem in Kleinpolen (ehem. Galizien) gewonnenen Petroleum deckt und den Ueberschuss ausführen kann. Aehnlich steht es mit der Kohle. Letztere, die vor dem Kriege in Danzig als Artikel überhaupt nicht existierte, erscheint auf dem hiesigen Exportmarkt im Jahre 1923 mit 29 271 t und im ersten Halbjahr 1924 mit 20 672 t. Polens Kohlenreichtum lässt die Annahme zu, dass diese Ziffer noch weiter wachsen wird. Mitte 1925 setzte eine erfreuliche Ausfuhr der Kohle nach Italien, Schweden und Dänemark ein.

Betrachtet man obige Ziffern, so muss man daran denken, dass man — trotzdem Polen die schwerste Zeit bereits überstanden hat — den augenblicklichen Zustand nicht als normal ansehen kann. Obwohl sich heute die Lage der Landwirtschaft und der Industrie erheblich gebessert hat, sind noch die Kredit-schwierigkeiten zu überwinden. Erst nach Beseitigung dieses letzteren Hindernisses wird sich Polens Wirtschaftsleben zur vollen Blüte entfalten, wodurch sich wohl seine Konsumkraft wie auch die Ergiebigkeit der Produktion heben wird. Jedenfalls weist der Umstand, dass sich die wirtschaftlichen Erscheinungen in Polen im Warenverkehr Danzigs widerspiegeln, auf die starke wirtschaftliche Abhängigkeit Danzigs von Polen und auf die sie verbindenden geopolitischen Kräfte hin. Die bisherige ständige Zunahme der Tendenzen, die bei der Neuordnung der Verhältnisse zutage traten, erlaubt, eine weitere Entwicklung in dieser Richtung anzunehmen.

Gehen wir nunmehr zur Analyse der einzelnen Erscheinungen des wirtschaftlichen Lebens Danzigs über, so sehen wir seine aussergewöhnlich schnelle Entwicklung. Innerhalb einer kurzen Spanne Zeit von 1921 bis 1925 setzte eine auffallende Entwicklung ein. Danzig, das vor dem Kriege ein deutscher Hafen von ganz lokaler Bedeutung war, ist nach seiner Einverleibung in das polnische Zollgebiet zu neuem Leben erwacht. Die Danziger Industrie, die vor dem Kriege eine Treibhausblüte war — Aera Gossler! —

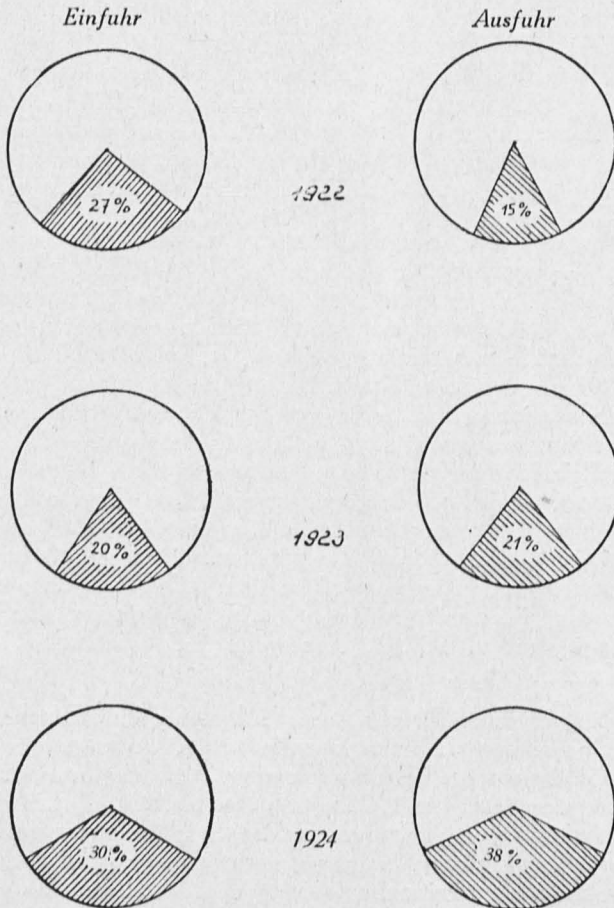


gewann weite Absatzmärkte in Polen, das bedeutend weniger industrialisiert ist als Deutschland, und wurde gleichzeitig die Konkurrenz der westdeutschen Grossindustrie los. Dieses ermöglichte die Gründung einer Reihe neuer Industriezweige in Danzig und belebte die früheren. Die Metallindustrie arbeitet am Bau und an der Montage von Wagons und Lokomotiven für die polnischen Eisenbahnen, 20 Schneidemühlen mit insgesamt 50 Gattern bearbeiten das in rohem Zustande ankommende Holzmaterial, es entwickeln sich die chemische, die Textil- und die elektrotechnische Industrie.

Die Zahl der Banken in Danzig hat sich erheblich vermehrt, da hier Zweigstellen bedeutender polnischer Banken entstanden sind, eine Reihe von Handelsfirmen eröffnet hier ihre Filialen;

### Abbildung Nr. 3.

Der prozentuale Anteil Danzigs am Aussenhandel Polens  
(abgesehen vom Kohlenexport)

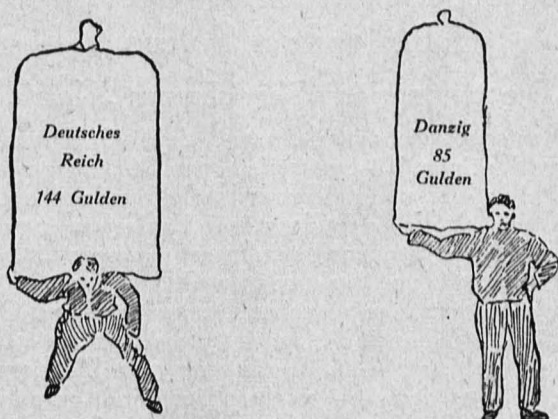


das alles zusammen hat zur Beschleunigung des Pulses des wirtschaftlichen Lebens in Danzig in hervorragendem Masse beigetragen. Danzig erinnert sich seines alten Glanzes, als es Anfang des XVII. Jahrhunderts als polnischer Hafen gleichzeitig der grösste Hafen an der Ostsee und eine der grössten Handelsstädte Europas war.

Danzig zieht aus seiner Einbeziehung in das wirtschaftliche und Verkehrs-System Polens grosse Vorteile; der prozentuale Anteil am Aussenhandel Polens nimmt ständig zu (s. Abbildung Nr. 3); allerdings ist bei dieser Berechnung die Kohle ausgenommen, die im polnischen Export eine so bedeutende Rolle spielt, jedoch ging sie bis Mitte 1925 zum überwiegenden Teil nach den in der Nähe der deutsch-polnischen Grenze gelegenen Ortschaften; bis dahin kam sie für den Export in einem breiteren Masstabe über Danzig nicht in Frage.

Diese Vorteile, die Danzig erlangt, müssen besonders hervorgehoben werden, da sie die Stadt auf eine bessere wirtschaftliche Stufe stellen, als wenn sie bei Deutschland verblieben wäre; es genügt festzustellen, dass die Steuerbelastung pro Jahr und Kopf beträgt:

Abbildung Nr. 4.



in Deutschland: 144.— Gulden (s. Abbildung Nr. 4)  
in Danzig: 85.— Gulden.

Dieses günstige Verhältnis verdankt Danzig seiner engen Verbindung mit Polen, insbesondere den Zolleinnahmen, die eine der Hauptpositionen des Budgets der Freien Stadt darstellen. Gemäss dem Warschauer Abkommen vom 24. X. 21 wird die Gesamtsumme der Zolleinnahmen, die auf dem Gebiete Polens und Danzigs erhoben sind, unter die Parteien auf Grund des Verhältnisses der Einwohnerzahl sowie des Durchschnittsverbrauchs der verzollten Waren, die auf einen Einwohner jedes der beiden

Gebiete entfallen, geteilt. Die Verbrauchsnorm, die auf einen Einwohner der Freien Stadt entfällt, ist in einer Höhe festgelegt worden, die sechsmal mehr ausmacht, als die auf einen Einwohner Polens entfallende Norm. Man hatte sich hier nach den Angaben der Handelsstatistik von 1919 gerichtet, d. h. aus einer Zeit, als Danzig nach fünfjähriger Blockade sich mit Auslandswaren versorgte und Polen infolge der noch nicht geordneten finanziellen Verhältnisse und des geführten Krieges einen sehr kleinen Verbrauch hatte. Die Annahme eines derartigen, dem gegenwärtigen Zustande nicht entsprechenden Grundsatzes schuf für Danzig eine aussergewöhnlich günstige Situation, da Danzig an den Gesamtzolleinnahmen einen Anteil von 7,35% — statt 1% — hat, das ihm auf Grund der Einwohnerzahl zukommen würde. So stellen denn die Zolleinnahmen in sämtlichen Voranschlägen der Freien Stadt die bedeutendste Position dar. Eine Ausnahme bildet auch nicht in dieser Hinsicht der Voranschlag für 1925. Die Zolleinnahmen, die für das Jahr 1924 mit 7.825.000 G veranschlagt waren, stehen im Voranschlag für das Jahr 1925 mit 17.500.000 G und überragen hiermit alle anderen Positionen.

## KAPITEL II.

### Das polnische Küstenland als integrierender Bestandteil Polens.

#### 1. Die tendenziöse Bezeichnung „Korridor“.

Die deutsche Propaganda nennt den nördlichen Teil Pommerns und seinen Küstenstreifen von 76 km an der Ostsee, der durch den Versailler Vertrag Polen zugesprochen wurde, „Korridor“, um mit dieser tendenziösen Bezeichnung umso leichter die öffentliche Meinung zu beeinflussen; dieser „Korridor“ sei eine Angelegenheit von sekundärer Bedeutung für Polen und gleichzeitig eine Schranke zwischen Deutschland und Ostpreussen. Das, was für 27 Millionen Polen der unbedingt notwendige „Zugang zum Meere“ ist, — in Ergänzung von Danzig — der im 13. Punkt Wilsons feierlich versprochen und garantiert wurde, das setzt die deutsche Propaganda mit der Bezeichnung „Korridor“ herab und behauptet, es bilde eine Schranke für die 2 Millionen Deutscher in Ostpreussen in ihrem Verhältnis zum Reich.

Wenn die deutsche Propaganda zu der Schaffung der Bezeichnung „Korridor“ für einen wirtschaftlich wichtigen Teil Polens ihre Zuflucht nimmt, so bekennt sie damit, dass ihre Aussichten auf Erfolg schwach sein müssen; sie wagt es nämlich nicht zu sagen: „Polen braucht keinen Zugang zum Meere“, sondern sie sagt: „Der polnische Korridor ist eine Barriere für Ostpreussen.“ Die Bezeichnung „Korridor“ pflegt zwar für ähnlich herausgeschnittene längliche Teile des betreffenden Staates angewandt zu werden; das Gebiet von Petsamo, das im Frieden von Dorpat am 2. II. 1920 von Russland an Finnland abgetreten wurde, bildet

z. B. für Finnland den Korridor zum nördlichen Eismeer; man spricht auch von einem Karpathen-Korridor der Tschecho-Slowakei. Beide Korridore sind jedoch nicht in dem Masse lebenswichtige Bedingungen für ihre Existenz, wie der sogen. polnische „Korridor“, der Polens Zugang zum Meere bildet.

## 2. Die geopolitische Bedeutung des nördlichen Pommerellens für Polen.

Die Wojewodschaft Pommerellen, deren nördlicher, an die Ostsee grenzender Teil „Korridor“ genannt wird, umfasst etwa 16.000 qm und zählt rund 1 Million Einwohner. Dieses Küstenland besitzt keine spezielle Bedeutung für Deutschland, was leicht verständlich ist, da Deutschland 498 km der Nordseeküste und 990 km der Ostseeküste, insgesamt also 1488 km Seeküste sein eigen nennt. Es wird ihm also nicht an diesen weiteren 76 km Küste gelegen sein. Aber für Polen haben diese 76 km Seegrenze, durch die es an die Ostsee stösst, und damit mit allen Meeren der Welt verbindet, potentiell den gleichen Wert wie jene 1488 km der deutschen Küste, bzw. wie die 8000 km der Seeküste Englands, also seiner ganzen Küste.

Ein deutscher Schriftsteller, Ernst Tiessen, schreibt in einem Artikel, betitelt „Der Friedensvertrag von Versailles und die politische Geographie“ (Zeitschrift für Geopolitik 1924 S. 211):

„Von besonderer Bedeutung aber ist die Seegrenze, deren hinreichende Ausdehnung nebst ihrer günstigen Lage zum Weltmeer seit der beherrschenden Entwicklung des überseeischen Verkehrs geradezu eine Lebensbedingung für einen kräftigen, volkreichen Staat geworden ist.“

Der „Korridor“ — in seiner weiteren Bedeutung — d. h. mit Danzig — umfasst nicht nur die einzige Seegrenze Polens, sondern auch die Mündung seines einzigen grossen Stromes. Die Weichsel ist das Rückgrat Polens, das polnische Volk „ist mit ihr verwachsen“, indem es an ihren Ufern von den Quellen bis fast zur Mündung wohnt. Die alte Hauptstadt Polens, Krakau, und seine jetzige Hauptstadt, Warschau, sind an der Weichsel gelegen, ebenso, wie sein einziger Hafen, Danzig. So wie die wichtigsten Flüsse Mitteleuropas — mit Ausnahme der Donau — von Süden nach Norden fliessen: die Seine, der Rhein, die Weser, Elbe, Oder, so auch die Weichsel, wodurch sie der geographische und wirtschaftliche Wegweiser für Polen ist: Polens Aus- und Einfuhr geht längs der Linie der Weichsel von Süden nach Norden und umgekehrt, wobei es sich unter Vermittelung des Meeres nach den baltischen Ländern und den Grossmächten des Westens: nach Frankreich, England, Italien und den Vereinigten Staaten von Nordamerika orientiert. Dank der eigenen Küste und der Möglichkeit der Seeverbindung ist Polen gewissermassen Nachbar dieser Länder, während es nach der von Deutschland propagierten These eine Enklave zwischen Deutschland und Russland sein würde.

Es ist kein Zufall, dass alle grossen deutschen Häfen an Flussmündungen liegen: Königsberg am Pregel, Stettin an der Oder, Hamburg an der Elbe, Bremen an der Weser; da die Mündung des Rheins in Holland liegt, hat Deutschland am Ende des XIX. Jahrhunderts „die deutsche Rheinmündung“ durch den Dortmund-Ems-Kanal geschaffen, an dessen Mündung sich der grosse Seehafen Emden befindet. Der Versailler Vertrag hat Deutschland nur den kleinen Hafen Memel und den mittleren Hafen Danzig genommen. Wenn jetzt Deutschland danach strebt, Danzig mit der Weichselmündung und Polen seine 76 km Küste wegzunehmen, so wäre das gleichbedeutend damit, als wenn man Deutschland seine ganze Küste von 1488 km von Emden bis Königsberg mit den beiden Welthäfen Bremen und Hamburg, mit Stettin und Königsberg, mit etwa 60 mittleren und kleinen Häfen fortnehmen wollte! Das Bestreben, Polen den „Korridor“ wegzunehmen, würde potentiell dasselbe bedeuten, wie die Losreissung Rotterdams von Holland, Antwerpens von Belgien, wie die Idee, Frankreich und England mit einem fremdstaatlichen Küstenring zu umgeben; ebenso, wie diese Ideen unausführbar sind, ebenso paradox ist der Gedanke, das unabhängige Polen von der See und der Weichselmündung durch einen Landstreifen abzuschneiden.

Ausser den völlig realen, geographischen und wirtschaftlichen Tatsachen spielen noch psychologische und kulturelle Momente eine wichtige Rolle. Die Weichsel war im Laufe der 1000 jährigen Geschichte Polens stets ein integrierender Teil seines Organismus, ein Organ, das man nicht ungestraft amputieren darf, wenn man das polnische Volk und seinen Staat nicht zum Tode verurteilen will. Wie innig die Weichsel mit dem Schicksal Polens verbunden ist, dafür möge — statt aller anderen Beweise — nur jene Erinnerung an „das Wunder an der Weichsel“ sprechen, an jene denkwürdige Schlacht bei Warschau, die am 15. August 1920 begann, die über das Geschick Polens und Europas entschied, indem sie es vor dem Bolschewismus rettete.

Polen schöpft demnach aus der Weichsel nicht nur wirtschaftliche, sondern auch psychologische und kulturelle Kräfte, und da die Weichsel von der Quelle an im Gebiete Polens bleibt, schöpft es jene Kräfte in einem stärkeren Masse, wie z. B. Deutschland aus dem sagenumwobenen Rhein, dessen Quellen und Mündungen doch ausserhalb Deutschlands liegen, und der in seinem oberen Lauf die Grenze Deutschlands mit der Schweiz und Frankreich bildet.

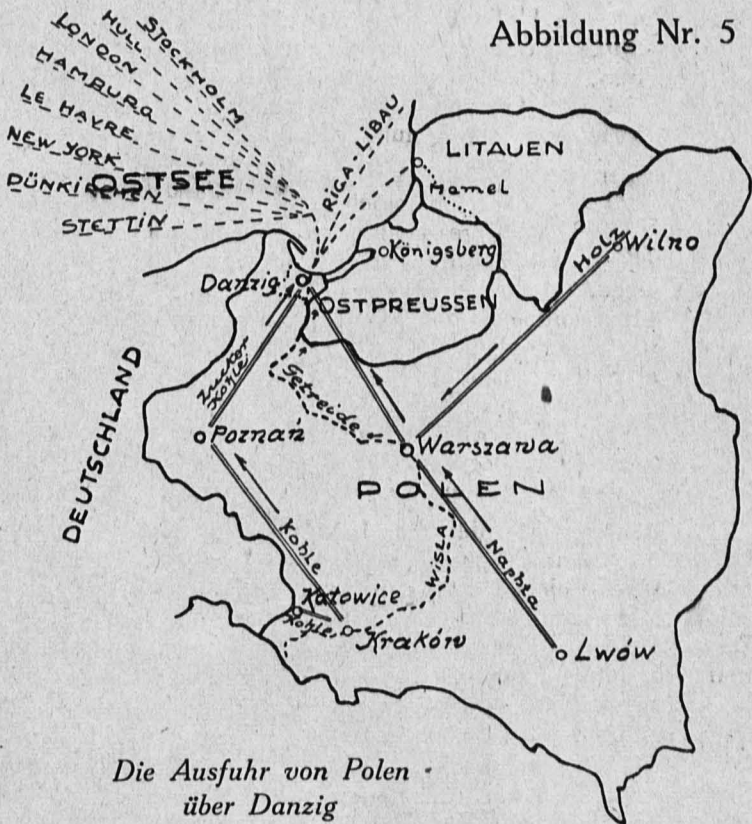
Wenn Deutschland stolz ruft: „Der Rhein, Deutschlands Strom, nicht Deutschlands Grenze“, wie soll dann Polen auf den Besitz des Unterlaufs der Weichsel verzichten!

Der deutsche Schriftsteller Otto Jessen, der für Polen durchaus unfreundlich gestimmt ist, stellt in der Zeitschrift für Geopolitik 1924, S. 580 in dem Artikel „Die Lage der Hauptstädte im neuen Europa“ die Bedeutung der Weichsel für Polen fest: „Der Lebensnerv des polnischen Staates ist die Weichsel.

Abgesehen von dem ersten Jahrhundert der Existenz des polnischen Staates, war die Hauptstadt immer an der Weichsel gelegen. . . Mit der Erhebung Warschau zur Hauptstadt Polens war ungefähr die Mitte des Stromes getroffen. Von jeher hat diese zum Meer führende Naturlinie die Wege und Ziele der polnischen Politik beeinflusst und in Zeiten der Expansion die Richtung angegeben, wobei sowohl wirtschaftliche Gesichtspunkte, als nationale Gefühlsmotive mitsprechen. Heute ist die ganze Weichsel — bis auf das unterste Mündungsgebiet — in polnischer Hand.“

Längs der Weichsel von Toruń über Bydgoszcz und Tczew nach Danzig und Gdynia führt die Hauptbahnstrecke, die Polen mit dem Meer verbindet. Demnach bilden die Seeküste, die un-

Abbildung Nr. 5



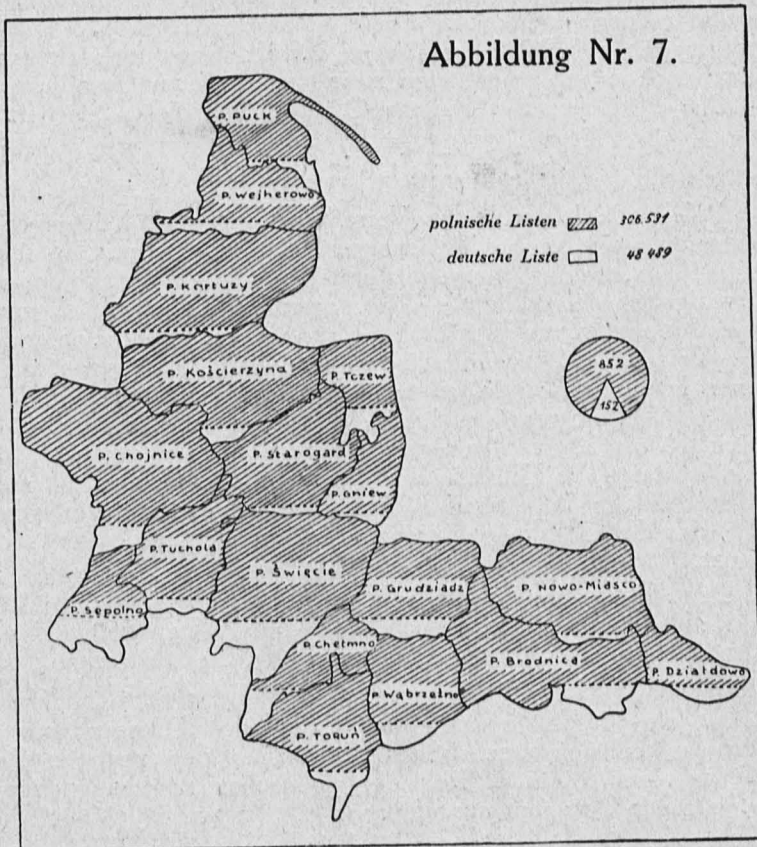
Die Ausfuhr von Polen  
über Danzig

tere Weichsel von Toruń an und die parallel mit ihr gehende Haupteisenbahnstrecke ein einheitliches Ganzes, die geopolitische Notwendigkeit für die wirtschaftliche und politische Selbständigkeit Polens. (S. Abbildung Nr. 5).



zum Jahre 1454, d. h. 146 Jahre. Im Jahre 1454 kam Pommerellen an Polen zurück, und bis zum Jahre 1772, d. h. 318 Jahre, hatte Polen hier den eigenen Zugang zum Meere; schliesslich dauerte die letzte Annexion von 1772 bis zum 10. Januar 1920, d. h. 148 Jahre. Pommerellen kam an Polen, obwohl in sehr verkleinertem geschmälertem Umfange, weshalb die Deutschen es eben „Korridor“ nennen; umfangreiche Teile im Westen (die Kreise Flatow, Schlochau u. s. w.) und im Osten (die Kreise Elbing, Marienburg, Marienwerder, Stuhm u. s. w.) blieben bei Deutschland.

Nicht nur die Geschichte spricht für Polen, sondern auch die Ethnographie; die nördlichen, an der Küste gelegenen Kreise Pommerellens hatten zu preussischen Zeiten eine rein kassubisch-polnische Bevölkerung; dieser gegenüber war die deutsche eingewanderte Bevölkerung in der Minderheit. Obwohl Pommerellen in der Geschichte zweimal unter preussischer Herrschaft war, hielt es der Germanisierung stand und ist heute ethnographisch polnisch. (Siehe Abbildung Nr. 7).



In den Wahlen zum polnischen Sejm am 5. 11. 1921 wurden in Pommerellen abgegeben: 85% auf polnische Listen  
15% auf die deutsche Liste



Im Jahre 1921 waren in Pommerellen kaum 19,6% Deutsche, die Optanten mitgerechnet, die es entweder in den Jahren 1921—1925 bereits verlassen haben oder noch vor 1926 verlassen werden, und zwar auf Grund des am 30. VIII. 1924 abgeschlossenen Wiener Abkommens über die Option. Nach dieser Abwanderung wird die deutsche Bevölkerung auf 12%, höchstens 14% der Gesamtbevölkerung zusammenschumpfen. Während der Wahlen zum polnischen Sejm am 5. XI. 22 entfielen kaum 15% der Stimmen auf die deutsche Liste. (Siehe Abbildung Nr. 7).

Solange das Kaiserliche Deutschland bestand, von 1871 bis 1918, haben sämtliche 6 nördlichen Kreise Pommerellens, nämlich die beiden an der Küste gelegenen: Puck und Wejherowo sowie Kartuzy, Starogard, Kościerzyna und Tczew in 15 Reichstagswahlen (1871 bis 1918) nur polnische Abgeordnete gewählt. Nicht ein einziges Mal ist in diesen sechs Kreisen ein deutscher Abgeordneter in den deutschen Reichstag gewählt worden.

Aus obigen Angaben geht hervor, dass Pommerellen, insbesondere Nordpommerellen, ethnographisch fast rein polnisch war und es noch heute ist. Es ist nicht auszudenken, dass ein Land mit über 800 000 polnischer Bevölkerung unter deutsche Herrschaft kommen sollte, und zwar nur aus dem Grunde, weil 2 000 000 deutscher Bevölkerung Ostpreussens dies wünschen.

#### 4. Der Hafen in Gdynia.

Polen erhielt durch den Versailler Vertrag ein Küstengebiet ohne Hafen, sowie Rechte im Danziger Hafen, doch ohne Gebiet daselbst. Polen, das nur Miteigentümer des Danziger Hafens ist und das in Danzig Schwierigkeiten — hervorgerufen durch den komplizierten Aufbau seines Verhältnisses zur Freien Stadt (s. oben den Ersten Teil, I. 1 u. 2) zu überwinden hat, wurde gezwungen, einen eigenen Hafen in Gdynia zu bauen. Dieser von der Regierung gewählte Platz ist geradezu ideal; die Tiefe nahe an der Küste beträgt 10 bis 20 m, der Grund ist zum Ankern geeignet, die Reede ist durch die Halbinsel Hela geschützt. Alle ausländischen Fachleute haben ihr übereinstimmendes Gutachten dahin abgegeben, das Gdynia alle natürlichen Bedingungen für einen Hafen aufweist.

Den Ausbau begann die polnische Regierung im Jahre 1921; hergestellt waren bis zum Jahre 1924 die Mole (550 m), der Wellenbrecher (170 m), ferner Wasserleitung, Elektrizitätswerk und Werkstätten. Die Normalspurbahn führt bis zum Anfang der Mole.

Im Jahre 1924 übernahm auf Grund des Abkommens vom 4. Juli ein polnisch-französisches Konsortium den weiteren Bau und zwar verpflichtete es sich der polnischen Regierung gegenüber, folgende Arbeiten auszuführen:

- 1) eine Fahrrinne zum Vorhafen in einer Tiefe von 11 m,
- 2) einen Vorhafen mit einer Wasserfläche von 150 ha,

3) ein inneres Bassin mit einer Wasserfläche von 43,5 ha.

Diese Arbeiten müssen bis zum Ende des Jahres 1928 beendet sein; dieser erste Teil des Hafens ist für den Verkehr von 2 $\frac{1}{2}$  mill. t pro Jahr berechnet.

Genanntes Konsortium besteht aus den französischen Weltfirmen Batignolles, Schneider & Co., Hersent, wodurch eine gute und rechtzeitige Ausführung der Arbeiten gewährleistet wird.

Handelschiffe laufen bereits seit 1923 Gdynia an. Der Verkehr hat im Jahre 1924 erheblich zugenommen. Eine ganze Reihe von Firmen hat sich im Hafengelände Plätze gesichert. Für die Auswanderer wurden Baracken errichtet; für den Passagierverkehr erfolgte eine passende Abzweigung der Bahn, an der Mole wurde eine Rampe errichtet. Die Speditionsfirmen Hartwig und Polbal haben in Gdynia ihre Abfertigungsstellen.

Indem wir uns auf diese kurze Bemerkungen über Gdynia beschränken, wollen wir feststellen, dass Polen gleich in den ersten Jahren nach der Übernahme der Küste zu ihrer intensivsten Ausnutzung geschritten ist, nämlich zum Bau eines eigenen Handelshafens. Erst durch die Schaffung eines eigenen Hafens an der eigenen Küste hat die These des eigenen „Zugang zum Meere“ ihre technische Verwirklichung gefunden.

Polen mit seinen natürlichen Reichtümern, mit seiner zahlreichen Bevölkerung beansprucht mit Recht den Besitz von zwei Häfen; daher ist auch Gdynia nicht als Konkurrenz für Danzig gedacht, sondern als seine dringend notwendige Ergänzung.

Schon die Tatsachen allein, dass der Hafenbau an einer Küste, die bisher keinen Hafen besass, einige Jahre nach der Ratifizierung des Versailler Vertrages begonnen wurde, beweist, wie richtig seine Schöpfer gehandelt haben, als sie dies 76 km der polnischen Küste den rechtmässigen Besitzern des Landes übergaben, und wie gewissenhaft der polnische Staat die auf ihn gesetzte Hoffnung, dass er seine Wirtschaft und seine Verkehrsmittel wiederaufbauen wird, zu erfüllen beabsichtigt.

Der Bau eines eigenen Hafens in Gdynia durch Polen beweist nicht nur, wie dringend notwendig der Besitz einer eigenen Küste für Polen ist, sondern entkräftet gleichzeitig jede Argumentation der deutschen Propaganda gegen die Herrschaft Polens am Meere.

Diese Propaganda ist nicht imstande, zu beweisen, dass Deutschland Gdynia als Hafen ausbauen könnte oder möchte; sie schweigt sich über die wirtschaftliche und Handels-Bedeutung Gdynias und seine natürlichen Vorteile als Hafen aus. Die Existenz eines Hafens in Gdynia würde im Widerspruch zu der deutschen Hafen- und Verkehrspolitik stehen, die nach dem Grundsatz handelt „von Westen nach Osten“, während die Polen jenen Verkehr von „Süden nach Norden“ und umgekehrt lenkt.

Die Herrschaft Polens über jenen schmalen Küstenstrich von 76 km äussert sich also im Bau eines Handelshafens, — die

preussische zeigte sich — in dem Bestehenlassen eines unbekannt kleinen Fischerdorfes. Preussen, das die polnische Küste 148 Jahre lang besass, hat seine Berechtigung, über diese Küste zu herrschen, nicht bewiesen, Polen hat in den ersten fünf Jahren die Notwendigkeit seiner Herrschaft bewiesen, indem es den Hafen in Gdynia baut.

Weiter äussert sich die Zuteilung dieser 76 km Küste an die rechtmässigen Besitzer darin, dass dort seit 1920 zahlreiche neue Erholungsstätten entstanden sind; Jahr für Jahr kommen in den Sommermonaten aus Polen etwa 30000 Sommerfrischler an die See. Zu deutscher Zeit war dieser Küstenstrich verödet, denn Deutschland brauchte ihn nicht, da es genügend anderes Küstengebiet besass.

Im Zusammenhang mit dem Hafenbau in Gdynia bleibt noch eine Reihe weiterer Investitionen zu erwähnen, die in den Jahren 1920 bis 1924 von der polnischen Regierung als der Besitzerin der Küste geschaffen worden sind: der Bau von 40 km Bahn von Puck nach Hela, durch die ganze Halbinsel entlang; der Bau von 18 km Bahn Kokoszki—Gdynia; die vollständige Erneuerung des Fischereihafens in Hela mit einem Kostenaufwand von etwa 200000 Zł.; der Bau eines Fischer-Anlegeplatzes in Kussfeld auf Hela; die Verstärkung des Seeufers bei Karwia mit einem Kostenaufwand von  $\frac{1}{2}$  Million Zł.; die Einführung einer elektrischen Beleuchtung des Leuchtturms auf Hela ist für die nächsten Jahre geplant.

Dass ausser den genannten Investitionen die polnische Regierung die laufenden Kosten für die Unterhaltung des Strandes, der Dünen, des Waldbestandes und der Schonungen auf Hela, der Leuchttürme in Rózewie (Rixhöft), Jastarnia (Heisternest), Hela und Oksywia (Oxhöft), der Sturmsignale, der Bojen usw. bestreitet, versteht sich von selbst.

## 5. Auswanderung und Rückwanderung.

Der Besitz eines eigenen Zuganges zum Meere sowohl über die Freie Stadt Danzig wie über die eigene Küste hat für Polen eine umso grössere Bedeutung, als Polen zu den Ländern gehört, die eine bedeutende Auswanderung aufweisen. Diese Auswanderung war schon vor dem Kriege gross, aber Russland, Deutschland und Oesterreich leiteten die Auswanderung geflissentlich über andere Häfen Deutschlands, insbesondere über Bremen und Hamburg, woraus die deutschen Schiffahrtslinien riesigen Nutzen zogen und keiner direkten Subventionen bedurften. Seit dem Zeitpunkt der Eröffnung des Danziger Hafens als des „Zuganges Polens zum Meere“ im Jahre 1920 leitet Polen vorwiegend sowohl seine eigenen Auswanderer, wie auch die Transitauswanderung aus den Nachbarländern über Danzig. Auswanderer, polnische und nicht polnische Staatsbürger, haben Danzig passiert:

Jahr	nach Amerika	nach Frankreich
1920 (die letzten 6 Monate)	23 325	—
1921	31 705	—
1922	25 165	—
1923	32 697	25 212
1924 (die ersten 10 Monate)	7 702	9 736

Der Teil des von Polen über Danzig geleiteten Auswandererverkehrs nimmt prozentual im Verhältnis zum ganzen Verkehr zu: augenblicklich gehen über Danzig ca. 70% des gesamten Verkehrs und nur 30% über andere Häfen. Es braucht kaum erwähnt zu werden, welche Vorteile sich hieraus sowohl für die Stadt Danzig als solche, wie insbesondere für den Danziger Hafen ergeben. Dank dieser Auswanderung unterhält eine ganze Reihe von Schifffahrtsgesellschaften Verbindungen mit den Westhäfen, und die „Baltic-Amerika-Linie“ mit New York; es ist übrigens die einzige Linie, welche eine direkte Verbindung Danzigs mit Amerika unterhält.

Von 1920/23 bestand auch in Danzig ein vom Danziger Senat eingerichtetes und verwaltetes Auswandererlager. Zahlreiche Schwierigkeiten sowohl für die Auswanderer, wie auch für die polnische Regierung, die sich aus diesem Zustande ergaben — der Senat beanspruchte die Kontrollrechte über die Auswanderung, obwohl Artikel 24 der Konvention vom 9. XI. 20 diese Rechte Polen zuerkannt — veranlassten die polnische Regierung, ein Auswandererlager auf polnischem Gebiet zu errichten, und zwar in Wejherowo, das von Gdynia 25 km und von Danzig 45 km entfernt ist. Dieses Lager ist mustergültig eingerichtet und von ausländischen Sachverständigen als eines der besten in Europa anerkannt worden.

Indem sich Polen weiterhin Danzigs bedient, leitet es und wird einen Teil der Auswanderung über Gdynia leiten, insbesondere der Arbeiter, die sich nach Frankreich begeben, da es auf die Benutzung der eigenen Küste nicht verzichten kann.

Wenn auch die Benutzung fremder Häfen für den Warenverkehr aus geographischen und verkehrstechnischen Gründen dringend notwendig sein kann, so wird sich hinsichtlich der Auswanderung jedes Land darum bemühen, dass seine Auswanderung sich direkt aus seinem Gebiet aufs Schiff begibt und nicht durch fremde Häfen. Das Auswanderungsproblem ist so kompliziert, legt dem Staat so grosse und wichtige soziale Verpflichtungen auf, dass er nicht imstande ist, sie einem Dritten zu übertragen, und sich mit Recht bemüht, den Auswanderer unter seinem Schutz bis zum Augenblick des Betretens des Schiffes zu behalten.

Wenn Polen trotz seiner durch den Versailler Vertrag garantierten Rechte in Danzig auf Schwierigkeiten gestossen ist, dann kann man sich leicht ein Bild über die komplizierten Rechte im Hafen eines dritten Staates machen, wo Polen lediglich Kunde wäre. Der Auswanderer ist keine Ware, und der Staat ist kein Kaufmann, sondern Beschützer seiner Bürger. Der staatliche Schutz



ist nirgends notwendiger und schwieriger, als gerade für den Auswanderer. Daher ist und war Polen bestrebt, seine Auswanderung in Danzig und Gdynia zu konzentrieren. Dasselbe bezieht sich auf die Rückwanderung.

Polen bedarf auch in dieser Hinsicht der vollen Rechte zur Benützung seines Zugangs zum Meere.

## 6. Anteil am Meere.

Der „Zugang zum Meere“ bildet nur das eine Element des Verhältnisses eines Landes zum Meere, das zweite Element ist der „Anteil am Meere“. Wir verstehen hierunter das Bestehen einer eigenen Handelsflotte sowie die Seefischerei.

### a) Die Bemühungen um die Schaffung einer Handelsflotte.

Polen erhielt seine beschränkte Küste nicht nur ohne Hafen, sondern auch ohne Inventar, d. h. ohne Handelsschiffe. Daher bewegen sich die wirtschaftlichen Bestrebungen des Landes nicht nur in der Richtung des Baues eines Hafens, sondern sie bezwecken auch die Schaffung einer polnischen Handelsflotte. Die polnische Regierung hat in dieser Beziehung getan, was sie tun konnte: es besteht eine Seefahrtsschule in Tczew, Handelsmarineämter in Danzig und Wejherowo; ein Gesetz betr. die polnische Handelsflagge wurde erlassen.

Wenn es bisher nicht gelungen ist, eine eigene polnische Handelsflotte zu schaffen, so ist der Grund hierfür in zwei Punkten zu suchen: die gesamte wirtschaftliche Lage nach dem Kriege war und ist für die Seeschifffahrt ungünstig. Diese Erfahrung machen auch ständig die Länder, die grosse Handelsflotten besitzen, wie England, Norwegen, Frankreich usw.

Es ist klar, dass diese Verhältnisse in einem Lande, wie Polen, das nach 130 jähriger Knechtschaft genötigt ist, den wirtschaftlichen Wiederaufbau von Anbeginn in Angriff zu nehmen, ungünstig sind.

Der zweite Grund liegt in der bereits oben nachgewiesenen Beschränkung des Zugangs zum Meere in Danzig und in dem Fehlen eines ausgebauten Hafens in Gdynia. Die einzelnen Zweige des Aussenhandels, der Import, Export, die Spedition und Reederei sind eng miteinander verbunden. Wenn in Gdynia der polnische Kaufmann und der polnische Spediteur Existenzmöglichkeiten finden wird, dann wird aus der Natur der Sache heraus neben sie der Reeder treten. Die Bestrebungen Polens, eine Handelsmarine zu schaffen, um die Erringung dieses „territoire flottant“, sind daher vollkommen verständlich und wirtschaftlich berechtigt. Erwähnt sei hier der berühmte Ausspruch des deutschen Wirtschaftlers Friedrich List († 1846): „Eine Nation ohne Schifffahrt ist ein Vogel ohne Flügel, ein Fisch ohne Flossen, ein Hirsch an der Krücke, ein Ritter mit hölzernem Schwert, ein Helote und ein Knecht der Menschheit. Wer an

der See keinen Teil hat, der ist ausgeschlossen von den guten Dingen der Welt, der ist unseres Herrgottes Stiefkind.“

#### b) Die Seefischerei.

Da Polen einen so verschwindend kleinen Küstenstreifen im Verhältnis zu anderen Ländern besitzt, misst es dem Seefischfang eine umso grössere Bedeutung bei; dieser wird von den an der 146 km langen polnischen Küste ansässigen Fischern betrieben und bildet einen für die Wirtschaft und die Ernährung des Landes wichtigen Faktor. Die Bemühungen der polnischen Regierung bewegen sich in dreifacher Richtung:

- a) die Fischer mit dem notwendigen Inventar durch Ankauf bzw. durch Gewährung von Krediten versehen,
- b) Fischer an der Küste anzusiedeln,
- c) die Fischproduktion zu heben und den Absatz der gefangenen Fische zu erleichtern.

Die beständige und zielbewusste Tätigkeit des Landwirtschaftsministeriums — dem die Fischereiangelegenheiten unterliegen — stützte sich auf die gründliche Untersuchung der Fischereiverhältnisse durch die zu diesem Zwecke gegründeten Aemter: Das Seefischereiamt in Wejherowo und das Seefischereilaboratorium in Hela.

Diese Tätigkeit der polnischen Regierung ist auf der letzten Sitzung „des ständigen Internationalen Rates für Meeresforschungen“ in Kopenhagen — im September 1924 — Gegenstand eines Berichts gewesen. Dies internationale Forum nahm ihn mit Interesse und Befriedigung entgegen.

Dank der ständigen Fürsorge des Ministeriums hat sich die Wirtschaftslage und die Produktionsfähigkeit der polnischen Fischer in den letzten 5 Jahren (1920—24) erheblich gebessert, trotz der — wie bekannt — schwierigen Finanzlage des Landes und der allgemeinen schwierigen Lage der Seefischerei in ganz Europa.

Dank dem eigenen Zugange zum Meere kann sich Polen seinen Anteil an der Seefischerei sichern.

### KAPITEL III.

## Die Analyse der einzelnen Argumente der deutschen Propaganda.

Nachdem wir bewiesen haben, dass Polen sowohl Anrechte auf den Zugang zum Meere in der Freien Stadt Danzig wie auch an seiner eigenen, wenn auch schmalen Küste hat — wirtschaftliche, geopolitische, verkehrstechnische, ethnographische, historische Rechte, — nachdem wir ferner bewiesen haben, dass Polen von diesen Berechtigungen intensiven Gebrauch macht, indem

es Danzig benutzt und einen zweiten, eigenen Hafen in Gdynia baut, sind noch zwei Kategorien der von der deutschen Propaganda seit einer gewissen Zeit vorgebrachten Argumente zu prüfen.

Deutscherseits wird nämlich behauptet:

1. dass Polen einer eigenen Küste und der Sonderrechte in Danzig nicht benötige, da es Danzig ebenso gut dann benutzen könnte, wenn es ein deutscher Hafen wäre, so wie es augenblicklich — neben Danzig — deutsche Häfen für seine Ein- und Ausfuhr benutze,
2. dass zahlreiche Länder keine eigene Küste und keine eigenen Häfen besitzen und trotzdem bestehen.

Das erste Argument entstammt einem Angebot, das Deutschland im Juni 1919 der Friedenskonferenz machte und gegen die Abtretung Pommerns an Polen sowie gegen die Errichtung der Freien Stadt Danzig Einspruch erhob. Wir müssen uns daher mit diesem Angebot näher bekanntmachen.

## 1. Der deutsche Vorschlag vom Juni 1919 über die Benutzung deutscher Häfen seitens Polens; seine Zurückweisung durch die Friedenskonferenz.

Dieses Angebot lautet folgendermassen:

„Die Deutsche Regierung ist nach diesen Grundsätzen zur Erfüllung der von ihr übernommenen Verpflichtungen, Polen einen freien und sicheren Zugang zum Meere zu geben, bereit, die Häfen von Memel, Königsberg und Danzig zu Freihäfen auszugestalten und in diesen Häfen Polen weitgehende Rechte einzuräumen. Durch eine entsprechende Vereinbarung könnte dem polnischen Staatswesen jede Möglichkeit zur Errichtung und Benutzung der in Freihäfen erforderlichen Anlagen (Docks, Anlegestellen, Schuppen, Kais usw.) vertraglich gesichert werden“. (Gegenvorschläge der deutschen Regierung zu den Friedensbedingungen, 7. Ostfragen, D. Danzig). Dieses Angebot war den Bestimmungen der Art. 363 und 364 der Versailler Vertrages, die die Verpachtung eines Teils des Freihafens in Hamburg und Stettin an die Tschechoslowakei vorsahen, nachgebildet. Doch bis heute — mehrere Jahre seit Ratifizierung des Friedensvertrages — sind diese Bestimmungen auf dem Papier geblieben, da die Tschechoslowakei zu keinem Einvernehmen mit Deutschland kommen konnte.

Effektiv hat also der tschechoslowakische Staat bisher keine Sonderrechte in diesen Häfen, nur der einzelne tschechische Bürger, Importeur und Exporteur kann sich des Hamburger und Stettiner Hafens bedienen, wie übrigens irgend eines andern Hafens. Eben darum ging und geht es Deutschland hinsichtlich Polens; Polen sollte keine Küste erhalten, soll dort keinen Hafen bauen können — es soll nicht einmal Miteigentümer des Danziger

Hafens bleiben — es sollte von vornherein lediglich zur Rolle eines Kunden der deutschen Häfen herabgedrückt werden. Es sollte und soll nicht die Möglichkeit besitzen, eine eigene Handelsflotte zu bauen. Von Deutschland, als dem Verfügungsberechtigten über die Häfen, sollte es abhängen, ob und unter welchen Bedingungen die deutschen Häfen und Schiffe die polnische Ein- und Ausfuhr bedienen würden. Das würde die völlige Abhängigkeit des polnischen Handels vom guten Willen Deutschlands bedeuten. Deutschland würde die Hafen- und besonders die Eisenbahntarife nach Willkür gestalten. Polen hätte den Tribut zu zahlen, den Deutschland verlangen würde, da es eine Monopolstellung in dieser Beziehung einnehmen würde.

Wenn Polen schon von seiten des kleinen Danzig auf zahllose Schwierigkeiten bei der Ausübung seines Rechts auf den Zugang zum Meere stösst, dann lässt sich leicht verstehen, dass das mächtige Deutschland ein so kompliziertes Recht trotz aller Verträge praktisch illusorisch machen würde.

Weder die Schifffahrt noch der Auslandshandel könnten sich in Polen entwickeln, da bei dem einen wie dem anderen sich die deutschen Reeder, Spediteure, Importeure und Exporteure als Vermittler zwischen dem ausländischen Kaufmann und dem polnischen Erzeuger oder Importeur einschalten würden.

Mit Recht hat also die Friedenskonferenz in ihrer „Réponse“ in Sektion XI, Danzig, diesen deutschen Vorschlag mit der Erklärung zurückgewiesen: „Es genügt nicht, dass Polen das Recht der Benutzung der deutschen Häfen erhält.“

Die Lage der Tschechoslowakei ist eine ganz andere, worüber später ausführlich zu sprechen sein wird. Hier sei nur bemerkt: Die Tschechoslowakei, die keine eigene Küste hat, ist — dank ihrer geographischen Lage — nicht in dem Masse von Deutschland abhängig, wie es Polen ohne eigene Küste und ohne Danzig wäre. Sie hat bisher noch nicht die Verwirklichung ihrer Rechte erlangt, Deutschland hat noch nicht über Teile des Hafens in Hamburg und Stettin die in den Art. 363 und 364 des Friedensvertrages vorgesehenen Pachtverträge mit der Tschechoslowakei abgeschlossen.

Dieses Beispiel beweist klar, dass das deutsche Angebot von 1919 bezüglich Polens ebenso wenig ausgeführt worden wäre, wie Deutschland seinen Verpflichtungen aus Art. 363 und 364 des Vertrages der Tschechoslowakei gegenüber nachgekommen ist, ganz davon zu schweigen, dass es die billigen Forderungen Polens nicht befriedigen könnte.

Dies bedeutet keineswegs, dass Polen die deutschen Häfen nicht „benutzen“ sollte oder wollte, d. h. dass der polnische Handel über diese Häfen, ausser Gdynia und Danzig, nicht importieren und exportieren sollte; im Gegenteil, geographische und verkehrstechnische Rücksichten machen ebenso Stettin und Königsberg zu Häfen des polnischen Hinterlandes, wie Antwerpen und Rotterdam zu Häfen des rheinisch-westfälischen Industriegebietes.



Polen als Eigentümer des Hafens in Gdynia und Mit-eigentümer des Hafens in Danzig kann ausserdem Kunde in Stettin und Königsberg sein. Aber mit seiner Existenz, mit der politischen und wirtschaftlichen Unabhängigkeit, lässt sich das deutsche Angebot von 1919, Polen solle sich damit begnügen, deutsche Häfen zu benutzen, nicht vereinbaren.

## 2. Staaten, die keine eigene Küste infolge ihrer geographischen Lage besitzen.

Die deutsche Propaganda argumentiert weiter, dass Staaten ohne eigene Küste und ohne eigenen Hafen existieren, dass also auch Polen ohne Danzig und Gdynia bestehen könnte.

Unter den annähernd 60 selbständigen Staaten der ganzen Welt gibt es nur eine kleine Anzahl solcher, die infolge ihrer geographischen Lage keine eigene Küste besitzen.

Amerika zählt 19 Republiken; hiervon sind — von Norden angefangen — Kanada, die Vereinigten Staaten von Amerika, Mexiko und der Bund der 5 Republiken von Mittelamerika gleichzeitig am Stillen und Atlantischen Ozean gelegen; diese überaus glückliche Lage ist die Quelle ihres Reichtums und ihrer Unabhängigkeit und die Grundlage für die Weltmacht der Vereinigten Staaten von Amerika.

Unter den 10 Republiken Südamerikas gibt es nur zwei nämlich Bolivia und Paraguay, die keine Seegrenze haben; Bolivia hat seine Häfen am Stillen Ozean im „Salpeterkriege“ 1879 bis 1883 zu Gunsten Chiles verloren.

In Afrika haben nur das halbwilde Abessinien und in Asien Afghanistan, der Pufferstaat zwischen Persien, dem russischen Turkestan und Indien, keine eigene Küste.

Uns interessiert vor allem Europa. Vor dem Kriege hatten drei Staaten keine Seegrenze. Hiervon waren zwei kleine und neutrale Länder: Luxemburg und die Schweiz. Ersteres erscheint bis zum Jahre 1914 infolge der Zoll- und Eisenbahnunion als ein Anhängsel Deutschlands. Von diesem durch Artikel 40 des Versailler Vertrages getrennt, ist es augenblicklich mit dem ihm verwandten Belgien wirtschaftlich verbunden und benutzt nunmehr dessen Häfen.

Mehr interessiert uns die Schweiz, da die deutsche Propaganda mit Vorliebe deren Lage mit Polen vergleicht.

So soll nach dem „Hamburgischen Korrespondenten“ vom 14. X. 24 der ehemalige italienische Ministerpräsident Nitti erklärt haben, dass Polens Anspruch auf den „Korridor“ und auf Danzig ebenso unbegründet wäre, wie ein Anspruch der Schweiz auf Genua.

Ein ähnliches Beispiel konstruiert Professor Fritz Jaeger in dem Artikel: „Die deutsch-polnische Grenze“ in der „Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin“, 1924 Nr. 8—10, Seite 258, wo er die sogenannte „Abschnürung Ostpreussens“ folgendermassen bespricht:

„Dies ist der einzige Fall in der Neugestaltung Europas, wo ein Staat des Zusammenhanges seiner Teile beraubt wird. Ein genau analoger Fall würde sein, wenn die Schweiz, um einen Zugang nach dem Meere zu haben, einen breiten „Korridor“ längs des Rhonetales erhielte. Das ganze französische Alpengebiet würde abgetrennt und könnte nur durch die Korridorgrenze oder über See mit dem übrigen Frankreich verkehren. Marseille und Umgebung gehörte — um den Vergleich auch mit Frankreich durchzuführen — nicht zu diesem Korridor, sondern wäre ein besonderer Freistaat, dessen auswärtige Vertretung der Schweiz obliegt. Der Schaden, der Frankreich dadurch erwüchse, wäre wohl grösser als der Nutzen der Schweiz. Polen hat einen derartigen Zugang zum Meere auf Deutschlands Kosten erhalten. Hätte man das Gebiet vom Netzetal und Weichseltal nordwärts bei Deutschland belassen und Polen seinem Wirtschaftsbedürfnis entsprechende Durchfahrts- und Hafentrechte gegeben, so hätte Polen einen weit besseren Zugang zum Meere erhalten, als ihn z. B. die Schweiz hat, geschweige denn das jetzige Oesterreich und Ungarn, denen ihr Zugang genommen wurde.“

Auf diese Argumente der Herren Nitti und Jaeger haben wir folgendes zu erwidern:

Weder Marseille noch Genua haben jemals zur Schweiz gehört, dagegen gehörte Danzig:

1454—1793, also 339 Jahre zu Polen, und

1793—1807 und von 1814—1920, also nur  $14+106 = 120$  Jahre zu Preussen.

Die schweizerische Bevölkerung wohnt nicht am unteren Lauf der Rhone und an keiner — auch nicht dem kleinsten Streifen — Küste des Mittelmeeres. Dagegen ist die polnische Bevölkerung mit der Weichsel „verwachsen“. indem sie an dieser von den Quellen bis fast zur Mündung — nämlich bis Tczew — und an einer Küste von 146 km Länge wohnt, nämlich von der Mündung der Piassnitz (Grenze mit Deutschland) bis Zoppot (Grenze mit der Freien Stadt Danzig). Wir wiederholen, dass die 6 Kreise von Nordpommern bei den Wahlen zum Reichstag in den Jahren 1871—1918 nur polnische Abgeordnete gewählt haben und niemals einem Deutschen.

Die Schweiz beherrscht zwar nur die Quellen von Flüssen, doch von so gewaltigen Flüssen, wie des Rheins und der Rhone. Hier steckt der Schlüssel zum Verständnis der gänzlich abweichenden geopolitischen Lage beider Länder: Die Schweiz ist so zentral gelegen, dass sie vom Atlantischen Ozean, von der Nordsee wie auch vom Mittelmeer fast gleich weit entfernt ist: Von Basel bis zur Nordsee — 820 km, von Genf bis zum Mittelmeer — 566 km. So benutzt denn die Schweiz nach eigener Wahl im Norden die Häfen vier verschiedener Länder, nämlich Frankreichs (Le Havre), Belgiens (Antwerpen), Hollands (Rotterdam), schliesslich deutsche Häfen, von denen Emden direkt mit Basel durch den Rhein verbunden ist. Im Süden benutzt sie die Häfen von zwei Staaten,

namentlich Marseille und Genua. Sämtliche genannten Häfen gehören obendrein zu den grössten und am besten eingerichteten Häfen, nicht nur Europas, sondern der ganzen Welt! Vergleichen wir mit dieser Lage der — übrigens neutralen — Schweiz die geographische Lage Polens; Polen „gravitiert“ nach der Ostsee, deren entsprechende Häfen: Stettin, Danzig, Königsberg, Memel zu den kleineren europäischen Häfen gehören. Im Süden kann Polen nur in beschränktem Masse Triest und die rumänischen Häfen benutzen. Also wäre Polen, von der See durch Deutschland abgeschnitten, diesem auf Gnade und Ungnade ausgeliefert, da es genötigt wäre, ausschliesslich über deutsche Häfen, d. h. über Stettin, Königsberg und über das — nach dem Wunsche Nitti's und Jaeger's — deutsche Danzig zu importieren und exportieren. —

Die beste Illustration für die günstige geopolitische Lage der Schweiz im Verhältnis zum Meere — trotz des Fehlens einer eigenen Küste und eines eigenen Hafens — war der letzte Krieg (1914—1918); es war die schlimmste Konstellation, die man sich für die Schweiz nur vorstellen kann, denn alle 4 Staaten, die die Schweiz umgeben, waren im Kampf; Frankreich und Italien gegen Deutschland und Oesterreich. Und doch überwand die Schweiz — infolge der Kriegsereignisse von den nördlichen Häfen abgeschnitten — dank ihrer mustergültigen Organisation S. S. S. („Société Surveillance Suisse“) alle sich auftürmenden Schwierigkeiten, indem sie die für das Land notwendigen überseeischen Waren und Rohstoffe über Marseille, Genua, sogar über den kleinen Hafen von Monaco einfuhrte. Dagegen wäre Polen, wollte man es nach dem Wunsche der Herren Nitti und Jaeger vom Meere abschneiden, ausschliesslich auf die Gnade und Ungnade Deutschlands angewiesen, wie wir es bereits oben eingehend geschildert haben.

Der Vergleich Polens mit der Schweiz durch die beiden oben genannten ist umso sonderbarer, als die Schweiz nur 3.880.000 Einwohner zählt und zehnmal kleiner als Polen ist.

Die aus dem Vergleich der Schweiz mit Polen geschöpften Argumente der deutschen Propaganda fallen somit vollkommen fort.

Der dritte Staat, der vor dem Kriege keinen eigenen Zugang zum Meere hatte, war Serbien. Der elementare und gesunde Drang dieses kernigen und jungen Volkes nach dem Meere stiess auf den Widerstand und auf Schikanen seitens Oesterreich-Ungarns, was eine der wichtigsten Ursachen des Weltkrieges war. Dies ist ein drohendes Memento und ein klassisches Beispiel dafür, dass man kein Land ungestraft vom Meere abschneiden darf, das auf das Meer ethnographische und Verkehrsrechte besitzt. Polen von der See abschneiden und es von den deutschen Häfen abhängig machen, würde lebhaft an die Lage Serbiens bis zum Jahre 1912 erinnern und unfehlbar einen neuen Krieg hervorrufen. — Jugoslawien erhielt in den Verträgen von St. Germain und Trianon eine Seeküste in der Länge von einigen hundert km, die sich von Fiume bis zur Grenze von Albanien hinzieht, mit den Häfen Split (Spalato), Dubrownik (Ragusa), Kodar (Cattaro) und schliess-

lich erlangte es durch den Vertrag vom 29. 1. 24 mit Italien als Eigentum den Südteil des Hafens von Fiume, nämlich Baros. Ueberdies hat es die Nutzniessung eines Teils des eigentlichen Hafens von Fiume, ferner hat es Rechte in einem Teile des Hafens von Saloniki. Niemand denkt im entferntesten daran, Jugoslavien diese Anrechte auf die Seeküste streitig zu machen, das — glücklicher als Polen — über eine so lange Seegrenze und mehrere Häfen verfügt. Umsoweniger kann man Polens Rechte auf seine 76 km Küste und auf sein Miteigentum des Danziger Hafens be-  
anstanden.

Nach dem Kriege entstanden auf den Trümmern des alten Oesterreich-Ungarn drei neue Staaten, die keine Seegrenze haben: Oesterreich, die Tschechoslovakei und Ungarn.

Die deutschen Propagandisten der Idee, Polen vom Meere abzuschneiden, sagen: oben genannte drei Staaten haben keinen Zugang zum Meere und leben trotzdem, die Tschechoslovakei befindet sich sogar in einem blühenden wirtschaftlichen Zustande! Nun, ein Vergleich dieser drei Staaten mit Polen ist ebenso unzulässig, wie der Vergleich der Schweiz mit Polen, und zwar wegen der völlig abweichenden politischen und geographischen Lage.

Erstens: Das Gebiet dieser drei Länder zusammengenommen, reicht noch nicht an das Polens heran:

Oesterreich:	83.904 km <sup>2</sup>	
Tschechoslovakei:	140.352 km <sup>2</sup>	Polen: 386.634 km <sup>2</sup>
Ungarn:	92.916 km <sup>2</sup>	
	<hr/>	
zusammen:	317.172 km <sup>2</sup>	

Zweitens: Die Gesamtbevölkerung der drei Staaten übersteigt nur unerheblich die Bevölkerungszahl Polens:

Oesterreich:	6.562.661	
Tschechoslovakei:	13.611.349	Polen: 27.185.709
Ungarn:	7.980.143	
	<hr/>	
zusammen:	28.154.153	

Drittens: Die geographische und Verkehrslage dieser drei Länder ist — trotz des Fehlens einer Meeresgrenze — eine derart glückliche, dass sie diesen Mangel gar nicht empfinden lässt. Alle drei liegen vor allem an der Donau, der grössten europäischen Verbindungsader von Westen nach Osten, durch diese sind sie nach Osten mit dem Schwarzen Meer und mit den rumänischen Häfen verbunden, nach Westen mit Frankreich und seinen Häfen, da die Seine und Rhone durch Kanäle mit dem Rhein, und der Rhein — durch den „Ludwigskanal“ — mit der Donau verbunden sind. Schiffe unter französischer Flagge können von Paris und Marseille nach Wien, Pressburg und Budapest fahren und umgekehrt, die Donauflottillen Oesterreichs, der Tschechoslovakei und Ungarns nach Paris und Marseille nach Westen und nach Braila und Galatz nach Osten. —

Deutschland strebt jedoch danach, den West-Ostverkehr der Donau nach Norden abzulenken, und will zu diesem Zwecke den Rhein sogar durch zwei neue Kanäle für Schiffe von 1500 t Tragfähigkeit mit der Donau verbinden: durch den Main und Neckar. Dieses gigantische Werk soll im Jahre 1930 vollendet sein. Auf diese Weise erhält die Donau die Verbindung über den Rhein und Dortmund-Ems-Kanal mit Bremen und Hamburg. Daraus folgt, dass die Donau für die drei genannten Staaten eine sehr wichtige Rolle spielt. Oesterreich, die Tschechoslovakei und Ungarn würden alsdann über die Donau eine gute Verbindung mit Antwerpen, Rotterdam und mit den deutschen Häfen erhalten.

Die Eisenbahnverbindungen aller drei Länder sind gleichfalls sehr günstig und bieten ihnen die Möglichkeit, nach Belieben entweder die deutschen Häfen an der Nordsee (Bremen, Hamburg) oder an der Ostsee (Stettin und Kiel, das der „port d'attache“ der ungarischen Handelsflotte ist) oder die Häfen an der Adria: Triest und Fiume, schliesslich die rumänischen Häfen am Schwarzen Meer zu benutzen. Endlich hat die Tschechoslovakei eine hervorragende Wasserverbindung mit Hamburg durch die Elbe — wovon auch Oesterreich Gebrauch macht, — mit Stettin durch die Oder, schliesslich kann es auch Danzig benutzen.

Hierdurch ist bewiesen, dass jeder dieser Staaten — trotz des Fehlens einer Meeresgrenze und eines eigenen Hafens — dank der glücklichen geographischen Lage, dank der Wasser- und Eisenbahnverbindung, sich der Häfen verschiedener Länder an vier verschiedenen Meeren: an der Ostsee, Nordsee, Adria und am Schwarzen Meer, bedienen kann. Das heisst: Oesterreich, die Tschechoslovakei und Ungarn sind nicht das Hinterland eines Hafens, auch nicht mehrerer Häfen eines Staates, sondern vieler Häfen an vier Meeren, die zu verschiedenen Staaten gehören.

Keiner von diesen Staaten befindet sich zur Zeit und wird sich auch nicht in einer solchen hoffnungslosen Lage befinden, in welcher sich Polen im Falle seiner Abschneidung vom Meere befinden würde; Polen wäre dann wirtschaftlich abhängig von einem Staat, d. h. von Deutschland.

Schliesslich besitzt keiner von diesen drei Staaten ein ethnographisches Recht auf eine eigene Küste, denn an keinem dieser vier Meere wohnen österreichische Deutsche, Tschechen oder Ungarn. Dagegen wohnten stets und wohnen noch heute an diesen 76 km der polnischen Küste ausschliesslich Polen — Kaschuben.

Hiermit fällt auch das weitere Argument der deutschen Propaganda zusammen, die sich auf die Lage der Länder beruft, die keinen eigenen Zugang zum Meere haben, und die behauptet, dass auch Polen sich ohne eigenen Hafen und ohne eigene Küste behelfen müsste.

## KAPITEL IV.

# Die internationale Bedeutung des Zugangs Polens zum Meere.

Indem die deutsche Propaganda den „Korridor“ bekämpft, verschweigt sie absichtlich das Danziger Problem, da sie weiss, dass sie hinsichtlich Danzigs nicht nur die Interessen Polens und der Freien Stadt, sondern auch internationale Interessen verletzen würde. Diese Interessen sind zweierlei: wirtschaftliche und politische.

Danzig ist dank seiner Angliederung in wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Hinsicht an Polen ein grosser internationaler Hafen geworden. Der Direktor des statistischen Amtes der Freien Stadt, Dr. Funk, schreibt in seinem Artikel, betitelt: „Wandlungen im Danziger Aussenhandel seit Bestehen der Danzig-Polnischen Zollunion“ (Oktober 1924): „Gegenwärtig jedenfalls kann keine Rede davon sein, dass die Freie Stadt lediglich ein Ostseehafen ist, vielmehr ist sie in der Entwicklung zum Uebersee- und Welthafen begriffen.“ Dies zeigt sich vor allem in der grossen Verschiedenartigkeit der Flaggen, der Schiffe von dritten Ländern, auf die im Jahre 1923, 65% der Tonnage (England, Dänemark, Norwegen, Frankreich, Schweden, Holland und 13 andere Staaten) entfielen. Nur 31% der Tonnage entfielen auf die deutsche und 4% auf die Danziger Flagge. Vom Jahre 1920 ab haben sich in Danzig Firmen von Exporteuren und Importeuren, von Banken und von englischen, französischen, dänischen, norwegischen Reedereien usw. niedergelassen. Der Hauptgegenstand des polnischen Exportes über Danzig ist das Holz. Im Verhältnis zu den Vorkriegsjahren ist die Holzausfuhr über Danzig nach England um 70 v. H. gestiegen. Der Holzexport nach Frankreich, Belgien, Holland und Dänemark ist in steter Entwicklung. Neue Absatzmärkte sind für das polnische Holz in Nord- und Südamerika und in Afrika entstanden, dessen gesamte Ausfuhr im Jahre 1923 über Danzig 739 834 t betrug, — im Werte von 199.000.000.— Gulden, zweimal so gross wie im Jahre 1922, — im Jahre 1924 sogar 1 000 000 t.

Die intensive Entwicklung des internationalen Handels und Schiffsverkehrs in Danzig ist damit zu erklären, dass es der einzige Hafen Polens ist. Wäre Danzig im Jahre 1919 nicht von Deutschland getrennt worden, dann hätte es sich nicht so entwickelt, da der Verkehr aus Polen und nach Polen sich auf verschiedene deutsche Häfen verteilt hätte, woraus — wie schon oben gesagt — der deutsche Handel den hauptsächlichsten Nutzen gezogen hätte. Danzig war vor dem Kriege ein kleiner Handelshafen, vorwiegend ein Kriegshafen. Der deutsche Handelsverkehr aus dem Osten und nach dem Osten ging vor dem Kriege über Hamburg, Stettin und Königsberg, dagegen nicht über Danzig.

Die Existenz der Freien Stadt als Hafen für den internationalen Handel mit Polen liegt also im internationalen Interesse, im Interesse aller Länder, die mit Polen Handelsbeziehungen unterhalten.

Aehnlich wird es sich mit dem zukünftigen Hafen in Gdynia verhalten: derselbe internationale Handel, der in Danzig günstige Bedingungen findet, wird auch in Gdynia eine Stütze finden. Die Intensität des Warenverkehrs des Auslandes mit Polen wird durch die Schaffung dieses zweiten Hafens gesteigert werden. Daher begrüßen auch internationale Kreise den Bau des Hafens in Gdynia mit lebhafter Genugtuung und nehmen selbst an seinem Bau teil (französische, holländische, dänische Firmen).

Politisch interessiert sind die dem Völkerbund angehörenden Staaten an Danzig aus dem Grunde, weil es nach dem Versailler Vertrag unter seinem Schutz steht. Danzig ist neben dem Saargebiet das einzige Territorium, das ständiger Wohnsitz einer internationalen Verwaltung ist, die sich auf den Versailler Vertrag stützt. Der vom Völkerbund ernannte Hohe Kommissar ist dessen eigener Vertreter und für seine Tätigkeit ihm gegenüber verantwortlich. Er wendet sich an den Völkerbund, um von ihm in politischen Angelegenheiten Unterstützung und in technischen Angelegenheiten Rat zu erhalten. Der ganze angesehene Apparat des Völkerbundes steht ihm zur Verfügung. Hierdurch unterscheidet sich die Stellung und Aufgabe des Hohen Kommissars in Danzig (und der Völkerbundkommission im Saargebiet) von ähnlichen internationalen Organen vor dem Kriege, wo das betreffende Mitglied lediglich der Repräsentant seiner eigenen Regierung war.

Der Schutz Danzigs durch den Völkerbund, die Regelung der polnisch-Danziger Verhältnisse durch die Arbitrage des Hohen Kommissars, insbesondere im Bereich der Verwirklichung der Rechte Polens auf den „Zugang zum Meere“, sind eine der wichtigsten Funktionen des Völkerbundes. Die Tätigkeit des Völkerbundes hinsichtlich Danzigs — ob nun des Hohen Kommissars oder des Sekretariats oder des Rates — ist mit dem Problem seiner weiteren Entwicklung und der Stärkung seiner Autorität eng verknüpft.

Der Völkerbundrat erstattet jährlich einmal Bericht der „assemblée“ über Angelegenheiten, die Danzig betreffen. Die Völkerbundmitglieder erhalten die Berichte und können sie auf der „assemblée“ (Versammlung) zur Diskussion stellen. Fast alle Dokumente werden veröffentlicht, sodass die gesamte Öffentlichkeit über Danzigs Fragen stets unterrichtet ist, insbesondere darüber, ob und inwieweit der Zugang Polens zum Meere über Danzig bereits verwirklicht ist.

Der Völkerbund übt über Danzig ein Mandat aus. Wollte man Polen den Zugang zum Meere durch die Angliederung Danzigs an Deutschland abschneiden, so würde das bedeuten, dass das

Mandat des Völkerbundes über Danzig erlöschen würde. Dies wäre eine Aenderung des Versailler Vertrages, worauf ja Deutschland in der Tat abzielt.

Sowohl aus politischen wie aus wirtschaftlichen Gründen haben internationale Kreise ein Interesse daran, dass Polen einen eigenen Zugang zum Meere behält und die Rechte ausübt, die ihm durch den Versailler Vertrag in Danzig eingeräumt sind. Die deutsche Propaganda arbeitet, wenn sie den Zugang Polens zum Meere bekämpft, mit Bewusstsein gegen die internationalen Interessen, die in Danzig bestehen.

## ZWEITER TEIL.

### Die geopolitische Lage Ostpreussens.

#### KAPITEL I.

##### Die Lage Ostpreussens im allgemeinen.

Ostpreussen umfasst vier Regierungsbezirke: Königsberg, Gumbinnen, Allenstein und Marienwerder, mit einer Gesamtfläche von 38 521 qkm und etwa 2 220 000 Einwohner.

Zum Vergleich geben wir die Ziffern nachstehender Länder und Gebiete, die annähernd so gross wie Ostpreussen sind:

Dänemark	43 016	qkm	—	3 267 000	Einwohner
Die Schweiz	41 298	„	—	3 880 000	„
Ostpreussen	38 551	„	—	2 220 000	„
Holland	34 201	„	—	7 860 000	„
Belgien	30 437	„	—	7 400 000	„
Sizilien	29 200	„	—	4 132 000	„
Sardinien	24 000	„	—	866 000	„

Die deutsche Presse, die die durch die Errichtung der Freien Stadt Danzig mit 66 km Küste und durch die Abtretung von 76 km Küste an Polen geschaffene Lage Ostpreussens bespricht, ist bemüht, ihren Lesern einzureden, dass Ostpreussen von seinem Mutterlande „abgeschnitten“ ist. Es werden fortwährend Schlagworte wiederholt, wie: „Abschnürung Ostpreussens vom Mutterlande“, „Ostpreussen eine Kolonie, eine Insel“, „Exklave“, „Enklave“, „isoliert und verurteilt, im slawischen Meere unterzugehen“.

Zunächst ist daher die allgemeine geographische Lage Ostpreussens einer Betrachtung zu unterziehen und danach sein Verhältnis zum Mutterlande und zu den Nachbarn zu analysieren.

Nehmen wir an, dass die Bezeichnung Ostpreussens als einer „Insel“ — obwohl ungenau — in sich die Behauptung enthält, dass sein Verkehr sowohl mit anderen Ländern, wie auch mit dem Mutterlande, auf dem Seewege erfolgt. Nun, fast in der gleichen Lage ist Dänemark, das obendrein auf mehrere Inseln und die Halbinsel Jütland verteilt ist, sowie die Inseln: Sizilien, Sardinien, Korsika. Der Güter- und Personenverkehr vom nördlichen und mittleren Italien nach Sizilien und vice versa geht nicht per Eisenbahn nach Reggio und Messina, sondern fast ausschliesslich über See von Neapel nach Palermo.



Die Bedeutung dieser drei Inseln für Italien und Frankreich ist wohl mindestens so wichtig, wie Ostpreussen für Deutschland. Trotzdem hat man nicht gehört, dass aus diesem Zustande Unzuträglichkeiten entstanden sind.

Ein weiteres Argument der deutschen Propaganda ist die angebliche Einzigartigkeit dieser geopolitischen Lage („Dies ist der einzige Fall der Neugestaltung Europas, wo ein Staat des Zusammenhanges seiner Teile beraubt wurde“ s. Jaeger, a. a. o).

Nun, wenn es sich um das Europa vor dem Kriege handelt, so war Dalmatien gleichfalls von dem übrigen Oesterreich durch den für Ungarn geschaffenen Zugang zum Meere getrennt, der aus der autonomen Stadt Fiume und etwa 150 km der kroatischen Küste bestand. Dalmatien hatte\*) und hat keine bedeutende Bahnen: als typisches Küstenland musste und muss es sich der See Verbindung sowohl mit den ausserhalb von ihm gelegenen Hauptwirtschaftszentren, d. h. Triest und Fiume, wie auch zur Verbindung seiner eigenen Städte untereinander bedienen. In derselben Lage befinden sich noch andere Länder, die keine ins Innere des Landes führenden Bahnen haben, wie z. B. Chile, Brasilien.

Weiter ist es nicht wahr, dass es zur Zeit keine derartigen Enklaven gibt: ein Enklave ist die Stadt Zara mit Umgegend, die frühere Hauptstadt Dalmatiens, die von Jugoslawien an Italien im Vertrag von Rapallo vom 12. XI. 1920 abgetreten wurde, 58 qkm gross mit 17.000 Einwohnern. Diese Hafenstadt ist von der Landseite ausschliesslich von jugoslawischem Gebiet umgeben. Von der nächsten italienischen Hafenstadt Fiume etwa 150 km entfernt, ist sie ausschliesslich auf diese See Verbindung angewiesen, ohne übrigens irgend welche Eisenbahnverbindung — weder mit Italien, noch mit Jugoslawien — zu haben. Wenn wir nicht irren, ist es übrigens von Jugoslawien durch keine Zollgrenze getrennt.

Ausserhalb Europas haben wir auch ganz analoge Verhältnisse, wo die herausgeschobene Kolonie durch ein anderes Gebiet vom Mutterlande getrennt und auf die See Verbindung mit ihm angewiesen ist; ein solches Beispiel ist Alaska in seinem Verhältnis zu den Vereinigten Staaten. Alaska hat zwar nur 65 000 Einwohner, jedoch eine Fläche von 1 500 000 qkm.

Indem wir das Beispiel einer ganz kleinen Enklave-Zara — und einer gewaltigen — Alaska — anführten, haben wir bewiesen, wie oberflächlich die Behauptung der deutschen Propaganda über die angeblich ungewöhnliche geographische Lage Ostpreussens zum Mutterlande ist. Wenn man uns darauf erwidert, dass Vergleiche mit Zara und Alaska unzulässig sind, da diese beiden Enklaven viel weniger Einwohner als Ostpreussen haben, so erinnern wir daran, dass niemand anders als gerade die Herren

\*) Anmerkung: Ungarn hinderte Oesterreich an einer Bahnverbindung mit Dalmatien: letzteres war in der Tat vom „Mutterlande“ abgeschnitten. Die Bahn Spalato—Sebeniro—Knin durfte infolge Widerspruches von Ungarn erst i. J. 1907—1917 bis nach Oesterreich ausgebaut werden: erst 1925 ist sie vollendet und verbindet Agram mit Spalato.

Nitti und Jaeger sich auf das Beispiel der Schweiz berufen und mit Polen dies zehnmal kleinere Land und siebenmal weniger Einwohner besitzende Land verglichen haben.

Wenn die Herren Nitti und Jaeger behaupten, dass Polen einer eigenen Küste — so wie die Schweiz — entbehren könne, so dürfen wir erwidern, dass Ostpreussen keineswegs eine Anomalie ist, da Zara und Alaska in der gleichen Lage sind.

## KAPITEL II.

### Das Verhältnis Ostpreussens zum Mutterlande.

Sofern es sich um die Aufrechterhaltung der Verbindung und des Verkehrs Ostpreussens mit dem Mutterlande handelt, so erfolgt sie auf zwei Wegen: über die See und über die westliche Landgrenze (118 km), längs der Nogat und der Weichsel, in südlicher, danach östlicher Richtung.

#### 1. Der Zusammenhang mit dem Mutterlande durch die Seeverbindung.

Ostpreussen mit über 2 Millionen Einwohnern hat eine bedeutend günstigere geographische Lage als Polen mit seinen 27 Millionen; seine Küste ist erheblich länger als die polnische Küste von 76 km; an dieser Küste besitzt es den grossen Hafen Königsberg, der vor dem Kriege hinsichtlich seines Verkehrs gleich hinter Stettin und Danzig rangierte, als dritter preussischer Hafen und eine Reihe kleinerer Häfen, wie Pillau, Tolkemit, und das jetzt aufstrebende Elbing.

Daraus geht hervor, dass Ostpreussen verkehrsgeographisch viel glücklicher gelegen ist, als die Schweiz, Oesterreich, Ungarn und die Tschechoslovakei, die keine eigene Küste besitzen und gezwungen sind, sich fremder Häfen zu bedienen. Ostpreussen ist kleiner als jeder von diesen Staaten, hat weniger Einwohner, als der kleinste von ihnen, die Schweiz (mit 3 880 000), hat jedoch eine eigene Küste und eigene Häfen.

Deutsche Autoren, die die sogen. „Abschnürung“ Ostpreussens vom Mutterlande besprechen, erkennen offen seine hervorragende Lage an der Ostsee an, z. B. Dr. Mager: „Ostpreussen, die natürlichen Grundlagen seiner Wirtschaft, eine Quelle deutscher Kraft.“ (Hamburg 1922) S. 1: „Das wichtigste Merkmal der natürlichen Lageverhältnisse“ Ostpreussens ist seine Lage am westlichen Rande der grossen europäischen Festlandmasse und an der Ostsee. Dem Baltischen Meer kommt für seine ausgedehnten Randländer eine ganz erhebliche Verkehrsbedeutung zu, sodass die unmittelbare Lage an der Ostsee schon an sich ein grosser Vorzug ist.“

In der speziellen Monographie, die der Frage des sogn. polnischen Korridors gewidmet ist, betitelt: „Ostpreussen und der polnische Korridor“ (Jena 1921) sagt, der Verfasser Dr. Deuticke

auf S. 28: „An und für sich, rein verkehrsgeographisch betrachtet, ist die Lage Ostpreussens nicht ungünstig. Liegt doch die Provinz mit einer langen gewölbten Seite an der Ostsee, und seine beiden Hauptverkehrspunkte Königsberg und Memel waren zugleich die beiden geeigneten Häfen für einen grösseren Seeverkehr, zumal die Beförderung von Gütern in Seeschiffsverkehr erheblich billiger war, als in Binnenschiffs- und Eisenbahnverkehr.“

Die Ostsee ist ein Meer, auf dem der Schiffsverkehr ausserordentlich belebt ist: nicht weniger als 100 000 Schiffe passieren jährlich den Sund und den Kieler Kanal von der Nordsee zur Ostsee und umgekehrt.

Königsberg war und ist daher einer der wichtigsten Häfen, nicht nur Deutschlands, sondern Europas: „Die Lage Ostpreussens machte Königsberg zu einem der wichtigsten Transit-handelsplätze Europas.“ (Dr. Mager, daselbst S. 8).

Vor dem Kriege (1913) ging fast die Hälfte, nämlich 46% des Exports aus dem Königsberger Hafen nach deutschen Häfen und 54% nach nichtdeutschen Häfen (Rühl. „Die Nord- und Ostseehäfen im deutschen Aussenhandel,“ Berlin 1920 S. 87). Dieser Export wurde von 1672 Schiffen mit einer Ladung von 505809 Reg.-Tons bestritten (Statistisches Jahrbuch für den Preussischen Staat, 1914, S. 262). Man kann also annehmen, dass fast die Hälfte der Schiffe und die Hälfte der Ladung nach Deutschland ging. Dagegen war der Eisenbahngüterverkehr vor dem Kriege zwischen Ostpreussen und Deutschland minimal: siehe die Broschüre „Ostpreussens Wirtschaft und Verkehr vor und nach dem Kriege“ herausgegeben von der Reichsbahndirektion Königsberg S. 8.:

„Vor dem Kriege vollzog sich auf den Eisenbahnen nur ein sehr geringer Teil des Massengüterverkehrs zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland. Die günstige Lage Ostpreussens an der Ostsee, die Leistungsfähigkeit unserer Handelsflotte und die Billigkeit der Massenfrachten haben fast den gesamten Massengüterverkehr (vor allem Kohlen und Getreide) auf Seewege gezogen. Ein starker Massengüterverkehr auf der Eisenbahn bestand nur mit Oberschlesien und zwischen Russland und den ostpreussischen Häfen“.

Mit Recht konnte also Clémenceau in seiner Note vom 16. 6. 1919 über die Verbindung Ostpreussens mit Deutschland sagen, dass „le commerce s'est toujours fait principalement par mer“.

Angesichts der hervorragenden Lage Ostpreussens an der See und der so intensiven Benutzung des Seeweges für die Handelsbeziehungen ist die Verwendung der Bezeichnungen, wie „Enklave“, „Exklave“, sowie „Losreissung“, „Abschnürung“ usw. durch nichts gerechtfertigt und dient lediglich Propagandazwecken gegen den Zugang Polens zum Meere: dank seiner geographischen

Lage an der See ist Ostpreussen weder eine „Enklave“, noch eine „Exklave“, auch wenn es überhaupt keine Verbindung zu Lande mit dem Mutterstaat mittels Eisenbahnen hätte.

Hier wäre noch zu sagen, dass gleich nach dem Jahre 1920 ein Seekabel von 170 km Länge, das Tenkitten (nördlich von Königsberg) mit Leba (Pommern) verbindet, gelegt worden ist.

## 2. Das geographische Verhältnis Ostpreussens zum Reich zu Lande.

### a) Die Grenze zwischen Ostpreussen und dem sogenannten „Korridor“.

Diese Grenze betrug vor dem Kriege von der Nogatmündung bis zu dem Punkte, an dem die Drewenz die frühere deutsch-russische Grenze kreuzte, etwa 118 km; dies ist die Breite, die früher die Basis Ostpreussens bildete, das man sich als verlängerte Halbinsel, die nach Nord-Osten ausgestreckt ist, denkt. Heute ist die Länge dieser Grenze gegen den sogn. Korridor etwas grösser und zwar infolge der Einbeziehung des Kreises Solden zu Polen.

### b) Die Entfernung Ostpreussens von den Wirtschaftszentren Deutschlands.

Die Landverbindung Ostpreussens mit dem Mutterlande erfolgte vor dem Versailler Vertrag und erfolgt heute über die Verbindungslinien, die jene 118 km-Linie kreuzen. Wie stellt sich nun diese Lage dar? Die Antwort hierauf gibt Dr. Mager an der bereits zitierten Stelle S. 6: „Schon vor dem Weltkriege konnte man die politisch-geographische Lage Ostpreussens als eigenartig bezeichnen. Die Provinz bildete mit Westpreussen zusammen einen verhältnismässig schmalen Ausläufer des Deutschen Reiches, der sich längs der Ostsee nach Nordosten erstreckte und im Nordosten, Osten und Süden vom russischen Staatsgebiet umklammert wurde. Diese Lage am äussersten Rande der längsten Diagonalerstreckung Deutschlands im Zusammenhang mit der relativ schmalen Verbindung mit dem Rumpf des Reiches (etwa 118 km) äusserte sich nach verschiedenen Richtungen hin. Die Verkehrslage im Rahmen des Reiches gestaltete sich natürlich im Vergleich zu anderen Landesteilen ziemlich ungünstig, da Ostpreussen stets mit sehr grossen Entfernungen nach dem verschiedenen Hauptwirtschaftsgebieten des Reiches zu rechnen hatte:

Luftlinie Königsberg	— Berlin	520 km
„	— Hamburg	620 „
„	— Essen	690 „
„	— Saarbrücken	1 090 „
„	— Leipzig-München	1 020 km “

Dasselbe betont Deutike in der bereits genannten Broschüre „Ostpreussen und der polnische Korridor“ S. 28: „Dagegen war Ostpreussen im Landverkehr den übrigen Gebieten des Reiches gegenüber im Nachteil. Der Einfluss der peripheren Lage machte sich hier geltend.“

### c) Ostpreussen als Kolonie.

Die ausserordentliche Entfernung Ostpreussens, insbesondere seiner Hauptstadt Königsberg, von den Hauptwirtschaftsgebieten Deutschlands, ist der Grund, dass man — besonders nach dem Kriege — sagt, Ostpreussen sei in seinem Verhältnis zum Mutterlande eine „Kolonie“. („Die neuen Aufgaben des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft“ S. 4 und 5). In der Tat steckt darin ein richtiger Kern, einmal infolge seiner Lage an der See und der Entfernung des Landes vom Mutterlande, dann wegen seiner geschichtlichen Entwicklung. Wenn die Entfernung von Marseille zur Hauptstadt der nächsten Kolonie, Algier, nur 744 km beträgt, so kann man — siehe die oben angegebenen Entfernungen Königsberg von anderen deutschen Städten — Ostpreussen mit Recht eine Kolonie nennen.

Aber Ostpreussen ist tatsächlich „ein deutsches Kolonisationsland“ und bis heute nennt man es so im deutschen Schrifttum. Es war der Brückenkopf für die Kreuzzüge des Deutschen Ritterordens und der livländischen Schwertbrüder bei ihrem Vordringen — begonnen im XIII. Jahrhundert — längst der Ostseeküste nach Lettland und Estland bis fast zu der Stelle, an der später Petersburg angelegt wurde, um das „dominium maris Baltici“ (Ostseeherrschaft) zu erringen.

Im Jahre 1525 wurde Ostpreussen ein weltliches Herzogtum unter Lehnshoheit des polnischen Königs: im Jahre 1657 erlangte es Souveränität. Niemals gehörte es zum Heiligen Römischen Reich deutscher Nation, vielmehr verblieb es — eben als Kolonie — ausserhalb seines Rahmens. Es gehörte infolge seines kolonialen Charakters nicht einmal zum Deutschen Bund (1815 — 1866). Erst im Jahre 1867 ist es dem Norddeutschen Bunde einverleibt worden. Es gehört also erst seit — sage und schreibe — 58 Jahre als integrierender Bestandteil zu Deutschland!

Dieses stellt die „Réponse des Puissances Alliées et Associées“ in „Sektion IX Prusse Orientale“ fest: „Il est par suite nécessaire de rappeler, que pendant plusieurs siècles la Prusse orientale a été en fait si nettement séparée, qu'a aucun moment, jusqu'en 1866, elle n'a été véritablement comprise dans les frontières politiques de l'Allemagne; les historiens allemands ont toujours reconnu, qu la Prusse orientale n'est pas un pays d'origine allemande, mais bien une colonie allemande“.

Ostpreussen trug daher infolge seiner geopolitischen Lage, — vor allem infolge der ethnographischen Trennung vom Mutterlande durch das polnische Pommerellen, siehe Abbildungen Nr. 6 und 7 — seiner verkehrsgeographischen Entfernung und seiner geschichtlichen Entwicklung den Stempel einer Kolonie an sich, dies

Kennzeichen trägt es heute noch und wird es auch in der Zukunft tragen. Rein äusserlich hat sich dieses Verhältniss — auch vor dem Kriege — darin geäussert, dass die Bewohner Ostpreussens, wenn sie auch dem Westen Deutschlands reisten, sagten, sie machen eine Reise „nach dem Reich“. Dies bestätigte wörtlich der Reichskanzler Dr. Luther in seiner Rede in Königsberg am 15. II. 1925 (Königsberger Hartungsche Zeitung vom 13. 2. 25.)

Es ist also nicht wahr, dass dieses koloniale Merkmal Ostpreussen durch den Versailler Vertrag, d. h. durch die Schaffung eines Zugangs zum Meere für Polen — demnach durch ein politisches Mittel — aufgedrängt wurde, da dieses Kennzeichen in den unwandelbaren geographischen und historischen Elementen seines Wesens verankert liegt. Ausserdem haben wir bereits oben im I. Teil unter II 3 nachgewiesen, dass Ostpreussen nur 148 Jahre (1772-1920) an andere preussische Territorien grenzte, und dass es vorher 318 Jahre lang — also über die doppelte Anzahl von Jahren — ebenso „isoliert“ war, wie es heute ist. Die damalige „Isolierung“ hinderte Friedrich II. nicht daran, aus Ostpreussen einen grossen „place d'armes“ zu machen, dank welchem er mit Erfolg mit halb Europa im siebenjährigen Kriege kämpfte. In intellektueller Beziehung stand es grade damals auf hoher Stufe (Kant 1724-1804), die damalige „Abschnürung“ behinderte also nicht die geistige Entwicklung, sowie heute die Schaffung eines Zugangs zum Meere für Polen — in der Breite von 76 km — in keinem Punkte Ostpreussen die kulturellen Beziehungen mit seinem Mutterlande erschwert (Königsberg besass bis zum Januar 1925 zwei Opern, was wohl kaum irgendeine andere Provinzstadt in Europa hatte). Dies beweist die Richtigkeit des alten deutschen Sprichworts: „Gedanken sind zollfrei.“

#### d) Die wirtschaftliche Eigenart Ostpreussens gegenüber dem Mutterlande.

Deutsche Schriftsteller sind sich darüber einig, dass Ostpreussen infolge seiner geopolitischen Lage schon vor dem Kriege einen von dem übrigen Deutschland durchaus verschiedenen wirtschaftlichen Charakter aufwies, vgl. z. B. Dr. Mager a. a. o., S. 7 „Kurz und gut, man kann sagen, dass Ostpreussen infolge seiner Entlegenheit gewissermassen ein wirtschaftliches und kulturelles Sonderdasein führte...“ Ebenso Dr. Luther in seiner oben zitierten Rede.

Diese Besonderheit trat sowohl in den wirtschaftlichen Schwierigkeiten, wie auch in Vorteilen gegenüber dem Mutterlande zutage.

Was die wirtschaftlichen Erschwernisse anlangt, so haben wir bereits über die Verkehrsschwierigkeiten gesprochen, die sich aus der geographischen Entfernung ergeben. Fast ausschliesslich Agrarland, war und ist Ostpreussen schwach bevölkert, dies um so mehr, als vor dem Kriege alljährlich etwa 17 500 Personen nach dem Westen Deutschlands abwanderten (Hesse: „Die Be-

völkerung von Ostpreussen“, Jena 1916 S. 46). Es ist ferner klar, dass z. B. Kunstdünger und landwirtschaftliche Maschinen, die aus dem Westen Deutschlands bezogen werden, infolge der hohen Frachten teurer als im Reich sind. Hieran ist jedoch nicht die „Abtrennung“ von dem Mutterlande schuld, sondern nur seine geographische Entfernung von ihm, der geopolitische Charakter Ostpreussens als einer „Kolonie“. Zum Beweis hierfür entnehmen wir folgendes aus einem Artikel des Herrn G. von Janson — Kalkeningken, betitelt: „Ostpreussen und die Ostmesse“ in der „Deutschen Allgemeiner Zeitung“, Nr. 72/73 vom 13. Februar 1925: „Die ganze Wirtschaft klagt über die unerhört teuren Frachten, die wesentlich dazu beitragen, dass die deutsche Produktion sich nicht voll entfalten kann. Ostpreussen leidet unter dieser Frachtpolitik mehr als jedes andere deutsche Gebiet. Die gesamte Einfuhr der Provinz wird durch die unmäßige Fracht verteuert, d. h. in erster Linie Kohle, Oel, Eisen, Maschinen, künstliche Dünger (sofern keine Ausnahmetarife gelten), Krafftuttermittel, Kalk. Das sind die wesentlichsten Rohstoffe und Betriebsmittel für die ostpreussische Produktion. Zum zweitenmal wird die ostpreussische Produktion bei den Löhnen getroffen, denn entsprechend den langen Frachstrecken werden Hausbrand, Gas, Stoffe und andere Gegenstände des täglichen Lebens erheblich teurer als im Westen, während Lebensmittel keineswegs soviel billiger sind, dass sie die allgemeine Verteuerung der Lebenshaltung aufwiegen könnten. Das liegt an der Notwendigkeit des Absatzes nach dem Westen, nachdem die näheren Absatzgebiete verschwunden sind. Zum dritten Mal drückt die Fracht beim Absatz der Produkte nach dem Westen. . . . Frachtreform tut not in doppelter Richtung: durch grundlegende Revision des Tarifs und durch Übernahme der Korridorfracht, wenigstens teilweise, auf Reichskosten.“

Wenn der Verfasser ausser der Entfernung als ökonomische Schwierigkeiten den „Verlust der näheren Absatzgebiete,“ d. h. den Verlust Pommerellens und Posens als Absatzmärkte, aufgezählt, so hat er in diesem Punkte Unrecht, denn er vergisst, dass Ostpreussen der Konkurrenz dieser zwei landwirtschaftlichen Produktionsgebiete losgeworden ist.

Die gleichen geographischen Gründe, die wirtschaftliche Erschwernisse auslösen, gewährten und gewähren andererseits diesem Lande verschiedene Vorteile, vergl. Dr. Mager, a. a. O. Seite 7:

„Die genannten Nachteile wurden durch gewisse Vorteile mehr oder weniger wieder ausgeglichen. Die weite Entfernung von den Hauptindustriegebieten und den Grossstädten Mittel- und Westdeutschland mit ihrem grossem Bedarf an landwirtschaftlichen Produkten verhinderte ein zu starkes Abfliessen der letzteren nach dem Westen und hielt bei genügendem Angebot die Lebensmittelpreise und damit auch die Löhne nicht unbedeutend niedriger als im übrigen Deutschland. Hier bleibt ein kerniges Volkstum erhalten, das auf den industrialisierten und überkultierten Westen immer wieder blutauffrischend und belebend wirkte.“

Diese Vorteile werden in Zukunft noch grösser werden, siehe Deuticke, a. a. O. Seite 30:

„Aber in vielem ist Ostpreussen auch wieder günstiger gestellt als das Reich. In der Zukunft wird die Provinz einen Vorteil dadurch haben, dass sie den Uebergang Deutschlands zum Industriestaat nicht mitgemacht, dass sie ihren überwiegend agrarischen Charakter bewahrt hat, obwohl infolgedessen ihr Wohlstand hinter industriellen Gegenden zurückgeblieben ist. Für die Zukunft wird die Bedeutung Ostpreussens, das früher in der Stellung von Arbeitskräften für die Industrie sein Wichtigstes leistet, erheblich gewinnen, weil es eins von den wenigen agrarischen Ueberschussgebieten ist, das bei Deutschland verbleiben ist“.

Unter Zusammenfassung obiger Ausführungen kann man folgendes feststellen:

- 1) Sofern wirtschaftliche Schwierigkeiten und Unzuträglichkeiten vorhanden sind, sind diese eine Folge der unabänderlichen geographischen Lage Ostpreussens und haben nichts mit dem Zugang Polens zum Meere — der durch den Versailler Vertrag geschaffen ist — zu tun; dieser Zugang hat die Lage Ostpreussens zum Mutterlande nicht geändert, nicht verschlimmert.

Hiermit sind noch nicht die Verkehrsverhältnisse Ostpreussens gegenüber dem Reich nach dem Kriege berücksichtigt, da sie im dritten Teil gesondert behandelt werden.

- 2) Den wirtschaftlichen Erschwernissen sind eine Reihe von Vorteilen gegenüber zu stellen. Besonders zu betrachten ist nunmehr noch die günstige Lage Ostpreussen zu den baltischen Staaten und Russland, sowie sein eigenartiges geopolitisches Verhältnis zu Polen.

### KAPITEL III.

## Das Verhältnis Ostpreussens zu den baltischen Ländern und zu Russland.

Es ist bekannt, dass Ostpreussen gerade wegen seiner länglichen, sich weit nach Osten erstreckenden Gestalt, die sich oben an einer Seite an die Ostsee anlehnt, für Deutschland den Brückenkopf auf seinem Wege zur wirtschaftlichen Durchdringung Osteuropas bildet. Königsberg ist ca. 1150 km von Odessa entfernt, also der Ausgangspunkt der kürzesten Entfernung zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer. Die Entfernung von Königsberg nach Saarbrücken ist nur um wenig geringer. Von Königsberg führt der Weg nach Kowno, Riga und Reval, und der Zweck dieser Wege ist die „pénétration pacifique“ Russlands. Vergewärtigen wir uns diesen gewaltigen Wirtschaftsplan (Rappallo), so wird es klar, dass der sogen. polnische Korridor Deutsch-



land ebensowenig Schwierigkeiten zur Erreichung dieser Ziele bereitet, wie der „litauische Korridor“ mit Memel. Deutschland, das nicht nur den privilegierten, sondern auch den gewöhnlichen Transit über den westlichen Teil Polens nach Ostpreussen auf Grund des Vertrages vom 21. April 1921 (siehe Teil III) besitzt, kann von Ostpreussen diesen Verkehr nach Litauen, Lettland, Estland und Russland lenken und vice versa. Den Handelsbeziehungen Deutschlands mit dem Osten steht ebensowenig etwas im Wege, wie den Beziehungen z. B. Frankreichs mit dem Osten, das selbstverständlich auch seinen Transit über Deutschland und Polen leiten muss.

Es ist wahr, dass auf Grund des Korridorabkommens vom 21. 4. 21 der privilegierte Transit nur zur Sicherung der Verbindung zwischen Deutschland und Ostpreussen und nicht mit jenen weiteren Ländern bestimmt ist. Tatsächlich jedoch benutzt Deutschland, da die Transitladungen sich in Ostpreussen mit Leichtigkeit nach Litauen, Lettland und Russland und vice versa umexpedieren lassen, den privilegierten Transit — unter Ausschluss Polens — zwischen Deutschland einerseits und Litauen, Lettland und Russland andererseits. Daher fällt die Klage in sich zusammen, dass Ostpreussen eine „Exklave“ oder eine „Enklave“, dass es „abgeschnürt“ sei.

Es geht daraus weiter hervor, dass der sogen. polnische Korridor in Verbindung mit dem Abkommen vom 21. 4. 1921 für Deutschland nicht nur nicht die Entwicklung seiner Verkehrs- und Wirtschaftsbeziehungen mit dem Osten stört, sondern diesen geradezu als eins der Glieder in dieser Kette dient. Weitere Glieder sind: das Eisenbahnabkommen vom 1. 5. 23 zwischen Deutschland, Litauen, Lettland und Estland, das Eisenbahnabkommen vom 1. 1. 24 über die direkte Verbindung zwischen Ostpreussen und Russland; der Ausbau des Hafens in Königsberg, der zu Beginn des Jahres 1924 vollendet wurde, der zwei neue gewaltige Becken schuf, zwei grosse Kornspeicher (Silos), ferner einen Freibeizirk für den Transitverkehr, („Ein Riesenunternehmen . . . der grösste Bau, der nach dem Kriege in Deutschland durchgeführt wurde“, Königsberger Hartungsche Zeitung Nr. 205 vom 1. IX. 1923), um den Export zweier Haupthandelszweige, von Holz und Getreide, aus dem Osten zu konzentrieren.

Königsberg ist bestrebt, sich die politischen Veränderungen zu Nutze zu machen: „Infolge der Abschnürung Ostpreussens ist Königsberg der einzige Seehafen Ostpreussens; die Häfen von Danzig und Memel gehören zum Auslande . . . Da die Häfen von Libau und Riga nicht mehr zu Russland gehören, ist die Bedeutung des Hafens von Königsberg als Vorhafen von Russland noch gestiegen. Wichtige Eisenbahnlinien und tief nach Russland hinreichende Wasserstrassenverbindungen enden in Königsberg und begünstigen den Gütertausch zwischen Deutschland und Russland durch Vermittlung des Königsberger Hafens. Königsberg wird deshalb in noch höherem Masse als in der Vorkriegs-

zeit Zwischenhandelsplatz zwischen Deutschland und Russland werden.“ („Schiffahrtszeitung“ vom 26. 1. 24 Nr. 6 Seite 35). Weitere Belege aus dem Schrifttum über die Bedeutung Königsbergs:

„Die Lage Ostpreussens machte Königsberg zu einem der wichtigsten Transithandelsplätze Europas. . . Königsberg spielt für das russische Hinterland dieselbe Rolle, wie Rotterdam und Antwerpen für das rheinisch-westfälische Industriegebiet“. (Dr. Mager, a. a. O. Seite 8.)

Weitere Elemente dieses ostpreussischen Wirtschaftsprogramms sind: Ausnahmetarife, die von der Eisenbahndirektion in Königsberg gewährt werden, um den Export nach Königsberg zu konzentrieren, die „Ostmessen“, der Ausbau der ostpreussischen Wasserwege. Sogar Elbing, das sich früher wegen Danzig nicht entwickeln konnte, ist bestrebt, aus den politischen und wirtschaftlichen Veränderungen Vorteile zu ziehen:

„Jetzt, nachdem Danzig durch die polnische Zollgrenze ausgeschaltet worden ist, strebt Elbing danach, die Rolle Danzigs für die genannte Gegend (scil. Westen Ostpreussens bis nach Allenstein hin und den Rest Westpreussens) zu übernehmen und den Seeverkehr selbst zu vermitteln“ (Mager, a. a. O. Seite 13).

Die wissenschaftlichen Unterlagen und Stützen für diese Expansion gibt das „Institut für Ostdeutsche Wirtschaft“, gegründet im Jahre 1916 in Königsberg.

Schliesslich ist zu bemerken, dass Königsberg das Zentrum des Flugverkehrs im Osten ist; es bestehen folgende Linien:

Königsberg—Smolensk—Moskau  
Königsberg—Memel—Riga—Reval  
Königsberg—Danzig—Berlin.

Von Danzig besteht eine Verbindung nach Warschau, von Moskau nach Charkow, Batum, Tiflis, von Berlin nach dem Westen. Täglich fliegen die Flugzeuge von und nach Königsberg 5424 km.

#### KAPITEL IV.

### Das Verhältnis Ostpreussens zu Polen.

Ein Blick auf die Landkarte genügt, um sich zu überzeugen, dass Ostpreussen eine Schranke bildet, die Polen vom Meere trennt. Wir erinnern daran, dass es vom Jahre 1525 bis 1657 ein Lehen Polens und ein Teil von ihm, das Fürstbistum Ermland, von 1454 bis 1772 sogar ein integrierender Bestandteil Polens war. Wenn Deutschland im Namen der Freiheit des Verkehrs die Einbeziehung Nordpommerellens und Danzigs zu Deutschland fordert, so könnte Polen ebensogut im Namen des Zugangs zum Meere die Annexion Ostpreussens oder die Errichtung der „Freien Stadt Königsberg“ verlangen.

Zu bemerken ist, dass in Ostpreussen auch eine beträchtliche Anzahl polnischer Bevölkerung ansässig ist, und zwar in der Weichselniederung, im Ermland und in Masuren.

Das natürliche Hinterland Königsbergs ist — ausser Litauen und Russland — Polen, insbesondere sein Nordostteil mit den grossen Waldreichtümern. Ostpreussen ist mit seiner lebhaften Holz-, Zellstoff- und Papierindustrie auf die Holzzufuhr aus Polen angewiesen. Der gegenwärtige gespannte Zustand zwischen Polen und Deutschland, der durch die deutsche Propaganda gegen den Zugang Polens zum Meere verschärft wird, hat zur Folge, dass Polen nur in unerheblichem Masse Königsberg benutzt, trotz der Bemühungen dortiger wirtschaftlicher Kreise, die unter der Isolierung Königsbergs seitens Polens ausserordentlich leiden. In dieser schwierigen wirtschaftlichen Lage des Königsberger Hafens könnte nur ein polnisch-deutscher Handelsvertrag eine Erleichterung bringen (ähnlich Reichskanzler Dr. Luther in der bereits zitierten Rede).

Die wirtschaftliche Abhängigkeit Ostpreussens von Polen war vorauszusehen: in den Kreisen der Grossmächte wurde im Jahre 1918 die Notwendigkeit der Einverleibung Ostpreussens zu Polen erwogen, und der bekannte Geograph und hervorragende Kenner von Grenzfragen, der Oberst Th. Holdich, seinerzeit Präsident der geographischen Gesellschaft in London, hat in seinem Werk „Boundaries in Europe“, London 1918, Seite 137, empfohlen, Polen als Grenzen die Karpathen und die Ostsee, unter Einbeziehung Ostpreussens, zu geben.

Dieses ist nicht geschehen: Ostpreussen ist bei Deutschland verblieben, doch ist es auf den Wirtschaftsverkehr mit seinem Hinterlande, mit Polen, angewiesen. Wenn sich diese Verhältnisse für Ostpreussen zur Zeit ungünstig gestalten, so hat daran nicht der sogen. Korridor die Schuld, sondern die politische Atmosphäre und das Fehlen eines Handelsvertrages zwischen Deutschland und Polen.

Wir stellen also fest, dass die geopolitische und verkehrsgeographische Lage Ostpreussens diesem Lande die Gunst und die Möglichkeit gibt, Warenverkehr von und nach Polen über Königsberg zu leiten, dass aber die z. Zt. bestehende Spannung seine Entwicklung nicht aufkommen lässt.



### DRITTER TEIL.

## Das Durchgangsrecht und der Durchgangsverkehr zwischen Ostpreussen und dem Reich durch Westpolen.

### KAPITEL I.

#### Die rechtlichen Grundlagen.

In Beantwortung des Einspruchs der deutschen Delegation, dass der Zugang Polens zum Meere Ostpreussen vom Mutterlande trenne, erklärte Clemenceau in der Note vom 19. 6. 1919 folgendes:

„ . . . die Schwierigkeiten, die für Ostpreussen infolge der neuen Grenzregulierung sich ergeben können, sind nichts im Vergleich zu den Schäden, die eventuell Polen infolge einer anderen Anordnung der Grenzen erleiden würde. Ueberdies ist im Verträge die Bedeutung der Eisenbahnstrecke, die Ostpreussen mit Deutschland verbindet, völlig anerkannt und hierfür entsprechende Bestimmungen eingesetzt worden. Diese Bestimmungen sind äusserst sorgfältig geprüft; sie geben die völlige Sicherheit, dass die Verbindung über das polnische Gebiet auf keine Schwierigkeiten stossen wird.“  
(Réponse, Section IX).

In Ausführung dieser Ankündigung wurden Polen im Versailler Vertrag die entsprechenden Verpflichtungen in zwei gesonderten Bestimmungen auferlegt; im Artikel 89 wurde die grundsätzliche „Durchgangsfreiheit“ für den Verkehr zwischen Deutschland und Ostpreussen festgelegt; es liegt also diese Last, gewissermassen eine Servitut — als Aequivalent für das an Polen abgetretene Land — auf diesen Gebieten, d. h. auf dem Gebiete der jetzigen Woiwodschaften Pommerellen und Posen, dehnt sich jedoch nicht auf weitere Gebiete Polens aus.

Artikel 89 lautet wie folgt:

„Polen verpflichtet sich, dem Personen-, Waren-, Schiffs-, Boots-, Eisenbahnwagen- und Postverkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland durch das polnische Gebiet — einschliesslich der Territorialgewässer — völlige Durchgangsfreiheit zuzugestehen und ihm hinsichtlich der Verkehrs erleichterungen und Beschränkungen sowie in jeder anderen Hinsicht zum mindesten dieselbe günstige Behandlung zuteil werden zu lassen, wie dem Verkehr von Personen, Waren, Schiffen, Booten, Wagen, Eisenbahnwagen und Postsendungen, die polnischer Nationalität, polnischen Ursprungs, polnischer Herkunft, polnisches Eigentum sind oder von

einem polnischen Abgangsort kommen; wird einer anderen Nationalität eine noch günstigere Behandlung als der polnischen gewährt, so ist diese Behandlung massgebend.

Transitwaren werden von jeglichem Zoll oder anderen ähnlichen Gebühren frei sein.

Die Transitfreiheit wird sich auch auf die telegraphische und telefonische Verbindung erstrecken unter den Bedingungen, wie sie in dem durch Artikel 98 vorgesehenen Ueberkommen bestimmt sind.“

Die Bestimmung des Artikels 89 befindet sich im Kapitel VIII des Vertrages, betitelt „Polen“ (Artikel 87-93). Da — nach Ansicht der Schöpfer des Vertrages — die grundsätzliche Verpflichtung Polens zur Gewährung „der Transitfreiheit“ keine ausreichende Garantie für Deutschland bot, wurde in einem weiteren Kapitel IX, betitelt: „Ostpreussen“ überdies Artikel 98 aufgenommen, der die konkreten Bestimmungen für die polnisch-deutsche Konvention enthält, die folgende Verbindungen sicherstellen sollten:

- a) Zwischen dem Reich und Ostpreussen — quer durch das an Polen abgetretene Gebiet und durch die Freie Stadt Danzig,
- b) zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig — durch Ostpreussen auf dem rechten Ufer der Weichsel.

Artikel 98 lautet:

„Deutschland und Polen werden im Verlauf des Jahres, das dem Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages folgt, Abkommen schliessen, deren Wortlaut im Falle von Streitigkeiten durch den Völkerbundsrat bestimmt wird. Dies Abkommen soll einerseits Deutschland vollständige und angemessene Erleichterungen für den Eisenbahn-, Telegraphen- und Telephonverkehr zwischen dem übrigen Deutschland und Ostpreussen durch das polnische Gebiet und andererseits Polen die gleichen Verkehrsmöglichkeiten mit der Freien Stadt Danzig durch das etwa auf dem rechten Weichselufer liegende deutsche Gebiet zu sichern.“

## KAPITEL II.

### Die Verhandlungen und die provisorischen Verträge.

Kurz nach Inkrafttreten des Versailler Vertrages, nämlich bereits am 23. Februar 1920, begannen in Warschau Verhandlungen zwischen der polnischen und deutschen Regierung zwecks Inkraftsetzung der im Artikel 89 festgelegten „Transitfreiheit“ und zwecks Abschlusses der im Artikel 98 vorgeschriebenen „Konvention.“ Infolge der durch den sogen. Kapp-Putsch in Deutschland hervorgerufenen Wirren erkannte die polnische Delegation die deutschen Vollmachten nicht für ausreichend an, und so wurden die Ver-

handlungen unterbrochen; am 12. April 1920 wurden sie in Paris wieder aufgenommen; der Botschafterrat vermittelte vom August 1920 ab, indem er den bekannten französischen Fachmann, Herrn Gaston Lerverve, hindelegierte.

Unter seinem Vorsitz zogen sich die Verhandlungen fast ununterbrochen vom 22. November 1920 bis 16. Februar 1921 hin, an welchem Tage die Konvention endgültig paraphiert wurde.

Die ausserordentlich komplizierten Verhandlungen, die im Auftrage der polnischen Regierung der damalige Direktor des politischen Departements im Ministerium des Aeussern, der jetzige Gesandte in Berlin, Herr Kasimir Olszowski, führte, wurde weiterhin dadurch erschwert, dass inzwischen — am 9. XI. 20 — die polnisch-Danziger Konvention abgeschlossen wurde, die im Artikel 6 die Bestimmung enthält, dass Polen vor dem Abschluss eines Vertrags oder Abkommens, das die Freie Stadt Danzig angeht, Danzig zu „konsultieren“ hat. Artikel 33 dieser Konvention bestimmt u. a.:

„Die Vorschriften des Artikels 89 des Versailler Vertrages mit Deutschland werden gleichfalls auf die Freie Stadt Danzig angewandt.“

Unterzeichnet wurde das Abkommen am 21. April 1921 in Paris, und zwar durch Herrn Olszowski im Namen von Polen (und Danzig) und durch Herrn v. Mutius im Namen von Deutschland. Am 1. Juni 1922 trat es in Kraft. Der Titel lautet: „Abkommen zwischen Deutschland und Polen sowie der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland“.

Die Einleitung des Abkommens lautet: „Deutschland einerseits und Polen und die Freie Stadt Danzig andererseits, beseelt von dem Wunsche, die im Artikel 89 des am 28. Juni 1919 in Versailles unterzeichneten Vertrages und im Artikel 33 der am 9. November 1920 in Paris abgeschlossenen polnisch-Danziger Konvention vorgesehenen Freiheit des Durchgangsverkehrs zu regeln und das im Artikel 98 des Versailler Vertrages vorgesehene Abkommen zu schliessen...“

Diese Formulierung gibt uns Anlass, das nähere Verhältnis des Artikels 89 zum Artikel 98 des Versailler Vertrages zu prüfen.

Artikel 89 legt Polen die Verpflichtung auf, Deutschland die Durchgangsfreiheit nach und von Ostpreussen zu gewähren. Aber Artikel 89 sieht keineswegs vor, dass Polen zur seiner Ausführung mit Deutschland ein weiteres Abkommen schliessen müsste, dass sämtliche Fragen des Durchgangsrechts zu regeln hätte. Im Gegenteil, aus Artikel 89 Abs. 3 folgt, dass ein solches Ausführungs-Abkommen nur hinsichtlich des telegraphischen und Fernsprechverkehrs vorgesehen ist.

Artikel 98 wiederholt nochmals, dass eine Konvention geschlossen werden soll, „die Deutschland vollständige und an-

gemessene Erleichterungen für den Telegraphen- und Telephonverkehr“ sichert, unter Hinzufügung des wichtigsten: „des Eisenbahnverkehrs.“

Die durch Artikel 98 und 89 Polen auferlegten Verpflichtungen zusammenfassend, muss man feststellen:

1. Im Wege eines Ausführungsabkommens, also unter Mitwirkung Deutschlands, sollten nachstehende Angelegenheiten näher geregelt werden, nämlich:

- a) der Eisenbahnverkehr,
- b) der Fernsprechverkehr,
- c) der Telegraphenverkehr.

2. Dagegen war Polen berechtigt, einseitig, d. h. ohne Mitwirkung Deutschlands, also im Wege eigener Ausführungs-Verordnungen, folgende Fragen zu regeln:

- a) den Verkehr ausserhalb der genannten drei Angelegenheiten (Bahn, Fernsprecher, Telegraphen), nämlich:
  - aa) den Postverkehr,
  - bb) die Schifffahrt auf den Hoheitsgewässern und den Binnenwasserstrassen,
  - cc) den Automobil- und Motorradverkehr;
- b) weiter hatte Polen gemäss Artikel 89 das Recht der einseitigen Regelung aller technischen Fragen, die die Verwirklichung des Durchgangsverkehrs ermöglichen, und zwar besonders der Pass- und Zollfragen, schliesslich des Problems der Militärtransporte.

Indessen erklärte sich Polen, um seinen guten Willen zu beweisen und möglichst Streitigkeiten mit Deutschland zu vermeiden, damit einverstanden, die Regelung durch Vertrag auf alle unter a) und b) genannten Fragen auszudehnen: damit ist Polen weit über seine ihm durch den Versailler Vertrag auferlegten Verpflichtungen hinausgegangen.

Ein weiterer Beweis der Loyalität Polens:

Trotz des Fehlens einer Konvention (ex Art. 98) hat Polen auf Grund des Artikels 89 den Eisenbahndurchgangsverkehr bereits kurz nach der Besitznahme Pommerellens durchgeführt, d. h. vom Februar 1920 an, und zwar zuerst auf Grund einer Verordnung des polnischen Ministerrats, später auf Grund der provisorischen Abkommen vom 13. XI. 20 und 4. V. 21, ferner auf Grund des Oppelner Abkommens vom 3. IX. 1920, wodurch Ostpreussen eine ununterbrochene Verbindung sogar mit Oberschlesien erhielt, das damals Abstimmungsgebiet war.

Polen erklärte sich mit dem gewöhnlichen Personalausweis einverstanden, ohne einen Pass und ohne eine Zollrevision zu verlangen. Auf Grund eines provisorischen, am 9. 1. 1920 in Paris abgeschlossenen Sonderabkommens, gestattete Polen die Eisenbahndurchfahrt deutschen Militärs durch Pommerellen. Im Juli 1920 passierte dort der erste Reichswehr-Bahntransport von Ostpreussen nach dem Reich.

Dieser provisorische Zustand währte bis zum 1. Juni 1922, an welchem Tage das Durchgangsabkommen vom 21. 4. 1921 in Kraft trat.

### KAPITEL III.

## Der Inhalt des Durchgangsabkommens im Lichte der Denkschrift der deutschen Regierung vom Jahre 1921.

Als die deutsche Regierung im Jahre 1921 dem Reichstag das Durchgangsabkommen zur Ratifizierung vorlegte, fügte sie dem Text eine umfangreiche Denkschrift bei („Denkschrift des Auswärtigen Amtes zum Gesetz über das Durchgangsabkommen. Reichstagsdrucksache Nr. 2191“); in Nachstehendem bringen wir den Hauptinhalt des Abkommens, wobei wir uns gerade an diese Denkschrift halten und hiermit dem Deutschen Auswärtigen Amt das Wort erteilen, also einer Stelle, die am meisten zum Schutz der deutschen Interessen gegenüber Polen und zur Charakterisierung der Konvention vom deutschen Standpunkte aus berufen erscheint.

#### 1. Allgemeine Bestimmungen des Abkommens.

Das Abkommen, das die Aufgabe hat, die territoriale Trennung zwischen Deutschland und Ostpreussen zu überbrücken, steht auf dem Standpunkt, dass die wirtschaftlichen und Verkehrsinteressen Deutschlands über die Grösse und Ausdehnung des Durchgangsverkehrs entscheiden sollen. Daher stellt Polen sein eigenes bewegliches Eisenbahnbetriebsmaterial zur Verfügung zwecks Ausführung des Eisenbahnverkehrs quer durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet, d. h. die jetzigen Woiwodschaften Pommerellen und Posen. In der Erkenntnis jedoch, dass Polen nicht imstande sein würde, die entsprechende Menge an Betriebsmaterial zu stellen, leiht ihm Deutschland auf 5 Jahre die entsprechende Anzahl von Lokomotiven, deren Zahl die Bahnverwaltungen im voraus für jeden neuen Fahrplan-Zeitraum festsetzen. Falls ein fühlbarer Mangel an Kohle eintritt, wird Deutschland diese Kohlen liefern (Artikel 22, 27 und 111).

Im Kriegsfall fallen die Bestimmungen des Abkommens nicht „ipso iure“ weg. Wenn eine Partei den Durchgangsverkehr einschränken will, muss sie die andere Partei auf diplomatischem Wege zuvor benachrichtigen; erst 48 Stunden nach dieser Mitteilung kann die Einschränkung in Kraft treten.

Der Durchgangsverkehr ist nicht etwa exterritorial, da er ja den polnischen Gesetzen unterliegt, namentlich bezüglich der öffentlichen Sicherheit. Verhaftungen können indessen nur bei Verbrechen oder Vergehen erfolgen, nicht dagegen im Falle einer Uebertretung.



Ueber den Rahmen des Artikels 89 des Versailler Vertrages hinausgehend, räumt Polen für aussergewöhnliche Fälle, die den Verkehr in den westlichen Landesteilen hemmen würden, den Eisenbahndurchgangsverkehr durch das ehemalige Kongress-Polen nach Ostpreussen — und vice versa — ein.

Ueberdies erweiterte Polen auf Grund des Artikels 33 der polnisch-Danziger Konvention vom 9. XI. 1920 seine Verpflichtung auf Gewährung eines freien Durchganges auch auf das Gebiet der Freien Stadt Danzig.

Der Eisenbahnverkehr zerfällt grundsätzlich in den „privilegierten“ und den „gewöhnlichen“ Durchgangsverkehr. (Art. 4). Erster erfolgt auf den besonders bezeichneten Strecken (Art. 23). Solange Friede herrscht, ist der privilegierte Verkehr von Pass- und Zollformalitäten befreit. Im Kriegsfall wird von den deutschen Staatsangehörigen ein Personalausweis gefordert, von Staatsangehörigen dritten Länder ein Pass mit polnischem Sichtvermerk. Die Reisenden dürfen während der Fahrt oder des Aufenthalts auf den Stationen in Polen nicht den Zug verlassen, desgleichen ist es verboten, Gegenstände durch die Fenster zu reichen oder abzugeben. (Dagegen sind die Personenwagen keinesfalls durch Schlüssel geschlossen oder gar plombiert, wie oft fälschlich behauptet worden ist.) Wie der Personenverkehr, so unterliegt auch der Güterverkehr, der in ganzen Zügen erfolgt, keiner Verzollung.

Der gewöhnliche Verkehr erfolgt auf sämtlichen Strecken der westlichen Landesteile: die Reisenden, deutsche Staatsangehörige, müssen im Besitz eines Personalausweises mit polnischem Sichtvermerk sein. Der Güterverkehr unterliegt nicht der Verzollung, jedoch Zollformalitäten (Zollsicherstellung durch Versiegelung oder Kautions).

In zwei wichtigen Punkten ist man — immer nach der deutschen Denkschrift — nicht zu einem Einvernehmen gelangt: Einmal bezüglich der aussergewöhnlichen Militärtransporte, da die gewöhnlichen Militärtransporte in dem Abkommen geregelt sind. Sodann einigte man sich nicht bezüglich der Flugzeugverbindung. Artikel 1 beschränkt nämlich den Inhalt der Konvention auf jeglichen Verkehr der Land- und Wasserverbindung.

Als einen der wichtigsten Erfolge, die in der Konvention erzielt wurden, bezeichnet die deutsche Denkschrift die Einrichtung eines Schiedsgerichtshofes, wobei sie hinzufügt:

„Es ist zwar zu hoffen, dass sich der Durchgangsverkehr künftighin glatter abwickeln wird, als es bisher seit Inbesitznahme der abgetretenen Gebiete durch Polen der Fall war, aber bei der Fülle der durch den Vertrag berührten Rechtsbeziehungen wird es an Meinungsverschiedenheiten über seine Auslegung oder seine Durchführung schwerlich fehlen“. (Denkschrift des Auswärtigen Amtes, S. 101).

Weiter betont die Denkschrift, dass die Konvention über den Rahmen des Artikels 98 des Vertrages hinausgeht, da sie sich nicht auf den Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverkehr

beschränkt, sondern darüber hinaus Bestimmungen für den Militärverkehr, für die Schifffahrt und für den Kraftwagenverkehr enthalte.

## 2. Der Eisenbahnverkehr.

Die Denkschrift stellt fest, dass für den Eisenbahnverkehr das wirtschaftliche Bedürfnis Deutschlands und Ostpreussens massgebend ist:

„An die Spitze des Abschnitts über den Eisenbahnverkehr ist der Grundsatz gestellt, dass Polen verpflichtet ist, den gesamten ihm von Deutschland angebrachten Durchgangsverkehr durch sein Gebiet durchzuführen. Für den Umfang dieses Verkehrs ist das Verkehrsbedürfnis Ostpreussens massgebend.“ (Denkschrift des Auswärtigen Amtes S. 102).

Für den privilegierten Verkehr durch Polen sind folgende Strecken bestimmt (Artikel 23) (s. Abbildung Nr. 8):

- a) Lauenburg—Danzig—Tczew—Marienburg.
- b) Chojnice—Tczew—Marienburg.
- c) Schneidemühl—Bydgoszcz—Toruń—Dt. Eylau.
- d) Schwiebus—Zbąszyń—Poznań—Toruń—Dt. Eylau.
- e) Züllichau—Zbąszyń—Poznań—Toruń—Dt. Eylau.
- f) Rawicz—Leszno—Poznań—Toruń—Dt. Eylau.
- g) Fraustadt—Leszno—Poznań—Toruń—Dt. Eylau.
- h) Oels—Krotoszyn—Gniezno—Toruń—Dt. Eylau.

Diese Liste kann alle 3 Jahre geändert werden. Notwendig ist hierzu ein deutscher Antrag. Zurzeit findet der privilegierte Personenverkehr nur auf den ersten 3 pommerellischen Strecken statt, nicht auf den 5 weiteren Posener Strecken.

Als wichtigen Erfolg verzeichnet die Denkschrift, dass Polen — über den Rahmen des Artikels 89 hinausgehend — sich verpflichtet hat, den Verkehr über den kürzesten Weg zu leiten, was Deutschland vor einer Verteuerung der Transporte und vor ihrer Verlängerung bewahrt.

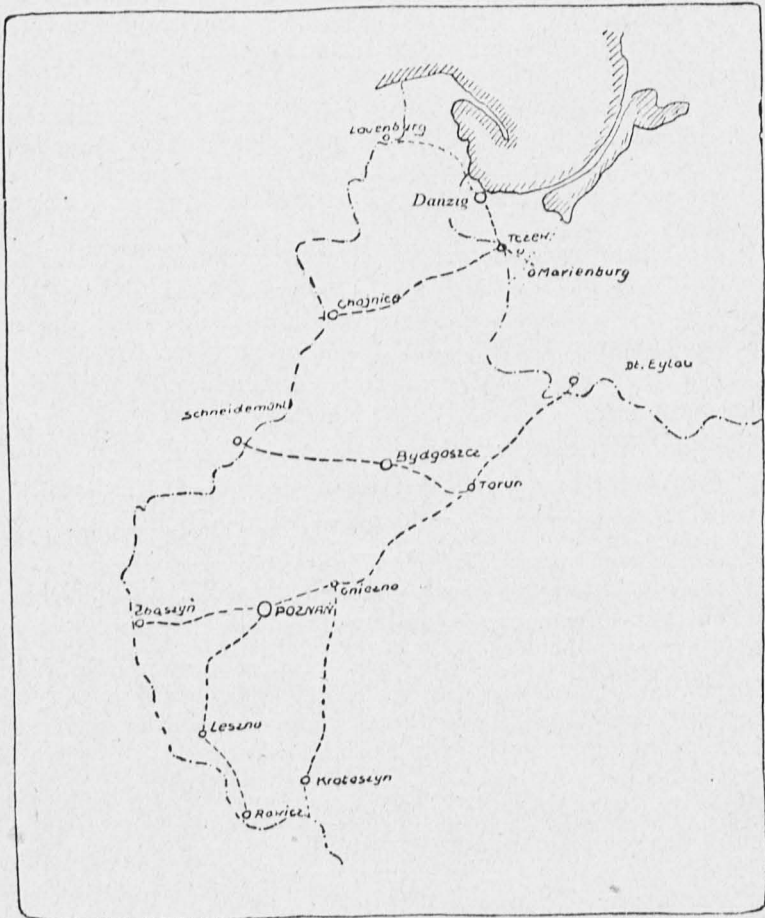
Weiterhin darf Polen keine Waggons den Transitzügen, — weder leere, noch beladene — anhängen. Dagegen gestattet Polen die Mitführung von deutschen Schlaf- und Speisewagen, nicht nur von internationalen.

Der Güterverkehr erfolgt im allgemeinen auf Grund der Berner Konvention und der Zusatzverträge.

Hinzuzufügen wäre, dass ähnliche privilegierte Transite zwischen nachstehenden Ländern vereinbart sind:

1. von Deutschland nach der Insel Sylt durch dänisches Gebiet,
2. von Lettland durch Litauen nach Lettland,
3. von Litauen durch Lettland nach Litauen,

Abbildung Nr. 8.



4. von Russland durch den finnischen Korridor Petsamo nach Norwegen (keine Eisenbahn, nur Renttierschlitten),
5. von Oesterreich durch Jugoslawien nach Italien,
6. von Polnisch-Oberschlesien durch Deutsch-Oberschlesien nach Grosspolen.
7. von Mlawa über Deutschland (Marienburg) nach Danzig und Pommerellen.

### 3. Militär-Transporte.

Deutschland hat das Anrecht auf einen Zug mit Soldaten und Urlaubern wöchentlich und auf einen Zug mit Kriegsmaterial. Hand-Waffen müssen in einem besonderen Waggon unter polnischer Begleitung untergebracht werden. Die Denkschrift sagt:

„Zusammenfassend ist nochmals zu betonen, dass die Bestimmungen des Kapitels III in normalen Zeiten für die Bedürfnisse des Militärverkehrs zwischen dem Reich und Ostpreussen völlig ausreichen. Können doch innerhalb einer Woche bis zu 1400 Mann und 800 Tonnen Heeresgut in jeder Richtung befördert werden.“ (Denkschrift des Auswärtigen Amtes, S. 106).

### 4. Der Post-, Fernsprech- und Telegraphenverkehr.

Die Beförderung der deutschen Zugpost findet in deutschen Waggons statt. Diese Waggons mit deutschem Personal werden von einem polnischen Beamten begleitet.

Für die telegraphische und telephonische Verbindung gibt Polen eine gewisse Zahl von Leitungen gegen Bezahlung für die deutsche Benutzung ab.

### 5. Der Schiffahrts-, Kraftwagen- und Motorradverkehr.

„Der Durchgangsverkehr ist für alle Arten von Schiffen, Dampfern, Schleppern und auch für Flösse zugelassen. Ostpreussen erhält dadurch die Möglichkeit, Kohlen aus Oberschlesien auf dem Wasserwege zu beziehen und Getreide und Holz nach dem inneren Deutschland zu verfrachten.“ (Denkschrift Seite 107).

Der Kraftwagen- und Motorradverkehr spielt sich auf den von Polen bezeichneten Strassen ab.

Dieser Inhalt der Denkschrift des Auswärtigen Amtes gibt ein Bild davon, wie weit das Abkommen über den Rahmen des Artikels 98 des Versailler Vertrages hinausgegangen ist, indem es auch den Militärtransit, den Schiffahrts- und Kraftwagenverkehr regelt und überdies den ganzen Durchgang im Bedarfsfalle auf das Gebiet des ehemaligen Kongresspolen ausdehnt und damit alle Bedürfnisse Deutschlands befriedigt (siehe Deuticke, „Ostpreussen und der polnische Korridor“, Seite 89).

## KAPITEL IV.

### Ausführung der Konvention durch Polen.

Vor allem beweist jedoch die *Ausführung* der Konvention durch Polen, die nunmehr über 3 Jahre währt (seit 1. Juni 1922), dass die Verkehrswünsche Deutschlands vollkommen erfüllt werden.

Entgegen der oben angeführten Befürchtung in der Denkschrift, dass die Auslegung der Konvention Grund zu zahlreichen Konflikten und Fragen vor dem Schiedsgericht geben würde, ist festzustellen, dass bis Ende Januar 1925 auch nicht eine einzige

Angelegenheit seitens der deutschen Regierung vor das Schiedsgericht gebracht worden ist. Diese Tatsache allein — vollkommen losgelöst von allem anderen — genügt, um die deutschen Klagen über die angeblichen, durch die Zuerkennung des Zugangs für Polen zum Meere hervorgerufenen Schwierigkeiten hinfällig zu machen.

Die Zahl und die Art der Züge, sowohl der ständigen wie auch der aussergewöhnlichen, die auf den genannten Strecken verkehren, wird gemäss Artikel 29, dem Wunsch der deutschen Regierung entsprechend, auf besonderen Fahrplanbesprechungen (zuletzt in Frankfurt a/O. am 11. 3. 24) festgesetzt. Ihre Zahl ist so reichlich, dass der Bedarf Deutschlands gedeckt wird. Es sind sogar mehr Geleise bestimmt, als es Deutschland wünschte. Für den verstärkten Personenverkehr, insbesondere in der Saison und während der Festtage, sind 14 aussergewöhnliche Züge vereinbart worden.

Die polnische Eisenbahnverwaltung führt die Züge vollkommen regelmässig durch: die von Deutschland mit etwaiger Verspätung ankommenden Personenzüge werden ohne Verspätung oder nur mit verringerter Verspätung nach der andern Seite geführt. Die polnische Eisenbahnverwaltung hat bisher keine Aufhebung eines privilegierten Zuges verlangt, obwohl diese Züge in keinem Falle — wie nachstehende Zusammenstellung zeigt — die Durchschnittsnorm von 60% erreicht haben; die polnische Eisenbahnverwaltung ist auf Grund der Ausführungsbestimmungen 29 sehr wohl berechtigt, ein solches Verlangen zu stellen.

### ZUSAMMENSTELLUNG

der Zahl der Plätze und der der Reisenden sowie des Prozentsatzes der Besetzung der Züge und Durchgangswagen im privilegierten polnisch-deutschen Verkehr für die Zeit vom 1. VI. bis 31. XII. 1923.

		Zahl der Plätze	Zahl der Reisenden	% der Be- setzung
Strecke	Strzebielin—Marienburg	22 257	7 571	34
	Marienburg—Strzebielin	20 578	5 966	28
Strecke	Chojnice—Marienburg	303 498	176 582	58
	Marienburg—Chojnice	301 567	174 608	57
Strecke	Schneidemühl—Bydgoszcz	127 519	65 432	51
	Toruń—Dt. Eylau			
	Dt. Eylau—Toruń Bydgoszcz—Schneidemühl	127 182	75 600	59
	zusammen	902 601	505 759	56

Desgleichen für die Zeit vom 1. I. bis 31. XII. 1924.

		Zahl der Plätze	Zahl der Reisenden	% der Be- setzung
Strecke	Strzebielin—Marienburg	24 809	9 270	35
	Marienburg—Strzebielin	24 753	7 903	32
Strecke	Chojnice—Marienburg	442 258	226 510	51
	Marienburg—Chojnice	414 952	186 725	44
Strecke	Schneidemühl—Bydgoszcz	186 013	66 127	35
	Toruń—Dt. Eylau			
	Dt. Eylau—Toruń Bydgoszcz—Schneidemühl	223 915	93 430	41
zusammen		1 316 700	589 965	44

Diese Zusammenstellung zeigt, dass im Jahre 1924 annähernd 590 000 Reisende die Transitzüge und -Wagen „Ostpreussen — Deutschland“ — und vice versa — benutzt haben, und zwar im privilegierten Verkehr. Nicht mitgerechnet sind hierbei die Reisenden, die den gewöhnlichen Transitverkehr benutzen. Dagegen fahren auf den Personendampfern der Linie „Swinemünde-Pillau“ kaum einige tausend Personen (siehe Abbildg. Nr. 9).

Das ist der beste Beweis für die Leistungsfähigkeit des Eisenbahndurchgangsverkehrs durch den sog. Korridor und die schlagendste Widerlegung der deutschen Klagen.

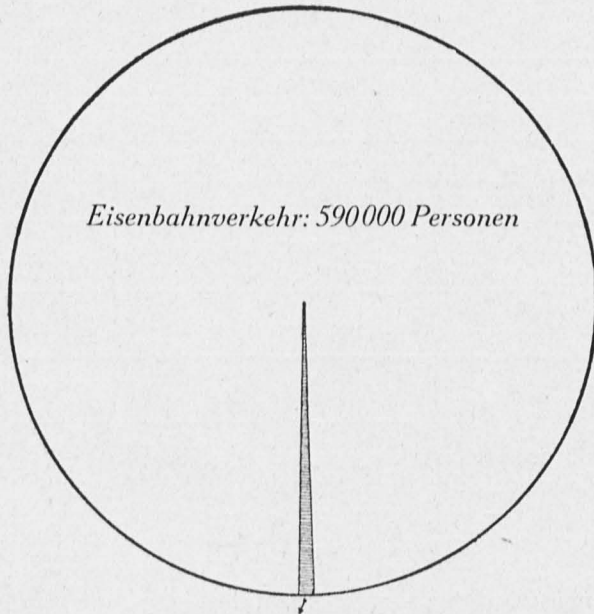
In den drei Jahren des Bestehens des Abkommens hat die deutsche Regierung keine Aenderungen verlangt, sondern um die Verstärkung der Zuggeschwindigkeit gebeten, was auch erfolgte (Eilzüge: 80 km, Personenzüge 70 km).

Die Telegraphen- und Telephonleitungen, die an Deutschland gemäss Artikel 37 abgetreten worden sind, werden sorgfältig unterhalten: bisher ist noch keine Klage darüber erhoben worden.

Der auf Grund dieses Abkommens für Deutschland bestehende Güterdurchgangsverkehr ist so bequem, dass sogar Massengüter, die früher den Seeweg von Stettin nach Königsberg und vice versa nahmen, heute vorwiegend mit der Bahn gehen. Und so passieren denn auf der Strecke Chojnice-Tczew-Marienburg von Deutschland nach Ostpreussen als Ganzwaggonladungen: Briketts, Eisenwaren, landwirtschaftliche Maschinen, Kunstdünger, Sämereien und Papier; die Ganzwaggonladungen stellen die 60% der Gesamtmenge der Sendungen dar.

In umgekehrter Richtung gehen von Ostpreussen nach Deutschland: Rindvieh, Schweine, Holz, Bretter, Zellulose, Häute, Fleisch, Zucker, Wolle; die Ganzwaggonladungen stellen 76% der Gesamtmenge der Sendungen dar.

Abbildung Nr. 9.



Seeverkehr: 5000 Personen.

Personenverkehr zwischen Ostpreussen und dem Reich i. J. 1924 und zwar:

Privilegierter Eisenbahnverkehr und Seeverkehr „Swinemünde—Pillau“.

Auf der Strecke Schneidemühl—Toruń—Dt. Eylau ist es ähnlich: nach Ostpreussen stellen diese Ganzwaggonsendungen 70% der Gesamtmenge der Sendungen dar, umgekehrt 75%.

Auf der Strecke Lauenburg—Wejherowo—Danzig benutzt Deutschland überhaupt nicht den ihm zuerkannten privilegierten Güterverkehr infolge der allzu geringen Menge der Ladung. Die Sendungen gehen in beiden Richtungen im gewöhnlichen Transit.

Wir stellen also fest, dass Deutschland die Möglichkeit hat, die Verbindung nach Ostpreussen — und vice versa — voll und ganz auszunutzen: sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr zieht es die Eisenbahnverbindung der Seeverbindung vor, was in deutschen Schriften auch offen zugegeben wird, vergleiche z. B. „Ostseehandel“, Nr. 4 vom 25. 1. 1925, Artikel „Der Seeweg nach Ostpreussen über Stettin“: „Noch ist auf der Schiffslinie

Stettin—Königsberg der Verkehrsumfang der letzten Vorkriegsjahre nicht erreicht worden“. Es sei zum Schluss auf die Tatsache hingewiesen, dass im Personenverkehr Deutschland die Anzahl der Plätze, die ihm zur Verfügung gestellt waren, nicht ausgenutzt hat.

## KAPITEL V.

### Die Richtung des Eisenbahnverkehrs von Osten nach Westen und von Süden nach Norden. Die Rolle Danzigs.

Trotzdem Deutschland die Möglichkeit hat, die Verbindung in der Richtung von Osten nach Westen und umgekehrt auszunutzen, ist dieser Verkehr — nennen wir ihn den „deutschen“ Verkehr — erheblich, fast um 50% kleiner als der „polnische“ Verkehr, der Süd-Nord-Verkehr, der von Polen nach Danzig und vice versa erfolgt.

Auf der Strecke Chojnice—Marienburg und Schneidemühl—Dt. Eylau passierten täglich im privilegierten Transitverkehr Waggons:

nach Osten:	im Jahre	nach Westen:
234	1923	235
222	1924 (I—IX)	230

Dagegen verkehrten auf den Strecken Polen-Tczew-Danzig täglich Waggons:

nach Danzig:	im Jahre:	aus Danzig:
427	1923	428
422	1924 (I—IX)	433

Diese Ziffern beweisen deutlich, dass die Südnordrichtung — und vice versa — um fasst 100% grösser ist als die Ostwestrichtung. Hiermit ist auch ziffernmässig nachgewiesen, dass der „Zugang Polens zum Meere“ intensiver ausgenutzt wird, als der Verkehr durch den sogenannten Korridor.

Im Zusammenhang hiermit wächst ständig die Rolle Danzigs als Umschlagplatz vom Waggon auf das Schiff und vice versa.

Dasselbe geschieht auch im Personenverkehr: im Jahre 1914 betrug die Anzahl der täglich ankommenden und abfahrenden Züge in Danzig 276, im Jahre 1924 — 294; darunter im Vorortverkehr im Jahre 1914 — 195, im Jahre 1924 — 218. Vor dem Kriege gingen die Fernzüge, in südlicher Richtung, höchstens bis Breslau, gegenwärtig bis Krakau; die Verlängerung des Zuges von Poznań — via Breslau — nach Prag, Wien und Belgrad ist geplant.

Die polnischen Staatsbahnen sind bemüht, den Personenverkehr möglichst leistungsfähig zu erhalten, indem sie den Einwohnern der Freien Stadt Danzig, des Deutschen Reiches und Ostpreussens die bequemste Verbindung untereinander und nach und von Polen bieten.



Der direkte Nachtzug Danzig—Berlin und vice versa verkehrte bis zum Jahre 1923 wenigstens im Juli und August; seit 1924 ist er auf das ausdrückliche Verlangen der deutschen Reichsbahnverwaltung aufgehoben worden, da er eine allzu schwache Besetzung von Reisenden von und nach Berlin aufwies.

## KAPITEL VI.

### Eine amtliche Stimme der Reichsbahnverwaltung vom Jahre 1923, die die ordnungsmässige Durchführung des Abkommens vom 21. 4. 1921 durch die polnischen Staatsbahnen anerkennt.

Wer sich noch nicht durch die Tatsache hat überzeugen lassen, dass seit dem Inkrafttreten des Abkommens, d. h. vom 1. 6. 22, bis Ende Januar 1925 auch nicht eine einzige deutsche Klage wegen seiner Ausführung durch Polen eingegangen ist, eine Tatsache, die beweist, dass von einer Verkehrsabschnürung Ostpreussens von Deutschland nicht die Rede sein kann, dem unterbreiten wir als urkundlichen Beweis eine offizielle deutsche Stimme, nämlich die Stimme der Reichsbahndirektion in Königsberg, die unter dem Titel „Ostpreussens Wirtschaft und Verkehr vor und nach dem Kriege,“ herausgegeben von der Reichsbahndirektion Königsberg, Verlag Gräfe & Unzer, Königsberg Pr. veröffentlicht ist. Das Jahr der Herausgabe ist nicht angegeben, doch geht aus dem Inhalt hervor, dass diese Broschüre in der zweiten Hälfte des Jahres 1923 erschienen ist. Wir zitieren aus dieser Broschüre folgendes (Seite 9):

„Es kann . . . mit Befriedigung festgestellt werden, dass es den fortgesetzten Bemühungen der deutschen Reichsbahn gelungen ist, im Wege langwieriger Verhandlungen mit den polnischen Bahnen diese Schwierigkeit zu beseitigen.

**Für den Durchgangsverkehr ist Ostpreussen kein Enklave mehr. Die Reichsbahn hat die Brücke über das polnische Durchgangsgebiet geschlagen.** (Im Original eingerückt und fettgedruckt).

Das war keine leichte Aufgabe . . . Seit dem 1. Juni 1922 gilt ein in Paris geschlossener Staatsvertrag, der eine sichere Rechtsgrundlage für die Zukunft bildet und der Reichsbahn die erforderlichen Handhaben gegenüber der polnischen Bahn für den Fall irgendwelcher neu aufzutretenden Durchgangsschwierigkeiten bietet. Seit über Jahresfrist vollzieht sich der Durchgangsverkehr reibungslos und für die Verkehrstreibenden ebenso, als ob die deutsche Bahn selbst den Betrieb auf den polnischen Durchgangsstrecken führen würde . . . .

Die Frachtsätze der deutschen Binnentarife werden durchgerechnet, gerade als ob das zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland liegende, an Polen abgetretene Gebiet noch deutsch wäre. Es muss auch anerkannt werden, dass die polnische Eisenbahnverwaltung bestrebt ist, ihren vertraglichen Verpflichtungen nachzukommen. Daher darf der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, dass es auch in Zukunft gelingen wird, Erschwerungen dieses Verkehrs zu verhüten...

Kann also einerseits begrüsst werden, dass die Gestaltung des Durchgangsverkehrs bei richtiger Würdigung der ausserordentlichen Schwierigkeiten, die sich diesem ganz besonders gearteten Verkehr durch fremdes Land entgegenstellen, in für die Verkehrstreibenden befriedigender Weise gelungen ist, so muss andererseits anerkannt werden, dass dies nur durch gewaltige Leistungen und eine sehr verkehrsfreundliche Politik der Reichsbahn erreicht werden konnte... Infolge dieser Entwicklung hat auch die Frage, ob es zweckmässig ist, den Verkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland ganz oder zum grösseren Teil auf den Seeweg abzuweichen, ihre praktische Bedeutung verloren.“

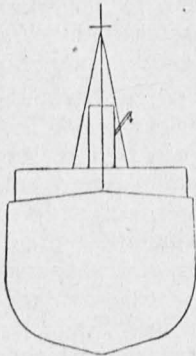
Diese objektive Stimme eines technischen Organs, das zur Beurteilung der Ausführung des Abkommens und zur Würdigung seiner Bedeutung für Deutschland besonders berufen erscheint — der Reichseisenbahndirektion Königsberg — beweist hinreichend und unwiderlegbar, dass die in die Tagespresse hineinbalancierten Klagen wegen der „Abschnürung Ostpreussens“ usw. jeder Grundlage entbehren. Schliesslich beweist die Statistik, dass die Güterbeförderung auf dem Seewege im Jahre 1923 zwischen Ostpreussen und dem Reiche erheblich geringer war, als im Jahre 1913, und sich auch im Verhältnis zur Eisenbahnbeförderung (s. Abbildung Nr. 10) vermindert hat.

### Zusammenfassung.

„Die grösste Bedeutung des polnischen Korridors für Deutschland liegt, abgesehen von dem unmittelbaren Verlust deutschen Landes, in der Trennung Ostpreussens vom Reich.“ (Deuticke, Seite 52). Es handelt sich also um zweierlei: um den Land-, d. h. den Substanzverlust, und die räumliche Trennung Ostpreussens vom übrigen Deutschland. Der Substanzverlust, d. h. die 192 qkm der Freien Stadt Danzig und ca. 16 000 qkm des polnischen Pommerellens, ist zweifellos für Deutschland vorhanden, angesichts der gewaltigen Grösse des Reiches jedoch minimal. Im Hinblick auf den bewiesenen und übrigens unbestreitbaren polnischen Charakter Pommerellens in ethnographischer Hinsicht sind die deutschen Klagen in diesem Punkte nicht begründet. Wir haben versucht, im ersten Teile nachzuweisen, dass die Errichtung der Freien Stadt Danzig und die Abtretung Pommerellens an Polen mit der Seeküste von 76 km eine absolute

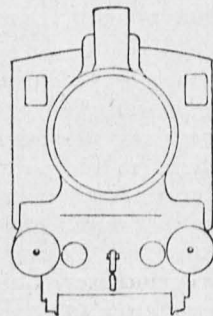
### Abbildung Nr. 10.

*Güterverkehr zwischen Ostpreussen und dem Reich:  
Anteil des Schiffs- u. des Eisenbahnverkehrs i. d. J. 1913 u. 1923.*

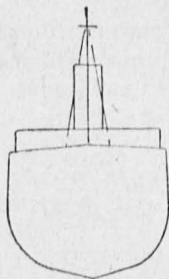


47<sup>0</sup>/<sub>100</sub> : 861 000 to

1913

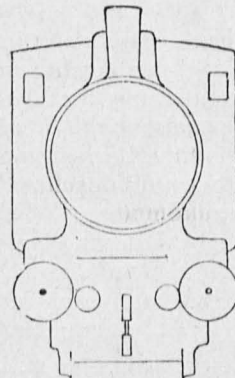


23<sup>0</sup>/<sub>100</sub> : 871 000 to



47<sup>0</sup>/<sub>100</sub> : 144 000 to

1923



68<sup>0</sup>/<sub>100</sub> : 931 000 to

Notwendigkeit war, um ihm einen eigenen Zugang zum Meere zu geben. Dies ist das Minimum, das Polen zukommt, wenn man berücksichtigt, dass das kleine Danzig eine Seeküste von 66 km und 30 km Küste des Frischen Haffs hat. Das kleine Litauen hat 70 km Seeküste und 115 km des Kurischen Haffs. Belgien hat 65 km Seeküste.

England hat 100<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Seegrenze, Spanien etwa 66<sup>0</sup>/<sub>100</sub>, Frankreich und Italien über 50<sup>0</sup>/<sub>100</sub>, Deutschland etwa 25<sup>0</sup>/<sub>100</sub> und Polen nicht ganz 2<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Seegrenze gegenüber der Landgrenze.

Die deutsche Nordseeküste hat eine Länge von 498 km, die deutsche Ostseeküste 990 km, zusammen 1488 km. Trotzdem erstrebt Deutschland auch noch den Besitz der 76 km der polnischen Küste und der 66 km der Danziger Küste!

England, Spanien und Frankreich liegen am Ozean, die beiden letzteren Länder ausserdem isthmusartig am Mittelmeer. Deutschland hat den Zugang zum Ocean durch die Nordsee, ist der mächtigste Staat an der Ostsee und besitzt hier den grössten Hafen, Stettin. Das kleine Finnland, das eine lange Küste mit 23 Häfen an der Ostsee besitzt, hat im Frieden von Dorpat (2. II. 1920) die Abtretung „des Korridor Petsamo“ zum zweiten Meer, dem Eismeer, seitens Russland durchgesetzt.

Unter diesen Umständen kann niemand ernstlich Polen seine Anrechte auf den eigenen Zugang zum Meere versperren, wenn sogar das kleine Bulgarien zwei Häfen besitzt (eine richtige Bemerkung von Venizelos bei Dillon „Friedenskonferenz“ Seite 113).

Der zweite deutsche Einwand, dass Ostpreussen von seinem Mutterlande räumlich getrennt ist, ist im zweiten Teil geprüft worden, wo bewiesen wurde, dass die bestehenden wirtschaftlichen und Verkehrsschwierigkeiten in den natürlichen und geographischen Verhältnissen des Landes als einer exponierten Kolonie verankert sind, also nichts mit der Schaffung des polnischen „Korridors“ zu tun haben: sie bestanden unverändert schon vor dem Kriege.

Schliesslich haben wir im dritten Teil den Nachweis erbracht, dass Polen bezüglich der Verkehrsfragen alle, auch die weitgehendsten deutschen Forderungen erfüllt hat, was auch von deutschen Fachkreisen anerkannt worden ist. Hiermit haben wir dargelegt, dass die deutsche Propaganda gegen den Zugang Polens zum Meere auch nicht den Schatten eines moralischen Rechts enthält, dass die Bestimmungen des Versailler Vertrages bezügl. der polnischen Küste das darstellen, was Polen billiger Weise zukommt.

