

Zc 24
Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft
an der Universität Königsberg

Neue Folge, Band 1

Ostpreußen, Danzig und der polnische Korridor als Verkehrsproblem

Von

Dr. Albert v. Mühlentfels,

a. o. Professor an der Universität Königsberg



1930

Im Ost-Europa-Verlag, Berlin W. 35 u. Königsberg Pr.

4

Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft an der Universität Königsberg (Pr.)

- Band 1. Das Retablisement Ost- und Westpreußens unter der Mitwirkung und Leitung Theodors von Schoen. Von Dr. Eduard Wilh. Mayer, Berlin-Lichterfelde. XIV, 124 S. gr. 8° 1916 RM. 3.60
- Band 2. Holzhandel und Holzindustrie Ostpreußens. Von Bruno Pfeifer, Dozent der Handelswissenschaften an der Handelshochschule Königsberg i. Pr. VIII, 80 S. gr. 8° 1918 RM. 2.—
- Band 3—4. Vergriffen.
- Band 5. Die Umwandlung der Agrarverfassung Ostpreußens durch die Reform des neunzehnten Jahrhunderts. Von Dr. Robert Stein. I.: Die ländliche Verfassung Ostpreußens am Ende des 18. Jahrhunderts. Mit 1 Karte und 8 Skizzen. XXIV, 544 S. gr. 8° 1918 RM. 11.50
- Band 6. Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs im Laufe der letzten 50 Jahre bis zum Ausbruche des Weltkrieges. Von Bruno von Gernet, wissenschaftlicher Leiter der handelsstatist. Abteilung des Rigaer Börsenkomitees. XII, 168 S. gr. 8° 1919 RM. 3.75
- Band 7. Wohnungsnot und Wohnungsbau in Ostpreußen. Von Dr. Martin Pohle. Mit 14 Abbild. im Text. XII, 250 S. gr. 8° 1919 RM. 5.50
- Band 8. Der Salzheringshandel Königsbergs und Danzigs. Von Dr. Bruno Siltmann, Dozent an der Handelshochschule zu Königsberg i. Pr. VIII, 148 S. gr. 8° 1920 RM. 3.40
- Band 9. Ostpreußen und der polnische Korridor. Von Dr. jur. et phil. Wilhelm Deuticke. 144 S. gr. 8° 1921 RM. 3.—
- Band 10. Die Kohlenversorgung Ostpreußens. Von Hans Runge, Doktor der Staatswissenschaften. Mit 5 Tabellen Beilagen. IX, 46 S. gr. 8° 1923 RM. 1.—
- Band 11. Der ostpreußische Holzhandel nach dem Kriege. Von Dr. rer. pol. Otto Höhn. Mit einem Vorwort von Prof. Dr. Fritz Karl Mann. 86 S. gr. 8° 1925 RM. 3.60
- Band 12. Die Königsberger Börse. Von Friedrich Benecke, Doktor der Staatswissenschaften. 96 S. gr. 8° 1925 RM. 4.—
- Band 13. Memel als Hafen- und Handelsstadt (1915—1922). Von Dr. rer. pol. Louis Jahn. Mit 3 Karten. 142 S. gr. 8° 1926 RM. 6.—
- Band 14. Die Bevölkerung der Stadt Königsberg. Von Dr. Anneliese Gramberg. Mit 2 graphischen Darstellungen und 2 Kurventafeln. 116 S. gr. 8° 1926 RM. 6.—
- Band 15. Ostdeutsche Wirtschaftsforschung. Von Dr. jur. et phil. Fritz Karl Mann, o. Prof. der Staatswissenschaften. 42 S. gr. 8° 1926 RM. 2.—
- Band 16. Der ostdeutsche Geldmarkt. Von Dr. pol. Hans Thiedemann. VIII, 162 S. gr. 8°, 1928 RM. 9.—

Schriften des
Instituts für ostdeutsche Wirtschaft
an der Universität Königsberg

herausgegeben von

Dr. Wilhelm Vleugels,
o. Professor der Staatswissenschaften

Neue Folge
Erster Band



1930

Im Ost-Europa-Verlag, Berlin W. 35 u. Königsberg Pr.

Ostpreußen, Danzig und der polnische Korridor als Verkehrsproblem

Von

Dr. Albert v. Mühlenfels,
a. o. Professor an der Universität Königsberg



1930

Im Ost-Europa-Verlag, Berlin W. 35 u. Königsberg Pr.

I 29.927

II 29927



Alle Rechte, besonders das Recht der Übersetzung in fremde Sprachen,
werden vorbehalten.
Printed in Germany

Inv. No. G III 92



6662/2/G/54

Druck von Otto v. Mauderode, Tilsit

Vorzeichnis der im Text zitierten Literatur.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorbemerkung	1
Einleitung	3
Das Osthandelsproblem	7
Das ostpreußische Produktions- und Absatzproblem	17
Das Danziger Problem	33
Das Korridorproblem	50

Verzeichnis der im Text zitierten Literatur.

- Becker, G.: Die ostpreußische Landwirtschaft und die Frage der Staffeltarife der Reichsbahn. Im Auftrag der Landwirtschaftskammer für die Provinz Ostpreußen verfaßt von G. Becker, Königsberg 1927.
- Beckmann, Fritz: Ostpreußen und Polen. Ein Beitrag zum deutsch-polnischen Handelsvertrag. Berlin 1927.
- Berichte über die Lage von Handel, Industrie und Schifffahrt der Handelskammer Danzig.
- „Denkt an Ostpreußen!“ Vier Vorträge, gehalten vor den Mitgliedern des Ostausschusses am 4. und 5. September 1927 in Königsberg Pr.
- „Denkschrift des Verwaltungsausschusses der deutschen Eisenbahnen zur Neuregelung des Normalgütertarifs und über die systematische Prüfung des Normalgütertarifs“, Berlin, den 29. November 1926.
- „Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart.“ Verhandlungen der Friedrich List-Gesellschaft e. V. am 29. Oktober 1927 in Berlin, herausgegeben von Edgar Salin. Berlin 1927.
- Flakowski, Gerhard: Der ökonomische Aspekt des Danzig-Problems. Heidelberger Dissertation, 1927.
- Fröhlich, Kurt: Die Tarifpolitik der deutschen Reichsbahn unter besonderer Berücksichtigung Ostpreußens. Königsberger Dissertation, 1927.
- Fürst, Johann: Der Widersinn des polnischen Korridors. Eine Entgegnung auf die Schrift von Dr. Slawski: Polens Zugang zum Meere und die Interessen Ostpreußens. Berlin 1926.
- Funk, Martin: Wandlungen in den grundlegenden Wirtschaftszweigen Danzigs seit der Begründung der Freien Stadt. Danzig 1927.
- „Der Güterumschlag osteuropäischer Häfen“, in: Vierteljahreshefte zur Wirtschaft und Statistik der Stadt Königsberg Pr., 5. Jg., Heft IV, 1928.
- Hesse, Albert: Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die Wirtschaft des deutschen Ostens, in: Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft. Berichte des Enquête-Ausschuß, I. Unterausschuß, 1. Arbeitsgruppe, Band 1. Berlin 1930.
- Holtz: Ostpreußens Wirtschaft und Verkehr vor und nach dem Kriege. Herausgegeben von der Reichsbahndirektion Königsberg Pr., 1921.
- Holtz: Ostpreußens Anteil an den Verkehrswegen Osteuropas, in: Der Ost-Europa-Markt, 10. Jg., Nr. 1, vom 1. Oktober 1929.
- Jahresberichte der Industrie- und Handelskammer zu Königsberg Pr.
- Jahresberichte der Handelskammer des Memelgebiets.
- Johannsen, Th.: Gdingen. „Ostland-Schriften“, herausgegeben vom Ostland-Institut zu Danzig, Heft 1. Danzig 1928.
- „Die Lage der Landwirtschaft in Ostpreußen.“ Bericht des Enquête-Ausschuß, II. Unterausschuß, Band 8. Berlin 1929.

Man n, Fritz Karl: Ostdeutsche Wirtschaftsforschung. Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft, 15. H. Jena 1926.

Ostlandberichte, herausgegeben vom Ostland-Institut Danzig.

Ostpreußen und die Staffeltarife der deutschen Reichsbahn. Denkschrift der Industrie- und Handelskammer Königsberg Pr.

Ostpreußens Wirtschaft, seine wichtigsten Wasserstraßen und der Königsberger Hafen. Sonderabdruck aus dem Jahrbuch 1924 der Hafenbau-technischen Gesellschaft. Hamburg 1924.

Proeller, A.: Wirtschaftsprobleme der Freien Stadt Danzig. Danzig o. J. (1929).

Schauen: Ostpreußen und die Staffeltarife der deutschen Reichsbahn. Im Auftrag der Industrie- und Handelskammern Allenstein, Elbing, Insterburg und Tilsit, bearbeitet von Schauen, 1927.

Siehr, Ernst: Ostpreußische Wirtschaftsprobleme, in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, Bd. 86, Heft 3. Tübingen 1929.

Slawski, Stanislaw: Polens Zugang zum Meere und die Interessen Ostpreußens. Danzig 1925.

Smogorzewski, Casimir: La Pologne, l'Allemagne et le „Corridor“. Paris 1929.

Srokowski, Constantin: Zkrajny Czarnego Krzyza. Warszawa 1925.

Wockenfoth, Kurt: Danzig als Handelshafen seit Errichtung der Freien Stadt. Danzig 1930.

*

Für entgegenkommende Hilfe bei der Beschaffung der Unterlagen bin ich zu besonderem Dank verpflichtet:

der Reichsbahndirektion Königsberg,

der Landwirtschaftskammer Königsberg,

der Handelskammer Königsberg,

Herrn Konsul Haslinger in Fa. Meyhöfer,

sowie

der Bibliothek und dem Archiv des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft an der Universität Königsberg.

Vorbemerkung.

Der folgenden Abhandlung liegt ein Vortrag zugrunde, den ich im November 1929 an der Handelshochschule Berlin gehalten habe. Schon bei der Vorbereitung zu diesem Vortrage zeigte es sich, daß die Ausarbeitung des gewählten Themas mit erheblichem Mangel an geeignetem Zahlenmaterial zu kämpfen hatte. Diese Schwierigkeit mußte bei weiterer Ausarbeitung noch mehr hervortreten. Wenn ich mich trotzdem der nicht immer sehr dankbaren Aufgabe unterzogen habe, den Vortrag in etwas erweiterter Form niederzuschreiben, so ist das besonders deshalb geschehen, weil ich bei fast allen Nichtostpreußen, mit denen ich mich über die Probleme Nordostdeutschlands unterhielt, zwar reges Interesse, zumeist aber nur recht geringes Wissen über diesen Gegenstand vorfand. Der Zweck der Abhandlung liegt daher darin, einem größeren Kreise eine von propagandistischer Färbung freie Darstellung der Wirtschaftsfragen des deutschen Nordostens unter einem für diesen Fragenkomplex besonders bedeutsamen Gesichtswinkel: nämlich dem des Verkehrs¹ zu geben.

Die Beschränkung auf die nordostdeutschen Probleme erschien erforderlich, weil die Hineinbeziehung der besonderen Verhältnisse der schlesischen Industrie den Rahmen eines Vortrages gesprengt hätte. Gleichwohl zeigte es sich, daß die Probleme Nordostdeutschlands sich von denen des übrigen deutschen Ostens nicht völlig isolieren lassen. Die Zusammenhänge sind durch gelegentliche Hinweise angedeutet worden.

¹ Durch diesen besonderen Standpunkt der Betrachtung unterscheidet sich die vorliegende Abhandlung von einem demnächst in einem amerikanischen Sammelwerk über die Probleme des europäischen Kontinents erscheinenden, den gesamten Problemkomplex zusammenfassend behandelnden Aufsatz von Wilhelm Vleugels: Ostpreußen, Danzig und der polnische Korridor, wirtschaftlich betrachtet.

Die Einteilung der Arbeit ergab sich zwanglos aus dem Gegenstande selbst. Es werden nach einer kurzen Einleitung über die Natur der zur Diskussion stehenden Fragen behandelt:

1. das Osthandelsproblem,
2. das ostpreußische Produktions- und Absatzproblem, soweit es Verkehrsproblem ist,
3. das Danziger Problem und
4. das Korridorproblem.

Einleitung.

Die Probleme Ostpreußens, Danzigs und des Weichsel-Korridors sollen im Folgenden vom Standpunkt des Verkehrs betrachtet werden. Die Wahl gerade dieses Standpunktes hat ihren besonderen Sinn: in der wirtschaftlichen Problematik des deutschen Nordostens nehmen die Verkehrsfragen eine bevorzugte Stellung ein. Gewiß wäre es nicht erlaubt, alle Besonderheiten der Lage Nordostdeutschlands in der Nachkriegszeit unmittelbar auf Verkehrsumlagerungen zurückzuführen. Aber indirekt haben die Verkehrsverhältnisse im weiteren Sinne (Transport-, Absatz- und Bezugsmöglichkeiten) in den meisten Fällen einen wichtigen Einfluß. Die periphere Lage eines Landesteils hat, wenn sie nicht durch andere Vorteile überkompensiert wird, zur Folge, daß dort die inländischen „Grenzproduzenten“, d. h. die durch jede allgemeine Wirtschaftsverschlechterung am meisten bedrohten Wirtschaften sitzen. Dem muß die volkswirtschaftliche Betrachtung Rechnung tragen. Es wäre daher z. B. nicht richtig, wollte man etwa die Kredit- und Intensivierungsfragen oder die Preisprobleme, die sich für die ostpreußische Landwirtschaft ergeben haben, ohne Rücksicht auf die Eigenarten ihrer Transportlage betrachten.

Nun zeigt es sich aber, daß die Probleme des deutschen Nordostens nicht nur wirtschaftlicher, sondern in hohem Grade auch nationalpolitischer Natur sind. Und dieser Umstand bringt es mit sich, daß die Lösung der in Betracht stehenden Fragen nicht allein nach volkswirtschaftlichen Überlegungen vor sich gehen kann. Die Tatsache, daß Polen ganz unverhohlen seine politischen Wünsche und Begehrlichkeiten auf weite Teile der deutschen Grenzgebiete ausdehnt und daß es offensichtlich bestrebt ist, sich durch Förderung der westpolnischen Wirtschaft ein festes Fundament für ein weiteres

Vordringen zu schaffen, zwingt Deutschland, diesen Bestrebungen einen Damm entgegenzusetzen. Und diese Notwendigkeit macht es erforderlich, bei Behandlung der ostdeutschen Wirtschaftsfragen den Gesichtspunkt höchster wirtschaftlicher Rationalität nicht immer allein maßgebend sein zu lassen.

Wer diese nationalpolitischen Interessen nicht berücksichtigt, wird den Problemen des deutschen Nordostens oft verständnislos gegenüberstehen. Er wird z. B. nicht erkennen, daß der — vom rein ökonomischen Standpunkt des *laissez faire* vielleicht einleuchtende — polnische Vorschlag, die überschuldete ostpreußische Landwirtschaft einfach „den Weg zum besseren Wirt gehen zu lassen“ und die deutsch-polnischen Handelsbeziehungen im Hinblick auf eine „gedeihliche Arbeitsteilung zwischen Ostdeutschland und Polen“¹ zu regeln, nur der erste Schritt zu weiteren polnischen Einflußnahmen ist.²

Der nationalpolitische Gesichtspunkt ist bei der wirtschaftspolitischen Behandlung Ostdeutschlands auch vor dem Kriege berücksichtigt worden. Nicht nur im Siedlungswesen und durch das Einfuhrscheinsystem hat der Staat seinen östlichen Grenzgebieten ein Sonderinteresse entgegengebracht, sondern auch auf dem Gebiete der Verkehrspolitik ist manches geschehen. Ostpreußen hat seit den achtziger Jahren einige wichtige besondere Ausnahmetarife erhalten, die zur Aufrechterhaltung einer intensiven, viele Menschen beschäftigenden Wirtschaft und zur Verdichtung der Verkehrsbeziehungen mit dem übrigen Deutschland dienen sollten. Insbesondere die sogenannte „Ostbahnstaffel“ hat in dieser Beziehung eine erhebliche Bedeutung gehabt.³ Und diese Politik hat schließlich

¹ Über deren geringe Möglichkeiten vgl. besonders F. Beckmann, Ostpreußen und Polen, a. a. O., S. 190 ff.

² Vgl. Über die politischen Pläne Polens gegenüber Ostpreußen insbesondere: Srokowski, Aus dem Lande des schwarzen Kreuzes (Zkrainy Czarnego Kryza), a. a. O. Smogorzewski, La Pologne, L'Allemagne et le „Corridor“, a. a. O., S. 52 f., sowie die verschiedenen Auszüge, die in den Ostlandberichten, herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig, veröffentlicht worden sind.

³ Vgl. Fröhlich, Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn unter besonderer Berücksichtigung Ostpreußens, a. a. O., S. 106 ff.

auch in wirtschaftlicher Hinsicht Früchte getragen, indem sie allmählich zu einer nicht unbeträchtlichen Wohlstandssteigerung in dem von der Natur weniger günstig bedachten Nordosten Deutschlands geführt hat.¹ —

Die Nachkriegszeit mit ihrer Zerfetzung der deutschen Ostgrenze und mit den besonders ungünstigen Wirkungen, die Inflation und Stabilisierung auf die Wirtschaft Nordostdeutschlands ausgeübt haben, hat die Lage sehr erschwert. Die Erreichung des nationalpolitischen Zieles größtmöglicher politischer und wirtschaftlicher Widerstandskraft der östlichen Grenzgebiete ist heute mit erheblich größeren Kosten verbunden als vor dem Kriege — und sie wird mit um so höheren Kosten verbunden sein, je länger die Sanierung der durch die rapide steigende Verschuldung in der Landwirtschaft und im Gewerbe immer unhaltbarer werdenden Verhältnisse hinausgeschoben wird. Es ist auf diesem Gebiete leider versäumt worden, zu rechter Zeit die immer wieder in Aussicht gestellte durchgreifende Hilfe zu bringen. Zudem hat man sich ohne Zweifel oft in der Wahl der Mittel vergriffen.² Diese Fehler tragen nicht zum geringen Teile Schuld daran, daß die Lage sich inzwischen so verschlechtert hat.

Natürlich dürfen auch heute die Subventionen, die an Ostpreußen gegeben werden, nicht ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der Nationalpolitik betrachtet werden. Sie sind ja auch dazu bestimmt, eine Lösung der krisenhaften Zuspitzungen der Nachkriegszeit ohne allzugroße Kapitalverluste sowie eine möglichst glatte Durchführung der durch die Veränderungen der relativen Standortlage Ostpreußens notwendig gewordenen Umstellungen zu ermöglichen und damit einer tatkräftigen Selbsthilfe der Provinz den Boden zu bereiten. Und soweit dies der Fall ist, werden sie sich — wenn richtig verwendet — auch wirtschaftlich wieder einbringen. —

Wenn es auch gewiß richtig ist, daß die Wirtschaftsnöte

¹ Vgl. darüber z. B. Siehr, Ostpreußische Wirtschaftsprobleme, a. a. O., S. 452.

² Vgl. den Königsberger Handelskammerbericht für 1929.

Nordostdeutschlands auf das Zusammenwirken vieler Ursachen zurückzuführen sind, so kann doch kein Zweifel darüber bestehen, daß die Abtrennung Westpreußens und Posen — das Korridorproblem im weiteren Sinne — eine der Hauptursachen für die katastrophale Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage Ostdeutschlands ist. Dieses Korridorproblem aber — sowohl im weiteren Sinne, in dem es sich auf Westpreußen und Posen erstreckt, wie auch in einem engeren (eigentlichen) Sinne, in dem es sich nur um die Frage des „Zugangs“ des Reiches nach Ostpreußen bzw. Polens zum Meere behandelt — ist, von der wirtschaftlichen Seite betrachtet, vorwiegend ein Verkehrsproblem. Und um das Korridorproblem herum gruppieren sich die meisten der Wirtschaftsfragen des deutschen Nordostens.

Das Hervorstechendste von den Wirtschaftsproblemen Nordostdeutschlands ist nächst dem Korridorproblem, das am Schluß dieser Abhandlung näher beleuchtet werden soll, das Osthandelsproblem — das Problem der Wirtschaftsbrücke, wie man es auch genannt hat.¹ Dieses Osthandelsproblem ist zwar in erster Linie ein Problem des Königsberger Hafens und Handels, aber es übt seinen Einfluß auch auf die landwirtschaftliche und industrielle Produktion Ostpreußens aus und es steht in engem Zusammenhange mit dem Danziger und dem Korridorproblem. Seine Erörterung sei daher an den Anfang gestellt.

¹ F. K. Mann, Ostdeutsche Wirtschaftsforschung, a. a. O., S. 18.

Das Osthandelsproblem.

Königsberg war vor dem Kriege einer der bedeutendsten Seehäfen für den Außenhandel des russischen Reiches. Von den jährlich nach Königsberg kommenden 600 000 Faß Herings gingen z. B. etwa zwei Drittel weiter nach Rußland. Diese 400 000 Faß deckten etwa ein Fünftel des gesamten russischen Heringsbedarfs. Auch Kohle, Düngemittel und Kolonialwaren wurden vor dem Kriege in erheblichen Mengen über Königsberg nach Rußland importiert.

Noch bedeutend größer war der Anteil der Waren russischer Herkunft am Export des Königsberger Hafens. Er machte etwa drei Viertel seiner gesamten seewärtigen Ausfuhr aus. Von den ca. 600 000 to seewärts ausgeführten Getreides und Hülsenfrüchten waren etwa 400 000 to russischen Ursprungs. Königsberg war dadurch einer der wichtigsten Märkte für Hülsenfrüchte, besonders für Linsen. Auch die seewärtige Ausfuhr von 300 000 to Holz und Zellstoffen stammte größtenteils aus russischen Rohprodukten, denn Ostpreußen ist eine waldarme Provinz. Was an Flachs, Hanf und Hede über Königsberg ausgeführt wurde (ca. 70 000 to), kam ohne Ausnahme aus Rußland.¹

Mit Recht hat man daher gesagt, daß der Massengüterverkehr mit Osteuropa das Rückgrat des Königsberger Handelsverkehrs war:² Königsberg ist vor dem Kriege zu einem großen Prozentsatz seines Verkehrs gewissermaßen ein russischer Hafen gewesen. Und dieser Umstand hat seine Gesamt-Frachtbilanz sehr günstig beeinflußt: der Ausfuhrüberschuß im russischen Verkehr wurde durch einen entsprechen-

¹ Vgl. zu den vorstehenden Zahlenangaben Ostpreußens Wirtschaft, a. a. O., S. 6 f.

² Vgl. Holtz, Ostpreußens Anteil an den Verkehrswegen Osteuropas, Osteuropamarkt vom 1. Oktober 1929.

den Einfuhrüberschuß im ostpreußischen Verkehr im Durchschnitt nahezu ausgeglichen.

Seine Bedeutung für den osteuropäischen Handel verdankt Königsberg besonders dem Eisenbahnverkehr, der vom Königsberger Hafen seinen Ausgang nahm und bis nach Südrußland reichte. Erst der Ausbau des Eisenbahnnetzes in Osteuropa hat den Massengüterverkehr mit Rußland ermöglicht, der in den letzten Jahrzehnten vor dem Kriege das wesentlichste Merkmal des Königsberger Handels war.¹ —

Das weite Hinterland, das vor dem Kriege die Existenzgrundlage Königsbergs gebildet hatte, ist durch die Gründung der Randstaaten und Polens sowie durch die wirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Veränderungen in allen diesen Ländern zunächst größtenteils abgeschnitten worden. Neben den tiefgreifenden Umwälzungen in Sowjetrußland, auf die später zurückzukommen sein wird, ist es insbesondere die polnische Handels- und Verkehrspolitik gewesen, die dem Königsberger Handel großen Schaden zugefügt und seinen Wiederaufstieg stark gehemmt hat. Polen sucht durch seine Handelspolitik auf seine Zahlungsbilanz und damit auf die Stabilität seiner Währung einzuwirken. Es hat zu diesem Zwecke ganz allgemein die Einfuhr ausländischer Waren aufs stärkste abgedrosselt und seine Ausfuhr zum Teil nach planwirtschaftlichen Prinzipien reguliert. Schon daraus mußte sich für Königsberg eine nicht unerhebliche Schädigung ergeben.

Dazu kam dann noch eine speziell gegen Königsberg gerichtete Eisenbahntarifpolitik Polens, das bestrebt ist, möglichst allen Seeverkehr dieses Landes über Danzig und Gdingen zu leiten, auch wenn der Weg über Königsberg der bedeutend kürzere ist. Die polnischen Eisenbahnen berechnen für die Transporte, die die ostpreußische Grenze überschreiten — also insbesondere für den Grenzverkehr über Prostken — abgesehen von wenigen Ausnahmen die Normaltarife, während für den Verkehr über Danzig und Gdingen ermäßigte Tarife zur Anwendung gelangen. Und diese Tarif-

¹ Vgl. dazu Holtz, Ostpreußens Anteil an den Verkehrswegen Osteuropas, Osteuropamarkt 1. Oktober 1929, S. 19 ff.

ermäßigungen können angesichts der langen Transportstrecken, mit denen die polnischen Bahnen rechnen dürfen, ohne Rentabilitätsgefährdung sehr weit gehen. Die Deutsche Reichsbahn hat sich zwar bemüht, diesen Schädigungen der ostpreußischen Wirtschaft durch eine weitherzige Wagenstellungspolitik für den Grenzverkehr und durch Wettbewerbstarife entgegenzuarbeiten: der Erfolg insbesondere der letzteren kann jedoch angesichts der Kürze der ostpreußischen Strecken nur begrenzt sein. Königsberg hat z. B. an der erheblich gesteigerten Holzausfuhr Polens und des Wilnagesbietes kaum Anteil gehabt.

Da sich Polen bisher nicht dazu entschließen konnte, Deutschland in größerem Ausmaße für seine Durchfuhr nach Rußland Tarifvergünstigungen zu gewähren (nur für gewisse Transporte nach Rumänien gibt es Ausnahmetarife), ist der ostpreußisch-polnische Verkehr erheblich zusammengeschrumpft. Der Grenzverkehr über Prostken hat betragen:¹

Versand	Empfang
---------	---------

1913 51 997 to	34 877 to	sowie	869 008 Stck. leb. Gänse u.	692 504 Stck. leb. Gefl.
1928 4 164 to	20 963 to	sowie	44 237 Stck. leb. Gänse.	

Der schädigende Einfluß der polnischen Wirtschaftspolitik erstreckt sich jedoch noch weiter: Polen hat der wichtigsten Eisenbahnstrecke für den ostpreußisch-russischen Verkehr eine Barriere vorgeschoben. Durch die Besetzung des Wilnagesbiets und den daraus folgenden litauisch-polnischen Konflikt, der zu einer Sperrung der Grenze zwischen diesen beiden Ländern geführt hat, ist die Eisenbahnlinie über Eydtkuhnen—Kowno—Wilna—Minsk nach Rußland auch für den deutsch-russischen Durchfuhrverkehr ausgeschaltet worden. Zudem muß dieser Verkehr, nachdem sich Polen zwischen Litauen und Rußland geschoben hat, stets zwei Durchgangsländer passieren: außer Litauen entweder Polen oder Lettland. Er ist also jetzt auf die Unterstützung jeweils zweier nichtbeteiligter Länder angewiesen.

Da für die gesperrte Eisenbahnverbindung zunächst kein ausreichender Ersatz vorhanden war, ergab sich in der ersten

¹ Nach Angaben der Reichsbahndirektion Königsberg i. Pr.

Zeit eine fast völlige Stockung des ohnehin schon geringen Handelsverkehrs zwischen Königsberg und Sowjet-Rußland. Erst in den letzten Jahren ist es gelungen, der Wilnasperre durch Ausbau einer neuen Verbindung über Tilsit-Pogegen-Schaulen-Dünaburg nach Norden auszuweichen. Dabei waren natürlich eine Reihe von Hindernissen zu überwinden. Die Verbindung über Litauen und Lettland bedeutet einen Umweg und stellt sich infolge der Notwendigkeit, die Fracht nach verschiedenen Tarifen für die kurzen Strecken der einzelnen Länder zu rechnen, zu teuer, als daß ein Wettbewerb mit dem Seewege, der nach dem Kriege den ganzen Verkehr zunächst an sich gezogen hatte, möglich gewesen wäre. Um diese Schwierigkeiten zu beseitigen und eine genaue kaufmännische Kalkulation zu ermöglichen, waren direkte Tarife erforderlich, die erhebliches Entgegenkommen sämtlicher beteiligter Eisenbahnverwaltungen zur Voraussetzung hatten. Der Entschluß zu diesem Entgegenkommen wurde den Durchgangsländern dadurch erleichtert, daß sie auf diese Weise einen Verkehr an sich ziehen konnten, der sonst zweifellos auch in Zukunft nicht den Weg durch diese Länder genommen haben würde. Die Durchgangsländer sind darauf angewiesen, ihren wegen der niedrigen Verkehrsfrequenz an sich nicht besonders wirtschaftlichen Eisenbahnhaushalt durch Gewinnung von Durchgangsverkehr möglichst in allen Richtungen einträglicher zu gestalten. Manche dieser Bahnen, insbesondere die litauische, würde ohne diesen Verkehrszuwachs kaum rentabel sein.¹

Die Bemühungen der Königsberger Reichsbahndirektion um die Förderung des deutsch-russischen Durchgangsverkehrs sind in steigendem Umfange von Erfolg gekrönt gewesen. Der Transport über Tilsit-Schaulen hat sich folgendermaßen entwickelt:² (in to)

¹ Einen besonderen Anteil an der Förderung des Eisenbahnverkehrs mit Rußland hat angesichts der verschiedenen Spurweiten die mit starker deutscher Beteiligung vorgenommene Einführung von Umsatzwagen und Umsatzvorrichtungen an den Grenzstationen gehabt.

² Nach Angaben der Reichsbahndirektion Königsberg.

Jahr	Versand	Empfang	zusammen
1926	75 120	56 221	131 341
1927	157 974	92 691	250 665
1928	155 905	72 082	227 987
1929	132 123	143 679 ¹	275 802

Die mengenmäßig am stärksten vertretenen Versandgüter waren 1929: Stahl- und Eisenwaren, Maschinen, Schafe, Düngemittel, Wolle, Chamottesteine usw., die wichtigsten Empfangsgüter: Papierholz, Hülsenfrüchte, Eier, Obst, Geflügel usw. Der Durchfuhrverkehr nach Rußland über Tilsit hat damit ungefähr den gleichen Umfang erreicht wie der Durchfuhrverkehr von Deutschland über Polen nach Rußland.²

In einem anderen Punkte hat sich die Schädigung Ostpreußens durch den Wilnakonflikt noch nicht beheben lassen: die Sperrung des Memelflusses für die vor dem Kriege äußerst rege Holzflößerei — 1913 wurden jährlich ca. zwei Millionen Festmeter Holz die Memel heruntergebracht³ — ist bestehen geblieben. Nur recht geringe Mengen aus litauischen Wäldern werden memelabwärts transportiert. Der größte Teil der Holzausfuhr aus dem Wilnagebiet geht heute auf dem Eisenbahnwege über Danzig. Dadurch wird nicht nur der Königsberger Hafenverkehr, sondern auch die für Ostpreußen besonders wichtige und ohnehin schon unter der neuentstandenen ausländischen Konkurrenz leidende Holzverarbeitende Industrie Ostpreußens (Sägewerke, Zellulosefabriken) empfindlich geschädigt.⁴ —

Neben der Abtrennung des Hinterlandes ist bei der Entstehung des Osthandelsproblems noch eine weitere Ursache wirksam gewesen: die verschärfte Konkurrenz der Ostseehäfen untereinander.

¹ Starker russischer Holzimport für ostpreußische Sägewerke und Papierfabriken.

² Vgl. auch C. Smogorzewski, La Pologne, L'Allemagne et le „Corridor“, a. a. O., S. 39 f., der darin — unberechtigterweise — eine auf Intensivierung des deutschen Korridorverkehrs gerichtete Politik sehen möchte. Vgl. auch unten.

³ Vgl. E. Siehr, Ostpreußische Wirtschaftsfragen, a. a. O., S. 462.

⁴ Vgl. A. Hesse, Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft, a. a. O., S. 46 f.

Vor dem Kriege konnte von einer scharfen Konkurrenz zwischen den verschiedenen Häfen an der Ostsee kaum gesprochen werden. Man hatte es verstanden, durch Vereinbarungen den an sich natürlich naheliegenden Wettbewerb in friedliche Bahnen zu lenken. Zwischen Königsberg und Danzig war der sogenannte Berliner Vertrag vom 17. März 1893 abgeschlossen worden, der die Interessengebiete beider Häfen in Rußland und Polen genau abgrenzte. Das Verhältnis zwischen den deutschen Häfen (Danzig, Königsberg und Memel) und den russischen (insbesondere Libau, Riga, Petersburg) war durch Artikel 19 des deutsch-russischen Handelsvertrages von 1894 und das Schlußprotokoll dazu so geregelt, daß gegenseitige Benachteiligungen nicht eintraten.

Auch hier ist der Gleichgewichtszustand und die Arbeitsteilung, die sich in der Vorkriegszeit herausgebildet hatten, empfindlich gestört worden: die einzelnen Hafenplätze sind durch die Ereignisse des Krieges und der Nachkriegszeit in verschiedenem Maße in Mitleidenschaft gezogen worden und jedes der neuen Länder sucht jetzt seine Häfen auf Kosten der anderen zu fördern. Die folgende Tabelle zeigt die Veränderungen, die im Verhältnis der Ostseehäfen zueinander platzgegriffen haben.¹

Seewärtiger Güterumschlag (in Mill. to)

	1915	1925	1926	1927	1928
Danzig	1,7	2,7	6,3	7,9	8,6
Gdingen	—	0,05	0,4	0,9	1,9
Riga	4,0	1,4	1,0	1,4	1,7
Leningrad	6,7	1,6	—	1,4	1,7
Königsberg	1,7	1,4	2,2	1,4	1,6
Reval	0,8	0,5	0,7	0,6	0,7
Memel	0,7	0,5	0,5	0,6	0,6
Stettin	6,2	4,1	5,8	4,0	4,6

Die Zahlen geben ein anschauliches Bild davon, wie sehr sich durch die polnische Wirtschaftspolitik das Verhältnis zu-

¹ Vgl. Vierteljahrshefte zur Wirtschaft und Statistik der Stadt Königsberg Pr., 5. Jahrg., Nr. 4, S. 2. Die Zahl für Königsberg im Jahre 1915 ist den Berichten der Königsberger Handelskammer entnommen, die Zahlen für Memel den Berichten der Memeler Handelskammer, die für Stettin den Berichten der Stettiner Handelskammer.

gunsten Danzigs und Gdingens verschoben hat und wie stark die früher russischen Häfen sowie Stettin durch die wirtschaftlichen Veränderungen und Schwierigkeiten ihres Hinterlandes benachteiligt worden sind.

Die Entwicklung des Königsberger Hafenverkehrs in seiner Zusammensetzung wird durch die folgenden Zahlen aus den Jahren 1913, 1924, 1928 und 1929 illustriert:¹ (vgl. die Tabelle auf folgender Seite.)

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich zunächst eine erhebliche Verschlechterung der Frachtbilanz des Königsberger Hafens gegenüber der Vorkriegszeit. Während diese sich vor dem Kriege im Durchschnitt nahezu ausglich, steht 1929 einer Einfuhr von fast 1,1 Millionen to eine Ausfuhr von etwas mehr als 0,6 Millionen to gegenüber. Das bedeutet verminderte Rückfracht und damit erhöhte Frachtsätze für den Königsberger Seeverkehr.

Die Tabelle zeigt weiterhin einen erheblichen Rückgang des Verkehrs insbesondere mit Getreide, Hülsenfrüchten und Mühlenfabrikaten, mit Holz und Holzwaren, mit Düngemitteln usw. Dem steht gegenüber eine Zunahme des Verkehrs mit Mineralien, also vorwiegend des Kohlenverkehrs. Diese Zunahme und die Notwendigkeit, Holz für die ostpreussischen Sägewerke und Zellulosefabriken statt auf dem Binnenschiffsfahrtswege jetzt über See zu beziehen, hat es mit sich gebracht, daß die seewärtige Einfuhr Königsbergs 1928 den Vorkriegsstand überschritten hat, während der Königsberger Handel darniederliegt. Daß die Ausfuhr über den Königsberger Hafen um ca. 200 000 to hinter dem Vorkriegsstand zurückgeblieben ist, muß fast ausschließlich dem Fortfall des russischen Verkehrs (Getreide und Hülsenfrüchte) zur Last gelegt werden.

Die vorstehende Tabelle zeigt aber noch eine weitere Veränderung: der Gesamtumschlag Königsbergs (Land- und Wasserverkehr) ist in der Einfuhr um ca. 700 000 to, in der Ausfuhr um ca. 350 000 to gegen 1913 zurückgegangen: das

¹ Aus den Königsberger Handelskammerberichten.

Waren-Ein- und Ausfuhr in Königsberg — Pillau 1913, 1924, 1928 und 1929
in 1000 to

	1913			1924			1928			1929					
	Einfuhr über- haupt	da- von über haupt	Ausfuhr über- haupt See	Einfuhr über- haupt	da- von über haupt	Ausfuhr über- haupt See	Einfuhr über- haupt	da- von über haupt	Ausfuhr über- haupt See	Einfuhr über- haupt	da- von über haupt	Ausfuhr über- haupt See			
I. Getreide, Hülsenfrüchte, Saaten, Mühlenfabrikate	647,1	25,2	441,7	248,9	68,7	296,3	210,2	382,7	53,1	361,6	273,6	410,633	34,762	403,189	331,453
II. Flachs, Hanf, Hede	69,0	0,0	68,8	8,9	0,3	2,6	1,9	0,8	0,5	0,9	0,1	553	533	884	174
III. Holz, Holzwaren und Möbel	729,8	37,9	169,9	421,7	169,9	194,0	107,3	555,0	112,9	88,0	55,9	575,073	157,039	67,493	42,002
IV. Kolonialwaren	17,8	17,8	8,4	0,0	14,0	12,8	4,1	15,3	15,2	3,0	0,0	13,941	13,926	2,774	17
V. Mineralische Rohprodukte und mineralische Waren	1195,4	491,7	161,1	1,8	859,4	493,2	275,7	1315,3	651,7	369,9	19,5	1220,804	676,586	311,802	19,939
VI. Vieh, Pferde, tierische Roh- produkte	20,5	13,8	14,1	1,9	2,7	2,4	0,6	6,6	5,9	7,4	2,1	9,549	8,474	10,120	3,087
	330,6	0,0	53,4	0,8	1,3	0,0	1,2	0,0	0,0	60	60	2	2	60	60
VII. Metalle, Metallwaren und Kurzwaren, Maschinen, In- strumente	118,4	70,6	91,8	8,9	57,7	25,3	48,9	89,5	47,2	72,7	10,6	82,317	39,294	65,243	9,029
VIII. Chemikalien, Düngemittel, Öl und Ölkuchen	233,7	136,6	99,9	15,5	111,9	95,9	69,4	109,8	90,8	97,0	12,6	101,088	78,321	87,145	13,106
IX. Konsumtibilien	197,4	137,2	144,5	15,4	55,9	53,7	43,9	82,6	64,4	73,8	9,9	76,910	59,814	68,460	3,622
X. Textilindustrie, Manufaktur- waren und Verwandtes	15,8	6,3	9,0	4,6	1,8	1,4	4,2	2,1	1,8	4,4	1,7	2,361	1,936	5,745	2,139
XI. Verschiedenes	147,9	21,1	209,5	180,3	81,9	7,4	194,4	128,0	21,4	273,5	195,0	133,854	19,040	294,867	211,946
	3392,9	958,4	1631,3	787,2	1856,3	940,0	1136,9	2687,7	1065,2	1352,4	581,3	2627,083	1089,725	1317,722	636,514
Zusammen	330,6	0,0	53,4	0,8	1,3	0,0	1,2	0,0	0,0	60	60	2	2	60	60

bedeutet eine Verminderung des Gesamtverkehrs um durchschnittlich ein Fünftel. —

Die Stellung Ostpreußens und Königsbergs im Osthandel hat also eine erhebliche Wandlung erfahren. Außer den besprochenen Ursachen handels- und verkehrspolitischen Charakters und der überall zu beobachtenden Tendenz zur Ausschaltung des Zwischenhandels hat in dieser Richtung insbesondere die Veränderung der Wirtschaftsverhältnisse in Sowjetrußland gewirkt, die sich in einem starken Nachlassen der Ausfuhr an Getreide und Hülsenfrüchten¹ und in einer weitgehenden Strukturveränderung und erheblichen Verminderung des Einfuhrbedarfs äußert. Der früher so wichtige Posten des russischen Imports über Königsberg: die Heringe, sind ganz fortgefallen, da Rußland diesen Artikel jetzt direkt einführt. Dafür ist die Einfuhr an Vieh stark gestiegen: während 1913 nur 1 Pferd aus Ostpreußen nach Rußland versandt wurde, gingen 1928 denselben Weg: 1075 Pferde, 2349 Schafe, 27 Schweine.² Und hier hat sich ein kleiner Lichtblick für die ostpreußische Wirtschaft eröffnet: Rußland bezieht Zuchtvieh und außerdem Saatgut zum großen Teil aus Ostpreußen, dessen Landwirtschaft auf diesem Gebiete besonders geeignete Qualitäten herangezüchtet hat. Diese Ausfuhr aus Ostpreußen hat in den letzten Jahren einen Umfang angenommen, der über den der Vorkriegszeit nicht unwesentlich hinausgeht.

¹ Die Getreideausfuhr über Königsberg hat fast ganz aufgehört (1929 ca. 800 to). Der Export von Hülsenfrüchten über Königsberg betrug (nach Angaben der Reichsbahndirektion Königsberg)

1913:	216 497 to	(einschl. Hirse und Buchweizen)
1926:	30 251 „	(ausschl. „ „ „ „)
1927:	44 660 „	(„ „ „ „ „)
1928:	32 391 „	(„ „ „ „ „)
1929:	30 006 „	(„ „ „ „ „)

² Nach Angaben der Reichsbahndirektion Königsberg. Die Eisenbahnverkehrsstatistik weist für den Verkehrsbezirk Ostpreußen ohne Häfen für 1928 ein starkes Ansteigen des Empfangs aus Rußland gegenüber 1913 auf: das ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß die Holzeinfuhr aus Rußland sich heute statt des Binnenschiffahrtsweges (Memel) der Eisenbahn bedienen muß.

Der Königsberger Hafen hat von dieser Entwicklung allerdings kaum einen Vorteil und der Königsberger Handel ist auch — man sagt: infolge der Staffeltarife, die den direkten Eisenbahntransport begünstigt haben — an einem Teil des durch Ostpreußen gehenden deutsch-russischen Verkehrs nicht beteiligt. Es bleibt daher vorläufig die Tatsache bestehen, daß die umfassenden Einrichtungen, die der Bewältigung der früher bei weitem überwiegenden Ausfuhr russischer Agrarerzeugnisse dienten bzw. dienen sollen — insbesondere der großzügige Ausbau des Königsberger Hafens —, heute zum großen Teile leerstehen. Immerhin ist auch hier, besonders in den letzten beiden Jahren, ein gewisser Fortschritt zu verzeichnen: insbesondere ist es gelungen, den Export russischer Hülsenfrüchte, der nach dem Kriege ganz aufgehört hatte, wieder teilweise über Königsberg zu leiten.

Das ostpreußische Produktions- und Absatzproblem.

Die eben erwähnte Steigerung der Ausfuhr ostpreußischer Agrarerzeugnisse nach Sowjetrußland wiegt aber nichts gegenüber den schweren Schäden, die die industrielle und besonders die landwirtschaftliche Produktion durch die Neugestaltung der Dinge nach dem Kriege erfahren hat. Allerdings treten bei diesem Problemkomplex die unmittelbaren Einwirkungen verkehrspolitischer Veränderungen zurück. Es ist hier nicht in dem Maße wie bei den anderen zur Erörterung stehenden Fragen möglich, die Verschiebungen in den Verkehrsverhältnissen als einheitliche Zentralursache zu betrachten. Die Not der ostpreußischen Landwirtschaft insbesondere läßt sich nicht mit dem Hinweis auf eine einzelne Verursachung erklären: es haben hier eine ganze Anzahl von schädlichen Einflüssen zusammengewirkt, um die Zuspitzung der Lage zustandezubringen, wie wir sie heute vor Augen haben. Gleichwohl kommt den Verkehrserscheinungen auch hier direkt und indirekt eine erhebliche Bedeutung zu. Direkt durch die Unterbindung des Verkehrs mit den abgetretenen Gebieten und durch die Schaffung des Korridors — indirekt dadurch, daß die allgemeinen und besonderen Schädigungen anderer Art sich bei der Wirtschaft der verkehrungünstig gelegenen Gebiete besonders nachteilig auswirken. Die Eigenart der ostpreußischen Wirtschaft, „Grenzproduzent“ in Deutschland zu sein, ist in immer verhängnisvollerer Weise zutage getreten.

Im Folgenden sollen zunächst die wirtschaftlichen Konsequenzen der Abtrennung Westpreußens und Posens für Ostpreußen untersucht werden.

Vor dem Kriege¹ hat zwischen Ostpreußen auf der

¹ Vgl. zum Folgenden auch Dr. Joh. Fürst, Der Widersinn des polnischen Korridors, a. a. O., S. 108 f.

einen und Westpreußen und Posen auf der anderen Seite eine ausgebildete Arbeitsteilung auf landwirtschaftlichem Gebiete bestanden. Der Güterverkehr mit diesen beiden Provinzen machte über ein Drittel des Gesamtgüterverkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland aus. Ein erheblicher Teil der Produkte der ostpreußischen Landwirtschaft ist in diesen an Polen abgetretenen Gebieten weiterverarbeitet worden. Insbesondere hat Ostpreußen damals ungefähr 30 Prozent des von ihm außerhalb seiner Grenzen abgesetzten Rindviehs nach diesen Provinzen verkauft — teils als Magervieh, das dort (besonders mit den Abfallprodukten der Brennereibetriebe) gemästet wurde, teils als Zuchtvieh. Auch für Pferde, Schafe und Schweine waren Westpreußen und Posen in großem Ausmaße Abnehmer der ostpreußischen Landwirtschaft. In umgekehrter Richtung war, wie die folgende Tabelle¹ des Eisenbahnverkehrs zeigt, der Verkehr ebenfalls recht lebhaft. Die wichtigsten Transportgüter waren hier: Düngemittel, Erden, Steine, Tonröhren usw.

Versand 1913

nach:	Ostpreußens	der ostpr. Häfen	zusammen
a) Reich u. Ausland insges.	870 906	250 346	1 121 252
b) davon Westpreußen einschl. Häfen	517 729	31 296	—
c) Posen	41 743	6 513	—
b) und c)	559 472	37 809	597 281

Empfang 1913

von:	Ostpreußens	der ostpr. Häfen	zusammen
a) Reich u. Ausland insges.	1 856 878	967 071	2 823 949
b) davon Westpreußen einschl. Häfen	260 953	39 288	—
c) Posen	87 487	29 974	—
b) und c)	348 440	69 262	417 702

Nach dem Kriege hat sich die Lage, wie aus der folgenden Tabelle zu ersehen ist, grundlegend geändert.²

¹ Vgl. Hesse, Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft, a. a. O., S. 42 f.

² Hesse, Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft, a. a. O., S. 42 f.

Versand 1925, 1927, 1928

nach	Ostpreußens			der ostpr. Häfen			zusammen		
	1925	1927	1928	1925	1927	1928	1925	1927	1928
a) Reich und Ausl. insges.	561 817	407 575	388 410	152 792	136 368	138 806	714 609	543 943	527 216
b) Danzig	23 853	7 586	13 676	2 184	3 218	4 505	26 037	10 804	18 181
c) Westpolen	2 329	6 102	3 917	796	1 006	972	3 125	7 108	4 889
b) und c)	26 182	13 688	17 593	2 980	4 224	5 477	29 162	17 912	35 505
d) Grenzmark	4 548	3 307		1 368	773		5 916	4 080	

Empfang 1925, 1927, 1928

von	Ostpreußens			der ostpr. Häfen			zusammen		
	1925	1927	1928	1925	1927	1928	1925	1927	1928
a) Reich und Ausl. insges.	2 114 639	3 074 141	2 593 035	850 198	1 439 292	1 265 912	2 964 837	4 533 433	3 858 947
b) Danzig	17 509	16 773	15 238	3 530	4 093	4 357	21 039	20 866	19 595
c) Westpolen	19 855	41 026	25 638	3 582	19 275	11 311	23 437	60 301	36 949
b) und c)	37 364	57 799	40 876	7 112	23 368	15 668	44 476	81 167	56 544
d) Grenzmark	6 553	4 878		3 859	2 826		10 412		

Der Tierverkehr zwischen Ostpreußen und den abgetretenen Gebieten Westpreußens und Posens betrug 1913 und 1928:

	Versand Ostpreußens 1913	Empfang
Großvieh:	85 883 Stück	6 678 Stück
Kleinvieh:	93 731 Stück	7 241 Stück
Geflügel:	17 253 Stück	4 503 Stück
	Versand Ostpreußens 1928	Empfang
Großvieh:	142 Stück	588 Stück
Kleinvieh:	3 862 Stück	42 Stück
Geflügel:	9 Stück	415 Stück

Der früher ziemlich rege Binnenschiffverkehrsverkehr hat fast ganz aufgehört.

Bei der Betrachtung und dem Vergleich dieser, wie überhaupt jeder auf den Verkehr mit den abgetretenen Gebieten bezüglichen Statistik muß allerdings stets der Umstand berücksichtigt werden, daß einerseits Ostpreußen das Memelgebiet und den Soldauer Kreis verloren hat, daß andererseits Teile der früheren Provinzen Posen und Westpreußen bei Deutschland geblieben sind, und daß das heutige Ostpreußen den bei Deutschland verbliebenen Streifen Westpreußens östlich der Weichsel (Regierungsbezirk Marienwerder) mitumfaßt. Der Verkehr zwischen Ostpreußen und dem heute mit ihm vereinigten Regierungsbezirk Marienwerder

war aber schon vor dem Kriege besonders rege. Andererseits ist ein sehr wichtiger Teil des früheren westpreußischen Binnenverkehrs zum Außenverkehr geworden.¹ Ferner muß auch in Rechnung gezogen werden, daß die Gewichtsstatistiken des Güterverkehrs die wirtschaftlich wichtige Frage nach dem Wert der beförderten Gütermengen und seinen Veränderungen offenlassen. Wenn aber die Statistiken auch aus den angeführten Gründen kein genaues Bild der Verluste geben können, die Ostpreußen durch die Abtrennung des „Korridors im weiteren Sinne“ erlitten hat, so folgt aus ihnen doch, daß der Verkehr mit den ehemals deutschen Gebieten aufs stärkste zusammengeschrumpft ist. Und es ist vorzugsweise die ostpreußische Landwirtschaft, die durch diesen Verlust betroffen worden ist.

Für die verlorenen nahen Absatz- und Bezugsgebiete in Posen und Westpreußen muß sich Ostpreußen in größerer Entfernung neue gewinnen. Inwieweit das bisher geschehen ist, läßt sich zahlenmäßig nur sehr unvollkommen feststellen. Der Gesamtverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland betrug 1913 und 1928:²

1913		1928	
Versand	Empfang	Versand	Empfang
453 979	1 825 675	459 479	2 994 657

Der Tierexport betrug (in Stück)

	1913	1928
Pferde	24 604	30 613
Stiere und Ochsen	9 256	7 853
Kühe	133 892	161 733
Kälber	24 960	63 093
Schafe	47 781	33 932
Schweine	457 470	521 107
Ferkel	41 105	141 043
Geflügel	38 866	138 160

Der Seeverkehr läßt sich in diesen Vergleich nicht hineinbeziehen, weil seine Angaben über die Bestimmungs- und Herkunftsorte nicht zuverlässig genug sind.

¹ Hesse, Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft, a. a. O., S. 42 und 47.

² Für 1913: Inlandsverkehr ausschließlich Provinz Westpreußen, Westpreußische Häfen und Provinz Posen — für 1928: Inlandsverkehr. Wegen der Vergleichbarkeit der Ziffern vgl. oben.

Die Zahlen des Eisenbahnverkehrs zeigen eine sehr erhebliche Zunahme des Warenempfangs und eine nahezu gleichhohe Warenausfuhr für 1913 und 1928. Der Tierexport hat sich uneinheitlich entwickelt, weist aber im Durchschnitt eine recht starke Steigerung auf. Eine klare Antwort auf die Frage, inwieweit die Vermehrung des Warenbezugs aus dem Reiche und des Tierexports dorthin darauf zurückzuführen ist, daß Ostpreußen die früher in den Nachbarprovinzen bezogenen und abgesetzten Waren jetzt in Mittel- und Westdeutschland kauft und verkauft, läßt sich jedoch wegen der erheblichen Strukturwandlungen in der Zusammensetzung des Eisenbahnverkehrs seit 1913 aus den obigen Ziffern nicht herauslesen. Die Verminderung und Veränderung des russischen Verkehrs und die Umstellungen in der ostpreußischen Produktion (insbesondere die Umstellung auf Viehwirtschaft) lassen einen solchen Vergleich nicht zu. Auch eine Detaillierung der Gesamtziffern des Warenverkehrs vermöchte nicht zu einer präzisen Antwort zu verhelfen. Das eine aber läßt sich zweifelsfrei feststellen: jede Umstellung von dem Nahverkehr mit den früheren Nachbarprovinzen auf den Fernverkehr mit Mittel- und Westdeutschland bedingt außer einer gewissen Anpassung an den andersgearteten Bedarf der neuen Abnehmer eine erhebliche Steigerung der durchschnittlichen Transportentfernung der von und nach Ostpreußen versandten Güter¹ und erschwert damit den Wettbewerb gegenüber der frachtlieh begünstigten mitteldeutschen (und nach Abschluß des Zollkrieges auch der westpolnischen) Landwirtschaft. Diese Konkurrenz hat Ostpreußen schon bisher für Getreide und Mühlenerzeugnisse den relativ frachtgünstigen Berliner Markt fast völlig verschlossen — besonders da auch der Seeweg für den Getreideabsatz nach Berlin weniger in Frage kommt. „Die Anteile des Verkehrs an Getreide und Mühlenerzeugnissen aus Ostpreußen nach Berlin gehen nicht über 1,5 bzw. 3,4 Prozent in den Jahren 1924

¹ Man hat errechnet, daß die durchschnittliche Transportentfernung von ca. 120 km vor dem Kriege auf ungefähr das Doppelte in der Nachkriegszeit gestiegen ist. Vgl. Dr. Holtz, Ostpreußens Wirtschaft und Verkehr vor und nach dem Kriege, a. a. O., S. 5 f.

bis 1927 hinaus“ . . . „Das ostpreußische Getreide ist bei dem Export ins Reich im wesentlichen auf die frachtlich entfernten Gebiete Mittel- und Westdeutschlands angewiesen.“¹ Das sind die Gebiete, in denen Ostpreußen infolge der Staffeltarife und angesichts der Möglichkeit, den auf weite Entfernungen billigeren Seeweg in größerem Umfang auszunutzen (— über drei Viertel des ostpreußischen Getreides und mehr als die Hälfte der Mülhenerzeugnisse sind im letzten Jahrfünft auf dem Seewege ausgeführt worden —),² der Konkurrenz einigermaßen gewachsen ist. Die Bedingungen des ostpreußischen Seeverkehrs haben sich allerdings durch den Fortfall des russischen Verkehrs und die damit verbundene Verschlechterung der Königsberger Frachtenbilanz ebenfalls ungünstiger gestaltet.

Man hat versucht, den Nachteil zahlenmäßig festzustellen, der Ostpreußen aus dem Verlust des Wirtschaftsverkehrs mit Westpreußen und Posen und aus der Notwendigkeit erwachsen ist, entferntere Märkte aufzusuchen. Die Resultate, zu denen man bei solchen Berechnungen oder vielmehr Schätzungen gelangt ist, gehen jedoch recht erheblich auseinander.³ Die Verschiedenheit der Verkehrsbezirke, die Unmöglichkeit einer Berechnung des Anteils, den Ostpreußen von den Mehrfrachten tragen muß, die Notwendigkeit, von einer „Durchschnittstarifklasse“ auszugehen, deren Wahl willkürlich ist, und noch andere Mängel, lassen es leider aussichtslos erscheinen, die offensichtlich vorhandenen bedeutenden Veränderungen zu ungunsten Ostpreußens in einem einwandfreien Zahlenausdruck zur Darstellung zu bringen. —

Durch die Verlängerung der durchschnittlichen Transportentfernung für die Ein- und Ausfuhr Ostpreußens hat sich die durchschnittliche Standortslage der Provinz verschlech-

¹ Die Lage der ostpreußischen Landwirtschaft, a. a. O.

² Vgl. Die Lage der ostpreußischen Landwirtschaft, a. a. O., S. 17.

³ Vgl. Dr. Schauen, Ostpreußen und die Staffeltarife der deutschen Reichsbahn, a. a. O., S. 41. A. Hesse, Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft, a. a. O., S. 44. Fröhlich, Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn unter besonderer Berücksichtigung Ostpreußens, a. a. O., S. 102.

tert — wird Ostpreußen gewissermaßen in einen entfernteren Thünenschen Kreis gerückt.¹ Diese Veränderung zeigt sich natürlich nicht bei allen Waren gleichmäßig, sondern nur bei denen, die früher nach Westpreußen und Posen versandt bzw. von dort bezogen wurden und für die jetzt neue Märkte aufgesucht sind.

Die Abtrennung Ostpreußens von seinem früheren Hinterland hat die standortsmäßige Lage Ostpreußens noch weiter erheblich verschlechtert. Während vor dem Kriege — z. B. durch den billigen Bezug von Futtermitteln, insbesondere Gerste, — die ostpreußische Landwirtschaft in der Lage war, in intensiverem Betriebe die Agrarprodukte Rußlands weiterzuverarbeiten, ist diese Möglichkeit nach dem Kriege fast ganz fortgefallen. Die Viehzucht Ostpreußens kann sich nicht mehr auf die billigen, aus Rußland eingeführten Futtermittel stützen, sondern muß diese zu teureren Preisen von Westen her einführen. Das engt natürlich, zusammen mit dem Verlust Westpreußens und Posens, die Möglichkeiten dieses Zweiges landwirtschaftlicher Betätigung wesentlich ein. Die Fleischgewinnung hat dadurch an Rentabilität verloren und die ostpreußische Landwirtschaft hat sich genötigt gesehen, sich in größerem Ausmaße auf die Milch- und Butterherstellung einzustellen.²

Während also Ostpreußen vor dem Kriege ein Glied in der von Osten nach Westen gehenden Veredelungs- und Intensivierungskette war, ist es heute standortsmäßig an eine ganz exponierte Stelle gerückt. Die Folge davon ist denn auch in den letzten Jahren bereits eine nicht unerhebliche Extensivierung der landwirtschaftlichen Produktion und eine Umstellung auf die Viehwirtschaft gewesen.³ —

Da die wirtschaftliche Not Ostpreußens sich hauptsächlich als durch die ungünstige Standortslage bedingt darstellte, lag es nahe, die Schwierigkeiten durch eine frachtliche Begünsti-

¹ Vgl. A. Hesse, Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft, a. a. O., S. 91.

² Die Lage der Landwirtschaft in Ostpreußen, a. a. O., S. 21 ff.

³ Vgl. A. Hesse, Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft, a. a. O., S. 46.

gung zu lindern — die „Grenzproduzenten“ gewissermaßen näher heranzuziehen.

Die Einführung der Staffeltarife bei der Deutschen Reichsbahn ist zum großen Teil mit Rücksicht auf die besondere Lage der Randgebiete, wie Ostpreußen, erfolgt.¹ Ob und inwieweit sie der ostpreußischen Wirtschaft Erleichterungen gebracht hat, ist umstritten. Jedenfalls hat sich gezeigt, daß diese Maßnahme noch nicht genügte, um die durch die Umstellung vom Nahabsatz im Korridorgebiet auf den Fernabsatz verschärfte frachtmäßige Unterlegenheit gegenüber anderen Produktionsgebieten zu beheben.² Auch die Staffeltarife müssen ja mit dem Wachsen der Entfernung recht erheblich steigen. Und ihre allgemeine Einführung begünstigt auch andere Grenzgebiete (sie hat z. B. auch den Wettbewerb Süddeutschlands auf dem west- und mitteldeutschen Markte erheblich gefördert), stellt also keine Sondermaßnahme zum Ausgleich der speziellen Schädigungen Ostpreußens und als Ersatz für die Ostbahnstaffel und die Seehafenausnahmetarife der Vorkriegszeit dar. Eine solche Sonderbehandlung Ostpreußens im Rahmen der deutschen Eisenbahntarife, die, wie schon erwähnt, bereits vor dem Kriege vorhanden war, erscheint deshalb um so mehr erforderlich, weil die Provinz durch die ausfuhrfördernden Maßnahmen der polnischen Tarifpolitik im Verhältnis zur polnischen Landwirtschaft in eine frachtungünstige Lage gedrängt worden ist bzw. gedrängt zu werden verspricht.

Im Vergleich mit den Tarifen der Vorkriegszeit ergibt das Staffeltarifsystem folgende Veränderungen in den Frachtsätzen der wichtigsten landwirtschaftlichen Absatz- und Bedarfsartikel (Getreide, Kartoffeln, Pferde, Rindvieh, Schweine, Kleie, Kalisalze, Thomasmehl, Düngekalk und landwirtschaftliche Maschinen):

Die Nahfrachten (bis zu 200 km), deren Bedeutung angesichts des Überwiegens des Nahverkehrs — zu dem ja auch der Eisenbahnverkehr von und zu den ostpreußischen Häfen zu rechnen ist — in Ostpreußen erheblich überwiegt, sind

¹ Vgl. Die Tarifenkschrift vom 29. November 1926.

² Vgl. F. K. Mann, Ostdeutsche Wirtschaftsforschung, a. a. O., S. 37.

außer für Pferde für alle obengenannten Güter heute höher als vor dem Kriege.

Die Frachtsätze für die Entfernungen von 600—700 km (Mitteldeutschland) sind höher bei Schweinen, künstlichen Düngemitteln und Maschinen, niedriger als vor dem Kriege bei Rindern, Kartoffeln, Kleie und Pferden.

Bei den Entfernungen über 1000 km (Westdeutschland) sind fast alle Frachtsätze niedriger als in der Vorkriegszeit.¹

Angesichts der geschilderten Sachlage forderte die ostpreussische Wirtschaft trotz der Staffeltarife immer wieder eine tarifarische Sonderbehandlung. Und erst als diesen Wünschen seit 1925/26 durch Gewährung von Ausnahmetarifen und Frachtrückerstattungen für die wichtigsten Transportgüter entsprochen wurde, zeigte sich eine Besserung. Die Einführung von Ausnahmetarifen konnte erst nach Erlöschen der Vorschrift des Artikel 365 des Versailler Friedensvertrages erfolgen, da vorher die meisten Vergünstigungen für Ostpreußen auch seinem Konkurrenten Polen zugutekamen.

Die Frachtrückerstattungen aus der Ostpreußenhilfe — für die zunächst ein Betrag von jährlich 10 Millionen ausgeworfen worden ist — sind zeitlich begrenzt: sie sind zunächst nur bis zum Jahre 1932 in Aussicht gestellt.

Ob das Verfahren der Frachtrückerstattungen, an dem sich manche Mängel herausgestellt haben, auch weiterhin beibehalten werden soll, ist nicht ganz unumstritten. Jedenfalls muß man sich darüber klar sein, daß eine Abschaffung dieser Vergünstigungen natürlich weitere Umstellungsnotwendigkeiten zur Folge hätte, die die Wirtschaft Ostpreußens von neuem schädigen würden. Es kann sich daher wohl keinesfalls um eine Abschaffung, sondern höchstens um eine Neuregelung der frachtlichen Hilfsmaßnahmen handeln.

Die Ermäßigungen, die Ostpreußen in den letzten Jahren erhalten hat, betragen bei den Waren, die Ostpreußen aus dem Reiche bezieht, insbesondere bei künstlichen Düngemitteln, bis zu 50 Prozent. Bei den landwirtschaftlichen Produkten, die von Ostpreußen nach dem Reiche gehen, sind sie erheblich niedriger (10—30 Prozent). Die Reichsregierung

¹ Vgl. Die Lage der Landwirtschaft in Ostpreußen, a. a. O., S. 10 f.

glaubte in diesem Punkte auf die anderen vorwiegend landwirtschaftlichen Provinzen des deutschen Ostens, insbesondere Pommern und Schlesien, Rücksicht nehmen zu müssen. Immerhin ist durch die Ausnahmetarife und Frachtrückerstattungen Ostpreußen für die begünstigten Transportgüter frachtmäßig durchschnittlich bis an die Ostgrenze Pommerns an seine westlichen Absatz- und Bezugsgebiete herangerückt worden. Ob es in Zukunft möglich sein wird, den ostpreußischen Tarifiermäßigungswünschen noch weiter nachzukommen, hängt davon ab, ob und inwieweit man den Gedanken der „berufungslosen Sonderlage“ Ostpreußens in die Tat umsetzen und die Rücksicht auf andere Gebiete fallen lassen wird — was insofern mit einigen Schwierigkeiten verknüpft ist, als auch diese Gebiete eine rege Propaganda für Linderung ihrer Notlage und besonders der Verschlechterung ihrer Verkehrslage in der Nachkriegszeit durch die Gebietsverluste im Osten entfalten.¹ Demgegenüber wird von ostpreußischer Seite jedoch mit Recht immer wieder darauf hingewiesen, daß sich die Lage dieser Provinz durch ihre räumliche Abtrennung vom Mutterlande und durch den Mangel an Vielseitigkeit ihrer Wirtschaft, wie sie z. B. das ebenfalls schwer geschädigte Schlesien besitzt, besonders zugespitzt hat.²

Hinsichtlich der Vorteile, die die Einführung der Staffeltarife für Ostpreußen mit sich gebracht hat, sind die Ansichten der ostpreußischen Wirtschaftskreise nicht ganz einhellig. Es gibt hier — wie auch in anderen Gegenden Deutschlands — noch erhebliche Meinungsverschiedenheiten über die Zweckmäßigkeit der Staffeltarife. Die Frage hat zwar durch den Beschluß der Ständigen Tarifkommission, das Staffeltarifsystem beizubehalten, inzwischen an Aktualität eingebüßt, gleichwohl ist es auch heute noch lehrreich, einen kurzen Blick auf die Diskussion, die in den Jahren 1926 und 1927 in Presse und Broschüren geführt wurde, zu werfen.

¹ Vgl. z. B. die Ausführungen des Vorsitzenden der Breslauer Handelskammer, Dr. Grund, in: Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart, a. a. O., S. 48 ff., der sogar behauptet, „Schlesien sei noch weit ungünstiger gelegen als Ostpreußen, das immerhin die Gunst der Seelage hat.“

² Vgl. Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft, a. a. O., S. 94., sowie „Denkt an Ostpreußen“, a. a. O., S. 3 ff.

Denn sie gibt ein gutes Bild der verkehrspolitischen Interessen der Provinz.

Während die innerostpreußischen Handelskammern (Allenstein, Elbing, Insterburg, Tilsit)¹ und besonders die Vertreter der ostpreußischen Landwirtschaft² anerkannten, daß die Staffeltarife die Frachtlage Ostpreußens gebessert haben und eine Abflachung der Staffelung oder gar eine Rückkehr zum Kilometerarif die Gesamtinteressen der Provinz erheblich schädigen würde, war die Königsberger Handelskammer³ zum Teil anderer Meinung. Sie gelangte auf Grund einer Untersuchung des Mengenverhältnisses von Nah- und Fernverkehr zu dem Ergebnis, daß der Vorteil Ostpreußens eine Ermäßigung der Nahfrachten verlange, „auch wenn dies nur durch eine Erhöhung der Fernfrachten erfolgen kann.“ Sie schließt sich daher den von der Mannheimer Handelskammer gemachten Vorschlägen an. „Danach sollte zunächst eine Abschwächung der vertikalen Staffel vorgenommen und dann beobachtet werden, wie sich dadurch das Verkehrsbild ändert. Es wird sich dann zeigen, daß ein derartiger, den Bedürfnissen der Wirtschaft mehr angepaßter Tarif keine Abnahme des Fernverkehrs, wohl aber eine Zunahme des Nahverkehrs und damit einen Ausgleich für die gewährten Ermäßigungen bringen wird, und daß somit eine grundlegende Änderung des Tarifsystems erfolgen kann, ohne das finanzielle Ergebnis des Eisenbahnfrachtverkehrs zu gefährden.“ Die Sonderinteressen Ostpreußens sollen nach den Vorschlägen der Königsberger Handelskammer durch Ausnahmetarife gewahrt werden.

Eine Denkschrift der ostpreußischen Landwirtschaftskammer⁴ sucht die Argumentation der Königsberger Handelskammer zu widerlegen. Sie betont besonders,

¹ Dr. Schauen, Ostpreußen und die Staffeltarife der Deutschen Reichsbahn, a. a. O.

² G. Becker, Die ostpreußische Landwirtschaftskammer und die Frage der Staffeltarife der Reichsbahn, a. a. O.

³ Ostpreußen und die Staffeltarife der Deutschen Reichsbahn, Königsberg, a. a. O.

⁴ G. Becker, Die ostpreußische Landwirtschaft und die Frage der Staffeltarife der Reichsbahn, a. a. O.

daß ein einfacher Vergleich der auf nahe und auf weite Entfernungen verfrachteten Gütermengen noch keine Antwort auf die Frage Staffeltarif oder Kilometerarif — auf die es ja schließlich hinausläuft — geben kann, sondern nur eine Gegenüberstellung der geldlichen Belastung. Weiterhin sucht sie verschiedene Berechnungsfehler der Handelskammerdenkschrift, wie die Doppelzählung des Verkehrs zwischen den beiden ostpreußischen Verkehrsbezirken, Mitzählung des frachtfrei beförderten bahneigenen Gutes, Errechnung von Durchschnittsentfernungen aus Nah- und Fernverkehr usw., zu vermeiden. Dabei ergeben sich für den ostpreußischen Eisenbahnverkehr nach Gütermengen folgende Zahlen:

	in Tonnen			
	1924	%	1925	%
Gesamtverkehr	5 383 285	100	6 587 366	100
Davon:				
Binnenverkehr	2 610 622	49,0	2 907 880	44,2
Auslandsnahverkehr (100 km)	847 054	15,8	992 567	15,5
Fernverkehr u. ausl. Fernverkehr	1 925 609	35,2	2 686 919	40,3

Für den Verkehr mit landwirtschaftlichen Produkten und Bedarfsartikeln verschiebt sich das Bild noch weiter zugunsten des Fernverkehrs: im Jahre 1924 standen hier trotz schlechter Ernten einem Nahverkehr von 656 000 to (= 58 Prozent) 465 500 to (= 42 Prozent) Fernverkehr gegenüber. 1925 betrug der Nahverkehr 1 103 691 to (= 60 Prozent), der Fernverkehr 729 242 to (= 40 Prozent). Beim Tierverkehr überwiegt der Anteil der Fernfrachten sogar ganz bedeutend. Das ist für die ostpreußische Landwirtschaft besonders dann wichtig, wenn sie versuchen will, der starken Konkurrenz am Berliner Markte durch Absatz nach entfernten Gebieten auszuweichen.

Berechnet man nun unter Zugrundelegung einer Durchschnittsentfernung von 100 km für die Nahfrachten und von 700 km für die Fernfrachten die Frachten nach der normalen Güterklasse C, so ergibt sich als geldliche Belastung des Gesamtverkehrs der Provinz Ostpreußen (in Mill. Mark)

	1924	1925
für Nahfrachten	34,2	38,7
für Fernfrachten	87,2	115,65

Nimmt man weiter an, daß von den Fernfrachten die Hälfte von den Empfängern getragen wird, so ergibt sich immer noch ein Überwiegen der Fernfrachten über die Nahfrachten 1924 um 9,4 Millionen Mark, 1925 um 19 Millionen Mark — wobei zu berücksichtigen ist, daß 1924 und 1925 der Export und der Bezug von Waren aus dem Reiche anormal gering war.

Für landwirtschaftliche Produkte und Bedarfsartikel allein verschoben sich die Zahlen noch weiter zugunsten der Fernfrachten.

Die Darlegungen der ostpreußischen Landwirtschaftskammer erscheinen auf den ersten Blick sehr einleuchtend und ihre Kritik an den Ausführungen der Königsberger Handelskammerdenkschrift ist zweifellos in den meisten Punkten berechtigt. Gleichwohl dürfte auch die Landwirtschaftskammer die Dinge noch zu einfach sehen. Sie hat daher auch den Widerspruch gegen die Staffeltarife nicht völlig zum Verstummen bringen können. Sicherlich ist es so, daß dieser Widerspruch sich wenigstens zum Teil aus dem Sonderinteresse des Königsberger Handels- und Verkehrsgewerbes ergibt. Dieses Sonderinteresse des Königsberger Hafenplatzes, der in den Staffeltarifen eine Begünstigung der Tendenz zur Ausschaltung des Großhandels sieht und der dieser Entwicklung begreiflicherweise entgegenarbeiten möchte, ist auch von den übrigen Interessenvertretungen der Provinz anerkannt worden. Man hat infolgedessen die Forderung Königsbergs nach Wiedereinführung von Seehafenausnahmetarifen wohl allenthalben als berechtigt anerkannt. Die Ausnahmetarife und die Frachtrückerstattungen der Ostpreußenhilfe sind daher auch auf die Bedürfnisse des Königsberger Hafens abgestellt worden. Im allgemeinen ist man bei den Frachtrückerstattungen etwa so vorgegangen, daß dort, wo z. B. eine 50prozentige Frachtermäßigung für den Eisenbahntransport nach Mitteldeutschland gewährt wurde, für den Verkehr mit den ostpreußischen Seehäfen eine 50prozentige Ermäßigung eintrat.¹

Aber es erscheint zweifelhaft, ob der Widerspruch gegen die Staffeltarife sich allein aus den Königsberger Sonder-

¹ Vgl. Die Lage der Landwirtschaft in Ostpreußen, a. a. O., S. 100/101.

interessen ergibt. Leider fehlt es bisher an einer detaillierten wissenschaftlichen Untersuchung der Frage, inwieweit die Behauptung der Königsberger Handelskammer, daß die Staffeltarife dem allgemeinen Interesse der ostpreußischen Wirtschaft entgegenliefern, berechtigt ist. Eine solche hätte nicht nur Staffel- und Kilometertarif zu vergleichen, sondern zu fragen:

Hat sich die Transportlage Ostpreußens gegenüber der Vorkriegsregelung, also dem Kilometertarif einschließlich der „Ostbahnstaffel“ und der Seehafenausnahmetarife, tatsächlich verbessert? Bei der Betrachtung der Seehafenausnahmetarife wären nicht nur die ostpreußischen, sondern auch die der anderen deutschen Häfen in Rechnung zu ziehen. Denn der Verkehr zwischen Innerostpreußen und Mittel- bzw. Westdeutschland hat sich ja in sehr häufigen Fällen auch der Seehafenausnahmetarife etwa von Kiel und Lübeck nach den westlichen Absatz- und Bezugsgebieten bedient. Es wäre bei der gedachten Untersuchung überhaupt das Ineinandergreifen der verschiedenen Verkehrsmittel mehr zu berücksichtigen, als das bisher geschehen ist. Dabei darf auch die Binnenschifffahrt, die ja in dem eisenbahnarmen und wasserreichen (frisches und kurisches Haff!) Ostpreußen eine besondere Bedeutung hat, und die bedeutend billigere Umschlagsmöglichkeiten nach und vom Seeschiff bietet, nicht vernachlässigt werden. Auch die Wettbewerbsmöglichkeiten des in Ostpreußen wegen des schlechten Zustandes der Straßen, wegen des Kapitalmangels und wegen des Kampfes der Reichsbahn gegen diese Konkurrenz noch sehr wenig entwickelten Kraftwagenverkehrs wären zu beleuchten. Ferner wäre der oft aufgeworfenen Frage nachzugehen, inwieweit das Tarifsysteem der Nachkriegszeit gegenüber demjenigen der Vorkriegszeit gewisse Verkehrsmöglichkeiten unrentabel gemacht hat. Schließlich wäre noch zu prüfen, inwieweit es zweckmäßig ist, den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem Reich auf die unsichere Basis des Eisenbahnverkehrs durch den Korridor zu stellen. Es erscheint nicht ausgeschlossen, daß sich bei einer solchen Untersuchung, die natürlich die Strukturwandlungen des Verkehrs berücksichtigt und sehr

ins Detail gehen müßte und daher im Rahmen dieser Abhandlung nicht durchführbar ist, das Problem der Wirkungen des Tarifsystems der Nachkriegszeit sich zum wenigsten nicht als so einfach darstellen würde, wie das nach den bisher vorgenommenen Betrachtungen der Fall ist.

Aber selbst wenn man bei solchen Überlegungen zu dem Ergebnis kommen sollte, daß das gegenwärtige Tarifsystem den ostpreußischen Interessen weniger gerecht würde, als das vor dem Kriege geltende, so läßt sich daraus doch noch keineswegs ohne weiteres die praktische Forderung ableiten, nunmehr zum Vorkriegssystem zurückzukehren. Denn es gibt kaum einen einschneidenderen und folgenschwereren Eingriff in das Leben einer Volkswirtschaft als eine grundlegende Änderung des Eisenbahntarifsystems. —

Die ostpreußischen Produktions- und Absatzmöglichkeiten werden außer durch die bereits angedeuteten Zusammenhänge noch durch innere Verkehrsschwierigkeiten beeinträchtigt, die hier nur kurz angedeutet werden sollen.

Die Hemmungen, die der Binnenschifffahrt durch den Korridor von polnischer Seite in Gestalt von Zollmaßnahmen, Beschränkungen des Ladens und Löschens auf polnischem Gebiete, mangelhafter Instandhaltung der Wasserwege usw. entgegengestellt werden,¹ haben zusammen mit der Sperrung des Memelflusses den Verkehr auch innerhalb der Provinz in großem Umfange von dem billigeren Wasserweg auf den teureren Eisenbahntransport abgedrängt.² Dazu kommen noch Mißstände im Straßenwesen, die sich immer mehr verschärft haben. Das an sich schon sehr weitmaschige Landstraßennetz Ostpreußens ist im Kriege stark überbeansprucht worden und die Mittel, die bisher zu seiner Wiederinstandsetzung und Erhaltung zur Verfügung standen, haben bei weitem nicht ausgereicht, um wieder erträgliche Verhältnisse zu schaffen. Auch hierin liegt natürlich

¹ Vgl. E. Siehr, Ostpreußische Wirtschaftsprobleme, Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, a. a. O., S. 458, sowie Pariser Abkommen vom 12. Juni 1921, Artikel 67 ff., R. G. Bl., S. 1101 ff.

² Der Binnenschiffahrtsverkehr, der 1912 noch 1 373 000 to betrug, ist im Jahre 1925 auf 587 000 to zurückgegangen. Vgl. A. Hesse, Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft, a. a. O., S. 25.

eine Benachteiligung und eine nicht unerhebliche Belastungserhöhung der ostpreußischen Produktion. —

Das ostpreußische Produktions- und Absatzproblem ist, wie bereits betont wurde, zum größten Teile ein landwirtschaftliches Problem. Nicht nur deshalb, weil es sich um eine vorwiegend agrarische Provinz handelt — 1925 waren von der Gesamtbevölkerung 45,4 Prozent in der Landwirtschaft beschäftigt¹ — sondern auch deshalb, weil Industrie und Handel in hohem Grade wirtschaftlich von der Landwirtschaft abhängig sind. Betrachten wir die Lage der Industrie gesondert, so ist an der — für die meisten Zweige ist es nicht übertrieben, zu sagen: katastrophalen — Verschlechterung ihrer Lage in der Nachkriegszeit außer den für die Landwirtschaft aufgeführten Ursachen insbesondere auch die Verschlechterung der Situation auf dem ostpreußischen Kohlenmarkt schuld. Vor dem Kriege war der Kohlepreis in den ostpreußischen Küstengebieten besonders niedrig, weil sich hier die deutsche und die englische Kohle mit Wettbewerbspreisen eine scharfe Konkurrenz bereiteten. Heute ist die englische Konkurrenz stark eingeschränkt und die ostoberschlesische Kohle war bisher durch den deutsch-polnischen Zollkrieg ferngehalten. Die deutsche Kohle aus Oberschlesien, Mittel- und Westdeutschland ist aber trotz der Ausnahmetarife mit so hohen Frachten belastet, daß dadurch die Rentabilität der ostpreußischen Industrie erheblich verschlechtert worden ist. Die Holzverarbeitende Industrie leidet außerdem noch durch die bereits erwähnte Behinderung der Holzzufuhr aus den früheren russischen Bezugsgebieten.

Die Schädigung, die Ostpreußen durch die Bildung des „polnischen Korridors“ erfahren hat, wirkt sich natürlich in seinen einzelnen Teilen mit verschiedener Schwere aus. Besonders stark betroffen sind die früher westpreußischen Gebiete am Ostufer der Weichsel, die durch die eigentümliche Art der Grenzziehung — die Grenze läuft östlich der Weichseldämme und es besteht keine wirtschaftlich brauchbare Zugangsmöglichkeit zu diesem Strome — von ihrer früher wichtigsten Verkehrsstraße abgeschnitten sind.

¹ Berufszugehörige.

Das Danziger Problem.

Bei der Erörterung der Konkurrenz der Ostseehäfen untereinander und der polnischen Eisenbahntarifpolitik zu ungunsten Ostpreußens ist das Danziger Problem bereits mehrmals gestreift worden. Es soll nunmehr einer eingehenderen Betrachtung unterzogen werden.

Das Danziger und das Korridorproblem sind entstanden durch die Konzessionen, die der Versailler Vertrag den mit größtem Temperament vorgetragenen Forderungen Polens nach einem eigenen „freien“ Zugang zum Meere verbunden mit einer „Rückgabe der überwiegend polnischen Gebiete Westpreußens und Posens“ gemacht hat. Auf die ethnographische Seite der Frage soll hier nicht eingegangen werden: es gibt eine umfangreiche Literatur, die nachweist, wie unhaltbar oder zum wenigsten zweifelhaft diese Begründung für die Ansprüche Polens auf die Korridorgebiete war.¹ Für Danzig besteht ein ethnographisches Problem überhaupt nicht, da diese Stadt auch heute noch zu über neun Zehnteln von Deutschen bewohnt ist. Die wirtschaftliche Bedeutung und die wirtschaftliche Begründung der polnischen Forderung wird unten — bei der Besprechung des Korridorproblems — ausführlicher behandelt werden. Die Erörterungen dieses Abschnittes sollen sich mit der Sachlage befassen, die sich für Danzig durch seine Herauslösung aus dem deutschen Reichsgebiet und durch seine Einbeziehung als Freistaat in das polnische Zoll- und Wirtschaftsgebiet ergeben haben. Auch hierbei wird sich

¹ Vgl. darüber Dr. Joh. Fürst, Der Widersinn des polnischen Korridors, a. a. O., S. 11 ff., u. viele andere.

- 37 -

Berichtigung.

1. Infolge einer irrtümlichen Angabe der Reichsbahndirektion Königsberg ist auf Seite 9 nur der Verkehr zwischen den deutschpolnischen Grenzgebieten angegeben. Es muss daher auf Zeile 17 ff dieser Seite heissen:

Der Verkehr über die Grenze bei
Prostken hat betragen:

	Versand	Empfang
1913 nach bzw. von Russland	85 275 to	460 015 to
1929 nach bzw. von Russland und Polen	7 189 to	383 814 to

2. Auf Seite 12 muss der Danziger seewärtige Güterumschlag für 1913 - wie sich aus den Angaben auf Seite 34 ergibt - nicht mit 1,7 sondern mit 2,1 Mill.to beziffert werden.

zeigen, daß die verkehrspolitischen Fragen im gesamten Problemkomplex eine hervorragende Rolle spielen.

Die polnische Propaganda pflegt gern darauf hinzuweisen, daß Danzig vor dem Kriege „ein kleiner Handelshafen von lokalem oder höchstens Provinzcharakter“¹ gewesen sei, während es durch den wirtschaftlichen Anschluß an Polen zu einem der bedeutendsten europäischen Häfen geworden sei. Sie sucht das durch Hinweis auf die Entwicklung des in der Tabelle auf Seite 11 wiedergegebenen Hafenverkehrs in den Ostseehäfen seit 1913 zu beweisen. Bei oberflächlicher Betrachtung mag diese Tabelle auch zunächst vielleicht die polnische Behauptung zu stützen scheinen. Bei näherer Untersuchung verliert jedoch die Zahlenaufstellung, wie im Folgenden zu zeigen sein wird, ihre Beweiskraft zum allergrößten Teile.

Ähnlich, wenn auch nicht ganz in demselben Maße, wie das Hinterland Königsbergs vor dem Kriege weit über das Gebiet der Provinz Ostpreußen hinausging, erstreckte sich auch der Danziger Handelsverkehr — besonders hinsichtlich seines Exportes — bis tief hinein in den russisch-polnischen Wirtschaftskörper.²

Der Danziger seewärtige Güterumschlag betrug

in der Einfuhr:	1913:	1 235 650 to
i. Durchschnitt d. Jahre 1909—1913:		1 079 918 to
in der Ausfuhr:	1913:	878 471 to
i. Durchschnitt d. Jahr 1909—1913:		1 020 861 to.

Von dem bahnwärtigen Versand des Danziger Hafens sind im Durchschnitt der Jahre 1909 bis 1913 in den Haupthandelsartikeln (Kohle, Düngemitteln, Eisenerzen, Eisen, Eisenwaren, Petroleum, Heringen) ca. 19 Prozent im außerdeutschen Hinterlande abgesetzt worden, und zwar insbesondere Heringe, Düngemittel und Eisen. Der Anteil des Auslandsverkehrs am Versand war also relativ gering. Es hat sich hier zweifellos die fast prohibitive Handelspolitik Rußlands, die — aus strategischen Rücksichten — dem Grenzverkehr gegenüber sehr zurück-

¹ Slawski, Polens Zugang zum Meere und die Interessen Ostpreußens, a. a. O., S. 14.

² Vgl. zum Folgenden: G. Flakowski, Der ökonomische Aspekt des Danziger Problems, a. a. O.

haltende russische Eisenbahnbaupolitik und wohl auch etwas der Wettbewerb der Nachbarhäfen hindernd bemerkbar gemacht.

Anders ist das Bild der seewärtigen Ausfuhr: Danzig bezog ca. 45 Prozent seiner Haupthandelsartikel (Getreide und Mühlenfabrikate, Holz, Zucker, Sirup-Melasse) aus dem russisch-polnischen Hinterlande, und zwar vorzugsweise Mühlenfabrikate, Sirup-Melasse, Zucker und Holz.

Wenn man also Danzig zwar nicht wie Königsberg als einen „vorwiegend russischen Hafen“ bezeichnen kann, so war sein Verkehr mit Rußland doch recht bedeutend. Daß nicht mehr Erzeugnisse der polnischen Landwirtschaft ihren Weg über Danzig nahmen, ist besonders wohl daraus zu erklären, daß für Westrußland natürlich die Ausfuhr über die deutsche Landgrenze eine viel größere Bedeutung hatte als für die innerrussischen Gebiete, die das Hinterland Königsbergs bildeten. Das aus dem Ausland nach Danzig kommende Getreide z. B. stammte zum größten Teile aus Rußland; nur ein kleiner Prozentsatz kam aus Russisch-Polen.

Die Lage Danzigs vor dem Kriege war verkehrswirtschaftlich insofern besonders günstig, als der starke Ausfuhrüberschuß im russischen Verkehr durch einen fast entsprechenden Einfuhrüberschuß im Verkehr mit dem deutschen Hinterlande ausgeglichen wurde. Dadurch wurde natürlich die Frachtgestaltung sehr günstig beeinflusst. Daß der regelmäßige Seeverkehr sich in der Hauptsache auf das Ost- und Nordseegebiet beschränkte und daß der Überseeverkehr einen sehr kleinen Anteil ausmachte, hatte Danzig mit den meisten Ostseehäfen gemein: der größte Teil der aus außereuropäischen Gebieten kommenden Waren wurde beim Danziger sowohl wie beim Königsberger Verkehr zunächst in einem der Nordseehäfen auf Ostseeschiffe umgeschlagen. Nur Trampdampfer vermittelten in geringerem Umfange einen direkten Verkehr mit Übersee. Insbesondere der Petroleumbedarf wurde meist direkt in den außereuropäischen Produktionsgebieten gedeckt.

Die in den letzten Jahren vor dem Kriege in fast allen Seehäfen zu beobachtende Entwicklung vom Eigenhandel

zum Transithandel (Ausschaltung des Zwischenhandels) hatte sich in Danzig besonders bei dem Import von Massengütern gezeigt. Für die Ausfuhr hatte der Danziger Eigenhandel — ausgenommen für Zucker-Melasse und Holz — sich seine alte Stellung noch erhalten können.¹ —

Die Bedingungen, unter die der Danziger Hafen durch die politischen Veränderungen nach dem Kriege gestellt wurde, erschienen zunächst wirtschaftlich nicht ungünstig. Die in der Vorkriegszeit so hinderlichen russischen Zollmauern fielen und Danzig wurde durch die am 10. Januar 1922 in Kraft getretene Zollunion und die einheitliche Verwaltung des Eisenbahnwesens mit seinem natürlichen Hinterlande in engere wirtschaftliche Verbindung gebracht. Dazu war es bis 1924 der einzige Seehafen des polnischen Zollgebiets. So kam es, daß die Entwicklung des Danziger Handels und Seeverkehrs sich zunächst nicht unvorteilhaft anließ — wenn auch natürlich die Hoffnung, daß Danzig auf diese Weise die vorherrschende Stellung in Osteuropa, die es im Mittelalter und zu Beginn der Neuzeit innegehabt hatte, wiedererlangen würde, reichlich übertrieben war. Denn der Verlust dieser Position ist hauptsächlich auf die Einführung der Eisenbahn und auf die Umwälzungen in der Seeschifffahrt zurückzuführen. —

Seit 1924 jedoch hat sich immer deutlicher gezeigt, daß die Verbindung mit Polen auf die Dauer für Danzig bei weitem nicht die Vorteile mit sich brachte, die man vielleicht erwartet hatte. Zwar mag auch die Entwicklung in den letzten fünf Jahren bei oberflächlicher Betrachtung noch recht günstig erscheinen — nähere Untersuchung zeigt jedoch, daß das Bild nicht ohne tiefe Schatten ist.

Der Warenumsatz des Danziger Hafens hat sich seit 1924 folgendermaßen entwickelt² (in 1000 to):

	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Hafeneingang	738	690	640	1517	1832	1793
Hafenausgang	1636	2031	5659	6380	6783	6767

¹ Wockenfoth, Danzig als Handelshafen, a. a. O., S. 16.

² Ost-Europa-Markt vom 1. Oktober 1929, S. 27, die Zahlen für 1929 nach schriftlicher Auskunft der Danziger Handelskammer.

Die Einfuhr hat 1928/29 gegenüber der Vorkriegszeit um ca. drei Viertel, die Ausfuhr sogar um das Fünfeinhalbfache zugenommen. Wie sich die Veränderungen auf die verschiedenen Warenarten verteilen, läßt sich wegen der Nichtvergleichbarkeit der betreffenden Statistiken bzw. ihrer Gruppierung nicht genau angeben. Im Durchschnitt der Jahre 1909—1913 waren die wichtigsten der seewärts eingeführten Güter (in 1000 to):¹

Steinkohlen, Koks und Briketts mit	254,7
Eisenerze, Eisen, Eisenwaren und Maschinen mit	170,5
Düngemittel mit	103,5

Die wichtigsten Ausfuhr Güter waren (in 1000 to):

Getreide, Mehl, Mühlenfabrikate und Kleie mit	412,3
Zucker mit	310,0
Holz mit	252,2

1928 und 1929 wurden seewärts umgeschlagen (in 1000 to):²

	1928		1929	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Lebens- und Genußmittel	350,8	270,0	180,9	593,8
Tierische Erzeugnisse	256,8	50,7	259,4	18,3
Holz und Holzwaren	25,7	914,2	24,3	661,2
Baustoffe und keramische Erzeugnisse	59,1	82,3	23,6	65,4
Brennstoffe	54,4	5401,0	62,2	5382,6
Chemikalien	142,7	35,2	117,6	35,9
Erze, Metalle, Metallwaren	980,5	25,0	1105,8	6,5
Papier, Papierwaren	12,2	1,1	11,0	2,0
Gewebe	9,9	3,8	7,6	0,8
Andere Waren	0,3	0,0	0,03	0,02
	1832,4	6783,3	1792,5	6766,7

Diese Übersicht ergibt, daß die Steigerung der Einfuhr vor allem auf die Mehrzufuhr von Erzen, Metallen, Metallwaren und Schrott (1 105 000 to gegen 170 000 to) zurückzuführen ist, und von diesen Waren machen wiederum Schrott, Erze und Schwefelkies den Hauptteil (über 900 000 to) aus. Auch die

¹ Vgl. G. Flakowski, Der ökonomische Aspekt des Danziger Problems, a. a. O., S.

² Vgl. den Danziger Handelskammerbericht für 1928, S. 26 f., und schriftliche Auskunft der Danziger Handelskammer.

Zufuhr von Lebens- und Genußmitteln sowie tierischen Produkten hat sich erheblich gesteigert.

Die enorme Zunahme der Ausfuhr ist fast ausschließlich auf die Brennstoffausfuhr zurückzuführen. Während vor dem Kriege ca. eine Viertel Million Tonnen Steinkohlen, Koks und Briketts eingeführt wurden, wurden im Jahre 1928 und 1929 jährlich fast fünfeinhalb Millionen Tonnen davon ausgeführt. Auch die Holzausfuhr über Danzig ist — durch Verkehrspolitik und forstwirtschaftlichen Raubbau — stark forciert und von einer Viertel Million vor dem Kriege auf ca. drei Viertel Million Tonnen gesteigert worden.

Alles in allem ist also eine erhebliche Wandlung in der Zusammensetzung des Danziger Hafenverkehrs vor sich gegangen. Dieser Strukturwandel aber ist es, der das zahlenmäßige Wachstum des Güterumschlags nicht zu einer ebensolchen Zunahme des Wohlstandes der Stadt Danzig hat werden lassen. Zwar ist auch vor dem Kriege ein gewisser Teil des Danziger Umschlags nicht auch durch die Hände des Danziger Handels gegangen. Aber heute hat der Transitverkehr, an dem der Handel nicht oder in sehr geringem Umfange beteiligt ist, durchaus das Übergewicht bekommen. Das trifft insbesondere beim Kohlenverkehr sowie beim Verkehr mit Schrott, Erzen und Schwefelkies fast ohne Ausnahme zu. Der Getreideverkehr, aus dem der Danziger Handel vor dem Kriege einen großen Teil seiner Gewinne zog, ist erheblich zusammengeschrumpft. Und die für die Danziger Kaufleute früher recht rentable Kolonialwareneinfuhr ist durch die hohen polnischen Einfuhrzölle weitgehend abgedrosselt worden.

So ergibt sich, daß der Danziger Platz, der früher in erster Linie Handels- und Stapelplatz war, in der Nachkriegszeit in immer größerem Ausmaße auf den bedeutend weniger einträglichen reinen Transitverkehr in Massengütern zurückgedrängt worden ist. Ja, in der letzten Zeit ist sogar, während die Gesamtumschlagsziffer gestiegen ist, der Verkehr in anderen Waren als Brennstoffen zurückgegangen.¹ Ferner zeigt es sich, daß in der Nachkriegszeit die billigen Massengüter

¹ Vgl. den Danziger Handelskammerbericht für 1928.

einen wachsenden Anteil am Danziger Umschlag ausgemacht haben. Man hat den Durchschnittswert bei der Ein- und Ausfuhr pro to für die Jahre 1924—1927 folgendermaßen geschätzt:¹

	Einfuhr	Ausfuhr	
1924	650	340	} Gulden
1925	600	170	
1926	470	80	
1927	350	70	

Während also die Menge der Einfuhr und besonders der Ausfuhr gewachsen ist, ist ihr Wert gesunken. Bei der Ausfuhr zeigt sich die gegenläufige Tendenz von Mengen- und Wertentwicklung in besonders krasser Weise. M. Funk ist auf Grund von Schätzungen zu dem Resultat gekommen, daß „der Gesamtwert der seewärtigen Ein- und Ausfuhr von Waren Danzigs im Jahre 1926 unter Berücksichtigung der Geldentwertung seit der Vorkriegszeit trotz der großen Zunahme des Seeschiffs- und Güterverkehrs nicht viel mehr als neun Zehntel des Wertes der seewärtigen Ein- und Ausfuhr des Jahres 1913 betragen haben dürfte“.²

Betrachtet man die Entwicklung des Danziger Güterverkehrs im letzten Jahrfünft näher, so ergibt sich weiterhin, daß die Zunahme des Seeverkehrs zu einem sehr erheblichen Teile darauf zurückzuführen ist, daß der Verkehr über die „trockene“ Grenze nach Deutschland stark gehemmt war. Die handelsvertragliche Regelung wird wahrscheinlich eine erhebliche Rückwirkung auch auf den Umschlag Danzigs haben. Auf diese Frage wird später noch einmal zurückzukommen sein.³

Schließlich ergibt sich aus den oben wiedergegebenen Statistiken noch eine weitere Verschlechterung für Danzig. Vor dem Kriege war, wie erwähnt, die Frachtenbilanz Danzigs recht günstig. In den letzten Jahren ist sie immer ungünstiger geworden. Infolge des starken Überwiegens der Ausfuhr muß naturgemäß der größte Teil der Schiffe die Hinfahrt

¹ Vgl. Wockenfoth, Danzig als Handelshafen, a. a. O., S. 30.

² M. Funk, Wandlungen in den grundlegenden Wirtschaftszweigen Danzigs seit der Begründung der freien Stadt Danzig, a. a. O., S. 10.

³ Vgl. unten, S. 58 ff.

nach Danzig ohne Ladung zurücklegen: das bedeutet eine erhebliche Verteuerung der Frachtraten.

Der Versuch, den Auswandererverkehr zum Ausgleich der ungünstigen Ladebilanz in der Weise auszunutzen, daß die Kohlenschiffe auf dem Rückweg zur Auswandererbeförderung benutzt wurden, hat sich nicht bewährt, obgleich Danzig auf diesem Gebiete nach dem Kriege infolge der polnischen Auswandererpolitik eine bedeutende Stellung erlangt hat. Die Auswanderung aus Polen ist fast völlig von den großen deutschen Auswandererhäfen Hamburg und Bremen abgezogen worden und hat sich zunächst in Danzig konzentriert. Die Entwicklung des Auswandererverkehrs über Danzig wird durch die folgenden Zahlen gekennzeichnet:

1920	ca. 31 000	Auswanderer
1921	32 815	„
1922	24 885	„
1923	21 240	„
1924	8 878	„
1925	12 621	„
1926	27 551	„
1927	34 873	„
1928	35 283	„

Vergegenwärtigt man sich, daß z. B. im Jahre 1927 der Auswandererverkehr über Hamburg 39 324, der über Bremen 42 665 Personen betrug, so muß dieser Teil des Danziger Hafenverkehrs sehr bedeutsam erscheinen. Die Begünstigung Gdingens, die seit einigen Jahren in steigendem Maße erfolgt ist, läßt jedoch auch hier einen baldigen Rückgang für Danzig erwarten. Im Jahre 1927 betrug der Personenverkehr über Gdingen ca. 8000, im Jahre 1928 bereits fast 18 500 Personen.²

Weitere Schädigungen ergeben sich aus der Abhängigkeit Danzigs von der polnischen Zoll- und Verkehrspolitik, überhaupt von der gesamten polnischen Wirtschaftspolitik. Sie sind häufig besonders deshalb sehr erheblich, weil das de iure Danzig eingeräumte Mitbestimmungsrecht bei diesen Maßnahmen faktisch sehr häufig nicht beachtet und die Dan-

¹ Vgl. Wockenfoth, Danzig als Handelshafen, a. a. O., S. 38.

² Vgl. Jahresbericht der Danziger Handelskammer von 1928, S. 31.

ziger Wirtschaft mit Zolländerungen plötzlich überfallen wird, ohne daß sie sich vorher darauf einrichten konnte. Dadurch, sowie durch die Währungskalamitäten des zollverbundenen Polen hat der Danziger Handel, der ja von vielen Waren recht erhebliche Läger halten muß, oft ungeheure Verluste erlitten — Verluste, die nicht zum wenigsten an der unerfreulichen gegenwärtigen Wirtschaftslage Danzigs Schuld tragen. Die Sprunghaftigkeit und Unberechenbarkeit der polnischen Zollpolitik ist einer der schwersten Schäden für Danzig.

Die Einbeziehung Danzigs in das polnische Zollgebiet erscheint aber auch grundsätzlich besonders deshalb für Danzig nachteilig, weil auf der einen Seite für den polnischen Staat im Interesse seiner Währung eine Schutzzollpolitik wohl durchaus zweckmäßig sein mag, auf der anderen Seite hingegen ein Seehandelsplatz wie Danzig sich nur bei freiem Handelsverkehr voll entfalten kann und durch einen so weit getriebenen Protektionismus wie den polnischen stark geschädigt werden muß. Die Lage war eine andere, als Danzig dem deutschen Zollgebiet angehörte: denn damals konnte Danzig damit rechnen, daß die Beeinträchtigung infolge der deutschen Schutzzollpolitik durch Zuwendungen auf anderen Gebieten wieder ausgeglichen wurden. Der heutige polnische Staat sieht aber natürlich keine Veranlassung, Danzig irgendwelche Entschädigungen für seine Verluste infolge der polnischen Schutzzollpolitik zukommen zu lassen.

Die Unterwerfung Danzigs unter die polnische Zollpolitik hat weiterhin noch einen sehr gewichtigen Nachteil für Danzig gehabt: Die Danziger Wirtschaft und der Danziger Konsum ist in großem Maßstabe auf deutsche Erzeugnisse angewiesen. Diese durch lange Gewöhnung geschaffene Sachlage läßt sich nicht plötzlich aus der Welt bringen. Da die polnische Zollpolitik aber in den letzten Jahren — infolge des Zollkrieges — auf eine immer stärkere Erschwerung des Handelsverkehrs mit Deutschland hinausgelaufen ist, mußte sie natürlich Danzig in besonderem Maße beeinträchtigen.

Die planwirtschaftliche Außenhandelsregelung, die von Polen in den letzten Jahren in steigendem Umfange ange-

wendet worden ist, hat Danzig weitere Schäden zugefügt: die Bildung von Ausfuhrsyndikaten u. a. hat in nicht wenigen Fällen eine Ausschaltung des Danziger Handels zur Folge.¹

Auch auf dem Gebiete der Verkehrspolitik im engeren Sinne hat Danzig lange Jahre hindurch schwere Klage führen müssen.

Der Danziger Hafen wird bekanntlich nicht von der Danziger Regierung, sondern von einem paritätisch aus Danzigern und Polen zusammengesetzten „Hafenausschuß“ verwaltet. An sich soll natürlich nicht nur die Verwaltung, sondern auch die Finanzierung des Hafens und der erforderlichen Neubauten paritätisch geteilt werden. In diesem Punkte haben sich jedoch die Polen sehr zurückhaltend gezeigt. Als sich 1924/25 umfassende Erweiterungs- und Verbesserungsarbeiten am Danziger Hafen als erforderlich erwiesen, war es unmöglich, Polen zu einem nennenswerten Zuschuß hierfür zu bewegen. Die Arbeiten konnten erst begonnen werden, als die Stadt Danzig aus dem Erlöse einer Anleihe dem Hafenausschuß 8 Millionen Gulden zur Verfügung stellte.² Von Danziger Seite wird — wohl mit Recht — behauptet, daß Polen alle die von ihm für Hafenzwecke ausgeworfenen Summen lieber — wenn auch unrentabler — in dem polnischen Hafen Gdingen als in dem seiner Obhut anvertrauten Danziger Hafen investiere.³ Darauf wird noch zurückzukommen sein.

Nicht nur der Umschlag im Danziger Hafen, sondern auch der Ab- und Antransport von und zum Hafen wird vom polnischen Verkehrsministerium wenig gefördert.

Auf den trostlosen Niedergang der Weichselschiffahrt, die in der Vorkriegszeit durch erhebliche Investitionen auf einen ansehnlichen Stand gebracht worden war, soll nur hingewiesen werden. Der Verkehr durch die Einlager Schleuse

¹ Vgl. den Danziger Handelskammerbericht für 1928, S. 23.

² Vgl. Dr. Joh. Fürst, Der Widersinn des polnischen Korridors, a. a. O., S. 95 f.

³ Vgl. Dr. Joh. Fürst, Der Widersinn des polnischen Korridors, a. a. O., S. 31, 44 ff.

betrug 1928 zu Berg nur etwas mehr als die Hälfte von 1913, zu Tal sogar nur etwa ein Drittel des Vorkriegsverkehrs.¹

Von größerer praktischer Bedeutung für den Danziger Umschlagsverkehr ist die polnische Eisenbahntarifpolitik, der auch die Eisenbahnen im Freistaat Danzig unterstehen. Für die Eisenbahnen des Danziger Gebiets waren zunächst die deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung und die deutschen Tarife (Staffeltarife) beibehalten worden. Der Freistaat Danzig war also nicht in das polnische Tarifgebiet einbezogen, so daß ein Transport vom Danziger Hafen in das Korridorgebiet sowohl für den Danziger wie auch für den polnischen Teil der Strecke die relativ hohen Sätze der Anfangsstaffeln zu zahlen hatte.² Das bedeutete eine erhebliche Erschwerung des Verkehrs des Danziger Hafens mit dem früher wichtigsten Teil seines Hinterlandes — eine Erschwerung, die natürlich auf eine entsprechende Bevorteilung des polnischen Konkurrenzhafens Gdingen hinauslief.

¹ Die genauen Zahlen sind nach dem Bericht der Danziger Handelskammer für 1928, S. 31:

	zu Berg	zu Tal
1912	308 038	516 614
1913	334 623	473 214
1924	56 298	101 986
1925	86 619	121 291
1926	87 836	530 702
1927	169 410	154 747
1928	189 650	164 254

² Vgl. Proeller, Wirtschaftsprobleme der Freien Stadt Danzig, a. a. O., S. 14.

Die Fracht zum Danziger Hafen betrug 1928 für 100 kg in Zloty-groschen:

für Getreide				
von	Entfernung km	bei gebrochenen Tarifen	bei Durch- rechnung der polnischen Tarife bis Danzig	Ver- teuerung
Thorn	200	239	180	59
Warschau	388	354	288	66
Lemberg	827	543	472	71

Fortsetzung nächste Seite.

Es hat lange Jahre gedauert, bis Polen den Vorstellungen Danzigs nachgab: erst Ende 1928 hat es der gebrochenen Tarifgestaltung ein Ende gemacht und Danzig völlig in das polnische Eisenbahntarifgebiet einbezogen. Der Vorsprung, den der Gdinger Hafen sich in diesen Jahren verschafft hat, ist natürlich schwer wieder einzuholen.

Auch heute sind noch gewisse Differenzierungen auf dem Gebiete des Tarifwesens zu ungunsten Danzigs bestehen geblieben, insbesondere sind gewisse örtliche Gebühren für Danzig wesentlich höher festgesetzt als für polnische Stationen.¹ —

Das für die Zukunft wichtigste Problem der ganzen Danziger Frage ist wohl die

Konkurrenz zwischen Danzig und Gdingen.

Polen hat die Sonderrechte, die es dem Danziger Hafen gegenüber besitzt, zur Erfüllung seines Wunsches erhalten, einen freien eigenen Zugang zum Meere zu haben. Es hat in Danzig einen Hafen bekommen, dessen günstige Lage und dessen leichte Ausbaumöglichkeiten wohl allen Zukunftsaussichten der Entwicklung des polnischen Handelsverkehrs entsprochen hätten.

Vom ökonomischen Standpunkte betrachtet wäre es daher das einzig Richtige gewesen, wenn Polen nunmehr alle ihm für diese Zwecke zur Verfügung stehenden Mittel zu einem großzügigen Ausbau des Danziger Hafens und seiner Einrichtungen verwandt hätte. Das ist jedoch von Anfang an nicht der Fall gewesen: Polen hat Danzig gegenüber mit

für Stückgüter

von	Entfernung km	bei gebrochenen Tarifen	bei Durch- rechnung der polnischen Tarife bis Danzig	Ver- teuerung
Thorn	200	720	610	110
Warschau	388	1173	1039	134
Kattowitz	598	1158	1400	158
Marienburg (Grenze) . . .	57	280	220	60
Firchau (Grenze)	150	585	475	110

¹ Vgl. den Danziger Handelskammerbericht für 1928.

Zuschüssen gekargt und hat dafür überreichliche Mittel für den Bau eines völlig neuen Hafens bei dem früheren Fischerdörfchen Gdingen, nur etwa 20 km nordwestlich von Danzig, aufgebracht.

Die Begründungen, die Polen für dieses Vorgehen gibt, sind sehr mannigfaltig. Besonders häufig wird die Behauptung aufgestellt, Danzigs Hafen habe für den lebhaften polnischen Seeverkehr nicht ausgereicht. Wenn auch zeitweise tatsächlich die Danziger Umschlagseinrichtungen für den großen Kohlenverkehr aufs stärkste beansprucht waren, so ist diese Begründung doch nicht stichhaltig: denn sie berücksichtigt nicht die leichte Ausbaumöglichkeit des Danziger Hafens. Auch der Gdinger Hafen mußte ja erst ausgebaut werden. Andere Begründungen, wie die, daß Polen mindestens zwei Häfen brauche, weil andere z. T. bedeutend kleinere Länder noch mehr besäßen, sind zu kindlich, um darauf einzugehen. Dagegen erscheint es wichtig, auf eine hie und da in der polnischen Presse auftauchende Argumentation hinzuweisen. Danach soll Gdingen zwar nicht dazu dienen, Danzig in Zukunft einmal zu ersetzen, wohl aber dazu, diese in nicht genügender Abhängigkeit von Polen befindliche Stadt durch wirtschaftlichen Druck seinem Willen gefügig zu machen. Diese politische Begründung ist sehr einleuchtend und sie macht es erklärlich, daß Polen mit solchem Eifer an den Ausbau des auf lange Zeit hinaus unrentablen Gdinger Hafens gegangen ist. Daß Polen sich mit Vorliebe wirtschaftlicher Druckmittel bedient, um Danzig seinem Wunsche gefügig zu machen, dafür bietet die bisherige Entwicklung zahlreiche Beispiele.¹

Den Anstoß zum Bau des Gdinger Hafens hat der Wunsch gegeben, einer neuzugründenden polnischen Kriegsflotte einen Hafen auf polnischem Gebiet zu geben. Aber der weitere Ausbau zu einem großen Handelshafen ist sicherlich nicht zum wenigsten durch die oben wiedergegebene Überlegung veranlaßt worden.

¹ Vgl. darüber die Danziger Handelskammerberichte der Nachkriegsjahre.

Die Durchführung des Hafenbaues, für den ein genaues, etappenweise durchzuführendes Programm aufgestellt wurde, ist einem französisch-polnischen Konsortium übertragen worden. Die Finanzierung, die durch das Bankhaus Morgan erfolgt, hat mancherlei Schwierigkeiten bereitet. Erst seit 1926 hat man sich in diesem Punkte geeinigt. Die Gesamtkosten für die bisher vertraglich mit dem polnisch-französischen Konsortium vereinbarten Wasserbauarbeiten sind auf etwa 75 Millionen Goldfrancs, die der technischen Ausrüstung auf mindestens ca. 35 Millionen Goldfrancs, die Gesamtkosten der Anlagen also auf über 110 Millionen Goldfrancs geschätzt worden. Dazu kommen noch die Ausgaben für den forcierten und stark subventionierten Ausbau einer Stadt, die vorläufig auf 100 000 Einwohner berechnet ist, sowie für die Eisenbahnen, die als Zubringer für diesen zunächst (erste Bauserie) auf 7—8 Millionen to Jahresleistungsfähigkeit berechneten Hafen dienen sollen.

Sehr interessant ist ein Vergleich der Kosten der Hafenerweiterung, die in Danzig in Gestalt des Baues eines neuen Hafenbeckens in Weichselmünde vorgenommen werden, mit den Baukosten des Gdinger Hafens, wie er in der Schrift von Johannsen über Gdingen durchgeführt worden ist.¹ Er wird im Folgenden mit einigen Korrekturen und mit dem Vorbehalt, daß es sich natürlich nur um annähernde Schätzungen handeln kann, wiedergegeben:

Die Jahresleistung des Weichselmünder Hafenbeckens soll 6 bis 8,4 Millionen to betragen. Vorsichtigerweise wird dem Vergleich nur eine Kapazität von ca. 6 Millionen to zugrunde gelegt. Die Kosten dieses neuen Hafenbeckens werden einschließlich der zu seiner Bedienung erforderlichen Erweiterung der Eisenbahnanlagen auf ca. 18 Millionen Goldfrancs geschätzt. Die Kosten allein der Wasserbauarbeiten der ersten Bauserie des Gdinger Hafens, die ihm eine Leistungsfähigkeit von 7 bis 8 Millionen to verschaffen soll, betragen, wie gesagt, ca. 75 Millionen Goldfrancs. Zieht man hiervon 15 Mil-

¹ Johannsen, Gdingen, a. a. O., S. 68 ff. Dieser Schrift sind auch die im Text gegebenen Schätzungen der Kosten des Gdinger Hafenbaues entnommen.

tionen als Erschließungskosten, die auch späteren Hafenerweiterungen in Gdingen zugute kommen, ab — eine für Gdingen recht günstige Rechnung — und rechnet man für Lagereinrichtungen, Eisenbahnbau und Zuschuß für die Stadtentwicklung nur 25 Millionen Goldfrancs, so ergeben sich für — ebenfalls günstig gerechnet — 8 Millionen to Jahresleistung Kosten von etwa 85 Millionen Goldfrancs. Das heißt: die Danziger Neubauten kosten für je eine Million to Jahresleistung etwa 3 Millionen Goldfrancs, die Gdinger Neubauten über 10 Millionen Goldfrancs für die gleiche Kapazität. Die Baukosten in Gdingen sind also reichlich dreimal so hoch wie die in Danzig. Dabei ist die Rechnung durchaus zugunsten Gdingens aufgestellt worden.

Würde man die Hafengebühren in beiden Häfen nach den Kosten bemessen, so müßte sich der Gdinger Hafen als nicht wettbewerbsfähig erweisen. Wenn die Dinge in Wirklichkeit anders liegen und die Hafengebühren in Gdingen nur etwa ein Fünftel für Schiffe, für Güter nur etwa die Hälfte der Danziger Gebühren betragen,¹ so ist das nur durch Übernahme eines erheblichen Teils der Baukosten Gdingens auf die polnischen Steuerzahler, d. h. durch Subventionierung möglich. Eine Subventionierung liegt auch dann vor, wenn, wie es oft geschieht, die polnische Regierung Unternehmungen — besonders auf dem Gebiete des Kohlenhandels — zur Ansiedlung in Gdingen und zur Einrichtung von Lagerhäusern, Umschlagsvorrichtungen usw. unter gleichzeitiger Gewährung bestimmter Vergünstigungen auf steuerlichen und anderen Gebieten veranlaßt. Dazu kommt dann noch, daß

¹ Nach den amtlichen polnischen Prospekten betragen die Hafengebühren:

	Gdingen	Danzig
Schiffe in Ballast oder mit bis		
10 % Belastung	0,2	0,11
darüber	0,04	0,11—0,24
Abgaben für Güter:		
Grundsätzlich pro to	0,72	1,28
Massengüter pro to	0,40	0,82
Kohle, Erze pro to	0,20	0,54

Vgl. Osteuropa-Markt vom 1. Oktober 1929, S. 22.

in Polen an sich schon die Steuern, die Löhne usw. niedriger sind als im Freistaate Danzig.

Diesen Umständen zusammengenommen verdankt es Gdingen, daß sich sein Verkehr in der kurzen Zeit seines Bestehens neben Danzig in einem so lebhaften Tempo entwickeln und daß es schon in den letzten Jahren zu einer recht fühlbaren Konkurrenz gegenüber Danzig werden konnte.

Die folgende Tabelle gibt die Entwicklung des Gdingener Hafenverkehrs seit 1924 wieder (in to):

Jahr	Import	Export	Gesamtumschlag
1924	651	9 089	9 720
1925	1 646	49 745	51 589
1926	178	410 297	410 475
1927	6 702	891 497	898 199
1928	190 962	1 765 057	1 956 019

Die Zusammensetzung der Ein- und Ausfuhr war im Jahre 1928 die folgende (in to):

	Einfuhr	Ausfuhr
Exportkohle	—	1 665 792
Bunkerkohle	—	92 479
Zement	—	1 000
Thomasmehl	101 855	—
Salpeter	7 572	—
Phosphat	5 100	—
Reis	57 427	—
Pflastersteine	788	—
Eisenklötze	2 826	—
Schrott	8 560	—
Salz	—	1 760
Stückgüter	2 335	1 926
Insgesamt	<u>190 962</u>	<u>1 762 957</u>

Gdingen ist also in überwiegendem Maße Kohlenexporthafen und hat infolgedessen eine äußerst ungünstige Frachtbilanz. Auch die dadurch bedingte Unterlegenheit gegenüber Danzig und anderen Konkurrenzhäfen muß durch die niedrigen Hafengebühren, d. h. durch Subventionen, ausgeglichen werden.

Aber die bisherige Entwicklung zeigt sehr deutlich, daß es nicht beabsichtigt ist, Gdingen auf die Rolle eines Kohlenexporthafens für Polen zu beschränken. Es werden vielmehr mit staatlicher Hilfe eine ganze Anzahl von Ein-

richtungen geschaffen, die dazu bestimmt sind, einen Teil der bisher über ausländische Häfen gehenden polnischen Einfuhr nach Gdingen zu ziehen. So ist es z. B. durch die Einrichtung einer Reisschälmaschine gelungen, den Reisimport beträchtlich zu steigern. Durch den Bau weiterer Anlagen, wie z. B. eines Ölwerkes, einer Kühlhalle für Heringe usw. soll auf anderen Gebieten Entsprechendes erreicht werden.¹ Ferner ist geplant, die ziemlich beträchtliche Baumwolleneinfuhr Polens von Bremen nach Gdingen abzulenken — trotz eines mißlungenen Versuchs, den der Danziger Handel schon früher in dieser Richtung unternommen hat, und obgleich die zu diesem Zwecke seinerzeit in Danzig gebauten Baumwoll-Lagerhäuser noch vorhanden sind. So entwickelt sich Gdingen immer mehr zu einem Konkurrenzhafen für Danzig.² Von dem Gesamtverkehr beider Häfen (in der folgenden Aufstellung = 100 gesetzt) entfielen in Prozenten auf Danzig und Gdingen:

	Danzig	Gdingen
1923	100	—
1924	99,6	0,4
1925	98,1	1,9
1926	95,4	6,6
1927	89,7	10,3
1928	81,6	18,4

Polen treibt im Hinblick auf das Korridorproblem in Gdingen eine sehr großzügige, aber auch sehr rücksichtslose Politik. Auf ihre Aussichten wird bei der Erörterung des Korridorproblems zurückzukommen sein.



¹ Wockenfoth, Danzig als Handelshafen, a. a. O., S. 69.

² Der Danziger Handelskammerbericht für 1928 stellt bereits fest, daß, obgleich der Gesamtumschlag infolge der zunehmenden Kohle-, Erz- und Schrotttransporte zugenommen hat, der übrige Verkehr Danzigs eine abnehmende Tendenz aufwies.

Das Korridorproblem.

Das Danziger Problem hängt aufs engste zusammen mit dem Problem des sogenannten polnischen Korridors und das Korridorproblem ist gewissermaßen die Spitze des hier behandelten Problemkomplexes — zugleich aber auch die Grundlage für viele der Probleme, die sich im deutschen Nordosten ergeben haben. Das Korridorproblem stellt sich jedoch — genau betrachtet — letzten Endes weniger als ein wirtschaftliches, sondern als ein politisches Problem dar. Das muß gegenüber der polnischen Propaganda betont werden, die gerade auf diesem Gebiete immer wieder versucht, politische Dinge auf wirtschaftliche Geleise zu schieben. Es erscheint daher zweckmäßig, den wirtschaftlichen Erörterungen einige kurze Worte über die politische Seite der Frage voranzuschicken.

Es ist eine politische Unmöglichkeit und eine große Unklugheit des Versailler Vertrages gewesen, daß er, um Polen den vom Standpunkt dieses Landes wohl erwünschten, wenn auch sicher wirtschaftlich nicht unbedingt erforderlichen eigenen Zugang zum Meere zu verschaffen, ein Stück Land mitten aus dem Körper des deutschen Reiches herausriß. Er hat damit eine Wunde geschlagen, die politisch vielleicht noch weniger als wirtschaftlich verheilen kann. Es ist ein Rückfall in längst überwundene Zustände, wenn ein großes Land und einheitliches Wirtschaftsgebiet in mehrere Teile zerrissen wird. Wenn man Land annektieren will, so darf man das höchstens an der Peripherie tun: das ist eine alte politische Erfahrungsweisheit. Jedenfalls geht das Argument, das damals von den Verfassern des Friedensvertrages verwendet wurde und heute noch von Polen gebraucht wird: daß es sich beim Korridor um ein ethnographisch überwiegend polnisches Gebiet gehandelt habe, durchaus an dem Kern der Sache vorbei — ganz abgesehen davon, daß die polnische

Mehrheit in diesem Landstrich vor 1919 sehr zweifelhaft war.¹ Mit dem gleichen Rechte hätte Deutschland gewisse überwiegend von Deutschen bewohnte Distrikte an der Weichsel und an der Wolga für sich beanspruchen können — und unter dem gleichen Gesichtspunkte müßte heute Polen einen großen Teil seiner Randgebiete wieder an seine Nachbarn abtreten.

Es ist notwendig, sich diese politischen Überlegungen bei der Behandlung der wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Seite des Korridorproblems vor Augen zu halten. —

Die Argumente, mit denen die polnische Propaganda den Schaden, der Deutschland durch die Zerreißung seines Gebietes entstanden ist, zu bagatellisieren bemüht ist, sind zum großen Teil so wenig stichhaltig, daß sie auf einen einigermaßen kritischen Leser kaum Eindruck machen können. Besonders die immer wiederholten Hinweise auf die Existenz anderer Korridore sind von einer geradezu kindlichen Naivität. Ein Beispiel mag dies illustrieren. Smogorzewski² schreibt: „Vous allez de Ble à Schaffhouse, deux villes suisses. Mais n'oubliez pas de vous munir de passeports et de visas nécessaires: vous traversez en route le „corridor“ allemand.“ Ein Blick auf die Landkarte genügt, um diesen Vergleich zu entkräften. Und ähnlich steht es mit den anderen „Korridoren“. —

Der Friedensvertrag hat Polen als eine Art Staatsservitut die Pflicht auferlegt, „Deutschland für den Eisenbahn-, Draht- und Fernsprechverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das polnische Gebiet die volle Möglichkeit geeigneter Betätigung zu gewährleisten.“ Zur Durchführung dieser im Artikel 98 des Versailler Vertrages enthaltenen Bestimmung ist am 21. April 1921 in Paris ein Abkommen getroffen worden, das am 1. Juni 1922 in Kraft getreten ist und einer Epoche dauernder Schikanen von polnischer Seite ein Ende gesetzt hat. Das Zustandekommen dieses Abkommens hat große Schwierigkeiten verursacht, weil sich Polen — entgegen dem Sinne des Versailler Vertrages, der Deutschland sicherlich völlige

¹ Daß sie auch Polen zweifelhaft war, läßt sich daraus erkennen, daß man es vermieden hat, es für diese Gebiete zu einer Volksabstimmung kommen zu lassen.

² La Pologne, L'Allemagne et le „Corridor“, a. a. O., S. 41.

Durchgangsfreiheit gewährleisten wollte — auf den Buchstaben des recht wenig präzise formulierten Artikel 98 berief, der vielleicht gewisse Auslegungen zu Ungunsten Deutschlands zuließ. Es ist deshalb unberechtigt, wenn Polen darauf hinweist, es sei in dem Abkommen von 1921 über seine Verpflichtungen hinausgegangen, und es ist ein starkes Stück, wenn von der polnischen Propaganda aus einer Denkschrift des Auswärtigen Amtes und aus einer Werbeschrift der Reichsbahndirektion Königsberg, die der Belebung des lange Zeit hindurch — der polnischen Schikanen vor 1922 wegen nicht ohne Grund — gemiedenen Handelsverkehrs nach dem deutschen Osten dienen sollte, einige Absätze herausgegriffen werden, um damit nachzuweisen, daß deutsche amtliche Stellen mit der getroffenen Regelung durchaus zufrieden seien.¹

Die Regelung des Durchgangsverkehrs nach Ostpreußen ist im wesentlichen die folgende:

Es sind Deutschland nicht, wie man es nach der zitierten Bestimmung des Versailler Vertrages hätte erwarten sollen, einige exterritoriale Eisenbahnlinien zugewiesen worden, sondern der deutsche Durchgangsverkehr erfolgt auf polnischen Linien unter polnischer Kontrolle und mit polnischem Personal. Eine reibungslose Abwicklung des Durchgangsverkehrs ist also abhängig von der Qualität des polnischen Verwaltungsapparates und von dem guten Willen der polnischen Behörden. In den ersten Jahren ist über das Nichtvorhandensein dieser Voraussetzungen ständig Klage geführt worden: in der letzten Zeit haben sich diese Zustände gebessert. Aber auch heute bestehen noch überreichliche Möglichkeiten für Polen, den deutschen Durchgangsverkehr durch schikanöse Maßnahmen jederzeit zu behindern, und es ist zweifelhaft, ob das in Danzig eingesetzte Schiedsgericht einen ausreichenden und besonders einen genügend schnell einsetzenden Schutz gegen polnische Übergriffe bieten kann. Denn der

¹ Vgl. Slawski, Polens Zugang zum Meer und die Interessen Ostpreußens, a. a. O., S. 66 f. C. Smogorzewski, La Pologne, L'Allemagne et le „Corridor“, a. a. O., S. 35 ff. Eine Widerlegung dieser polnischen Behauptung gibt Dr. Joh. Fürst, Der Widersinn des polnischen Korridors, a. a. O., S. 124 ff.

Wortlaut des Abkommens ist keineswegs in allen Punkten den deutschen Interessen entsprechend abgefaßt. Besonders unverständlich erscheint die Bestimmung, daß Polen das Recht haben soll, mit achtundvierzigstündiger Kündigungsfrist den Durchgangsverkehr „in Fällen eines Krieges in Europa“ (!) (Artikel 9) zu sperren.¹ Auch der Mangel einer Vorschrift darüber, daß Polen bestimmte Linien dem deutschen Durchgangsverkehr offenhalten muß, macht sich aufs nachteiligste bemerkbar. So konnte Polen die Strecke über Münsterwalde durch Abbruch der Münsterwalder Brücke unterbrechen und so kann Ostpreußen immer wieder durch Gerüchte über einen beabsichtigten Abbruch der Dirschauer Weichselbrücke beunruhigt werden. Weitere Gefahren für den Durchgangsverkehr ergeben sich aus dem Umstande, daß Polen die Polizeihochheit über die deutschen Transporte durch den Korridor hat und daß ihm die Möglichkeit einer Berufung auf die Klausel der höheren Gewalt bei Streiks, Kriegen usw. zusteht. Welche Schwierigkeiten z. B. daraus entstehen können, daß Polen auf seinem Hoheitsgebiet die Haftung für die deutschen Transporte trägt, das hat sich u. a. bei dem Stargarder Unglück im Jahre 1925 gezeigt. Noch heute ist die Frage der Entschädigung der damals Verunglückten nicht geklärt.

Der Abwicklung des deutschen Durchgangsverkehrs steht nach der gegenwärtigen Regelung eine erheblich verminderte Zahl von Bahnstrecken und Zügen zur Verfügung. Wenn die gegenwärtige Besetzung der Züge einen Bedarf nach größerer Ausdehnung des Zugverkehrs nicht zum Ausdruck bringt, so ist das in erster Linie darauf zurückzuführen, daß der Zwischenverkehr auf der langen Korridorstrecke fortgefallen ist. Dadurch sowie durch die Vorschrift des Artikels 22 des Pariser Abkommens, nach dem der Durchfuhrverkehr nicht die kürzeste Korridorstrecke, sondern den kürzesten Verbindungsweg zwischen deutscher Abgangs- und Empfangsstation wählen muß, wird die Rentabilität der durch den Korridor

¹ Gegen solche Maßnahmen besteht allerdings Berufungsmöglichkeit beim Danziger Schiedsgericht.

führenden Eisenbahnstrecken im Personen- und im Güterverkehr erheblich beeinträchtigt.

Nicht nur auf ein häufigeres Ablassen von Zügen, sondern auch auf eine Inbetriebsetzung ganzer Strecken — wie z. B. auf der Linie Marienwerder-Münsterwalde-Konitz-Neu-Stettin — mußte verzichtet werden, so daß der Verkehr Süd-Ostpommerns mit Ostpommern nur noch möglich ist über Dirschau-Schneidemühl oder Bromberg-Schneidemühl, d. h. auf einer bis zu 75 Prozent längeren Wegstrecke.

Besonders unangenehm machen sich außer dem Zeitverlust, der sich bei der Durchfahrt durch den Korridor ergibt, auch die vielen Zeit und Arbeit kostenden Formalitäten bemerkbar, die im Pariser Staatsvertrage vorgesehen sind. So ist z. B. im Interesse der polnischen Frachteinnahmen vorgeschrieben, daß die Stückgutwagen mit mindestens 25 Prozent des Ladegewichts ausgenutzt sein müssen, d. h. mit durchschnittlich 3—4 to, während nach den innerdeutschen Bestimmungen 2 to ausreichen. Es müssen also für die 200 km Fahrt durch den Korridor besondere Stückgutwagen zurechtgeladen werden, was u. U. den Aufenthalt an der Grenze erheblich verlängert und beträchtliche Kosten verursacht.

Dazu kommt noch die Verpflichtung, den deutschen Transporten durch den Korridor eine unverhältnismäßig große Zahl von Begleitpapieren beizugeben. Polen verlangt, wie beim regelrechten Auslandsverkehr, für jede Sendung eine besondere Frachtkarte. Weiterhin müssen für jeden Durchgangszug Zuglisten in elffacher Ausfertigung hergestellt werden und außerdem für jeden Stückgutwagen 7 Ladelisten. Bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 30 Güterzügen müssen also täglich 330 Zuglisten mit eingehenden Angaben ausgestellt werden, die Ladelisten und Frachtkarten für jede einzelne Sendung nicht gerechnet.¹

Für die Transporte durch den Korridor hat die deutsche Reichsbahn den polnischen Tarif zu zahlen: und zwar den Normaltarif, berechnet nach den relativ hohen Anfangsstaffeln des polnischen Staffeltarifs. Da die Reichsbahn ihren

¹ Vgl. Joh. Fürst, Der Widersinn des polnischen Korridors, a. a. O., S. 140 f.

Benutzern gegenüber die Sätze des deutschen Tarifs berechnet, muß sie bei Transporten auf weitere Entfernungen und bei den nach Ausnahmetarifen gefahrenen Sendungen einen Verlust tragen. —

Aus allem¹ ergibt sich, daß der ostpreußische Durchgangsverkehr im Pariser Vertrag noch keineswegs befriedigend geregelt ist. Wenn auch die Bestimmungen des Pariser Vertrages in den letzten Jahren von polnischer Seite oft in entgegenkommender Weise angewendet worden sind, so ist die Durchgangsfreiheit doch durchaus keine „volle“, wie im Versailler Vertrage vorgeschrieben, sondern sie ist durch verschiedene Bindungen, deren Berechtigung meist zweifelhaft und deren Sinn vom wirtschaftlichen Gesichtspunkt oft unverständlich ist, ungebührlich beschränkt worden. Der Korridor ist noch immer eine latente Bedrohung der ostpreußischen Wirtschaft. Am deutlichsten zeigt sich das vielleicht auf dem Gebiete des Kredits, für den in Ostpreußen fast überall der Zins um eine besondere Risikoprämie von 1 bis 2 oder mehr Prozent erhöht ist. Es widerspricht durchaus den Tatsachen, wenn Smogorzewski behauptet: „Les frontières du „Corridor“ sont économiquement invisibles“² und Polen kann nicht mit Recht von sich sagen, daß es den klugen Rat befolgt habe, den Hugh Dalton ihm gegeben hat: „de faciliter par tous les moyens possibles les communications à travers le corridor“.

Die Beschränkung des deutschen Durchgangsverkehrs liegt nun ganz in der Richtung der polnischen Politik. Diese versucht — wie bereits angedeutet wurde — die Korridorfrage als ein wirtschaftliches und insonderheit als ein verkehrspolitisches Problem darzustellen. Und hier ist es ihr mit großer Tatkraft zur Durchführung gebrachtes Bestreben, das zahlenmäßige Verhältnis des Ost-Westverkehrs zum Süd-Nordverkehr durch den Korridor möglichst zugunsten des letzteren zu verändern. Polen hofft dadurch die wirtschaftliche Rechtfertigung für die Forderung nach einem eigenen Zugang zum

¹ Im Rahmen dieser Abhandlung können nur einige wesentliche Einschränkungen der Durchgangsfreiheit erwähnt werden. Das Pariser Abkommen enthält deren noch viele.

² La Pologne, L'Allemagne et le „Corridor“, a. a. O., S. 32 ff.

Meere, die wohl nach seinem eigenen Gefühl in der ersten Zeit nicht genügte, nachträglich zu schaffen.¹ Allerdings verläßt es sich auch hierbei zum Teil auf die Oberflächlichkeit der Leser seiner Propagandaschriften, die nicht erkennen sollen, wie künstlich diese Forcierung des Süd-Nordverkehrs ist.

Zwei Mittel sind es besonders, die der Erreichung des gedachten Zieles dienen: die Zollpolitik und vor allem die Tarifpolitik der polnischen Eisenbahnen. Die bereits erwähnte Benachteiligung des polnisch-ostpreußischen Grenzverkehrs über Prostken, die Sperrung des Memelflusses für den Holzexport aus dem Wilnagebiet und die Behinderung bzw. Nichtbegünstigung des Durchfuhrverkehrs nach Sowjetrußland wirken zusammen auf eine Stärkung des Südnordverkehrs durch den Korridor auf Kosten des Ostwestverkehrs hin. Insbesondere die südliche Umgehung Ostpreußens durch tarifarische Günstigerstellung des Eisenbahnverkehrs von Wilna über Thorn nach Danzig und Gdingen — durch die die Frachten auf dieser ca. 880 km langen Strecke niedriger geworden sind als die der nur 487 km langen und auf deutschem Gebiet durch Wettbewerbstarife verbilligten Strecke über Königsberg — hat schon recht greifbare Erfolge in der Richtung der polnischen Wünsche gebracht. So ist es dahin gekommen, daß z. B. ein großer Teil des — gegenüber früher wesentlich gesteigerten — Holzexports aus Nordpolen und dem Wilnagebiet, der früher über Memel und Ostpreußen ging, heute seinen Weg in der Südnordrichtung durch den Korridor nimmt, während er früher teils in der Ostwestrichtung, teils auf dem Seewege von Königsberg weiterbefördert wurde. (Es ist von polnischer Seite sogar der Vorschlag gemacht worden, die südliche Umgehung Ostpreußens durch den Bau einer Bahn längs der Südgrenze der Provinz noch weiter zu fördern.)

¹ Vgl. C. Smogorzewski, La Pologne, L'Allemagne et le „Corridor“, a. a. O., S. 57 ff.: „le trafic polonais dans le „corridor“ est près de six fois plus important que le trafic allemand à travers le „corridor“. C'est la justification la plus éclatante de la restitution de la Poméranie à la Pologne“.

Aber alle diese Maßnahmen hätten bei weitem nicht ausgereicht, die ungeheure Zunahme besonders des Exportverkehrs auf der Südnordlinie zu schaffen, die wir aus der folgenden Statistik ersehen.¹

Jahr	Südnordverkehr	Ostwestverkehr
	(in 1000 to)	
1925	2,851	2,084
1926	6,747	5,517
1927	8,620	4,177

Diese Zunahme des Korridorverkehrs verdankt Polen der Tatsache, daß es ihm gelungen ist, in den letzten Jahren einen großen Teil des Exports Oberschlesiens über die Häfen Danzig und Gdingen zu leiten, und hierin liegen auch die hauptsächlichsten Hoffnungen Polens für die Zukunft.

Begünstigt durch den englischen Bergarbeiterstreik vom Jahre 1926 ist es Polen mit Hilfe ganz außerordentlich niedriger, wahrscheinlich verlustbringender, Eisenbahntarife geglückt, seine Kohlenausfuhr aus den ober-schlesisch-galizischen Distrikten über Danzig und Gdingen von 0,6 Mill. to im Jahre 1925 auf über 7 Mill. to im Jahre 1928 zu steigern. Die Tarife von Oberschlesien nach der polnischen Küste für 1 Tonne Kohlen betragen 1929 nur 3,39 Mk., die von Deutsch-Oberschlesien nach Stettin jedoch 14,34 Mk.²

Durch diese Politik hat es Polen verstanden, seiner Kohle auf Kosten der englischen, z. T. aber auch der deutschen Ausfuhr in den nordischen Ländern ein wachsendes Absatzgebiet zu schaffen, das ihm bisher nicht wieder entrissen werden konnte. Seit Ende 1929 sind zwischen der englischen und der polnischen Kohlenindustrie Verhandlungen geführt worden, die eine Regelung des Wettbewerbs in den skandinavischen Ländern zum Ziel hatten.³

Polen hat seine Zukunftshoffnungen bezüglich der Steigerung des Kohlenexports sehr hoch gespannt: man liest häufig von dem Plan, die Kohlenausfuhr über den Korridor

¹ Vgl. Smogorzewski, La Pologne, l'Allemagne et le „Corridor“, a. a. O., S. 58.

² Hesse, Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft, a. a. O., S. 70.

³ Vgl. die Pressenachrichten vom 9. und 10. Januar 1930.

bis auf etwa 15 Millionen to jährlich zu steigern. Aber es ist natürlich durchaus unsicher, ob es Polen möglich sein wird, seinen Kohlenexport auch dann noch zu erhöhen oder ihn nur in dem erreichten Umfange aufrechtzuerhalten, wenn von seiten Englands einmal energischere Versuche zur Rückgewinnung des Verlorengegangenen gemacht werden sollten. Die Produktionskosten der polnischen Kohle sind zwar erheblich geringer als die der englischen: aber die hohen Frachtkosten — besonders bis zur Küste — kompensieren diesen Vorteil wieder. Und es ist weiterhin zu berücksichtigen, daß der große Zuwachs des polnischen Korridorverkehrs über Danzig und Gdingen zum nicht geringen Teile auf die Erschwerung des Handelsverkehrs mit Deutschland infolge des Zollkrieges zurückzuführen ist.¹

Der starke Aufschwung des Korridorverkehrs hat ja erst eigentlich im Jahre 1926 begonnen: d. h. mit der durch den englischen Bergarbeiterstreik geschaffenen Kohlenexportkonjunktur und mit dem Beginn des Zollkrieges gegen Deutschland (Sommer 1925). Das zeigt die folgende Zahlenaufstellung ganz deutlich:²

Jahr	Polnische Gesamteinfuhr		Von der Menge gingen über den Danziger Hafen %	über den Gdinger Hafen %	Polnische Gesamtausfuhr		Von der Menge gingen über den Danziger Hafen %	über den Gdinger Hafen %
	Menge (Mill. to)	Wert (Mill. Gold-Zloty)			Menge (Mill. to)	Wert (Mill. Gold-Zloty)		
1920	3,53	—	53		0,62	—	43	
1921	4,84	—	27		2,03	—	19	
1922	4,13	0,84	11		9,14	0,65	5	
1923	3,19	1,12	20		17,65	1,20	6	
1924	2,41	1,48	31	0,002	15,74	1,27	10	0,06
1925	3,41	1,60	20	0,045	13,60	1,27	15	0,3
1926	2,44	0,90	26	0,008	22,30	1,31	25	1,09
1927	4,90	1,68	31	0,14	20,36	1,46	31	4,5
1928	5,16	1,95	35	3,6	20,42	1,46	33	9,5

¹ Vgl. hierzu Wockenfoth, Danzig als Handelshafen, a. a. O., S. 51 ff., sowie Dr. Joh. Fürst, Der Widersinn des polnischen Korridors, a. a. O., S. 72 ff.

² Zum Teil entnommen aus Wockenfoth, Danzig als Handelshafen, a. a. O., S. 51 f.

Sobald hier einmal wieder normale Verhältnisse eingetreten sein werden, wird sich wahrscheinlich auch eine rückläufige Tendenz im Export über Danzig und Gdingen und damit im Süd nordverkehr des Korridors einstellen. Eine derartige Entwicklungstendenz läßt sich schon jetzt an manchen Einzelbeispielen beobachten. Das provisorische Holzabkommen vom 23. November 1927 zwischen Deutschland und Polen hat z. B. einen starken Rückgang der polnischen Holz ausfuhr über seine Häfen zur Folge gehabt. Auch eine künftige Wiederherstellung normaler Beziehungen zu Litauen wird den Korridorverkehr durch Verminderung der Holz ausfuhr aus dem Wilnagebiet erheblich verkleinern. Ähnliche Wirkungen dürfte auf anderen Gebieten eine handelsvertragliche Verständigung mit Rußland haben. Aus alldem ergibt sich die Notwendigkeit, bei der Beurteilung des Verhältnisses des Süd nordverkehrs zum Ostwestverkehr im Korridor sich sowohl seine Zusammensetzung vor Augen zu halten, um nicht durch die hohen Gewichtsziffern der Kohlentransporte geblendet zu werden, wie auch die eigenartige handelspolitische Lage zu berücksichtigen, die Polen von einem großen Teil seiner natürlichen Bezugsgebiete und Absatzwege abgeschnitten und seinen Außenhandel künstlich auf den Korridor gelenkt hat.

Es wäre jedoch verfehlt, über diese und ähnliche Überlegungen die Tatsache zu vergessen, daß Polen ein starkes politisches Interesse daran hat, einen möglichst umfangreichen Nord südverkehr durch den Korridor aufrechtzuerhalten, und daß es bereits jetzt mancherlei Maßnahmen getroffen hat, um dieses Ziel auch bei einer Änderung der handelspolitischen Lage zu erreichen. Und zwar ist es hier insbesondere wieder die Verkehrspolitik, die als wirksames Mittel zu diesem Zwecke verwendet wird. Die großzügigste Maßnahme auf diesem Gebiete ist wohl der Bau der sogenannten Kohlenmagistrale, einer direkten fast geradlinigen Eisenbahnlinie von Ostoberschlesien nach Gdingen über Herby-Zdunska-Wolja-Hohensalza-Bromberg, die gegenüber der gegenwärtigen Verbindung über Czenstschau-Kolußki-Lowicz-Kutno-Thorn eine Abkürzung um etwa 130 km, d. h. um ca. 20 Prozent

bringen soll. Der Abschnitt von Bromberg bis Gdingen ist bereits im Bau — seine für 1930 geplante Vollendung ist allerdings durch allgemeine Sparmaßnahmen wesentlich hinausgeschoben worden. Der südliche Teil dieser Eisenbahnverbindung ist vorläufig noch nicht in Angriff genommen. Wenn diese Linie einmal fertiggestellt ist, wird sie eine erhebliche Konkurrenz insbesondere für Stettin bringen und einen nicht geringen Teil des gegenwärtigen Verkehrs über diesen Hafen auf den Korridor ablenken.

Eine zweite großzügige Maßnahme zugunsten des Korridorverkehrs liegt in der Tarifpolitik der polnischen Eisenbahnen. Polen hat dieses Mittel — darauf wurde mehrmals hingewiesen — bereits in den letzten Jahren in großem Stile zur Förderung seines Korridorverkehrs verwendet. Die Konkurrenz der oberschlesischen Kohle gegenüber der englischen ist nach dem Bergarbeiterstreik nur durch ganz unverhältnismäßig niedrige, mit Verlust verbundene Frachten ermöglicht worden und Polen hat seine Kohlentarife jeweils nach der Marktlage auf dem skandinavischen Kohlenmarkte bemessen und verändert.

Weiterhin ist Polen bemüht, durch Tarifabkommen mit der Tschechoslowakei, Rumänien, Ungarn usw. den Verkehr mit diesen Ländern den deutschen Häfen Hamburg und Stettin zu entziehen und ihn über den Korridor zu leiten.

Andere Maßnahmen zur Förderung des Korridorverkehrs, wie der häufig diskutierte Plan einer Kanalverbindung zwischen Oberschlesien und der polnischen Ostseeküste, der aber wegen der Kapitalarmut Polens vorläufig keine Aussicht auf Verwirklichung hat, die Gründung einer polnischen Kohlenverkaufsgesellschaft in Stockholm, die Ende 1929 erfolgt ist, usw. sollen hier nur erwähnt werden, um zu zeigen, mit welcher Energie sich Polen des Korridorproblems annimmt. — —

Die vorstehenden Ausführungen haben gezeigt, eine wie erhebliche — wenn auch nicht auf allen Gebieten gleich große — Bedeutung den Verkehrsfragen im Rahmen der Gesamtproblematik des deutschen Nordostens zukommt und wie eng die verschiedenen Probleme miteinander zusammenhängen. Sie haben jedoch auch erkennen lassen, daß die Politik in dem gesamten Fragenkomplex eine sehr bedeutende, oft sogar beherrschende Rolle spielten. Das trifft, wie gezeigt, vor allem für das Korridorproblem zu. Aber auch bei der Betrachtung des ostpreußischen und des Danziger Problems trat aus dem Hintergrund immer wieder die Tatsache hervor, daß es sich bei den Fragen des deutschen Nordostens in den meisten Fällen letzten Endes um den Kampf zwischen Deutschland und Polen um die Herrschaft in diesen Gebieten handelt.

Königsberg

**Ein Führer durch die Wirtschaft der
östlichsten deutschen Großstadt.**

Herausgegeben vom Städtischen Verkehrsamt Königsberg Pr.; bearbeitet in dessen Auftrag von Dr. Müller, Schriftleiter der „Königsberger Allgemeine Zeitung“.

Format 205×220 mm, 3 farbiger Umschlag, 28 Seiten mit 27 Abbildungen und 3 Karten auf Kunstdruckpapier.

Preis RM. 0,75.

Inhalt: Die Wirtschaft der Stadt Königsberg Pr. / Verkehrswirtschaft / Hafen und Schifffahrt / Luftverkehr / Großhandel / Der Handel Königsbergs mit Osteuropa / Die Deutsche Ostmesse Königsberg / Einzelhandel / Industrie / Die kommunalen Betriebe / Bernstein-Industrie / Bankwesen / Börse / Presse und Nachrichtenwesen / Anschriftenverzeichnis.

Kurzer Wegweiser Königsberg Pr.

Bearbeitet vom Magistrat, Vermessungsabteilung. Herausgegeben vom Städtischen Verkehrsamt Königsberg Pr.

Fünffarbiger Stadtplan, Din-Format A 2 (420 : 594 mm), mit Vororten und Straßenverzeichnis, Angaben über Unterkunft, Gaststätten, Sehenswürdigkeiten, Museen, Behörden, Konsulaten usw.

Für alle Besucher Königsbergs unentbehrlich!

Preis RM. 0,50.

„Ein ausgezeichneter Karten-Folder über das viel zu wenig bekannte Königsberg i. Pr., jedem bestens empfohlen, der einmal nach Ostpreußen oder seiner Hauptstadt Königsberg zu kommen Gelegenheit hat. Der im Folder enthaltene Stadtplan ist von ganz besonders guter Ausführung.“

„Reisedienst des MER.“

Ost-Europa-Verlag, Berlin W. 35 und Königsberg Pr.

Wer sich über russische Dinge fortlaufend informieren möchte,
der halte sich die ausgezeichnete Monatsrevue „Ost-Europa“
(„Die Literarische Welt“)

Ost- Europa

ZEITSCHRIFT FÜR DIE
GESAMTEN FRAGEN DES EUROPÄISCHEN OSTENS —
ERSCHEINT MONATLICH / VIERTELJAHRSPREIS 9 RM.

Herausgegeben von

Professor **Dr. OTTO HOETZSCH**, M. d. R.

Im Auftrage der

Deutschen Gesellschaft zum Studium Osteuropas
in Verbindung mit Otto Auhagen, Berlin; Otto Goebel,
Hannover; Arthur Luther, Leipzig; Richard Salomon,
Hamburg; Friedrich Schöndorf, Ost-Europa-Institut,
Breslau; Hermann Schumacher, Berlin; Max Sering,
Berlin; Kurt Wiedenfeld, Leipzig

Politik · Wirtschaft · Geistesleben

Das ausgezeichnete Organ zur Erschließung der Probleme des Ostens.

Aus Presseurteilen:

Ich gestehe, daß diese Hefte beinahe das Fesselndste und Wichtigste sind,
was mir an publizistischer Lektüre im Laufe eines Monats durch die Finger
geht. Die ungewöhnliche Sorgfalt der Redaktion macht sie zu einem wahr-
haften Genuß. Und was für eine Fülle Material wird dem Leser dargeboten.

„Die Literarische Welt“, Berlin.

Der reiche und interessante Inhalt schon dieses einen Heftes dürfte jedem,
der mit Ostfragen zu tun hat, klarmachen, wie wichtig und anregend die
regelmäßige Lektüre dieser Zeitschrift für jeden ist, der über die östlichen
Probleme zu einem eignen Urteil kommen will.

„Revaler Bote“, Reval.

Die Zeitschrift „Osteuropa“ weist einen glänzenden Stab von Mitarbeitern
auf. Ihr Ziel, unabhängig von jedem parteipolitischen oder politischen
Standpunkt, und unabhängig von jedem wirtschaftlichen und wirtschafts-
politischen Interesse, den an Rußland Interessierten die Grundlage zu der
Erkenntnis und zum Urteil in die Hand zu geben, hat sie vortrefflich zu
erreichen verstanden.

Aus dem Abschnitt „Osteuropaforschung“ in Schlesinger,
Land und Leute in Sowjetrußland (Berlin 1927)

Probeheft unberechnet!

Ost-Europa-Verlag, Berlin W. 35 und Königsberg Pr.

Wußten Sie schon, daß Ostpreußen

auf der Kurischen Nehrung die höchsten Wanderdünen der Erde hat?

daß an der zerklüfteten Steilküste des Samlandes das einzige Bernsteinbergwerk der Erde liegt?

daß in Ostpreußens Niederungswäldern der urige Elch lebt?

daß Masuren mehr als 3000 Seen hat?

daß die Johannsburger Heide der größte Forst, der Spirdingsee der größte See Preußens ist?

daß im Oberländischen Kanal Schiffe auf Wagen über Berge gerollt werden?

daß die Marienburg die größte erhaltene Burganlage des Mittelalters ist?

daß die Königsberger Albertina die älteste preußische Universität ist?

daß im Königsberger neuen Hafen die größten Getreidesilos des Kontinents stehen?

Suchen Sie

die einzigartigen Schönheiten der ostpreußischen Landschaft, seine interessanten Denkmäler ruhmvoller Vergangenheit, seine mannigfaltigen Erholungs- und Sportmöglichkeiten kennenzulernen.

Fordern Sie

von der Hauptverkehrsstelle für Ost- und Westpreußen e. V., Königsberg/Pr., Ostmessehaus, illustrierte Prospekte.

Osteuropäischer Aufbau

herausgegeben vom

Wirtschaftsinstitut für Rußland und die Oststaaten, e. V.,
Königsberg Pr. und Berlin W. 35

Der Krieg und die Nachkriegszeit haben zur Neugestaltung der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse in den Oststaaten und insbesondere der U. d. S. S. R. (Rußland) geführt, über die in weiten Kreisen immer noch Unklarheit herrscht. Um hier aufklärend zu wirken, werden vom Wirtschaftsinstitut für Rußland und die Oststaaten, e. V., besonders wichtige Gebiete in der Schriftenfolge „Osteuropäischer Aufbau“ bearbeitet.
„Berliner Börsen-Zeitung.“

- Band 1. **Wechselordnung der R. S. F. S. R. (Rußland.)** Nach dem Abdruck der „Nachrichten“ (Iswestija) des Allrussischen Zentral-Exekutivkomitees Nr. 72 (1511) vom 30. März 1922 — Verdeutsch von Dr. sc. pol. A. Markow, Geschäftsführer des Wirtschaftsinstituts für Rußland und die Oststaaten. In die Rechtssprache übertragen und herausgegeben von Dr. jur. F. Litten, ord. Professor der Rechte an der Universität Königsberg. 8^o, 18 S., geh. RM. —.50
- Band 2—5. Vergriffen.
- Band 6. **Der gewerbliche Rechtsschutz in der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken (Rußland.)** Nach dem russischen amtlichen Text verdeutsch und eingeleitet von Dr. sc. pol. Alexis Markow, Geschäftsführer des Wirtschaftsinstituts für Rußland und die Oststaaten, e. V., 8^o, 32 S. geh. RM. 1.—
- Band 7. **Wechselordnung der Republik Polen.** 8^o, 24 S. geh. RM. —.50
- Band 8. **Scheckrecht der Republik Polen.** 8^o, 16 S., geh. RM. —.25
- Band 9. **Organisation und Regulierung des Außenhandels der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken.** Von M. Kaufmann, Chef der wirtschaftl.-rechtl. Abteilung des Außenhandelskommissariats der U. d. S. S. R. Mit einem Vorwort des Verfassers über die sowjet-russisch-deutschen Handelsbeziehungen. Einzige autorisierte Uebersetzung. 8^o, 144 S., steif geh. RM. 4.—
- Band 10. **Die amtlichen Organe der Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken in Deutschland.** Zusammengestellt mit Unterstützung des Generalsekretärs der Handelsvertretung der U. d. S. S. R. in Deutschland, Herrn J. A. Pieper. 8^o, 8 S. geh. RM. 1.50
- Band 11. **Zusammenstellung der Entfernungen und Frachtsätze von bestimmten deutschen Stationen bis Eydtkuhnen, Landesgrenze und Tilsit Landesgrenze für die im deutschen und litauisch-sowjet. Gütertarif enthaltenen Güter.** 8^o, 44 S. geh. RM. 1,20
- Band 12. **Die Deutsche Ostmesse.** Ein Beitrag zur Entwicklung des Randmessenproblems. Von Dr. Walter Flach. 1927, 8^o, 92 S. geh. RM. 2.—

Volkswirtschaftliche Probleme

finden seit 10 Jahren sachkundige und objektive Behandlung in der Zeitschrift des *Wirtschaftsinstituts für Rußland und die Oststaaten*, e. V., Königsberg Pr. und Berlin:

„Der Ost-Europa-Markt“

Herausgeber: Dr. Erich Wiegand

Schriftleitung: Franz Steiner und Dr. A. Leckzyck.

Die Zeitschrift für die praktischen wirtschaftlichen Interessen der Handelsbeziehungen mit Rußland, Polen, Finnland, Lettland, Estland, Litauen usw.

Umfassender Nachrichtendienst, Korrespondenten in allen Oststaaten, Warennachfragen, Vertretergesuche und Angebote, Rechtsverhältnisse, Handelsvertragsabkommen, statistische Mitteilungen, Ein- und Ausfuhrmöglichkeiten, Zollabkommen, Verkehrswege.

4^o. Monatlich 2 Hefte. Vierteljährlich RM. 6,—. Ausland RM. 8,40.

Der Kaufmann oder Fabrikant — sei es, daß er direkt am Export oder Import interessiert ist, sei es, daß er nur indirekt in seiner Branche die Wirkung des Außenhandels verspürt — wird mit besonderem Interesse die wirtschaftliche Entwicklung Osteuropas und der Absatz- und Einkaufsmöglichkeiten zu verfolgen haben. Gute Dienste wird ihm hierbei „Der Ost-Europa-Markt“ leisten. Er unterrichtet laufend über alle wirtschaftlichen Tagesfragen der osteuropäischen Länder, Handelsbilanz, Kapitalsbewegung, Märkte und Industrien.

„Wirtschaftskorrespondenz für Polen“, Kattowitz.

Probeheft unberechnet!

Geschäftshandbuch für Osteuropa

Fünfte neubearbeitete Auflage. Herausgegeben vom Wirtschaftsinstitut für Rußland und die Oststaaten, e. V., Königsberg Pr. und Berlin W. 35.

8^o, 196 Seiten und 25 Abbildungen, geheftet RM. 2,50.

Aus dem Inhalt: Währungen, Maße und Gewichte der Oststaaten. Der Verkehr nach dem Osten (Konsulate, Paß- und Visabestimmungen, Verkehrswege. Die Wirtschaft von Rußland, Polen, Danzig, Litauen, Memelgebiet, Lettland, Estland und Finnland (Handel, Zollbestimmungen, Rechtslage der Ausländer, Niederlassungsrecht ausländischer Firmen, Gewerblicher Rechtsschutz, Geld- und Bankwesen usw. Die wichtigsten Handelsplätze in den Oststaaten, Messen usw.

Ausführlicher Verlagskatalog unberechnet!

Ost-Europa-Verlag, Berlin W. 35 u. Königsberg Pr.