

Ostland-Darstellungen
herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig.

2.

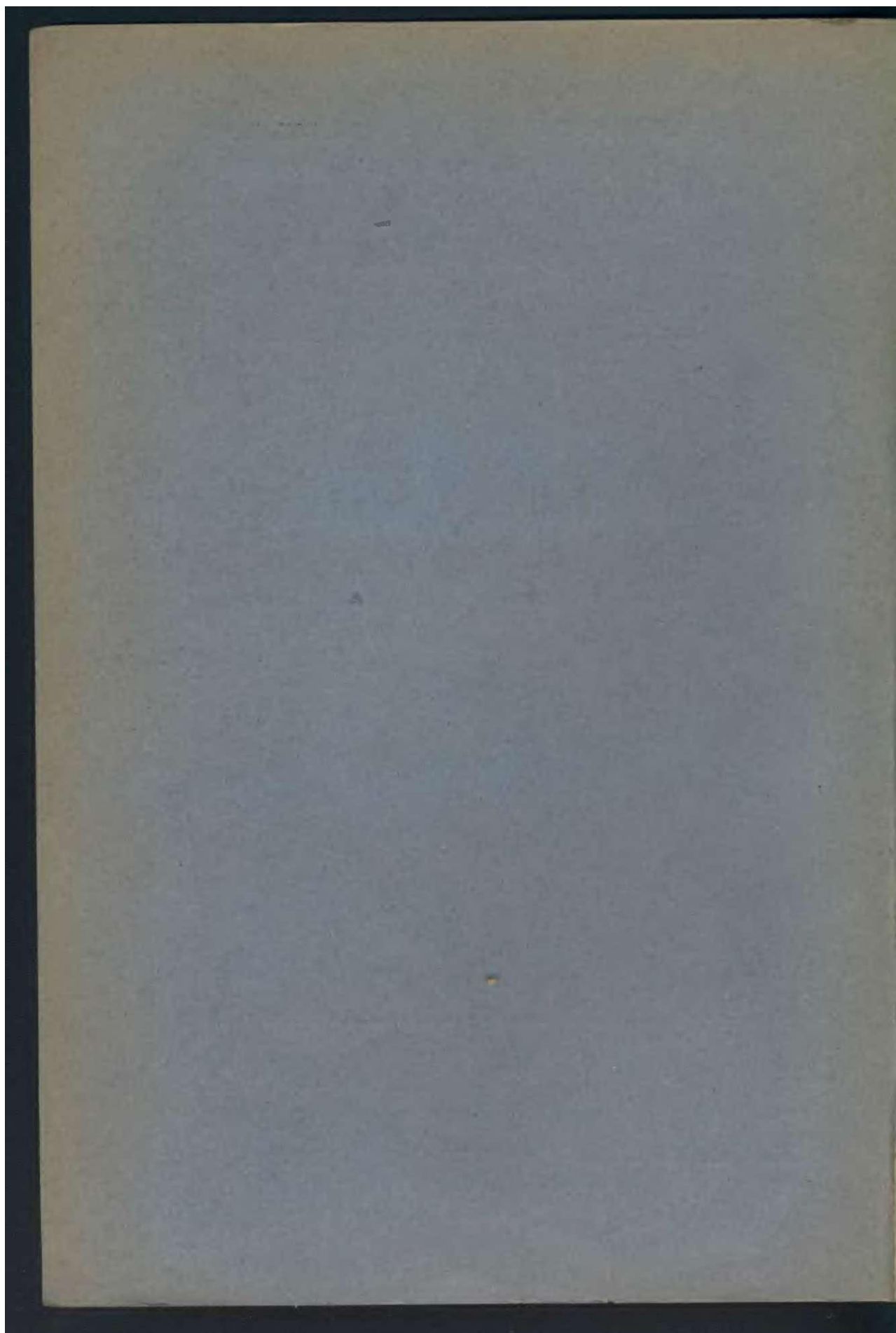
Der polnische Korridor
als europäisches Problem

Von

Dr. jur. Carl Budding

Danzig 1932

Danziger Verlags-Gesellschaft m. b. H.
(Paul Rosenberg)



Ostland-Darstellungen
herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig.
2.

**Der polnische Korridor
als europäisches Problem**

Von

Dr. jur. Carl Budding

Danzig 1932.
Danziger Verlags-Gesellschaft m. b. H.
(Paul Rosenberg.)

1853

Journal of the
Society of Friends

1853

1853

Vorbemerkung des Herausgebers.

Die vorliegende Abhandlung ist der deutsche Text eines Aufsatzes, welcher in einer mit der Carnegie-Stiftung in Paris in Verbindung stehenden Zeitschrift („Conciliation Internationale“) erscheinen wird. Die nachfolgenden Ausführungen sind somit für einen besonderen, mit den ostdeutschen Verhältnissen nicht vertrauten internationalen Leserkreis bestimmt.

Das Ostland-Institut glaubt, diese auf gründlichster Kenntnis des ganzen Fragenkomplexes aufgebaute knapp gefasste Darstellung auch dem deutschen Publikum zugänglich machen zu müssen.



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Der Korridor in der internationalen Diskussion	7
Der Tatbestand	9
Die Zerreißung der geopolitischen Einheit	10
Die geschichtliche Einheit des Weichsellandes	10
Grenzverlauf	13
Die Folgen für Ostpreußen	14
Die frühere wirtschaftliche Verflechtung der deutschen Ostgebiete .	14
Die Störung des Güterauslaufes	15
Sonstige Folgen	15
Die Abschneidung der Verkehrsbeziehungen	16
Der Korridor ist nicht „unsichtbar“	18
Die Regelung des Personenverkehrs	18
Verkehrsbefchränkungen	19
Schwierigkeiten im Güterverkehr	20
Militärdurchgangsverkehr	21
Die finanziellen Verluste der deutschen Reichsbahn	22
Kraftfahrzeugverkehr	23
Die polnische Verkehrspolitik	24
Die Folgen für das Korridorgebiet selbst	25
Die polnische Entdeutschungspolitik	27
Die Anwendung der Agrarreform	27
Entziehung von Schankkonzessionen	28
Verfolgung der Person	28
Polens Militärmacht	29
Polnische Expansionsbestrebungen	30
Argumente gegen die Beseitigung des Korridors	32
Die Gründe der „geographischen Logik“	32
Wirtschaftliche Argumente	33
Historische Argumente	34
Ethnographische Argumente	35
Artikel 19 der Völkerverfassung	40
Lösungsvorschläge	40

Table of Contents

1. Introduction 1

2. The History of the 2

3. The 3

4. The 4

5. The 5

6. The 6

7. The 7

8. The 8

9. The 9

10. The 10

11. The 11

12. The 12

13. The 13

14. The 14

15. The 15

16. The 16

17. The 17

18. The 18

19. The 19

20. The 20

21. The 21

22. The 22

23. The 23

24. The 24

25. The 25

26. The 26

27. The 27

28. The 28

29. The 29

30. The 30

31. The 31

32. The 32

33. The 33

34. The 34

35. The 35

36. The 36

37. The 37

38. The 38

39. The 39

40. The 40

41. The 41

42. The 42

43. The 43

44. The 44

45. The 45

46. The 46

47. The 47

48. The 48

49. The 49

50. The 50

Der polnische Korridor ist heute Gegenstand der internationalen Diskussion. Er berührt in erster Linie das deutsche Volk, selbstverständlich. Für dieses ist er eine der lebenswichtigen Fragen seiner Zukunft. Aber er rührt zugleich an die Zukunft des polnischen Volkes. Er ist für das deutsche Volk zum Prüfstein des Verständigungs- und Friedenswillens seiner Nachbarn geworden.

Der Korridor
in der inter-
nationalen
Diskussion.

Diese Erkenntnisse beginnen, Gemeingut der öffentlichen Meinung in Europa zu werden. Das wird auch polnischerseits nicht mehr geleugnet. Erst kürzlich, in der Neujahrsnummer des „Kurjer Warszawski“, hat der General Sikorski festgestellt, daß das Problem Pommerellens seit langem aufgehört habe, nur ein polnisches Problem zu sein; es sei auch keine Frage mehr, die nur die beiden benachbarten und bisher miteinander noch nicht einigen Völker interessiere. Das sei bereits ein europäisches Problem.

Andere gewichtige europäische Stimmen haben das gleiche ausgesprochen. So notierte z. B. der frühere britische Botschafter in Berlin, Viscount d'Albarnon, in seinen Memoiren unter dem 23. 1. 1926: „Nachdem von Locarno sich die Gefahr auf der deutsch-französischen Grenze vermindert hat, bleibt der polnische Korridor das Pulverfaß Europas.“ Es ist bekannt, daß auch der führende Feldherr der alliierten Mächte im Kriege, Marschall Foch, kurz vor seinem Tode noch einem Besucher gegenüber auf einer Karte von Europa unter Hinweis auf das Korridorgebiet erklärt hat: „Dort liegt die Wurzel des nächsten Krieges.“ Lassen wir schließlich noch einen führenden osteuropäischen Staatsmann zu Worte kommen, den Präsidenten der Tschechoslowakei, Masaryk. Er tat im Herbst 1930 die aus diesem Munde besonders bedeutsame Ausrufung: „Es bestehen zurzeit zwei große Gefahrenzonen, die den europäischen Frieden gefährden: der polnische Korridor und Ungarn. Was den polnischen Korridor betrifft, so kann man mit Bestimmtheit sagen, daß Deutschland sich niemals mit dem heutigen Stande der Dinge abfinden wird, durch den das ostpreussische Land von dem Deutschen Reiche abgetrennt ist.“

Wenn nun auch die „Conciliation Internationale“ ihre Blätter der Behandlung dieser Frage öffnet, so erkennt sie damit an, daß es sich um ein Problem handelt, dessen Erörterung der gegenseitigen Annäherung der Völker zu dienen geeignet ist. Sie trägt damit dem Umstande Rechnung, daß die Frage des polnischen Korridors bereits den euro-

päischen Rahmen zu sprengen und Eingang in die Weltpolitik zu finden beginnt. Senator Borah, der Vorsitzende des Auswärtigen Ausschusses des Senats der Vereinigten Staaten von Nordamerika, hat der Meinung der überwiegenden Mehrheit seines Landes Ausdruck gegeben mit seiner bekannten Erklärung, deren Wortlaut nicht ohne Interesse ist: „On a dit que j'étais partisan de l'annulation du traité de Versailles. Cela est inexact. Je suis d'avis que ce traité doit être révisé et non pas annulé; révisé, mais de façon à mettre fin à l'imbroglio territorial que soulèvent le couloir polonais de Dantzig et aussi la situation de la Hongrie.“ („Le Temps“ vom 25. 10. 1931.)

Etwa gleichzeitig hat ein weiterer führender Vertreter der Vereinigten Staaten, der frühere amerikanische Botschafter in Berlin, Dr. Schurman, sich in einer Rede vor der Historischen Gesellschaft von West Chester gegen den Versailler Vertrag und den Korridor gewandt.

Angeichts dieses Umfanges, den die Erörterung der Frage des polnischen Korridors in der Weltöffentlichkeit angenommen hat, können die Versuche, das Problem zu bagatellisieren, kaum noch auf ein Echo rechnen und braucht der Behauptung gegenüber, daß es sich um einen einseitigen deutschen Versuch handele, eine Frage, die als solche gar nicht bestehe, da sie seit 12 Jahren durch internationale Feststellungen geregelt sei, zur Erörterung zu stellen, und um eine „Polemik“, für die allein Deutschland die Verantwortung zufalle, nur auf jene Äußerungen aus berufenem internationalem Munde verwiesen zu werden, die anerkennen, daß das Problem besteht. Man löst, wie der jetzige englische Ministerpräsident einmal programmatisch erklärt hat, Streitfragen nicht, indem man sie nicht erörtert.

Ausgangspunkt der internationalen Diskussion müssen eine Reihe von Tatsachen sein, die nicht außer Acht gelassen werden können.

Die erste Tatsache ist die, daß im Osten Europas ein polnischer Staat wiedererstande ist, der eine Bevölkerung von etwa 30 Millionen umfaßt. Über diese Tatsache hinwegzugehen, wäre sinnlos. Der Bestand des polnischen Staatswesens steht nicht zur Diskussion. Weder die offizielle deutsche Politik noch irgend ein ernstzunehmender Politiker in Deutschland denkt daran, ihn anzugreifen. Eine „polnische Frage“ als solche existiert zurzeit nicht. Früher bestand sie. Sie ist mit dem Untergang Polens entstanden und mit der Wiederaufrichtung des polnischen Staates wieder verschwunden. Man muß sich hüten, mit dieser „polnischen Frage“ die Frage des polnischen Korridors zu identifizieren, wie es fälschlicherweise gelegentlich noch geschieht.

Als zweite Tatsache ist festzustellen, daß zwischen Polen und Deutschland keine natürlichen Gegensätze vorhanden sind, so wenig wie zwischen Deutschland und Frankreich. Wenn man das heutige Polen ganz losgelöst von dem Hintergrunde aktueller politischer Gegensätze betrachtet, so sind Polen und Deutschland, namentlich wirtschaftlich, auf-

einander angewiesen und würden sich in einer sehr glücklichen Weise ergänzen. Dies näher zu begründen, würde hier zu weit führen.

Jeder unbefangene Beobachter der Dinge, der sich fragt, wie es trotzdem möglich sein konnte, daß im Nordosten Europas ein Unruheherd entstanden ist, dem gegenüber alle anderen europäischen Gefahrenpunkte in den Hintergrund treten, erkennt, — und das ist die dritte Tatsache, von der die internationale Diskussion über den Korridor ihren Ausgang genommen hat — daß der Grund dafür in der Grenzziehung im Osten, d. h. der Gestaltung der Grenzen Polens gegenüber Deutschland, zu suchen ist. Das Unrecht von Oberschlesien und die gewaltsame Abtrennung von Westpreußen sind künstliche Hindernisse, die einer von der Natur und aus der Nachbarschaft gegebenen Zusammenarbeit zwischen dem deutschen und polnischen Volke im Wege stehen.

Wir sehen davon ab, das schwierige und vielfältige Kapitel Oberschlesien hier aufzurollen. Es genügt, darauf hinzuweisen, wie innig das oberschlesische mit dem Korridorproblem zusammenhängt. Es braucht nur an die Namen Gdingen und Kattowitz gedacht zu werden und an die „Kohlenmagistrale“, die beide Wirtschaftsgebiete zu verbinden bestimmt ist, um erkennen zu lassen, daß, nicht nur wirtschaftspolitisch, sondern auch rein politisch gesehen, durch die Zuteilung des größeren Teiles des oberschlesischen Industriegebietes an Polen Ostoberschlesien zu einem Teil des Korridorproblems gemacht worden ist. Korridor und Oberschlesien, eines hängt vom andern ab, aber der Vorrang gebührt dem Korridor. Er ist das Kernstück des ganzen europäischen Ostproblems.

Was ist der „polnische Korridor“? Der Begriff ist klar. Er ist als solcher längst in den internationalen Sprachgebrauch übergegangen, weil er treffend und, wie man gesagt hat, sehr „bequem“ ist. Der Ausdruck „Korridor“ deutet auf ein künstliches Gebilde, das nur als Durchgang dienen soll, nicht um seiner selbst willen da ist. Auch der polnische Ministerialerlaß, der den Gebrauch dieses Ausdrucks in Polen verbietet, wird diese internationale Kennzeichnung nicht aus der Welt schaffen.

Der
Tatbestand.

Welches Gebiet umfaßt der polnische Korridor? Er umfaßt geographisch sinngemäß das an Polen abgetretene Gebiet der früheren Provinz Westpreußen, das sogenannte Pommerellen, und den südlich anschließenden, früher zur Provinz Posen gehörenden, Nehegau mit dem Mittelpunkt Bromberg.

Vor dem Versailler Vertrag bestanden hier die preussischen Provinzen Posen und Westpreußen. Westpreußen ist gevierteilt worden. Rund $\frac{2}{5}$ davon, etwa 16 000 qkm mit 950 000 Einwohnern, verlor Deutschland an Polen, 1900 qkm mit 320 000 Einwohnern an den neugebildeten Freistaat Danzig. Nur zwei schmale Randbezirke östlich und westlich des Korridors blieben reichsdeutsch. Gegeneinander sind diese Teile durch Zoll- und Pafschranken fast hermetisch abgeschlossen.

Die Zerreißung Durch die neuen Grenzen ist ein geopolitisch bedingter, einheitlicher, organischer Körper zerrissen worden.

der geopolitischen Einheit. Wie schon ein Blick auf eine geologisch-morphologische Landkarte lehrt, gehört der Küstenrand der Ostsee zwischen der Ober- und der Memelmündung dem norddeutschen Flachland an. Es scheint mit den polnischen und russischen Ebenen eine untrennbare Einheit zu bilden, weist aber eine bedeutsame Abgrenzung nach dem Süden und Südosten durch die Endmoränenzüge auf, die seine eiszeitliche Bedeckung umranden. Das große Urstromtal der Weichsel westlich von Thorn scheidet das baltische Küstenland von den südlich angrenzenden kontinentalen Ebenen. Im südlichen Ostpreußen bilden die Masurischen Seen eine ähnliche Grenzlinie. Dieser morphologischen Abgrenzung entspricht die geologische Gestaltung des Landes.

Man braucht aber nicht gelernter Geograph oder Geologe zu sein, um schon mit einem Blick auf eine gewöhnliche Landkarte zu erkennen, wie der Unterlauf der Weichsel, dieses weitaus größten Stromes zwischen Oder und Düna, in hervorragendem Maße den landschaftlichen Aufbau und die verkehrsgeographische Gliederung des ganzen Landes bestimmt. Immer wenn nicht politische Tendenzen den natürlichen Richtungskräften entgegenwirkten, hat der, von jeher allein schiffbare, Unterlauf der Weichsel die jedem großen schiffbaren Strome von Natur zufallende Rolle gespielt: nicht ein trennendes Element zu sein, sondern die Verkehrswege, die von beiden Seiten an seine Ufer heranzuführen, miteinander zu verbinden und ineinander überzuleiten.

Die geschichtliche Einheit des Weichsellandes. Dem entspricht das geschichtliche Schicksal dieses Raumes. Es fruchtet wenig, bis in die graue Vorzeit zurückzugehen, deren Tatsbestand wohl niemals mit völliger Klarheit wird aufgehellert werden können, sondern immer ein gewisses Streitobjekt wissenschaftlicher Hypothesen bleiben wird. Aber schon die frühgeschichtliche Zeit läßt die Einheit des preußischen Weichsellandes klar erkennen. Am stärksten prägte sie sich zur Eisenzeit, um Christi Geburt, aus, als die Stämme der Ostgermanen von der Danziger Bucht aus westlich bis in die Mitte Pommerns und östlich bis zum Pregel, also in die Gegend von Königsberg, siedelten. Ihre politisch und technisch hochentwickelte Kultur stützte sich auf die Beherrschung der Weichsel. Als um die Mitte des ersten nachchristlichen Jahrtausends die germanische Kultur in diesen Gegenden zu schwinden begann und slavische Stämme auf dem linken Weichselufer sich ausdehnten, war dieser Raum jahrhundertlang völkisch und politisch gespalten. Trotzdem blieb seine Einheit insofern gewahrt, als die Siedlungen der neuingerückten Völkerschaften die Grenzen des vorausgegangenen Kulturbereiches der Ostgermanen nur unwesentlich überschritten. Erst südlich der Neigelinie begannen die Wohnstätten der Polen. Die Weichsel wurde zwar zeitweise zur Völkerscheide. An Versuchen jedoch, durch kriegerische Einfälle hinüber- und herüberzugreifen,

hat es von beiden Seiten nicht geseht. Sie bezeugen, daß auch jene Jahrhunderte die verlorengegangene Einheit des Weichsellandes wiederherzustellen trachteten. In vollem Maße haben dieses Ziel erst die Deutschen erreicht, die seit dem Ende des 12. Jahrhunderts im Weichselland Fuß zu fassen begannen.

Von Danzig aus drang damals der deutsche Kaufmann in das Innere des Landes, von Thorn im Süden trug der Deutsche Ritterorden Christentum und Kultur nach Nordosten vor. Wirtschaftliche und kulturelle Aufschliebung des Landes gingen Hand in Hand. Beide Bewegungen nahmen ihren Ausgang von der Weichsel. Es entsprang einem inneren Geseß des Landes, wenn der Hochmeister des Deutschen Ordens im Jahre 1309 die Residenz nach Marienburg verlegte, das dem Mittellauf der unteren Weichsel nähergelegen war als die bisherigen Residenzen Danzig (für Pommerellen) und Elbing (für Preußen).

Dem Deutschen Ritterorden gelang es im Laufe des 14. Jahrhunderts, die geopolitisch bedingte Einheit des Landes auch im staatlichen Sinne herzustellen, indem er von 1308 an das Gebiet westlich der Weichsel, das sogenannte Pommerellen, im wesentlichen das Gebiet des heutigen Korridors, in Besitz nahm — jener Deutsche Ritterorden, der nicht aus einem imperialistischen — ein Begriff, der dem Mittelalter ganz fremd war — deutschen „Drang nach dem Osten“, sondern von einem polnischen Fürsten gegen die Angriffe der heidnischen Urbevölkerung zu Hilfe gerufen, eine Kulturmission erfüllte, indem er im Auftrage der damaligen höchsten Gewalten, des Papstes und des Kaisers, dem Lande das Christentum brachte. Die segensreichen Folgen der hergestellten Einheit zeigten sich bald in einem wirtschaftlichen und kulturellen Aufschwung, von dem noch heute die zahlreichen Städtegründungen, Schlösser, Kirchen, Deich- und Entwässerungsarbeiten und anderes Zeugnis ablegen.

Das Bewußtsein der Einheit des Landes hat auch die politischen Teilungen nach dem zweiten Thorer Frieden von 1466, der den Ordensstaat innerlich zerriß, überdauert. Im Kampfe um die Erwerbung ständischer Rechte sagten sich damals die wirtschaftlich führenden Teile des Landes vom Hochmeister los und unterstellten sich der Schutzherrschaft des Königs von Polen. Aber die preussischen Stände haben bei jeder Gelegenheit darauf hingewiesen, daß sie sich nicht als Bestandteil Polens betrachteten, sondern nur dem König von Polen als ihrem Schutzherrn unmittelbar unterstellt sein wollten. Ihre politische und verwaltungsmäßige Selbständigkeit haben sie in zähem Ringen über ein Jahrhundert lang behauptet. Die gewaltsame Aufhebung dieser Rechte durch den Reichstag von Lublin im Jahre 1569 stellte einen Rechtsbruch dar, gegen den die Stände zu protestieren nie aufgehört haben. Auch während der Verbindung mit Polen hat das untere Weichselland stets eine Sonderstellung innerhalb des polnischen Reiches eingenommen. Infolge der gemeinsamen Verkehrsbeziehungen im Handel mit dem Ausland, der Fortdauer des gemeinsamen Culmischen Rechtes, der kirchlichen Zusammen-

hänge und besonders des anhaltenden Hin- und Herflutens der Bevölkerung, hat es sich zusammen mit dem östlichen Teil des Ordensstaates, dem heutigen Ostpreußen, stets als einheitliches „Preußenland“ gefühlt. Seine Bewohner, mochten sie rechts oder links der Weichsel beheimatet sein, blieben immer unterschieden von dem Litauer und dem Polen. Namentlich erblickten nach der Reformation die Evangelischen ihre geistigen Mittelpunkte in Danzig und Königsberg. Es ist für das Bewußtsein von der Einheit des Preußenlandes bezeichnend, daß auch die Kartenzeichner des 17. und 18. Jahrhunderts fast stets das ganze Land von der Grenze Pommerns bis zur Memel geschlossen als „Prussia“ und nicht etwa im westlichen Teil als „Polonia“ darzustellen pflegten.

Die Einverleibung des Landes in den Preußischen Staat durch Friedrich den Großen im Jahre 1772 war deshalb nicht, wie heute vielfach behauptet wird, ein Raub an fremdem Besitz, sondern die einzige Möglichkeit, die naturgegebene, 1466 und 1569 von Polen gewaltfam zerrissene Einheit des Preußenlandes wiederherzustellen. Es bezeugt den geopolitischen Scharfblick des großen Staatsmannes, daß er den Nehebezirk sogleich an die neuerstehende Provinz Westpreußen angliederte. Der von ihm angelegte Bromberger Kanal hat auch die Gewässer der Nehe mit dem Weichselllauf verbunden. Die politische Zusammenfassung des preußischen Weichsellandes entsprach seitdem seiner natürlichen Umgrenzung. Der ungemeine wirtschaftliche und kulturelle Aufschwung, den das Gebiet jetzt nach Aufhebung der inneren Trennung erlebte, rechtfertigte die getroffenen Maßnahmen.

Die erneute Störung der Einheit des Weichsellandes durch Napoleon war nur eine Episode, wobei übrigens bemerkenswert ist, daß selbst Napoleon sich der Notwendigkeit nicht verschlossen hat, — nach seinen eigenen Worten — „eine ununterbrochene Verbindung von Königsberg nach Berlin herzustellen“, und daher in das neuerrichtete Herzogtum Warschau den Hauptteil von Pommerellen nicht mit einbezog, sondern Preußen beließ. Erst dem Vertrag von Versailles blieb es wieder vorbehalten, sich über die geopolitisch gegebenen, geschichtlich entwickelten Zusammenhänge hinwegzusetzen. Eine intimere Kenntnis der geschichtlichen Vergangenheit Polens und des Preußenlandes hätte die Urheber der Versailler Lösung zu der Überzeugung bringen müssen, daß die strittigen Gebiete in der geschichtlichen Entwicklung immer nur dann wirtschaftliche und kulturelle Blüte getragen haben, wenn sie unter herrschendem deutschen Einfluß standen, ein deutlicher Ausdruck für die geopolitische Zusammengehörigkeit der Gebiete zum deutschen Kultur- und Wirtschaftsraum.

Wenn noch irgend jemand glaubt, die geopolitischen und geschichtlichen Zusammenhänge verneinen und behaupten zu können, es handele sich dabei nur um die Übertreibung eines „fétichisme de la région naturelle“ (Jean Gounelle: Le Problème de la Basse Vistule),

so wird er eines Besseren belehrt durch die Folgen, die aus diesem, für den rückschauenden Beobachter unbegreiflichen Konstruktionsfehler in dem europäischen Gebäude der Nachkriegszeit entstanden sind.

Von den Folgen sind naturgemäß in erster Linie die unmittelbaren Anlieger der neuen Grenze betroffen worden. Sie leiden besonders durch die Art, wie die Grenze örtlich im einzelnen gezogen ist. Jede Grenzziehung bedeutet eine Trennung und damit eine Schädigung der in Betracht kommenden Gebiete. Ihre Folgen gehen aber über das Maß der unvermeidlichen Schäden weit hinaus, wenn, wie es am Korridor geschehen ist, nicht nur auf wirtschaftliche Zusammenhänge keine Rücksicht genommen wird, sondern zum Teil die engsten wirtschaftlichen Einheiten bewußt zerrissen werden. Kleine deutsche Grenzstädte, deren Existenz ohnehin durch den Verlust des natürlichen Hinterlandes aufs schwerste gefährdet ist, wurden ohne ersichtliche wirtschaftliche oder auch politische Notwendigkeit von ihren Bahnhöfen abgeschnitten; an der Weichsel, wo im ganzen Verlauf der Geschichte, vom Mittelalter bis zur Neuzeit, wann immer die Ufer des Stromes verschiedenen Staaten zugehörten, die Mitte des Flusses die Grenze gebildet hat, wie dies von jeher die alte Rechtsauffassung bei den Slaven sowohl wie bei den Deutschen war, ist das ganze östliche Ufer in wechselnder Breite Polen zugeteilt, das Deutsche Reich vom Strom getrennt worden; fünf auf dem östlichen Ufer gelegene Dörfer wurden polnisch; der Weichselhafen bei Kurzebrack kam unter polnische Hoheit, die für die deutsche Rogat-Niederung lebenswichtige Schleuse bei Weißenberg unter die Verfügungsgewalt des internationalen Danziger Hafenausschusses — für jeden Unbefangenen eine unbegreifliche Lösung, es sei denn, daß man, mit Coudelle, höhere strategische Rücksichten annimmt!

**Grenz-
verlauf.**

Aber man gibt sich einer schweren Selbsttäuschung hin, wenn man glaubt, in dem Stande der Dinge eine irgendwie wesentliche Verbesserung herbeiführen zu können, indem man die „kleinen Schönheitsfehler“ beseitigt und etwa die Grenze in die Mitte der Weichsel verlegt. Denn mit einer reinen „question visuelle“ hat man es bei dieser Grenze ebenso wenig zu tun wie bei dem Korridor überhaupt, der viel mehr und ganz etwas anderes ist, als nur ein störender „Fleck auf der geographischen Karte Deutschlands“. Die Art des Grenzverlaufs und die Schäden, die sie den unmittelbar Betroffenen, Gemeinden, Wirtschaftskörpern und Einzelpersonen, gebracht hat, sind nur ein Symptom, ein Ausschnitt aus dem größeren Bild der Zerreißung des deutschen Ostens.

Ihre Folgen bestehen einmal in der Zerstörung eines einheitlichen Wirtschaftsgebietes, zum anderen, innerlich damit zusammenhängend, in der Zerschneidung und Umbiegung natürlicher, organisch gewachsener, alter Verkehrsbeziehungen.

**Die Folgen
für
Ostpreußen.**

Am schwersten ist naturgemäß die Provinz Ostpreußen betroffen worden, weil sie ihres seit Jahrhunderten bestehenden räumlichen Zusammenhanges — der in alten Zeiten durch politische Grenzen nicht so scharf abgeschnitten wurde wie heutzutage — mit dem übrigen Deutschland beraubt worden ist. Man sollte meinen, es bedürfte keiner weiteren Worte darüber, daß die Tatsache dieser Abschnidung sich verhängnisvoll, zum mindesten nachteilig auswirken mußte. Trotzdem hat man versucht, den ursächlichen Zusammenhang zwischen der heutigen ungünstigen Wirtschaftslage Ostpreußens und der Existenz des Korridors ganz zu leugnen und von einer „künstlichen Symbiose“ Ostpreußens mit dem Deutschen Reiche zu sprechen. Man hat darauf verwiesen, daß Ostpreußen auch schon vor dem Kriege gegenüber den westlicher gelegenen Landesteilen benachteiligt gewesen sei durch seine exzentrische Lage und seine zum Teil ungünstigeren Boden- und Klimaverhältnisse, und daß ein wesentliches Stück seines früheren Hinterlandes, das russische Wirtschaftsgebiet, heute zum großen Teil ausgefallen sei.

**Die frühere
wirtschaftliche
Verflechtung
der deutschen
Ostgebiete.**

Das sind gewiß unbestreitbare Tatsachen, aber ihnen steht die eben-
so wenig zu leugnende Tatsache zur Seite, daß jene Ungunst der natür-
lichen Verhältnisse früher ausgeglichen wurde eben durch die enge wirt-
schaftliche Verflechtung, die mit den westlich sich anschließenden deut-
schen Ostprovinzen, Westpreußen, Posen, Pommern, Schlesien, und über
diese mit dem übrigen Deutschland bestand, und daß dem gegenüber das
frühere russische „Hinterland“ zwar für den Hafen Königsberg ins Ge-
wicht fiel, aber keineswegs das wirtschaftliche Schicksal der ganzen
Provinz Ostpreußen, die mit ihrem östlichen Nachbarn nur durch sehr
geringe wirtschaftliche Beziehungen verbunden war, bestimmte. Diese
Verflechtung hat sich entwickeln müssen, gerade weil die geogra-
phischen Bedingungen dazu zwangen, und weil Ostpreußen auf Grund
dessen darauf angewiesen war, in eine gewisse Arbeitsteilung mit den
genannten Provinzen zu treten. Diese Arbeitsteilung, die hochentwickelt
war, äußerte sich vor allem in einem regelmäßigen Güteraustausch mit
den früheren Provinzen Westpreußen und Posen, dem Gebiet also,
dessen Hauptteil den Korridor bildet. Die Statistik beweist, daß der Ver-
kehr der ostdeutschen Provinzen untereinander früher bei weitem den
Verkehr dieser Provinzen mit ihren östlichen und westlichen Nachbarn
übertraf, und die Zahlen der Statistik lügen in diesem Falle nicht, weil
damals, vor dem Kriege, die Schaffung eines Korridors noch von nie-
mandem vorausgesehen wurde. Die Statistik beweist, daß sich der Wirt-
schaftsverkehr zwischen Ostpreußen und dem für den ganzen Osten ent-
scheidenden Berliner Markt nicht unmittelbar, sondern in Etappen voll-
zog, und daß dieser Umstand es war, der der ostpreussischen Wirtschaft
eine Rentabilität gewährleistete. Nur einige Zahlen zur Illustration:
Der Umsatz landwirtschaftlicher Produkte Ostpreußens mit Westpreußen
und Posen im Jahre 1913 betrug rund 200 000 Tonnen, der Verkehr

mit Vieh 215 000 Stück; der Gesamtumsatz von Ostpreußen nach Westpreußen 350 000 Tonnen, umgekehrt 300 000 Tonnen; der Eisenbahnverkehr Ostpreußens mit den früheren Provinzen Westpreußen und Posen machte $\frac{1}{2}$ des gesamten Eisenbahnverkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland aus. Dieser starke Wechselverkehr ergab sich aus der Struktur der ostdeutschen Landwirtschaft. Westpreußen und Posen waren Veredelungsgebiete, für die Hinterpommern und Ostpreußen in sehr erheblichem Umfange das Rohmaterial lieferten (beispielshalber Jung- und Magervieh aus Ostpreußen, das mit Rüben- und Brennereiabfällen in Westpreußen und Posen gemästet und in dieser Weise „veredelt“ nach Berlin und Westdeutschland weiterverkauft wurde).

Dieser Güteraustausch ist durch die neue Grenze zerstört worden. Die aus dem Reichskörper herausgeschnittenen Teile der Provinzen Westpreußen und Posen stellen jetzt infolge der scharfen polnischen Zoll- und Abschließungsmaßnahmen für Ostpreußen eine wirtschaftlich tote Zone dar. Die an den Korridor angrenzenden Gebiete, insbesondere Ostpreußen, mußten daher Ersatz für den Güteraustausch mit den verloren gegangenen Märkten anderweitig suchen und neue Märkte im Kampf mit der dort bereits eingeführten und durch Transportkosten weniger belasteten westlichen Konkurrenz erobern. Dasselbe wie für den Absatz gilt für den Bezug von Waren, besonders von industriellen Erzeugnissen, soweit sie in Ostpreußen selbst nicht hergestellt werden. Diese Waren, soweit sie früher das Korridorgebiet lieferte, muß Ostpreußen jetzt durch das Korridorgebiet hindurch aus wesentlich entfernteren Plätzen beziehen und auch diesen Bezug wiederum mit erhöhten Frachtkosten erkaufen. Das, in Absatz und Bezug, sind die beiden Flügel der Frachtschere, die die Rentabilität der ostpreußischen Wirtschaft abschneidet. Die durchschnittliche Transportentfernung für ostpreußische Waren betrug vor dem Kriege rund 120 Kilometer, heute etwa das Doppelte. Das ist nach einer Berechnung der Ostpreußischen Handelskammer eine Vorbelastung von beinahe 20 Millionen jährlich.

**Die Störung
des Güter-
austausches.**

Aber die Folgen dieser Vorbelastung der ostpreußischen Wirtschaft reichen viel weiter. Das Absinken der Rentabilität der Landwirtschaft, von der ja in dem agrarischen Ostpreußen alle anderen Wirtschaftszweige abhängen, hat eine ungeheuerliche Verschuldung zur Folge gehabt, die sich in der erschreckenden Zunahme der Zwangsversteigerungen und Konkurse, im Fallen der Güterpreise, schließlich in einer ruinösen Verschlechterung der Kreditbedingungen äußert. Dazu kam, daß aus den an Polen abgetretenen Gebieten sich ein Strom von Rückwanderern in die deutschen Ostgebiete ergoß, Ausgewiesene und Verdrängte und andere Personen, die mehr oder weniger freiwillig abgewandert sind,

**Sonstige
Folgen.**

weil sie in dem ihnen fremd gewordenen Lande kein Fortkommen mehr fanden. Ihre Einwanderung in die an den Korridor angrenzenden reichsdeutschen Provinzen hatte dort einen verstärkten Druck auf den Arbeitsmarkt zur Folge, eine unnatürliche Aufblähung des Handwerks und Kleinhandels, schließlich eine Steigerung der Wohnungsnot und der Fürsorgelasten, namentlich in den Städten. Dadurch ist wiederum auch der Abwanderungstrieb aus dem Osten nach Mitteldeutschland und dem Westen, der auch in der Vorkriegszeit schon bestand, weiter verstärkt worden, veranlaßt nicht wie früher durch die wirtschaftliche Blüte anderer Landesteile, sondern die Not der Heimatprovinz. Dadurch hat sich allein die ländliche Bevölkerung Ostpreußens in den Jahren 1919 bis 1925 um über 150 000 Menschen vermindert.

Daß diese Tatsachen, die Verschuldung mit ihren Folgeerscheinungen und die unnatürliche Wanderungsbewegung, nicht nur die Provinz Ostpreußen, sondern in ihren Auswirkungen auch das übrige Deutschland belasten, liegt auf der Hand.

**Die
Abschneidung
der Verkehrs-
beziehungen.**

Abgesehen von der geschilderten Störung des Güteraustausches wird die Lage des deutschen Ostens in hohem Maße nachteilig beeinflusst durch die Abschneidung der Verkehrsverbindungen. Die Verkehrslage des deutschen Ostens wurde auch früher schon durch die natürlichen Verhältnisse in gewissen Beziehungen erschwert: durch die trichterförmige Verbreiterung des ostdeutschen Flachlandes einerseits, die ein nach Osten zu fächerförmiges Ausstrahlen der Hauptverkehrsadern notwendig macht, und die Weiträumigkeit andererseits. Die großen Entfernungen der Produktionsstätten von den Absatzgebieten stellten hier an das Verkehrswesen besondere Anforderungen, ohne ihm, infolge der geringen Besiedlungsdichte und verhältnismäßig unzureichenden Ertragsfähigkeit des Bodens, volle Rentabilität sichern zu können. Aufgabe der deutschen Verkehrspolitik war es, diesen Faktoren Rechnung zu tragen. Das ist ihr auch im allgemeinen gelungen. Es wurde ihr dadurch erleichtert, daß sie damals die Freiheit in der Wahl des jeweils zweckmäßigsten Verkehrszweiges hatte: Sie konnte die geringerwertigen Massengüter, bei denen die Dauer der Beförderung keine ausschlaggebende Rolle spielte, auf den Wasserweg verweisen, andererseits den Schienenweg, soweit dieser vorzuziehen war, unbefristet ausbauen und ausnutzen.

Der natürlichen Verkehrsrichtung entsprechend verliefen die für den deutschen Osten wichtigsten Eisenbahnlinien von der Peripherie zu den wirtschaftlichen Mittelpunkten, also von Osten nach Westen. Als Querverbindungen und Zubringerlinien dienten zahlreiche Nebenbahnen, die zusammen mit den Hauptstrecken ein wohlverteiltes Netz bildeten. Durch den Korridor ist aus dem kunstvoll organisierten Verkehrsnetz des deutschen Nordostens das Mittelstück herausgeschnitten worden. Anschaulich

wird das besonders an dem für die Verbindung Ostpreußens mit (dem früheren) Westpreußen entscheidenden Knotenpunkt Dirschau, von dem vier Vollenbahnlinien ausgehen und der den einzigen festen Übergang über den gesamten Unterlauf der Weichsel, eine Eisenbahnbrücke und eine Straßenbrücke, beherrscht und zu Polen geschlagen worden ist. Die einzige Eisenbahnlinie, die Ostpreußen und den östlich des Korridors deutsch gebliebenen Teil Westpreußens mit Danzig verbindet, führt durch polnisches Gebiet, wenn auch nur auf wenigen Kilometern, so doch ausreichend für polnischen Zugriff. Nur zwei Zugpaare am Tage sind von polnischer Paß- und Zollkontrolle im Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und Danzig befreit.

Infolge der Herausschneidung des Mittelfstückes des alten Eisenbahnnetzes haben auch zahlreiche Grenzlandstrecken ihre Verbindung miteinander verloren und ist eine Umleitung des Verkehrs nötig geworden, die Umwege ergibt und die Frachten steigert.

Ebenso wie das Eisenbahnnetz ist das Landstraßennetz zerschnitten worden. Die meisten dieser Wege enden heute an der Grenze, sind gesperrt und verfallen. Nur auf einigen Hauptstraßen, die an vielen Stellen der Grenze bis auf etwa 20 Kilometer von einander entfernt liegen, ist ein Übergang freigegeben und findet ein geringer Durchgangsverkehr statt.

Zerschnitten und totgelegt wurde schließlich auch der bekanntlich billigste Binnenverkehrsweg, die Wasserstraße. Ihre Bedeutung in der Westostrichtung im nordostdeutschen Raum wird vielfach übersehen. Wie schon erwähnt, hatte die Wiedergewinnung Westpreußens und des Netzegebietes im Jahre 1772 Preußen die Anlage einer großen Westostwasserstraßenverbindung ermöglicht durch den Bau des Netzekanals, der unweit Drombergs in die Weichsel mündet, die nunmehr in Fortsetzung der mitteldeutschen Wasserstraßen in ihrem Unterlauf durch die Zuleitung des ostwestlichen Verkehrs eine bis dahin völlig unbekannte Bedeutung erhielt. Der sonstige Weichselverkehr, der damals aus dem russischen Polen kam, war gering; er beschränkte sich ausschließlich auf jene Güter, die flußabwärts gefloßt werden konnten. Der Ostwestverkehr ist heute so gut wie tot. Auf dem Papier ist er geregelt. Aber die Binnenschiffer dürfen unterwegs weder ein- noch ausladen. Darauf beruhte früher gerade die Rentabilität dieser Schiffahrtsbetriebe, daß sie in den jetzt polnisch gewordenen Uferplätzen Teilladungen löschen und sich so auch den wechselnden Wasserständen von Weichsel und Netze anpassen konnten. Heute können die Schiffe nur auf den Kanalstrecken voll beladen, also voll ausgenutzt werden, dagegen nicht auf der einen wesentlichen Teil dieser Ostwestverbindung bildenden Weichselstrecke, weil die Weichsel nur bei mittlerem Wasserstande regelmäßig befahren werden kann und die polnische Verwaltung bisher nichts getan hat, um den zu preussischer Zeit bereits fertig vorliegenden, nur durch die Abtretung der Weichsel an Polen in seiner Entwicklung steckengebliebenen Plan einer Regulierung auf Niedrigwasser auszuführen.

Der Korridor Man hat versucht, die Störung der Verkehrsbeziehungen zu bagatelisieren, nachzuweisen, daß ihre Nachteile inzwischen völlig ausgeglichen seien durch die zur Erleichterung des Durchgangsverkehrs getroffenen internationalen Abmachungen, durch Maßnahmen der Deutschen Reichsbahn insbesondere tariflicher Art und anderes, so daß praktisch in Bezug auf den Verkehr der Korridor bereits „unsichtbar“ geworden sei. Leider ist die Wirklichkeit von diesem schönen Wunschtraum derer, die in der Korridorfrage nichts als ein mit technischen Mitteln leicht lösbares Verkehrsproblem sehen wollen, weit entfernt.

Der Eisenbahnverkehr durch den Korridor ist zwar in dem Pariser Abkommen über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland vom 21. 4. 1921 geregelt worden. Aber so schön es sich auf dem Papier ausnimmt, ebenso wenig hat es — und es teilt diese Eigenschaft mit manchen anderen internationalen Abmachungen! — in der Praxis alle Schwierigkeiten beseitigt. Als Kompromiß zwischen widerstrebenden Forderungen ist es mit zahlreichen Mängeln behaftet. Obwohl dies auch von amtlichen polnischen Stellen anerkannt wird, hat die polnische Regierung bisher alle Änderungsanträge der deutschen Reichsbahn, Reichspost, Reichswehr, Reichsfinanzverwaltung usw. mit wenigen Ausnahmen meist kategorisch abgelehnt. Für den Personenverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich mußte ein weiteres Abkommen (Warschauer Abkommen vom 26. 3. 1927) geschlossen werden.

**Die Regelung
des
Personen-
verkehrs.**

Polnischerseits pflegt man darauf hinzuweisen, daß von den vorgesehenen 8 Transitlinien zurzeit nur 5 für den privilegierten Personenverkehr benutzt werden, und daß die täglich gebotene Platzzahl in den Korridorzügen nur zu 29,6 % im Jahresdurchschnitt ausgenutzt werde, und die Frage aufzuwerfen, ob man unter diesen Verhältnissen von irgendwelchen Schwierigkeiten oder Organisationsmängeln der Eisenbahnverbindungen zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich reden könne. Leider gibt es dieser Schwierigkeiten und Mängel mehr als genug. Es dürfte allgemein bekannt sein, daß es für den privilegierten Reisenden unbedingt verboten ist, im Korridorgebiet Gegenstände in den Zug hereinzunehmen oder hinauszureichen, auszustiegen, Fenster während des Haltens im Abteil oder Gang, während der Fahrt im Abteil zu öffnen*). Die Züge werden im Korridor von polnischer Grenzpolizei, Zollbeamten, ja, sogar von Militär begleitet. Die Reisenden sind den Gesetzen des Durchgangslandes unterworfen und können wegen in Polen begangener Vergehen und Verbrechen auch auf einen bloßen

*) Durch Anordnung der polnischen Behörde vom 16. IV. 1932 ist gestattet worden, daß die Fenster auch während des Aufenthalts auf Stationen geöffnet würden, und daß den Reisenden Speisen und Getränke in die Wagen hineingereicht würden.

Verdacht hin verhaftet werden. Verhaftungen von Reisenden ohne rechtlichen Grund sind wiederholt, erst noch in letzter Zeit, vorgekommen. Einzelreisende deutsche Militärpersonen müssen ihre blanken Waffen im Packwagen abgeben — eine allen militärischen Bräuchen widersprechende Ausnahmebestimmung.

Bei Unfällen im Korridor gelten die polnischen Haftungsbestimmungen. Bei dem Stargarder Unfall, der nach polnischer Darstellung auf ein Attentat zurückzuführen war, lehnte Polen eine Haftpflicht ab. Bei Eisenbahnattentaten in Deutschland (Leiferde, Jüterbog) hat die Deutsche Reichsbahn die Unfallentschädigung übernommen.

Weniger bekannt dürften die Schwierigkeiten sein, die von der Reichsbahn bei der Abwicklung des Korridorverkehrs überwunden werden müssen. Nach dem Pariser Abkommen dürfen in die Korridorzüge nur Wagen mit innerem Durchgang eingestellt werden. Diese sind bei Hochbedarf nicht immer vorhanden und müssen erst mit großen Kosten aus dem übrigen Reich herbeigeschafft werden. Oft ist auch dies, namentlich beim Ferienverkehr, nicht möglich, so daß die Reisenden den Seeweg benutzen müssen. Die Schnellzüge dürfen nach den Vereinbarungen höchstens 13 Wagen führen, Personenzüge höchstens 53 Achsen. Dies kann dazu führen, daß die Züge auf den Grenzbahnhöfen geteilt oder Wagen ausgesetzt werden müssen. Andererseits müssen die Schnellzüge mindestens 28 Achsen, Personenzüge mindestens 36 Achsen stark sein. In gewissem Widerspruch dazu steht die Bestimmung, daß die privilegierten Züge im Durchschnitt zu 60 % besetzt sein sollen. Eine derartige Durchschnittsbefetzung — bei der Reichsbahn beträgt sie im stärksten Reisemonat August im Schnellzugsverkehr etwa 50 % — läßt sich praktisch nicht erreichen. Der Wechsel der Zugstärke infolge von Verkehrsschwankungen kann im Korridorgebiet nicht so plötzlich vorgenommen werden, wie es die Verkehrsbedürfnisse erfordern, zumal dann, wenn die Verkehrsstärke erst an der Grenze voll übersehen werden kann, weil jede Sonderleistung 4 bis 6 Stunden vorher bei dem polnischen Grenzbahnhof angemeldet werden muß. Auch die Fahrplanbildung ist häufig schwierig, da die polnischen Eisenbahnen ihren eigenen Nord-südverkehr und innerpolnischen Verkehr bevorzugt behandeln.

Ferner haben die wirtschaftlichen Folgen der Grenzziehung die Wiederaufnahme des vollen Verkehrs der Vorkriegszeit verhindert. So fahren auf der Nordstrecke Schneidemühl—Marienburg heute nur 13 Zugpaare gegen 21 im Jahre 1913; auf drei vorgesehenen Durchgangslinien verkehren aus dem gleichen Grunde überhaupt keine Züge. Das nach den polnischen Angaben vorliegende Überangebot von Wagenplätzen und Durchgangslinien beweist nicht das Fehlen von Schwierigkeiten und Organisationsmängeln, sondern ist gerade ihre Folge.

**Verkehrs-
beschrän-
kungen.**

Zu ganz unmöglichen Zuständen hat auch der Umstand geführt, daß der Verkehr zwischen Danzig und dem übrigen Deutschland nicht mit den privilegierten Zügen möglich ist. Der Reisende, der ohne polnische Paß- und Zollkontrolle nach Danzig reisen will, muß über Danzig und Dirschau hinaus bis Marienburg fahren und dann dieselbe Strecke im Postauto oder in zwei hierfür freigegebenen Personenzügen zurückfahren.

Zu diesen auch für den Reisenden fühlbaren Schwierigkeiten und Organisationsmängeln treten noch die Schwierigkeiten für die Reichsbahn im Abfertigungs- und Tarifdienst und, in Folge der abweichenden polnischen Tarifbestimmungen, über die Abrechnung.

Diese nur einen Ausschnitt bildenden Darlegungen dürften beweisen, daß allein im Personenverkehr eine Fülle von Schwierigkeiten und Organisationsmängeln besteht, und das alles im Zeitalter der Verkehrsverbesserung und Rationalisierung!

**Schwierigkeiten
im Güterverkehr.**

Noch schlimmer aber sieht es im Güterverkehr aus. Hier beruft sich die polnische Darstellung auf die Steigerung des Eisenbahngüterverkehrs in den Jahren 1924 bis 1929 und glaubt damit den Nachweis geführt zu haben, daß nicht die geringsten Schwierigkeiten im Güterverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich, ferner zwischen den baltischen Staaten sowie Rußland und Deutschland bestehen. Sollten doch noch welche vorhanden sein, so seien sie jedenfalls nicht auf die Tatsache zurückzuführen, daß Polen den Korridor besitze.

Diese Beweisführung geht fehl.

Im Pariser Abkommen ist für die den Korridor geschlossen durchfahrenden Güterzüge eine Mindeststärke von 100 Achsen bei Durchgangsgüterzügen und 60 Achsen bei Eilgüterzügen vorgeschrieben. Das erfordert ein Sammeln von Ladungen auf den Grenzbahnhöfen, wodurch eine Verzögerung bis zu 24 Stunden eintritt. Für die den polnischen Eisenbahnen zu übergebenden Ladungen müssen bei Durchfuhr auf den Grenzbahnhöfen Zug- und Ladelisten in zwölfacher Ausfertigung ausgestellt und abgestempelt werden. Diese Arbeit sowie die Übergabe der Wagen und die Zollschau verzögern die Weiterbeförderung im privilegierten Verkehr um 2 Stunden, im gewöhnlichen Durchgangsverkehr bis zu 24 Stunden. Dabei wird die Übernahme von Wagen vielfach nur aus ganz unwichtigen Gründen abgelehnt; das Ausrangieren dieser Wagen bedingt eine weitere Verzögerung. Die Beförderung von Berlin nach Marienburg Wpr. dauerte vor dem Kriege 16 Stunden, heute 24 Stunden. Auf den Strecken, auf denen nicht genügend Gut zur Bildung geschlossener Züge aufkommt, müssen die Wagen mit polnischen Lokalzügen befördert werden. Auf der Strecke Dt. Cöln—Frenhan oder Fraustadt—Breslau z. B. laufen die Wagen dann mit einer Reisegeschwindigkeit von etwa 5 bis 6 Kilometer in der Stunde

und werden 3 bis 4 mal umgestellt mit einem Aufenthalt von je 12 Stunden, so daß für die Beförderung auf der etwa 300 Kilometer langen Strecke 3 bis 4 Tage gebraucht werden.

Nach dem Pariser Abkommen müssen die Stückgutwagen im Durchgangsverkehr räumlich ausgelastet sein oder 25 % des Ladegewichtes enthalten. Während die Deutsche Reichsbahn sich mit einer Auslastung von 2 Tonnen begnügt, verlangt Polen fast die doppelte Belastung. Infolgedessen müssen auch hier die Güter gesammelt werden, so daß eine Verzögerung in der Beförderung eintritt.

Den direkten Güterverkehr zwischen Deutschland und dem Auslande durch den Korridor erschwert Polen durch die Forderung, daß für viele dieser Güter polnische Durchfuhrlisten beigebracht werden müssen. In der Zeit besonderer politischer Hochspannung zwischen Polen und Litauen sind sogar solche Güter, die von ostpreussischen Kaufleuten aus Litauen bezogen worden und deutsches Eigentum geworden waren, im Korridor beschlagnahmt worden. Erst das Eingreifen des Danziger Schiedsgerichtes im Jahre 1925 hat die Durchgangsfreiheit solcher Güter wiederherstellen können.

Nur unvollständig und außerordentlich unbefriedigend ist im Pariser Abkommen der Militärdurchgangsverkehr geregelt worden. Militärgüter dürfen nur in besonderen Militärgüterzügen durch den Korridor befördert werden, so daß auch hier jedesmal ein Sammeln der Güter notwendig ist und Zeitverluste entstehen. Für die Militärbeförderung steht nur die Linie über Firchau—Marienburg Wpr. zur Verfügung, so daß häufig kostspielige Umwege gefahren werden müssen. Militärtransporte dürfen den Korridor nur am Tage durchfahren, wobei zwei Militärzüge sich nicht gleichzeitig im Korridorgebiet befinden dürfen. Es können daher höchstens 3 Züge täglich befördert werden. Diese Züge müssen 14 Tage vorher angemeldet werden. Unrichtig ist die polnische Behauptung, daß die polnischen Eisenbahnen aus Entgegenkommen und ohne Verpflichtung aus dem Pariser Abkommen Reichswehr in jeder Stärke zu Manöverzwecken durch den Korridor befördern. Polen ist hierzu ausdrücklich verpflichtet, hat jedoch entgegen dem Pariser Abkommen keine allgemeine Vereinbarung über diese Transporte mit der Reichsregierung getroffen, sondern sich die Vereinbarung von Fall zu Fall vorbehalten, was die Dispositionen der deutschen Heeresleitung außerordentlich erschwert.

Wenn man polnischerseits diese Beförderungsleistungen besonders hervorhebt, so dürfen die oben erwähnten Schwierigkeiten nicht übersehen werden, sowie insbesondere der Umstand, daß diese Transporte den polnischen Eisenbahnen große Einnahmen bringen. Die Militärtransporte werden nämlich den polnischen Eisenbahnen ohne Ermäßigung nach den Sätzen des allgemeinen öffentlichen Verkehrs vergütet.

Militär-
durchgangs-
verkehr.

Die
finanzstellen
Verluste der
deutschen
Reichsbahn.

Überhaupt ist der Durchgangsverkehr durch den Korridor für die polnischen Eisenbahnen ein glänzendes Geschäft. Auf wenigen gut ausgenutzten Linien führen die polnischen Eisenbahnen stark belastete, geschlossene Züge aus deutschen Wagen ohne Abfertigungsaufwand und Rangierleistungen durch ihr Gebiet hindurch. Nur die Lokomotiven werden jetzt von Polen, in den ersten Jahren von der Reichsbahn, gestellt. Es ist deshalb unrichtig, wenn polnischerseits behauptet wird, die deutsche Regierung habe bei den Ratifikationsberatungen des Pariser Abkommens mit Anerkennung hervorgehoben, daß lediglich mit Rücksicht auf die deutschen Wirtschafts- und Verkehrsbedürfnisse Polen seinen eigenen Wagenpark zur Verfügung gestellt habe, um den Eisenbahnverkehr durch den Korridor zu sichern.

Nach dem Pariser Abkommen müssen Reisende und Güter des Ostpreußenverkehrs auf den Korridorstrecken mindestens ebenso günstig behandelt werden wie polnische Reisende und Güter oder solche einer bevorzugt behandelten Nation. Gleichwohl verlangt Polen im Ostpreußenverkehr für die Beförderung von Gütern in zahlreichen Fällen viel höhere Frachten als im polnischen Binnenverkehr; die polnischen Frachtforderungen sind dabei oft so hoch, daß die Reichsbahn an die polnischen Staatsbahnen als Frachtanteil für die Durchgangsstrecke mehr zahlen muß, als sie selbst für die ganze Beförderung von Ostpreußen nach dem übrigen Reich an Fracht erhält. Ein Beispiel hierfür: Beim Versand eines kleinen Automobils im Gewicht von 800 Kilogramm von Berlin nach Ostpreußen, auf der Strecke Schneidemühl—Dt. Eyslau, in einer Gesamtkilometerentfernung von 600 Kilometer, verlangt Polen für die Durchgangsstrecke von 210 Kilometer einen Frachtanteil von 103,4 Reichsmark, während die Deutsche Reichsbahn nur eine Frachteinnahme (bei Stückgutbeförderung) von 64,8 Reichsmark erhält. Würde Polen für die Durchgangsstrecke dieselben Anteile erhalten, so wäre an Polen zu zahlen ein Betrag von 21,7 Reichsmark. Polen erhält also im Verhältnis gegenüber der Reichsbahn einen Betrag von 81,7 Reichsmark mehr, als ihn die Deutsche Reichsbahn für die gleiche Strecke erhalten würde, und für die ganze Beförderung erhält die Reichsbahn nicht nur nichts, sondern sie muß in jedem Falle 38,6 Reichsmark zuzahlen. Die Beispiele ließen sich vermehren.

Gegenüber den polnischen Versuchen, die Reibungslosigkeit des Korridorverkehrs damit zu beweisen, daß von 1922 bis heute nur 2 Klagen beim Danziger Schiedsgericht anhängig gemacht worden seien, ist darauf hinzuweisen, daß es statt 2 bereits 8 geworden sind. Wenn es noch nicht mehr geworden sind, so liegt dies allein an dem Verständigungswillen der Reichsbahn, die immer wieder den Versuch einer gütlichen Vereinbarung unternommen hat, ohne allerdings dabei eine Verständigungsbereitschaft der Gegenseite zu finden.

Die ganze Regelung des Durchgangsverkehrs durch das Pariser Abkommen hat es lediglich ermöglicht, den Verkehr auf einer gewissen Stufe zu stabilisieren, nicht aber ihn weiter zu entwickeln, wie es eine

moderne, fortschreitende Wirtschafts- und Verkehrspolitik erforderte. Ist dieser Zustand schon in normalen Zeiten bedenklich, so erst recht im Falle innerer oder äußerer Konflikte. Im Falle irgendeines Krieges in Europa hat Polen das Recht, den Durchgangsverkehr einzuschränken. Dazu kommt die Gefahr völliger Einstellung bei inneren Unruhen und Streiks in Polen. Zur Zeit des Pilsudski'schen Staatsstreichs haben die polnischen Eisenbahner damit gedroht.

In der Entwicklung nicht nur gehemmt, sondern zum Teil geradezu auf die Stufe der mittelalterlichen Politik der Schlagbäume zurückgeworfen worden ist der sonstige Landverkehr durch den Korridor, soweit er sich nicht auf dem Schienenwege vollzieht. Kraftfahrzeuge dürfen, um die Vergünstigungen des Durchgangsverkehrs zu genießen, nur ganz bestimmte vorgeschriebene Transitstraßen benutzen. Kennzeichnend für die „Leichtigkeit“ dieser Art Durchgangsverkehr ist es, daß bei einer Fahrt von Ostpreußen über Dirschau (Tczew) und Danzig nach Pommern 10 verschiedene (deutsche, polnische und Danziger) Zoll- und Passkontrollen passiert werden müssen, die jede einzelne einen Aufenthalt von 10 bis 20 Minuten notwendig machen. Die Provinz Ostpreußen würde sich freuen, wenn möglichst viele ausländische Besucher, die im Besitz von Automobilen sind, diesen Weg einmal durchfahren würden, um sich aus eigener Anschauung davon zu überzeugen. Auch dem modernsten Verkehr, dem Luftverkehr, der noch eine große Entwicklung vor sich hat, sind Hemmschuhe angelegt. Die Überfliegung des Korridors ist zwar seit 1929 nach langwierigen Verhandlungen zugelassen, aber nur für regelmäßig verkehrende Luftfahrzeuge.

Kraftfahr-
zeugverkehr.

Man hat versucht, gegenüber den nun einmal nicht zu bestreitenden Tatsachen der Verkehrsabschneidung durch den Korridor auf den Seeweg zu verweisen, auf dem sich angeblich früher der Verkehr Ostpreußens überwiegend abgewickelt habe. Abgesehen davon, daß bekanntermaßen der Seeverkehr im östlichen Klima oft wochenlang durch die Vereisung der Häfen unterbunden ist, stehen jener Behauptung von dem früheren Überwiegen des Seeverkehrs die Zahlen der amtlichen Güterbewegungsstatistik von 1913 entgegen. Sie beweisen, daß von dem reinen Binnenverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland früher etwa $\frac{2}{3}$ den Eisenbahnweg und nur etwa $\frac{1}{3}$ den Seeweg gewählt haben. Die Ablehnung der deutschen Gegenvorschläge durch die Note Clémenceau's vom 16. 6. 1919 mit dem Hinweis auf den Seeweg kann daher aus wirtschaftlichen Erwägungen nicht gerechtfertigt werden.

Wenn man sich gegenüber dem vorliegenden erdrückenden Tatsachenmaterial polnischerseits wiederholt allein beruft auf eine Erklärung der Reichsbahndirektion Königsberg aus dem Jahre 1923, in der es heißt: „Für den Durchgangsverkehr ist Ostpreußen keine Enklave mehr. Die Reichsbahn hat die Brücke über das polnische Durchgangsgebiet geschlagen“, so können dadurch die obigen Tatsachen nicht aus der Welt

geschafft werden. Mit dieser Äußerung wollte die Reichsbahngesellschaft als geschäftliches Unternehmen aus Gründen der Verkehrswerbung gegenüber dem großen Mißtrauen gegen die Sicherheit des Verkehrsweges im Korridor auf das, was nach unendlich schwierigen Verhandlungen mit den polnischen Eisenbahn- und Zollbehörden erreicht worden war, hinweisen und auf ihre fortdauernden Bemühungen, die größten Mißstände zu beseitigen und den Verkehr durch den Korridor nach Möglichkeit erleichtern.

**Die polnische
Verkehrspolitik.**

Daß die polnische Verkehrspolitik im gleichen Sinne bemüht gewesen sei, läßt sich nicht behaupten. Sie hat vielmehr die naturgemäß ostwestlich gerichteten Maßnahmen der deutschen Verkehrspolitik bewußt durchkreuzt, wo sie nur immer konnte, vielleicht nicht in der Absicht, die deutsche Wirtschaft zu schädigen, aber mit dem Ziele, die beherrschende Bedeutung des Nord-Südverkehrs und dadurch auch auf verkehrswirtschaftlichem Gebiet die Notwendigkeit des Korridors zu beweisen. Ein gewichtiges Symptom der polnischen Verkehrspolitik, die sich immer mehr als ein Instrument einer nicht von Rücksichten auf Wirtschaft und Verkehr bestimmten Politik enthüllt, bildet der Abbruch der großen Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Weichsel bei Münsterwalde in der Nähe von Marienwerder, der mit Recht internationales Aufsehen erregt hat und als eine in einem Zeitalter hochentwickelter Kultur unbegreifliche Zerstörungstat fortleben wird.

Das Hauptmittel der polnischen Verkehrspolitik sind die Maßnahmen auf dem Gebiete der Eisenbahntarife, die ohne Rücksicht auf wirtschaftliche Verluste getroffen werden. Mit Ausnahmetarifen, die unter den Selbstkosten liegen, lenkt Polen den Güterverkehr aus den alten Verkehrsrichtungen ab. Es preßt auf diese Weise den Verkehr aus dem ostoberschlesischen Industriegebiet, dessen natürlicher Ablauf früher die Oder mit dem Endpunkt Steffin war, in den Korridor hinein und auf Gdingen und Danzig hin. Es zieht aber auch den Verkehr aus den Industriezonen der östlichen Tschechoslowakei von seinem früheren Umschlagplatz Steffin ab, ja sogar aus Ungarn und anderen südlichen Gebieten. Trotz geringerer Entfernung von Steffin und ermäßigter deutscher Ausnahmetarife ist der Weg über die polnischen Bahnen nach Gdingen oder Danzig billiger als der direkte Weg über deutsche Bahnen nach Steffin. Steffin hat infolgedessen trotz seiner geographisch günstigen Lage und trotz größter Modernisierung seiner Hafenanlagen heute noch nicht einmal den Seegüterverkehr von 1913 wieder erreicht.

Auf der anderen Seite schneidet Polen auch den Hafen Königsberg von seinem früheren östlichen Hinterland verkehrspolitisch ab, indem es den Verkehr aus Nordpolen und dem annektierten Wilnagebiet, dessen Hauptbestandteil der Holzversand ausmacht und der früher über Memel und Königsberg ging (zum Teil auf dem Wasserwege), ebenfalls in den

Korridor, nach Gdingen und Danzig hin, lenkt, auch hier durch eine Unterbietung der deutschen Tarife, die es zuwege gebracht hat, daß die Frachten auf der etwa 880 Kilometer langen Strecke von Wilna über Thorn nach Gdingen und Danzig niedriger sind als auf der deutschen, selbst durch Konkurrenztarife verbilligten 487 Kilometer langen Strecke über Königsberg.

Daß diese künstliche Umbiegung des Verkehrs aus dem polnischen Hinterland zur polnischen Seeküste hin nicht nur in der deutschen Einbildung existiert, sondern einen wesentlichen Programmpunkt der polnischen Wirtschaftspolitik bildet, ist von maßgebender polnischer Seite wiederholt zugegeben worden, so von Dr. F. Hilchen, dem Departementschef im polnischen Handelsministerium, in dem vom Baltischen Institut in Thorn 1930 herausgegebenen Sammelwerk „Die Verteidigung PommereLLens“, ferner z. B. von Professor Gienysztor, dem Leiter der Tarifabteilung im polnischen Verkehrsministerium. Schließlich enthüllt die in den „Veröffentlichungen des staatlichen Exportinstitutes“ in Warschau erschienene Schrift von L. Nowacki, „Die Organisation des Hinterlandes der polnischen Häfen“, die über einen bloßen Konkurrenzkampf der polnischen Staatsbahnen mit der Deutschen Reichsbahn hinausgehenden „bedeutend weiteren Ziele“ der polnischen Tarifpolitik, nämlich vor allem: den „für die internationale Politik wichtigen Trumpf von der Bequemlichkeit und Zugänglichkeit der deutschen Häfen für das polnische Hinterland“ auszustechen.

Zusammengefaßt ergibt sich als heutiger Tatsachenbestand: die Abschneidung der früheren, von der Natur vorgeschriebenen und organisch entwickelten Verkehrsbeziehungen, die Unwirksammachung aller auf ihre Wiederherstellung abzielenden Versuche der heutigen deutschen Verkehrspolitik und schließlich eine bewußt die alten Verkehrsrichtungen durchkreuzende, wirtschaftlich nicht gerechtfertigte polnische Verkehrspolitik, und als Folgewirkung dieser Einflüsse, im Zusammenwirken mit der oben dargestellten, durch den Korridor verursachten Störung des Güterauskaufes, die Schrumpfung der Wirtschaft des deutschen Nordostens. Da diese Gebiete einen wesentlichen Bestandteil des gesamten deutschen Wirtschaftsgebietes darstellen und, insbesondere Ostpreußen, nach der Abtrennung des Posener und westpreußischen Gebietes die hauptsächlich deutsche Kornkammer und den Hauptfisch der deutschen Viehzucht bilden, ist die Wiederherstellung der territorialen Einheit eine Lebensnotwendigkeit für Deutschland.

Über die ostpreußische, ostdeutsche und gesamtdeutsche Wirtschaft ist nicht die allein leidtragende. Immer mehr häufen sich die Anzeichen dafür, daß der heutige Zustand auch für Polen selbst nicht voll befriedigend ist. Gerade im Korridorgebiet zeigen sich die Geburtsfehler, mit denen der gesamte neue polnische Staat behaftet ist. Polen ist in

Die Folgen für das Korridorgebiet selbst.

seiner heutigen Zusammensetzung nicht ein einheitliches Reich. Es umfaßt Gebiete von einem durchaus verschiedenartigen Kultur- und Wirtschaftszustand.

Das höhere Niveau der früher preußischen Gebietssteile, ihre hohe Bedeutung für die Staatswirtschaft Polens, die auch heute noch annähernd 60 % ihrer unmittelbaren Einnahmen aus ihnen zieht, und für die Gesamtwirtschaft Polens, und die Schwierigkeiten, sie in diese einzugliedern, werden nicht nur in der polnischen Presse, sondern auch von maßgebenden polnischen Stellen zugegeben. Am aufschlußreichsten in dieser Beziehung sind die Ausführungen in dem neuen, von dem „Pommerellischen Reserveunteroffizierverband“ herausgegebenen, unter dem Vorsitz des Präsidenten der Pommerellischen Landwirtschaftskammer, Dr. Esden-Tempski, redigierten Werk „Gedenkbuch zur 10-Jahresfeier Pommerellens“. Hier heißt es u. a. in dem Beitrag von St. Manthey über „die Landwirtschaft Pommerellens in dem Jahrzehnt 1920—1929“:

„Die Vereinigung der bis dahin in drei getrennten Staatsorganismen von verschiedener Struktur und verschiedener Kulturhöhe lebenden drei Teilgebiete in dem einen neuentstandenen polnischen Staate vollzog sich nicht ohne empfindliche Wandlungen und Wirtschaftserfütterungen, wirkte gleich von Anfang auf eine gewisse Erniedrigung eben dieser (landwirtschaftlichen) Kultur hin. Durch die politischen Wandlungen und die Veränderung der Wirtschaftsverhältnisse litten verhältnismäßig am meisten die westlichen Gebiete.“

Und ferner, nachdem ausgeführt ist, daß die landwirtschaftlichen Krisenerscheinungen in der Wojewodschaft Pommerellen in noch schärferer Form auftreten als im Posenischen:

„Die Landwirtschaft dieser beiden Gebiete leidet nicht nur an einer Konjunkturkrise, sondern an einer — tiefergehenden — Strukturkrise, die aus der Unifizierung der drei Teilgebiete mit verschiedenem Niveau der Anbaukultur, der Produktionstechnik, der Lebenshaltung, der Agrarverfassung usw. folgt.“

Und weiter:

„Ein gutes Zeugnis für die westpolnische Landwirtschaft ist der Kampf, den sie um die Erhaltung ihres hohen Niveaus führt, obwohl hier bedeutende Verluste unvermeidbar sind.“

Die fortschreitende Senkung des Lebensstandes im Vergleich zu dem früheren Zustand hat auch bei der ländlichen Bevölkerung des Korridorgebietes Widerspruch ausgelöst, der nur gewaltsam unterdrückt wird.

Auch die Übersiedlung mit Beamten und sonstigen Staatsfunktionären aus anderen Teilen des neuen Polen, vorwiegend aus Kongresspolen und Galizien, hat dem slavischen Teil der Bevölkerung des Kor-

ridorgebietes wieder dessen besonderen Charakter und eigene Lage zum Bewußtsein gebracht. Maßstab für alle Lebensvorgänge ist ihm auch heute noch nicht Warschau, sondern Deutschland! „Im Grenzgebiet Pommerellens und Deutschlands bestehen Kreise, in denen sich die Verhältnisse so gestaltet haben, daß sich die polnische Bevölkerung selbst germanisiert hat und ihr Nationalbewußtsein sehr gleichgültig geworden ist“, führte 1921 ein offizieller Bericht des Posener Bezirkslandamtes aus.

Die polnische Regierung hat gegen diese Tendenzen, die sie mit Sorge beobachtet, weil sie darin mit Recht den Wunsch auf Rückgliederung in den natürlichen, wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Zusammenhang mit dem Deutschen Reiche erblickt, ein umfassendes System von Maßnahmen entwickelt, die — ebenso wie auf dem Gebiet der Verkehrspolitik — die innere Zugehörigkeit des Korridorgebietes zu Polen beweisen sollen. Die Sonderbehandlung, die Pommerellen in den letzten Jahren von Seiten der polnischen Verwaltung erfahren hat, richtet sich naturgemäß unmittelbar gegen das deutsche Element, nur mittelbar auch gegen die eingeborene slavische Bevölkerung.

Die polnische
Ent-
deutschungs-
politik.

Die einzelnen Mittel, mit denen systematisch die Entdeutschung, sei es die möglichste Ausstülpung oder zum mindesten die Zurückdrängung des Deutschtums aus seiner früheren führenden Stellung, betrieben wird, brauchen hier nur angedeutet zu werden, da sie durch zahlreiche objektive Veröffentlichungen ausländischer Schriftsteller allgemein bekannt geworden sind und zu einem wesentlichen Teil auch schon die Instanzen des Völkerbundes beschäftigt haben. Dies gilt vor allem von dem einschneidendsten Mittel auf wirtschaftlichem Gebiet: der Anwendung der Agrarreformgesetze sowie des staatlichen Vorkaufsrechts und der Auflassungsgenehmigung. Auf eine Petition der deutschen Minderheit in Polen hat sich ein vom Völkerbund eingesetztes Dreierkomitee, dem je ein Vertreter Groß-Britanniens, Italiens und Persiens angehörte, mit diesen Fragen beschäftigt. Dabei wurde festgestellt, daß ein beträchtliches Mißverhältnis besteht zwischen den von der polnischen Mehrheit und den von der deutschen Minderheit für die Zwecke der Agrarreform hergegebenen Flächen. Nach polnischen Angaben besitzt in der Provinz Posen die Mehrheit 65 % der Fläche, wovon sie 49,9 % hergibt, und die Minderheit 35 % der Fläche, wovon sie 50,1 % hergibt; in Pommerellen besitzt die Mehrheit 39,3 % der Fläche, wovon sie 27,7 %, und die Minderheit 60,7 % der Fläche, wovon sie 72,3 % hergibt. Ebenfalls ein starkes Mißverhältnis besteht bei der Zuteilung der parzellierten Ländereien. Deutsche werden dabei so gut wie gar nicht berücksichtigt.

Die
Anwendung
der Agrar-
reform.

Schließlich steht fest, daß die Ausübung des staatlichen Vorkaufsrechtes und des Rechtes, die Genehmigung zur Auflassung eines Grundstückes zu verweigern, nicht nach wirtschaftlichen, insbesondere landwirtschaftlichen, sondern nach rein politischen Gesichtspunkten erfolgt. Besonders der angebliche Mangel an Loyalität gegenüber dem polnischen Staate spielt dabei eine Rolle. „Mangelnde Loyalität“ wurde sogar in der Unkenntnis der polnischen Sprache gesehen!

Diese Feststellungen sprechen für sich. In ähnlichem Sinne hatte sich übrigens früher schon der Internationale Gerichtshof im Haag in einem Gutachten vom 10. 9. 1923 über die Ansiedlerfrage ausgesprochen. Fest steht jedenfalls, daß die Heranziehung der ehemals preussischen Westgebiete Polens zur Agrarreform in viel stärkerem Maße erfolgt ist als die der übrigen Gebiete Polens, daß Pommerellen und der Neßegau, also das eigentliche Korridorgebiet, wiederum stärker belastet sind als Posen, und daß der Anteil von Deutschen und Polen in der Aufteilungsaktion gerade im umgekehrten Verhältnis der Besitzverteilung steht, d. h. ganz überwiegend zu Lasten der deutschen Minderheit geht. Das Agrarreformgesetz kennzeichnet sich somit als ein Hauptwerkzeug der Entdeutschung auf dem platten Lande.

Entziehung von Schankkonzessionen. Dem entsprechen in den Städten andere Methoden, die ebenfalls bezwecken, die wirtschaftliche Existenz des deutschen Elementes zu untergraben und es namentlich aus Handel und Gewerbe zu verdrängen. An der Spitze steht hier die einseitige Anwendung des sogenannten Antialkoholgesetzes, die mit dem Mittel der Konzessionsentziehung arbeitet. In 34 Kreisen des ehemals preussischen Teilgebietes haben sich die in deutscher Hand befindlichen Schankkonzessionen von 1919 bis 1928 um 1473 vermindert, die Konzessionen in polnischer Hand dagegen um 590 vermehrt. In 334 Fällen ist die Entziehung nachweislich direkt im Widerspruch zu den gesetzlichen Vorschriften erfolgt. Ganz offen tritt die politische Tendenz da hervor, wo es sich um die großen Versammlungsstätten des Deutschtums handelt: das Gemeindehaus in Graudenz, das Deutsche Heim in Thorn, das Deutsche Haus und das Zivilkasino in Bromberg, ja sogar die Loge in Posen sind der Entdeutschungspolitik der Polen mit Hilfe des Antialkoholgesetzes zum Opfer gefallen.

Verfolgung der Person. Hand in Hand mit den Eingriffen in die materielle Substanz des Deutschtums gehen die Verfolgungen der Person. Es ist international bekannt, wie wenig die persönliche Freiheit, freie Vereinsbefähigung, Pressefreiheit und ungehinderte Wahlbeteiligung in Polen gewährleistet sind. Die deutsche Presse nicht nur, sondern auch sonstige Organisationen und Einzelpersonen, die sich im Interesse ihres angestammten Volkstums betätigen, werden dafür verfolgt und strafrechtlich zur Verantwortung

gezogen. Bekannt ist die große Reihe von Prozessen gegen führende deutsche Persönlichkeiten in Posen-Pommerellen und Oberschlesien. Ein deutscher Redakteur wurde zu 1 Monat Gefängnis verurteilt, weil er die Rede des Reichsaußenministers Curtius vor dem Völkerbundsrat im Wortlaut abgedruckt und dadurch den Staat verächtlich gemacht habe. In einem anderen Strafurteil gegen den Redakteur einer deutschen Zeitung im Korridor, der einen Artikel aus der deutschen Presse abgedruckt hatte, wurde als zur Verurteilung ausreichender Grund, unter Bezugnahme auf ein Urteil des polnischen Obersten Gerichtshofes, festgestellt, daß „die Interessen des Staates durch die Handlung bedroht werden k ö n n t e n“. Diese Handhabung der Rechtspflege richtet sich allerdings nicht nur gegen die deutsche Minderheit, sondern auch gegen andere nationale Minderheiten, ja sogar gegen die eigenen Volksgenossen, wenn sie sich in Opposition zur Politik der Regierung stellen, wie neuestens der Breslauer Prozeß mit erschreckender Klarheit enthüllt hat. Ein Vertrauen in die Rechtspflege besteht jetzt bei den Polen selbst nicht mehr, zumal nachdem neuerdings auch die Unabsehbarkeit der Richter beseitigt ist.

Der Komplex der gegen die kulturellen Einrichtungen des Deutschtums gerichteten Schläge, die ebenfalls die internationalen Instanzen in reichlichem Maße beschäftigt haben, vervollständigt das Bild. Lauter als alle Zahlen der Statistik spricht hier das offene Geständnis des polnischen Kultusministers Czerwinski in seiner Erklärung vom 5. 3. 1931 vor dem polnischen Senat, daß der Prozeß, der sich gegenwärtig auf dem Schulgebiet vollziehe, ein Prozeß der Entdeuschung der polnischen Gebiete sei.

Die Tatsache aller dieser Polonisierungsmaßnahmen kann nicht mehr geleugnet werden. Sie widersprechen in klarer Weise den Verpflichtungen, die Polen durch den Minderheitenschutzvertrag vom 28. 6. 1919 von den Alliierten und Assoziierten Mächten auferlegt und auch in der polnischen Verfassung verbrieft worden sind. Sie sind nur zu erklären aus dem richtigen Gefühl heraus, daß der Korridor ein Danaergeschenk ist, dessen Besitzes Polen nicht froh werden kann, und aus der dunklen Furcht vor einer künftigen Neugestaltung, die allerdings eine bessere Garantie des europäischen Friedens schaffen würde als der jetzige Zustand.

Wie unsicher Polen sich in seinem Besitz fühlt, geht aus seinen militärischen Anstrengungen hervor, die in keinem Verhältnis zu seiner wirtschaftlichen Kraft stehen. Um die ostpreussisch-deutsche Grenze herum und im Korridor stehen sechs Armeekorps, mit allen modernen Waffen, Flugzeugen, Tanks und Gasgerät ausgerüstet. Dazu kommt das militärisch organisierte sogenannte Grenzwachkorps, die gleichfalls militari-

**Polens
Militärmacht.**

sierte Zollwehr und Staatspolizei, schließlich der „zivile Grenzschutz“ der

militärisch organisierten Eisenbahn- und Postbeamten und der militärischen Vereine und Verbände, so daß der Korridor einem ungeheuren Kriegslager gleicht.

Bis vor kurzem wurde vielfach der Standpunkt vertreten, daß der zwischen deutschen Gebietsteilen eingeklemmte polnische Korridor im Falle eines bewaffneten Konflikts zwischen Deutschland und Polen strategisch nicht zu halten sei. Auch namhafte Militärs waren dieser Ansicht. So hat General Weygand gelegentlich geäußert, der polnische Korridor sei „unnütz im Frieden, nicht zu verteidigen im Kriege“. Nach der jetzigen Entwicklung der polnischen militärischen Position im Korridor kann diese Ansicht nicht mehr aufrechterhalten werden.

Die starke Massierung militärischer Kräfte geht vielmehr weit über das zur Sicherung des polnischen Besitzstandes notwendige Maß hinaus. Sie hat, angesichts des krassen Mißverhältnisses zu den deutschen militärischen Kräften — sowohl nach Zahl wie nach Ausrüstung — sowie wegen der Unsicherheit des Seeweges von Natur aus und des Eisenbahnverkehrs in Zeiten politischer Spannungen, ein Gefühl der Unruhe in den deutschen Grenzgebieten beiderseits des Korridors hervorgerufen, das noch dazu beiträgt, das Vertrauen in die wirtschaftliche Zukunft dieser Gebiete zu erschüttern.

Polnische Expansionsbestrebungen. Auch in der polnischen Militärpolitik drückt sich die Erkenntnis aus, daß der Korridor seiner Natur nach nicht ein Abschluß, nicht etwas Endgültiges ist, sondern ein Torso, der nach Ergänzung verlangt. Die Meinung, daß der unsichere Besitz des Korridors nur dann wirklich gesichert werden könnte, wenn auch die angrenzenden Gebiete, zum mindesten Ostpreußen, nicht mehr zum Deutschen Reiche gehören, tönt nicht nur aus unverantwortlichen Pressestimmen und Versammlungsreden. Es sind auch nicht einzelne extreme Nationalisten. Vielmehr befinden sich darunter, abgesehen von Dmowski, der diese Forderung erhoben hat, als er im Jahre 1919 amtlicher Vertreter Polens in Paris war*), auch der frühere Minister St. Grabski, einer der Führer der nationaldemokratischen Partei, K. Kierski, der langjährige Präsident der polnischen Generalprokuratur in Posen, und der frühere polnische Generalkonsul

*) In seiner Denkschrift vom 8. 10. 1918 an den Präsidenten Wilson stehen die Worte: „Wenn Ostpreußen ein zusammenhängender Teil des deutschen Gebietes bleiben soll, muß auch das polnische Westpreußen im Besitze Deutschlands bleiben. Wenn Ostpreußen als gesonderter preußischer Besitz, von der Hauptmasse des Landes durch die dazwischen liegenden polnischen Gebiete abgeschnitten, in deutscher Hand bleibt, wird es eine dauernde Quelle nie endenden Streites zwischen Polen und Deutschland sein, das beständig bemüht sein wird, auf Kosten Polens sich eine Verbindung zu schaffen.“ Der polnische Nationalistenführer gibt hier selber zu, daß der Korridor unter allen Umständen für die Dauer ein Pfahl im Fleische Deutschlands bleiben müsse.

in Königsberg, St. Srokowski, der 1925 schrieb: „Keine Opfer können zu groß sein, um Ostpreußen auf die eine oder andere Weise zu gewinnen und es in den Kreislauf des Polentums einzubeziehen.“ Schließlich sei auch der durch mehrere Schriften gleicher Tendenz bekannt gewordene Ingenieuroberst im polnischen Kriegsministerium, S. Wagiński, erwähnt.

Die Zahl der Äußerungen, daß der Korridor, um einen sicheren Besitz zu gewährleisten, in seiner Basis verbreitert werden müßte, läßt sich fast beliebig vermehren. Allen gemeinsam ist die Forderung, Ostpreußen aus dem Verband des Deutschen Reiches loszulösen und es, als ersten Schritt, in das polnische Wirtschaftsgebiet, zunächst durch eine Zollunion einzubeziehen. Das ist so, wie wenn ein schlechter Arzt ein durch Ab schnürung erkranktes Glied nicht dadurch heilt, daß er diese Ab schnürung beseitigt, sondern indem er das Glied amputiert. Welches das Schicksal Ostpreußens im Falle einer wirtschaftlichen Angliederung an Polen sein würde, zeigt am besten das Beispiel Danzigs, dessen Regierung kürzlich sich zu der Feststellung veranlaßt sah, daß „die polnische Regierung seit mehreren Jahren auf dem Gebiet ihrer Zoll-, Wirtschafts- und Verkehrspolitik eine Reihe von Maßnahmen durchgeführt hat, die der Danziger Wirtschaft sehr schweren Schaden zugefügt haben und mit dem Begriff einer Wirtschaftsgemeinschaft als schlechthin unvereinbar betrachtet werden müssen“. Wie weit die Bestrebungen der pommerellischen Wirtschaft, sich gegen Danzig, namentlich auf landwirtschaftlichem Gebiet, abzuschließen, gehen, beweist die kürzlich erfolgte Bildung besonderer Züchterverbände, obgleich die Tierzucht des Danziger Landes weltbekannt ist.

Die Anschließung Ostpreußens an Polen würde also zur Verkümmern der ostpreußischen Wirtschaft führen und nur dazu dienen, auf diesem Umwege die Einverleibung vorzubereiten. Ostpreußen ist aber nicht, wie es vielfach dargestellt wird, eine „typische Kolonie“, ohne geographischen, territorialen und wirtschaftlichen Zusammenhang mit den übrigen Gebieten des deutschen Staates. Mit demselben Recht könnte man heute den Korridor als „Kolonie“ von Kongreßpolen und Galizien bezeichnen, denn die Kongreßpolen und Galizier werden von der Bevölkerung des Korridorgebietes, wo sie z. B. als Beamte vielfach tätig sind, als landfremde Eindringlinge angesehen. In diesem Sinne beherbergt jeder moderne Staat „Kolonien“ in sich. Z. B. wären dann Schottland und Irland Kolonien von England oder die Bretagne eine Kolonie von Frankreich oder Texas und Kalifornien Kolonien des Ostens der Vereinigten Staaten.

Alle diese Erkenntnisse erweisen den Korridor als den großen Konstruktionsfehler in dem durch den Ausgang des Krieges geschaffenen Weltbild, der Europa nicht zur Ruhe kommen läßt.

Argumente gegen die Beseitigung des Korridors. Den zahlreichen Gesichtspunkten, die gegen seine Beibehaltung sprechen, stehen nun in der Diskussion eine Reihe von Argumenten gegenüber, die gegen seine Beseitigung zu sprechen scheinen. Es sind Argumente geographischer, historischer, ethnographischer, wirtschaftlicher und schließlich auch völkerrechtlicher Art.

Die Gründe der „geographischen Logik“. Sich mit den Gründen der sogenannten „geographischen Logik“, die die Schaffung eines Korridors rechtfertigen sollen, des längeren auseinanderzusetzen, verlohnt sich kaum, da sie bei näherer Betrachtung in sich zerfallen. Wenn es wirklich an anderen Stellen der Welt geographische Grenzen gäbe, die ebensolche Anomalien sind wie der polnische Korridor, so wäre das noch keine Rechtfertigung der Widernatürlichkeit der Korridorlösung. Aber es gehört schon ein starkes Vergrößerungsglas dazu, um solche anderen „Korridore“ auf dem Globus überhaupt zu entdecken. Gewiß ist nicht überall in der Welt die Grenze mit dem Lineal gezogen. Aber fast überall, wo ein Staatsgebiet unnatürlich in ein anderes hineingreift, genügen kleine Umwege, oft von wenigen Kilometern, um das fremde Staatsgebiet zu umgehen. In allen diesen Fällen haben die beteiligten Staaten quer über die Grenze direkte Verbindungen gebaut, weil sie sich einigen verkehrspolitischen Verstand bewahrt haben. Auch die vielfach angeführte Grenzziehung an der unteren Schelde hat, wie ein Blick auf die Karte zeigt, nichts gemeinsam mit einer Korridorbildung nach dem Muster der deutsch-polnischen Grenze. Wo auch immer Analogien gesucht werden könnten, fehlt ihnen das wichtige Hauptmoment der Isolierung einer ganzen Provinz und der Zerstörung einer geopolitisch-wirtschaftlichen Einheit.

Wenn man Vergleichsmöglichkeiten sucht, so kann man sie nur so finden, daß man sich einmal ausmalt, wie die Landkarte aussehen würde, wenn andere Binnenstaaten plötzlich ein Recht auf einen Korridor zum Meere beanspruchen würden. Die Tschechoslowakei z. B. könnte einen Korridor durch Deutschland nach Hamburg, die Schweiz einen durch Frankreich nach Montpellier oder durch Italien nach Venedig, und Ungarn einen Zugang durch Südslavien ans Meer genau aus der gleichen „geographischen Logik“ heraus fordern wie Polen nach Danzig. Bei der Neuerrichtung des Kirchenstaates hat man, wie der „Osservatore Romano“ damals ausführte, bewußt davon abgesehen, ihm einen Korridor zum Meere zu geben, weil ein solcher nur die „Quelle schwerer Opfer und Sorgen“ wäre, „mehr Beaufsichtigung erforderte als der ganze übrige Staat“ und stets „ein leichtes und gefährliches Feld für Mißbräuche bliebe“.

Eine Regelung aber gibt es, die von prinzipieller Bedeutung ist, weil sie beweist, daß es keiner territorialen Lösung bedarf, um für einen Binnenstaat einen freien Zugang zum Meere zu schaffen: Das ist die Regelung des freien Zugangs zum Meere für Südslavien in Saloniki.

Hier hat sich Südslavien in einem Vertrag mit Griechenland auf bestimmte Hafenrechte in Saloniki und Rechte auf der mazedonischen Bahn geeinigt, mit deren Gewährung es erklärt hat, daß seinem Anspruch auf freien Zugang zum Ägäischen Meere Genüge getan sei. Übrigens hat Polen selbst eine der Saloniki-Lösung ähnliche Regelung getroffen, indem es für die ihm fehlende territoriale Verbindung zum Schwarzen Meere sich durch Verträge mit Rumänien einen Ersatz in einer Freihafenzone in Galaß gesichert hat!

Wenn man ferner aus Gründen der „geographischen Logik“ fordert, daß das Flußgebiet der Weichsel nicht geteilt werden dürfe und daher vollständig zu Polen gehören müsse, so ist das eine Forderung, die auch bei anderen großen Strömen nicht erfüllt ist. Wenn man sie als berechtigt anerkennen würde, so könnte Deutschland mit demselben Recht die Rheinmündung für sich beanspruchen (Holland, Belgien!).

Schwerer als die Betrachtungen geographischer Art scheinen die Argumente zu wiegen, die die Notwendigkeit eines territorialen Korridors zum Meere für Polen wirtschaftlich beweisen sollen. Sie spielen in der Diskussion eine große Rolle. Es wird behauptet, der Zugang zum Meere sei für Polen eine wesentliche Bedingung seiner Existenz, ohne ihn werde Polen wirtschaftlich und politisch erstickt, es werde seiner wirtschaftlichen und politischen Selbständigkeit dann vollkommen beraubt und zu 70 bis 80 % der Kontrolle Deutschlands unterworfen sein. Diesen Behauptungen gegenüber braucht nur auf die Beispiele der Tschechoslowakei und der Schweiz verwiesen zu werden, die ihre wirtschaftliche Unabhängigkeit sehr wohl zu wahren wissen.

Wirtschaftliche
Argumente.

Es wird ferner geltend gemacht, durch eine Rückgabe des Korridors an Deutschland würde an Stelle des jetzt polnischen Korridors ein „deutscher Korridor“ geschaffen, der zwar den 2½ Millionen ostpreussischer Bevölkerung die Verbindung mit dem Mutterlande wiedergeben, dafür aber die 30 Millionen Bewohner des polnischen Reiches von dem Meere abschneiden würde. Es ist aber ein Unterschied, ob man einen Landesteil von seinem Hauptlande, mit dem er politisch, wirtschaftlich, kulturell und völkisch zusammengehört, trennt, oder ob man einem Binnenstaat einen Zugang zum Meere läßt. Wenn man die 30 Millionen Polens den 2½ Millionen Ostpreußens gegenüberstellt, so vergleicht man etwas, was überhaupt nicht verglichen werden kann, weil die Notwendigkeit eines Zugangs zum Meere ja für die einzelnen polnischen Landesteile eine ganz verschiedenartige ist. So wäre z. B. für Galizien und die Ukraine Galaß der gegebene Zugang; für das nordöstliche Gebiet läge Königsberg näher als Gdingen, die Provinz Posen hat früher immer nach Stettin tendiert. Der Behauptung, der Verkehr Polens mit dem Meere sei sechsmal größer als der Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschen Reich, er habe im Jahre 1927 rund 8,7 Millionen Tonnen gegen rund 1,5 Millionen Tonnen be-

tragen, ist entgegenzuhalten, daß es sich dabei um unvergleichbare Größen handelt: man kann nicht den See-Export eines ganzen Landes (Polen) mit dem Zwischenhandelsverkehr eines anderen Landes (Deutsches Reich) und einer seiner Provinzen (Ostpreußen) vergleichen. Wenn man nach diesem Verfahren, das für das Deutsche Reich nur die Gütermengen ansieht, die in Ostpreußen verbleiben (rund 1,5 Millionen Tonnen), auch den polnischen Verkehr behandelt, so wären davon abzusetzen: Export über Gdingen (1927) 1,1 Millionen Tonnen, Export über Danzig 6,4 Millionen Tonnen, zusammen 7,5 Millionen Tonnen. Dann würden sich gegenüberstellen: deutscher Warenverkehr 1,5 Millionen Tonnen und polnischer Warenverkehr $8,7 - 7,5 = 1,2$ Millionen Tonnen!

Wie wenig die Schaffung eines territorialen Zugangs zur See den natürlichen Gegebenheiten entsprach, beweist die Tatsache der — polnischerseits selbst zugegebenen — Vernachlässigung der Weichsel als Schiffsfahrtsstraße und des an ihrer Mündung liegenden natürlichen Hafens Danzig, und andererseits die Schaffung eines künstlichen Hafens, Gdingen, der nicht am Strom liegt, und einer zu ihm führenden neuen Bahnlinie mit ungeheuren Kosten.

Alle Versuche, die Korridorlösung wirtschaftlich zu begründen, sind von vornherein zum Mißlingen verurteilt, weil ihnen die geopolitischen Gegebenheiten entgegenstehen. Da diese aber auch durch die Erfahrungen der Geschichte bestätigt worden sind, läßt sich auch mit historischen Argumenten nichts beweisen.

**Historische
Argumente.**

Über das Gewicht historischer Argumente zur Begründung politischer Besitzansprüche kann man überhaupt verschiedener Meinung sein. Von einer „Resignation gegenüber historischen Argumenten“, wie man sie polnischerseits in einzelnen Veröffentlichungen deutscher Historiker bemerkt haben will, kann keine Rede sein. Dazu ist die deutsche geschichtliche Position viel zu stark.

Das geschichtliche Anrecht des Deutschtums auf das heutige Korridorgebiet gründet sich auf folgende Tatsachen: Deutsche haben hier zuerst einen geordneten Rechtsstaat geschaffen, dem Handel, Handwerk und der Landwirtschaft feste Rechtsformen gegeben. Die verhängnisvolle Unterdrückung des Bauernstandes zugunsten des Großgrundbesitzes, die Polen schließlich zugrunde richtete, hat es hier nie gegeben. Deutsche haben dieses Land zum lateinischen Christentum gebracht und damit dem abendländischen Kulturgebiet angeschlossen. Deutsche waren auch unter den slavischen Herzögen von Pommerellen die ersten Missionare. Deutsch war das soziale Leben und die geistige Bildung in Kunst und Literatur. Zeugen dafür sind die Bürger- und Kirchenbücher des Landes, die kirchlichen und profanen Bauwerke. Nicht eine Stadt im Korridor, die nicht Zeugnisse der Kunst deutscher Meister, zum Teil, wie Danzig, Thorn und Elbing, glanzvollster Art aufweist. Dieselben Städte zeichneten sich durch die Einrichtung von Gymnasien, die kleinen Universitäten glichen,

aus, wie überhaupt das höhere Schulwesen im Lande durchweg deutschen Charakter trug. Bemerkenswert ist, daß auch der verkleinerte Ordensstaat, seit 1525 weltliches Herzogtum, die deutsche Universität Königsberg im Jahre 1545 gründete, während in dem Teil Westpreußens, der mit dem polnischen Staat zunächst durch Personalunion verbunden wurde, eine gleiche Gründung des polnischen Königs nicht erfolgt ist.

In den mehr als 300 Jahren polnischer Oberhoheit, von 1466 bis 1772, ist die Kultur des Landes stets deutsch geblieben. Der deutsche Bauernstand auf dem flachen Lande sank zwar herab und machte zum Teil einer polnischen Besiedlung Platz, die größeren Städte aber blieben rein deutsch, die kleineren Städte ganz überwiegend und vielfach auch der Großgrundbesitz. In allen Niederungsgebieten wurde die Einwanderung fremder Siedler deutschen Ursprungs, Holländer und Mennoniten, sogar begünstigt. Nach 1569 hat sich eine dünne Oberschicht polnischer Wojewoden, Starosten und Großgrundbesitzer über das Land gelegt, aber sie war nicht imstande, das kulturelle Antlitz des Landes zu ändern.

Es bedeutete daher auch nur die Wiederaufnahme einer abgerissenen Entwicklung, als 1772 das Land dem deutschen Staatsgebiet wieder eingegliedert wurde. Zweifellos hat auch damals, schon 1772, die Bevölkerungszusammensetzung eine gewisse Rolle in den politischen Erwägungen gespielt, wenn auch nicht die entscheidende. Das Land war damals überwiegend von einer nichtpolnischen Bevölkerung bewohnt, von Deutschen und Kaschuben. Die Kaschuben sind Slaven, aber keine Polen. Die gesamte Bevölkerung, Protestanten wie auch Katholiken, begrüßte damals die neue Herrschaft mit großer Freude. Eine polnische Gräfin Skorzewska, die an der Nege große Güter besaß, kam verkleidet zu dem preußischen Grenzkommissar, um ihn zu bitten, diese Güter mit zu Preußen zu ziehen. Die Bevölkerung sah in der preußischen Herrschaft mit Recht die Bringerin neuen wirtschaftlichen und kulturellen Aufschwunges und Wohlstandes. Unter der vorhergehenden polnischen Herrschaft war Pommerellen völlig heruntergewirtschaftet worden: „Das Land wüßt und leer, die Viehtrassen schlecht und entartet, das Ackergerät unvollkommen, bis zur Pflugchar ohne Eisen, die Acker ausgesogen, die Wiesen verhunzt, die Wälder gelichtet“, so schildern es die vom König eingesetzten Beamten. Die Bauern lebten in der drückendsten Form der Leibeigenschaft, deren Aufhebung eines der ersten Dekrete Friedrichs des Großen war. In den Städten sah es nicht besser aus. Das Schulwesen lag allgemein darnieder. Schlimm stand es um die Rechtspflege.

Die umfassende Fürsorge, die der König dem unglücklichen Lande angedeihen ließ, rechtfertigte die Erwartungen seiner Bewohner. Der Dank dafür äußerte sich später in einer staatsstreuen Haltung bei Beginn

Ethno-
graphische
Argumente.

des Freiheitskampfes im Jahre 1813. Die Darstellungen, die diese Haltung anzweifeln, sind falsch. Die im Militärwochenblatt von 1858 abgedruckten Berichte über das Versagen der Landwehrorganisationen in Westpreußen im Jahre 1813, auf die häufig von polnischer Seite Bezug genommen wird, beweisen nichts. Sie entstammen der Feder aktiver Offiziere, die der neuen Einrichtung der Landwehr wenig günstig gesinnt waren und an eine Bevölkerung, die erst vor verhältnismäßig kurzer Zeit unter preußische Zucht gekommen war, den Maßstab der altpreußischen Gebiete anlegten. Über die Haltung der Bevölkerung in einer für den preußischen Staat kritischen Zeit gibt ein rückschauender Immediatbericht des in der Geschichte bekannten, nicht zur polenfreundlichen Richtung am preußischen Hofe gehörenden Oberpräsidenten von Schön aus dem Jahre 1817 Aufschluß, der besonderen Wert dadurch erhält, daß er nicht für die Öffentlichkeit bestimmt war. „Es ist keinem Zweifel unterworfen, daß die große Zeit, welche mit dem Jahre 1813 anhub, alle Einwohner dieser Provinz, selbst die Juden in einigen Städten, ergriff und besonders die Deutschen und Polen. Deutsche, Polen, Juden eilten zur Ergänzung des Heeres unter die Banner der Landwehr oder zogen als freiwillige Jäger ins Feld. Die protestantische und die katholische Geistlichkeit, von der letzteren wenigstens die angesehensten und die Mehrzahl, wirkten für den heiligen Zweck.“ „Die General-Tableaux zeigen Beweise davon, indem sie Beiträge nachweisen, die die Summe von 350 000 Talern erreichen“, und das, obwohl, wie Schön betont, Westpreußen die Provinz war, die am längsten den Druck des Feindes in den Jahren 1806/07 erdulden mußte. Dabei ist noch bemerkenswert, daß zur gleichen Zeit in der Nachbarschaft Westpreußens das Herzogtum Warschau bestand und die dortige polnische Bevölkerung unter Poniatowski unter den Fahnen Napoleons kämpfte. Ein Zweifel daran, wie stark die Hinneigung zur preußischen Sache in das Bewußtsein der Bevölkerung übergegangen war, ist hiernach nicht mehr möglich.

Das blieb auch in der folgenden Zeit so. Auch während der polnischen Aufstände 1831 und 1864, die sich lediglich gegen die Unterdrückungspolitik des Zarismus richteten, war in Westpreußen die Stimmung bei der polnischen Bevölkerung vorzüglich und die öffentliche Ordnung keinen Augenblick lang bedroht. Die Aufstandsbewegung des Jahres 1846 war keine westpreußische, sondern eine Posener Angelegenheit.

Die preußische Regierung trieb damals keinerlei Germanisierungspolitik. Vielmehr zeigen die Akten, daß bis 1870 der polnischen Bevölkerung sogar Vorschub geleistet wurde und ihre Sprache volle Gleichberechtigung genoss. In Schule und Kirche herrschte polnisches Wesen, alle amtlichen Bekanntmachungen erschienen zweisprachig. Keine einzige Ausweisung und keine einzige Güterkonfiskation ist damals erfolgt.

Die Änderung in dieser Haltung war eine Folge des von Bismarck eingeleiteten Kulturkampfes, d. h. des Bestrebens, den Organismus der katholischen Kirche dem preußischen Staatsgefüge einzuverleiben. Dieses Bestreben fand Widerstand bei der katholischen Geistlichkeit sowohl im Westen wie im Osten Preußens, die dadurch in einen Gegensatz zum Staat getrieben wurde. Im Osten wurde durch die Zugehörigkeit eines größeren Teiles der katholischen Geistlichen zu einem anderen Volkstum auch dieses in den Gegensatz hineingetrieben.

Aber auch in dieser Periode war die „Ostmarkenpolitik“ nicht auf eine Verdrängung des polnischen Elementes gerichtet. Die Ansiedlungskommission verfolgte den positiven Zweck der Vermehrung des deutschen Bauerntums im wesentlichen auf Kosten des deutschen Großgrundbesitzes. In einem auf Veranlassung des polnischen Agrarreformministers herausgegebenen Werk „Die preußische Ansiedlungspolitik in den polnischen Gebieten 1886—1919“ hat der Wilnaer Universitätsprofessor Dr. Sukiennicki ausgeführt, daß die Politik der preußischen Ansiedlungskommission nur in geringem Umfange auf Kosten des polnischen Grundbesitzes gegangen sei. Es ist eine historische Tatsache, daß im Ganzen nur 4 polnische Güter zwangsenteignet und auch diese nicht nur voll, sondern sogar über ihren Wert bezahlt wurden, von deren Besitzern einige übrigens ständig im Ausland lebten — ein sprechendes Gegenstück gegen die heutige Agrarreformpolitik der polnischen Regierung!

Es ist nicht zu leugnen, daß die „Ostmarkenpolitik“ zu psychologischen Mißgriffen geführt hat, insbesondere auf dem Gebiet des Religionsunterrichtes. So wurde es, während z. B. die 1873 erfolgte Entfernung der polnischen Sprache aus dem Schulunterricht auf die Kaschuben gar keinen Eindruck machte, schmerzlich empfunden, daß das tägliche Schulgebet in deutscher Sprache gesprochen werden mußte. Die damals bereits vorhandene Gleichsetzung der Begriffe polnisch und katholisch führte dazu, daß man das deutsche Schulgebet nicht als richtig katholisch ansah. Das war der entscheidende Gesichtspunkt! Der Kaschube bezeichnete sich als polnisch nicht im Sinne eines Bekenntnisses zum polnischen Volkstum, sondern zu der Glaubensgemeinschaft mit dem Polen, mit dem er durch das gleiche religiöse Bekenntnis verbunden war. Dieses Moment ist es auch, daß das Ergebnis der in der polnischen Propaganda eine so große Rolle spielenden Reichstagswahlen von 1871 bis 1912 bestimmt hat. Sie waren keinesfalls eine Willenskundgebung für das polnische Volkstum. Auch die Tatsache, daß keine Kandidaten der deutschen katholischen Partei, des Zentrums, gewählt worden sind, beweist nichts gegen den rein konfessionellen Charakter jener Stimmabgabe. Vielmehr erklärt sich dies daraus, daß die katholische Bevölkerung des Gebietes ohne Rücksicht auf ihre Nationalität hier einheitlich stimmte. Schon zur deutschen Nationalversammlung 1848 wählte man in das Frankfurter Parlament den Bischof

Sedlag und den Oberregierungsrat Osterrath aus Danzig, beide Deutsche. Auch in der Zeit von 1848 bis 1866 hielten die deutschen und polnischen Katholiken zusammen und traten für deutsche und polnische Kandidaten gemeinsam ein.

Nach 1870, in der Kulturkampfzeit, war dieses erst recht der Fall. Bei den Reichstagswahlen und auch bei den Landtagswahlen bildeten die Katholiken, sowohl deutsche, wie nichtdeutsche, eine gemeinsame Front. Bei Stichwahlen stimmten die Polen für den Zentrumskandidaten (Danzig-Land) und im Wahlkreise Schlochau-Flatow-Koniß-Tuchel die Zentrumsanhänger für den polnischen Kandidaten.

In den Jahren nach 1900 wurde eine Organisation der Zentrums-
partei für Westpreußen durchgeführt. Sie erstreckte sich aber in der Hauptsache auf die mehr deutschen Kreise Westpreußens. In den jetzt zu Polen gehörenden Kreisen blieb es bei dem alten Zustande. Eine eigene Organisation des Zentrums bestand in diesen Kreisen nicht. Wahl-
versammlungen des Zentrums fanden nicht statt. Eine eigene Kandidatur wurde offiziell vom Zentrum nicht gefördert. Es blieb also den Wählern überlassen, wie sie wählen wollten. Zu einem hohen Prozentsatz werden sie als Katholiken dem katholischen polnischen Kandidaten ihre Stimme gegeben haben. Zählkandidaturen, die niemals vom Zentrum, sondern nur gelegentlich spontan aus Kreisen der Zentrumswähler aufgestellt wurden, blieben vollständig einflusslos. Deshalb die kleine Zahl der Zentrumsstimmen.

Für die Auswertung der Wahlergebnisse ist im übrigen die Tatsache hervorzuheben, daß es tatsächlich im ganzen Bezirk nur drei Wahlkreise gewesen sind, die ständig durch einen polnischen Abgeordneten vertreten wurden. Professor Hoeflich hat dies in seinem Aufsatz in „L'esprit international“ vom 1. 10. 1930 unwiderleglich nachgewiesen. Ein noch klareres Bild gewinnt man, wenn man nicht die Abgeordneten der Deutschen und der Polen, sondern die deutschen und polnischen Wähler einander gegenüberstellt. Dann ergibt sich, daß in den in Betracht kommenden 12 Wahlkreisen, die jetzt zu Polen gehören, immer eine deutsche und noch dazu, wie von polnischer Seite selbst zugegeben wird, wachsende Majorität vorhanden war. Sie betrug im Jahre 1912 rund 173 000 deutsche Wahlstimmen gegen rund 115 000 polnische, also eine Mehrheit von rund 58 000 oder 20,5 %.

Auf jeden Fall bleibt danach von der Behauptung des polnischen Charakters des Korridorgebietes tatsächlich nichts übrig als eine verhältnismäßig kleine slavische „Insel“ im nördlichen Teil Pommerellens, inmitten eines großen, sie im Süden, Westen und Osten umgebenden Gebietes mit überwiegend deutscher Bevölkerung. Nimmt man das Gebiet als ganzes, so wie es geopolitisch zusammengehört, so bestand darin nach der letzten deutschen Volkszählung von 1910 eine klare deutsche Mehrheit von etwa 65 %.

Noch schärfer zeichnet sich das Bild ab, wenn man die letzten unter deutscher Herrschaft vorgenommenen Wahlen hinzunimmt, die Wahlen zur Nationalversammlung 1919. Sie fanden zu einer Zeit höchster Bedrängnis des Deutschen Reiches statt. Niemand, der nicht absolut deutsch fühlte und sich zum Deutschtum bekannte, hätte also Grund gehabt, eine deutsche Partei zu wählen. Die Polen hatten für diese Wahl von ihren Volksgenossen strikte Wahlenthaltung gefordert. Das Ergebnis der Wahlen in Westpreußen war nun, daß von rund 850 000 wahlberechtigten Personen 554 000 gültige Stimmen abgegeben wurden, während 296 000 sich an der Wahl nicht beteiligten. Rechnet man mit einer relativ hohen normalen Durchschnittswahlbeteiligung von 90 %, so hätte man auf eine Zahl abgegebener Stimmen von 765 000 zählen müssen. Da nun aber 554 000 Stimmen abgegeben wurden, so sind offenbar 211 000 Wahlberechtigte, d. h. 27,6 % der Parole der Nationalpolen gefolgt. 72,4 % dagegen haben sich für das Deutschtum ausgesprochen. Selbst wenn man — geopolitisch gesehen unvollständig — die Ergebnisse der Kreise abziehen würde, die bei Deutschland verblieben sind, behalten immer noch die für deutsche Parteien abgegebenen Stimmen eine glatte Mehrheit.

Wo das Volk Gelegenheit gehabt hat, sich über die Frage der Zugehörigkeit zu Deutschland auszusprechen, wie bei der Volksabstimmung, die am 11. 7. 1920 in den östlich an das heutige Korridorgebiet angrenzenden westpreußischen Kreisen stattfand, hat sich dasselbe bestätigt. Dort stimmten nur 7½ % für Polen, gegenüber 15 %, die bei der Volkszählung 1910 in den gleichen Kreisen polnisch als ihre Muttersprache bezeichnet hatten. In dem den größten Prozentsatz an Polnischsprechenden (42 %) aufweisenden Kreis Stuhm stimmte nicht einmal die Hälfte davon (19 %) für Polen. Überträgt man diese Ergebnisse auf die übrigen Teile der früheren Provinz Westpreußen, deren Bevölkerungsstruktur keine andere war als die des Kreises Stuhm, so errechnet sich daraus dieselbe klare deutsche ¾ Mehrheit, wie bei den Nationalversammlungswahlen.

Jedem, der diese Zahlen sieht, drängt sich die Frage auf: Warum hat man nicht in ganz Westpreußen im Jahre 1919 eine Volksabstimmung stattfinden lassen?

Daß sie unterblieb, verstieß gegen den Wilson'schen Grundsatz, „daß es nirgends ein Recht gibt, Völker von einer Landesherrschaft an die andere zu übertragen, als ob sie Sachen wären“ (Botschaft vom 22. 1. 1917), der von Frankreich nach dem Bekenntnis Clemenceau's ausdrücklich anerkannt worden ist und auf den sich die deutsche Regierung bei Einleitung der Waffenstillstandsverhandlungen berief.

Auf den Hinweis, daß inzwischen, nach 12 Jahren polnischer Herrschaft, das Bevölkerungsverhältnis sich ganz wesentlich verschoben habe und der Korridor heute zu 80 % von Polen bewohnt sei, hat Senator Borah — nach bisher nicht widerrufenen Nachrichten — dem polni-

schen Gesandten in Washington, Herrn Filipowicz, die Antwort gegeben: es würden bald 100 % sein, wenn Polen seine bisherige Politik der gewaltsamen Verdrängung des Deutschtums fortsetze.

Artikel 19
der
Völkerbunds-
satzung.

Wenn somit, wie gezeigt, weder geographische noch wirtschaftliche Gründe, weder historische noch ethnographische Erwägungen die Beibehaltung des Korridors fordern, so können unmöglich formaljuristische Bedenken völkerrechtlicher Art ein Hindernis bilden, einen als unhaltbar erkannten Zustand zu beseitigen. Wie auch immer man den viel berufenen Artikel 19 des Völkerbündspaktes heute auslegen mag — entscheidend kann nur der Sinn sein, der diesem Text von seinen Urhebern selbst gegeben worden ist. Niemand anders als Herr Clémenceau, der Präsident der Friedenskonferenz, hat seine Tragweite präzisiert in seinem Brief vom 16. 6. 1919 an den Vorsitzenden der deutschen Delegation: „Le Traité crée . . . l'organe nécessaire . . . pour trouver les moyens de modifier de temps à autre le règlement même de 1919 en l'adaptant à des faits nouveaux et à des conditions nouvelles à mesure qu'elles se présenteront.“ (Jacques Kayser „La paix en péril“.)

Lösungs-
vorschläge.

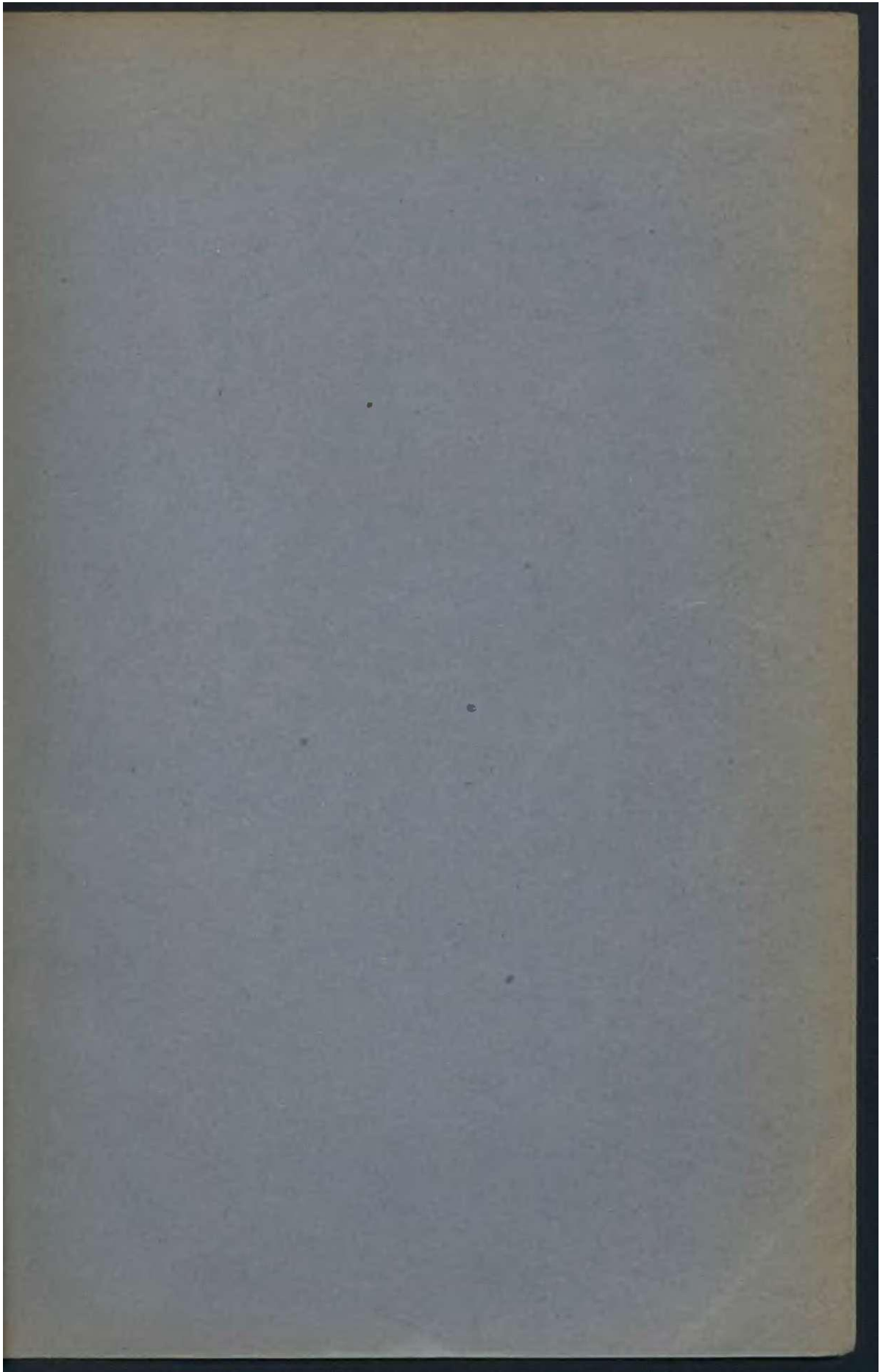
Während Polen durch die Ablehnung jeder Änderung des jetzigen Zustandes und sogar durch Kriegsdrohung jede Diskussion abschneiden will, hat sich die internationale Diskussion bereits zu einer Reihe von Lösungsvorschlägen verdichtet. Sie zerfallen in zwei große Gruppen: eine Gruppe, die das Problem mit technischen Mitteln — in engerem oder weiterem Sinne — lösen will. Dahin gehören die Vorschläge einer Untertunnelung oder Überbrückung des Korridors, der Schaffung von schmalen deutschen „Verkehrsstreifen“ durch den Korridor und dergleichen. Die andere Gruppe zerfällt in zwei Untergruppen: solche, die unter Aufrechterhaltung der jetzigen Grenzen durch wirtschaftliche Maßnahmen (z. B. Abbau der Zollschranken) oder politische Regelungen (deutsch-polnisches Kondominium unter Kontrolle des Völkerbundes, Internationalisierung der Verkehrswege und verbesserter Minderheitenschutz, sowie kleine Grenzberichtigungen und dergl.) die Grenzen als solche „unsichtbar“ machen wollen, und eine andere Gruppe, die einen Gebietsaustausch in verschiedener Form vorschlägt.

Auf alle diese Vorschläge einzugehen, erübrigt sich, da nach den vorhergehenden Ausführungen ihre Verwirklichung nur den Keim neuer Konflikte in sich tragen würde.

Ein Wort muß aber gesagt werden zu einer kürzlich vorgeschlagenen Lösung, die aus dem Rahmen aller bisherigen herausfällt, indem sie zu einem gewissen Gebietsaustausch noch eine Verpflanzung der eingeseffenen Bevölkerung fügen will: durch Austausch der polnischen Korridorbevölkerung mit der deutschen Bevölkerung eines entsprechenden

ostpreußischen Gebietsstreifens — oder aber, ohne Gebietsaustausch, einen Austausch des deutschen Bevölkerungsteiles im Korridor gegen die an der oberen Spree wohnenden Lausitzer Wenden. Mit aller Entschiedenheit muß betont werden, daß solche Umgruppierungen dem deutschen Empfinden widersprechen. Man hat gelegentlich auf einen während der Besetzung Polens im Kriege aufgetauchten Plan der deutschen Heeresleitung verwiesen, in einem gewissen Grenzstreifen gegenüber Rußland die polnische Bevölkerung zu evakuieren und durch deutsche Siedler zu ersetzen. Dieser Plan hat, abgesehen davon, daß er unter den rein militärischen Gesichtspunkten seiner Entstehungszeit und in der Voraussetzung deutscher Gebietswerbungen entworfen worden ist, niemals das heutige Korridorgebiet oder sonstige Teile Westpreußens im Auge gehabt. Eine Evakuierung der Bevölkerung, wie sie die neuesten Vorschläge vorsehen, würde für Deutschland nicht nur deshalb untragbar sein, weil sie den Grundsatz der freien Selbstbestimmung außer Acht läßt, sondern vor allem, weil sie die Austreibung von mit der Scholle verwachsenen Landeskindern, sie mögen ein- oder zweisprachig sein, von Landeskindern jedenfalls, mit denen sich die Deutschen auch durch Bande des Blutes und der gemeinsamen Kultur und Geschichte verbunden fühlen, bedeuten würde.

Zudem ist im ganzen Osten Europas der Zustand der Zweisprachigkeit kein unnatürlicher, sondern das Produkt einer natürlichen Entwicklung, hier, wo die Grenzen im weiten Raume am Horizont sich verlieren und die Völker, ohne feste Scheidungsmerkmale getrennt, ineinander überfließen. Die Kultur des Ostens hat immer auf der Durchdringung östlicher Völker durch westliche beruht. Wenn die jetzt geschaffenen Hindernisse beseitigt werden, so wird dieser natürliche Prozeß im beiderseitigen Interesse wieder zu seinem Recht kommen, zum Heile der Völker deutscher und slavischer Zunge, zwischen denen Gegensätze der Natur oder Rasse in Wirklichkeit nicht bestehen. Aufgabe des Völkerbundes ist es, dieser durch die Schaffung des Korridors unterbrochenen Entwicklung die Bahn freizumachen und die eifernde Wunde am Körper Europas zu heilen.



W
E
B