Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft

Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft

Verhandlungen und Berichte
des Unterausschusses
für allgemeine Wirtschaftsstruktur
(I. Unterausschuß)
1. Arbeitsgruppe

Band 1

Der deutsche Osten und Norden

1930

Verlegt bei E. S. Mittler & Sohn / Berlin

Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft

Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft

Verhandlungen und Berichte
des Unterausschusses
für allgemeine Wirtschaftsstruktur
(I. Unterausschuß)
1. Arbeitsgruppe

Band 1

Der deutsche Osten und Norden

1 9 3 0

Verlegt bei E. S. Mittler & Sohn / Berlin

Verzeichnis der Mitglieder und Sachverständigen der 1. Arbeitsgruppe (Die Gebietsveränderungen der deutschen Wirtschaft) des I. Unterausschusses.

Vorsitzender:

Reichsminister a. D. Dr. Eduard Hamm, M. d. RWR.

Mitglieder:

Staatssekretär a. D. Professor Dr. August Müller, M. d. RWR.;
Geheimrat Professor Dr. Sering;
Major a. D. von Dewitz;
Gewerkschaftssekretär Wilhelm Eggert, M. d. RWR.;
Generalsekretär Karl Hermann, M. d. RWR.;
Dr. Graf von Keyserlingk;
Präsident Professor Dr. Zahn.

Wissenschaftlicher Sekretär:

Dr. Wendelin Hecht.

Sachverständige:

Professor Dr. Hesse (Osten);
Professor Dr. Kuske (Westen);
Professor Dr. Skalweit (Norden).

Inhaltsverzeichnis.

A. Vorbemerkungen.

Der vom Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft (Enquete-Ausschuß) eingesetzte I. Unterausschuß (Allgemeine Wirtschaftsstruktur) hat am 15. Juli 1926 seine 1. Arbeitsgruppe damit beauftragt, die Einwirkungen der Gebietsveränderungen auf die deutsche Volkswirtschaft zu untersuchen.

Die Verluste an Land, Bevölkerung, an landwirtschaftlicher und gewerblicher Produktionskraft, an Kapitalwerten und Absatzgebieten gehören zu den tiefstgreifenden Veränderungen, die in der Struktur der deutschen Volkswirtschaft gegenüber der Vorkriegszeit eingetreten sind. Die Gebietsveränderungen haben zwar in allen Wirtschaftsgebieten mehr oder minder schwere Schäden hervorgerufen. Als ausschließliche Ursachen von wirtschaftlichen Entwicklungsstörungen und sozialen Notständen lassen sie sich nach streng wissenschaftlicher Methode aber trotz ihres Umfanges und der wirtschaftlichen Sinnwidrigkeit der Grenzziehung, wie sie besonders im Osten in die Augen springt, nur für sachlich und regional begrenzte Wirtschaftsgebiete isolieren. Unter Außerachtlassung raumwirtschaftlicher Untersuchungsziele beschränkte die Arbeitsgruppe daher ihre Erhebungen vor allem auf die Folgen der Gebietsabtretungen für die Gütererzeugung und den Güteraustausch. Dabei hat sie auch die Ersatzbildungen eingehender untersucht, die von Verwaltung und Wirtschaft zur Linderung der Wirtschaftsschäden im Gefolge der Gebietsabtretungen vorgenommen wurden.

Die Entwicklung der deutschen Wirtschaft wurde seit der Vorkriegszeit sowohl durch politische Ereignisse, als auch durch strukturelle Wandlungen in der Binnen- und Weltwirtschaft wiederholt unterbrochen. Bei der Mannigfaltigkeit der auf die deutsche Gesamtwirtschaft einwirkenden Faktoren konnten die ursächlichen Zusammenhänge zwischen den Gebietsabtretungen und den allgemeinen Wandlungen der Wirtschaft zahlenmäßig nicht vollständig erfaßt werden. Auf eine exakte Beweisführung mußte jedoch die Arbeitsgruppe aus wissenschaftlichen Gründen besonderen Wert legen. Sie konnte daher in erster Linie nur die Einwirkungen erforschen, die in der Wirtschaft der Grenzgebiete als Folge der Gebietsveränderungen, für den Osten besonders auch als Folge der Schaffung des sogen. Korridors eingetreten sind. Unter Ausschaltung aller vorübergehenden Notstände mußten auch hier die Erhebungen abgestellt werden auf die Erforschung der volkswirtschaftlichen Dauerverluste, die durch die Gebietsabtretungen verursacht wurden. Über die Gebietsveränderungen hinaus sind jedoch im Osten

auch schwere Störungen und Hemmungen der Wirtschaft durch die Bildung neuer Staaten und die Schaffung eines Außenhandelsmonopols durch die Sowjet-Union aufgetreten.

Die Arbeitsgruppe versuchte zunächst die unmittelbaren Verluste an Land, Bevölkerung, Produktionskräften, an Vermögenswerten und an Absatzgebieten festzustellen. Für diese vorbereitenden Erhebungen stand ihr umfangreiches Material sowohl von seiten der Behörden als auch von seiten der Wirtschaftsvertretungen und der Wirtschaftsverbände zur Verfügung. Neben den äußeren Abtretungsverlusten hatten die zuständigen Verwaltungsbehörden, Wirtschaftsvertretungen und Wirtschaftsverbände auch bereits in verschiedenen Denkschriften für Teilgebiete eine volkswirtschaftliche Wertung der Gebietsverluste zu geben versucht. Bei ihrem Streben, die Einwirkungen der Gebietsabtretungen in ihrer Gesamtheit zu untersuchen, hielt sich die Arbeitsgruppe aber trotz der Reichhaltigkeit der bereits vorhandenen Materialien für verpflichtet, sich unter rein wissenschaftlichen Gesichtspunkten Unterlagen für eine selbständige Untersuchung und Urteilsbildung neu zu beschaffen. Wegen der Differenziertheit der Wirtschaftsverhältnisse in den Grenzgebieten ließ sich eine solche Untersuchung nicht vermittels mehr oder weniger schematischer Fragebogenerhebungen durchführen. Die Arbeitsgruppe hat vielmehr führende Persönlichkeiten der Verwaltung und der Wirtschaft unter Darlegung ihrer Untersuchungsziele um Berichte gebeten über die mittelbaren und unmittelbaren Einwirkungen der Gebietsabtretungen und die zur Linderung der Wirtschaftsschäden vorgenommenen Ersatzbildungen. Die von den Sachverständigen eingereichten Berichte wurden alsdann für den Osten, Norden und Westen nach Prüfung in Gesamtberichten ausgewertet. Mit der Abfassung dieser Gesamtberichte hat die Arbeitsgruppe im Interesse einer größtmöglichen Objektivität solche wissenschaftlichen Persönlichkeiten beauftragt, die mit den Wirtschaftsbedingungen der Grenzgebiete und der abgetretenen Gebiete besonders vertraut waren. Den Gesamtbericht über die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die Wirtschaft des deutschen Ostens hat Prof. Dr. Hesse, Breslau, für den Norden Prof. Dr. Skalweit, Kiel, ausgearbeitet. Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die westliche Wirtschaft darzustellen, hat Prof. Dr. Kuske, Köln, übernommen. Sein Auswertungsbericht wird von der Arbeitsgruppe in einem zweiten Band veröffentlicht werden. Für den Osten ließ der vorläufige Gesamtbericht wirtschaftliche und soziale Notstände in solcher Größe und von solcher Zwangsläufigkeit erkennen, daß die Arbeitsgruppe zu seiner Vertiefung und Veranschaulichung Ende 1928 und Anfang 1929 noch mündliche Vernehmungen in Königsberg, Schneidemühl, Breslau, Oppeln, Stolp und Stettin durchführte. Auf Grund der Ergebnisse dieser Vernehmungen arbeitete Prof. Dr. Hesse alsdann den Schlußbericht aus.

Die vorliegenden Schlußberichte für den Osten und Norden enthalten nur solche wirtschaftlichen und sozialen Tatsachen, deren ursächlicher Zusammenhang mit den Gebietsveränderungen unmittelbar und im einzelnen nachzuweisen ist. Die Arbeitsgruppe hält es aber für ihre Pflicht, wenigstens einleitend auf Zusammenhänge hinzuweisen, die,

wenn sie wegen des Zusammenwirkens mit anderen wirtschaftsverändernden Tatsachen auch nicht in gleicher Weise, Zahl um Zahl, im einzelnen als Folgen der Gebietsveränderungen zu beweisen sind, sich doch nicht minder zwangsläufig aus ihnen entwickelt haben.

Die abgetretenen Gebiete haben eine lange Zeit gemeinschaftlicher staatlicher und wirtschaftlicher Entwicklung mit Preußen und dem Deutschen Reiche hinter sich. Die Zerreißung von Wirtschaftseinheiten wirkt sich besonders ungünstig in den östlichen Grenzgebieten aus. Die Aufgabe des preußischen Staates, aus der stärkeren wirtschaftlichen und finanziellen Kraft des Westens und der Mitte die Wirtschaft des Ostens zu fördern, hat den östlichen Wirtschaftsgebieten einen außerordentlichen Aufschwung gegeben und sie gegenüber den Nachbarländern in ihren Leistungen wie auch in Lebenshaltung und Lebensansprüchen gehoben. Das im Norden abgetretene Gebiet gehörte seit zwei Menschenaltern zum preußischen Staat und bald auch zum Reich und gewann hieraus günstigere Marktbeziehungen nach dem Süden. Das abgetretene Oberschlesien, das abgetretene Reichsland Elsaß-Lothringen waren Gebiete ungeheurer Rohstoffstärke und gewaltiger industrieller Produktion. Ihre stetig anwachsende Produktion erfolgte bis zu den Gebietsveränderungen innerhalb der deutschen Volkswirtschaft. Die erhebliche von dort ins Ausland gehende Ausfuhr stand auf der Aktivseite der deutschen Handelsbilanz. Die Abtrennung dieser Industriegebiete verkehrte dieses Verhältnis ins Gegenteil. Die Produktionsüberschüsse kommen heute nicht nur einer fremden Volkswirtschaft zugute und verstärken deren Wettbewerbskraft auf dem Weltmarkt, auf dem einen wachsenden Ausfuhranteil sich zu sichern mehr als irgendein anderes Land das Deutsche Reich durch ihm auferlegte Zwangsgebote veranlaßt ist. In erheblichem Umfang ist vielmehr die deutsche Volkswirtschaft der Einfuhr an industriellen Rohstoffen und Erzeugnissen bedürftig geworden, die sie früher in sich selbst herstellte. Dadurch erfuhr auch für die industriellen Erzeugnisse die Passivseite der deutschen Handelsbilanz eine wesentliche Verschlechterung.

Die abgetretenen, überwiegend landwirtschaftlichen Gebiete von Westpreußen und Posen waren Gebiete starker agrarischer Überschüsse. Ihre Abtretung verschärfte die Abhängigkeit von ausländischer Agrareinfuhr.

Mit diesen quantitativen Verlusten erschöpfen sich aber keineswegs die schädlichen Einwirkungen der Gebietsveränderungen auf die deutsche Volkswirtschaft; denn die neuen Grenzen haben im engsten Güteraustausch stehende, durch natürliche und geschichtliche Entwicklung aufeinander angewiesene Wirtschaftsgebiete zerschnitten. Dies gilt namentlich für den Osten und hier ebensowohl für die Art der Grenzziehung im einzelnen wie auch im gesamten.

Die Art der Grenzziehung im einzelnen ist nichts anderes als eine Häufung betont wirtschaftswidriger Zerreißungen engster Zusammengehörigkeit. Kohlenflöze, Schachtanlage und Aufbereitungsanstalt sind voneinander mehr als einmal getrennt. Städte wurden von den dazugehörigen Bahnhöfen, Siedlungen von der Feldmark geschieden. Aus fortlaufenden Straßen wurden einzelne Stücke herausgeschnitten. Eine

große Anzahl von Bahnlinien ist zerschnitten. Belebte Straßen wurden zu toten Stümpfen gemacht, die Übergänge auf ein Mindestmaß beschränkt. Die Grenzziehung bei Beuthen im Süden, der Abbruch der Brücke von Münsterwalde, die Ausgestaltung des Weichselzuganges bei Kurzebrack sind nur Beispiele eines Systems, das die ganze Grenzziehung bestimmte. Diese Fülle von Einzelschäden bedeutet in der Zusammenfassung naturgemäß eine außerordentliche, im wesentlichen kaum je überwindbare Verstümmelung.

Noch stärker aber wirkt die Grenzziehung dadurch, daß sie, entgegen der wirtschaftlichen und geschichtlichen Zusammengehörigkeit, Ostpreußen vom Hauptteil des Reiches trennte, das deutsche Einzugsgebiet der Oder zum Schaden insbesondere von Breslau und Stettin wesentlich schmälerte, die deutsche Stadt Danzig von den weiten Gebieten in östlicher wie insbesondere in westlicher Richtung, für die sie der große wirtschaftliche Mittelpunkt gewesen war, abtrennte. Ostpreußen war durch seine ungünstige Verkehrslage bereits vor der neuen Grenzziehung stark benachteiligt. Es lag für seine land- und forstwirtschaftlichen Überschußgüter an Getreide, Vieh und Holz ebenso wie für die Zufuhr seines Bedarfs ungünstig zu den Märkten. Diese ungünstige Lage ist nun dadurch außerordentlich verschärft worden, daß die Einheitlichkeit des Verkehrswesens zerrissen und der „Korridor" dazwischengelegt wurde. Dadurch ist, abgesehen von politischen Besorgnissen, die sich an diese exponierte Lage knüpfen und auch wirtschaftlich ungünstig wirken, Absatz und Bezug von Gütern gleichermaßen erschwert mit der Folge, daß das Mißverhältnis zwischen landwirtschaftlichen Gestehungskosten und Erzeugungspreisen in Ostpreußen nach beiden Richtungen hin eine ganz besondere Verschärfung erfahren hat. Dazu kommt, daß die abgetretenen Gebiete zum weit überwiegenden Teile bessere Böden, ergiebigere und leichter erschließbare Rohstoffvorräte, zum Teil auch günstigere Verkehrsverhältnisse haben, und die Erzeugungskosten dort zu einem Teile gerade zufolge der Ausgliederung aus dem deutschen Wirtschaftsgebiet und der Eingliederung in ein zentraleuropäischen Lebensbedürfnissen ferner gerücktes Land niedriger sind. Die Folge ist, daß nicht nur die deutsche Volkswirtschaft im ganzen durch diese Abtretungsverluste geschwächt und ihr Wettbewerb erschwert ist, sondern daß im besonderen die deutschen Grenzgebiete unter dem schweren Drucke der gesteigerten Leistungsfähigkeit der Nachbarländer stehen. Daraus ergibt sich, daß es für die deutschen Grenzgebiete außerordentlich schwer ist, die Lebenshaltung zu behaupten, die zur Festhaltung der Bevölkerung und zu der bei der Raumenge Deutschlands unter größeren Gesichtspunkten dringend gebotenen Verdichtung notwendig ist. Bei der Volksarmut in den deutschen Grenzgebieten und der Bevölkerungsdichte in den Abtretungsgebieten wird damit die Lösung einer Aufgabe erschwert, deren Bedeutung in der Vergangenheit und wohl auch in der Zukunft nicht nur unter deutschen, sondern auch unter europäischen Gesichtspunkten zu würdigen ist.

Diese unerbittliche Härte der Wirtschaftsentwicklung ist eine der Hauptwurzeln für das starke Gefühl der Vereinsamung in den Grenzgebieten, das vielfach die alte überkommene Verbundenheit mit dem

heimatlichen Lande lockert und in Verbindung mit den höheren Löhnen des Westens eine überaus bedenkliche Abwanderung aus den östlichen Grenzgebieten fördert.

Diese schädigenden Wirkungen der Gebietsverluste auf die östliche Wirtschaft sind in von Jahr zu Jahr steigendem Maße hervorgetreten. Die weiteren Folgen hieraus sind für die deutsche Gesamtheit und das deutsche Volk um so gefährlicher, als im Osten die Völker im Gegensatz zum Westen noch in Bewegung sind.

Die Schwierigkeiten von Abwehrmaßnahmen, auf die einzugehen nicht die Aufgabe der Arbeitsgruppe ist, liegen in den natürlichen Bedingungen des Ostens und in der finanziellen Schwächung des Reiches. Ungeachtet dessen muß es nach Überzeugung der Arbeitsgruppe als eine national- und wirtschaftspolitische Aufgabe von schlechthin entscheidender Bedeutung überall erfaßt werden, die deutschen Grenzgebiete durch Maßnahmen verschiedener Art in ihrem Kampfe um deutschen Raum und deutsches Volkstum zu unterstützen. Neben zielbewußten Maßnahmen der Kreditstärkung und einer den besonderen wirtschaftlichen Bedürfnissen möglichst entgegenkommenden Verkehrspolitik müssen in Verbindung mit planmäßiger Siedlung insbesondere auch geeignete Maßnahmen ergriffen werden, die der Landwirtschaft wiederum zu ausreichendem Ertrage verhelfen, um so für die wirtschaftliche Stärkung und zahlenmäßige Vermehrung der landwirtschaftlichen Bevölkerung eine gesunde und dauernde Grundlage zu schaffen. Damit würden auch den anderen Berufsständen, die im ganzen Ostgebiete jenseits, aber auch diesseits der Zerreißungslinie in ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit und Entwicklung aufs engste mit der Landwirtschaft verbunden sind, die erforderlichen günstigeren Arbeitsbedingungen geschaffen werden.

B. Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die Wirtschaft des deutschen Ostens.

Berichterstatter:

Professor Dr. Hesse, Breslau.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung

Mit dem Diktat von Versailles begann für das deutsche Volk eine neue Epoche seiner politischen und wirtschaftlichen Entwicklung, gekennzeichnet durch schwere Verluste an Geltung und Lebensraum. Als nach den betäubenden Schlägen dieses Friedensinstruments die Besinnung auf die gegenwärtige Lage und künftigen Aufgaben wieder erwachte, wandte sich daher das Augenmerk zunächst dem Vertrage von Versailles und den ihm folgenden Abmachungen zu, die den deutschen Staats- und Wirtschaftskörper mit einem Netz von Paragraphen umschlingen und an der Bewegung hindern. Kein Wunder auch, daß diese Erörterung sich vorwiegend auf politischem Gebiet bewegte, der Begründung und Zielsetzung jener Bestimmungen folgte und gegen deren Ungerechtigkeit Einspruch erhob. Demgegenüber sehen die folgenden Ausführungen von jeder Politik ab; sie fragen nicht nach dem Recht, sondern nach dem Sinn und behandeln nicht die Gründe und Ziele, sondern allein Wesen und Wirkung jener Friedensbedingungen.

Unter den Verlusten, die Deutschland erlitten hat, wiegen die Gebietsabtretungen besonders schwer. Schon ihrem Umfang nach sind sie in der neueren Geschichte Europas ohne Beispiel. Sie bedeuten nicht allein eine Einbuße an Land und Menschen, an Volks- und Wirtschaftskraft, ihre Wirkungen reichen weiter, weil durch die Abtretung ausgedehnter Gebiete der Staats- und Wirtschaftskörper verstümmelt worden ist. Diese unmittelbaren und mittelbaren Schädigungen der deutschen Wirtschaft durch die Gebietsverluste soll die folgende Untersuchung für den deutschen Osten darlegen. Sie wird zuerst zeigen, welche Einbußen an Fläche und Bevölkerung, an landwirtschaftlicher und gewerblicher Produktionskraft die Gebietsabtretungen im Osten einschließen und welche weiteren Schäden die Art der Grenzziehung mit sich gebracht hat, durch die zusammengehörige Wirtschaftsgebiete, Gemeinden und Unternehmungen zerrissen worden sind. Dann werden die Rückwirkungen der Verluste auf die bei Deutschland verbliebenen Gebiete behandelt werden, die Zerstörung des Verkehrssystems, die Schäden für die Landeskultur, die Beeinträchtigung und Vernichtung des Güteraustausches mit den verlorenen Provinzen und die weiteren Wirkungen, die nach der Abtretung im Wirtschaftsverkehr der deutschen Gebietsteile hervorgetreten sind. Diese sind selbstverständlich nicht ohne weiteres den Gebietsverlusten zuzuschreiben, vielmehr sind Verfahren angewandt worden, die gegenüber den allgemeinen Wir-

kungen der Kriegs- und Nachkriegszeit und den örtlich bedingten besonderen Einflüssen die Bedeutung der Gebietsabtretungen erkennen lassen.

Die Untersuchung beschränkt sich auf die Gebiete des deutschen Ostens. Diese bilden, wie die Ergebnisse zeigen werden, ein wirtschaftliches Ganzes und sind durch die östlichen Gebietsverluste daher um so schwerer betroffen worden, während mit der Zunahme der Entfernung die Schäden sich vermindern. Eine solche Beschränkung empfiehlt sich aber auch aus methodologischen Gründen. Die Wirkungen der östlichen Gebietsabtretungen sind durch eine derartige Abgrenzung der Betrachtung leichter zu isolieren; die Faktoren, die auf das Gesamtgebiet der deutschen Wirtschaft einwirken, sind zahlreicher und verschiedenartiger.

Allerdings treten bei dieser Abgrenzung der Aufgabe die unmittelbaren Rückwirkungen der östlichen Abtretungen insoweit nicht in vollem Maße in Erscheinung, als die Verluste an Produktions- und Kaufkraft über den Osten hinausgehen. Die Resultate der Untersuchung sind Mindestergebnisse; die Schäden, die sie aufdeckt, bleiben hinter der Wirklichkeit zurück, sind jedoch in den engeren Grenzen weniger strittig. Es werden ferner die weiteren Wirkungen nicht ersichtlich, die sich aus der Schwächung des deutschen Ostens für die gesamte Wirtschaft Deutschlands ergeben. Der Rückgang des Ostens ist ein Verlust für die deutsche Volkswirtschaft. Es wird aber die Verminderung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Deutschlands infolge der Verminderung der Produktiv- und Kaufkraft der deutsch gebliebenen Ostgebiete nicht erkennbar. Ebensowenig treten die mittelbaren Schäden hervor, so z. B. die Einflüsse auf die inneren Wanderungen, die den Industriestädten ständig Arbeitskräfte aus den ländlichen Ostgebieten zuführten. Aus allem ergibt sich eine bewußte Einschränkung der Untersuchung, die sich mit einem geringeren Umfang der Ergebnisse begnügt, um dadurch deren Beweiskraft zu erhöhen.

Das Gebiet des deutschen Ostens wird nicht durch natürliche Grenzen gebildet. Es muß auf die verwaltungsmäßige Einteilung des Landes auch deshalb zurückgegriffen werden, weil nach dieser die Unterlagen gegliedert sind, die der Untersuchung zur Verfügung stehen. Es folgt die hier gezogene Linie, wie die erste der beigefügten Karten zeigt, der Westgrenze der Regierungsbezirke Stettin, Frankfurt a. O. und Liegnitz. Auf diese Weise entsteht ein breiter Streifen deutschen Gebietes, dessen westliche Grenze annähernd parallel der neuen Ostgrenze verläuft.

Die Darstellung ist in erster Linie auf der Statistik aufgebaut. Weiterhin sind die Berichte benutzt worden, die dem Enquete-Ausschuß von Staats- und Selbstverwaltungsbehörden, von Landwirtschafts-, Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern und einzelnen Sachverständigen eingereicht worden sind. Aus der Fülle ihrer Angaben haben immer nur einzelne Tatbestände angeführt werden können; es wäre sonst die Darstellung zu unübersichtlicher Breite gediehen. Es ist dies um so eher möglich gewesen, als alle Berichte die gleichen Wirkungen

der Gebietsverluste erkennen lassen und durch Heraushebung der gemeinsamen Grundzüge ihr wichtigster sachlicher Gehalt zur Geltung gelangt ist. Gerade wegen dieser Übereinstimmung der von den verschiedenen Verwaltungsstellen und Interessenvertretungen vorgebrachten Einzeltatsachen gewinnen diese allgemeine symptomatische Bedeutung, werden durch sie die aus der allgemeinen Statistik gewonnenen Ergebnisse belegt, ergänzt und veranschaulicht.

I. Die unmittelbaren Abtretungsverluste.

1. Die Abtretungsgebiete.

Ostpreußen.

Die Provinz Ostpreußen hat am 10. Januar 1920 durch Abtretung verloren an das Memelgebiet 265 667 ha, an Polen 50 138 ha, zusammen 8 % der Fläche der Provinz. Die ortsanwesende Bevölkerung des an das Memelgebiet abgetretenen Teiles betrug am 1. Dezember 1910 141 238, die der an Polen abgetretenen Fläche 24 787. Die Einbuße an Menschen macht für die Provinz 8 % ihrer Bevölkerung aus, also ebensoviel wie der Landverlust. Die Umgangssprache war allgemein deutsch. Als Muttersprache hatte die Mehrheit der Bevölkerung der abgetretenen ostpreußischen Gebiete bei der Volkszählung vom 1. Dezember 1910, also mitten im Frieden und von keinerlei Nationalitätengegensatz beeinflußt, deutsch angegeben: 81 013. 67 138 sprachen litauisch, 5415 polnisch, 9134 masurisch. Die Einwohner anderer Muttersprachen traten ebenso wie die zweisprachige Bevölkerung vollkommen zurück.

Die berufliche Gliederung der Bevölkerung dieser abgetretenen Gebiete ist durch die Erhebung vom 12. 6. 1907 ermittelt worden. Der Haupterwerb ist die Landwirtschaft, sie beschäftigt 70,4 % der Berufstätigen, die Industrie dagegen nur 15,4, der Handel 8,9 %.

Über die landwirtschaftliche Produktionskraft der abgetretenen Gebiete unterrichtet zunächst die Betriebszählung vom 12. 6. 1907. Danach sind der Provinz verloren gegangen Betriebe mit einer landwirtschaftlich benutzten Fläche

unter 0,5 ha	. . . . .	4 677	=	6,0 %
von 0,5 „ bis unter 2 ha	. .	3 644	=	9,8 %
„ 2 „ „ „ 5 „	. .	4 275	=	13,1 %
„ 5 „ „ „ 20 „	. .	5 677	=	12,9 %
„ 20 „ „ „ 100 „	. .	1 990	=	8 %
„ 100 „ und darüber	. . . .	161	=	4,9 %
Zusammen		20 424	=	9.3 %.

der entsprechenden Betriebe der Provinz.

In den abgetretenen Teilen Ostpreußens herrscht der kleine und mittlere bäuerliche Betrieb vor. Die Bodenbenutzung ist durch eine Erhebung vom Jahre 1913 ermittelt worden. Danach betrug die landwirtschaftlich benutzte Fläche der abgetretenen Teile Ostpreußens 221 099 ha,

das sind 8,2 % der landwirtschaftlich benutzten Fläche der Provinz; die Forsten und Holzungen nahmen 42 234 ha ein = 6,4 %. Die Ackerländereien umfaßten 149 472 ha, die Wiesen 38 671 ha, Viehweiden und Hutungen 31 477 ha. Von der Ackerbaufläche dienten 86 554 ha dem Anbau von Getreide und Hülsenfrüchten, 25 286 ha dem Anbau von Futterpflanzen und 21 580 ha dem Hackfruchtbau. Der Ernteertrag betrug nach der Ermittlung des Jahres 1913 an

Roggen .	565 394 dz	=	7,5 %	des entsprechenden Ernteertrages der Provinz.
Weizen .	52 534 dz	=	3,6 %	
Gerste .	179 189 dz	=	8,3 %	
Hafer . .	529 435 dz	=	7,6 %	
Kartoffeln	2 824 898 dz	=	10,3 %	

An Futterrüben wurden 664 464 dz, an Klee 1 196 846 dz, an Wiesenheu 1 912 495 dz geerntet. Die Richtung der Produktion auf die Viehzucht ist deutlich erkennbar. Den Viehbestand weist die Viehzählung vom 1. 12. 1913 aus. Sie hat für das abgetretene Gebiet ermittelt:

Pferde . .	39 475	=	7,8 %	des Bestandes der Provinz.
Rindvieh .	92 393	=	7,5 %	
Schweine .	158 338	=	11,8 %	

Die gewerbliche Produktionskraft der abgetretenen Gebiete Ostpreußens ist verhältnismäßig gering. Durch die gewerbliche Betriebszählung von 1907 sind ermittelt worden im ganzen 5273 Hauptbetriebe mit 16 680 beschäftigten Personen, davon in der Industrie 2910 Hauptbetriebe mit 11 079 beschäftigten Personen, im Handel und Verkehr 1733 Hauptbetriebe mit 4482 Beschäftigten. Unter den Industrien steht die Holzindustrie an erster Stelle mit 28 % aller in der Industrie beschäftigten Personen.

Westpreußen.

Die Provinz Westpreußen verlor am 10. 1. 1920 an Polen 1 586 450 ha, an den Freistaat Danzig 191 422 ha, das sind 62 % und 7,4 % ihrer Fläche. Die westpreußischen Gebietsverluste gewinnen schon durch ihren Umfang für den ganzen deutschen Osten entscheidende Bedeutung; sie machen zusammen 10 % des deutschen Ostgebietes aus. Die ortsanwesende Bevölkerung des an Polen verlorenen Gebietes betrug am 1. 12. 1910 964 704, die der an Danzig abgetretenen Fläche 330 630 Menschen, d. s. 58,7 und 19,4 % der Bevölkerung der Provinz. Als Muttersprache hatten angegeben in den polnisch gewordenen Gebiet 411 621 deutsch, 433 281 polnisch, 104 332 kassubisch, in dem an Danzig gefallenen Teil 315 336 deutsch, 9490 polnisch, 2165 kassubisch, also im ganzen von Deutschland abgetretenen Gebiet Westpreußens deutsch 726 957 = 56,1 %, polnisch 442 771 = 34,2 %, kassubisch 106 497 = 8,2 %. Auch hier traten die anderen Fremdsprachen und die zweisprachige Bevölkerung zurück. Die Stadtkreise waren überwiegend deutsch; die polnische Bevölkerung trat um so mehr

hervor, je geringer die Volksdichte war. In 17 von 29 Kreisen Westpreußens überwogen schon zahlenmäßig die deutsch sprechenden Einwohner, um so mehr, je größer die wirtschaftliche Bedeutung der Kreise war, d. h. die Führung lag in deutschen Händen.

Die Zahlen, die die Sprachenverteilung angeben, sind viel umstritten. Für alle deutschen Ostgebiete ist darauf hinzuweisen, daß die Angabe der Muttersprache im Jahre 1910 erfolgte, in einer Zeit äußerer und innerer Ruhe, in der das Bekenntnis zur polnischen Sprache noch kein Bekenntnis zur Kulturzugehörigkeit bedeutete. Zu behördlicher Beeinflussung der Erhebung lag keinerlei Veranlassung vor. Ebensowenig bestand ein Interesse der Zähler an einer Betonung des deutschen Elements. Dieses würde vielmehr eher nach der anderen Seite gewiesen haben, da die als Zähler auf dem Lande tätigen Beamten und Lehrer in sprachlich gemischten Bezirken eine Gehaltserhöhung, die Ostmarkenzulage, bezogen.

Die berufliche Gliederung ist in den abgetretenen Gebietsteilen Westpreußens verschieden, in den polnisch gewordenen Gebieten überwiegt 1907 die Landwirtschaft, in dem an Danzig abgetretenen Gebiet stehen Industrie und Handel voran. Die Zahlen der Erwerbstätigen in den wichtigsten Berufsabteilungen sind für die abgetretenen Gebiete

	Westpreußens überhaupt	der Freien Stadt Danzig
Land- und Forstwirtschaft	278 749	35 533
Industrie	108 879	44 446
Handel und Verkehr	46 700	21 158
Freie Berufe, öffentlicher Dienst[1])	44 357	14 648
Berufslose[2])	68 251	22 995

Von je 100 Berufstätigen entfallen[3])

auf	Westpreußen überhaupt	Freistaat Danzig
Landwirtschaft	56,9	29,2
Industrie	22,2	36,5
Handel und Verkehr	9,5	17,4
Freie Berufe, öffentlicher Dienst[1])	9,0	12,0

Unter den industriellen Berufsgruppen stehen voran Baugewerbe, Bekleidungsgewerbe, Nahrungs- und Genußmittelgewerbe, Metallverarbeitung, Maschinenindustrie und Holzindustrie.

Die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe betrug in den an Polen und die Freie Stadt Danzig abgetretenen Gebieten Westpreußens nach der Betriebszählung 1907 in der Größenklasse

[1]) Die Abteilung „Lohnarbeit wechselnder Art und persönliche Dienste" fehlt.
[2]) Die Berufslosen gelten nicht als Erwerbstätige.
[3]) Winkler, Statistisches Handbuch des gesamten Deutschtums. Berlin 1927, S. 366.

unter 0,5 ha	35 635	=	12.0%	der entsprechenden Betriebe des deutschen Ostgebietes.
von 0,5 „ bis unter 2 ha	25 616	=	3,9%	
„ 2 „ „ „ 5 „	16 603	=	8,2%	
„ 5 „ „ „ 20 „	27 737	=	9,9%	
„ 20 „ „ „ 100 „	8 793	=	9,8%	
„ 100 „ und darüber . .	1 323	=	6,1%	
Zusammen	115 707	=	9,3%.	

Unter den landwirtschaftlichen Grundbesitzern überwogen die Deutschen. Von der Gesamtfläche des ländlichen Grundbesitzes der Provinz Westpreußen standen 1914 in deutschem Besitz 75,9 %, davon 20,9 % Staatsbesitz, es waren in polnischer Hand nur 24,1 %[1]). Dies traf auch für die Kreise zu, in denen die Polen die Mehrheit bildeten. Die polnisch sprechende Bevölkerung gehörte überwiegend der Arbeiterklasse an. Eine Erhebung des Jahres 1918 ergibt, daß sich von dem Grundbesitz in deutschen Händen befanden in den 12 Kreisen mit polnischer und kassubischer Mehrheit[2])

Putzig . . .	66%	Briesen . . .	68%
Karthaus . .	52%	Thorn . . .	76%
Berent . . .	70%	Culm	80%
Pr. Stargard .	61%	Schwetz . . .	77%
Löbau . . .	45%	Tuchel . . .	65%
Strasburg . .	57%	Konitz . . .	60%.

Daß diese Verteilung des Bodens nicht eine Folge der deutschen Ansiedlungspolitik ist, ergibt sich daraus, daß von 1896 bis 1914 der deutsche Besitz nur in den Kreisen Konitz, Danziger Höhe, Schlochau, Dirschau und Briesen an Ausdehnung gewonnen, in allen übrigen Kreisen verloren hat. Durch die Abtretung verlor die Provinz an landwirtschaftlich benutzter Fläche 1 209 206 ha, das sind 69,9 % der landwirtschaftlichen Fläche der Provinz und 10 % der landwirtschaftlichen Fläche des deutschen Ostgebietes, an Forsten und Holzungen 383 770 ha, das sind 65,7 % und 8,9 %. Von der landwirtschaftlich benutzten Fläche dienten 992 415 ha dem Ackerbau, davon dem Anbau von Getreide und Hülsenfrüchten 607 112 ha, dem Hackfruchtbau 211 147 ha, dem Anbau von Futterpflanzen 117 213 ha. Als Wiesen wurden benutzt 111 049 ha, als Viehweiden und Hutungen 93 813 ha. Der Ernteertrag betrug in den abgetretenen Gebieten Westpreußens im Jahre 1913 an:

Roggen . .	4 839 248 dz	=	9,1%	des entsprechenden Ernteertrages des deutschen Ostens.
Weizen . .	1 303 720 dz	=	10,9%	
Gerste . .	1 505 122 dz	=	11,8%	
Hafer . .	2 367 957 dz	=	7,6%	
Kartoffeln .	23 814 500 dz	=	10,0%	
Zuckerrüben	8 311 941 dz	=	12,0%	

[1]) Winkler, a. a. O. S. 414.
[2]) Deuticke, Ostpreußen und der Polnische Korridor. Jena 1921, S. 37.

An Futterrüben wurden 6 753 216 dz, an Klee 4 574 679 dz, an Wiesenheu 6 182 685 dz geerntet. Den Viehbestand in den abgetretenen Gebieten Westpreußens weisen die folgenden Angaben der Viehzählung von 1913 nach.

Pferde .	195 443	= 11,2 %	des Bestandes des deutschen Ostgebietes.
Rindvieh	497 833	= 8,7 %	
Schweine	739 779	= 10,7 %	

An gewerblichen Betrieben hat die Erhebung von 1907 in den abgetretenen Teilen Westpreußens ermittelt im ganzen 41 965 Hauptbetriebe mit 149 616 beschäftigten Personen, davon 13 930 Hauptbetriebe mit 63 280 Personen in dem Gebiet der jetzigen Freien Stadt Danzig. Von der Gesamtzahl der Betriebe gehörten 24 698 zur Industrie, 14 649 zu Handel und Verkehr, von den beschäftigten Personen 104 757 und 39 475. Das Baugewerbe beschäftigte in 2728 Hauptbetrieben 23 998 Personen, die Industrie der Nahrungs- und Genußmittel in 3993 Hauptbetrieben 17 483 Personen, das Bekleidungsgewerbe in 8936 Hauptbetrieben 15 042 Personen, die Maschinenindustrie in 1356 Hauptbetrieben 11 590 Personen, die Holzindustrie in 2307 Hauptbetrieben 11 124 Personen, die Industrie der Steine und Erden in 526 Hauptbetrieben 7565 Personen, die Metallverarbeitung in 2161 Hauptbetrieben 7444 Personen. Die Industrie arbeitete in erster Linie für den Bedarf der Provinz und erzeugte überwiegend Konsumtionsgüter. Sie fand nur in geringer Ausdehnung Rohstoffe in der Provinz vor und war, besonders in dem polnisch gewordenen Teil, wenig ausgedehnt.

In Handel und Gewerbe überwog das deutsche Element, ebenso wie in der Landwirtschaft. Die großen Unternehmungen waren fast alle in deutscher Hand. Von den mittleren Betrieben befanden sich 72 % in deutschem Besitz. Nur in der Gruppe der kleinsten Betriebe war der Anteil der polnischen Bevölkerung größer[1]). So brachten z. B. an Gewerbesteuer auf in dem Handelskammerbezirk

Graudenz	1681	deutsche	Firmen	172 400 M.
	218	polnische	„	12 400 „
Thorn .	275	deutsche	„	64 300 „
	34	polnische	„	2 700 „

Die gleiche Überlegenheit der Deutschen zeigte sich in den freien Berufen[2]).

Von der Provinz Pommern wurden am 10. 1. 1920 964 ha mit einer Bevölkerung von 224 Menschen, von der Provinz Brandenburg 5,2 ha an Polen abgetreten.

Posen.

Die Provinz Posen verlor 2 604 184 ha, das sind 89 % der Provinzfläche und 14,7 % des deutschen Ostgebietes. Die ortsanwesende Bevölkerung des polnisch gewordenen Landes betrug im Jahre

[1]) Fürst, a. a. O. S. 14.
[2]) Deuticke, a. a. O. S. 38.

1910 1 946 461 = 92 % der Provinz und 14 % des deutschen Ostgebietes. Als Muttersprache hatten angegeben 669 859 deutsch, 1 263 346 polnisch, 11 102 deutsch und polnisch; die übrigen Sprachen waren ohne Bedeutung.

Die berufliche Gliederung zeigt nach der Statistik von 1907 in den abgetretenen Teilen Posens ein bedeutendes Überwiegen der Landwirtschaft. Es sind gezählt Erwerbstätige in den wichtigsten Berufsabteilungen

Land- und Forstwirtschaft	465 219
Industrie	153 206
Handel und Verkehr	59 155
Freie Berufe und öffentlicher Dienst[1]) .	49 344
Berufslose[2])	86 172
Zusammen	824 424.

Von je 100 Berufstätigen entfallen auf[3])

Landwirtschaft	63,0
Industrie	20,8
Handel und Verkehr	8,0
Freie Berufe und öffentlichen Dienst . .	6,7

Unter den industriellen Gewerben sind besonders zu nennen Baugewerbe, Bekleidungsgewerbe, Nahrungs- und Genußmittelgewerbe, Metallverarbeitung, Holzindustrie, Industrie der Steine und Erden und Maschinenindustrie.

Die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe betrug nach der Erhebung 1907 in der Größenklasse

			unter 0,5 ha	66 635	= 23,0 %	der entsprechenden Betriebe des deutschen Ostgebietes.
von	0,5	„ bis	„ 2 „	38 618	= 5,9 %	
„	2	„ „	„ 5 „	23 637	= 11,6 %	
„	5	„ „	„ 20 „	46 615	= 16,6 %	
„	20	„ „	„ 100 „	11 340	= 13,3 %	
„	100	„ und	darüber . .	2 188	= 10,1 %	
			Zusammen	189 033	= 15,3 %.	

Die landwirtschaftlich benutzte Fläche des abgetretenen Teiles der Provinz betrug nach der Erhebung 1913: 1 978 579 ha = 16,4 % der landwirtschaftlichen Fläche des deutschen Ostgebietes. Die Forsten und Holzungen nahmen 474 800 ha = 11 % des Forstlandes des deutschen Ostens ein. Die Ackerländereien umfaßten zusammen 1 693 957 ha, der Verlust an Wiesen betrug 197 624 ha, an Viehweiden und Hutungen 68 974 ha. Von der Ackerfläche dienten dem Anbau von Getreide und Hülsen-

[1]) Die Abteilung „Lohnarbeit wechselnder Art und persönliche Dienste“ fehlt.
[2]) Die Berufslosen gelten nicht als Erwerbstätige.
[3]) Winkler, a. a. O. S. 366.

früchten 1 172 091 ha, Hackfrüchten 387 724 ha, Futterpflanzen 104 359 ha.

Von der Gesamtfläche des ländlichen Grundbesitzes der Provinz standen 1914 in deutschem Besitz 58,7 %, davon 10,9 % Staatsbesitz, in polnischer Hand waren 41,3 %. Von dem bäuerlichen Privatgrundbesitz waren in demselben Jahre 53,8 % in deutscher, 46,2 % in polnischer Hand[1]). Wie wenig diese Verteilung durch die Tätigkeit der Ansiedlungskommission beeinflußt worden ist, ergibt sich daraus, daß von 1896 bis 1914 die Deutschen nur in 8 Kreisen der Provinz, und auch hier nur in geringem Maße, an Boden gewonnen haben[2]).

Die Ernteerträge des verlorengegangenen Gebietes der Provinz Posen wurden für 1913 angegeben auf.

Roggen . .	12 708 432 dz	= 23,9 %	der entsprechenden Erträge des deutschen Ostgebietes.
Weizen . .	1 816 022 dz	= 15,1 %	
Gerste . .	2 985 953 dz	= 23,4 %	
Hafer . . .	3 451 047 dz	= 11,0 %	
Kartoffeln .	51 435 929 dz	= 21,6 %	
Zuckerrüben	22 681 442 dz	= 32,9 %	

An Futterrüben wurden 7 523 168 dz, an Klee 5 165 090 dz, an Wiesenheu 9 473 304 dz geerntet.

Der Viehbestand betrug am 1. Dezember 1913

Pferde .	283 443	= 16,2 %	des Bestandes des deutschen Ostgebietes.
Rindvieh	866 633	= 15,1 %	
Schweine	1 223 122	= 17,6 %	

Die Bedeutung dieser Verluste wird dadurch gesteigert, daß in den Provinzen Posen und Westpreußen Herdbuchgesellschaften bestanden und durch die Abtretung der Zusammenhang dieser Einrichtungen mit den deutsch verbliebenen Gebietsteilen zerstört wurde. Wenngleich in der Grenzmark Posen—Westpreußen versucht worden ist, durch Bildung neuer Herdbuchgesellschaften und Züchtervereinigungen Ersatz zu schaffen, so ist dies doch, wie der Bericht des Oberpräsidenten der Provinz Grenzmark Posen—Westpreußen hervorhebt, nicht gelungen, weil es in den deutsch verbliebenen Gebieten an den geeigneten Niederungsböden fehlt.

An gewerblichen Betrieben wurden 1907 in dem abgetretenen Teil der Provinz Posen gezählt in der Industrie 40 041 Hauptbetriebe mit 152 432 beschäftigten Personen, im Handel und Verkehr 22 931 Hauptbetriebe mit 52 029 beschäftigten Personen. Unter den industriellen Gewerben sind zu nennen das Baugewerbe mit 3968 Betrieben und 38 934 beschäftigten Personen, die Industrie der Nahrungs- und Genußmittel mit 7691 Betrieben und 28 523 Personen, das Bekleidungsgewerbe mit 14 003 Betrieben und 24 369 Personen, die Industrie der Steine und Erden mit 863 Betrieben und 14 476 Personen, die Holz-

[1]) Winkler, a. a. O. S. 414.
[2]) Bernhard, Die Polenfrage, der Nationalitätenkampf der Polen in Preußen. München und Leipzig 1920, S. 569 ff.

industrie mit 3324 Betrieben und 13 761 Personen, die Maschinenindustrie mit 2163 Betrieben und 10 080 Personen, die Metallverarbeitung mit 3503 Betrieben und 8817 Personen. Es traten die auf den Rohstoffen des Gebietes aufgebauten und für den örtlichen Bedarf tätigen Gewerbe in den Vordergrund.

In den Städten der Provinz Posen waren 1907 in Prozenten der Inhaber der Gewerbebetriebe

deutscher Muttersprache	polnischer Muttersprache	Inhaber von Gewerbebetrieben mit . . . . Personen (einschl. des Betriebsinhabers)
1,6	2,1	1 Person
39,3	47,2	2 Personen
23,3	27,1	3 „
15,0	13,5	4— 5 „
11,1	6,6	6— 10 „
4,7	2,0	11— 20 „
3,1	1,1	21 50 „
1,2	0,3	51—100 „
0,7	0,1	101—500 „

Es ergibt sich, daß die Gewerbebetriebe der Inhaber deutscher Muttersprache in höherem Maße den oberen Größenklassen angehörten als die Betriebe der Inhaber polnischer Muttersprache[1]).

Im Regierungsbezirk Posen waren 1914 in Prozenten der Gewerbesteuerpflichtigen

in der Gewerbesteuerklasse	Deutsche	mit einem Steueraufkommen von %	Polen	mit einem Steueraufkommen von %
I	91,8	93,2	8,2	6,8
II	86,1	86,0	13,9	14,0
III	69,9	75,7	30,1	29,3
IV	55,9	70,5	44,1	42,5
Zusammen	59,6	75,4	40,4	24,6

In allen Größenklassen überwogen die Deutschen, um so mehr, je größer Umfang und Bedeutung der Betriebe waren. In der ersten, dritten und vierten Klasse standen sie an Steueraufkommen noch über ihrem Anteil an den Betrieben, während bei den Polen der Anteil am Steueraufkommen noch hinter ihrem Anteil an den Betrieben zurückblieb[2]).

Im Jahre 1918 waren in Prozenten der Staatseinkommensteuerpflichtigen[3])

[1]) Winkler, a. a. O. S 367.
[2]) Winkler, a. a. O. S. 505.
[3]) Ebenda.

im Reg.-Bez.	Deutsche	mit einem Steuer-aufkommen von %	Polen	mit einem Steuer-aufkommen von %
Bromberg .	73,4	80,7	26,6	19,3
Posen . . .	50,4	65,6	49,6	34,4

Dasselbe Ergebnis der höheren steuerlichen Leistungen zeigt die Ergänzungssteuerstatistik. In Prozenten der Ergänzungssteuerpflichtigen waren[1])

im Reg.-Bez.	Deutsche	mit einem Steuer-aufkommen von %	Polen	mit einem Steuer-aufkommen von %
Bromberg .	71,2	72,4	28,8	27,6
Posen . . .	49,3	60,9	50,7	39,1

Im Regierungsbezirk Posen gehörten 1912 von den städtischen Wohnhäusern[2]) deutschen Besitzern 56,1 %, sie brachten an Gebäudesteuern 61,4 %; es gehörten polnischen Besitzern 43,9 % mit einem Gebäudesteueranteil von 38,6 %.

Schlesien.

Niederschlesien hat am 10. Januar 1920 an Polen 51 156 ha, Oberschlesien am 12. Juni 1922 321 342 ha verloren, zusammen 9,2 % der Fläche der Provinz Schlesien und 2 % des deutschen Ostgebietes. An die Tschechoslowakei sind am 10. Januar 1920 von Oberschlesien 31 589 ha abgetreten worden[3]). Die ortsanwesende Bevölkerung der abgetretenen Teile Niederschlesiens betrug im Jahre 1910 26 248, Oberschlesiens 892 547, zusammen 17 % der Bevölkerung der Provinz und 6,58 % der Bevölkerung des deutschen Ostens. In dem an die Tschechoslowakei übergegangenen Teil Oberschlesiens wurden 1910 48 446 Bewohner gezählt. Als Muttersprache hatten 1910 angegeben von der Bevölkerung des abgetretenen Gebietes Niederschlesiens 9480 deutsch, 13 149 polnisch und 2247 deutsch und polnisch. Von der Bevölkerung des an Polen übergegangenen Teiles Oberschlesiens sprachen 263 701 deutsch, 585 112 polnisch, 37 070 deutsch und polnisch. In dem an die Tschechoslowakei abgetretenen Gebiet wurde von 35 900 Einwohnern tschechisch oder mährisch als Muttersprache angegeben, von 6574 deutsch, von 2714 polnisch. — Bedeutet schon die Angabe pol-

[1]) Winkler, a. a. O. S. 505.
[2]) Ebenda S. 506.
[3]) Miketta, Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Hultschiner Ländchens. Diss. Breslau 1922. — Dubowy, Die sozialen Verhältnisse des Hultschiner Ländchens. Diss. Breslau 1924.

nischer Muttersprache, wie oben gezeigt (Seite 9), kein Bekenntnis kultureller oder nationaler Zugehörigkeit, so kann die Angabe tschechischer oder mährischer Muttersprache erst recht nicht als Äußerung eines kulturellen oder nationalen Gefühls angesehen werden, da eine solche Bewegung im Jahre 1910 überhaupt nicht vorhanden gewesen ist[1]). Seit der Volkszählung 1910 hat sich übrigens auch das Verhältnis der Nationalitäten zueinander infolge des mit fortschreitender Industrialisierung wachsenden Zuzugs stark zugunsten Deutschlands verschoben. Die hier angegebene polnische Sprache ist das sogenannte „Wasserpolnisch", eine Mischsprache, stark durchsetzt mit deutschen Wortstämmen und polnischen Endungen, die von der hochpolnischen Sprache verschieden ist.

Die Berufszählung von 1907 weist für die abgetretenen Gebiete Schlesiens zusammen nach: Erwerbstätige in den wichtigsten Berufsabteilungen

Land- und Forstwirtschaft	138 031
Industrie und Bergbau	157 257
Handel und Verkehr	27 989
Freie Berufe, öffentlicher Dienst[2]) . .	13 250
Berufslose[3])	47 594
Zusammen	389 445

Von je 100 Berufstätigen entfallen auf

Landwirtschaft	40,4
Industrie und Bergbau	46,0
Handel und Verkehr	8,2
Freie Berufe und öffentlichen Dienst[2]) . .	3,8

Die berufliche Zusammensetzung ist in dem an Polen übergegangenen oberschlesischen Teil grundverschieden von den übrigen an Polen abgetretenen Gebieten: Industrie und Bergbau stehen im Vordergrund. In der Berufsgruppe Bergbau und Hüttenbetrieb sind 1907 gezählt worden 70 074 Erwerbstätige, in der Metallverarbeitung und Maschinenindustrie 17 400, im Baugewerbe 22 441.

Die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe betrug in den abgetretenen Gebieten Schlesiens nach der Erhebung 1907 in der Größenklasse

unter 0,5 ha	17 880 = 18,9%	der betr. Betriebe der Provinz.
von 0,5 „ bis unter 2 ha	23 467 = 26,3%	
„ 2 „ „ „ 5 „	15 737 = 19,5%	
„ 5 „ „ „ 20 „	12 226 = 14,4%	
„ 20 „ „ „ 100 „	1 066 = 7,2%	
„ 100 „ und darüber	308 = 10,7%	
Zusammen	70 684 = 19,3%	

[1]) Im Jahre 1928 wurden bei den Gemeindewahlen 57 % aller Stimmen und zwar trotz der verwaltungsmäßigen Eingliederung von tschechischen Gemeinden für Vertreter deutscher Parteien abgegeben.

[2]) Die Abteilung „Lohnarbeit wechselnder Art und persönliche Dienste" fehlt.

[3]) Die Berufslosen gelten nicht als Erwerbstätige.

Nach der Bodenbenutzungsstatistik von 1913 ergibt sich ein Verlust an landwirtschaftlich benutzter Fläche für Niederschlesien von 35 137 ha, für Oberschlesien von 215 270 ha, zusammen 9,5 % der entsprechenden Fläche der Provinz. Die abgetretenen Forsten und Holzungen machen für Niederschlesien 14 100 ha, für Oberschlesien 115 850 ha aus, das sind zusammen 11 % der Forstfläche der Provinz. Von der landwirtschaftlich benutzten Fläche dienten 28 364 und 176 797 ha dem Ackerbau, davon dem Anbau von Getreide und Hülsenfrüchten 18 677 und 107 562 ha, dem Anbau von Hackfrüchten 6580 und 49 193 ha, dem Anbau von Futterpflanzen 2558 und 15 807 ha. Die Wiesen nahmen 5630 und 27 572 ha ein; Viehweiden und Hutungen traten zurück. Als Ernteerträge für 1913 wurden angegeben für die abgetretenen Gebiete Niederschlesiens:

Roggen . .	168 674	dz	= 1,5 %	der betr. Zahlen der Gesamtprovinz.
Weizen . .	20 046	„	= 0,4 %	
Gerste . . .	17 872	„	= 0,5 %	
Hafer . . .	100 648	„	= 1,1 %	
Kartoffeln .	891 539	„	= 1,7 %	
Zuckerrüben .	129 065	„	= 0,47 %	

Dagegen fallen weit mehr ins Gewicht die für den abgetretenen Teil Oberschlesiens im Jahre 1913 ermittelten Erntemengen:

Roggen . .	853 433	dz	= 7,6 %	der betr. Zahlen der Gesamtprovinz.
Weizen . .	152 356	„	= 3,0 %	
Gerste . .	146 248	„	= 4,1 %	
Hafer . . .	752 049	„	= 8,4 %	
Kartoffeln .	5 047 758	„	= 9,6 %	
Zuckerrüben	701 354	„	= 2,6 %	

An Futterrüben wurden geerntet in den abgetretenen Teilen Niederschlesiens 171 922 dz, Oberschlesiens 870 011 dz, an Klee 74 195 dz und 633 560 dz, an Wiesenheu 219 525 dz und 1 072 764 dz. Der Viehbestand betrug am 1. 12. 1913 in den abgetretenen Teilen

Niederschlesiens:

Pferde .	3 888 = 1,1 %	der betr. Zahlen der Gesamtprovinz.
Rindvieh .	15 642 = 0,95 %	
Schweine	17 432 = 1,3 %	

Oberschlesiens:

Pferde . .	32 256 = 9,4 %	der betr. Zahlen der Gesamtprovinz.
Rindvieh .	111 627 = 6,8 %	
Schweine .	148 605 = 10,7 %	

An gewerblichen Betrieben wurden 1907 gezählt in dem gesamten abgetretenen Gebiet der Provinz Schlesien in Industrie und Bergbau 16 036 Hauptbetriebe mit 145 716 beschäftigten Personen, in Handel und Verkehr 10 438 Hauptbetriebe mit 23 977 beschäftigten Personen. Davon kamen auf Bergbau und Hüttenbetrieb 105 Haupt-

betriebe mit 60 565 beschäftigten Personen, auf das Baugewerbe 952 Hauptbetriebe mit 18 393 Personen, auf die Industrie der Nahrungs- und Genußmittel 3064 Hauptbetriebe mit 13 246 Personen, auf Metallverarbeitung und Maschinenindustrie 1737 Hauptbetriebe mit 17 143 Personen, auf die Industrie der Steine und Erden 395 Hauptbetriebe mit 9645 Personen. Im ganzen wurden in den abgetretenen Teilen Schlesiens 26 828 gewerbliche Hauptbetriebe mit 170 824 beschäftigten Personen gezählt. Der bedeutendste Teil der oberschlesischen Industrie ist an Polen gefallen[1]). Von den zur Zeit des Genfer Entscheides vom 2. Oktober 1921 betriebenen 59 privaten Steinkohlengruben sind Polen 49, von den vier staatlichen Kohlenbergwerken zwei vollständig und eins teilweise zugefallen. Von dem auf 113 Milliarden Tonnen geschätzten Vorrat abbaufähiger und gegenwärtig abbauwürdiger Kohle sind Deutschland nur 7½ % verblieben, überwiegend weniger reiche und unregelmäßige Flöze, während die besten Lagerstätten an Polen gefallen sind[2]). Die Produktion in 1000 t betrug in

	Ostoberschlesien	%	Westoberschlesien	%
1913	32 344	74,5	11 091	25,5
1921	22 853	77,1	6 786	22,9
1922	26 021	74,6	8 835	25,4

Die Kokserzeugung Deutschlands ist durch den Verlust der Hälfte der oberschlesischen Koksöfen und der an Kokskohle reichsten Flöze geschädigt worden. Es beträgt nach der Teilung der Ausfall an Öfen 45,2 % (1913), an Koks 43,5 % (1913)[2]). Entsprechend ist die Gewinnung der Nebenprodukte der Koksherstellung zurückgegangen. Die mit einer Gesamtförderung von 82 000 t im Jahre 1922 wenig ergiebigen Eisenerzbergwerke sind alle an Polen abgetreten. Von 16 Zink- und Bleierzgruben hat Polen 11 erhalten. Von der Gesamtproduktion der oberschlesischen Zinkerzgruben (254 669 t) entfielen 1922 auf Ostoberschlesien 82,4 %, von der Bleierzgewinnung (1922: 21 031 t) 72,5 %[2]). Dieser Verlust wiegt für Deutschland um so schwerer, als Oberschlesien den Hauptteil der Zinkerzförderung Deutschlands aufbrachte. Die gesamte Zink- und Bleihüttenindustrie Oberschlesiens ist an Polen gefallen. Von 8 Zinkblechwalzwerken sind nur 3 kleine Anlagen bei Deutschland geblieben. Die Roheisenproduktion ist durch Verlust von 5 Hochofenwerken mit 22 Hochöfen erheblich geschädigt; nur 3 Hochofenwerke mit 15 Hochöfen hat Deutschand behalten. Von 25 Eisen- und Stahlgießereien sind 13, von 12 Stahlwerken 9 und von 12 Walzwerken 9 an Polen gefallen.

Die gewerbliche Erzeugung im abgetretenen Gebiet Oberschlesiens betrug nach der Produktionsstatistik vom Jahre 1913 in den Produktionszweigen

---

[1]) Eingehend: Osteuropa-Institut, Oberschlesien und der Genfer Schiedsspruch. Berlin-Breslau 1925.

Volz, Die wirtschaftsgeographischen Grundlagen der oberschlesischen Frage. Berlin 1921 und Friederichsen, Oberschlesiens Zerreißung. Breslau 1927.

[2]) Deutsch, Die oberschlesische Montanindustrie vor und nach der Teilung des Industriebezirkes. Bonn 1926, S. 20 ff.

	in t	in 1000 M
Steinkohlenbergbau . . .	32 344 037	290 291
Erzbergbau: Eisen . . .	130 264	931
Zink . . .	425 940	24 613
Blei . . .	37 272	5 058
Kokereien	985 418	14 620
Steinpreßkohlenfabrikation.	320 797	3 709
Hochofenwerke	613 218	40 821
Eisengießereien	36 585	6 356
Schweißeisenwerke . . .	49 548	4 529
Flußeisenwerke	1 009 716	88 161
Walzwerke	874 371	130 807
Zinkhütten	167 861	73 835
Bleihütten	39 922	14 667
Schwefelsäurefabriken . .	163 019	4 298

Die Steinkohlenproduktion betrug 17 % der Menge, 13,6 % des Wertes der Erzeugung des Deutschen Reichs, die Zinkerzproduktion 66 bzw. 55,9 %, die Bleierzproduktion 25,7 bzw. 24,6 %; die Zinkhütten lieferten 60,2 bzw. 59,4 %, die Bleihütten 22,8 bzw. 23,2 % der deutschen Gesamtproduktion.

Zusammenfassung.

Die Ergebnisse für alle Gebietsabtretungen im deutschen Osten fassen die folgenden Übersichten zusammen. Es sind abgetreten an Fläche

	Fläche in ha	Bevölkerung
Memelgebiet	265 666,9	141 238
Polen	4 614 240,0	3 854 961
Danzig	191 421,5	330 630
Tschechoslowakei . .	31 588,6	48 446
	5 102 917,0	4 375 275

Im ganzen hat das deutsche Ostgebiet 28 % der Fläche und 31 % der Bevölkerung verloren, davon etwa die Hälfte durch die Abtretung der Provinz Posen. Den großen Anteil der deutsch sprechenden Bevölkerung zeigt die folgende Zusammenstellung. Es hatten als Muttersprache angegeben 1910:

in den an . . . . . abgetretenen Gebietsteilen	deutsch	polnisch	kassubisch, masurisch, litauisch	deutsch und eine andere Sprache
Memelgebiet	71 781	126	67 138	2 028
Polen	1 364 073	2 300 221	113 814	66 224
Danzig	315 336	9 490	2 254	3 039
Tschechoslowakei . .	6 574	2 714	—	599
Zusammen	1 757 764	2 312 551	183 206	71 890

Der beruflichen Gliederung nach verteilte sich 1907 die Bevölkerung von 1 854 082 Erwerbstätigen auf die wichtigsten Berufsabteilungen

Land- und Forstwirtschaft . . .	932 333 = 32,0 %	der betreffenden Zahlen des deutschen Ostgebietes.
Industrie und Bergbau	430 377 = 24,7 %	
Handel und Verkehr	140 219 = 26,5 %	
Freie Berufe und öffentl. Dienst[1])	109 553 = 31,0 %	
Berufslose[2])	212 193 = 26,6 %	

Unter den gewerblichen Berufen standen voran das Baugewerbe mit 96 665 Erwerbstätigen, Bergbau und Hüttenbetrieb mit 71 708, Bekleidungsgewerbe mit 57 168, Nahrungs- und Genußmittelgewerbe mit 52 787, Metallverarbeitung mit 37 478, Holzindustrie mit 30 291, Industrie der Steine und Erden mit 26 581, Maschinenindustrie mit 24 052 Erwerbstätigen.

Die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe in den abgetretenen Ostgebieten betrug 1907 in der Größenklasse

unter 0,5 ha	124 827 = 43,9 %	der betr. Betriebe des deutschen Ostgebietes.
von 0,5 „ bis unter 2 ha	91 345 = 13,9 %	
„ 2 „ „ „ 5 „	60 252 = 29,9 %	
„ 5 „ „ „ 20 „	92 255 = 33,0 %	
„ 20 „ „ „ 100 „	23 189 = 27,4 %	
„ 100 „ und darüber . .	3 980 = 18,4 %	
Zusammen	395 848 = 32,2 %.	

Von den Zahlen für die Betriebe unter 0,5 ha, die immer unsicher sind, können wir absehen. Die schwersten Verluste hat der bäuerliche, in erster Linie der mittelbäuerliche Betrieb erlitten; sie sind annähernd zur Hälfte auf die Abtretung der Provinz Posen zurückzuführen. Aus der Bodenbenutzungsstatistik von 1913 ergibt sich ein Verlust an landwirtschaftlich benutzter Fläche von zusammen 3 659 291 ha = 30 % der entsprechenden Fläche des deutschen Ostgebietes; davon entfällt über die Hälfte (16,4 %) auf die Provinz Posen. Ferner gingen verloren an Forsten und Holzungen 1 030 754 ha = 24 % der Forstfläche des deutschen Ostens, an Ackerländereien 3 041 005 ha = 31 % der Ackerfläche des deutschen Ostgebietes, an Wiesen 380 546 ha = 24,5 %, Viehweiden und Hutungen 202 930 ha = 29 % der betreffenden Flächen des deutschen Ostgebietes. Die Ernteerträge der abgetretenen Gebiete des deutschen Ostens ergaben 1913 an

Roggen	19 135 181 dz = 36,0 %	der betr. Erntemenge des deutschen Ostgebietes.
Weizen	3 344 678 dz = 27,8 %	
Gerste (Sommerfrucht)	4 834 384 dz = 37,9 %	
Hafer	7 201 136 dz = 23,0 %	
Kartoffeln	84 014 624 dz = 35,0 %	
Zuckerrüben	31 824 575 dz = 46,0 %	
Futterrüben	15 982 781 dz = 24,0 %	
Klee	11 644 370 dz = 25,0 %	
Wiesenheu	18 860 773 dz = 26,0 %	

[1]) Siehe Anmerkung [2]) auf S. 16.
[2]) Siehe Anmerkung [3]) auf S. 16.

Rund drei Viertel des Ausfalles an Zuckerrüben, etwa zwei Drittel des Verlustes an Roggen und Kartoffeln, über die Hälfte des Ausfalles an Weizen und Gerste und fast die Hälfte des Verlustes an Hafer ist auf die Abtretung der Provinz Posen zurückzuführen. Die Verluste an Ernteerträgen gehen bei Roggen und Kartoffeln, den Hauptnahrungsmitteln, anteilmäßig über die Einbußen an landwirtschaftlich benutzter Fläche und Bevölkerung mit über einem Drittel der betreffenden Erntemengen des deutschen Ostens hinaus. Daraus ergibt sich einmal die große Bedeutung des abgetretenen landwirtschaftlichen Gebietes, besonders Posens, für die Ernährung des deutschen Volkes, dann der hohe Stand der Landwirtschaft in diesen Gebieten. Die Einbußen der Ernteerträge zeigen die Verkleinerung der Ernährungsgrundlage des deutsch gebliebenen Ostens.

Der Verlust an Viehbeständen betrug

Pferde .	554 505	= 32,0%	der entsprechenden Bestände des deutschen Ostens.
Rindvieh	1 584 128	= 27,6%	
Schweine	2 287 276	= 33,0%	

Wiederum entfällt die Hälfte dieser Einbußen auf die Provinz Posen.

Durch die gewerbliche Betriebszählung von 1907 wurden ermittelt in den abgetretenen Gebieten des deutschen Ostens zusammen 138 445 Hauptbetriebe mit 545 578 beschäftigten Personen, in der Industrie einschließlich Bergbau und Baugewerbe 83 685 Hauptbetriebe mit 413 984 Personen = 25 und 24,8 % der betreffenden Zahlen des ganzen deutschen Ostens; in Handel und Verkehr wurden gezählt 49 751 Hauptbetriebe = 26 % und 119 963 Personen = 25,4 % des deutschen Ostgebietes. Annähernd ein Drittel der Betriebe mit nicht ganz einem Viertel der beschäftigten Personen entfällt auf die abgetretenen Teile Westpreußens, etwa ein Fünftel der Betriebe mit annähernd einem Drittel der beschäftigten Personen auf Schlesien. Von den industriellen Gewerben gehen voran: das Baugewerbe mit 7908 Hauptbetrieben und 82 691 beschäftigten Personen, Bergbau und Hüttenbetrieb mit 229 Hauptbetrieben und 62 659 Personen, Industrie der Nahrungs- und Genußmittel mit 15 298 Hauptbetrieben und 60 754 Personen, Bekleidungsgewerbe mit 29 727 Hauptbetrieben und 50 737 Beschäftigten, die Holzindustrie mit 7451 Hauptbetrieben und 33 934 beschäftigten Personen, die Industrie der Steine und Erden mit 1837 Hauptbetrieben und 32 516 Personen, Maschinenindustrie mit 4284 Hauptbetrieben und 28 772 Personen, Metallverarbeitung mit 7058 Hauptbetrieben und 27 513 beschäftigten Personen.

Im ganzen hat der deutsche Osten durch die Gebietsabtretungen über ein Viertel der Fläche, fast ein Drittel der Bevölkerung, ein Drittel seiner landwirtschaftlichen und ein Viertel seiner gewerblichen Produktionskraft verloren.

Verluste an Volksvermögen und Volkseinkommen.

Welche Verluste das deutsche Volksvermögen durch die Gebietsabtretungen erlitten hat, läßt sich zahlenmäßig nicht sicher

angeben. Alle Methoden, den Wert der zum Volksvermögen zu rechnenden Güter zu ermitteln, sind unvollkommen, ganz besonders in einer Zeit starker Veränderung des Geldwertes[1]). Nur in einzelnen Fällen, so z. B. der Abtretung staatlicher Unternehmungen, ist der Verlust berechenbar.

Es kommt hinzu, daß durch die Abtretung nicht alle in diesen Gebieten befindlichen Sachgüter der Verfügung deutscher Eigentümer entzogen worden sind. Allerdings sind die Eigentümer der in den abgetretenen Gebieten belegenen Landgüter und gewerblichen Anlagen regelmäßig nicht mehr deutsche Reichsangehörige. Sie haben, soweit sie ihren Besitz behielten, die fremde Staatsangehörigkeit erworben, aber auch nicht selten ihren Sachbesitz und Wohnsitz teils aus freiem Entschluß, teils unter polnischem Druck aufgegeben.

Der Bericht des Berg- und Hüttenmännischen Vereins für Oberschlesien unterscheidet drei Gruppen: einmal die Werke, die vollständig in ausländisches Eigentum übergegangen sind, sodann die Werke, die Gesellschaften mit überwiegendem ausländischem Kapital, endlich die Werke, die einzelnen deutschen Eigentümern oder Aktiengesellschaften gehören, deren Aktien überwiegend in deutschem Besitz sind. Es haben auch wesentliche Kapitalverschiebungen zugunsten Polens und anderer Länder stattgefunden, weil Polen die unter deutschem Einfluß stehenden Gesellschaften schlechter behandelte.

Wenn auch über die Verluste, die das deutsche Volksvermögen durch die Abtretungen erlitten hat, unmittelbare Angaben nicht gemacht werden können, so ist es doch möglich, festzustellen, welche steuerbaren Einkommen und steuerbaren Vermögen im Jahre 1914 in den abgetretenen Gebietsteilen zur Veranlagung gekommen sind. Die steuerbaren Einkommen sind aber nur ein Teil der vorhandenen Einkommen. Die preußische Einkommensteuer läßt die Einkommen unter 900 M. steuerfrei, kennt zahlreiche Befreiungen und erfaßt nicht die Erwerbseinkünfte der öffentlich-rechtlichen Körperschaften. Noch weniger vollständig sind die Angaben über die Vermögen. Die preußische Ergänzungssteuer trifft nur die physischen Personen, deren Vermögen mehr als 6000 M. beträgt. Weiterhin liegen die Angaben der Steuerstatistik nur für die Regierungsbezirke vor. Um sie für die abgetretenen Teile der Regierungsbezirke abzutrennen, müssen Durchschnittseinkommen und Durchschnittsvermögen auf den Kopf der Bevölkerung des Regierungsbezirkes berechnet und diese dann mit der Einwohnerzahl der abgetretenen Teile multipliziert werden. Hierdurch wird der Wert der Angaben weiter eingeschränkt, denn die Verhältnisse sind in den einzelnen Teilen der Regierungsbezirke nicht gleich. Insonderheit sind für agrarische Gebiete die Angaben der Einkommensteuerstatistik als Symptome wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit weniger brauchbar; daher tritt bei dem Überwiegen der Landwirtschaft in den abgetretenen Gebieten der volle Umfang des Verlustes nicht hervor. Auch die Angaben der Vermögenssteuerstatistik ver-

---

[1]) Näheres: Hesse, Das deutsche Volksvermögen. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. 3. F. Bd. 50, S. 290 ff.

mögen nur Annäherungswerte zu geben. Zu allen diesen Bedenken, die den Wert der Angaben für die Zeit ihrer Gewinnung beeinträchtigen, kommen die Einwendungen, die gegen ihre Verwendung für spätere Zeitpunkte sprechen. Durch die Veränderungen des Geldwertes werden alle Angaben beeinflußt. Weiterhin entsprechen die Wirtschaftsverhältnisse der Abtretungszeit denen der Jahre 1913 und 1914 nicht. Vor allem aber würde auch durch eine Feststellung für diesen Zeitpunkt die Bedeutung dieser Verluste für die deutsche Volkswirtschaft niemals rechnerisch genau erfaßt werden können, da das Wirtschaftsleben in ständigem Flusse sich befindet. Volkswirtschaftlich entscheidend sind die Verluste an landwirtschaftlichen Überschuß- und industriellen Rohstoffgebieten. Weiterhin macht sich geltend, daß aus den hohen Bevölkerungsüberschüssen Jahr für Jahr der Industrie Westdeutschlands Arbeitskräfte zugewandert sind. Es beträgt der Binnenwanderungsverlust der Jahre 1840 bis 1910 für Westpreußen 603 100, für Posen 877 900.

2. Die neuen Grenzen.

Die Verluste, die der deutsche Osten durch die Gebietsabtretungen erlitten hat, werden durch Fläche, Bevölkerung und Produktionskraft der abgetretenen Teile nicht voll gekennzeichnet. Es macht sich weiter die Art der Grenzziehung geltend. Jede Grenzziehung bedeutet eine Trennung und eine Schädigung der betreffenden Gebiete. Die Folgen dieser Grenzziehung gehen aber über das Maß der unvermeidlichen Schäden weit hinaus, nicht nur weil auf die wirtschaftlichen Zusammenhänge keine Rücksicht genommen ist, sondern auch teilweise die engsten wirtschaftlichen Einheiten bewußt zerrissen worden sind.

Durch diese Grenzziehung ist Ostpreußen vom deutschen Wirtschaftskörper abgetrennt worden; es bildet jetzt eine Insel, begrenzt von Danzig, Polen, dem Memelgebiet, Litauen und dem Meer. Schlesien ist eine Halbinsel geworden, die nur noch an einer ihrer Schmalseiten mit dem deutschen Wirtschaftsgebiet zusammenhängt. Auch Ostpommern bildet eine Halbinsel und ist nur im Westen und Südwesten mit dem deutschen Wirtschaftskörper verbunden. Die wirtschaftlichen Wirkungen der politischen Grenzziehung sind dadurch verstärkt worden, daß ein einheitliches Wirtschaftsgebiet getrennt worden ist, die Verkehrswege durchschnitten und die wechselseitigen Austauschbeziehungen zerrissen worden sind. Die wirtschaftlichen Schäden sind endlich durch die Plötzlichkeit der Abtrennung vergrößert worden, die eine Vorbereitung und Anpassung verhinderte.

Jede Grenze bedeutet eine Hemmung der Wirtschaft. Wie eine Verbesserung des Verkehrs die Entfernungen wirtschaftlich verkürzen, aber nicht beseitigen kann, so vermag eine freundschaftliche Regelung der nachbarlichen Beziehungen die Störungen wohl zu vermindern, jedoch nicht aufzuheben. Statt dessen sind durch das Bestreben der wirtschaftlichen Abschließung die Schäden erhöht worden. Litauen und Polen sind durch hohe Zollmauern von Deutschland getrennt. Der Freistaat Danzig ist in das polnische Zollgebiet einbezogen. Das Memelgebiet gehört zollpolitisch zu Litauen. Die Tschecho-

slowakei hat sich gegen Deutschland strenger abgeschlossen als früher Österreich.

Der polnische Korridor.

Die schwerste Schädigung des deutschen Wirtschaftskörpers ist der polnische Korridor, der den deutschen Osten zerschneidet. Durch ihn ist die Verbindung zwischen den wirtschaftlich eng verflochtenen Provinzen Ostpreußen auf der einen Seite und der Grenzmark, Pommern, Brandenburg und Schlesien auf der anderen Seite erheblich erschwert worden. Ein Bericht, der die Wandlungen in der Struktur der kommunalen Verhältnisse Ostpreußens darstellt, beginnt damit, daß die Gebietsabtretungen als solche, obwohl ihre Wirkungen für einzelne Kommunen geradezu katastrophal gewesen sind, doch noch immer zurücktreten gegenüber den Wirkungen, die durch die Isolierung Ostpreußens für das ganze Land hervorgerufen wurden.

Polen ist zwar nach Art. 89 des Vertrages von Versailles verpflichtet, dem Personen-, Güter-, Schiffs-, Eisenbahn- und Postverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland völlige Durchgangsfreiheit zuzugestehen und ihm in jeder Hinsicht zum mindesten dieselbe günstige Behandlung zuteil werden zu lassen wie dem polnischen Verkehr, es ist aber damit nicht der Grad der Sicherheit des Durchgangsverkehrs und die Unabhängigkeit vom Durchgangslande gewährleistet, deren die Wirtschaft bedarf. Die Verhandlungen über die auf Grund des Art. 89 vorzunehmende Regelung der Verkehrsverhältnisse zogen sich mehrere Jahre hin; erst am 21. April 1921 kam ein Staatsvertrag zustande. Bis dahin war der Personen- und Güterverkehr erschwert, weil die für den Durchgang freigegebenen Strecken und Züge nicht ausreichten und der Verkehr nicht geregelt war. Dadurch wurden viele wirtschaftliche Fäden zerrissen, die sich nach der Regelung des Verkehrs nicht wieder anknüpfen ließen. Nach einem provisorischen Abkommen von 1921 traten noch vielfach Störungen auf. Auch die Bestimmungen des Vertrages vom 21. April 1921, die erst im Laufe des Jahres 1922 wirksam wurden, genügen nicht. Der Luftverkehr ist durch diesen Staatsvertrag überhaupt nicht geregelt worden. Deutschland hat erst 1929 das Recht erhalten, den polnischen Korridor zu überfliegen.

Der Personenverkehr der Eisenbahn leidet darunter, daß nicht alle Strecken für den Durchgangsverkehr herangezogen werden. Besonders fällt die Verschlechterung der Verbindung zwischen Ostpreußen und Schlesien ins Gewicht. Es wird für die durchgehenden Züge von Polen während der ganzen Fahrplanperiode eine Besetzung von 60 % der vorhandenen Plätze verlangt, was über die Forderungen der Wirtschaftlichkeit hinausgeht und für Züge und Zugteile, die den Korridor geschlossen durchfahren müssen, also keinen Zwischenverkehr haben, erst recht schwer zu erfüllen ist. Auch die Verbindung mit den abgetretenen Gebieten ist wesentlich verschlechtert.

Ebenso wird über Schwierigkeiten im Güterverkehr geklagt. Durch die verschiedenen Grenzaufenthalte wird nach den für den Bericht des Oberpräsidenten von Ostpreußen erstatteten Angaben der Bahnverwaltung der Güteraustausch zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland bei Eilgut und Frachtgut in Wagenladungen um etwa

30 %, bei Stückgut noch erheblich mehr verzögert, weil Stückgut nur in geschlossenen Wagen durchgeführt werden darf, wodurch teilweise Umladungen an der Grenze notwendig werden. Die Beförderung von beschleunigtem Eilgut, Vieh usw. mit Personenzügen ist erschwert, da deren Zahl nicht ausreicht und von jedem Zuge höchstens 3 Güterwagen übernommen werden. Die Deutsche Reichsbahn darf den Frachtgutverkehr nicht über die kürzeste polnische Strecke leiten, sondern muß den kürzesten Gesamtweg wählen, auch wenn dann auf längeren polnischen Strecken die Beförderung langsamer vor sich geht. Die Stückgutwagen müssen mit mindestens 25 % des Ladegewichts ausgenutzt sein. An Begleitpapieren werden von Polen Zuglisten, Ladelisten und Frachtkarten verlangt, wodurch ein großer Aufwand an Schreibarbeit entsteht. Der Korridor wirkt auf den Güterverkehr Ostpreußens auch insofern erschwerend, als Polen, von seiner Tarifhoheit im Korridorgebiet Gebrauch machend, der Regelung des internationalen Austauschverkehrs mit Ostpreußen und über Ostpreußen durch den polnischen Korridor bisher nur zum Teil und erst nach längeren Verhandlungen zugestimmt hat. Ferner ist durch den Korridor Polen eine Verkehrspolitik ermöglicht worden, die den Verkehr von den deutschen Häfen ablenkt, wofür die Ausführungen unter IV später Belege bringen werden.

Noch mehr als der Eisenbahnverkehr ist der Wasserstraßenverkehr durch den Korridor beeinträchtigt worden. Während früher der preußische Staat die Weichsel ständig durch Baggerungen und Uferbauten in gutem Zustande erhielt und auf die Strecke von Thorn bis zur Mündung jährlich etwa 2½ Millionen M. aufwandte, läßt Polen diese Arbeiten verfallen. Der Binnenschiffahrtsverkehr, der vor dem Kriege die ostpreußischen Erzeugnisse bis Berlin und Magdeburg führte, hat noch nicht wieder einsetzen können, obgleich in dem Staatsvertrage Bestimmungen enthalten sind, die ihn regeln. Wie groß die Ausdehnung des Binnenschiffsgüterverkehrs Ostpreußens war, der mit allen westlichen Verkehrsbezirken außer Danzig aufgehört hat, zeigen folgende Angaben der Industrie- und Handelskammer Königsberg für das Jahr 1912:

Im Verkehr mit	Versand	Empfang
Westpreußen und Weichsel in Posen . .	75 000 t	231 000 t
Berlin	15 000 t	1 000 t
Brandenburg	8 000 t	12 000 t.

Diese Störungen haben auch auf den Verkehr innerhalb Ostpreußens eingewirkt, der nach der gleichen Quelle von 1 373 000 t im Jahre 1912 auf 587 000 t im Jahre 1925 zurückgegangen ist.

Die Grenzziehung.

Weitere Nachteile ergeben sich aus der Grenzziehung dadurch, daß diese tief in das mit dem deutschen Wirtschaftskörper verbunden gebliebene Gebiet einschneidet; dadurch entsteht eine unverhältnismäßig lange Grenze. Wenn man die durch die Gebietsver-

luste im Osten veränderte Grenzlänge feststellen will, beginnt man am besten an dem Punkt, an dem die durch Abtretung des Hultschiner Ländchens gebildete neue Landesgrenze und die frühere Kreisgrenze Leobschütz—Ratibor die alte deutsch-österreichische Grenze treffen. Die östlich dieses Punktes verlaufende alte Reichsgrenze erstreckte sich

gegen	Österreich	auf	233,5	km
„	Rußland	„	1319,9	„
		Zusammen	1553,4	km

Die östlich dieses Punktes verlaufende neue Reichsgrenze erstreckt sich

gegen	die Tschechoslowakai . .	auf	73,7	km
„	Polen (Westgrenze) . .	„	1177,4	„
„	Polen (von Ostpreußen) .	„	518,3	„
„	Litauen	„	126,1	„
„	Memelgebiet	„	125,5	„
„	Freistaat Danzig . . .	„	84.1	„
		Zusammen	2105,1	km

Die neue Grenzziehung hat die Länge der Landesgrenze im Osten um 551,7 km vermehrt. Es werden damit ausgedehnte Gebietsteile von den Nachteilen der Grenzlage betroffen und die später zu betrachtenden Wirkungen der Abtretung verbreitert.

Weitere Schäden entstehen daraus, daß die Grenzziehung nicht die erforderliche Rücksicht auf die wirtschaftlichen Zusammenhänge genommen und einheitliche Wirtschaftsgebiete, zahlreiche Gemeinden und Gutsbezirke, Kirchen- und Schulbezirke, ja sogar landwirtschaftliche Gehöfte und industrielle Betriebe und Unternehmungen zerschnitten hat.

Über derartige örtliche Störungen durch Zerreißen zusammengehöriger Wirtschaftsgebiete wird z. B. von den Industrie- und Handelskammern Ostpreußens geklagt. In besonderem Umfange sind solche Schäden in der nordostdeutschen Sägewerksindustrie beobachtet worden, die bis zur Abtretung des Memelgebietes und der dort ansässigen Sägewerksindustrie ein einheitliches Wirtschaftsgebiet mit gemeinsamen Einrichtungen bildete. Durch die Grenzziehung ist u. a. die Stadt Tilsit von ihrem Wasserwerk abgetrennt worden, das etwa 800 m vom Mittelpunkt der Stadt entfernt ist; die mehrfach entstandenen Betriebserschwernisse machen die Errichtung eines neuen Wasserwerks nötig. Das Stadtgebiet von Marienburg ist durch die neue Grenze zerschnitten. Das Kraftwerk Westpreußen ist durch die Grenzziehung zerstückelt worden und das Hauptkraftwerk in Stocksmühle an Polen gefallen, so daß in Marienwerder ein neues Kohlenkraftwerk errichtet werden mußte. Durch die Gebietsabtretungen sind in den Grenzkreisen vielfach die Verkehrswege gestört und dadurch erhebliche Umwege nötig geworden. Teilweise sind die Landgemeinden deutsch geblieben, dagegen die Eisenbahnstationen auf polnisches Gebiet gekommen und wichtige Straßen-

verbindungen zerrissen worden, so daß sich die Notwendigkeit, Ersatzstraßen und neue Bahnlinien zu bauen, ergeben hat. Der einzige Zugang Ostpreußens zur Weichsel am Hafen von Kurzebrack ist unbenutzbar, wie die Anlage II, die Abbildungen auf Anlage III und die dort beigefügten Erläuterungen deutlich zeigen. Die Weichselbrücke bei Münsterwalde-Marienwerder, in den Jahren 1906—1909 für 9 Mill. M. erbaut, die einzige feste Verbindung der beiden Ufer auf der 100 km langen Strecke zwischen Dirschau und Graudenz, der einzige von Ostpreußen unmittelbar zu erreichende zuverlässige Übergang, ist von den Polen abgebrochen worden.

Der Verlust der Verbindungslinie Ostseehäfen—Schneidemühl—Posen—Oberschlesien bedeutet für den Verkehr Ostpommerns mit Oberschlesien einen erheblichen Umweg und eine Verteuerung der Frachten. In den Grenzgebieten Pommerns besteht von vier früheren Eisenbahnlinien nach dem Osten und Südosten nur noch die Hauptlinie Stettin—Danzig, deren Verkehr durch den Korridor gehemmt ist. 11 Hauptverkehrsstraßen und 84 geringere Wege sind durchschnitten. Ein neues Verkehrsnetz muß geschaffen werden, das die frühere Verkehrsrichtung in die Nordsüdrichtung umstellt.

Die gleichen Klagen kommen aus der Grenzmark Posen-Westpreußen. Wie der Bericht des Oberpräsidenten hervorhebt, sind 13 Eisenbahnen, 29 Chausseen, 13 sonstige größere Verkehrswege und 201 kleinere Verkehrswege durchschnitten worden. Handelswichtige Verbindungen nach dem Osten und Südosten sind fortgefallen. Infolgedessen sind ausgedehnte Wege- und Eisenbahnbauten nötig geworden. Einzelne Kreise sind vollkommen auseinandergerissen und die Kreisstädte teilweise nur auf erheblichen Umwegen zu erreichen. Einen besonders krassen Fall bildet die Stadt Tirschtiegel, deren Bahnhof an Polen gefallen ist, so daß jetzt eine 9 km entfernte Bahnstation den Verkehr vermitteln muß.

Die an Polen grenzenden Kreise Niederschlesiens berichten ebenfalls, daß durch die Abtretung früher wichtige Verkehrswege verloren gegangen und allein 9 Bahnen und 29 Chausseen zerrissen worden sind. Als Beispiel für die Art der Grenzziehung sei angeführt, daß die neue Grenze durch die Feldmark der Gemeinde Glausche im Kreise Namslau mitten hindurch gelegt ist und 46 Bauernwirtschaften derart auseinandergerissen sind, daß etwa zwei Drittel des Ackers dieser Wirtschaften bei Deutschland verblieben sind und ein Drittel zu Polen gekommen ist. Wie die obere Karte auf Anlage IV zeigt, ist die Rücksicht auf die polnisch gewordene Stadt Reichthal der Grund gewesen, die Grenze über den Wasserlauf hinauszuschieben. Wie wenig die gleiche Rücksicht auf deutsche Grenzstädte Platz gegriffen hat, zeigt auf der unteren Karte dieser Anlage das Gegenbeispiel der ostpreußischen Stadt Bischofswerder, die von ihrem Hinterlande jenseits des Wasserlaufs abgeschnitten worden ist. In den schlesischen Grenzkreisen müssen vielfach die Waren auf erheblichen Umwegen versandt werden, wodurch die Frachten wesentlich erhöht worden sind. Die Tarifentfernung Guhrau—Breslau z. B. beträgt heute 136 km gegenüber 89 km vor der Abtretung. Während früher die umfangreichen Kartoffelversendungen aus dem

Kreise Militsch nach dem Freistaat Sachsen die gerade Linie Krotoschin oder Rawitsch—Lissa—Glogau—Sagan einschlugen, müssen sie jetzt den Umweg über Breslau machen. Damit wird die Verbindung dieser Grenzkreise mit den Wirtschaftszentren ihres Gebietes und der Versand der Erzeugnisse wie der Bezug von Gütern in unerträglicher Weise erschwert und belastet. Die Verschlechterung der Erwerbsverhältnisse der Landwirtschaft wirkt auf das Gewerbe zurück, das in diesen Grenzkreisen fast ausschließlich auf ländliche Kundschaft angewiesen ist.

Ganz besonders hat diese Zerreißung bestehender Einheiten sich in Oberschlesien geltend gemacht. Dies geht schon daraus hervor, daß das sogenannte Genfer Abkommen vom 15. Mai 1922 nicht weniger als 606 Artikel aufweist, die das Ziel verfolgen, die Zerschneidung des oberschlesischen Industriebezirks weniger fühlbar zu machen. Gleichwohl ist es nicht gelungen, die Einheitlichkeit zu erhalten, da Polen bestrebt ist, die Beziehungen Ostoberschlesiens zu dem deutsch gebliebenen Westoberschlesien zu lösen, und dieses Ziel auf allen Gebieten und mit allen Mitteln verfolgt. So sehen Art. 220 ff. der Genfer Konvention zwecks Aufrechterhaltung der Betriebseinheit der durchschnittenen Werke einen Veredelungsverkehr vor, der von Polen aber nur dann zugelassen wird, wenn er für die ostoberschlesischen Werke aktiv ist. Der Bericht der Industrie- und Handelskammer Oppeln[1]) führt näher aus, daß eine einheitliche Wasserversorgung für ganz Oberschlesien sich gebildet hatte, die 6 Wasserwerke untereinander verband. Durch die Teilung Oberschlesiens fielen 4 Werke an Polen und wurde das weit verzweigte, eng miteinander verbundene Röhrensystem zerschnitten; teils wurden die Werke polnisch ohne die Leitungen, teils die Leitungen ohne die Werke. Da die plötzliche Teilung eines derartigen Netzes undurchführbar war, bestimmte das Genfer Abkommen in Art. 366 ff. für eine Übergangszeit von 15 Jahren ein weiteres Zusammenarbeiten der einzelnen Werke. Ebenso erfolgte, wie der gleiche Bericht zeigt, die Elektrizitätsversorgung des oberschlesischen Industriebezirkes ganz überwiegend durch 2 Werke, von denen der Strom über das ganze Industriegebiet geleitet und nach Umformung durch Unterstationen an die einzelnen Bedarfsstellen für Kraft- und Beleuchtungszwecke abgegeben wurde. Das Leitungsnetz der beiden Werke war so eingerichtet, daß bei Störungen einer Stelle die Versorgung von anderer Seite ohne Schwierigkeiten erfolgen konnte. Durch die Teilung wurde das Hauptkraftwerk, sowie der größte Teil der Kabel Polen zugesprochen. Die unvermeidlichen schädlichen Folgen suchen Art. 270 ff. des Genfer Abkommens zu mildern[2]). Für die Stadt Ratibor, die ihren Strom von der auf nunmehr polnischem Gebiet liegenden Rybniker Steinkohlengewerkschaft bezog, mußte ein neuer Stromzuführungsweg angelegt werden.

---

[1]) Übereinstimmend: v. Stoephasius: Die Folgen des Genfer Spruchs diesseits und jenseits der Grenze. Oberschlesische Wirtschaft. 1926, S. 7 ff. Über die Störungen der wirtschaftlichen Verhältnisse der oberschlesischen Großindustrie infolge des Mai-Juni-Aufstandes 1921 siehe Dissertation von Goroll, Breslau 1923.

[2]) Budny, Die Elektrizitätsversorgung des oberschlesischen Industriegebiets. Dissertation. Breslau 1923.

Durch die Grenzziehung in Oberschlesien sind Verkehrswege zerschnitten, zum Teil streckenweise unterbrochen worden, so daß das ganze engmaschige Netz zerstört ist. Neue Verkehrsanlagen, Umgehungsbahnen sind nötig geworden. Zusammenfassend berichtet die Industrie- und Handelskammer Oppeln, daß sich die Verkehrsverhältnisse durch die Teilung außerordentlich verschlechtert haben. 16 Haupt- und Nebenbahnen, 9 Linien der Schmalspurbahn, sowie das Straßenbahnnetz wurden durch die neue Grenze mehrfach durchschnitten. Ähnlich liegen die Verhältnisse im Straßenverkehr. Bei Rudahammer wurde durch die Grenze eine Chausseestrecke von 1,5 km herausgetrennt, damit das auf diesem Gebiet gelegene Knappschaftslazarett zu Polen kam. Die untere Karte der Anlage V läßt dies deutlich erkennen. Ein Beispiel ganz unverständlicher Unterbrechung einer Straße zeigt die obere Karte der gleichen Anlage. Einzelne Chausseen und Straßen wurden so unglücklich zerschnitten, daß deutsche Ortschaften von deutscher Seite, deutsche Eisenbahnstationen von deutschen Ansiedlungen zum Teil nur unter Überschreitung polnischen Gebietes erreicht werden konnten, bevor Umgehungsstraßen gebaut waren.

Die neue Grenze ist mitten durch Ortschaften, Gruben- und Hüttenanlagen geführt worden, ohne Rücksicht auf die Interessen der aufeinander angewiesenen und miteinander eng verbundenen Werke; daher sind fast alle bedeutenden Industrieunternehmungen durch die Teilung zerrissen worden: ein Teil der Werke fiel an Polen, ein Teil blieb bei Deutschland. Diese Werke waren aber wirtschaftlich auf das engste untereinander verbunden, und die Einheit der Unternehmungen beruhte darauf, daß Rohstofferzeugung und Weiterverarbeitung zusammengefaßt waren. So wurden Kohlen- und Erzgruben von den Hütten, Walzwerke von ihren Verfeinerungsbetrieben, Arbeiterwohnungen von ihren Werken getrennt. Der Oberschlesischen Eisenbahnbedarfs A.-G. wurde die Rohstoffbasis, der Oberschlesischen Eisenindustrie A.-G. ein Teil der weiterverarbeitenden Betriebe genommen. Die Aufrechterhaltung der Wirtschaftsbeziehungen dieser aufeinander angewiesenen Werke war gar nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, da, wie der Bericht der Kammer hervorhebt, Polen trotz des Genfer Abkommens die Beziehungen zwischen den beiden Zonen so rasch wie möglich zu lösen sucht. Welche Wirkungen sich aus der Zerreißung einheitlicher Anlagen ergeben haben, zeigt das Beispiel der Razionkaugrube bei Beuthen. Diese fiel mit sämtlichen Förderanlagen an Polen, aber ein Teil des Grubenfeldes blieb bei Deutschland. Da das polnisch gewordene Grubenfeld noch wenig erschlossen war, dagegen das deutsch gebliebene in voller Förderung stand, stammten etwa 80 % der Gesamtförderung der auf polnischer Seite liegenden Schachtanlagen aus deutscher Erde, bis Mitte 1928 die neu errichtete „Beuthen-Grube“ den Abbau der deutsch gebliebenen Lager übernahm. Einige Fälle derartiger Zerschneidung einheitlicher Unternehmungen zeigen die Karten auf Anlage VI.

Zu den unmittelbaren Nachteilen, die der westoberschlesischen Industrie aus der Abtrennung ihrer Werke und Felder erwuchsen, treten die erheblichen Verluste, die sich aus dem Anfall der von ihr unter-

haltenen Einrichtungen an Polen ergeben. Während von den Mitgliedern des Oberschlesischen Knappschaftsvereins etwa ein Drittel bei Deutschland verblieb, wurden von 16 Knappschaftslazaretten nur 2 Deutschland belassen. Die bei Deutschland verbliebenen Knappschaftslazarette reichen für die Unterbringung der kranken und verunglückten Bergleute nicht aus, während die Lazarette auf polnischer Seite zum Teil leer stehen. Es war daher notwendig, nicht bloß die Knappschaftslazarette mit einem hohen Kostenaufwand zu erweitern, sondern auch noch ein neues Knappschaftslazarett zu errichten. Die einzige Lungenheilstätte, die einzige Trinkerheilstätte, die beiden Solbäder fielen an Polen. Nach einem Bericht des Regierungspräsidenten von Oppeln waren 1923 in Westoberschlesien auf 10 000 Einwohner nur 32 Krankenhausbetten vorhanden gegen 53 im Staatsdurchschnitt; es konnten nur 171 auf 10 000 Einwohner in Krankenhäusern verpflegt werden gegen 392 im Staatsdurchschnitt. Auf 10 000 Verpflegte starben 776 gegenüber 614 im Staatsdurchschnitt. Die allgemeine Sterblichkeit und die Säuglingssterblichkeit sind in Westoberschlesien wesentlich höher als der Durchschnitt für Preußen. Im besonderen ist die Tuberkulosesterblichkeit die höchste im preußischen Staat. Auch die oberschlesische Bergschule fiel an Polen; Ersatz mußte auf deutscher Seite durch Errichtung einer neuen Bergschule geschaffen werden[1]).

Im ganzen ergibt sich, daß die Grenze völlig willkürlich ohne Rücksicht auf natürliche oder wirtschaftliche Zusammenhänge, vor allem auch ohne Rücksicht auf das Abstimmungsergebnis gezogen worden ist. Dabei ist darauf hinzuweisen, daß die Grenze Oberschlesiens geradezu die älteste Grenze Mitteleuropas und seit 1000 Jahren unverändert geblieben ist.

Die Schädigung der Landeskultur und die Seuchengefahr.

Durch die Abtretungen haben sich erhebliche Schäden für die Landeskultur ergeben. Auf sie wird einmal von dem Bericht des Landeshauptmannes von Ostpreußen hingewiesen. Die Vorflutschwierigkeiten für die aus Ostpreußen nach den polnischen Grenzgebieten abfließenden Wässer waren im letzten Jahrzehnt vor dem Weltkriege dank der Tätigkeit der deutsch-russischen Memel-Weichsel-Grenzregulierungskommission ziemlich allerorts behoben und der planmäßige Ausbau der Grenzgewässer in der Weise geregelt worden, daß sowohl die Projektaufstellung als auch die Leitung der Arbeitsausführung und die spätere Unterhaltung in die Hände der preußischen Kulturbauverwaltung gelegt waren, während Rußland einen entsprechenden Kostenanteil zahlte. Während der Kriegsjahre 1915—1918, als die hier in Betracht kommenden polnischen Gebiete unter deutscher Verwaltung standen, wurden dann die Vorflutverhältnisse endgültig den ostpreußischen Bedürfnissen entsprechend planmäßig geordnet. Die schlechte Unterhaltung der Vorflut durch Polen hat aber einen Rück-

[1]) Über den „Einfluß der Genfer Entscheidung auf die gewerblichen Berufsgenossenschaften in Oberschlesien“ vgl. die Dissertation von Draht, Breslau 1926.

schlag gebracht, durch den alle bisher erreichten wasserwirtschaftlichen und landwirtschaftlichen Vorteile zunichte geworden sind. Die Vorflut verschlechtert sich von Jahr zu Jahr, und die Wiesenniederungen versumpfen. Dazu treten die außerordentlich großen Schäden und Gefahren, denen die Deichverbandsniederung an der Weichsel durch die polnische Untätigkeit auf dem Gebiete der Ufer- und Deichunterhaltung ausgesetzt ist. Die gleichen Klagen werden von schlesischen Grenzkreisen erhoben. Umgekehrt haben von Polen vorgenommene Regulierungen, so im Gebiet der Bartsch, ungünstig gewirkt, weil sie nicht im Einvernehmen mit den angrenzenden deutschen Teilen des Flußgebiets erfolgt sind.

Ebenso leidet nach dem Bericht der Landwirtschaftskammer in Schneidemühl das Meliorationswesen darunter, daß die Ländereien und Wirtschaftshöfe der Mitglieder einzelner Meliorationsgenossenschaften teils auf deutscher, teils auf polnischer Seite gelegen sind, und infolgedessen es schwierig ist, eingeleitete Arbeiten weiterzuführen, Verbesserungen durchzusetzen und Neuanlagen zu schaffen. Dann wird, wie der Bericht ausführt, besonders die Warthe- und Obraniederung dadurch geschädigt, daß von der jetzt polnischen Landwirtschaft oberhalb der Flußgebiete eine verwüstende Waldwirtschaft getrieben wird, so daß die Niederschläge, die in jenen Waldflächen früher allmählich zu Tale kamen, jetzt plötzlich herunterströmen und die in den Niederungsgebieten unterhalb gelegenen Besitzungen viel mehr als früher unter schnell eintretendem Hochwasser zu leiden haben. Fernerhin sind die deutschen Landwirte der Grenzgebiete deshalb auf die Mitarbeit der polnischen Behörden in vieler Beziehung angewiesen, weil die Grenze in der Mitte der Netze verläuft; da die polnischen Behörden vielfach versagt haben, sind erhebliche Schäden entstanden. In Ostpommern ist fünf Meliorationsgenossenschaften der Kreise Lauenburg und Bütow durch die Grenzziehung die Möglichkeit genommen, eine Regelung der Vorflut vorzunehmen, so daß die genossenschaftlichen Anlagen verfallen. Auch in den niederschlesischen Grenzbezirken sind Meliorationseinheiten zerrissen worden.

Auf die durch die Grenzziehung hervorgerufenen Seuchengefahren weist der Bericht des Landeshauptmannes von Ostpreußen hin. Dieses ist jetzt ringsum von Staaten umgeben, deren Veterinärwesen auf tiefer Stufe steht. Ostpreußen hat eine 900 km lange Grenze, die vollkommen zu sperren nicht möglich ist. Daher sind, trotz aller Vorsichtsmaßnahmen der preußischen Veterinärverwaltung, schwere Seuchengänge nicht ausgeblieben. 1925 und 1926 sind vor allem durch die Maul- und Klauenseuche Millionenwerte ostpreußischen Volksvermögens vernichtet worden. Die gleichen Klagen werden von der Landwirtschaftskammer für die Provinz Pommern vorgebracht.

II. Die Verflechtung der abgetretenen Gebiete mit der deutschen Wirtschaft.

Die abgetretenen Gebiete sind in Jahrhunderte langer Geschichte mit der deutschen Wirtschaft und Kultur verbunden gewesen. Deutscher

Unternehmergeist und Fleiß haben mit deutschem Kapital sie zur Blüte gebracht, der wachsenden Bevölkerung einen steigenden Verdienst geboten und das Land mit der Wirtschaft verflochten. Die der Note der deutschen Friedensdelegation vom 29. Mai 1919 als Anlage beigefügten Darlegungen führen dies eingehend aus[1]). Oberschlesien war seit 1163 aus jedem Zusammenhang mit dem polnischen Reich und besaß keinerlei nationale polnische Tradition. Westpreußen stand wohl 300 Jahre unter polnischer Herrschaft, hatte aber durch den Deutschen Orden bereits vor dieser Zeit seinen deutschen Charakter erhalten und war nach der Wiederherstellung seiner Zugehörigkeit zum deutschen Gebiet eng mit diesem verwachsen. Die Provinz Posen hatte ihren wirtschaftlichen und kulturellen Aufschwung der preußischen Verwaltung zu verdanken; weite Teile waren seit Jahrhunderten von einer überwiegend deutschen Bevölkerung bewohnt und die Gebiete polnischer Bevölkerung von starken deutschen Enklaven durchsetzt. Jeder Vergleich des deutschen Ostens mit den Gebieten jenseits der Grenze zeigte vom Kreise Memel bis zum Kreise Rybnik, daß das Land, soweit es nicht bereits durch die Besiedlung deutsch geworden war, im Laufe einer langen Zugehörigkeit zu Deutschland seine wirtschaftliche und kulturelle Prägung durch deutsche Arbeit der Staats- und Selbstverwaltung und der Bevölkerung aller Berufskreise erhalten hatte.

1. Die Abstimmungsergebnisse.

Deutsch[2]) hebt mit Recht hervor, daß bei der Abstimmung vom 20. März 1921 derjenige Teil der Bewohner Oberschlesiens, der mit dem Deutschtum in engere Fühlung gekommen war und Verständnis dafür hatte, was er ihm schuldete, sich deutsch bekannt hat, daß der Grubenarbeiter und der bäuerliche Grundbesitz überwiegend polnisch gestimmt haben, aber die übrigen Bevölkerungskreise, vom Hüttenarbeiter an, der polnischen Propaganda gegenüber wenig empfänglich gewesen sind. So ist das Abstimmungsergebnis ein Beweis für die Verflechtung der abgetretenen Gebiete mit Deutschland. In den an Polen abgetretenen Stadtbezirken Tarnowitz und Kattowitz haben 85 % der Abstimmenden für Deutschland votiert, in Königshütte und Pleß 75 %, in Rybnik 71 %, Loslau 72 %, Sorau 69 %. Bemerkenswert ist, daß fast sämtliche Führer der Polen in Königshütte nicht eingeborene Schlesier, sondern seit dem Jahre 1893 hauptsächlich aus Posen zugewandert waren. Im ganzen oberschlesischen Abstimmungsgebiet sind trotz allen Druckes 702 045 Stimmen für Deutschland und 479 232 Stimmen für Polen abgegeben worden. Die Einwohnerzahl des oberschlesischen Abstimmungsgebietes betrug am 1. Dezember 1910 1 938 586, davon hatten 666 930 deutsch, 1 157 210 polnisch und 88 340 deutsch und polnisch als Muttersprache angegeben. Es ist also das Verhältnis der deutschen zu den polnischen Stimmen für Deutschland weit günstiger als das Verhältnis der deutsch sprechenden zur polnisch sprechenden Bevölkerung. Wie Seite 9 erwähnt, sind in den deutschen Volkszählungen die fremd-

[1]) Die Friedensverhandlungen in Versailles. Berlin. Reichsdruckerei S. 183 ff.
[2]) A. a. O. S. 19 f.

sprachigen Elemente besonders hervorgehoben. In dem zum oberschlesischen Abstimmungsgebiet hinzugenommenen Teil Niederschlesiens sind 97,6 % der Stimmen für Deutschland abgegeben worden. Das gleiche Ergebnis zeigt die Abstimmung in Ostpreußen vom 11. Juli 1920. Von den 557 532 Einwohnern des Abstimmungsgebiets sprachen am 1. Dezember 1910

deutsch	292 422
deutsch und eine andere Sprache . .	20 224
polnisch	71 868
kassubisch, masurisch, litauisch . . .	171 928.

Es stimmten dagegen 98 % der Bevölkerung für die Zugehörigkeit zu Ostpreußen und nur 2 % für Polen. Diese Tatsachen sind die beste Widerlegung des zur Rechtfertigung der polnischen Friedensforderungen verfaßten polnischen Sammelwerks[1]). Dieses stellt die Behauptung auf, daß auch die kassubisch und die deutsch und polnisch sprechende Bevölkerung zu Polen zu rechnen sei, daß auch Bevölkerungsgruppen des deutschen Ostens „sich bewußt und konsequent zum Polentum bekennen", „obwohl ihre Zugehörigkeit zur polnischen Sprache zweifelhaft ist[2])".

Den übrigen östlichen Gebieten ist das Selbstbestimmungsrecht vorenthalten, sie sind ohne jede Befragung der Bevölkerung abgetreten worden. Es unterliegt keinem Zweifel, daß auch in ihnen die Abstimmung ein für Deutschland günstigeres Ergebnis als die Verteilung der Sprachen geliefert und dargetan hätte, daß ein nicht geringer Teil der polnisch sprechenden Einwohner sich mit der deutschen Wirtschaft und Kultur verbunden fühlte. Wären die Vertreter der polnischen Interessen von der Richtigkeit der Auffassung des polnischen Sammelwerks überzeugt gewesen, dann hätten sie ohne Bedenken das deutsche Verlangen auf Einräumung einer Volksabstimmung in allen abzutretenden Gebieten erfüllen können. Daß sie es nicht taten, zeigt deutlich, daß sie an ihre Argumente selbst nicht glaubten.

2. Eisenbahngüterverkehr.

Die wirtschaftlichen Zusammenhänge der verschiedenen Gebiete sind am ehesten aus der Statistik des Eisenbahngüterverkehrs zu ersehen. Sie erfaßt zwar nur einen Teil der wirtschaftlichen Beziehungen, auch nur einen Teil des Güterverkehrs, die Massengüter, und nur einen der Verkehrswege. Ihre Angaben liegen aber für alle in Frage kommenden Gebiete gleichmäßig vor, betreffen den wichtigsten Teil des Verkehrs und gewinnen auch für die übrigen Verkehrsbeziehungen symptomatische Bedeutung, wenngleich diese nicht für alle Gebiete gleich ist, weil weder die Eisenbahn als Verkehrsweg, noch die Massengüter des Eisenbahnverkehrs für alle Gebiete gleiche Bedeutung haben. Es ist daher zur Ergänzung auch die Binnenschifffahrtsstatistik herangezogen und in den Übersichten, die von der Industrie- und Handelskammer Königsberg aufgestellt sind, der Binnen-

[1]) Polen, Entwicklung und gegenwärtiger Zustand. Bern 1918.
[2]) S. 72.

schiffs- und Eisenbahnverkehr zusammengefaßt worden. Während die der Statistik des Eisenbahngüterverkehrs entnommenen Einzelangaben die Verkehrsziffern der Häfen von den zugehörigen Gebietsteilen trennen, um den Verkehr zwischen den Provinzen und ihren Häfen mit zu erfassen, der anderenfalls als Binnenverkehr ausscheidet, sind in den Übersichten, welche die Gesamtzahlen bringen, die Hafenverkehrsbezirke in die entsprechenden Provinzverkehrsbezirke einbezogen worden. Immerhin läßt sich durch die Zahlen des Eisenbahngüterverkehrs nicht für alle abgetretenen Gebiete die wirtschaftliche Verflechtung darlegen. Das Memelgebiet bildet mit Ostpreußen zusammen einen Verkehrsbezirk, und die Statistik hat diesen nicht weiter gegliedert. Der Hafen Memel ist mit dem Hafen Königsberg zu dem Verkehrsbezirk der ostpreußischen Häfen zusammengefaßt worden. Die Verkehrsbezirke Westpreußen und Posen decken sich nicht mit den abgetretenen Gebieten, da diese nicht die volle Ausdehnung der Provinzen einnehmen. Die westpreußischen Häfen bilden einen besonderen Verkehrsbezirk, aus dem Danzig nicht ausgeschieden werden kann. Der Verkehrsbezirk Oppeln umfaßt West- und Ostoberschesien, den deutsch gebliebenen und den polnisch gewordenen Teil. Trotz dieser Bedenken ist die wirtschaftliche Verflechtung der abgetretenen Gebiete aus den Angaben, die sowohl die Güter wie die Bezugs- und Empfangsgebiete unterscheiden, zu erkennen. Der Vorzug dieses Zahlenstoffes ist, daß er für alle Gebiete formal gleichmäßig zur Verfügung steht, wenn auch seine Ergebnisse, weil der Bahnverkehr und die Massengüter nicht für alle Gebiete die gleiche Bedeutung haben, materiell nicht gleichwertig sind. Ein Nachteil der Güterverkehrsstatistik ist, daß sie nur Mengenangaben bringt, der Wert der Transportgüter nicht erfaßt wird. Infolgedessen treten die Massengüter in den Vordergrund. Dadurch wird aber zugleich der Verkehr mit den näher gelegenen Wirtschaftsgebieten besonders hervorgehoben. Massengüter sind immer nur in einem engeren Gebiet versendbar, und der Kreis der wirtschaftlichen Verflechtung wird um so größer, je höher entwickelt und wertvoller ein Erzeugnis ist. Zahlreiche Fertigfabrikate werden von der Eisenbahngüterstatistik zu Gruppen zusammengefaßt, aus denen sie nicht gelöst werden können. Für ein Wirtschaftsgebiet wie Niederschlesien, das durch eine außerordentlich vielseitige Fertigindustrie gekennzeichnet ist, lassen sich aus der Eisenbahnverkehrsstatistik weniger Angaben gewinnen als etwa für Oberschlesien mit seiner ausgedehnten Erzeugung von Rohstoffen und Halbfabrikaten. Die Güterverkehrsstatistik läßt daher für Niederschlesien weder die Verflechtung mit den abgetretenen Gebieten noch die Folgen der Gebietsverluste vollständig erkennen und jedenfalls weniger hervortreten als für Oberschlesien. Immerhin ist versucht worden, durch Anführung einer größeren Anzahl von Gütern und Hervorhebung der für den Verkehr der betreffenden Gebietsteile besonders wichtigen und charakteristischen Güter den Mangel abzuschwächen.

Der Verkehrsbezirk Westpreußen umfaßte die Provinz ohne die Häfen Elbing, Danzig und Neufahrwasser. Der Hauptlieferant der nach Westpreußen auf der Eisenbahn versandten Güter war im Jahre 1913 der Regierungsbezirk Oppeln mit einer Gesamtmenge von

1 206 856 t, davon 1 062 787 t Steinkohlen, 48 016 t Zement. Von den westpreußischen Häfen kamen zusammen 465 585 t, darunter 130 862 t Düngemittel, 59 708 t Kleie, 43 557 t Steinkohlen, 17 918 t Zement. An dritter Stelle stand die Provinz Posen mit einem Gesamtversand nach Westpreußen von 424 368 t, darunter 83 344 t Bausteine, 45 830 t Düngemittel, dazu 42 230 Stück Schweine. Mit weitem Abstand folgten die Provinz Ostpreußen mit 190 236 t, die Provinz Pommern ohne die Häfen mit 166 842 t, Polen mit 150 679 t, die Regierungsbezirke Breslau und Liegnitz (ohne die Stadt Breslau) mit 102 128 t und die Provinz Brandenburg (ohne Berlin) mit 93 523 t; die wichtigsten Güter waren Braunkohlenbriketts und Koks, Steine, Kleie und Schweine. Die Hauptabnehmer der aus Westpreußen versandten Güter waren die westpreußischen Häfen Elbing, Danzig und Neufahrwasser. Sie erhielten 1913 zusammen an Gütern 489 301 t. Die wichtigsten Versandgüter waren Roggen mit 64 679 t, Hafer mit 51 136 t, Weizen mit 44 892 t, Gerste mit 25 110 t, Mehl und Mühlenfabrikate mit 21 286 t und Rohzucker mit 116 368 t. Die Provinz Posen empfing von Westpreußen im Jahre 1913 zusammen 353 506 t an Gütern, außerdem Vieh. Die wichtigsten Versandposten Westpreußens nach Posen waren Kleie mit 73 425 t, Rüben mit 26 805 t und Kartoffeln mit 25 463 t. Nach der Provinz Ostpreußen, die an dritter Stelle folgte, gingen zusammen 136 277 t, nach Berlin (ohne Vororte) 89 500 t, außerdem Vieh.

Der Hauptlieferant der nach den westpreußischen Häfen Elbing, Neufahrwasser und Danzig auf der Eisenbahn versandten Güter war 1913 die Provinz Westpreußen, für die die Zahlen soeben nachgewiesen worden sind. An zweiter Stelle stand der Regierungsbezirk Oppeln mit zusammen 465 332 t, davon 407 467 t Steinkohlen. Mit weitem Abstand folgten Rußland (zusammen 188 033 t, besonders Kleie, Gerste, Ölkuchen), Ostpreußen (zusammen 127 493 t, besonders Getreide und Mühlenerzeugnisse), Posen (zusammen 111 578 t, besonders Getreide und Rohzucker) und Polen (zusammen 57 971 t). Auch der Hauptabnehmer der von den westpreußischen Häfen versandten Güter war Westpreußen mit zusammen 465 585 t, wie bereits ausgeführt, vor allem Düngemittel, Kleie, Steinkohlen, Zement. An zweiter Stelle stand wieder der Regierungsbezirk Oppeln mit zusammen 208 198 t, davon fast 200 000 t Erze, der Rest Eisen- und Stahlbruch. Polen folgte mit zusammen 186 376 t und bezog besonders Düngemittel und Erze. Ostpreußen erhielt zusammen 124 676 t, in erster Linie Düngemittel, Pommern zusammen 87 423 t und Posen 64 477 t.

Von den nach dem Verkehrsbezirk Posen im Jahre 1913 versandten Gütern kamen 2 924 701 t aus dem Regierungsbezirk Oppeln; davon waren 38 745 t Düngemittel, 2 497 145 t Steinkohlen, 33 294 t Steinkohlenkoks, 93 943 t Zement und 69 164 t gebr. Kalk. Die Regierungsbezirke Breslau und Liegnitz (ohne die Stadt Breslau) sandten nach Posen zusammen 906 160 t, darunter über die Hälfte Steine, Bausteine usw. Die niederschlesische Industrie der Steine und Erden beschäftigte fast ein Zehntel der in dieser Industrie in ganz Deutschland tätigen Personen. Unter den Versandgütern Niederschlesiens folgten dann Steinkohlen, Steinkohlenkoks, Rüben und Dünge-

mittel. Die Provinz Westpreußen (ohne die Häfen) lieferte 353 506 t, darunter Kleie, Rüben, Kartoffeln, Mehl- und Mühlenfabrikate. An vierter Stelle folgte die Provinz Brandenburg (ohne Berlin und Vororte) mit 347 086 t, davon fast die Hälfte Braunkohlenbriketts und Koks. Aus Rußland kamen zusammen 258 608 t, in erster Linie Kleie, Ölkuchen und Holz. Der Regierungsbezirk Merseburg und Thüringen lieferten 255 763 t, fast ausschließlich Düngemittel. Das Königreich Sachsen folgte an siebenter Stelle mit 129 689 t, fast ausschließlich Steine, Bausteine usw. Aus den pommerschen Häfen kamen 120 442 t, davon fast die Hälfte Düngemittel. Erst an neunter Stelle folgte Polen mit zusammen 95 545 t, überwiegend Kleie und Ölkuchen.

Die Hauptabnehmer der aus Posen versandten Güter waren 1913 mit zusammen 471 155 t die Regierungsbezirke Breslau und Liegnitz (ohne die Stadt Breslau); sie erhielten einmal Getreide, und zwar 25 826 t Roggen, 15 570 t Gerste, 8367 t Weizen, 8217 t Hafer, dann Hackfrüchte, 64 273 t Kartoffeln und 42 333 t Rüben, 59 586 t Kleie und 30 267 t Mehl und Mühlenfabrikate, 36 181 t Ölkuchen, 34 952 t Rohzucker und endlich 341 669 Stück Ferkel. An zweiter Stelle folgte die Provinz Westpreußen, die (ohne die Häfen) zusammen 424 368 t aus der Provinz Posen empfing, und zwar überwiegend Steine, Bausteine, Düngemittel, Roggen, Kalk, Kartoffeln, Rüben, Weizen, dazu Schweine. Die Provinz Brandenburg (ohne Berlin und Vororte) stand an dritter Stelle mit 315 783 t. Der Regierungsbezirk Oppeln folgte mit 283 896 t. An fünfter Stelle stand Polen mit 208 976 t. Es folgten dann Berlin (ohne Vororte), Sachsen (ohne Leipzig) und die westpreußischen Häfen. Berlin erhielt in erster Linie Holz und Schlachtvieh, Sachsen Holz, Gerste und Kleie, die westpreußischen Häfen Getreide und Rohzucker.

Die Hauptlieferanten der nach dem Regierungsbezirk Oppeln versandten Güter waren 1913 die Regierungsbezirke Breslau und Liegnitz (ohne die Stadt Breslau) mit zusammen 1 550 937 t, davon fast die Hälfte Bausteine, dann Erze, Holz und Stahlbruch, endlich 114 747 t Rüben und 27 473 t Mehl und Mühlenfabrikate. Mit weitem Abstand folgte Galizien, das zusammen 490 733 t versandte, davon über die Hälfte Holz. Die Provinz Posen lieferte 283 896 t, Polen folgte erst an vierter Stelle mit 270 553 t, davon über die Hälfte Holz. Wenig zurück lag Österreich (ohne Ungarn, Böhmen, Galizien) mit 266 504 t. Der Versand der westpreußischen Häfen nach dem Regierungsbezirk Oppeln betrug 208 198 t, davon fast 200 000 t Erze. Die Stadt Breslau folgte mit 203 714 t; für sie war der Versand nach dem Regierungsbezirk Oppeln nicht wegen seiner Höhe, sondern wegen seiner Vielgestaltigkeit von Bedeutung. Erwähnt seien noch die pommerschen Häfen, die zusammen 193 108 t, in erster Linie Erze, und der Verkehrsbezirk Merseburg und Thüringen, die in erster Linie Düngemittel lieferten.

Die wichtigsten Abnehmer der aus dem Regierungsbezirk Oppeln versandten Güter waren: Österreich (ohne Böhmen, Ungarn, Galizien) mit zusammen 6 288 581 t, davon über fünf Sechstel Steinkohlen, Koks und Briketts, der Rest Erze. Die Regierungsbezirke Breslau und Liegnitz (ohne die Stadt Breslau) erhielten 3 815 789 t, davon etwa drei

Viertel Steinkohlen, dann 157 890 t Zement, 96 600 t Eisen und Stahl, 86 467 t Rüben, 80 449 t Düngemittel. Die Provinz Posen nahm 2 924 701 t auf, davon fünf Sechstel Steinkohlen, weiterhin Zement, Kalk und Düngemittel. Der Versand nach Ungarn mit 2 807 183 t und Galizien mit 2 184 983 t umfaßte fast ausschließlich Steinkohlen, Koks und Briketts. Die Stadt Breslau erhielt 1 706 832 t, ebenfalls überwiegend Steinkohlen, dann Eisen, Stahl und Zement. Nach Polen gingen 1 647 140 t, nach Westpreußen 1 206 856 t, nach Ostpreußen 1 000 842 t, ganz überwiegend Steinkohlen, Koks, dann Zement und Düngemittel.

Die Zusammenfassung der Zahlen der Statistik des Eisenbahngüterverkehrs ergibt, daß die Verkehrsbezirke Westpreußen, Posen und Oppeln in erster Linie untereinander und mit Schlesien in Wechselbeziehung standen und mit den Bezirken Brandenburg, Pommern und Ostpreußen verflochten waren. Die Gebiete westlich der in dieser Untersuchung gezogenen Linie traten zurück. Noch weniger bedeutend aber war der Verkehr mit Polen und Rußland, also mit den Gebieten, mit denen jetzt die abgetretenen Teile einen Staats- und Wirtschaftsverband bilden. Das wirtschaftliche Gesicht von Westpreußen, Posen und Oberschlesien war nach Westen gerichtet. Der Verkehr Ostpreußens mit Westpreußen und Posen betrug 1913 26,6 % des Gesamtverkehrs Ostpreußens mit dem Reich.

3. Binnenschiffs- und Eisenbahnverkehr der Bezirke Westpreußen (einschließlich Häfen), Posen und Oppeln mit den wichtigsten Gebieten im Jahre 1913 (in t zu 1000 kg).

Wenn die Angaben der Statistik des Eisenbahngüterverkehrs mit denen der Statistik des Binnenschiffsverkehrs zusammengefaßt werden, ändern sich die Ergebnisse, vor allem tritt die Bedeutung des Verkehrs mit Rußland und Polen mehr hervor, der an der Binnenschiffahrt in höherem Maße als am Eisenbahnverkehr beteiligt war. Da aber die Binnenschiffahrt in noch weiterer Ausdehnung Massengüter befördert, wird im übrigen das Bild nicht vervollständigt.

1. Westpreußen (einschließlich Häfen).

Gebiete	Versand nach	%	Empfang von	%
Reich/Ausland insgesamt	2 169 896	—	4 383 446	—
Davon Ostpreußen (einschl. Häfen)	521 030	24	421 074	10
Posen	456 485	21	695 198	16
Rußland/Polen	327 894	15	712 743	16
Pommern (einschl. Häfen)	279 049	13	242 292	6
Oppeln	223 467	10	1 672 188	38
Berlin und Vororte	129 825	6	34 407	1
Brandenburg	61 814	3	119 508	3
Reg.-Bezirke Breslau, Liegnitz (einschl. Stadt Breslau)	23 009	1	125 293	3
		93%		93%

Gebiete	Versand nach	%	Empfang von	%
2. Posen.				
Reich/Ausland insgesamt	3 488 275	—	6 419 048	—
Davon Westpreußen (einschl. Häfen)	695 198	20	456 485	7
Reg.-Bezirk Breslau (einschl. Stadt Breslau)	560 276	16	950 709	15
Pommern (einschl. Häfen)	540 255	16	302 923	5
Brandenburg	346 914	10	367 763	6
Berlin (einschl. Vororte)	317 615	9	53 391	1
Oppeln	283 896	8	2 925 636	46
Rußland/Polen	222 790	6	471 589	7
Königreich Sachsen (einschließlich Leipzig)	167 740	5	134 839	2
		90%		89%
3. Oppeln.				
Reich/Ausland insgesamt	32 759 274	—	6 293 877	—
Davon Österreich-Ungarn (ganz)	12 178 993	37	934 495	15
Reg.-Bezirk Breslau (einschl. Stadt Breslau)	5 584 627	17	1 777 928	28
Posen	2 925 636	9	283 896	5
Rußland/Polen	2 121 613	6	374 290	6
Berlin (einschl. Vororte)	2 139 381	7	140 900	2
Pommern (einschl. Häfen)	1 717 759	5	1 439 474	23
Westpreußen „ „	1 672 188	5	223 467	4
Ostpreußen „ „	1 343 769	4	53 302	1
Brandenburg	1 338 565	4	69 386	1
Thüringen	283 452	1	146 812	2
Königreich Sachsen	860 382	3	123 738	2
		98%		89%

III. Die Störung des Güteraustausches durch die Gebietsabtretungen.

Die abgetretenen Gebiete sind Bestandteile eines anderen Staats- und Wirtschaftsgebietes geworden, innerhalb dessen sich nunmehr ihr wirtschaftlicher Verkehr überwiegend abspielt. Durch die Gebietsabtretungen hat der deutsche Osten und Nordosten wichtige Bezugs- und Absatzgebiete verloren, die unmittelbar angrenzten. Diese Nachbarschaft fällt wegen der peripheren Lage der deutschen Ostgebiete und Ostpommerns um so mehr ins Gewicht: Ostpreußen und Schlesien sind Grenzprovinzen, entfernt von dem geographischen Mittelpunkt der deutschen Wirtschaft, noch mehr von den weiter westlich gelegenen wirtschaftlichen Zentren. Ein Kreis, der mit dem Radius von 200 km um Breslau geschlagen wird, fällt zum größten Teil auf dem Absatz verschlossenes Auslandsgebiet; in ihm nehmen die abgetretenen Provinzen einen großen Flächenraum ein. Die Karte 1

zeigt weiterhin, daß die entsprechenden um Berlin und Dresden geschlagenen Kreise erhebliche Teile des Breslauer Kreises einschließen und der Dresdener Kreis bis dicht an Breslau selbst heranreicht. Wird in gleicher Weise ein Kreis um Königsberg gezogen, so zeigt sich ebenfalls die ungünstige Lage und die Beeinträchtigung der Wirtschaft durch die Gebietsabtretungen im Gegensatz zu mittel- und westdeutschen Großstädten, deren Verkehrskreise durch die Abtretungen und die Prohibitivmaßnahmen des Auslandes nicht betroffen werden. Ostpreußen, Schlesien und Pommern müssen einen Ersatz für den Güteraustausch mit den verlorengegangenen östlich unmittelbar benachbarten Gebieten mit höheren Transportkosten erkaufen und im Kampf mit der bereits eingeführten und durch Transportkosten weniger belasteten westlichen Konkurrenz anstreben. Breslau z. B. ist im Verkehr mit dem Westen gegenüber Berlin um mehr als 300 km im Nachteil, im Verkehr mit Hamburg um 340 km, mit München um 162 km. Trotz aller Staffeltarife wird bei einer gewissen Entfernung die absolute Belastung zu groß und dadurch der Wettbewerb unmöglich. Vor dem Kriege trugen mannigfache Ausnahme- und Umschlagstarife der ungünstigen Verkehrslage der Ostgebiete Rechnung und bewirkten eine wirtschaftliche Annäherung. Durch die Reparationslasten wird jetzt die Gewährung tarifpolitischer Sondervorteile eingeschränkt. Diese Schwierigkeiten machen sich sowohl für den Bezug wie für den Absatz geltend; es werden daher die nachteiligen Wirkungen verdoppelt, wenn die abgetretenen Gebiete in einem ausgedehnten Güterverkehr gleichzeitig Waren lieferten und empfingen. Am schwersten ist Ostpreußen betroffen worden, das von den wichtigsten deutschen Wirtschaftsgebieten am weitesten entfernt ist. Sodann zwingt der Mangel an Bodenschätzen hier zu einer erheblichen Einfuhr von Rohstoffen und Industrieerzeugnissen im Austausch gegen die Überschüsse der landwirtschaftlichen Produktion, während Schlesien in höherem Maße einen Ausgleich innerhalb der Provinz selbst erreicht und trotz zum Teil weiterer Entfernungen günstiger als Ostpreußen dasteht.

1. Güterverkehr mit Gesamtdeutschland.

Über das Verhältnis des Eisenbahngüterverkehrs zwischen Gesamtdeutschland und Westpreußen und Posen im Jahre 1913 bzw. Freistaat Danzig und Westpolen im Jahre 1925 und 1927 unterrichten die folgenden Übersichten, bei deren Beurteilung wieder zu bedenken ist, daß das Gebiet von Westpolen nur 62 % der Fläche der Provinz Westpreußen und 89 % der Fläche der Provinz Posen umfaßt. Ferner ist zu berücksichtigen, daß mit dem 1. Juli 1925 der deutsch-polnische Zollkrieg einsetzte, der zu einer erheblichen Verminderung des Verkehrs führte.

Im Verkehr mit Gesamtdeutschland betrug 1925 und 1927 der Empfang Westpolens in Prozenten des Empfangs von Westpreußen (ohne die Häfen) und Posen im Jahre 1913 an den im Verkehr des Jahres 1913 wichtigsten Gütern

	1925	1927
Zusammen	3,4	3,4
Darunter:		
Steinkohlen	0,1	0,0
Steinkohlenkoks	7,8	7,8
Braunkohlenbriketts, Koks	10,6	0,0
Steine, Bausteine usw.	2,1	1,5
Gebrannter Kalk	0,5	0,0
Zement	0,1	0,0
Düngemittel	7,3	5,8
Rüben	0,4	0,0
Kleie	2,3	0,1
Eisenbahnschienen usw.	1,7	0,2

Die Verhältniszahlen lassen den katastrophalen Rückgang erkennen. Der gesamte Eisenbahngüterempfang des allerdings kleineren Gebietes ist auf 3 % heruntergegangen. Auch der Verkehr des Freistaates Danzig bleibt hinter den Verhältnissen von 1913 weit zurück. Es empfing der Freistaat 1925 im Eisenbahngüterverkehr mit Deutschland 5,1 %, 1927: 5,4 % der Gütermenge, die 1913 die westpreußischen Häfen, zu denen 1913 Elbing gehörte, erhielten. Von einer Darstellung der verschiedenen Warengruppen wird hier abgesehen; es sind die Zahlen noch weniger vergleichbar, da einerseits die Angaben für die westpreußischen Häfen auch Elbing einschließen, andererseits der Freistaat Danzig ein größeres Landgebiet umfaßt. Die Zahlen des Versands von Westpolen nach Gesamtdeutschland während der Jahre 1925 und 1927, wiederum in Prozenten des Versands der wichtigsten Güter von Westpreußen (ohne die Häfen) und Posen im Jahre 1913, sind:

	1925	1927
Zusammen	15,5	19,3
Darunter:		
Roggen	19,7	1,0
Weizen	24,5	0,1
Gerste	12,3	3,4
Hafer	4,7	0,8
Mehl, Mühlenfabrikate	0,3	4,4
Kleie	3,3	8,8
Kartoffeln	15,7	16,9
Rüben	9,4	23,3
Steine, Bausteine	0,2	0,0

Der Rückgang ist hier längst nicht so groß wie die Verminderung des Empfangs Westpolens, d. h. Deutschland hat die Erzeugnisse der abgetretenen Gebiete bereitwilliger aufgenommen als diese nunmehr polnischen Gebiete die Waren aus Deutschland. Im Jahre 1925 hat der Versand von Getreide, Kartoffeln und Rüben am wenigsten einge-

büßt. Anders der Tierverkehr. Die Ausfuhr von Ferkeln und Schafen hat vollkommen, der Versand von Schweinen und Rindvieh fast ganz aufgehört. Im Jahre 1927 ist gegenüber 1913 der Versand von Rüben und Kartoffeln am wenigsten zurückgegangen. Schweine und Ferkel wurden überhaupt nicht, Schafe und Rindvieh in ganz unbedeutenden Mengen (5 und 148 Stück) versandt. Die Ausfuhr des Freistaates Danzig nach deutschen Verkehrsgebieten betrug im Jahre 1925: 4,4 %, 1927: 13,2 % des Versands der westpreußischen Häfen während des Jahres 1913. Diese Gesamtzahlen lassen die Störung, ja die Zerstörung des Güteraustausches durch die Gebietsabtretungen deutlich erkennen. Durch das Überwiegen der Einfuhr wird die Handelsbilanz Deutschlands erheblich verschlechtert.

Das Ausmaß der Verluste wird vergrößert durch die Abtretung Ostoberschlesiens, wie die folgenden Übersichten über den Güterverkehr Gesamtdeutschlands mit dem Verkehrsbezirk Oppeln im Jahre 1913 und West- und Ostoberschlesien im Jahre 1925 und 1927 ergeben. Der Versand Westoberschlesiens nach anderen deutschen Verkehrsbezirken betrug im Jahre 1925: 54,9 %, 1927: 75 % des Versands des Verkehrsbezirks Oppeln im Jahre 1913, der Versand Ostoberschlesiens 1925 nur 18 %, 1927: 4,1 %; der Empfang Westoberschlesiens betrug 1925: 47,3 %, 1927: 52,7 %, der Empfang Ostoberschlesiens nur 21,1 %, 1927: 18,8 % des Empfanges des ungeteilten Gebietes im Jahre 1913. Diese Gesamtzahlen werden für eine Reihe wichtiger Güter in den folgenden Angaben gegliedert. Es betrug 1925 und 1927 im Verkehr mit anderen deutschen Bezirken der Eisenbahngüterempfang in Prozenten der Eingänge der wichtigsten Güter nach ganz Oberschlesien während des Jahres 1913 für

Güter	Westoberschlesien		Ostoberschlesien	
	1925	1927	1925	1927
Zusammen	47,3	52,7	21,1	18,8
Darunter:				
Steine, Bausteine usw.	52.4	84,9	7,2	5,7
Eisenerz	13,3	16,5	20,7	2,1
„Übrige Erze" (1913: Güter-Nr 22c, 1925 und 1927 Nr. 22b und c)	14,6	11,7	22,9	20,5
Eisen- und Stahlbruch	80,8	86,2	29,4	29,1
Steinkohlenkoks	54,1	30,0	36,7	1,9
Eiserne Dampfkessel, Maschinen usw.	57,9	61,4	9,3	14,1
Düngemittel	57,7	58,5	29,6	20,8
Rüben	30,4	25,5	0,1	0,2
Kartoffeln	55,1	13,8	0,1	0,1
Mehl, Mühlenfabrikate	40,4	28,7	51,3	3,9

Es betrug in den Jahren 1925 und 1927 der Eisenbahngüterversand in Prozenten der wichtigsten Versendungen ganz Oberschlesiens nach deutschen Verkehrsgebieten 1913 für

Güter	Westoberschlesien		Ostoberschlesien	
	1925	1927	1925	1927
Zusammen	54,9[1])	75,0	18,0[1])	4,1
Steinkohlen	48,1[1])	72,1	19,1[1])	1,9
Steinkohlenkoks	225,3[1])	221,3	8,1[1])	0,0
Steinkohlenbriketts	106,8[1])	78,3	9,8[1])	0,0
Zink, Zinkasche (Güter-Nr. 67, ab 1925 ohne Zinkasche)	10,0	9,9	56,6	95,1
Schwefelsäure	0,9	0,1	40,5	44,9
Eisen, Stahl (Güter-Nr. 12: Stabeisen, Formeisen, Platten, Bleche)	23,6	42,8	16,2	12,7
Eisenbahnschienen usw.	15,2	19,3	2,9	38.6
Steine, Bausteine usw.	51,7	50,7	7,1	9,1
Gebrannter Kalk	87,1	112,5	0,2	0,0
Zement	83,5	90,2	0 1	0,0
Düngemittel	101,9	99,3	1,6	11,7
Rüben	116,9	112,3	1,2	3,1

Die Unterschiede der Zahlen beider Übersichten lassen die durch die Abtretung hervorgerufene Gegensätzlichkeit in der Entwicklung der Verkehrsbeziehungen so deutlich erkennen, daß jede weitere Ausführung sich erübrigt.

2. Ostpreußen.

Eine Darstellung der Störungen des Güterverkehrs der einzelnen Gebietsteile beginnt am besten mit Ostpreußen, da für diese Provinz die Abtretung Westpreußens und Posens nicht nur den Verlust des Zusammenhanges mit wichtigen Bezugs- und Absatzgebieten, sondern auch die Abtrennung vom deutschen Wirtschaftskörper bedeutet. Ein Vergleich der Güterverkehrszahlen der Vor- und Nachkriegszeit ist allerdings nicht ohne Bedenken. Ein Teil der früheren Provinz Westpreußen, vor allem die Gegend von Elbing und die von der Bahn nach Deutsch-Eylau durchzogenen Gebiete, mit denen Ostpreußen stets in regem Güterverkehr stand, gehören jetzt zu Ostpreußen. Es erscheint daher der Verkehr mit diesen Gebieten in den Angaben über den ostpreußischen Binnenverkehr, nicht dagegen wie 1913, im Verkehr der Provinz mit den anderen deutschen Gebieten. Nach einer Zusammenstellung der Industrie- und Handelskammer Königsberg betrug der Versand bzw. Empfang Ostpreußens und der ostpreußischen Häfen 1913 bzw. 1925 und 1927 in Tonnen:

Versand 1913

nach	Ostpreußens	der ostpr. Häfen	zusammen
a) Reich und Ausland insgesamt	870 906	250 346	1 121 252
b) davon Westpreußen einschl. Häfen . .	317 729	31 296	—
c) Posen	41 743	6 513	—
b) und c)	359 472	37 809	397 281

[1]) Diese Änderungen der Prozentzahlen beruhen auf einer nachträglichen Berichtigung der betreffenden Versandzahlen in der Güterbewegungsstatistik von 1913.

Versand 1925 und 1927

nach	Ostpreußens		der ostpr. Häfen		zusammen	
	1925	1927	1925	1927	1925	1927
a) Reich und Ausland insgesamt	561 817	407 575	152 792	136 368	714 609	543 943
b) davon Grenzmark	4 548	3 307	1 368	773	—	—
c) Danzig	23 853	7 586	2 184	3 218	—	—
d) Westpolen	2 329	6 102	796	1 006	—	—
Summe b) bis d)	30 730	16 995	4 348	4 997	35 078	21 992
Memelgebiet	19 704	3 524	2 170	2 299	—	—

Empfang 1913

von	Ostpreußens	der ostpr. Häfen	zusammen
a) Reich und Ausland insgesamt	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

Empfang 1925 und 1927

von	Ostpreußens		der ostpr. Häfen		zusammen	
	1925	1927	1925	1927	1925	1927
a) Reich und Ausland insges.	2 114 639	3 094 141	850 198	1 439 292	2 964 837	4 533 433
b) davon Grenzmark . . .	6 553	4 878	3 859	2 826	—	—
c) Danzig	17 509	16 773	3 530	4 093	—	—
d) Westpolen	19 855	41 026	3 582	19 275	—	—
Summe b) bis d) . . .	43 917	62 677	10 971	26 194	54 888	88 871
Memelgebiet	9 159	7 018	2 055	3 509	—	—

Während 1913 der Versand nach Westpreußen und Posen 35,4 % des gesamten ostpreußischen Versands ausmachte, der Empfang 14,8 %, sind die betreffenden Zahlen für 1925: 4,9 % und 1,9 %, für 1927: 4 % und 2 %, d. h. die Abtretung von Westpreußen und Posen hat die engen wirtschaftlichen Beziehungen gelöst. Einen Ersatz für die verlorengegangenen Bezugs- und Absatzgebiete hat Ostpreußen jenseits des Korridors suchen müssen. Während 1913 die durchschnittliche Transportentfernung rund 120 km betrug, ist sie durch den Korridor etwa verdoppelt worden[1]), d. h. Ostpreußens Warenbezug und Warenabsatz werden durch höhere Frachten belastet, und es wird die Wettbewerbsfähigkeit der Provinz herabgesetzt. Der Bericht des Oberpräsidenten

[1]) Über die wirtschaftlichen Beziehungen Ostpreußens zum Deutschen Reich: Deuticke, a. a. O. S. 102 ff. A. Hesse u. a. Grundlagen des Wirtschaftslebens von Ostpreußen. 6 Bände. Jena 1916—1918.

der Provinz führt Ergebnisse von Berechnungen der Handelskammern und der Landwirtschaftskammer an. Danach hat die Provinz Ostpreußen wegen Fortfalls der nahe gelegenen Bezugs- und Absatzgebiete einen jährlichen Frachttribut von wenigstens 19 Millionen RM. zu entrichten. Eine Verminderung dieser Belastung wird durch die aus der Ostpreußenhilfe gewährten zeitlich begrenzten Frachtermäßigungen versucht. Weiterhin machen sich Sondertarife und die gerade für Ostpreußen günstige Wirkung des Staffeltarifs geltend.

Durch diese Verhältnisse ist der wichtigste Erwerbszweig Ostpreußens, die Landwirtschaft, schwer betroffen worden. Welche Mengen ihrer Erzeugnisse für den Versand in Frage kamen, zeigt der Bericht des Oberpräsidenten der Provinz auf Grund von Berechnungen, die Hansen für die Jahre 1909 bis 1913 angestellt hat. Danach haben die für die Ausfuhr zur Verfügung stehenden Produktionsüberschüsse Ostpreußens im Jahresdurchschnitt betragen an

Roggen	203 000 t	Rindvieh etwa	216 000 Stück
Weizen	15 000 t	Schweinen „	647 000 „
Hafer	69 000 t	Schafen . „	60 000 „
Kartoffeln . . .	19 000 t	Butter . . .	6,3 Mill. kg
Pferden . . etwa	10 000 Stück	Käse	19,7 „ „

Ein Bericht der Landwirtschaftskammer Königsberg führt aus, daß der Verkehr mit landwirtschaftlichen Produkten — vor allem Getreide, Mehl, Futtermitteln, Hülsenfrüchten, Holz — zwischen Ostpreußen und den abgetretenen Gebieten 1913: 220 000 t, 1925: 17 000 t umfaßte. Besonders von Bedeutung war der wechselseitige Austausch für den Getreide- und Kartoffelverkehr, insofern als je nach dem Ausfall der Ernten in den einzelnen Gebieten der fehlende Bedarf aus nächster Nähe gedeckt werden konnte. Ferner war der ostpreußische Viehabsatz nach den Abtretungsgebieten erheblich: während er im Jahre 1913 noch 191 000 Stück betrug, ging er 1925 auf 1700 zurück. In erster Linie waren die Brennereiwirtschaften im Gebiet des jetzigen Korridors Abnehmer für ostpreußisches Magervieh, um ihre Schlemperückstände zu verwerten. Damit wurde für das viehreiche und futterarme Ostpreußen ein Ausgleich geschaffen. Die höhere Frachtbelastung infolge der Notwendigkeit, nunmehr den Absatz in weiter entfernten Gebieten Mittel- und Westdeutschlands zu suchen, wirkt um so schwerer, als auch die Produktion durch höhere Frachten, die auf dem Bezug der Betriebsmittel liegen, verteuert wird. Dazu kommt, daß vor dem Kriege der ausgedehnte Seeverkehr, den der blühende Osthandel mit sich brachte, dem Landwirt die Möglichkeit der Ausnutzung des Wasserweges gab, während jetzt der verminderte Schiffsverkehr mit häufigem Leerlauf ebenfalls erhöhte Frachten bedingt.

Die Folge ist ein Sinken der Rentabilität. Die ostpreußische Landwirtschaft produziert nach der Isolierung um 10 bis 12 % teurer und verkauft um 10 bis 12 % billiger als die Landwirtschaft anderer deutscher Gebiete[1]). Für den Durchschnitt der Wirt-

[1]) v. Hippel, Deutsche Allg. Zeitung 1929, Nr. 560/61.

schaftsjahre 1909—1914 liegen die Ergebnisse von 540 landwirtschaftlichen Buchführungen vor, für 1924—1925 die Ergebnisse von 315, für 1925—1926 von 471, für 1926—1927 von 660, für 1927—1928 von 734 Betrieben. Während im Durchschnitt 1909—1913 von den ostpreußischen Buchstellen ein Reinertrag von 45 M. je Hektar errechnet worden ist, wobei der Lohnanspruch des Besitzers und der mitarbeitenden Familienangehörigen nicht in Ansatz gebracht ist, ergeben die Buchführungsresultate für 1924—1925 einen Verlust von 41 RM., für 1925—1926 einen Verlust von 10,5 RM., für 1926—1927 einen Verlust von 6,8 RM., für 1927—1928 einen Gewinn von 4,5 RM. je Hektar[1]), immer ohne Berücksichtigung des Lohnanspruchs des Besitzers und seiner mitarbeitenden Familienangehörigen. Wenn der Durchschnitt 1909—1914 = 100 gesetzt wird, stellen sich die

		Wirtschaftseinnahmen	Wirtschaftsausgaben[2])
für 1924/25	auf	81	118
„ 1925/26	„	90	111
„ 1926/27	„	101	125
„ 1927/28	„	113	132

Diese Ergebnisse lassen trotz aller Vorbehalte hinsichtlich der Ungleichheit der Zahl der beobachteten Betriebe und der repräsentativen Bedeutung dieser Teilangaben für die gesamte ostpreußische Landwirtschaft deren ungünstige Lage genügend erkennen.

Die Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage bedingt einen Rückgang der Kaufkraft. Dies zeigt die Verminderung des Verbrauchs an Kunstdünger. Während im Jahre 1925 im Durchschnitt des Reiches gegenüber der Vorkriegszeit an Kali, Phosphorsäure und Stickstoffdüngemittel 107 % verbraucht worden sind, hat Ostpreußen in diesem Jahre nur 78 % des Düngerkonsums der Vorkriegszeit aufzuweisen, obgleich, wie der Bericht der Landwirtschaftskammer hervorhebt, alle berufenen Stellen auf Intensivierung der landwirtschaftlichen Betriebe hingewirkt haben. Im Jahre 1926 ist der Düngerkonsum in Ostpreußen gegenüber 1925 weiter gesunken. Während im Durchschnitt des Reiches der Kunstdüngerverbrauch im Düngerjahre 1926/27 gegenüber dem Vorjahre bei Stickstoff um 16 bis 21 %, bei Phosphorsäure um 25 %, bei Kali um 16 % und bei Kalk ebenfalls um 16 % gestiegen ist, ist er in Ostpreußen im Jahre 1926 gegen 1925 durchschnittlich um 20 bis 47 % zurückgegangen, und zwar bei Stickstoff um 38 %, bei Phosphorsäure um 42 %, bei Kali um 47 % und bei Kalk um 20 %. Ebenso ist der Bezug von Futtermitteln wesentlich zurückgegangen und hat trotz einer Zunahme im Jahre 1927 die Vorkriegshöhe noch nicht erreicht. Ein Ausgleich für den Verlust ist nur in geringem Umfang erfolgt. Der in den Nachkriegsjahren etwas verstärkte Futtermittelanbau und die auch in Ostpreußen bemerkbaren Ansätze zur Pflege der Grünlandkultur kommen zur Zeit als Ersatz nicht in Frage.

---

[1]) Enquete-Ausschuß. Die Lage der Landwirtschaft in Ostpreußen. Bd. 8 der Verh. u. Berichte des II. Unterausschusses. S. 29.

[2]) Ebenda S. 30.

Die nachteiligen Folgen dieser Entwicklung zeigen sich sowohl in der Viehhaltung wie in der Bodenbenutzung. Der Landwirt zieht vor, mehr Getreide und Kartoffeln zu verfüttern und schränkt die Zugabe von eiweißhaltigen Kraftfuttermitteln ein. Die Anbauflächenbewegung wird durch folgende von der Landwirtschaftskammer Königsberg aufgestellte Übersicht veranschaulicht. Es beträgt die Zunahme (+) bzw. Abnahme (—) des Anbaues im Jahre 1926 gegen 1913

	in Ostpreußen	in Preußen
Brotgetreide	— 10,3	— 7,6
Sonstiges Getreide einschl. Hülsenfrüchte	— 4,3	— 1,5
Kartoffeln	— 2,7	— 1,0
Futterpflanzen	+ 0,7	— 1,5
Brache	— 5,7	— 12,9
Viehweiden und Hutungen	+ 25,2	+ 9,7

Aus ihr ergibt sich, daß der Zug zur Extensivierung in Ostpreußen weit stärker ist als im Durchschnitt des preußischen Staates. Besonders bemerkenswert ist die erhebliche Zunahme der Viehweiden und Hutungen, die von Jahr zu Jahr mehr hervorgetreten ist und um so bedenklicher erscheint, als sie mit einer entsprechenden Vermehrung der Viehbestände nicht zusammengeht, vielmehr der Viehbestand Ostpreußens gesunken ist. Auch der zahlenmäßige Rückgang der ostpreußischen Landarbeiterschaft läßt die Extensivierung erkennen[1]).

Die Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage der Landwirtschaft wirkt auf die übrigen Erwerbskreise Ostpreußens zurück, vor allem auf den Handel mit Getreide, Mühlenerzeugnissen, Saaten, Dünge- und Futtermitteln und landwirtschaftlichen Bedarfsgegenständen. Dazu treten die unmittelbaren Verluste, die der ostpreußische Handel durch die Gebietsabtretungen erlitten hat. Am Verkehr mit den abgetretenen Gebieten waren der Königsberger Eisenwarenhandel, ferner der Handel in Textil- und Lederwaren besonders beteiligt; dieser Absatz ist verlorengegangen. Ebenso hat die Mühlenindustrie eine erhebliche Beeinträchtigung erfahren. Holzhandel und Holzindustrie sind durch die Konkurrenz der memelländischen Sägewerks- und Zellstoffindustrie geschädigt worden, die litauisches Holz unter günstigeren Bedingungen bezieht. Die Holzflößerei aus den einst russischen Gebieten hat infolge der Mißhelligkeiten zwischen Polen und Litauen fast ganz aufgehört, während vor dem Kriege gegen 2 000 000 Festmeter Holz den Memelstrom hinunter nach Tilsit kamen und die zahlreichen Sägewerke versorgten. Die Heranschaffung des Holzes auf der Eisenbahn ist nur in engen Grenzen wirtschaftlich möglich, da sie eine erhebliche Verteuerung bereitet, und wird außerdem durch die noch in anderem Zusammenhang[2]) zu erwähnenden tarifpolitischen Maßnahmen Polens er-

[1]) Brandes, Ostpreußens Wirtschaftslage a. a. O. S. 41, 26.
[2]) S. 74f.

schwert. So ist eine wesentliche Einschränkung der Betriebe die unausbleibliche Folge gewesen. Ebenso hat der Absatz der ostpreußischen Holzindustrie gelitten. Nicht nur hat sie durch die Abtretung Westpreußens und Posens Abnehmer verloren, sie muß auch, wie der Bericht des Oberpräsidenten von Ostpreußen darlegt, bei ihrem Absatz ins Reich mit der Konkurrenz der durch die billigen polnischen Frachten bis nahe an Berlin herangebrachten polnischen Produkte und Rohstoffe rechnen[1]).

In den Berichten aller Industrie- und Handelskammern Ostpreußens kehren die Klagen über den Verlust ihres Absatzes in dem abgetretenen Gebiet wieder, ebenso in den Berichten der Handwerkskammern. Aus der Fülle der Angaben seien nur einzelne Klagen hervorgehoben. Die Stadt Marienburg hat in dem dem Freistaat Danzig zugesprochenen Marienburger Werder drei Viertel ihres Absatzgebietes eingebüßt. Die Stadt Marienwerder ist durch die Einstellung des Wasserstraßenverkehrs und die Stillegung bzw. Unterbrechung des Eisenbahnverkehrs an der neuen Grenze isoliert worden. Der Regierungsbezirk Allenstein hat den erheblichen Absatz von Bauholz in Posen und Westpreußen verloren. Für die Elbinger Industrie waren die abgetretenen Gebiete wichtige Abnehmer von landwirtschaftlichen Maschinen, ebenso von Maschinen für Zuckerfabriken und Ziegeleien, von Baumaterialien, Dachpappe, Ziegeln, Bier, Spirituosen, Zigarren und Porzellan. Ebenso hat Tilsits Handel und Industrie durch den Verlust des Memelgebiets schwere Einbußen erlitten. Besonders die Brauereien, Mühlen, Likörfabriken, Ziegeleien, Maschinenfabriken und Seifenfabriken wurden eines wichtigen Teiles ihres Absatzgebietes beraubt. Der Handel Tilsits verlor weiterhin einen großen Teil seines Absatzes, der der Versorgung der wohlhabenden Landbevölkerung nördlich der Memel mit Baustoffen, Ackergeräten, Düngemitteln, Werkzeugen und Konsumwaren verschiedenster Art diente, ebenso der Aufnahme und Weiterleitung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse jenes Gebietes. Die Versorgung der Stadt mit Lebensmitteln ist dadurch erschwert worden, daß die Grenze unmittelbar an der Stadt entlang führt. Der Insterburger Bezirk setzte nach Westpreußen und Posen vor allem Dachpappe, Öl, Wagenfette, Harz- und Teerprodukte, Soda, landwirtschaftliche Maschinen, Getreide, Holz, Flachs und Garn, ferner Vieh ab. Der Verkehr mit diesen Provinzen machte etwa ein Fünftel des gesamten Warenverkehrs aus und wurde durch die Gebietsabtretung fast völlig unterbunden. Die an der Grenze liegenden Städte, in ihnen besonders Handwerk und Handel, wurden durch die weitgehende Einstellung des kleinen Grenzverkehrs erheblich geschädigt. Der Bericht des Oberpräsidenten der Provinz Ostpreußen hebt als weitere Wirkung auf den ostpreußischen Großhandel hervor, daß ihm durch die Abtretung der Gebiete der ehemaligen Provinzen Westpreußen und Posen das Ausgleichsgebiet für gewisse Zeiten der Hoch- und Niederkonjunktur verlorengegangen ist, in das er über den Innenbedarf hinaus gekaufte Ware abstoßen und aus dem er bei plötzlich auftretendem Bedarf Fehl-

[1]) Über Lohnsätze in Polen und Deutschland vgl. S. 62 f. und 95.

mengen beziehen konnte. Er ist gezwungen, überschüssige Ware über weite Entfernungen zurückzusenden, und braucht zur Deckung auftretenden Bedarfs längere Zeit als der Großhandel zentral gelegener Gebiete. Der Rückgang des Kleinhandels hat besonders den Städten in den Grenzgebieten schwere Verluste gebracht.

3. Der übrige deutsche Osten.

Gesamtergebnisse.

Der Verkehrsbezirk Stadt Breslau empfing 1913 von Westpreußen 3887 t, von den westpreußischen Häfen 1487 t, er versandte nach Westpreußen 3040 t, nach den westpreußischen Häfen 1403 t. Dagegen betrug der Empfang aus der Provinz Posen 89 121 t, der Versand nach dieser Provinz 44 449 t. Unter den Einfuhrwaren aus Posen standen voran Rohzucker mit 22 445 t, Kartoffeln 5612 t, Hafer mit 6477 t, Roggen 3954 t, Weizen 2827 t, Gerste 4254 t, Mehl und Mühlenfabrikate 3713 t, Kleie 3098 t, Ölkuchen 3847 t, Nutzholz mit 6912 t. Der Versand von Breslau nach der Provinz Posen war sehr zersplittert; es standen voran Eisen, Stahl, Maschinen, Eisen- und Stahlwaren, Düngemittel. Im Jahre 1925 versandte der Verkehrsbezirk Stadt Breslau nach Westpolen 6980 t, 1927: 4999 t und empfing 1925: 15 151 t Güter, 1927: 18 833 t. Der Verkehrsbezirk Niederschlesien sandte 1913 nach Westpreußen 102 128 t, nach den westpreußischen Häfen 18 722 t, nach der Provinz Posen 906 160 t; er empfing von Westpreußen 13 672 t, von den westpreußischen Häfen 3105 t, von der Provinz Posen 471 155 t. Nach Westpreußen und Posen gingen 1913 aus Niederschlesien gegen 600 000 t Steine, Bausteine usw., 1925: 13 437 t, 1927: 12 906 t. Der Rübenversand nach der Provinz Posen mit 46 631 t im Jahre 1913 erscheint in der Statistik für 1925 bei Westpolen mit nur 10 t, im Jahre 1927 überhaupt nicht mehr; ebenso unbedeutend geworden ist der Versand von Düngemitteln (1925: 30 t, 1927: 517 t), der 1913: 35 362 t ausmachte. Der Versand von Steinkohlen nach Posen ist von 57 288 t im Jahre 1913 auf 1846 t nach Westpolen im Jahre 1925 zurückgegangen und hörte 1927 ganz auf. Niederschlesien empfing 1913 aus der Provinz Posen 64 273 t Kartoffeln, 1925 aus Westpolen 6923 t, 1927: 6672 t, an Kleie 1913: 59 586 t, 1925: 1634 t, 1927: 9657 t, an Rüben 1913: 42 333 t, 1925: 1811 t, 1927: 11 985 t, an Mehl und Mühlenerzeugnissen 1913: 30 267 t, 1925 und 1927 nichts, an Ölkuchen 1913: 36 181 t, 1925: 313 t, 1927: 388 t.

Schon in diesen Zahlen zeigt sich der katastrophale Rückgang des Güteraustausches. Er wird noch wesentlich vergrößert durch die Abtretung Oberschlesiens. Die Stadt Breslau versandte an den Verkehrsbezirk Oppeln 1913 203 714 t und empfing 1 706 832 t, 1925 betrug der Versand nach Westoberschlesien 113 061 t, 1927: 138 413 t, der Empfang 668 422 t, 1927: 1 117 780 t, der Versand nach Ostoberschlesien 16 142 t, 1927: 13 148 t, der Empfang 174 208 t, 1927: 12 053 t. Die Provinz Niederschlesien versandte 1913 an den Verkehrsbezirk Oppeln 1 550 937 t und empfing 3 815 789 t, sie ver-

sandte 1925 und 1927 nach Westoberschlesien 870 928 t bzw. 1 008 662 t und empfing 2 901 232 t bzw. 3 391 151 t; sie versandte nach Ostoberschlesien 1925: 138 449 t, 1927: 86 734 t und empfing 1925: 383 324 t, 1927: 55 661 t. Die folgenden Übersichten fassen diese Veränderungen zusammen und lassen zugleich erkennen, inwieweit Westoberschlesien es vermocht hat, den Rückgang der Zahlen aufzuhalten und einen Ausgleich zu schaffen.

1913

Versand der Verkehrsbezirke	nach den Verkehrsbezirken	
	Breslau t	Reg.-Bez. Breslau, Liegnitz t
Provinz Westpreußen . .	3 887	13 672
Westpreußische Häfen .	1 487	3 105
Provinz Posen	89 121	471 155
Reg.-Bez. Oppeln . . .	1 706 832	3 815 789
zusammen . .	1 801 327	4 303 721

1925 und 1927

Versand der Verkehrsbezirke	nach den Verkehrsbezirken			
	Breslau		Prov. Niederschlesien	
	1925 t	1927 t	1925 t	1927 t
Westpolen	15 151	18 883	96 596	102 763
Freistaat Danzig	165	237	143	876
Westoberschlesien	668 422	1 117 780	2 901 232	3 391 151
Ostoberschlesien	174 208	12 053	383 324	55 661
zusammen	857 946	1 148 953	3 381 295	3 550 451
Summen 1925 bzw. 1927 in % der Summen von 1913 . . .	47,6 %	63,8 %	78,6 %	82,5 %

1913

Empfang der Verkehrsbezirke	aus den Verkehrsbezirken	
	Breslau t	Reg.-Bez. Breslau, Liegnitz t
Provinz Westpreußen . .	3 040	102 128
Westpreußische Häfen .	1 403	18 722
Provinz Posen	44 449	906 160
Reg.-Bez. Oppeln . . .	203 714	1 550 937
zusammen . .	252 606	2 577 947

1925 und 1927

Empfang der Verkehrsbezirke	aus den Verkehrsbezirken			
	Breslau		Prov. Niederschlesien	
	1925 t	1927 t	1925 t	1927 t
Westpolen	6 980	4 999	28 856	34 410
Freistaat Danzig	169	135	2 448	8 207
Westoberschlesien	113 061	138 413	870 928	1 008 662
Ostoberschlesien	16 142	13 148	138 449	86 734
zusammen	136 352	156 695	1 040 681	1 138 013
Summen 1925 bzw. 1927 in % der Summen 1913	54,0 %	62,0 %	40,4 %	44,1 %

Das gleiche Ergebnis zeigen die folgenden Tabellen, die die Veränderungen des Güterverkehrs der Verkehrsbezirke Berlin, Berliner Vororte, Brandenburg, Pommern und der pommerschen Häfen infolge der Gebietsabtretungen zur Darstellung bringen. Es ist nachgewiesen für 1913 Versand und Empfang der Provinz Westpreußen, der westpreußischen Häfen, der Provinz Posen und des Regierungsbezirkes Oppeln im Verkehr mit den erstgenannten Bezirken, für 1925 und 1927 der Empfang und Versand Westpolens, des Freistaates Danzig, sowie West- und Ostoberschlesiens im Verkehr mit den deutschen Bezirken. Wiederum läßt sich erkennen, daß der Empfang der abgetretenen Gebiete weit mehr gesunken ist als deren Güterversand nach den betreffenden deutschen Verkehrsbezirken. Ebenso ist zu ersehen, daß die Zahlen für Westoberschlesien den Rückgang der Anteilsziffern vermindert haben.

Die Verlängerung der Transportwege, die der Ersatz für den entgangenen Bezug und Absatz nötig gemacht hat, ergibt sich ebenfalls deutlich aus der Statistik des Eisenbahngüterverkehrs. Es erfordert der Nachweis für die verschiedenen Gebiete und Güter eingehende

1913

Versand der Verkehrsbezirke	nach den Verkehrsbezirken		
	Berlin (ohne Vororte) t	Berliner Vororte t	Brandenburg (ohne Berlin) t
Provinz Westpreußen	89 500	13 654	50 783
Westpreußische Häfen	11 404	2 737	6 210
Provinz Posen	175 525	35 091	315 783
Reg.-Bez. Oppeln	549 887	446 034	955 810
zusammen	826 316	497 516	1 328 586

1925

Versand der Verkehrsbezirke	nach den Verkehrsbezirken		
	Berlin (Inneres Stadtgebiet) t	Berlin(Äußeres Stadtgebiet) t	Brandenburg (ohne Berlin) t
Westpolen	64 886	27 139	53 131
Freistaat Danzig	2 772	1 075	776
Westoberschlesien	369 223	412 018	693 556
Ostoberschlesien	143 578	55 746	133 680
zusammen	580 459	495 978	881 143
Summen 1925 in % der Summen von 1913	70,2 %	99,7 %	66,3 %

1927

Westpolen	51 773	24 887	79 670
Freistaat Danzig	1 883	1 132	1 460
Westoberschlesien	631 485	434 034	830 182
Ostoberschlesien	7 094	3 902	1 865
zusammen	692 235	463 955	913 177
Summen 1927 in % der Summen von 1913	83,8 %	93,3 %	68,7 %

1913

Empfang der Verkehrsbezirke	aus den Verkehrsbezirken		
	Berlin (ohne Vororte) t	Berliner Vororte t	Brandenburg (ohne Berlin) t
Provinz Westpreußen	13 335	7 085	93 523
Westpreußische Häfen	8 276	4 392	21 440
Provinz Posen	38 772	11 924	347 086
Reg.-Bez. Oppeln	98 160	40 105	65 845
zusammen	158 543	63 506	527 894

1925

Empfang der Verkehrsbezirke	aus den Verkehrsbezirken		
	Berlin (Inneres Stadtgebiet) t	Berlin(Äußeres Stadtgebiet) t	Brandenburg (ohne Berlin) t
Westpolen	6 915	1 612	31 416
Freistaat Danzig	1 770	922	19 399
Westoberschlesien	63 296	32 929	45 450
Ostoberschlesien	9 317	2 370	3 820
zusammen	81 298	37 833	100 085
Summen 1925 in % der Summen von 1913	51,3 %	59,6 %	19,0 %

1927

Empfang der Verkehrsbezirke	aus den Verkehrsbezirken		
	Berlin (Inneres Stadtgebiet) t	Berlin (Äußeres Stadtgebiet) t	Brandenburg (ohne Berlin) t
Westpolen	9 586	2 252	2 621
Freistaat Danzig	1 175	658	24 078
Westoberschlesien	51 487	28 793	53 961
Ostoberschlesien	15 063	3 817	7 300
zusammen	77 311	35 520	87 960
Summen 1927 in % der Summen von 1913	48,8 %	55,9 %	16,7 %

1913

Versand der Verkehrsbezirke	nach den Verkehrsbezirken	
	Pommern t	Pommersche Häfen t
Provinz Westpreußen	136 121	47 967
Westpreußische Häfen	87 423	5 225
Provinz Posen	77 550	89 456
Reg.-Bez. Oppeln	845 201	603 117
zusammen	1 146 295	745 765

1925

Westpolen	15 838	94 318
Freistaat Danzig	3 267	743
Westoberschlesien	490 431	196 360
Ostoberschlesien	48 004	27 966
zusammen	557 540	319 387
Summen 1925 in % der Summen von 1913	46,6 %	42,8 %

1927

Westpolen	34 320	68 285
Freistaat Danzig	4 710	669
Westoberschlesien	730 360	332 998
Ostoberschlesien	2 036	74 402
zusammen	771 426	476 354
Summen 1927 in % der Summen von 1913	67,3 %	63,9 %

Empfang der Verkehrsbezirke	aus den Verkehrsbezirken	
	Pommern t	Pommersche Häfen t
1913		
Provinz Westpreußen	166 842	45 726
Westpreußische Häfen	23 973	4 486
Provinz Posen	68 193	120 442
Reg.-Bez. Oppeln	20 723	193 108
zusammen	279 731	363 762
1925		
Westpolen	1 763	22 333
Freistaat Danzig	2 156	792
Westoberschlesien	11 743	50 469
Ostoberschlesien	187	28 219
zusammen	15 849	101 813
Summen 1925 in % der Summen von 1913	5,7 %	28 %
1927		
Westpolen	2 504	13 875
Freistaat Danzig	4 052	1 406
Westoberschlesien	13 879	68 631
Ostoberschlesien	1 468	15 481
zusammen	21 903	99 393
Summen 1927 in % der Summen von 1913	7,8 %	27,3%

Zahlenangaben. So hat der Versand der Provinz Niederschlesien sich nach Sachsen, Brandenburg, der Grenzmark und der Tschechoslowakei gewandt. Die Deckung des Bedarfs hat auf Brandenburg, Sachsen und die pommerschen Häfen zurückgegriffen. In beiden Fällen ist aber ein Ausgleich nicht annähernd erreicht worden.

Niederschlesien.

Unter den Berichten, die die Störung des Güterverkehrs durch die Gebietsabtretungen schildern, steht an erster Stelle eine Darstellung der Industrie- und Handelskammer Breslau, die Breslau und Niederschlesien behandelt und von ihrem Verfasser als Teil einer Schrift über Schlesiens Wirtschaft veröffentlicht worden ist[1]). Die Ergebnisse werden von einem Bericht des Bezirksausschusses

[1]) Freymark, Schlesiens Wirtschaft — eine deutsche Lebensfrage. Breslau 1927, S. 49—81.

Schlesien des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes bestätigt.

Die Darstellung der Industrie- und Handelskammer behandelt zuerst die Bedeutung des Verlustes an industriellen Rohstoffen[1]). Bedeutsamer sind die Verluste, die durch die Erschwerung des Bezugs von Bodenerzeugnissen hervorgerufen sind. Der Bahnbezug von Getreide allein von Posen nach Niederschlesien machte 1913 den fünften Teil des gesamten Getreideverkehrs in Niederschlesien aus[2]). So hat die Abtretung von Posen besonders die ausgedehnte schlesische Mühlenindustrie geschädigt. Für diese waren die Zufuhren an Roggen aus Posen wichtig, an Weizen unentbehrlich, um so mehr als die Beigabe gerade des posenschen Weizens die Backfähigkeit des Mehls erhöhte. Der Getreidebezug aus Posen und Westpreußen stellte die schlesische Mühlenindustrie vor allen Schwankungen, insbesondere bei ungünstigem Ernteausfall, sicher und verbürgte ihr auch bei außerordentlichen Konjunkturverhältnissen die Beschaffung der Rohstoffe, während jetzt ein solcher Ausgleich der Schwankungen nicht möglich ist. Außer dieser Erschwerung der Versorgung aus Posen und Westpreußen macht sich eine erhöhte Konkurrenz in Niederschlesien geltend, da jetzt Mühlen anderer deutscher Gebiete, die sich früher in Posen und Westpreußen versorgten, in Niederschlesien als Aufkäufer auftreten[3]). Dieselben Schwierigkeiten haben sich für die oberschlesische Mühlenindustrie ergeben. Weiterhin lieferten Westpreußen und Posen an Schlesien andere landwirtschaftliche Erzeugnisse, so vor allem Posen Gerste und Kartoffeln für die Weiterverarbeitung in Mälzereien und Brauereien, Kartoffelstärke- und Kartoffeltrocknungsfabriken.

Die Folge der Erschwerung und Verminderung des Bezuges ist eine Erhöhung des Preisstandes gewesen. Diese wird in den folgenden Tabellen[4]) eingehender dargestellt. Wegen des Einflusses der saisonmäßigen Preisschwankungen sind die Jahresdurchschnittspreise zugrunde gelegt. Um auch Besonderheiten des Jahresdurchschnittes des Vergleichsjahres auszuscheiden, sind die Meßziffern auf eine mehrjährige Vorkriegsbasis (1909/10 bis 1913/14) berechnet worden. Es ergibt sich, daß Roggen und Weizen in Breslau mehr im Preise gestiegen sind als an anderen deutschen Plätzen. Die Meßziffer für Roggen beträgt für 1927/28 für Breslau 165,9, für Berlin 152,6, für Köln 148,8; die entsprechenden Zahlen für Weizen sind für Breslau 131,8, Berlin 122,2, Köln 122,3. Ebenso groß ist der Unterschied für Kartoffeln, deren Meßziffer 1928/29 für Breslau 150,5 bzw. 153,8, für Berlin 140,0, für Magdeburg nur 112,4 beträgt.

Die Meßziffern der Schlachtviehpreise werden in den folgenden Übersichten für die Jahre 1924/25, 1925/26, 1926/27 und 1927/28 im Vergleich zu dem Durchschnitt der Jahre 1910 bis 1914 = 100 nachgewiesen. Auch aus diesen Zahlen ergibt sich, daß die Preissteigerung für Breslau mit geringen Ausnahmen die der anderen Plätze übertrifft.

---

[1]) Ebenda S. 51 ff.
[2]) Ebenda S. 53.
[3]) Ebenda S. 54.
[4]) Nach Berechnungen des Statistischen Reichsamts.

Getreidepreise in Breslau und an anderen deutschen Märkten.

Meßziffern der Getreidepreise je Tonne: 5jähriger Vorkriegsdurchschnitt (Wirtschaftsjahre 1909/10—1913/14) = 100.

Getreideart Markt	Handelsbedingung	Wirtschaftsjahre (Juli bis Juni)			
		1924/25	1925/26	1926/27	1927/28
Roggen:					
Breslau . .	frachtfrei Breslau, in vollen Waggonladungen	140,3	107,0	156,6	165 9
Berlin . .	ab märkischer Station	129,0	101.4	144,4	152,6
Leipzig . .	prompt, frachtfrei Leipzig . . .	130,9	103,7	147,2	155,7
Magdeburg	netto, frei Magdeburg oder für Stationen des Magdeburger Bezirks	131,9	107,8	147,5	156,1
Köln . .	Frachtlage Köln	116,6	106,6	142,4	148,8
Weizen:					
Breslau . .	frachtfrei Breslau, in vollen Waggonladungen	119,8	120 5	142,4	131,8
Berlin . .	ab märkischer Station	113,2	121,1	134,0	122,2
Leipzig . .	prompt, frachtfrei Leipzig . . .	112,0	122,8	136,7	125.0
Magdeburg	netto, frei Magdeburg oder für Stationen des Magdeburger Bezirks	112,2	126,2	136,7	126,3
Köln . . .	Frachtlage Köln	103,6	121,3	135,5	122,3
Hafer:					
Breslau . .	frachtfrei Breslau, in vollen Waggonladungen	120,5	110,1	123,3	138,7
Berlin . .	ab märkischer Station	115,1	114,2	124,1	140,7
Leipzig . .	prompt, frachtfrei Leipzig . . .	109,4	110,8	115,5	133,3
Magdeburg	netto, frei Magdeburg oder für Stationen des Magdeburger Bezirks	116,7	119,5	126,2	139,2
Köln . . .	Frachtlage Köln	100,1	105,7	117,4	135,5

Kartoffelpreise (50 kg) in Breslau und an anderen deutschen Märkten

Meßziffern der Kartoffelpreise: 5jähriger Vorkriegsdurchschnitt (Erntejahre 1909 10 bis 1913/14) = 100

Markt Sorte	Handelsbedingung	Erntejahre				
		1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29
Breslau						
weiße	Erzeugerpreise ab Erzeugerstation	108,5	71,3	164,4	123,9	150,5
rote		110,9	72,8	167,9	126,6	153,8
Berlin						
rote	Erzeugerpreise waggonfrei märkischer Station	103,1	87,7	179,0	154,9	140,0
Magdeburg						
weiße	frei Vollbahnstation . . .	95,2	84,7	143,5	121,1	112,4

Schlachtviehpreise in Breslau und an anderen deutschen Märkten.

Meßziffern der Schlachtviehpreise (50 kg Lebendgewicht): 5jähriger Durchschnitt (1910—14) = 100.

Viehgattung	Marktort	Schlachtwertklasse	Wirtschaftsjahre (Juli—Juni) 1924/25	1925/26	1926/27	1927/28
Ochsen:	Breslau	a 1, a 2	100,4	108,7	120,8	119,1
	Berlin	a 1, b 1	99,6	109,5	115,3	118,7
	Magdeburg	a 1	99,4	107,3	113,8	115,9
	Köln	a 1, a 2	106,3	107,7	109,9	109,6
Kühe:	Breslau	a	102,0	110,9	130,0	125,1
		b	102,6	109,8	122,3	113,0
	Berlin	a, b	96,3	102,3	104,9	100,9
	Magdeburg	a	96,8	102,7	113,6	114,7
	Köln	a	101,3	103,2	114,7	114,7
Kälber:	Breslau	b, c	127,4	132,3	129,3	131,0
	Berlin	b	122,0	122,1	130,1	131,7
		c	104,8	111,0	125,0	134,4
	Magdeburg	b	90,4	100,3	108,4	113,2
		c	89,2	97,2	106,4	114,0
	Köln	b	115,2	126,0	124,6	126,7
		c	107,8	117,5	118,5	120,5
Schweine:	Breslau	100—120 kg	122,6	146,5	130,9	112,6
	Berlin	"	131,3	156,7	134,1	115,8
	Magdeburg	"	106,0	127,8	110,5	94,7
	Köln	"	139,2	162,5	137,5	121,3

Posen und Westpreußen waren weiterhin von großer Bedeutung für die Versorgung der schlesischen Zuckerraffinerien. Durch die Verminderung des Bezuges sind besonders diejenigen Fabriken betroffen worden, die durch die Abtretung auch Rübenanbauflächen verloren haben. Wie bei der Mühlenindustrie die Verluste durch die erhöhte Konkurrenz anderer Gebiete, die sich früher ebenfalls in Posen und Westpreußen eindeckten, gesteigert worden sind, so greifen auch die Raffinerien anderer Gegenden Deutschlands jetzt auf Niederschlesien zurück und erschweren weiterhin den Bezug des Rohzuckers für die schlesische Raffinationsindustrie. Während diese vor dem Kriege etwa 250 000 t Rohzucker verarbeitete, ist die Erzeugung jetzt auf die Hälfte zurückgegangen. Für die Kartoffelstärke- und Kartoffeltrocknungsfabriken, die auf der Versorgung mit Fabrikkartoffeln aus Posen beruhten, sind durch die Abtretung diese Bezüge erschwert, zum Teil unmöglich gemacht worden; eine anderweitige Deckung des Bedarfs wird durch die Frachtverhältnisse verhindert; daher ist ein außerordentlich starker Rückgang der Erzeugung bis zu drei Vierteln eingetreten und eine Reihe von Fabriken zum Stillstand gebracht worden[1]).

[1]) Freymark, a. a. O. S. 58 ff.

Noch schwerer wiegen die Schäden, die durch den Verlust des Absatzes nach den abgetretenen Gebieten entstanden sind. Posen, Westpreußen und die abgetretenen Teile von Niederschlesien waren Gebiete mit blühender und vorwärtsstrebender Landwirtschaft und kaufkräftiger Bevölkerung, Oberschlesien ein Land mit hoch entwickelter Großindustrie und einer wachsenden, gut verdienenden Einwohnerschaft, die bei ihrer Neigung, das Erworbene schnell wieder auszugeben, eine sehr starke Aufnahmefähigkeit für Waren aller Art aufwies[1]). Posen und Ostoberschlesien waren wichtige Absatzgebiete der niederschlesischen Mühlenindustrie, besonders wichtig in Zeiten hoher Getreidepreise in Schlesien, die den Absatz nach weiter entfernten Gebieten, vor allem Berlin, erschwerten. Auch für die Zuckerindustrie waren die abgetretenen Gebiete wichtige Abnehmer. Durch die Abtretung ist dieser Markt fast völlig verlorengegangen. Die niederschlesische Kohlenproduktion hat den für sie nicht unerheblichen Absatz nach Westpreußen und Posen, der an Kohle 67 879 t, an Koks 44 158 t im Jahre 1913 betrug, vollkommen verloren. Diese Einbuße fällt um so mehr ins Gewicht, als sie zu dem außerordentlichen Absatzverlust hinzutritt, den das Revier hinsichtlich seiner Ausfuhr nach der Tschechoslowakei erlitten hat. Dieses Absatzgebiet nahm vor dem Kriege mehr als ein Drittel des niederschlesischen Gesamtabsatzes auf, während nach dem Kriege die dorthin gelieferte Kohlenmenge noch nicht ein Zehntel des Gesamtabsatzes beträgt. Der Bericht des Bezirksausschusses Schlesien des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes weist weiterhin auf die Verluste der Textilindustrie, der Papierindustrie, der landwirtschaftlichen Maschinenfabriken, der Möbelindustrie und der Ziegeleien hin, die einen großen Teil ihrer Produkte in den abgetretenen Gebieten absetzten.

Der Anteil der abgetretenen Gebiete am Absatz Breslaus und Niederschlesiens läßt sich, wie der Bericht der Industrie- und Handelskammer Breslau mit Recht hervorhebt, in vielen Fällen wegen der Veränderung aller Verhältnisse nicht ermitteln und ist für die verschiedenen Gewerbe- und Handelsgruppen sowie innerhalb deren für die verschiedenen Unternehmungen nicht gleich. Dennoch hat die Industrie- und Handelskammer Breslau eine Befragung von Firmen über den Anteil ihres Absatzes in den abgetretenen Gebieten vorgenommen, aus deren Ergebnissen folgende Angaben mitgeteilt seien.

	%
Erzeugnisse der Jute- und Wollspinnerei	21
Baumwollwebwaren	10 bis 40
Leinenwebwaren	8
Tuch	28
Damenkonfektion	25 bis 40
Herrenkonfektion	30
Schirme	50
Kinderkleider	25
Wäsche- und Schürzenkonfektion	65

[1]) Freymark, a. a. O. S. 60ff.

	%
Pelzwaren	40
Strumpfwaren	70 bis 75
Schuhwaren	15 bis 50
Allgemeiner Maschinenbau	18 bis 23
Bergbaumaschinen	75
Dampfpflüge	40
Feldbahnen	45
Gießereiartikel	14, 20 u. 33
Eisenkonstruktionen, wie Brücken- u. Hochbauten	50
Metallwaren	66
Blechwaren	26
Drahtwaren	15 bis 40
Wagen	30
Juwelierartikel	25 bis 30
Bier	15
Malz	12
Mehl	bis zu 40
Weißzucker im Zentrum Mittelschlesiens	10
weiter südlich bis zu	50
Zichorie	50
Schokolade	50
Fruchtweine	75 bis 90
Fruchtsaft	25
Spirituosen	40
Dachsteine	60
Ziegel	30
in den nördlichen Teilen bis zu	90
Tonwaren	90
Steinzeug	40
Feinere Tonwaren	33 bis 50
Dachziegel	33 bis 50
Kachelöfen	50
Chamottewaren	12
Betonwaren	25
Porzellan	19
Papier	bis 33
Pappe	60
Dachpappe	50
Kartonnagen	40
Papierwaren	40 bis 50
Borstenzurichterei	50
Möbel	15, 20 u. 40
Kinderwagen und Holzwaren	45

	%
Düngemittel	40
Zink und Bleiweiß	25 bis 30
Sprengstoffe	75
Zündwaren	50
Seifen	30
Chemische Großindustrie	bis 35
Leder	24, 30 u. 40
Treibriemen	40
Lederhandschuhe	30
Lederwaren	20

Der schlesische Handel fand nicht nur in der Versorgung der abgetretenen Gebiete, sondern auch in der Vermittlung des Absatzes der Produkte Oberschlesiens und Posens ein ausgedehntes Betätigungsgebiet. Den Mittelpunkt für ihn bildete Breslau, aber auch in einer Reihe anderer Städte hatte er größere Bedeutung. Ebenso wie der Warenhandel haben die Großbanken Verluste erlitten; die in den abgetretenen Gebieten unterhaltenen Filialen sind zum Teil eingezogen worden, zum Teil wurden sie ohne Ertrag aufrechterhalten. Auch die Oderschiffahrt und die Spedition fanden in den Transporten für Oberschlesien und Posen ein wichtiges Arbeitsfeld. Endlich war Oberschlesien für die Versicherungsunternehmungen wichtig; manche Häuser zogen aus ihm ein Viertel bis ein Drittel ihrer Gesamtprämieneinnahmen[1]). Abschließend bemerkt der Breslauer Bericht, daß die abgetretenen Gebiete aus einem natürlichen, durch zahllose Fäden mit Schlesien verbundenen Hinterlande ein Auslandsmarkt geworden sind, dessen Bearbeitung mit allen Schwierigkeiten und Risiken verbunden ist.

Auch die Landwirtschaftskammer für Niederschlesien in Breslau führt aus, daß die Landwirtschaft der Provinz mit den verlorenen Gebieten der anderen Provinzen in lebhaftem Wirtschaftsverkehr gestanden hat und durch die ungünstige Lage Niederschlesiens zwischen zwei Staaten, die sich wirtschaftlich von Deutschland abzuschließen bestrebt sind, gezwungen ist, die Ersatzgebiete in weiterer Entfernung zu suchen und in Wettbewerb mit der Landwirtschaft günstiger gelegener Gegenden zu treten. Ebenso hat die Forstwirtschaft in den Bergwerken Ostoberschlesiens einen guten Abnehmer für Grubenholz verloren und muß beim Absatz nach dem Westen jetzt hohe Frachten in Kauf nehmen.

Nach Angabe der Handwerkskammern Breslau und Liegnitz hat das niederschlesische Handwerk, insonderheit Töpferei, Wagenbau, Sattlerei, Schneiderei und Müllerei, über Absatzverluste in den abgetretenen Gebieten zu klagen. Die Produkte der Töpferei und des Wagenbaus hatten vor der Abtretung ein gutes Absatzfeld in Posen. Andererseits machen die höheren Frachten eine Belieferung früherer Absatzgebiete, wie Ostpreußen, heute unmöglich.

---

[1]) Freymark, a. a. O. S. 61 f., 65.

Besonders schwer ist die Lage der Kreise geworden, die unmittelbar an die abgetretenen Gebiete angrenzen. Außer der allgemeinen Einengung des Wirtschaftsgebietes infolge der gesamten Gebietsverluste macht sich hier die Abschneidung eines Teiles der unmittelbaren wirtschaftlichen Beziehungen geltend. So ist der Stadt Namslau über ein Drittel, Groß-Wartenberg mehr als zwei Fünftel, Festenberg die Hälfte der nächsten Umgebung genommen worden; Neu-Mittelwalde ist auf drei Seiten von fremdem Gebiet umschlossen. Über die Zerreißung der früheren Verkehrswege ist bereits an anderer Stelle[1]) gesprochen worden. Die wirtschaftlichen Beziehungen dieser Grenzstädte, ihrer Fabriken, ihres Handwerks und ihres Handels erstreckten sich in die abgetretenen Gebiete hinein. So hatte z. B. das Bauhandwerk des Kreises Guhrau sein Hauptbetätigungsfeld in der Provinz Posen, und in diese lieferten die Ziegeleien des Kreises etwa 90 % ihrer gesamten Produktion[2]). Der Schaden wird gekennzeichnet durch den Rückgang der handwerklichen Betriebe. So hat z. B. die Schuhmacherzwangsinnung zu Prausnitz, deren Mitglieder früher zum großen Teil für den Absatz in Posen arbeiteten, nach Angabe der Handwerkskammer im Jahre 1913 38 Betriebe, 45 Gesellen und 24 Lehrlinge aufgewiesen, im Jahre 1928 aber nur noch 22 Betriebe, 5 Gesellen und 4 Lehrlinge umfaßt. Entsprechende Klagen kehren von allen Grenzkreisen wieder. Diese Nachteile werden noch dadurch vergrößert, daß der niedrige Stand der Valuta in Polen und der Tschechoslowakei die Bevölkerung der deutschen Grenzteile veranlaßt, einen Teil ihres Bedarfs im kleinen Grenzverkehr zu decken. Endlich raubt auch der illegale Handel dem Handwerk und Kleinhandel weitere Verdienstmöglichkeiten. Ebenso ist der Land- und Forstwirtschaft der Grenzkreise der früher bedeutende Absatz von Vieh, Kartoffeln und Holz in die polnisch gewordenen Gebiete von Posen und Oberschlesien verlorengegangen und der Bezug von Saatgut und Zuchtvieh aus Posen genommen. Die Wirtschaft der Grenzkreise hat daher, um Ersatz für den verlorenen Absatz zu finden, sich bei Bezug und Absatz nach Süden und Südwesten umstellen müssen und erkauft dies mit höheren Frachten.

Oberschlesien.

Für die bei Deutschland verbliebenen Teile Oberschlesiens fällt in erster Linie der Verlust Ostoberschlesiens ins Gewicht[3]) und bedeutet ganz überwiegend eine Erschwerung des Absatzes. Dies wird von den Berichten der Industrie- und Handelskammer Oppeln und des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins näher ausgeführt[4]). Ostoberschlesien ist durch die polnischen Prohibitivzölle

---

[1]) Oben S. 27 f.

[2]) Freymark, a. a. O. S. 66 ff.

[3]) Goetz Briefs, Oberschlesische Verkehrsfragen. Wirtschaftsdienst 1929, S. 1357 ff. — Fiedler, Die Verkehrslage Oberschlesiens in ihrer Auswirkung auf die Berg- und Hüttenindustrie vor und nach der Teilung des Industriebezirks. Diss. Breslau 1927.

[4]) Ebenso v. Stoephasius, a. a. O. S. 9.

und Einfuhrverbote fast sämtlichen deutschen Produkten verschlossen. Aber auch der Verlust Posens und Westpreußens, die zu Oberschlesien in frachtlicher Hinsicht günstig lagen, bedeutet für Oberschlesien eine Verminderung der Absatzmöglichkeiten. Posen und Westpreußen waren die gegebenen Absatzgebiete für die oberschlesische Eisenhüttenindustrie. Der Gesamtabsatz der oberschlesischen Zementindustrie betrug im Jahre 1913: 4 356 165 Faß, wovon auf Oberschlesien 28,5 %, auf Westpreußen und Posen 20,6 % entfielen. Der Gesamtabsatz betrug im Jahre 1926 nur noch 2 860 000 Faß, also etwa 65 % des Friedensabsatzes. Der Absatz nach den an Polen abgetretenen Ostprovinzen ging auf 1 274 Faß herunter. Der Ausfall im Versand des Jahres 1926 gegenüber 1913 beträgt nach Ostoberschlesien etwa 600 000 Faß, nach Posen und Westpreußen etwa 800 000 Faß, entspricht also nahezu dem gesamten Versandausfall für 1926 gegenüber dem Jahre 1913, der etwa 1½ Mill. Faß beträgt[1]). Die Kalkindustrie setzte 1913 zusammen 405 335 t ab, davon 96 372 t nach Ostoberschlesien, im Jahre 1924 zusammen 255 659 t, davon 10 751 t nach Ostoberschlesien[2]). Die weiterverarbeitende Eisenindustrie verlor ihren Absatz in das polnische Gebiet zum großen Teil. Der Absatz der Industrie der feuerfesten Steine nach Oberschlesien ging auf etwas weniger als die Hälfte zurück. Einige Werke der Papierindustrie erlitten einen Absatzausfall von 80 %, der Schuhindustrie bis 90 %.

Ein Bericht der Industrie- und Handelskammer Oppeln weist darauf hin, daß sich durch die Abtretung Posens und die Zerreißung verschiedener Eisenbahnlinien die Entfernung von Westoberschlesien nach der Grenzmark und Pommern erhöhen. Die damit verbundene Steigerung der Frachtkosten erschwert den Absatz nach diesen Gebieten für eine Anzahl oberschlesischer Erzeugnisse. Die Entfernungen betragen:

nach	von Gleiwitz		größere Entfernung	von Oppeln		größere Entfernung
	vor	nach		vor	nach	
	der Abtretung km			der Abtretung km		
Kreuz	381	513	132	405	440	35
Schneidemühl . . .	393	572	179	416	498	82
Stolp	568	711	143	591	638	47
Lauenburg i. Pom. .	578	763	185	601	690	89
Schlawe	561	684	123	585	611	26
Schlochau	461	659	224	384	586	202
Deutsch-Krone . . .	420	590	170	443	516	73
Jastrow	428	606	178	451	533	82
Bütow	523	729	206	546	656	110

[1]) Näher: Hoffmann, Die oberschl. Zementindustrie. Oberschles. Wirtschaft 1927, S. 283 ff. — Schaefer, Die oberschl. Portland-Zement-Industrie. Diss. Breslau 1921.

[2]) Mälzig, Die oberschl. Kalkindustrie. Diss. Breslau 1923.

Die niedrigen polnischen Ausfuhrtarife für ostoberschlesische Erzeugnisse über Danzig und Gdingen, deren Auswirkungen in einem besonderen Abschnitt behandelt werden[1]), erschweren fernerhin den Weltmarktabsatz der deutsch-oberschlesischen Industrie. So betragen z. B. die Frachten für Stab- und Formeisen, Halbzeug-, Guß-, Preß- und Schmiedestücke, Eisenbahnmaterial auf der deutschen Strecke von Gleiwitz nach Stettin 1,17 RM. je 100 kg, während auf der polnischen Strecke von Kattowitz nach Danzig für diese Güter nur 0,79 RM. bei einem Umrechnungskurse von 1 Zloty = 0,47 RM. erhoben werden. Am größten sind die Frachtunterschiede bei der oberschlesischen Exportkohle. Während die deutsche Fracht von Beuthen nach Stettin für Steinkohle 0,92 RM. je 100 kg beträgt, kostet die Beförderung der gleichen Kohlenmenge von Kattowitz nach Danzig nur 0,72 Zloty = 0,34 RM.

Diese Transportvorteile fallen um so mehr ins Gewicht, als wichtige Teile der Gestehungskosten in Ostoberschlesien niedriger sind. So bleiben nach Aufstellungen der Industrie- und Handelskammer Oppeln die polnischen Bergarbeiterlöhne hinter den deutschen Löhnen weit zurück. Es beträgt der

Barverdienst je verfahrene Schicht im oberschlesischen Steinkohlenbergbau:

Deutsch-Oberschlesien				Polnisch-Oberschlesien					
Jahr und Monat	Hauer	Untertage-Belegschaft	Gesamt-Belegschaft	Hauer		Untertage-Belegschaft		Gesamt-Belegschaft	
	RM	RM	RM	Zloty	umger. in RM	Zloty	umger. in RM	Zloty	umger. in RM
Jan. 1927 .	7,86	6,03	5,82	10,58	4,97	7,86	3,69	7,47	3.51
Okt. 1927 .	8,33	6,28	6,06	11,50	5,41	8,64	4,06	8,16	3,84
Jan. 1928 .	8,34	6,28	6,06	11,52	5,41	8,66	4.07	8,18	3,84
Okt. 1928 .	8,98	6,77	6,52	12,42	5,84	9,34	4,39	8,85	4,16

Die Tarifstundenlöhne (einschließlich Zuschläge) der Zeitlohnarbeiter der oberschlesischen Eisenhütten betragen in Deutsch-Oberschlesien:

Jahr und Monat	für Facharbeiter der Gruppe a mit 24 Jahren und darüber	für ungelernte Arbeiter mit 24 Jahren und darüber
1. Juli 1927	0,54 RM	0,37 RM
1. April 1928	0,61 „	0,41 „
1. Februar 1929	0,64 „	0,46 „
in Polnisch-Oberschlesien:		
1. Juni 1927	0,89 Zloty = 0,42 RM	0,64 Zloty = 0,30 RM
1. Juli 1928	1,07 „ = 0,50 „	0,79 „ = 0,37 „

[1]) S. 68 ff.

Ähnlich sind die Unterschiede in anderen Gewerben. So stellt sich in der Sägewerksindustrie der Schneidelohn im Durchschnitt

auf deutscher Seite . . . . . auf 7,20 RM je cbm
auf polnischer Seite . auf 9 Zloty = 4,23 „ je „

Der Spitzenlohn in der deutsch-oberschlesischen Ziegelindustrie beträgt . . . . . 0,63 RM

in der polnisch-oberschlesischen Ziegelindustrie . . . . . 1,13 Zloty = 0,53 „

Nicht weniger als die Industrie ist der Handel betroffen worden. Die deutsch gebliebenen Städte haben ihr Hinterland verloren, die Kaufleute sind Exporteure in ein Land geworden, daß sich mehr und mehr gegen die Einfuhr deutscher Ware abzuschließen sucht. Solange die Inflation dauerte, lockten die billigen deutschen Waren große Käuferscharen nach Deutsch-Oberschlesien; mit der Währungsstabilisierung trat die Absatznot ein. Die gleichen Klagen werden vom Handwerk vorgebracht.

Die oberschlesische Landwirtschaft hat in dem abgetretenen Industriebezirk einen nahegelegenen und aufnahmefähigen Absatzmarkt verloren, für den ein Ersatz nicht gefunden werden konnte. Insonderheit macht sich geltend, daß der Absatz von Kartoffeln nach Ostoberschlesien weggefallen ist. Da auf den sandigen Böden, die in einem großen Teil Oberschlesiens vorherrschen, der Kartoffelbau nicht ersetzt werden kann, andererseits eine Versendung der Kartoffeln nach dem Westen nicht möglich ist, bleibt nur die Verfütterung übrig. Daher hat die Schweinehaltung an Ausdehnung gewonnen. Das Mühlengewerbe und der Zuckerrübenbau haben einen Teil ihres Absatzes durch den Verlust Ostoberschlesiens verloren. Das gleiche gilt für den Gemüsebau, der seine Mittelpunkte in Ratibor und Oberglogau hat. Trotz Zulassung durch den Genfer Vertrag ist der Gemüseexport nach Ostoberschlesien durch Verwaltungsmaßnahmen stark gehemmt.

Auch hier sind die an der Grenze liegenden Gebiete besonders hart getroffen, so die Stadt Ratibor, in einem schmalen Streifen deutschen Landes gelegen und eingeengt von Polen und Tschechoslowakei. Ihre wirtschaftlichen Beziehungen zum Hinterlande sind durchschnitten; die Ratiborer Tabak- und Schokoladenindustrie, die auf die besonderen Geschmacksrichtungen des oberschlesischen Marktes eingestellt waren, haben große Absatzverluste zu verzeichnen. Die Arbeiterschaft der Ratiborer Tabakindustrie, die früher gegen 3500 Köpfe zählte[1]), ist auf 800 zurückgegangen. Der Kreis Guttentag, durch die Grenzziehung zweier Drittel seines früheren Gebietes beraubt, muß einen Bahnumweg von 120 km in Kauf nehmen, um einen Teil seiner landwirtschaftlichen Produkte in Beuthen abzusetzen[2]). In besonders schwieriger Lage befindet sich das Handwerk längs der Grenze, das

[1]) Nach einem Bericht des Oberbürgermeisters von Ratibor.
[2]) Nach einem Bericht des Landrats von Guttentag.

seinen früher z. T. ausgedehnten Absatz im jetzigen Ostoberschlesien eingebüßt hat.

Grenzmark Posen-Westpreußen.

Ein Bericht der Landwirtschaftskammer für die Grenzmark Posen-Westpreußen weist im besonderen auf die Verschlechterung der Verkehrslage der Provinz und die dadurch hervorgerufene Erschwerung des Bezuges und Absatzes hin. Für die Landwirtschaft dieser Gebiete waren die früheren Mittelpunkte des Verkehrs und Absatzes Posen und Danzig. Der nördliche Teil der jetzigen Provinz versandte die Überschüsse landwirtschaftlicher Erzeugnisse nach Danzig und bezog die Produktionsmittel über diesen Hafen. Für den Kreis Schlochau beträgt z. B. die Entfernung nach Danzig 145 km, während sich der Bahnweg nach Stettin auf 213 km beläuft. Eine weitere Erschwerung ergibt sich dadurch, daß die Abtretung Posens den Verlust des unmittelbaren Verbindungsweges nach Oberschlesien nach sich gezogen und zu einer Erhöhung der Frachten für den Bezug von Kohle und anderen Industrieerzeugnissen geführt hat. Wie aus der Zusammenstellung auf S. 61 hervorgeht, verlängert sich der Bahnweg nach Oberschlesien über Küstrin für Schneidemühl um 179 km. Am stärksten sind jedoch die nördlichen Kreise der Grenzmark hiervon betroffen; für Schlochau z. B. beträgt die Verlängerung 224 km.

Der Bericht der Industrie- und Handelskammer Schneidemühl stellt die Absatzverluste in den Vordergrund. Die abgetretenen Teile der Provinz Posen wiesen gute Böden auf, und ihre Bevölkerung war bedürfnisreicher und kaufkräftiger als die der Grenzmark. So ist der Umsatz an landwirtschaftlichen Maschinen zurückgegangen, der Absatz von Ziegeln und Mauersteinen hat aufgehört. Die grenzmärkische Mühlenindustrie hat die Aufträge der Landwirtschaft jenseits der Grenze verloren. Die Textil-, Schuhwaren- und Tabakindustrie und die Brauereien haben ihren großen Kundenkreis in den polnisch gewordenen Gebieten eingebüßt. Die Überlandzentralen in Flatow und Meseritz sind in ihrer Entwicklung schwer beeinträchtigt worden.

Zu den Verlusten, die sich aus der Störung des früheren Bezuges und Absatzes ergeben, treten Schäden durch die Konkurrenz der nunmehr polnischen Gebiete infolge niedrigerer Gestehungskosten und günstiger Frachtlage. So klagt die Landwirtschaft, besonders der Grenzkreise, darüber, daß die Einfuhr, in erster Linie an Kartoffeln und Schweinen, einen Preisdruck bewirkt hat, in hohem Maße dann, wenn die Einfuhren sich auf den Grenzbahnhöfen stauten und ein nicht unerheblicher Teil in den Grenzbezirken verblieb. Die Ziegeleien und Kalksandsteinfabriken werden durch die Einfuhr polnischer Ziegel und Mauersteine geschädigt. Eine große Sorge bereitet der Landwirtschaft der Grenzmark der Arbeitermangel. Während in Polen ein reichliches Arbeiterangebot vorhanden ist, fehlten nach einer Zählung des Oberpräsidenten der Grenzmark im Jahre 1928 3000 landwirtschaftliche Arbeiter, so daß 120 000 Morgen nicht mehr ordnungsgemäß bestellt werden konnten.

Auch der Einzelhandel ist in allen Zweigen durch Absatzverluste schwer betroffen worden. Am meisten wirken sich diese für die durch die Grenzziehung unmittelbar betroffenen Gebiete aus. Der Getreide-, Kartoffel- und Viehhandel hat seine Einkaufsgebiete in den abgetretenen Teilen der Provinz Posen verloren. Der Rückgang des Güterverkehrs auf Warthe und Netze hat nicht allein das Schiffahrtsgewerbe der Grenzmark stark beeinträchtigt, es ergeben sich aus dem Wegfall der billigeren Wasserfrachten auch Nachteile für Handel und Industrie.

Die Handwerkskammer führt aus, daß einzelne Gewerbe ihre Rohstoffbezugsgebiete, die Mehrzahl der Gewerbe ihren Hauptabsatz durch die Abtretung verloren haben, und daß die Grenzziehung, die von neun Kreisen nur zwei unverändert ließ und zahlreiche Verkehrswege zerriß, die Ein- und Ausfuhrwege verlängert hat. Ferner haben sich Schädigungen aus dem Verlust wichtiger handwerklicher Bildungsanstalten und der Zerreißung des genossenschaftlichen Zusammenhangs ergeben.

Pommern und Brandenburg.

Pommern hat durch die Abtretungen im deutschen Osten wertvolle Bezugs- und Absatzgebiete verloren. In besonderem Maße wird die Wirtschaft Ostpommerns betroffen, weil ihre wirtschaftliche Verbindung mit Westpreußen und Posen besonders eng war. Wegen der weiten Entfernungen von den Wirtschaftszentren Stettin und Berlin, die von Lauenburg 287 km und 421 km betragen, hatte sich Ostpommerns Bezug und Absatz immer mehr den östlichen Provinzen zugewandt. Danzig ist von Lauenburg nur 45 km entfernt. Die Einbuße von Bezugs- und Absatzgebieten, die ganz Pommern erlitten hat, wiegt für Ostpommern und die Grenzkreise um so schwerer, als infolge der peripheren Lage eine Neuorientierung des Bezuges und Absatzes nach dem Westen durch die verteuerten Frachten stark erschwert wird. Die verkehrsgeograhisch ungünstige Lage Ostpommerns wird durch folgende Zahlen belegt. Von Stolp betragen die Entfernungen in Eisenbahnkilometern nach

Berlin	370 km
Magdeburg	517 „
Köln	925 „
Danzig	136 „
Stettin	236 „
Posen	270 „

Der Unterschied in den Frachten ergibt sich für die Grenzkreise nach Stettin und Danzig aus folgenden Zahlen. 100 kg Stückgut, z. B. Kolonialwaren, kosten

von Lauenburg	nach	Danzig . .	80 km	1,88 RM
„ „	„	Stettin . .	288 „	5,31 „
„ Bütow	„	Danzig . .	116 „	2,53 „
„ „	„	Stettin . .	258 „	4,84 „
„ Rummelsburg	„	Danzig . .	162 „	3,31 „
„ „	„	Stettin . .	212 „	4,14 „

Aus der Übersicht auf S. 61 geht fernerhin hervor, daß sich infolge des Verlustes der unmittelbaren Verbindung von Ostpreußen nach Oberschlesien die Entfernungen und Frachten von Ostpommern nach Oberschlesien beträchtlich erhöhen.

Die Landwirtschaftskammer für die Provinz Pommern führt aus, daß die pommersche Landwirtschaft, in besonderem Maße aber die ostpommersche, durch die Abtretung ein wichtiges Absatzgebiet für ihr Hauptprodukt, die Kartoffel, sowie für Vieh und Saatgut verloren hat. In Posen und Westpreußen befanden sich zahlreiche Kartoffelveredelungsfabriken, denen Ostpommern das Material lieferte. Die Verlegung des Absatzes nach dem Westen infolge der Abriegelung des Ostens führt zu höheren Frachten, die den Absatz erschweren. Schon innerhalb der Provinz treten die Unterschiede der Verkehrslage hervor; so werden im Osten Pommerns für den Zentner Roggen bis 1,50 RM. weniger gezahlt als in Stettin. Je intensiver der landwirtschaftliche Betrieb ist, um so mehr macht sich die Bedeutung der Frachtkosten geltend. Erschwerend tritt hinzu, daß Stettins Bedeutung als Seehafen beeinträchtigt und seine Kaufkraft zurückgegangen ist. Weiterhin macht sich die Konkurrenz der unter wesentlich günstigeren Produktionsbedingungen arbeitenden polnischen Landwirtschaft geltend. Die Folgen zeigen sich deutlich in einer stärkeren Verschuldung der ostpommerschen Betriebe. Das Buchführungsmaterial der Landwirtschaftskammer ergibt für den 30. Juni 1927 folgende Resultate:

Betriebsgröße	Schulden auf 1 ha in RM: Wirtschafts-	Schulden auf 1 ha in RM: Kapital-	Insgesamt	Zahl der der Berechnung zugrunde gelegten Betriebe
in Ostpommern				
bis 100 ha	235	308	543	48
100 bis 200 ha	211	320	531	45
über 200 ha	130	296	426	54
im Mittel	189	307	496	147
in Mittelpommern				
bis 100 ha	60	181	241	91
100 bis 200 ha	146	301	447	27
über 200 ha	140	365	505	56
im Mittel	99	259	358	174

Auch die Fischerei, insbesondere die Küsten- und Hochseefischerei, ist durch Verlust des Absatzes in den früheren, vorwiegend katholischen Provinzen Westpreußen und Posen geschädigt worden.

Die Industrie- und Handelskammer für den Regierungsbezirk Köslin zu Stolp weist darauf hin, daß alle Industriezweige sowie Groß- und Kleinhandel unter den Wirkungen der Gebietsabtretungen leiden und bis zu zwei Dritteln ihres Absatzes eingebüßt haben. Die Erschwerung des Rohstoffbezuges macht sich ebenfalls gel-

tend. Vor allem hat der Korridor die wirtschaftlichen Beziehungen zu Ostpreußen beeinträchtigt und die Abtretung Posens und Westpreußens die Verkehrslinie nach Schlesien verlängert. Auch hier sind die Grenzkreise am schwersten betroffen. Die ostpommersche Industrie, besonders die Möbel-, Tuch-, Kleineisenindustrie und das Baugewerbe verfügten über einen lebhaften Absatz in Ost- und Westpreußen. Andererseits waren die Holz-, Zündholz- und Papierindustrie auf die Rohstoffe der waldreichen Kreise des nahen Ostens angewiesen. Während der Schiffsgüterverkehr im Jahre 1913 in den drei Häfen des Bezirks Köslin, nämlich Kolberg, Rügenwalde und Stolpmünde, insgesamt 408 053 t betrug, ist er im Jahre 1928 auf 273 628 t, d. s. 67 % des Gesamtverkehrs von 1913, zurückgegangen.

Ein Bericht der Industrie- und Handelskammer zu Stettin weist auf die großen Absatzverluste hin, die die Industrie- und Handelsunternehmungen des Stettiner Wirtschaftsgebiets durch die Abtretung erlitten haben. Preßhefe-, Möbel-, Zuckerraffinations-, chemische, Zement- und Hochofenindustrie sind besonders geschädigt worden. Nach Angaben der Stettiner Kammer bezog die Stettiner Zuckerraffinationsindustrie vor dem Kriege aus der Provinz Posen jährlich 180000 Zentner Rohzucker und lieferte 1913 nach Westpreußen insgesamt 112000 Zentner Verbrauchszucker. Dieser Absatz ist vollständig verlorengegangen. Eine einzige chemische Fabrik Stettins lieferte vor dem Kriege nach Posen, Westpreußen und Ostoberschlesien 225 000 dz Super- und Ammoniak-Superphosphat im Werte von 1 722 000 M., im Jahre 1927 sind nach den abgetretenen Gebieten nur noch 19 400 dz im Werte von 170 000 RM. geliefert worden. Zwei Stettiner Werke der Zementindustrie lieferten vor dem Kriege nach Posen und Westpreußen 134 223 t Zement, im Jahre 1927 nur noch 4 t. Die Stettiner Hochofenindustrie hat vor dem Kriege nach Westpreußen und Posen jährlich 4000 bis 5000 t Roheisen abgesetzt, im Jahre 1927 nur noch 220 t Roheisen. Infolge der günstigen Verkehrslage Stettins waren die an Polen abgetretenen Gebiete ein bedeutsames Absatzgebiet des Stettiner Warenhandels. Die durch die polnische Tarifpolitik hervorgerufene Veränderung der Verkehrsrichtung, die im nächsten Abschnitt eingehend behandelt werden wird, hat auch den Absatz des Stettiner Warenhandels berührt, in erster Linie aber die Belange Stettins als Hafen und Umschlagsplatz getroffen und Schiffahrt und Speditionshandel geschädigt. Vier Stettiner Kolonialwaren-Großhandelsfirmen haben 1913 nach den abgetretenen Gebieten für 6 Mill. M. Waren abgesetzt; heute werden diese Gebiete fast ausschließlich über Danzig versorgt. Fernerhin sind Getreide-, Sämereien-, Wein- und Spirituosen-, Salzherings- und Frischfischgroßhandel durch Absatzverluste geschädigt. Der Verlust beläuft sich für den Stettiner Salzheringseinfuhrhandel auf 40 000 bis 50 000 t jährlich. Der Import nach der Tschechoslowakei hat sich infolge der billigen Frachten über Danzig und die polnischen Bahnen ebenfalls verringert. Die außerordentliche Schädigung des Speditionshandels wird durch die Darstellung des Rückganges der Verkehrsziffern Stettins im nächsten Abschnitt gekennzeichnet.

Nach einem Bericht der Handwerkskammer zu Stettin

hat das Handwerk der Grenzkreise fast die Hälfte seiner früheren Kundschaft durch den Verlust des Hinterlandes eingebüßt. Weiterhin sind wichtige Rohstoffgebiete, z. B. für Bau- und Tischlerholz, verlorengegangen, andererseits ist der Bezug der Rohstoffe und Halbfabrikate durch die ungünstige Verkehrslage der Grenzkreise an höhere Frachten gebunden.

Der Bericht der Industrie- und Handelskammer in Frankfurt a. O. beziffert den Verlust am Gesamtumsatz durch die östliche Grenzziehung für die einzelnen Industrien auf 47 bis 83 %.

IV. Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die Richtung des Verkehrs.

1. Die Bedeutung des polnischen Korridors.

In den Bestimmungen des Friedensvertrages von Versailles ist dem Drange Polens nach dem Meere stattgegeben worden. Durch Abtrennung Ostpreußens vom Mutterlande und Schaffung des Korridors hat der polnische Staat als großes kontinentales Gebilde den Zugang zur Ostsee erhalten. Mit Aufwand starker Kräfte versucht Polen, die errungene Stellung am Meere weiter zu befestigen und damit zugleich die Tatsache des Korridors zu rechtfertigen. Es baut eine Handelsflotte und errichtet neben dem Hafen Danzig trotz der gewährten Vorrechte einen modernen Seehafen in Gdingen, der mit allen modernen technischen Einrichtungen ausgestattet wird und dessen Kosten auf 100 Mill. Goldfranken beziffert werden[1]). Da Gdingen Binnenwasserstraßen als Verbindungslinien zum Hinterlande fehlen, baut Polen mit Aufwand großer finanzieller Mittel eine Eisenbahnverbindung zwischen Gdingen und dem ostoberschlesischen Industriegebiet, teils mit Benutzung vorhandener, teils unter Schaffung neuer Bahnlinien, wodurch die bisherige Strecke um rund 130 km abgekürzt wird. Der Bau dieser Kohlenmagistrale ist auf Grund der Verordnung des polnischen Staatspräsidenten vom 7. Februar 1928 in Angriff genommen und wird in zwei Abschnitten, Gdingen—Bromberg und Bromberg—Oberschlesien, durchgeführt. Im Interesse des wirtschaftlichen Wachstums Gdingens treibt Polen eine Eisenbahntarifpolitik, die darauf abzielt, seinem neuen Seehafen einen von Jahr zu Jahr steigenden Güterverkehr zuzuleiten. Mit Eisenbahntarifen, die unter den Selbstkosten liegen, lenkt es den Güterverkehr aus den alten Verkehrsrichtungen ab, eine Politik, die — vorläufig wenigstens — auch Danzig zugute kommt und sich in einem ständigen Wachstum seines Güterumschlages äußert. Die Umstellung des Verkehrs von der Ost-West-Richtung auf die Süd-Nord-Richtung wirkt sich in besonders ungünstiger Weise zunächst auf Stettin als Hafen und Umschlagsplatz aus.

2. Die Lage Stettins[2]).

Stettin, der größte deutsche Ostseehafen, liegt an der Mündung der Oder, die eine schiffbare Länge von 700 km aufweist. Die Oder ist im

[1]) Th. Johannsen, Gdingen. Danzig 1928, S. 32 ff. — Flakowski, Der ökonomische Aspekt des Danzig-Problems. Diss. Heidelberg 1928.

[2]) Die folgenden Ausführungen und das Zahlenmaterial beruhen auf einem Bericht der Industrie- und Handelskammer Stettin.

Osten durch Warthe und Netze mit der Weichsel und im Westen durch den Großschiffahrtsweg und den Oder-Spree-Kanal mit der Elbe verbunden. Zahlreiche Eisenbahnlinien nach allen Seiten ergänzen dieses Wasserstraßensystem. Nach Eisenbahntarifkilometern gemessen beherrscht Stettin ein Gebiet, das zwischen den Linien Rostock—Magdeburg—Gotha—München im Westen und Köslin—Schneidemühl—Sieradz—Sandomierz im Osten liegt. Die Entfernungen in Eisenbahnkilometern betragen

von	nach Hamburg	nach Stettin
Berlin	280	137
Breslau	616	354
München	819	785
Lodz	779	458
Warschau	862	511
Prag	664	493
Wien	981	753
Budapest	1182	953

von	nach Danzig	nach Stettin
Gnesen	267	258
Posen	302	208
Breslau	464	354
Oppeln	516	438
Kattowitz	601	533
Krakau	672	615
Belgrad	1449	1320

Stettins günstige Verkehrslage spiegelte sich in den wachsenden Verkehrsziffern der Vorkriegszeit wider. Sein Verkehr war sowohl der Tonnage wie dem Warenumsatz nach größer als der Gesamtverkehr von Königsberg, Danzig und Lübeck. Der Gesamtwarenverkehr betrug in Tonnen zu 1000 kg

Jahr	Eingang	Ausgang	Insgesamt
1911	2 249 000	1 339 000	3 588 000
1912	3 862 000	1 571 000	5 433 000
1913	4 254 000	1 990 000	6 244 000
Vom binnenwasserwärtigen Verkehr entfielen auf die Oder			
1912	818 000	1 298 000	—
1913	1 562 000	1 968 000	—
auf den Warthe- und Netzeverkehr			
1912	177 000	103 000	—
1913	232 000	125 000	—

Durch die Abtretung der Ostgebiete sind 4736,35 km preußische Staatsbahnen mit Ausschluß der oberschlesischen an Polen übergegan-

gen und ist das organisch ausgebaute Eisenbahn- und Wasserstraßennetz zerrissen worden. Die Linien nach Ostpreußen sind durch den Korridor unterbrochen, die Strecken nach dem Südosten über Posen in polnische Hand gefallen. Der Verkehr zwischen Oberschlesien und Stettin ist auf weiter westlich laufende Eisenbahnverbindungen geschoben worden, von denen die Strecke Stettin—Reppen—Glogau nur eingleisig gebaut ist. Ebenso ist das Binnenwasserstraßensystem unterbrochen worden, das wertvolle Zubringerstraßen für die Oder und somit Stettin enthielt. Der politischen Abtrennung der deutschen Ostgebiete und der Errichtung des Korridors ist eine Umgestaltung der Verkehrsrichtung gefolgt. Polen treibt seit dem Jahre 1921 zur Stärkung seiner Stellung an der Ostsee und im Interesse des wirtschaftlichen Aufschwungs Gdingens eine Eisenbahntarifpolitik, die auf möglichste Niedrighaltung der Frachten zwischen seinem Hafen Gdingen und dem ostoberschlesischen Industriegebiet abzielt. Der polnische Eisenbahngütertarif enthält 41 Ausnahmetarife für den inneren Verkehr und 44 Ausnahmetarife für den Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehr. Die Auswirkungen der polnischen Tarifpolitik beschränken sich nicht allein auf das zu Polen gehörende oberschlesische Industriegebiet. Die niedrigen Eisenbahntarife Polens ziehen auch den Verkehr der in der östlichen Tschechoslowakei gelegenen Industriereviere von ihrem Umschlagsplatz Stettin ab. Trotz geringerer Entfernung von Stettin und ermäßigter deutscher Ausnahmetarife ist der Weg über die polnischen Bahnen nach Gdingen oder Danzig billiger als der direkte Weg über die deutschen Bahnen nach Stettin. Das gleiche gilt für Ungarn und andere südliche Gebiete. Der kombinierte Oderschiffahrts- und Bahnweg ist dadurch zum größten Teile ausgeschaltet, daß die kombinierte Fracht augenblicklich höher ist als die reine Bahnfracht, so daß sie erst recht nicht in den Wettbewerb mit den polnischen Tarifen treten kann.

Die Beförderungskosten für eine Tonne Kohlen betragen:

von Kattowitz nach Stettin	534 km	14.34 RM
von Kattowitz nach Danzig	601 „	3,39 „

für eine Tonne Erz:

von Danzig nach Friedenshütte	604 km	4,93 RM
von Stettin nach Friedenshütte	524 „	6,97 „
von Danzig nach Mährisch-Ostrau . . .	706 „	5,45 „
von Stettin nach Mährisch-Ostrau . . .	546 „	6,60 „

für eine Tonne Rohphosphat:

von Danzig nach Posen	302 km	3,68 RM
von Stettin nach Posen	208 „	7,27 „
von Danzig nach Kattowitz-Bogucice . .	601 „	5,18 „
von Stettin nach Kattowitz-Bogucice . .	543 „	9,83 „
von Danzig nach Rudniki-Kolo-Czestochowy	526 „	4,82 „
von Stettin nach Rudniki-Kolo-Czestochowy über Pluder-Grenze		11,66 „

für eine Tonne Salzheringe:

von Danzig nach Biharkeresztes-Grenze, Ungarn	1293 km	43,10 RM
von Stettin nach Biharkeresztes-Grenze, kürzester Weg über deutsche Strecken	1160 „	51,98 „
von Danzig nach Budapest	1082 „	43,06 „
von Stettin nach Budapest	953 „	43,37 „

Die Ausnahmetarifpolitik Polens hat zu einem starken Aufschwung Danzigs und Gdingens geführt. Die Steigerung des Gesamtverkehrs der beiden Häfen beruht in erster Linie auf der Zuleitung der Kohle, die durch die polnischen Tarife von der Oderwasserstraße abgelenkt und über Gdingen und Danzig geführt wird. Neben diesem Kohlenausgangsverkehr versucht man durch tarifarische Maßnahmen Erze, Kiese, Phosphate und andere Massengüter als Rückladung zu gewinnen. Durch diesen Pendelverkehr macht Polen das ostoberschlesische Industriegebiet unabhängig von den deutschen Bahnlinien, der Oderwasserstraße und dem Hafen Stettin und versucht, auch bei der Bedienung des tschechischen Industriegebietes Stettin aus dem Felde zu schlagen. Der seewärtige Umschlagsverkehr Danzigs und Gdingens übertrifft denjenigen Stettins erheblich. Der seewärtige Schiffsverkehr betrug in Nettoregistertonnen im Durchschnitt der zwei letzten Vorkriegsjahre:

	eingehend	ausgehend	insgesamt
Stettin . .	2 510 000	2 563 000	5 073 000
Danzig . .	948 000	965 000	1 913 000

Im Durchschnitt der Jahre 1925 bis 1927 (1926 englischer Kohlenarbeiterstreik) ergeben sich folgende Vergleichszahlen:

	eingehend	ausgehend	insgesamt
Stettin . .	1 941 000	2 005 000	3 946 000
Danzig . .	2 885 000	2 791 000	5 676 000
Gdingen . .	248 653	233 089	481 742

Die Warenverkehrsbilanz betrug in Tonnen zu 1000 kg im Durchschnitt der beiden letzten Vorkriegsjahre bzw. im Durchschnitt der Jahre 1925 bis 1927:

	Eingang	Ausgang	insgesamt
Stettin 1912/13 .	4 059 000	1 781 000	5 840 000
Danzig 1912/13 .	1 188 000	1 096 000	2 284 090
Stettin 1925/27 .	3 075 000	1 031 000	4 106 000
Danzig 1925/27 .	1 022 000	4 174 000	5 196 000
Gdingen 1925/27 .	4 144	474 603	478 747

Stettin, das vor dem Kriege mehr als den doppelten Warenumschlag Danzigs aufweist, ist von Danzig überflügelt worden. Danzig weist im Durchschnitt der Jahre 1925 bis 1927 einen Vorsprung von über 1 Million Tonnen auf.

Der Kohlenverkehr, der Hauptbestandteil des Seeverkehrs der Weichselhäfen, ist Neuverkehr. Der Bericht des Vorsteheramts der

Kaufmannschaft zu Danzig vom Jahre 1913 gibt die Ausfuhr von Brennstoffen, mineralischen Rohstoffen und Mineralölen für 1913 auf 10 382 t an. Dagegen beträgt die Kohlenausfuhr Danzigs und Gdingens in der Nachkriegszeit:

	Danzig	Gdingen		Danzig	Gdingen
1923 . . .	29 271	—	1926 . . .	3 415 948	402 246
1924 . . .	40 812	10 348	1927 . . .	4 103 173	880 015
1925 . . .	618 000	52 354	1928 . . .	5 493 845	1 749 932

Die polnische Verkehrspolitik (siehe oben S. 68), die in erster Linie das Ziel der Entwicklung Gdingens verfolgt, ist vorläufig auch Danzig zustatten gekommen. Es ist aber die Zunahme der Verkehrsziffern Danzigs deshalb für dessen Wirtschaft weniger bedeutsam, weil es sich ganz überwiegend um die Ausfuhr von Kohlen handelt, mit der weitere wirtschaftliche Aufgaben sich nicht verbinden. Immerhin hat die starke Steigerung der Kohlenausfuhr über die Weichselhäfen ein Absinken der Frachten für eingehende Massengüter auf Danzig zur Folge gehabt. Die Reedereien können mit Sicherheit auf ausgehende Kohlenladungen rechnen. In Stettin dagegen müssen die Erzschiffe in Ballast ausgehen, wobei noch erschwerend ins Gewicht fällt, daß die Bunkerkohlen in Danzig wesentlich billiger sind als in den anderen Ostseehäfen.

Die folgenden Zahlen zeigen, daß sich der Aufschwung der Weichselhäfen hauptsächlich auf Kosten Stettins vollzieht. Die seewärtige Einfuhr in Tonnen zu 1000 kg betrug:

	1913	1927
Eisenerze, Schwefelkiese, andere Erze und Schlacken		
Stettin	1 777 043	902 577
Danzig	211 000	335 600
Rohphosphate		
Stettin	228 167	114 320
Danzig	55 339	260 737
Eisenschrot		
	1913	1927
Stettin	14 000	52 672
Danzig	5 700	320 945
Salzheringe		
Stettin	109 468	71 616
Danzig	40 138	91 115

Die Erzeinfuhr Danzigs, und zwar nicht nur nach dem polnischen Oberschlesien, ist in ständigem Wachsen. Neben die Tatsache der Ableitung der Kohle tritt somit die Gefahr der Abwanderung des Erzes, die sich mit dem weiteren Ausbau der modernen Anlagen Gdingens und der Inbetriebnahme der neuen Erzumschlagseinrichtungen Danzigs im Jahre 1929 verstärkt. Die Versorgung Posens und der Tschechoslowa-

kei mit Rohphosphat ist zu 50 % auf Danzig und die polnischen Bahnen übergegangen. Die Belieferung Ostoberschlesiens und der Tschechoslowakei mit Schrot erfolgt zum größten Teile über Danzig. Die Salzheringseinfuhr Stettins ist um 35 % gesunken, während Danzigs Import eine Steigerung von 127 % aufweist.

Vergleicht man die Verkehrsziffern vor dem Kriege mit denen der Nachkriegszeit, so läßt sich feststellen, daß Stettins ungünstige Verkehrsbilanz neben dem Wettbewerb Hamburgs in starkem Maße durch die Gebietsverluste im Osten, die Grenzziehung und die Tarifpolitik der polnischen Staatsbahn herbeigeführt worden ist. Hamburg dagegen, durch die Umgestaltung im Osten weniger berührt, hat 1927 den Warenverkehr des Jahres 1913 annähernd erreicht.

Stettins Schiffsverkehr in Nettoregistertonnen betrug

1912/1913 . . .	5 083 000
1925/1927 . . .	3 946 000

weist also einen Verlust von 1 137 000 NRT. = 22% auf.

Stettins Warenverkehr in Tonnen zu 1000 kg betrug

1912/1913 . . .	5 840 000
1925/1927 . . .	4 106 000

Demnach ergibt sich ein Verlust von 1 734 000 t = 30 %.

Stettins Binnenschiffahrtsverkehr mit Warthe und Netze betrug

1912/1913 . . .	318 500	Tonnen
1925/1927 . . .	169 490	„

Der Versand Stettins nach diesen Flußgebieten ist auf den achten Teil des Vorkriegsversands zurückgegangen; der Eingang ist in der Gesamtsumme weniger vermindert, aber der Zusammensetzung nach grundlegend verändert. An dem Verkehr mit Warthe und Netze waren folgende Güterarten in Tonnen zu 1000 kg beteiligt.

Eingang in Stettin	1912/1913	1925/1927
Mühlenfabrikate	97 153	111
Zucker	75 603	21 864
Getreide und Hülsenfrüchte	34 189	6 300
Holz	8 092	78 512
Ausgang von Stettin		
Schwefelkies und Abbrände	7 767	—
Heringe und Fische . . .	3 624	383
Petroleum	2 138	131
Steinkohlen	5 515	—
Rohphosphate	41 050	6 075
Roheisen	1 637	—
Eisen und Stahl . . . } Eisen- und Stahlwaren . }	4 481	704
Zement	3 605	373

Stettins Oberwasserstraßenverkehr mit Schlesien betrug in Tonnen

1912/1913 . . .	2 055 335
1925/1927 . . .	1 618 722

Der Verlust beträgt rund ein Fünftel. Von den Hauptgüterarten des Verkehrs Stettins mit Schlesien hat die Kohle im Eingang nach Stettin zugenommen. Alle anderen Eingangsgüter haben sich verringert. Die Ausgangsgüter haben große Verluste aufzuweisen. Der Rückgang bei Erz, Schwefelkies, Rohphosphat und Heringen ist zum größten Teile auf die Abwanderung über die Weichselhäfen auf Grund der polnischen Tarifpolitik zurückzuführen.

Der bahnwärtige Verkehr der pommerschen Häfen[1]) mit Posen und Westpreußen betrug in Tonnen zu 1000 kg:

1912/1913	272 306
1924/1925	156 475

Der bahnwärtige Verkehr der pommerschen Häfen mit Oberschlesien betrug in Tonnen zu 1000 kg:

1911/1913	798 000
1924/1925	259 000

Sämtliche Hauptgüterarten dieses Verkehrs haben große Rückgänge aufzuweisen; es handelt sich um Kohlen, Zink, Eisenwaren, Erze, Kiese, Phosphate, Schrot und Steine. Der Verlust Ostoberschlesiens und die polnische Tarifpolitik ziehen diese Produkte über die polnischen Bahnen und die Weichselhäfen.

Erheblich zurückgegangen sind auch die Zahlen des bahnwärtigen Verkehrs der pommerschen Häfen mit Galizien, Ungarn und Rumänien. Ebenso haben sich die regelmäßigen Schiffahrtslinien, die vornehmlich diesem Verkehr dienten, nicht wieder aufbauen lassen.

3. Die Lage Königsbergs.

Die Unterbietung der deutschen Frachtsätze durch die polnischen Bahnen schädigt weiterhin Bezug und Absatz der ostpreußischen Holzindustrie und beeinträchtigt Königsberg als Hafen und Holzumschlagsplatz. Der natürliche Hafen für den Holzversand des Wilnagebietes ist Königsberg, das vor dem Kriege auf dem Wasserwege das Holz empfing. Da infolge der politischen Streitigkeiten zwischen Litauen und Polen die Flößerei auf dem Memelstrom nicht möglich ist, müssen die Holzmassen auf dem Bahnwege verfrachtet werden. Hier setzt die polnische Tarifpolitik ein. Wie ein Bericht des Oberbürgermeisters von Königsberg ausführt, verbilligen die Polen den Abtransport der Hölzer auf dem Bahnwege nach Danzig derart, daß die Fracht Wilna—Bialystock—Warschau (680 km) noch etwas niedriger ist als die Fracht nach Königsberg (460 km). Auch bei anderen Gütern, deren nächster Hafen Königs-

[1]) Die Reichsstatistik faßt die pommerschen Häfen zusammen. Tatsächlich handelt es sich fast ausschließlich um die Oderhäfen.

berg ist, hat Polen dieses Verfahren angewandt. Die Existenz des Korridors und die Ausnahmetarifpolitik versetzen Polen in die Lage, Ostpreußen auch im Osten von seinem früheren Hinterlande verkehrspolitisch abzuschneiden, den Verkehr dieser Bezirke von Königsberg abzulenken und in der Süd-Nordrichtung durch den Korridor seinem eigenen Hafen Gdingen, vorläufig auch noch Danzig, zuzuführen. Durch die polnische Tarifpolitik sind die Schäden, die sich aus dem Niedergang der russischen Volkswirtschaft und der Einschiebung der Randstaaten für die ostpreußische Wirtschaft ergeben mußten, noch vergrößert worden. Trotzdem die deutsche Reichsbahn mit Hilfe von Wettbewerbstarifen den Versuch gemacht hat, die Holzausfuhr über Königsberg zu beleben und dem Königsberger Ausfuhrhandel den Wettbewerb mit Danzig zu erleichtern, ist die Holzausfuhr Königsbergs gegenüber derjenigen Danzigs stark ins Hintertreffen geraten. Während nach einem Bericht der Industrie- und Handelskammer Königsberg die seewärtige Holzausfuhr Königsbergs gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 1909 bis 1913 im Jahre 1924: 50,3 %, im Jahre 1925: 56,1 % und im Jahre 1926: 93,3 % beträgt, hat sich die Holzausfuhr über Danzig folgendermaßen gestaltet:

1912	303 418	Tonnen	
1913	145 458	„	
1924	973 000	„	rund
1925	865 000	„	„
1926	1 350 000	„	„

Die wachsende Holzausfuhr Danzigs hat auch auf den Schiffsfrachtenmarkt Einfluß.

V. Die weiteren Wirkungen.

Nach der Betrachtung der unmittelbaren Folgen der Gebietsverluste ist es die Aufgabe, die weiteren Wirkungen der Gebietsabtretungen auf die Wirtschaft des deutschen Ostens ins Auge zu fassen. Dieser Untersuchung treten jedoch von zwei Richtungen her Schwierigkeiten entgegen. Einmal machen sich, je weiter wir uns von den unmittelbaren Folgen entfernen, Ursachen anderer Art geltend, die durch die Verhältnisse der Kriegs- und Nachkriegszeit, durch Änderungen der Struktur der Wirtschaft und durch die Wandlungen der Konjunktur bedingt sind, deren Wirkungen sich mit denen der Gebietsabtretungen verbinden und nicht immer mit voller Sicherheit isoliert werden können. Dazu treten auch in den Fällen, in denen eine solche Isolierung methodologisch möglich ist, Schwierigkeiten, die sich aus der Unvergleichbarkeit des statistischen Materials ergeben und die Durchführung der Untersuchung verhindern.

Die Aufgabe ist nicht eine Darstellung der heutigen wirtschaftlichen Verhältnisse des deutschen Ostens und ihrer Eigenart im Gegensatz zu anderen Gebieten Deutschlands, sondern die Untersuchung, inwieweit die Verschiedenheiten auf die Gebietsverluste zurückzu-

führen sind. Für die Lösung dieser Aufgabe ergibt sich theoretisch die Möglichkeit, das Verhältnis zwischen der jetzigen wirtschaftlichen Lage im deutschen Osten und anderen deutschen Gebieten dem Verhältnis gegenüberzustellen, das sich zwischen den betreffenden Gebietsteilen für die Zeit vor der Abtretung ergibt.

1. Der Aufbau der Wirtschaft.

So liegt es besonders nahe, die Veränderungen der Erwerbsverhältnisse und des Aufbaus der Betriebe nach den Berufs- und Betriebszählungen von 1907 und 1925 zu vergleichen für solche Gebiete, die nach den Ergebnissen der bisherigen Untersuchung von den unmittelbaren Wirkungen der Gebietsabtretungen wenig berührt worden sind, deren Güteraustausch nicht gelitten hat, und ihnen gegenüber für solche Gebiete, die durch die unmittelbaren Folgen am schwersten getroffen worden sind. Dies würde also bedeuten: 1. einen Vergleich der Ergebnisse der Berufsstatistik 1907 und 1925 hinsichtlich der Entwicklung der Erwerbstätigkeit überhaupt und ihrer Verteilung auf die Berufsabteilungen und Berufsgruppen für die durch die Gebietsverluste betroffenen und nicht betroffenen Gebiete; 2. einen entsprechenden Vergleich der Unterschiede 1907 und 1925 zwischen den landwirtschaftlichen Betrieben der von den Gebietsverlusten betroffenen und nicht betroffenen Bezirke hinsichtlich der Zahl, der Größe, der beschäftigten Personen, der Anbauverhältnisse und der Viehhaltung; 3. einen entsprechenden Vergleich der Unterschiede 1907 und 1925 in der Zahl und Größe der gewerblichen Betriebe, ihrer Verteilung auf die verschiedenen Gewerbegruppen und ihrer Ausstattung mit Motoren und Maschinen. Diese Aufgabe ist aber zur Zeit nicht lösbar. Ein Vergleich der Erhebungen 1907 und 1925 ist wegen der Verschiedenheit des systematischen Aufbaus der Zählungen und wegen der Änderung des Reichsgebietes nur in engen Grenzen möglich. Er setzt auch innerhalb dieser Grenzen umfangreiche Vorarbeiten und Umrechnungen voraus, die noch nicht vorliegen und von einem außenstehenden Bearbeiter nicht vorgenommen werden können. Für die Berufsstatistik macht sich die Änderung der Aufgliederung der Erwerbstätigen geltend, die 1925 nicht nach der Eigenart ihrer beruflichen Tätigkeit, sondern nach der Eigenart der Betriebe, in denen diese ausgeübt wird, gruppiert worden sind. Für die landwirtschaftliche Betriebsstatistik werden Vergleiche in weiterem Umfange möglich sein. Für die gewerbliche Betriebsstatistik macht sich als besondere Erschwerung geltend, daß die Zählung 1907 von dem Begriff „Betrieb“ im Sinne einer technischen Betriebseinheit (Teilbetrieb) ausgeht, die Erhebung 1925 dagegen die geschlossenen örtlichen Einheiten zugrunde legt. Die Ergebnisse der Aufbereitung von 1907 für die „Einzel- und Gesamtbetriebe“, die allein den Angaben der Erhebung 1925 über die „örtlichen Einheiten“ gegenübergestellt werden können, liegen nur für einzelne Länder vor. Ein Vergleich der „Einzel- und Teilbetriebe“, die für die Zählung 1907 allgemein ermittelt sind, mit den „örtlichen Einheiten“ der Erhebung 1925 ist wegen der Verschiedenheit der Auffassung des Begriffes „Betrieb“ nicht möglich.

2. Wohlstandsentwicklung.

Ebenso wenig gelingt es, die Einwirkungen der Gebietsverluste auf die Wohlstandsentwicklung statistisch darzustellen. Die schweren Schäden, die der Wohlstand des deutschen Ostens erlitten hat, die weitgehenden Unterschiede gegenüber anderen deutschen Gebieten, treten in zahlreichen Einzelerscheinungen deutlich hervor, lassen sich aber nicht einheitlich statistisch zusammenfassen.

Ein Vergleich der steuerlichen Leistungsfähigkeit der verschiedenen deutschen Gebietsteile vor und nach der Abtretung ist wegen der grundlegenden Veränderungen der Steuergesetzgebung, die für die verschiedenen Gebietsteile je nach deren wirtschaftlicher Eigenart sich ungleich ausgewirkt haben, und wegen der Beschaffenheit des vorliegenden statistischen Materials nicht durchführbar. Die folgende Übersicht bringt für 1925 eine Zusammenstellung der Ergebnisse der Veranlagung zur Einkommen- und Körperschaftssteuer und stellt die Anteile der einzelnen Gebiete an der Gesamtbevölkerung den Anteilen am Gesamteinkommen Deutschlands gegenüber. Auch wenn eine ähnliche Zusammenstellung für die Vorkriegszeit vorgenommen wird, lassen doch die Verschiedenheiten der steuerlichen Grundlagen und der statistischen Angaben nicht ohne weiteres den Schluß zu, daß die sich ergebenden Abweichungen der jetzigen von den früheren Verhältnissen Folgen der Gebietsverluste darstellen.

Es betrug 1925:

im Bezirk des Landesfinanzamtes	der Anteil an der Bevölkerung %	der Anteil an dem der Einkommen- u. Körperschaftssteuer unterliegenden Gesamteinkommen Deutschlands %
Breslau	4,59	4,05
Oberschlesien	1,34	1,02
Berlin	7,45	12,26
Brandenburg	4,53	3,75
Stettin	3,16	2,42
Königsberg i. Pr.	1,77	1,35
Magdeburg	5,59	5,31
Schleswig-Holstein	2,90	2,55
Mecklenburg-Lübeck	1,55	1,31
Oldenburg	1,20	0,82
Unterelbe	2,06	3,44
Unterweser	0,60	1,13
Hannover	7,37	5,96
Münster	6,12	5,93
Düsseldorf	4,96	6,47
Köln	4,52	4,46
Kassel	3,17	3,99
München	6,74	5,24
Nürnberg	3,91	3,02
Würzburg	3,03	2,16
Dresden	3,97	4,54
Leipzig	4,54	6,41
Stuttgart	5,24	4,45
Karlsruhe	4,12	3,51
Darmstadt	2,50	1,83
Thüringen	3,07	2,62

Auch die Unterschiede der Kapitalbildung in den von den Gebietsverlusten betroffenen und nicht betroffenen Gebieten können statistisch nicht dargestellt werden. Die Kapitalbildung geht überwiegend unsichtbar vor sich, nur ein kleiner Teil kann durch die Sparkassen- und Bankstatistik erfaßt werden. Das Verhältnis zwischen Sparkassen und Banken hat sich verschoben, die Sparkassen haben in steigender Ausdehnung bankmäßige Funktionen übernommen, ebenso hat der Postscheckverkehr einen größeren Anteil am bargeldlosen Zahlungsverkehr als früher. Gerade auf diesem Gebiete sind weitreichende Veränderungen vor sich gegangen; sie haben sich für die strukturell verschiedenen Gebietsteile ungleich ausgewirkt; es ist daher hier ganz besonders bedenklich, etwaige Unterschiede als wirtschaftliche Folgen der Gebietsabtretungen zu betrachten. Für Ostpreußen ist festgestellt worden, daß die Spartätigkeit in den Jahren 1924 bis 1926 sich nur wenig ungünstiger stellt als das für die Vorkriegszeit von Goeldel[1]) ermittelte Verhältnis zu anderen Landesteilen, daß dagegen die Entwicklung der Giro-, Scheck- und Kontokorrenteinlagen bedeutend hinter anderen Landesteilen zurückbleibt[2]).

Am ehesten vergleichbar erscheinen die Zahlen, welche die Umsätze der Reichsbank in den verschiedenen Geschäftsbezirken vor und nach dem Kriege angeben. Aber auch aus ihnen können nach der Auffassung des Reichsbankdirektoriums Rückschlüsse auf die Einwirkungen der Gebietsverluste nur mit großer Vorsicht gezogen werden. Die Veränderungen der Wirtschaftsstruktur verlaufen in den durch die Abtretung getroffenen Gebieten im ganzen in gleicher Richtung wie in den mittel- und westdeutschen Geschäftsbezirken, aber die Entwicklung ist doch nicht parallel und der Einfluß der konkurrierenden Faktoren ziffernmäßig nicht abzuwägen. Die auf die Umsätze der Reichsbank einwirkende Geschäftstätigkeit anderer Kreditanstalten macht sich in den verschiedenen Bezirken nicht in gleichem Umfang geltend. Vor allem hat der Vergleich die Veränderung der Geschäftsbezirke durch die Gebietsabtretungen zu berücksichtigen, also bei Ostpreußen den Verlust des Bezirks Memel, auf den 1913 etwa 4 % aller Umsätze Ostpreußens entfielen, bei Oberschlesien den Verlust des Bezirks Kattowitz, der mit 35 % am Gesamtumsatz Oberschlesiens beteiligt war.

Es war das Verhältnis der Nachkriegsumsätze der Reichsbank zu den Umsätzen im Jahre 1913 (= 100):

Gebiete	1924	1925	1926	1927
Im ganzen Reich	124,5	136,0	148,4	172,8
In Ostpreußen	114,4	100,2	95,4	122,3
„ Oberschlesien	101,3	94,9	93,4	112,9
„ Niederschlesien	106,8	110,4	107,3	139,6
„ Sachsen	147,7	144,7	134,8	161,9
„ Pommern	126,6	134,6	128,1	152,3
„ Brandenburg ohne Berlin	144,4	152,8	147,7	175,3

[1]) Die Wohlstandsverhältnisse von Ostpreußen. Jena 1917.

[2]) Thiedemann, Kapitalneubildung in Ostpreußen. Deutsche Sparkassen-Zeitung vom 24. Mai 1927.

In Ostpreußen hat die Abtrennung durch den Korridor auf ein Zurückbleiben der Umsätze hingewirkt, da sie Gewerbe und Handel schädigte und Veranlassung gab, die finanziellen Transaktionen in höherem Maße nach Berlin zu verlegen. Auch Niederschlesien bleibt erheblich zurück. Es betrug der Anteil der einzelnen Provinzen am Umsatz der Reichsbank im ganzen Reich in Prozenten:

Gebiete	1913	1925	1926	1927
Ostpreußen	1,50	1,11	0,96	1,06
Oberschlesien	0,93	0,65	0,58	0,61
Niederschlesien	2,85	2,31	2,06	2,30
Sachsen	2,82	3,0	2,56	2,65
Pommern	1,25	1,24	1,08	1,11
Brandenburg ohne Berlin . .	1,03	1,15	1,02	1,04

Es liegt nahe, endlich auch die Verschiedenheiten in den Ausgaben für Wohlfahrts- und Fürsorgewesen zu vergleichen, doch sind hier ebenfalls grundlegende Veränderungen seit der Kriegszeit vor sich gegangen; es machen sich weiterhin die Ungleichheit der in den einzelnen Städten vorgenommenen Aufzeichnungen, vor allem die großen Verschiedenheiten in der Handhabung der öffentlichen Fürsorge geltend. Die folgenden Übersichten versuchen einen Vergleich der Parteien (Einzelpersonen bzw. Familien), die unterstützt worden sind. Die Zahl der unterstützten Personen ist hier nicht nachgewiesen, da zum Teil nur Schätzungen vorliegen. Auch die Angaben über die Höhe der Unterstützungen sind nicht vergleichbar. Die Berechnung auf 1000 Einwohner läßt trotz aller Verschiedenheiten der Gruppierung die höheren Anteile von Breslau und Königsberg gegen- und Leipzig erkennen (siehe die Tabellen S. 80 und 81).

Auch die Ergebnisse der Konkursstatistik sind von den vorliegenden Berichten teilweise zur Darstellung der Entwicklung der Wirtschaft in den von den Gebietsverlusten betroffenen und den nicht betroffenen Landesteilen herangezogen worden, doch vermögen sie wenig auszusagen. Die Bestandszahlen sind nicht vergleichbar. Die Berechnung von Relativzahlen ist außerordentlich schwierig. Die Größe der Bevölkerung ist für die Häufigkeit der Konkurse nicht entscheidend, es kommt an auf die berufliche Gliederung der Bevölkerung, vor allem auf die Zahl und Größe der Unternehmungen.

3. Die Kreditverhältnisse.

Dagegen läßt sich allgemein und deutlich erkennen, daß die Kreditverhältnisse für die deutschen Ostgebiete ungünstiger geworden sind. Die so weit in das Gebiet des deutschen Ostens einschneidende Grenzziehung, die Abtrennung Ostpreußens hat weite Gebiete zu Grenzgebieten gemacht. Wurde bereits vor dem Kriege geklagt, daß für die an der Grenze liegenden Landesteile die Erlangung von Kredit erschwert sei, so haben die Verhältnisse der Gegenwart

Breslau.

Unterstützungsempfänger — Parteien — auf 1000 Einwohner.

Zeit		Armenunterstützung	Mittelstandsunterstützung[1])	Invalidenrentner[2])	Witwenrentner[2])	Waisenrentner[2])	Kleinrentner[3])
Januar . . .	1912	13,9	—	—	—	—	—
Juli	1912	13,4	—	—	—	—	—
Januar . . .	1913	13,6	—	—	—	—	—
Juli	1913	13,4	—	—	—	—	—
Januar . . .	1920	11,2	—	—	—	—	—
Juli	1920	11,9	—	—	—	—	—
Januar . . .	1921	12,3	—	—	—	—	—
Juli	1921	10,6	—	—	—	—	—
Januar . . .	1922	10,2	—	—	—	—	—
Juli	1922	7,0	—	9,3	0,8	2,2	—
Januar . . .	1923	8,6	—	10,9	0,8	2,8	—
Juli	1923	7,7	—	11,6	0,9	3,0	—
Januar . . .	1924	8,7	—	12,9	1,1	2,3	7,4
Juli	1924	13,6	3,0	11,0	1,2	3,2	7,6
Januar . . .	1925	17,6	4,5	11,7	1,2	3,5	7,1
Juli	1925	16,3	3,0	12,1	1,3	3,7	7,1
Januar . . .	1926	17,9	2,2	12,5	1,4	3,8	6,9
Juli	1926	18,3	2,3	12,5	1,4	3,7	6,5
Januar . . .	1927	19,0	1,5	12,8	1,5	3,4	6,6
Juli	1927[4])	21,1	0,6	12,4	1,5	3,0	5,7

diese Wirkungen noch verstärkt. Die Berichte des Oberpräsidenten und des Landeshauptmannes von Ostpreußen stellen hinsichtlich des Realkredits fest, daß bis Ende 1925, abgesehen von einigen wenigen Ausnahmen, die privaten Hypothekenbanken, Versicherungsgesellschaften und sonstigen in Betracht kommenden privaten Stellen Beleihungen nach Ostpreußen abgelehnt haben, und erst seit Anfang 1926 eine Besserung eingetreten ist. Ostpreußische Obligationen und Pfandbriefe sind nur zu ungünstigeren Kursen absetzbar als gleichartige Papiere anderer Provinzen. Einmal ist der Grund die durch die Abtrennung bedingte schlechte wirtschaftliche Lage. Dann macht sich die durch den Korridor geschaffene exponierte politische Lage der Provinz geltend. Für den Personalkredit werden etwa 1 bis 2 % höhere Zinsen gefordert. Auch der Bericht über die Wandlungen in der Struktur der kommunalen Verhältnisse Ostpreußens hebt die außerordentlichen Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Anleihemitteln hervor. Selbst öffentliche Bankinstitute und Versicherungsanstalten haben sich in den ersten Jahren nach dem Kriege gesträubt, Anleihen an die ostpreußischen Städte zu geben, weil die politischen Verhältnisse nicht sicher schienen. Diese Schwierigkeiten sind kaum geringer geworden; die Befriedigung des

[1]) Rückgang ist bedingt durch die Übernahme der Fälle in die Gleichgestelltenfürsorge.

[2]) Ab 1. 4. 1922 eingesetzt.

[3]) Angaben erst seit 1. 12. 1923.

[4]) Außerdem 1,3 „Gleichgestelltenrentner".

Leipzig.

Unterstützungsempfänger — Parteien — auf 1000 Einwohner.

Jahre	Armenunterstützungsempfänger und Rentner	Darunter	
		Kleinrentner	Sozialrentner
Kalenderjahr			
1912	6,33	—	—
1913	6,17	—	—
Rechnungsjahr			
1920	8,72	—	—
1921	9,08	—	—
1922	9,52	—	—
1923	9,61	—	—
1924	15,79[2])	1,94[1])	4,76[1])
1925	16,11	2,03	4,97
1926	21,31	2,07	5,90
April—Novemher			
1927	20,28	1,91	6,23

Königsberg Pr.

Jahre	Armenunterstützungsempfänger		Kleinrentner und ihnen Gleichgestellte		Sozialrentner	
	Ps = Personen Pt = Parteien	Auf 1000 Einwohner	Ps = Personen Pt = Parteien	Auf 1000 Einwohner	Parteien	Auf 1000 Einwohner
1912	Ps	18,0	—	—	—	—
1913	Ps	17,9	—	—	—	—
1921	Ps	12,0	—	—	—	—
1922	Ps	7,4	Ps	11,0	—	—
1923	Pt	4,4	Pt	14,8	—	—
1924	Pt	14,7	Pt	14,6	—	—
1925	Pt	20,4	Pt	14,5	—	—
1926	Pt	6,5	Pt	24,2	Pt	13,7
1927	Pt	5,5	Pt	20,9	Pt	14,7

Kommunalkredits ist unzureichend und nur zu höheren Zinssätzen möglich. Der Bericht der Landwirtschaftskammer Königsberg weist darauf hin, daß für den Kapitalmarkt Ostpreußen seit den Gebietsverschiebungen ganz offensichtlich besonderes Risikogebiet ist und die Zinsen höher sind als im Reich. Die ostpreußischen Industrie- und Handelskammern heben ebenfalls die höheren Zinsen und die Schwierigkeiten der Kapitalbeschaffung hervor. Die Handwerkskammer Königsberg führt aus, daß namentlich langfristige Darlehen schwer zu er-

[1]) Oktober bis März.

[2]) Die Zunahme erklärt sich durch die Aufnahme der bedürftigen Klein- und Sozialrentner.

langen sind und auch bei Warenlieferungen regelmäßig schärfere Geschäftsbedingungen zur Anwendung gelangen.

Der Oberpräsident der Provinz Pommern und die Industrie- und Handelskammer Stolp weisen auf die erschwerte Kreditlage der ostpommerschen Grenzkreise hin. Private Geldinstitute verleihen ungern in diese Gebiete. Öffentlich-rechtliche Kreditanstalten haben zwar auch Bedenken, halten sich aber weniger zurück.

Ebenso führt der Bericht der Industrie- und Handelskammer Breslau aus, daß die Geldbeschaffung für die an der Grenze liegenden Kreise erschwert ist, daß die Hypothekenbanken und sonstigen Kreditanstalten ihre Mittel nicht in unmittelbarer Nähe der polnischen Grenze anlegen wollen, und daß selbst die Großfirmen sich vielfach sträuben, den Geschäftsleuten in den Grenzbezirken Kredit einzuräumen.

Die gleichen Klagen kommen aus der Grenzmark Posen-Westpreußen. Für sie legt der Bericht des Oberpräsidenten und der Landwirtschaftskammer Schneidemühl dar, daß die Hergabe von Kredit häufig an den hohen Zinssätzen scheiterte und bei Ablehnung von Kreditgesuchen nicht selten auf die Nähe der Grenze hingewiesen wurde. Wieder wird berichtet, daß sich die Zurückhaltung der Hypothekenbanken gegenüber den ersten Jahren der Nachkriegszeit gemildert hat. Im besonderen sind schwere Schäden für das landwirtschaftliche Genossenschaftswesen durch den Verlust der Zentralorganisationen in Posen und Danzig entstanden. Die neuen Zentralstellen vermochten sogleich einen Ersatz nicht zu bieten. Die Folge war eine Beeinträchtigung der Geschäftstätigkeit der einzelnen Genossenschaften, die in der Inflation sich verhängnisvoll auswirkte und in dem nördlichen Kreise der Grenzmark zum Zusammenbruch zweier großer Genossenschaftsorganisationen führte. Auch das gewerbliche Genossenschaftswesen liegt infolge Zerreißung der genossenschaftlichen Zusammenhänge völlig darnieder.

4. Arbeitsmarkt und Rückwanderung.

Ganz besonders ungünstig haben die Gebietsverluste auf den Arbeitsmarkt gewirkt. Aus den abgetretenen Gebieten hat sich ein Strom von Rückwanderern in die deutschen Ostgebiete ergossen, einmal Ausgewiesene und Verdrängte, dann zahlreiche Personen, die mehr oder minder freiwillig abwandern, weil sie in dem ihnen fremd gewordenen Lande kein Fortkommen finden.

Die Berichte des Oberpräsidenten und des Landeshauptmannes von Ostpreußen heben als wichtigste Folge hervor, daß durch die Abschnürung vom Reich der früher mögliche und in anderen deutschen Landesteilen durchführbare zwischenbezirkliche Arbeitsmarktausgleich nahezu lahmgelegt ist. Eine Entlastung durch anderweitige Unterbringung von Arbeitslosen und eine Heranziehung von Arbeitskräften ist mit ganz besonderen Schwierigkeiten verknüpft; der Arbeitsmarkt ist weniger beweglich. Durch die Abtrennung der Provinz Ostpreußen ist auch die Heranziehung von Qualitätsarbeitern für Landwirtschaft und Industrie erschwert worden, einmal, weil Arbeiter aus dem Westen

wegen der isolierten Lage Ostpreußens dort ungern eine Arbeitsstellung annehmen, dann aber auch, weil Qualitätsarbeiter, die in Ostpreußen ihre Beschäftigung wechseln wollen, bei der geringen Zahl vorhandener Stellen nur schwer einen entsprechenden anderen Platz finden und daher nach dem Westen zurückkehren.

Im übrigen ist der ostpreußische Arbeitsmarkt durch ein übergroßes Arbeitsangebot an Arbeitskräften infolge Zuwanderung von Verdrängten und Flüchtlingen belastet worden. Die ostpreußischen Industrie- und Handelskammern weisen darauf hin, daß die Zuwanderungen aus den ehemals deutschen Gebieten, die oft unter starkem polnischen Druck erfolgt sind, die Zahl der Arbeitslosen vermehrten und die Übersetzung des Handels verstärkten, während der Landwirtschaft kaum Arbeitskräfte zuströmten. Die aus Neupolen Ausgewiesenen, zumeist vermögenslos, brachten eine Vermehrung der Wohnungsnot und Erhöhung der städtischen Aufwendungen mit sich. Ebenso machte sich die Zuwanderung von Optanten aus dem Memelgebiet bemerkbar. Durch die Reichswohnungszählung vom 16. Mai 1927 sind festgestellt worden auf je 100 bewohnte Wohnungen Haushaltungen und Familien ohne selbständige Wohnung[1])

in den Gemeinden mit .... Einwohnern	in Ostpreußen	im deutschen Reich
5 000— 20 000	5,8	6,3
20 000— 50 000	9,2	8,1
50 000—100 000	9,3	9,1
100 000 und darüber	13,1	10,6

Besonders eingehend beschäftigt sich der Bericht des Oberbürgermeisters von Königsberg mit den Änderungen auf dem ostpreußischen Arbeitsmarkt, der eine bisher nicht gekannte Arbeitslosigkeit zeigt. Die Zuwanderung hat hier die durch den Rückgang der Industrie und des Handels bedingten Verhältnisse noch wesentlich verschlechtert.

Die Zuwanderung von Flüchtlingen und Verdrängten hat sich auch in Pommern, vornehmlich aber in seinen Grenzkreisen nachteilig bemerkbar gemacht. Ein Bericht der Regierung in Köslin weist darauf hin, daß der Anteil der Flüchtlinge an dem Zuwachs der Bevölkerung in den Städten Bütow 36 %, in Lauenburg 67 %, in Rummelsburg 40 % und in Kolberg 50 % beträgt. Die Folgen dieses Flüchtlingszustromes sind verstärkte Arbeitslosigkeit, Wohnungsnot und Inanspruchnahme der öffentlichen Fürsorge. Die Kommunen und Kreise führen lebhafte Klagen über die ihnen dadurch erwachsende finanzielle Mehrbelastung. Nach einem Bericht der Handwerkskammer zu Stettin bestand das Flüchtlingsheer zum Teil aus Handwerkern, deren Niederlassung, besonders in den Grenzgebieten, einen empfindlichen Wettbewerb zur Folge gehabt und zu einer Vermehrung der Betriebe geführt hat. So ist die Zahl der Handwerksbetriebe in Bütow von 378 im Jahre 1913 auf 533 im Jahre 1928, in Rummelsburg von 517 auf 596 und in Lauenburg von 590 auf 966 während des gleichen Zeitraumes gestiegen. Der Magistrat der

[1]) Wirtschaft und Statistik 1928, S. 875.

Stadt Stettin hebt die Belastung des Wohnungsmarktes durch den Zustrom der Rückwanderer hervor. Er schätzt die Zuwanderung aus den abgetretenen Gebieten in den Stadtbezirk seit Friedensschluß auf etwa 6000 Familien. Von diesen sind bei Jahresende 1928 etwa 500 Familien noch nicht untergebracht. Die ungünstige Lage des Stettiner Arbeitsmarktes ist in erster Linie durch den Rückgang von Handel und Schiffahrt bedingt, der, wie oben dargelegt, überwiegend eine Folge der Gebietsverluste im Osten ist. Der Hauptteil der Stettiner Arbeitslosen besteht aus ungelernten Arbeitern sowie kaufmännischen und Büroangestellten. Auch in Pommern ist der zwischenbezirkliche Arbeitsmarktausgleich fast unmöglich. Ebenso zeigt sich eine Übersetzung besonders des Klein- und Zwischenhandels infolge der Zuwanderung aus den abgetretenen Ostgebieten. Die gleichen Klagen kommen aus den übrigen Teilen des Regierungsbezirks Stettin.

Durch die Einwanderung der Optanten und der aus Polen vertriebenen Personen deutscher Nationalität ist auch in sämtlichen Städten der Grenzmark Posen-Westpreußen ausgedehnte Arbeitslosigkeit, große Wohnungsnot und vielfach für die ansässigen Handels- und Gewerbetreibenden, insbesondere für die Handwerksbetriebe, ein empfindlicher Wettbewerb hervorgerufen worden, worauf der Bericht der Industrie- und Handelskammer Schneidemühl hinweist. Andererseits hat sich auch in der Grenzmark eine Abwanderung der Facharbeiter und damit eine Verknappung tüchtiger Qualitätsarbeiter geltend gemacht. Die Zuwanderung von Arbeitskräften zur Landwirtschaft ist gering gewesen und hat nicht genügt, den Bedarf zu decken. Im ganzen wird vom Bericht des Oberpräsidenten die Rückwanderung als nachteilig beurteilt.

Im Bezirk der Industrie- und Handelskammer sowie der Handwerkskammer Oppeln haben die Rückwanderungen ebenfalls schwere Nachteile zur Folge gehabt. Zwar bestimmt das deutsch-polnische Abkommen vom 15. Mai 1922, daß der in Westoberschlesien ansässige Arbeitnehmer in Ostoberschlesien wie der im abgetretenen Gebiet wohnende Arbeitnehmer in Deutsch-Oberschlesien arbeiten darf. Es haben aber die Terrorakte der polnischen nationalistischen Verbände, denen insbesondere die in Ostoberschlesien arbeitenden deutschen Bevölkerungskreise ausgesetzt waren, einen gewaltigen Zustrom von zuwandernden und flüchtigen Personen, insbesondere Angestellten und Arbeitern, hervorgerufen. Die Folge war einerseits eine Verschärfung der Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt, andererseits eine ungeheure Wohnungsnot, endlich eine Überfüllung des Handwerkes.

Der Bericht der Industrie- und Handelskammer Breslau stellt als Folge der Rückwanderung eine Übersetzung des Gewerbes mit neu begründeten Betrieben fest, die den Wettbewerb besonders im Kleingewerbe und im Zwischenhandel außerordentlich verschärft haben. Im großen ganzen hat die Zuwanderung nicht anregend, sondern schädigend gewirkt, weil die neu gegründeten, meist nicht hinreichend fundierten Unternehmungen mit allen Mitteln ins Geschäft zu kommen suchten und sich doch auf die Dauer nicht zu halten vermochten[1]). Nach dem Bericht

[1]) Freymark, a. a. O. S. 76 f.

der Handwerkskammer Breslau ist die Zahl der selbständigen Betriebe nach dem Kriege trotz der Gebietsabtretungen nicht gesunken, sondern um etwa 20 % gestiegen, und diese Zunahme auf den Zustrom der aus Polen, Posen und Oberschlesien vertriebenen oder freiwillig ausgewanderten Deutschen, sowie die Entlassung von handwerksmäßig ausgebildeten Facharbeitern zurückzuführen, die als selbständige Handwerker Erwerb gesucht haben. Weiterhin wird darauf hingewiesen, daß die erwerbslosen Facharbeiter und Handwerksgehilfen durch Schwarzarbeiten das Handwerk schädigen. Der Bericht des Bezirksausschusses Schlesien des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes weist darauf hin, daß teils sofort nach der Grenzziehung, teils vorher ein Zustrom von Flüchtlingen nach den deutsch gebliebenen Gebieten einsetzte und nach der Option noch in erheblichem Maße andauerte. Die Gemeinden mußten alle verfügbaren Räume für die Flüchtlinge bereithalten. In den größeren Städten Deutsch-Oberschlesiens vermochte ein Nichtflüchtling in den ersten Jahren überhaupt keine Wohnung zu erhalten. Auch nach Einsetzen der Neubautätigkeit, die durch die Besetzung verzögert wurde, konnte die Bevölkerung Westoberschlesiens nicht annähernd in demselben Maße mit Wohnungen versorgt werden, weil wiederum in erster Linie die Flüchtlinge untergebracht werden mußten, was bis heute noch nicht voll gelungen ist. Der Bericht führt dann weiter aus, daß die deutsch gesinnten Arbeiter, auch so weit sie nicht für Deutschland optiert haben und die polnische Staatsangehörigkeit besitzen, aus den Arbeitsstellen herausgedrängt werden, und daß die Sorge vor Schwierigkeiten seitens der polnischen Regierung die Betriebsleitungen von der Einstellung solcher Arbeiter abhält.

Die Verschlechterung der Erwerbsverhältnisse infolge der Rückwanderung tritt auch in der Statistik der Erwerbslosenfürsorge hervor, es ist aber ihr Ausmaß aus den Verschiedenheiten und Veränderungen der Zahlen nicht sicher zu erkennen. Einmal machen sich konjunkturelle Einflüsse geltend; diese treten in den verschiedenen Gebieten nicht gleichmäßig, noch weniger gleichzeitig auf und bestimmen vor allem die Entwicklung in den Großstädten. Weiterhin sind die von den Arbeitsämtern wegen Ablaufs der Unterstützungsdauer ausgeschiedenen, in der allgemeinen Fürsorge stehenden „ausgesteuerten" Erwerbslosen nicht berücksichtigt. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung der hier dargestellten Provinzen ist verschieden groß, so z. B. nach einem Bericht des Landeshauptmannes von Oberschlesien dort größer als in Ostpreußen. Die Vergleichbarkeit der Zahlen leidet ferner darunter, daß die Krisenfürsorge teilweise einbezogen, überwiegend nicht berücksichtigt ist. Weiter macht sich die Verschiedenheit der Praxis der für die öffentliche Fürsorge, die Erwerbslosen- und Krisenfürsorge zuständigen Amtsstellen, die mildere oder strengere Handhabung der Vorschriften bei der Prüfung von Unterstützungsanträgen geltend. In Betracht kommt endlich der wirtschaftliche Charakter der betreffenden Gebiete, vor allem die Bedeutung der Landwirtschaft, deren Bevölkerung der Berechnung der Relativzahlen auf 1000 Einwohner mit zugrunde liegt, aber von der Arbeitslosigkeit nicht berührt wird. Dies gilt besonders für Ostpreußen.

Die folgenden Übersichten zeigen, daß die Verhältnisse in Niederschlesien fast ständig ungünstiger sind als in Oberschlesien und Ostpreußen. Zum Vergleich sind die Zahlen für die Provinzen Sachsen, Hannover und Braunschweig angeführt. Von einer Gegenüberstellung der Großstädte ist abgesehen worden. In ihnen überwiegen die konjunkturellen Einflüsse; die Zahlen zeigen weit größere Schwankungen, deren Ausschläge für die von den Gebietsabtretungen nicht betroffenen Städte zum Teil über die Angaben für die Großstädte der Ostprovinzen hinausgehen.

Zahl der Hauptunterstützungsempfänger in der Erwerbslosenfürsorge auf 1000 Einwohner.

Zeitpunkt	Provinz Niederschlesien	Provinz Oberschlesien	Provinz Ostpreußen	Provinz Sachsen	Zeitpunkt	Provinz Hannover und Braunschweig
1. 7. 20	4,2	0,5	2,0	1,7	1. 7. 20[2])	2,3
1. 1. 21	4,6	0,5	7,3	3,3	1. 1. 21[2])	2,9
1. 7. 21	3,4	1,6	2,7	2,6	1. 7. 21[2])	1,4
1. 1. 22	2,7	1,5	5,9	1,4	1. 1. 22	0,8
1. 7. 22	0,9	0,4	0,2	0,1	1. 7. 22	0,1
1. 1. 23	1,6	0,2	3,5	0,9	1. 1. 23	0,7
1. 7. 23	3,3	0,4	1,1	2,4	1. 7. 23	1,0
1. 1. 24	34,4	6,4	11,2	29,2	1. 1. 24	23,9
1. 7. 24	4,7	4,4	1,4	7,1	1. 7. 24	4,2
1. 1. 25	7,9	12,2	6,4	7,5	1. 1. 25	5,0
1. 7. 25	2,9	5,6	1,5	1,9	1. 7. 25	1,3
1. 1. 26	19,2	17,7	14,6	19,3	1. 1. 26	22,1
1. 7. 26	22,9	16,8	6,4	22,9	1. 7. 26	18,2
15. 1. 27	31,1[1])	27,7[1])	24,6[1])	27,0[1])	1. 1. 27	21,0
15. 7. 27	11,1[1])	8,1[1])	2,4[1])	9,9[1])	1. 7. 27	4,3
15. 12. 27	20,5[1])	18,1[1])	20,5[1])	15,1[1])		

Die erhebliche Verschlechterung der Arbeitsmarktlage der östlichen Grenzgebiete im Jahre 1926 im Vergleich zu 1913 ergibt die folgende von der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung aufgestellte Übersicht. Es entfallen auf 100 Erwerbstätige

in	1913			1926		
	Arbeitsgesuche	offene Stellen	besetzte Stellen	Arbeitsgesuche	offene Stellen	besetzte Stellen
Ostpreußen	1,7	1,4	1,1	27,3	14,2	13,0
Schlesien	4,0	3,2	2,4	27,0	10,8	9,7
Grenzmark:						
Posen	4,8	4,3	3,8	18,1	11,7	10,8
Westpreußen . . .	2,7	1,6	1,4	—	—	—
Pommern	7,4	5,2	3,7	35,5	18,8	17,8

[1]) Einschließlich Hauptunterstützungsempfänger der Krisenfürsorge.

[2]) Die Zahlen für die Jahre 1920—1922 enthalten keine Angaben für die Grafschaft Schaumburg, da die erforderlichen Unterlagen nicht greifbar sind.

Zu berücksichtigen ist, daß die Inanspruchnahme der Arbeitsnachweise im Jahre 1913 bei weitem noch nicht den Stand des Jahres 1926 erreicht hatte, daß 1913 auch in höherem Maße die Erledigung von Arbeitsgesuchen ohne Vermittlung der Arbeitsnachweise erfolgte.

Über die Rückwanderungsbewegung unterrichten einmal die vom Preußischen Statistischen Landesamt veröffentlichten Ergebnisse der Volkszählung von 1925. Diese geben an, welchen Wohnort die vor dem 1. August 1914 geborenen Personen bei Ausbruch des Krieges hatten. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, festzustellen, welche vor dem 1. August 1914 geborenen Personen aus den abgetretenen Gebieten nach preußischen Gebietsteilen abgewandert sind. Durch diese Zahlen wird aber die Bewegung nicht voll erfaßt. Einmal fehlen die nach dem 1. August 1914 Geborenen, also ein großer Teil der in den abgetretenen Gebieten geborenen Kinder der Abgewanderten. Dann sind die zwischen dem Termin der Abwanderung und dem Tage der Volkszählung verstorbenen Personen nicht berücksichtigt. Es fehlen ferner die wieder ausgewanderten Personen. Endlich hat nicht immer der Wohnort vor dem Kriege ermittelt werden können.

Von der am 16. Juni 1925 im preußischen Staat gezählten Wohnbevölkerung wohnten bei Ausbruch des Krieges in den abgetretenen Gebieten, die jetzt gehören zu

dem Freistaat Danzig	39 674
dem Memelgebiet	14 826
Ost-Oberschlesien	86 106
dem sonstigen Polen	439 940
der Tschechoslowakei	2 180

Die Differenz, um die wegen der hervorgehobenen Lücken die Zahlen hinter der Wirklichkeit zurückbleiben, wird von vorliegenden Schätzungen im ganzen auf 150 000 bemessen.

Das Ziel der Abwanderung aus den abgetretenen Gebieten zeigt die folgende Übersicht. Sie läßt erkennen, daß die Rückwanderung nächst der Stadt Berlin sich überwiegend den angrenzenden Provinzen des Ostens, also den durch die Gebietsverluste ohnehin betroffenen Landesteilen, zugewandt hat.

Im übrigen ist es möglich, die Ergebnisse der gesamten Wanderungsbewegung für die preußischen Gebietsteile zusammenzufassen und hier Vor- und Nachkriegszeit zu vergleichen. Dabei wird aus Rücksicht auf die soeben dargelegte Richtung der Rückwanderung die Zusammenstellung der Zahlen auf die an die abgetretenen Gebiete angrenzenden Provinzen beschränkt. Diese Untersuchung läßt aber zwei Fragen offen; sie vermag nicht festzustellen, inwieweit die Zuwanderung in diese Regierungsbezirke aus den abgetretenen Gebieten kommt, und inwieweit die Zuwanderung infolge der Abwanderung aus diesen Regierungsbezirken zahlenmäßig ausgeglichen wird. Die für die östlichen Regierungsbezirke überwiegende Abwanderung betrifft in der Hauptsache die ländlichen Gebiete. Im ganzen ergibt die folgende Übersicht, die auf Grund von Tabellen des Preußischen Statistischen Landesamtes und des Statistischen Reichsamtes zusammen-

Ziel der Rückwanderung aus den Abtretungsgebieten[1]).

Provinz	Freistaat Danzig	Memelgebiet	Polnisch-Oberschlesien	Sonstiges Polen
Ostpreußen	8 102	7 348	553	38 452
Brandenburg	2 525	447	2 579	68 915
Stadt Berlin	7 746	1 936	4 984	84 253
Pommern	4 798	438	809	49 836
Grenzmark Posen-Westpreußen	658	77	173	26 024
Niederschlesien	1 261	194	16 265	53 918
Oberschlesien	190	65	51 034	3 734
Sachsen	2 218	343	1 703	24 671
Schleswig-Holstein	1 520	432	514	6 238
Westfalen	4 755	1 295	3 283	38 940
Hannover	1 953	709	1 018	15 468
Hessen-Nassau	723	149	464	4 252
Rheinprovinz	3 223	1 393	2 722	25 214

gestellt ist, daß die Abwanderung aus Ostpreußen trotz der Rückwanderung aus den Abtretungsgebieten zugenommen hat, daß die Regierungsbezirke der Provinz Brandenburg nach dem Kriege einen größeren Wanderungsgewinn aufweisen, daß in der Provinz Pommern im Gegensatz zur Vorkriegszeit von 1910 bis 1925 die Zuwanderung überwiegt, und ebenso auch für Schlesien sich ein Wanderungsüberschuß in den Jahren 1910 bis 1925 ergibt. Daß diese Veränderungen auf die Rückwanderung aus den abgetretenen Gebieten zurückzuführen sind, kann als sicher angenommen, in welcher Ausdehnung dies zutrifft, dagegen nicht angegeben werden[2]).

Es betrug der Wanderungsgewinn (+) oder Verlust (—)

Regierungsbezirke	1905—1910	1910—1925
Königsberg	— 29 891	— 15 633
Gumbinnen	— 27 215	— 32 907
Allenstein	— 30 881	— 49 900
Westpreußen	— 11 852	— 13 151
Potsdam	+ 36 228	+ 95 916
Frankfurt	— 28 278	+ 29 927
Stettin	— 33 724	+ 37 573
Köslin	— 33 335	— 5 759
Stralsund	— 7 414	+ 5 123
Schneidemühl	— 16 072	— 9 207
Breslau	— 26 525	— 8 543
Liegnitz	— 12 968	+ 9 737
Oppeln	— 43 241	+ 1 194

[1]) Statistische Korrespondenz, 54. Jg. 1928, S. 60.

[2]) Für Ostpreußen näher: v. Batocki und Schack, Bevölkerung und Wirtschaft in Ostpreußen. Jena 1929.

VI. Ersatzbildungen.

Die Ausführungen über die Störung des Güteraustausches haben gezeigt, daß der Wirtschaft des deutschen Ostens durch die Abtretungen wichtige Bezugs- und Absatzgebiete verlorengegangen sind. Weiterhin hat die Betrachtung der neuen Grenze ergeben, daß sie enge wirtschaftliche Zusammenhänge, ja zum Teil einzelne Unternehmungen zerschnitten hat. Es fragt sich, ob und inwieweit es versucht und gelungen ist, die Verluste zu ersetzen und die durch die Grenzziehung getrennten Wirtschaftseinheiten neu zusammenzufügen.

1. Umstellung von Bezug und Absatz.

Die Darstellung des Eisenbahngüterverkehrs hat die Änderungen erkennen lassen, die durch die Gebietsverluste hervorgerufen worden sind, und zugleich auf die Umstellung in Bezug und Versand hingewiesen, die infolge der Störung des Güterverkehrs mit den abgetretenen Gebieten nötig geworden ist[1]).

Die Werke, denen durch die Gebietsabtretungen der Bezug ihrer Rohstoffe genommen oder beschränkt wurde, hatten große Schwierigkeiten zu überwinden, um Ersatz zu erlangen. Sie fanden auf dem allgemeinen Markt einen verschärften Wettbewerb vor und hatten mit erhöhten Transportkosten zu rechnen.

Soweit die abgetretenen Gebiete den Absatzmarkt bildeten, wurde vielfach versucht, die alten Beziehungen durch Errichtung von Tochtergesellschaften zu erhalten. Im übrigen blieb nichts anderes übrig, als andere Absatzgebiete aufzusuchen. Der Bericht der Industrie- und Handelskammer Breslau hebt hervor, daß es einzelnen Industrien gelungen ist, ihre Ausfuhr nach Süd- und Nordamerika zu steigern[2]). Die Mehrzahl der Gewerbe mußte versuchen, neue Gebiete des Inlandsmarktes für sich zu gewinnen. Dies Ziel ist in allen betroffenen Gebieten verfolgt, aber nur in engen Grenzen erreicht worden. Auf diesen Marktgebieten waren die Gewerbe anderer Gegenden bereits eingeführt. Für Schlesien kommt in Betracht, daß ihm ein auf den gleichen gewerblichen Gebieten besonders entwickeltes Land, Sachsen, im Verkehr mit Mittel- und Westdeutschland vorgelagert ist, und daß Schlesien überwiegend ein Gebiet mittlerer und kleinerer Betriebe der Verarbeitungsindustrie und des Handels ist, die sich nicht so leicht zusammenschließen und zur Geltung bringen können, wie wenige Großbetriebe etwa des Westens dies vermögen. Ostpommerns Absatz nach dem Westen stößt auf den Wettbewerb von Stettin und Berlin. Für alle betroffenen Gebiete bedeutet die Umstellung des Absatzes den Versand auf weitere Entfernungen, der immer mit der Schwierigkeit zu kämpfen hat, daß die mittel- und westdeutsche Konkurrenz meist mit niedrigeren Transportkosten rechnen kann als die peripher gelegenen Gewerbe des deutschen Ostens, die die neuen Absatzgebiete aufsuchen. So ist, wie in allen Berichten immer wieder hervorgehoben wird, das

[1]) Oben S. 38 ff.
[2]) Freymark, a. a. O. S. 72 ff.

schwerste Hindernis die ungünstige geographische Lage. Nur unter Aufwand großer Opfer und Mühen ist es gelungen, den Absatz nach West- und Süddeutschland zu erhöhen. Es ist aber dadurch nur zum kleinen Teil ein Ausgleich geschaffen worden und das geschäftliche Ergebnis so gering geblieben, daß es fraglich bleibt, ob auf die Dauer die unzureichenden Erträge ein Durchhalten ermöglichen[1]).

Die Erweiterung der Produktion für den Inlandsmarkt hat nicht nur zu einer räumlichen, sondern auch zu einer sachlichen Ausdehnung geführt: die Fabriken haben sich, wie der Bericht der Handwerkskammer Breslau darlegt, zum Teil auf die Erzeugung von Handwerksprodukten eingestellt, ja sogar das Reparaturgeschäft herangezogen und dadurch die Schwierigkeiten für das Handwerk erhöht.

Eine Umstellung auf die veränderten Absatzverhältnisse ist um so leichter, je weniger die Betriebe an den Ort gebunden, je unabhängiger sie von den Produktionsbedingungen und je hochwertiger ihre Produkte sind, je weniger also die Erhöhung der Frachten ins Gewicht fällt. Diese Umstände sind z. B. der Zigarettenindustrie zustatten gekommen. Weiterhin hat teilweise der Monopolcharakter der Erzeugnisse die Gewinnung neuer Absatzgebiete erleichtert; dies gilt z. B. für die Fabrikation von Wassermessern und Elektrizitätszählern. Andere Gewerbe haben sich spezialisiert und sind zu einer höheren Stufe der Verarbeitung aufgestiegen, so z. B. der Breslauer Textilwarengroßhandel, der immer mehr zur Konfektionierung übergegangen ist. Allgemein ist auf Rationalisierung der Betriebe hingearbeitet, aber dadurch die Wettbewerbsfähigkeit mit Mittel- und Westdeutschland nicht verbessert worden, da hier ebenfalls die Rationalisierung der Betriebe weit fortgeschritten ist. Jedenfalls ist eine derartige Anpassung und Umstellung weder allen Gewerben noch allen Betrieben möglich gewesen. Einzelne Industrien, z. B. die Grobstrickerei, haben in Schlesien so gut wie völlig aufgehört. Nicht wenige große Betriebe der Industrie und des Handels sind eingestellt worden, andere infolge der Beschränkung des Absatzgebietes auf die Hälfte und weniger ihrer früheren Produktion zurückgegangen. Alle diese Folgen können in zahlenmäßiger Darstellung nicht zusammengefaßt werden, da einheitliche statistische Unterlagen nicht vorhanden sind. Eine Aufzählung auch nur der wichtigsten einzelnen Tatbestände würde zu weit führen[2]).

Die Bergwerksbesitzer des niederschlesischen Gebiets haben sich zu einer Kohlenerzeugungs- und Vertriebsgesellschaft zusammengeschlossen, um die Schwierigkeiten zu überwinden, die durch den Abschluß der Tschechoslowakei und die Abtretung wichtiger Absatzgebiete entstanden sind und die Erschließung weiter entfernter und umstrittener Absatzmärkte nötig machen.

Eine Umstellung der Landwirtschaft ist in Ostpreußen erkennbar, dessen Absatzgebiet durch den Korridor im Westen weiter hinausgeschoben wird. Erstrebt wird auf der einen Seite, durch Hebung der Qualität der Erzeugnisse und Weiterverarbeitung, vor allem der

---

[1]) Näher Freymark, a. a. O. S. 74 ff.
[2]) Näher ebenda S. 78 ff.

Schlachttiere in einer großen Fabrik, die Versandfähigkeit der Produktion zu heben. Auf der andern Seite führt die Verlegung der Provinz in einen entfernteren Thünenschen Kreis dazu, daß schwer zu bearbeitende Böden aus dem Getreide- und Hackfruchtbau herausgenommen und als Grünland benutzt, besonders leichte und landwirtschaftlich kaum noch mit Vorteil zu verwertende Böden wieder der Waldkultur zugeführt werden müssen.

2. Neue Zusammenschlüsse und Produktionsentwicklung der oberschlesischen Industrie.

Eine Zerreißung einheitlicher wirtschaftlicher Unternehmungen durch die Grenzziehung ist besonders in Oberschlesien herbeigeführt worden[1]). So ist auch hier am deutlichsten das Bestreben erkennbar, neue wirtschaftliche Einheiten zu bilden. Da die polnische Regierung, wie der Bericht der Industrie- und Handelskammer Oppeln darlegt, trotz des Genfer Abkommens darauf bedacht war, die Verbindung zwischen West- und Ostoberschlesien möglichst rasch zu lösen, mußte sich die deutschoberschlesische Industrie von ihren Tochtergesellschaften jenseits der Grenze unabhängig machen und umstellen. So suchten die mit ihren Verarbeitungsbetrieben bei Deutschland verbliebenen Gesellschaften nach Verlust ihrer Kohlengruben in Ostoberschlesien ihre Kohlenversorgung durch Erwerb bei Deutschland verbliebener Bergwerke sicherzustellen. Diese Maßnahmen genügten aber nicht, um die Schäden infolge der Teilung auszugleichen. Da für die Neuerrichtung der abgetretenen Werksanlagen die nötigen Mittel fehlten, ging die oberschlesische Eisenindustrie dazu über, die durch die Grenzziehung verlorengegangene Ausgeglichenheit der einzelnen Gesellschaften durch einen großzügigen Zusammenschluß der sich gegenseitig ergänzenden Restwerke herzustellen[2]). Die oberschlesischen Vereinigten Hüttenwerke A. G. umfassen mit Ausnahme der Borsigwerke A. G. die gesamte eisenschaffende Industrie Westoberschlesiens.

Eine der wichtigsten Anpassungserscheinungen ist die Steigerung der Förderzahlen des westoberschlesischen Kohlenbergbaus. Während 1913 Westoberschlesien 11,1 Mill. t förderte, waren es 1924: 10,9 Mill. t, 1925: 14,3 Mill. t, 1926: 17,5 Mill. t, 1927: 19,4 Mill. t, 1928: 19,7 Mill. t. Es hat also schon 1924 die Kohlenproduktion den Vorkriegsstand nahezu erreicht, seitdem um 77,5 % überschritten. Arbeiten von Zieger und Brendel führen dies näher aus und bringen weitere Zahlen bei[3]). Ein Aufsatz von Wesemann[4]) vergleicht mit dieser Entwicklung Westoberschlesiens die Verhältnisse in Ostoberschlesien. Die Steigerung der Produktion Westoberschlesiens ist erreicht worden durch Ausbau der Gruben, Ver-

---

[1]) Oben S. 29.

[2]) Näher bei Deutsch, a. a. O. S. 40 ff., Rasch, a. a. O. S. 45 ff.

[3]) Zieger, Die Entwicklung der oberschlesischen Kohlenproduktion und des Kohlenabsatzes nach der Teilung Oberschlesiens im Vergleich zur Vorkriegszeit. Diss. Greifswald 1926 — Eva Brendel, Die Entwicklung der Steinkohlenförderung und des Steinkohlenhandels in Oberschlesien. Diss. Frankfurt 1927.

[4]) Wirtschaftsdienst 1928, S. 256 ff. Vergl. weiter: Deutsch, a. a. O. S. 22 ff., 78 ff., Rasch, a. a. O. S. 54 ff.

größerung der maschinellen Einrichtungen und erhebliche Vermehrung der Kleinmaschinen.

Dagegen hat die Roheisenproduktion Deutsch-Oberschlesiens den Vorkriegsstand noch nicht erreicht; dieser betrug 1913: 381 383 t, während die Produktion 1924 nur 243 002 t, 1925: 288 865 t, 1926: 232 541 t, 1927: 312 685 t, 1928: 247 755 t ausmachte.

Es betrug die Stahlproduktion Westoberschlesiens an:

	Rohstahl
1913	354 865
1924	268 123
1925	356 489
1926	439 292
1927	582 670
1928	523 168

Danach hat Westoberschlesien im Jahre 1925 den Friedensstand überschritten. Auch die Produktion der Fertigerzeugnisse der Walzwerke zeigt die gleiche Entwicklung. Sie betrug

1913 = 234 818 t	1926 = 308 245 t
1924 = 186 292 t	1927 = 400 178 t
1925 = 235 783 t	1928 = 368 502 t

So läßt die Entwicklung der westoberschlesischen Eisenindustrie das Bestreben erkennen, den Ausfall Ostoberschlesiens zu decken und im Zusammenhang der deutschen Wirtschaft, besonders des Ostens, den früheren Platz von ganz Oberschlesien allmählich allein auszufüllen. Auch der Wiederaufbau des Zinkerzbergbaus ist begonnen worden, da bei der Teilung noch unaufgeschlossene Feldesteile auf die deutsche Seite fielen. Es betrug die Zink- und Bleierzförderung und die Zinkblechproduktion Deutsch-Oberschlesiens

	Zinkblender	Bleierz	Zinkbleche
1913	92 500 t	15 300 t	3 900 t
1924	39 100 t	5 100 t	4 400 t
1925	49 800 t	6 600 t	4 500 t
1926	109 400 t	12 000 t	6 900 t
1927	191 000 t	16 100 t	8 100 t.

Weiterhin hat die Errichtung neuer Werke der chemischen Großindustrie eingesetzt, die einen Ersatz für die an Polen gefallenen Werke bilden sollen.

Dieses Bestreben, das Verlorene zu ersetzen, ist überall erkennbar. Der Verlust wichtiger Anlagen der Wasserversorgung hat zu einem Ausbau der deutsch gebliebenen Wasserwerke und ihrer Leitungen geführt. Ebenso sind, um Ersatz für das an Polen gefallene größte Elektrizitätswerk zu gewinnen, die deutsch verbliebenen Anlagen ausgebaut worden.

VII. Die Sonderlage Ostpreußens.

Die bisherige Darstellung hat die Wirkungen der Gebietsverluste für den ganzen Osten zusammengefaßt und, wenn auch auf die Besonderheiten jeweils hingewiesen, doch versucht, einheitliche Grundlinien zu ziehen. Die Ausführungen haben sich auch auf Ostpreußen erstreckt, aber die Eigenart der Verhältnisse nicht voll erfassen können; es ist nötig, die Sonderlage Ostpreußens zu betrachten[1]).

1. Die Abtrennung von Deutschland.

Diese wird, das muß immer wieder hervorgehoben werden, in erster Linie bestimmt durch die Unterbrechung des räumlichen Zusammenhangs mit dem Staats- und Wirtschaftskörper, diese in der Geschichte der neueren Zeit einzig dastehende Bestimmung des Friedensvertrages. Die Isolierung hat schwere Schäden auf allen Lebensgebieten hervorgerufen. Die materiellen Nachteile sind bereits hervorgehoben[2]); nicht leichter wiegen die ideellen Folgen, die aus der Loslösung sich ergeben. Das Gefühl der Vereinsamung und die Sorge, daß die durch den Korridor führenden Wege „ins Reich" versperrt werden können, lasten auf den Menschen. Die polnische Agitation für die Aneignung Ostpreußens, die in Vereinigungen, Versammlungen und Auslassungen der Presse ständig und unverhüllt getrieben wird, steigert das Gefühl der Unsicherheit. Durch diese Imponderabilien werden die wirtschaftlichen Wirkungen der Abtrennung verstärkt. Sie mußten für Ostpreußen sich um so verhängnisvoller geltend machen, als die Verhältnisse von jeher ungünstiger waren als in anderen Landesteilen. Die klimatischen Bedingungen und die Verkehrslage sind schlechter, der Mangel an industriellen Rohstoffen hat die gewerbliche Entwicklung zurückgehalten. Schon vor dem Kriege ist über Kapitalknappheit und die Schwierigkeit der Erlangung von Kredit geklagt worden. Am 31. Dezember 1913 waren in Preußen insgesamt 311 M. auf den Kopf der Bevölkerung bei den Sparkassen eingezahlt, in Ostpreußen 113 M., am 31. Dezember 1926 in Preußen insgesamt 51 RM., in Ostpreußen 26 RM. Endlich macht sich geltend, daß Ostpreußen Kriegsgebiet gewesen ist. Der Wiederaufbau hat die wirtschaftlichen Kräfte festgehalten und ihre Verwendung für andere Zwecke gehindert. In den Jahren, in denen Ostpreußen zur Etappe gehörte, sind die Wegeanlagen schwer geschädigt worden, und ihre Wiederherstellung hat die öffentliche Wirtschaft viele Jahre in Anspruch genommen. Es sind also die besonderen Lasten, die aus der Abtrennung sich ergeben, gerade dem schwächsten Landesteil auferlegt und so die Schäden vermehrt worden.

---

[1]) Kurze landeskundliche Zusammenfassung: Friedrichsen, Ostpreußen, Deutschlands nordöstliche Grenzmark. Jubiläumssonderband 1928 der Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. v. Batocki und Schack, Bevölkerung und Wirtschaft in Ostpreußen. Jena 1929. Hesse u. a. Grundlagen des Wirtschaftslebens von Ostpreußen. 6 Bde., Jena 1916—18.

[2]) S. 24 ff., 42 ff.

Auch die Wirkungen, welche die Störung des Güterverkehrs mit den abgetretenen Landesteilen hervorgerufen hat, sind für Ostpreußen schwerer gewesen. Der ostpreußischen Wirtschaft fehlt die Vielseitigkeit, die z. B. die Verhältnisse Schlesiens kennzeichnet; die Landwirtschaft ist in der agraren Provinz in weit höherem Maße ausschlaggebend. Von ihr hängen Gewerbe und Handel ab. Die Landwirtschaft ist aber auch infolge der klimatischen Bedingungen und Verkehrslage einseitiger gerichtet gewesen als in anderen Landesteilen. Sie hat in weiter Ausdehnung halbfertige Produkte erzeugt, besonders Magervieh und Zuchtmaterial, das in den abgetretenen Gebieten willige Abnehmer fand. Noch weniger vielseitig ist die Industrie, deren wichtigster Zweig, die Holzindustrie, besonders gelitten hat. Die schwere Lage der ostpreußischen Wirtschaft spiegelt sich in dem Überangebot an landwirtschaftlichen Grundstücken jeder Größe, auch kleinen bäuerlichen Besitzungen wieder. Der Druck der wirtschaftlichen Not treibt dieselben Leute, die nach dem Abzug der Russen ihre Höfe tatkräftig wieder aufbauten, von der Scholle. Es ist nicht ein Mangel an Heimatliebe, der zur Auswanderung führt, sondern die wachsende Sorge, daß die wirtschaftlichen Schwierigkeiten nicht überwindbar sind.

Durch die Abtretung von Westpreußen und Posen sind ferner insofern ungünstige Wirkungen für Ostpreußen entstanden, als einmal die Produktionskosten in Ostpreußen gestiegen, in den polnisch gewordenen Provinzen gesunken sind, und dann die günstigere Verkehrslage der nunmehr polnischen Gebiete eine Erschwerung des Wettbewerbs herbeigeführt hat. Die steuerlichen Lasten sind in Polen niedriger als in Deutschland, die Sozialgesetzgebung ist weniger weit entwickelt, das Lohnniveau ist tiefer. Die Löhne und Soziallasten richten sich nach den sozialen Ansprüchen der unteren Klasse, zu der in der Landwirtschaft außer den Arbeitern und dem Gesinde auch die mitarbeitenden Kleinbauern zu rechnen sind. Die Ansprüche der polnischen Arbeiterschaft sind immer erheblich niedriger gewesen als die der ostpreußischen. Die Landarbeiter und Kleinbauern der polnisch gewordenen Provinzen haben sich in ihrer Lebenshaltung zurückgeschraubt; wenn auch immer noch ein Unterschied zwischen den westlichen und östlichen Gebieten Polens besteht, so ist doch ein gewisser Ausgleich angebahnt und dessen Fortschreiten zu erwarten, denn der Gutsbesitzer und Großbauer kann jetzt seine Arbeiter aus Galizien ebensogut heranziehen wie aus dem früheren Posen und Westpreußen. Dieser Prozeß vollzieht sich allmählich, jedenfalls aber bedeutet er einen Druck auf das Lebensniveau der früheren deutschen Gebiete. In Ostpreußen ist umgekehrt ein Steigen der Ansprüche festzustellen. Der Unterschied in der Lebenshaltung zwischen Ostpreußen und dem Westen hat sich verringert. Die Beweglichkeit der Bevölkerung ist größer geworden, und infolge der Arbeitslosenversicherung erscheint der Vorteil ständiger Beschäftigung in der Landwirtschaft gegenüber dem Risiko der Arbeitslosigkeit in der Industrie des Westens geringer. So ist die Lebenshaltung der ostpreußischen Landarbeiter gegen früher gestiegen; ihre Ansprüche an Lohn und soziale Fürsorge sind höher als in den polnisch gewordenen Landesteilen.

Einen Vergleich der landwirtschaftlichen Produktionsverhältnisse in Deutschland und Polen bietet die folgende Übersicht für die Jahre 1925/26 und 1926/27; ihr liegen die Buchführungsergebnisse für 407 bzw. 436 deutsche und 51 bzw. 60 polnische Großbetriebe über 200 ha zugrunde. Danach entfallen auf den Hektar landwirtschaftlicher Nutzfläche in Reichsmark:

a n	1925/26		1926/27		Durchschnitt 1925/27	
	Deutschland	Polen	Deutschland	Polen	Deutschland	Polen
Barlohn, Wirtschaftshaushalt	99	55	98	56	99	56
Sozialversicherungsbeiträgen	14	9	17	9	15	9
Naturallohn	59	51	63	61	61	56

Im Durchschnitt der beiden Jahre sind die Wirtschaftsausgaben der deutschen Betriebe um 45 % höher als die der polnischen Betriebe.

Dazu kommt noch, daß die an Polen abgetretenen Provinzen, die infolgedessen billiger produzieren können, marktmäßig außerordentlich viel günstiger liegen als Ostpreußen. Wäre die Abtretung nicht erfolgt, dann wären die Produktionskosten in den jetzt verlorenen Gebieten mindestens so, wie sie sich in Ostpreußen entwickelt haben, wahrscheinlich höher, da diese Gebiete Berlin näher liegen und die Abwanderung leichter ist. Es wäre ein Ausgleich insofern erfolgt, als die günstigere Marktlage durch höhere Produktionskosten kompensiert worden wäre, während jetzt die Abtrennung einen solchen Ausgleich unmöglich macht. Diese Nachteile werden noch dadurch erhöht, daß die abgetretenen Gebiete nicht nur nach Boden und Klima Ostpreußen überlegen, sondern auch räumlich ausgedehnter sind als dieses.

Die ungünstige Lage der Landwirtschaft tritt in den hohen Zahlen der Abwanderung hervor. Wie das vorläufige Gutachten des Unterausschusses für Landwirtschaft ausführt, entfiel 1927 von den zur Zwangsversteigerung gelangten landwirtschaftlichen Grundstücken über ein Viertel auf Ostpreußen. Die Auswertung der Buchführungsergebnisse hat einen Grad der Verschuldung ergeben, der weit über die Verschuldung in allen anderen deutschen Gebieten hinausgeht. Die Zinsrückstände der ostpreußischen Landschaft betrugen im letzten Vierteljahr 1928 rund 14 Mill. RM., von denen größere Posten seit zwei Jahren ausstanden. Die vermögenssteuerpflichtigen landwirtschaftlichen Betriebe Ostpreußens wiesen nach den Vermögenssteuererklärungen am 1. Januar 1927 eine Gesamtverschuldung von 702 Mill. RM. = 316 RM. je Hektar vermögenssteuerpflichtiger Fläche, das ist eine Verschuldung von rund 60 % der Einheitswerte von 1925 auf, darunter die Betriebe über 200 ha durchschnittlich 66 %, die von 100 bis 200 ha durchschnittlich 71,7 % und die Betriebe unter 100 ha durchschnittlich 50,4 %. Es ist zu berücksichtigen, daß es sich hier um Durchschnittsberechnungen handelt, also

durch die weniger verschuldeten Betriebe ein Ausgleich gegenüber den höher verschuldeten und überschuldeten herbeigeführt wird. Nach einem Bericht des Enqueteausschusses[1]) beträgt die Gesamtverschuldung der ostpreußischen Landwirtschaft am 1. Januar 1928 auf Grund der in sämtlichen 39 ostpreußischen Finanzamtsbezirken durchgeführten Erhebung des Landesfinanzamts 884 Mill. RM. Da im Wirtschaftsjahr 1927/28 sich die Verhältnisse durchschnittlich nicht gebessert haben, dürfte man die Gesamtverschuldung der ostpreußischen Landwirtschaft am 1. Januar 1929 mit etwa einer Milliarde RM. ansetzen können. Auf S. 32 desselben Berichts wird das Verhältnis zwischen Reinertrag und Schuldzinsen in RM. je Hektar, wie folgt, angegeben.

Wirtschaftsjahr	Anzahl der Betriebe	Reinertrag	Schuldzinsen
Betriebe unter 100 ha			
1925/26	432	— 6,2	17,0
1926/27	670	— 5,7	30,0
Betriebe von 100—200 ha			
1925/26	298	— 7,6	26,2
1926/27	376	— 11,1	36,0
1927/28	445	+ 3,1	45,9
Betriebe über 200 ha			
1924/25	315	— 50,0	25,3
1925/26	471	— 19,5	34,2
1926/27	660	— 15,8	38,1
1927/28	734	— 4,5	47,5

2. Die Trennung von Rußland.

Ostpreußen ist nicht nur im Westen durch den polnischen Korridor von seinem natürlichen Wirtschaftsgebiet abgetrennt, es ist auch im Osten von seinem früheren wirtschaftlichen Hinterland abgeschnitten worden. Daraus folgt eine Reihe von Schäden, die weiterhin eine Sonderlage Ostpreußens bedingen. Ostpreußen grenzte früher an ein großes einheitliches Wirtschaftsgebiet, daß sich von Deutschland bis zum Stillen Ozean und vom Schwarzen Meer bis zum nördlichen Eismeer erstreckte. Jetzt sind die Randstaaten dazwischen geschoben, die untereinander um die Macht ringen. Die so hervorgerufene Erschwerung des Verkehrs mit Rußland wird durch die wirtschaftliche Umgestaltung dieses Landes, durch die Teilung des einheitlichen Gebiets und durch die bolchewistische Wirtschaftsorganisation, vor allem das Außenhandelsmonopol noch erhöht. Die Folge ist eine weitere Verschlechterung der ohnehin ungünstigeren Lage der Provinz, für die die Folgen der Gebietsverluste um so schwerer tragbar werden.

[1]) Die Lage der Landwirtschaft in Ostpreußen, Verhandlungen und Berichte des Unterausschusses für Landwirtschaft, Band 8, S. 49.

Wenn dadurch auch weitere Wirtschaftskreise der Provinz berührt werden, so wird doch in erster Linie der Seehafen Königsberg und die Holzindustrie getroffen.

Während vor dem Kriege 500 000 t, in der Hauptsache Rundgetreide, Linsen und dgl., nach Königsberg gekommen sind, ist nach dem Kriege die Einfuhr fast vollkommen versiegt und im letzten Jahre mit größter Mühe und unter Aufwendung umfangreicher Kredite an die russische Handelsvertretung auf etwa ein Fünftel der früheren Menge gehoben worden.

In der Erwartung, daß die Wirtschaftsbeziehungen Königsbergs nach dem Osten, wie auch der Krieg ausging, wiederhergestellt werden würden, ist der Königsberger Hafen ausgebaut worden und liegt jetzt fast leer. Dies wird wesentlich mitbedingt durch die Änderung der Tarifverhältnisse. Wie bereits früher[1]) dargelegt, werden die Güter, für die wegen seiner geographischen Lage der Königsberger Hafen in Frage kommt, durch polnische Tarifmaßnahmen um Ostpreußen herum nach Danzig geleitet. Weiter aber hat der Königsberger Hafen die frühere Vorzugsstellung verloren. Während der Vorkriegszeit wurden die russischen Tarife bis Königsberg durchgerechnet, während bei dem Übergang nach anderen Häfen an der Grenze der deutsche Kilometertarif einsetzte. Der Handelsvertrag von 1894, der nach jahrelangem, schwerem Zollkriege zwischen Rußland und Deutschland zustande gekommen war, und der Vertrag von 1904 gingen davon aus, daß Königsberg tarifarisch den Ostseehäfen des Baltikums gleichgestellt wurde. Das hatte für Rußland den Vorteil, daß es für seine Ausfuhr einen Hafen zur Verfügung hatte, der jederzeit eisfrei war. Es sind daher auch in den neuen Handelsvertrag mit Rußland vom Jahre 1925 die wesentlichsten Bestimmungen übernommen worden. Sie kommen aber nicht zur Wirkung, da die Hemmnisse, die durch das Dazwischentreten von Litauen und Polen entstanden sind, noch nicht haben beseitigt werden können. Auf der einen Seite hat so der Hafen Königsberg seine Vorzugsstellung verloren, auf der anderen aber ist ihm in den beiden früher zum Reiche gehörigen, von deutscher Bevölkerung bewohnten Hafenstädten Danzig und Memel eine gefährliche Konkurrenz entstanden, die dadurch unterstützt wird, daß von Polen der Verkehr über Danzig und Gdingen, von Litauen der Verkehr über Memel gefördert wird.

Auf die Lage der Holzindustrie haben bereits frühere Ausführungen[2]) hingewiesen. Die Darstellung der Rückwirkungen, die sie betreffen, erfordert aber noch einige Ergänzungen. Die nord-ostpreußische Holzindustrie war auf die Holzzufuhr aus Rußland angewiesen, die fast ausschließlich auf dem Wasserwege des Memel-Pregel-Stromgebiets erfolgte. Nach den Feststellungen des Holzmeßamts in Tilsit wurden so in den letzten Vorkriegsjahren rund 1¼ Millionen t jährlich eingeführt, in der Nachkriegszeit wenig über ein Zehntel dieser Menge. Die erste Ursache bilden die Mißhelligkeiten zwischen Litauen und Polen, die zum fast vollständigen Erliegen der Flößerei auf dem Memelstrom geführt haben. Der katastrophale Rückgang ist durch die

[1]) S. 74.
[2]) S. 46 und 74.

Zunahme der bahnwärtigen Zufuhren, die in der Vorkriegszeit verschwindend waren, nicht entfernt ausgeglichen worden, da der Bahnversand zu teuer ist und Litauen und Polen durch Ausfuhrzölle das Rohholz zurückhalten zur Verarbeitung in den eigenen Werken, deren Kern die von der deutschen Heeresverwaltung geschaffenen und bei Kriegsende zurückgelassenen umfangreichen Anlagen bilden. Weiter macht sich auch hier wieder geltend, daß die Löhne und Lasten niedriger sind, z. B. das Schneiden von einem Festmeter in Ostpreußen doppelt so viel wie in Polen kostet. Endlich wird der Absatz der verkleinerten Produktion Ostpreußens noch durch die Konkurrenz der mit billigen polnischen Frachten bis nahe an Berlin herangebrachten Erzeugnisse erschwert. So kommen wieder die Wirkungen des Korridors im Westen und im Osten der Provinz zusammen. Durch den Rückgang der Holzindustrie ist auch der Königsberger Hafen schwer geschädigt worden. Vor dem Kriege wurden die Hölzer auf dem Wasserwege bis Königsberg geführt und hier nach der Bearbeitung in Seeschiffe verladen.

3. Die Abwanderung.

Die wichtigste Folge der durch die Veränderungen im Westen und Osten der Provinz geschaffenen wirtschaftlichen Schwierigkeiten ist die Zunahme der Abwanderung, die durch keinen irgendwie nennenswerten Zuzug ausgeglichen wird. Die oben[1]) angeführte Übersicht zeigt deutlich, daß die Wanderungsverluste Ostpreußens die aller anderen östlichen Gebiete erheblich übertreffen. Der Wanderungsverlust der ländlichen Bevölkerung Ostpreußens betrug von 1919 bis 1925 157 865 Menschen. Auch auf die weiteren Wirkungen, so den Mangel an Facharbeitern, ist bereits hingewiesen worden[2]). Die Verteuerung der allgemeinen Lebenshaltung führt zu Lohnforderungen, die die darniederliegende ostpreußische Wirtschaft nicht erfüllen kann und drängt viele Arbeiter aus der Provinz heraus. So ergibt ein Vergleich der Berufszählungen von 1907 und 1925 einen Rückgang der Landarbeiter um 8 %. Diese Abwanderung ist weder zu erklären durch verstärkte Maschinenanwendung, da diese gerade in Ostpreußen, wo das Getreide sich leicht lagert, beschränkt ist, noch durch die Siedlungstätigkeit, noch durch Heranziehung polnischer Arbeitskräfte, deren Zahl vielmehr erheblich zurückgegangen ist. Es ist nicht Mangel an Arbeitsgelegenheit die Ursache der Abwanderung vom Lande, höchstens die Einseitigkeit der Arbeitsgelegenheit, der Mangel an genügender Auswahl von Arbeitsmöglichkeiten.

Auch in der Vorkriegszeit hat Ostpreußen Wanderungsverluste erlitten. Das Neue ist, daß diese Abwanderung größer geworden ist und weiter wächst, daß sie nicht wie früher in erster Linie veranlaßt wird durch die wirtschaftliche Blüte anderer Landesteile, sondern durch die Not der Heimatprovinz, und daß dieses gefährdete Grenzgebiet mehr als je zuvor deutscher Menschen bedarf, die den Boden festhalten.

---

[1]) S. 88.
[2]) S. 82 f.

Schluß.

Blicken wir auf den Weg zurück, den die Untersuchung genommen hat, so ergibt sich, wenn auch nicht ein vollständiges, so doch ein deutliches Bild der Wirkungen der Gebietsverluste. Der ganze Umfang der Schäden läßt sich in einem einheitlichen Verfahren nicht ermitteln. Nur innerhalb der einzelnen Teilgebiete der Aufgabe, so der Betrachtung der unmittelbaren Gebietsverluste und der Störungen des Güterverkehrs, ist eine zusammenfassende Darstellung auf der Grundlage der Zahlen möglich gewesen. Im übrigen haben Einzeltatbestände aus den verschiedensten Gebieten der Wirtschaft mosaikartig zusammengesetzt werden müssen, da die betreffenden Erscheinungen sich der Massenbeobachtung entziehen und nur in Einzelfeststellungen vorliegen. Alle die Einzelbeobachtungen, aus deren Fülle immer nur ein kleiner Teil hat herausgehoben werden können, fügen sich zu einem einheitlichen Bilde zusammen, und es ergibt sich daraus, daß in allen vorliegenden Berichten die gleichen Einzelerscheinungen hervorgehoben werden, die klare Folge, daß diese tatsächlich als Massenerscheinungen vorliegen, wenngleich sie als solche nicht haben ermittelt werden können; sie erlangen, wenn auch nicht die gleiche formale Bedeutung, so doch die gleiche Beweiskraft.

Das Bild, das sie ergeben, zeigt Verfall, Niedergang, Stockung auf fast allen Gebieten. Es läßt nur wenige lichte Züge erkennen, die die Hoffnung auf eine Besserung der Verhältnisse wecken. Dazu kann sich der Beobachter der Erkenntnis nicht verschließen, daß diese Schäden als Folgen der Gebietsabtretungen wegen der Lage der deutschen Ostgebiete und ihrer wirtschaftlichen Struktur notwendig eintreten mußten, und daß die Wirtschaftspolitik außerstande ist, die periphere Lage und die natürlichen Bedingungen der deutschen Ostgebiete wesentlich zu beeinflussen. Eine Darstellung und Kritik der in den verschiedenen Berichten vorgeschlagenen Hilfsmaßnahmen ist hier nicht die Aufgabe; soweit sie nicht einzelne Erwerbszweige, sondern die ganze Wirtschaft angehen, liegen sie einmal auf dem Gebiet der Außenhandelspolitik und verlangen Abmachungen mit Litauen und Polen über den kleinen Grenzverkehr, den Abschluß von Handelsverträgen und eine Verbesserung des Durchgangsverkehrs. Die Vorschläge betreffen dann den Ausbau von Wasserstraßen und die Herstellung von Bahn- und Straßenverbindungen; sie wenden sich weiter an die Reichsbahn, von der tarifpolitische Erleichterungen erwartet werden. Ferner wird eine Linderung der herrschenden Kreditnot und eine Ausdehnung der Siedlungstätigkeit gefordert.

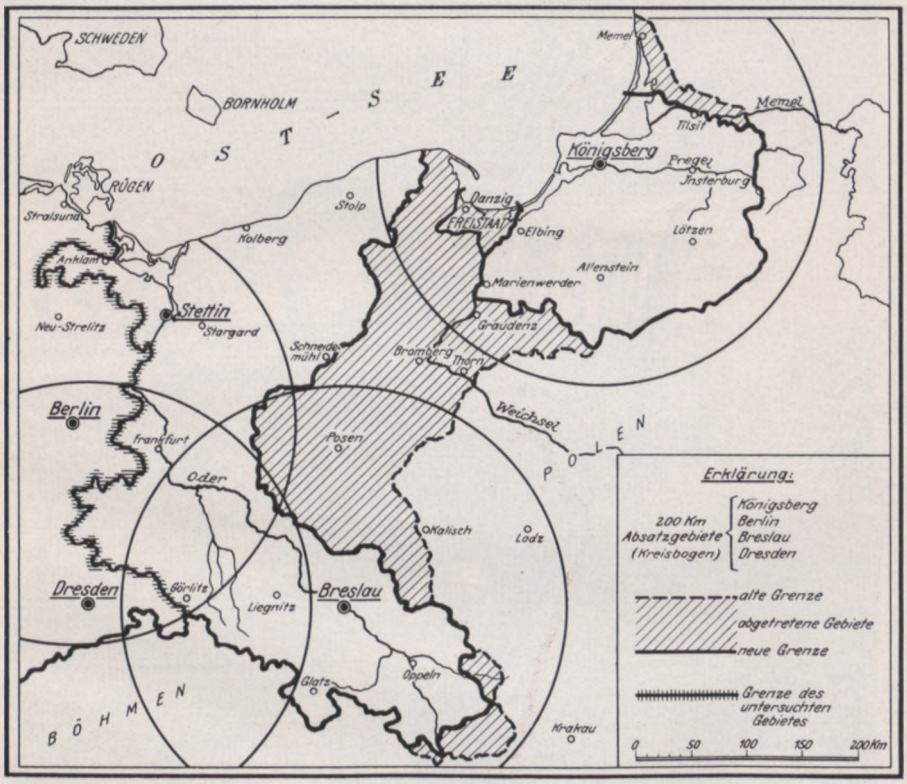
Ostpreußen gleicht einem Glied, das vom Körper nicht abgeschnitten, aber abgeschnürt ist, das von ihm noch ernährt wird, aber nicht genügend Nahrung erhält und infolgedessen verkümmert. Diese Folge der Abtretung Westpreußens wiegt am schwersten. Die Abtretung Posens bedeutet den Verlust weiter Gebiete mit hoher landwirtschaftlicher Produktionskraft; es sind dadurch die an das jetzige Westpolen angrenzenden deutschen Provinzen eines Teiles ihrer wirtschaftlichen Grundlagen beraubt und Schäden hervorgerufen worden, deren Überwindung trotz aller Energie nicht gelungen und auch nicht

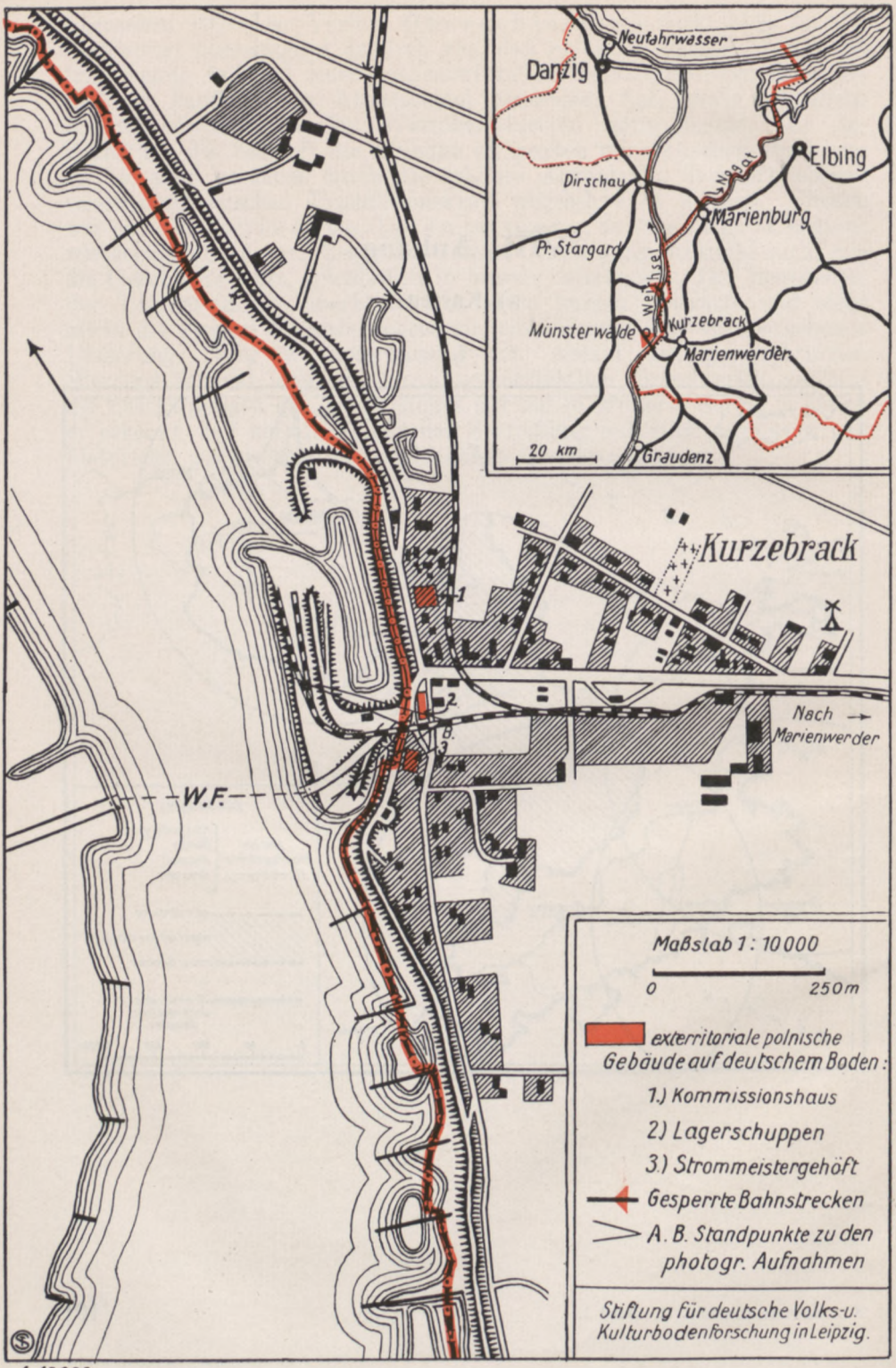
abzusehen ist. Der Verlust Oberschlesiens wirkt sich für die Gegenwart überwiegend dadurch aus, daß er der deutschen Wirtschaft umfassende Anlagen einer hochentwickelten, leistungsfähigen Industrie und ein kaufkräftiges Absatzgebiet genommen hat, sowie erhebliche Kapitalaufwendungen für Westoberschlesien nötig macht. Er bedeutet für die Zukunft die Einbuße an großen mineralischen Reserven. Er ist aber zunächst durch die erhöhte Ausnutzung der verbliebenen westoberschlesischen Produktionskraft abgeschwächt worden. Blicken wir auf den deutschen Osten als Ganzes, so sehen wir: er beginnt wirtschaftlich zu verfallen. Ein solcher Niedergang vollzieht sich, wie die Geschichte lehrt, gewöhnlich in langen Zeiträumen. Der Beobachter der Tagesereignisse überblickt nur einen kurzen Zeitraum und sieht allein die kleinen Veränderungen, vielleicht einmal eine vorübergehende Besserung. Wer weitausschauend den Ablauf des geschichtlichen Werdens bedenkt, das langsam aber unerbittlich fortschreitet, verfolgt die Erscheinungen des Niederganges mit um so größerer Sorge, je klarer er erkennt, daß sie als Folgen der Zerreißung natürlich gegebener und historisch gewordener Zusammenhänge eintreten mußten.

VIII. Anhang.

a) Karten.

I.

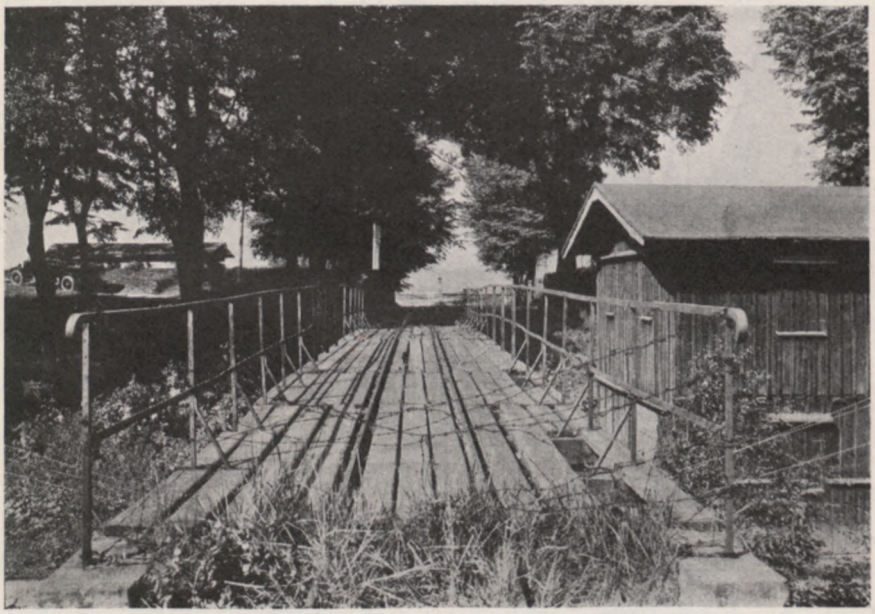




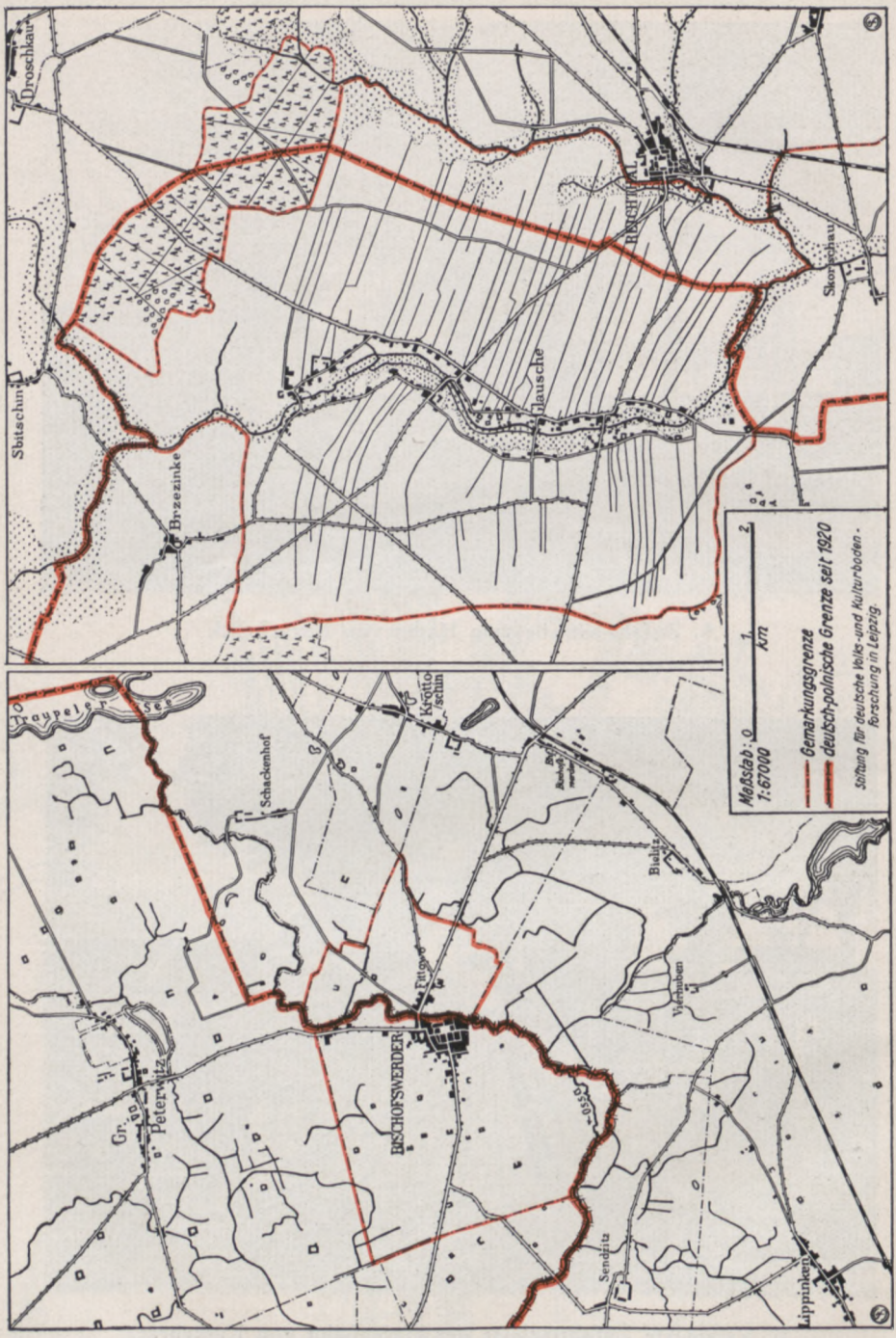
1:10000.

Der Weichselhafen Kurzebrack

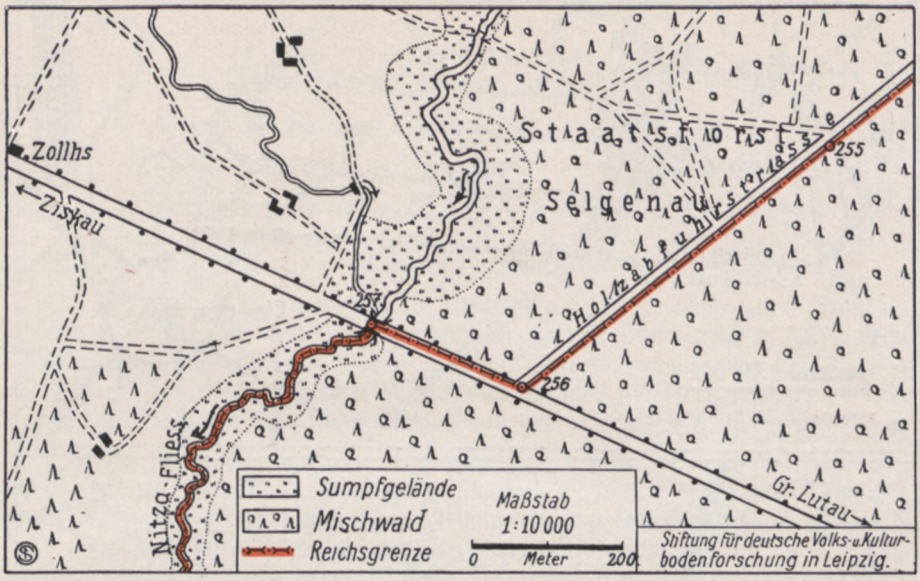
A. Zufahrtsstraße zum Hafen von Kurzebrack

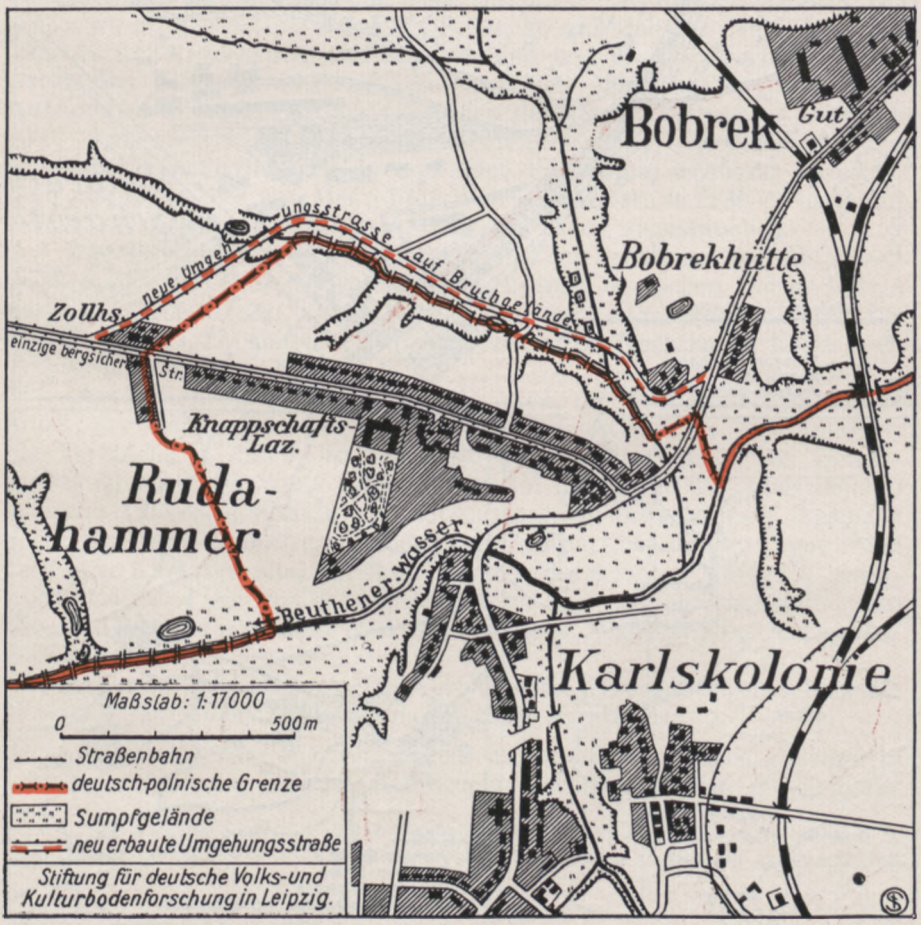


B. Versperrte Zufahrtsgleise der Hafenbahn von Kurzebrack

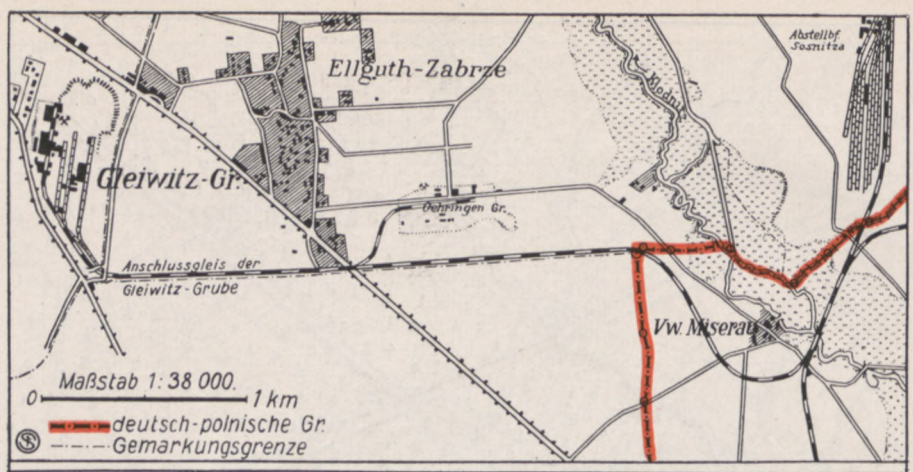


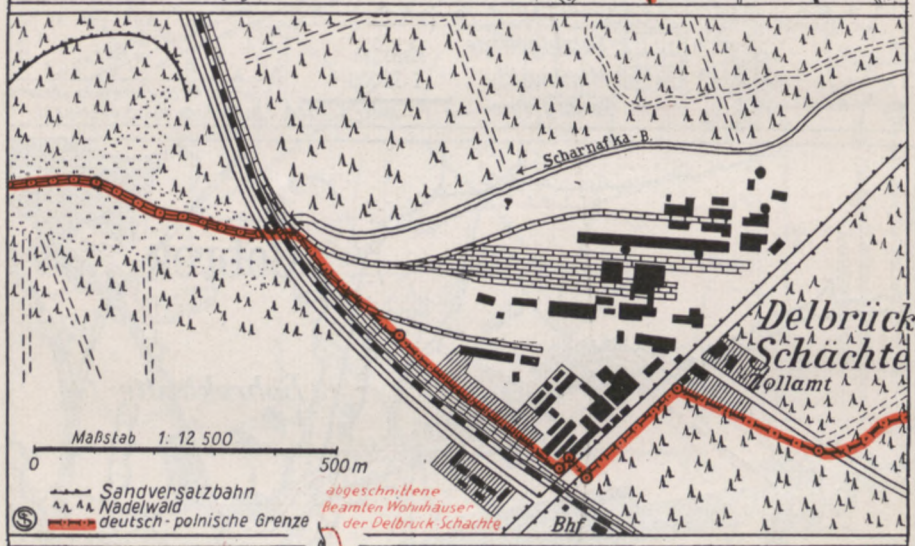
Obere Karte: Die Reichsgrenze bei Reichthal (früher Kreis Namslau)
Untere Karte: Die Reichsgrenze bei Bischofswerder in Westpreußen

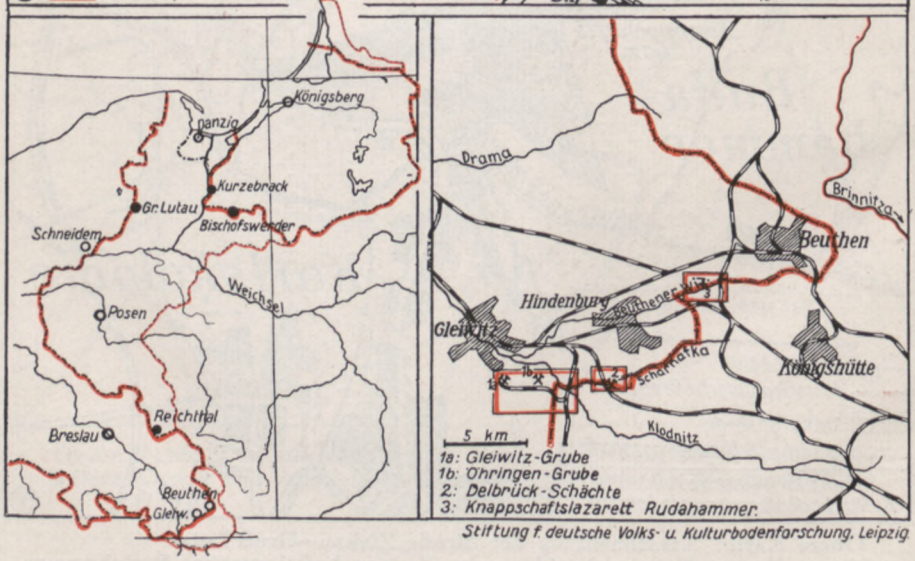




Obere Karte: Zerschneidung der Straße Ziskau—Groß Lutau
Untere Karte: Herausschneidung des Knappschaftslazarettes Rudahammer







Obere Karte: Anschlußgleis der Gleiwitzgrube
Mittlere Karte: Grenze bei den Delbrück-Schächten

b) Erläuterungen zu den Anlagen II—VI[1]).

1. Der Hafen von Kurzebrack an der Weichsel.

(Vgl. Anlage II und die Bilder auf Anlage III.)

Altem Rechtsbrauch folgend, daß bei Strom- und Flußgrenzen die Hoheitslinie der Strommitte oder der Mitte der Fahrrinne folgt, bestimmt Artikel 30 des Versailler Vertrages grundsätzlich:

„Wenn die Grenzen durch einen Wasserweg bezeichnet sind, so bedeuten die in den Beschreibungen des gegenwärtigen Vertrages gebrauchten Ausdrücke »Lauf« oder »Fahrrinne« bei nicht schiffbaren Flüssen die Mittellinie des Wasserlaufes oder seines Hauptarmes und bei schiffbaren Flüssen die Mittellinie der Hauptschiffahrtsrinne."

Trotz dieser eindeutigen Bestimmung wurde an der Weichsel die Reichsgrenze zwischen Polen und dem Deutschen Reiche auf das östliche Ufer verlegt und die ganze Überwachung des Stromes einschließlich der östlichen Uferbefestigungen damit Deutschland entzogen. Die Reichsgrenze verläuft, wie auf dem Kärtchen ersichtlich, durchschnittlich etwa 20 m westlich des Deichfußes, so daß das für den Schutz des Deiches außerordentlich wichtige Vorland und alle Wasserbauten zum polnischen Hoheitsgebiet gehören und der Möglichkeit einer Überwachung und Instandhaltung durch den deutschen Deichschutz entzogen sind. Außerdem wurden auf dem ostpreußischen Weichselufer vor der im Abbruch befindlichen Münsterwalder Brücke ein größerer Brückenkopf und gegenüber von Mewe fünf Weichseldörfer aus dem Verband des Deutschen Reiches herausgeschnitten und Polen zugesprochen.

Die hierdurch bedingte achtfache Zerschneidung des Weichseldeiches und die Unmöglichkeit eines wirksamen deutschen Deichschutzes gegen die Hochwasser der Weichsel sind eine sehr ernste Gefahr für den Deich und die weiten durch ihn geschützten fruchtbaren Ländereien Westpreußens.

Durch diese Grenzfestsetzung fiel auch der Weichselhafen Kurzebrack, der den östlich der Weichsel liegenden Gebieten Westpreußens als Verladehafen diente, in das polnische Hoheitsgebiet. Die Reichsgrenze ist an dieser Stelle sogar mitten auf die Krone des Schutzdeiches verlegt. Außerdem sind die auf reichsdeutschem Hoheitsgebiet liegenden Schuppen und Verwaltungsgebäude polnischer Staatsbesitz geworden (auf dem Kärtchen sind die Baulichkeiten durch roten Aufdruck kenntlich gemacht). Die zum Schutz des Hafens hier stationierten polnischen Beamten müssen sich also in Ausübung ihres Dienstes stets auf reichsdeutschem Gebiet bewegen.

Im Artikel 98 des Versailler Vertrages ist Ostpreußen mit folgendem Wortlaut ein freier Zugang zur Weichsel garantiert:

„Die alliierten und assoziierten Hauptmächte erlassen gleichzeitig Vorschriften, die der ostpreußischen Bevölkerung den Zugang zur

[1]) Die Anlagen II bis VI und der erläuternde Text zu diesen Anlagen wurden in der Stiftung für deutsche Volks- und Kulturbodenforschung in Leipzig ausgearbeitet.

Weichsel und die Benutzung des Stromes für sie selbst, für ihre Güter und für ihre Schiffe unter angemessenen Bedingungen und unter vollster Rücksichtnahme auf ihre Interessen sichern."

Trotzdem wurden alle Ladestellen längs der Weichsel gesperrt oder der Zutritt auf die Bewohner der 10 km-Zone beschränkt. Ein einziger Zugang für die gesamte Bevölkerung Ostpreußens auf der ganzen Weichselgrenze wurde als Sicherung und Rücksichtnahme auf die Lebensinteressen Ostpreußens für genügend erachtet. Durch diese Regelung ist Ostpreußen praktisch vollständig von der Weichsel abgetrennt worden, und der Strom ist als Verkehrsweg für die reichsdeutschen Gebiete bedeutungslos geworden.

Der einzige Zugang zur Weichsel besteht in einem 4 m breiten Fahrweg zu den Hafenanlagen von Kurzebrack, wie es die Tafel neben dem wegversperrenden Schlagbaum (vgl. Bild A auf Tafel III) in polnischer Sprache der deutschen Bevölkerung verkündet. In deutscher Übersetzung lautet die Inschrift auf der Tafel:

Zugang zur Weichsel für die Bevölkerung
von Ostpreußen.

Der Zugang ist gestattet auf Grund eines vorschriftsmäßigen Ausweises in der Zeit vom 1. 4. bis 30. 9. von 6 Uhr morgens bis 8 Uhr abends und vom 1. 10. bis 31. 3. von 7 Uhr morgens bis 7 Uhr abends.

Staatliche Wasserstraßenverwaltung
in Dirschau.

Die für den Zutritt zum Hafen verlangten vorschriftsmäßigen Ausweise, die scharfen Kontrollbestimmungen wirken in ähnlicher Weise verkehrshemmend, wie die Schwierigkeiten bei einem Grenzübergang an irgendeiner anderen Stelle. So ist denn auch dieser einzige Zugang zur Weichsel praktisch ohne jede Bedeutung geworden.

Der Hafen von Kurzebrack hatte vor der Grenzziehung einen lebhaften Verkehr aufzuweisen. Der Umschlag betrug in Tonnen:

1911		1912		1913	
ankommende, ausgehende Güter		ankommende, ausgehende Güter		ankommende, ausgehende Güter	
10 626	1416	10 427	1867	11 875	1908

In den Jahren 1920—1923 fand ein geringer Verkehr noch statt, insbesondere durch Einfuhr von Rohweiden. Dieser wurde von Polen unterbunden, seit 1924 hat ein Verkehr nicht mehr stattgefunden. Der Schlagbaum öffnet sich niemals mehr, die Gleise der Hafenbahn sind durch Stacheldraht versperrt (vgl. Bild B auf Tafel III). Das schöne Hafenbecken ist verödet und der Pegelhafen versandet. So sieht der einzige Ostpreußen garantierte freie und ungehinderte Zugang zur Weichsel in Wirklichkeit aus.

2. Die Grenze bei Bischofswerder i. Westpr. und Reichthal i. Schles.

(Vgl. Anlage IV.)

Grundlage für die Arbeit der Grenzfestsetzungskommissionen, die die neue Grenze im Gelände zu bestimmen hatten, war die sogenannte „Ideallinie", die Luftlinie zwischen den im Friedensvertrag festgelegten Punkten. Beiderseits dieser Linie sollte lediglich ein Austausch gleichgroßer Stücke möglich sein. Weiterhin galt als Richtlinie, die neuen Reichsgrenzen möglichst den Gemeindegrenzen oder anderen politischen Grenzen folgen zu lassen.

Ein starres Festhalten an diesen Richtlinien konnte von vornherein nicht im Interesse beider Partner liegen. Dazu ist die Mannigfaltigkeit der sich oftmals überschneidenden örtlichen wirtschaftlichen und kulturellen Belange, sowohl der öffentlichen, wie der persönlichen Interessen zu groß. So ist denn auch an vielen Stellen eine abweichende Grenzfestsetzung erfolgt, die leider oftmals eine gerechte Abwägung der beiderseitigen lebensnotwendigen Belange zugunsten einer deutlichen Bevorzugung Polens vermissen läßt.

Bei der Stadt Bischofswerder in Westpr., die durch die Grenzziehung in ganz besonders harter Weise mitgenommen worden ist, bestimmte man, daß die Reichsgrenze der Gemeindegrenze zwischen der Stadt und der mit ihr schon verwachsenen Landgemeinde Fittowo folgen sollte. So berührt die heutige Reichsgrenze unmittelbar die Häuser der Stadt und nimmt auf deren Bedürfnisse hinsichtlich einer bereits einsetzenden räumlichen Entwicklung keine Rücksicht. Selbst der Friedhof wurde Polen zugesprochen und außerdem die Stadt von ihrem Bahnhof abgetrennt.

Nun das Gegenbeispiel: Die Stadt Reichthal ist polnisch geworden. Die alten Gemeindegrenzen zeigen hier das gleiche Bild wie in dem eben behandelten Fall. Die Grenze zwischen der Gemeinde Glausche und der Stadt Reichthal verläuft wie bei Bischofswerder an den Mauern der Stadt. In diesem Fall entschied die Kommission aber dahin, daß von der Gemeinde Glausche ein Landstreifen von insgesamt 316,5 ha herausgeschnitten und Polen zugeschlagen wurde. Infolge dieser Entscheidung wurde der Gemeinde ein tief in das Wirtschaftsleben eingreifender, niemals wieder auszugleichender Schaden dadurch zugefügt, daß nicht weniger als 46 Besitzern ihr kleiner Feldbesitz zerschnitten wurde. Diese 46 Besitzer haben zusammen 1015 ha, so daß durchschnittlich ein Drittel ihres Besitzes an Polen gefallen ist. Da es sich durchschnittlich um Mittel- und Kleinbesitz handelt, so genügt allein der Hinweis darauf, daß dieses Drittel nicht beliehen werden kann, ferner daß — neben allen möglichen sonstigen Erschwerungen in der Betriebsführung — auf den in Polen liegenden Stücken nur polnisches Saatgut verwendet werden darf, um deutlich zu machen, wie tief diese Grenzregelung in die Rentabilität der landwirtschaftlichen Betriebe eingegriffen hat.

Diese beiden Fälle, die auf den weiteren Karten noch nach anderer Hinsicht ergänzt werden sollen, sind keine Einzelfälle. Sie lassen sich beliebig vermehren.

3. Die Grenze um die Delbrückschächte i. O.-Schles. und die Zerschneidung der Straße Ziskau-Gr. Lutau (Kr. Flatow).

(Vgl. obere Karte auf Anlage V und mittlere Karte auf Anlage VI.)

Die durch die Grenzziehung verursachten Schäden in den deutschen Grenzgebieten lassen sich in vier Gruppen gliedern. Der ersten Gruppe haben wir alle jene Beeinträchtigungen des wirtschaftlichen und kulturellen Lebens zuzurechnen, die bei jeder Grenzziehung in einem hochentwickelten Kulturland unvermeidbar sind, da die vielen sich überlagernden Interessen nicht restlos ausgeglichen werden können. Die drei anderen Gruppen umfassen Schäden, die vermeidbar gewesen wären. Einmal sind dies Schäden, die durch Fehlentscheidungen infolge mangelnder Prüfung oder Unkenntnis der Verhältnisse entstanden sind. Eine weitere Gruppe von Schädigungen läßt sich auf offensichtlich einseitige Bevorzugung Polens unter Hintansetzung der deutschen Lebensnotwendigkeiten zurückführen. Die letzte Gruppe umfaßt eine große Zahl ganz unzweideutig böswilliger Grenzfestsetzungen, die, ohne daß damit ein nennenswerter Vorteil für Polen erreicht werden sollte, Störungen deutscher Interessen absichtlich hervorrufen wollten, also reine Schikane.

Für diesen letzteren Fall aus der Fülle der Beispiele nur zwei Belege:

Um die Delbrückschächte in Oberschlesien südlich von Hindenburg ist lange gekämpft worden. Sie wurden schließlich beim Deutschen Reich belassen, d. h. es wurde der Grubenhof und der nördlich gelegene Teil des Grubenfeldes dem Reich, der größte Teil des Grubenfeldes mit seinen kaum angegriffenen Kohlenvorräten Polen übereignet. Die Reichsgrenze wurde aber wie die Karte zeigt, derart gezogen, daß sie den südlichen Teil des Grubenhofes, auf dem sich die Anschluß- und Abstellgleise der Schachtanlage befanden, herausschnitt. Diese Gleise sind für Polen vollkommen wertlos, da die westliche Einfahrtsweiche beim Reich verblieb. Demgemäß liegen die Gleise auch heute noch tot und ungenutzt da, ja, zur Zeit werden sie abgebrochen. Die Delbrückschächte mußten sich aber neue Gleisanlagen bauen. Außerdem wurden auf diese Weise die Beamtenhäuser der Schächte den Polen übereignet.

Die obere Karte auf Anlage V zeigt einen anderen Fall, bei dem in gleicher Weise ein vernünftiger Grund für die Entscheidung der Grenzziehungskommission nicht ersichtlich ist. Zur Holzabfuhr aus dem beim Deutschen Reich verbliebenen Anteil des Forstes Selgenau wurde dem Reich die durch diesen Forst gebaute Kunststraße zuerkannt. Diese mündet in die Staatsstraße Ziskau—Gr. Lutau. Die neue Reichsgrenze wurde an dieser Stelle nun so gezogen, daß das Stück der Landstraße nach Zempelburg, das die Verbindung der Holzabfuhrstraße mit dem deutschen Wegenetz herstellt — nämlich von der Einmündung der Forststraße bis zum Nitzafließ zwischen den Grenzsteinen 256 und 257 — in einer Länge von 215 Metern zu Polen geschlagen wurde. Damit wurde der Besitz der Forststraße wertlos gemacht. Die Karte zeigt, wie die Grenze auf dem genannten Straßenstück der Nordkante der Straße folgt und lediglich ein ganz schmaler Fußweg dem Reich verblieb. Welchen Wert das auf diese Weise für Polen heraus-

geschnittene Straßenstück für dessen Wirtschaft hat, ist nicht zu ermitteln. Eine Neutralisierung der Straße wurde abgelehnt. Der Bau einer neuen Straße auf reichsdeutschem Gebiet — parallel der zu Polen geschlagenen —, welche die Holzabfuhrstraße wieder an das deutsche Wegenetz anschließen könnte, ist nicht möglich, da die hohen Kosten, die die Überbrückung der sumpfigen Wiesen zu Seiten des Fließes verursacht, in keinem Verhältnis zu dem Gewinn aus der Holzabfuhr stehen würden.

4 Die Herausschneidung des Knappschafts-Lazarettes von Rudahammer in O.-Schles.

(Vgl. untere Karte auf Anlage V.)

An der einzigen großen, bergsicheren Straße zwischen Hindenburg und Beuthen, auf der sich ein riesenhafter Personen- und Lastenverkehr abspielt, liegt zwischen Borsigwerk und Bobrek am Straßenknie bei Rudahammer ein großes Knappschaftslazarett gleichen Namens. Dieses Lazarett wurde mit 14 anderen Polen zugesprochen. Die Zahlen der Belegschaften rechtfertigen weder diese noch andere Zuteilungen. Tatsächlich werden auch diese Lazarette — während in Deutsch-Oberschlesien bittere Not herrscht und Lazarette neu erbaut werden müssen — in Ost-Oberschlesien nicht voll belegt. Mehrere bei der Grenzziehung der Vollendung entgegengehende Lazarett-Neubauten im polnischen Teil des Landes stehen heute noch unfertig und ungenutzt da, einem langsamen Verfall preisgegeben.

Um das Lazarett zu Polen zu schlagen, wurde die Reichsgrenze in einem nördlich geschwungenen Bogen um das Lazarett herumgelegt. Dadurch wurden etwa 1½ km aus der wichtigen bergsicheren Straße herausgeschnitten. Eine Neutralisierung, d. h. die Zulassung einer Benutzung der Straße durch Fahrzeuge beider Staaten — also auch durch deutsche Wagen — wurde abgelehnt. Einstweilen darf lediglich die Straßenbahn Hindenburg—Beuthen in geschlossenen Wagen und in Begleitung eines polnischen Beamten diesen „Korridor“ durchfahren. Bergsicheres Gelände für eine dem großen Verkehr gewachsene Umgehungsstraße steht nicht zur Verfügung, und so mußte die Straße mitten durch das Bruchland gebaut werden. Waren schon die Baukosten aus diesem Grunde ungeheuer hoch für die kleine Strecke, so verschlingen die hohen Kosten für die dauernde Unterhaltung der Straße weitere Mittel die bei der angespannten Finanzlage der Kommunen und Kreise eine ungeheure Belastung bedeuten.

5. Das Anschlußgleis der Gleiwitzgrube in Oberschlesien.

(Vgl. obere Karte auf Anlage VI.)

Von der Richtlinie, die Reichsgrenze solle sich möglichst an die Gemeindegrenzen anschließen, ist in vielen Fällen abgewichen worden, wenn ein Vorteil für die polnische Seite zu sichern war, während gleiche Rücksichten auf reichsdeutsche Belange selten genommen worden sind.

Ein Beispiel einer solchen Grenzziehung, die unter vollster Mißachtung lebensnotwendiger deutscher Interessen erfolgt ist, zeigt die vorliegende Karte.

Das vollspurige Anschlußgleis der Gleiwitzgrube bei Gleiwitz mündet mit einer Kurve bei Miserau in das Hauptgleis. Die Anschlußbahn beschreibt diese Kurve auf dem Gelände der Gemeinde Makoschau, die an Polen gefallen ist. Die Kommission entschied trotzdem, daß die Gemeindegrenzen von Makoschau mit Schönthal—Preiswitz, Ellguth —Zabrze und Sosnitza die Reichsgrenze bilden sollten. Dadurch wurde die wenige hundert Meter lange Kurve und die Einmündungsweiche der Bahn aus dem Verband des Reiches herausgeschnitten. Wenn sich auch im Augenblick infolge der besonderen Bestimmungen des Genfer Protokolls diese Zerschneidung praktisch noch nicht bemerkbar macht, da bis zum Ablauf dieses Vertrages das Gleis von der Gleiwitzgrube befahren werden darf, so trifft doch diese Grenzziehung die Grube auf das empfindlichste. Der nach Ablauf des Abkommens notwendige Neubau eines anderen Gleises zum Bahnhof Gleiwitz im Anschluß an das jetzige Gleis ist nämlich nicht möglich, da das Gelände der Gemeinden Sosnitza und Ellguth-Zabrze vom Bergbau bereits sehr weit unterwühlt ist und somit bergsicheres Gelände nicht mehr zur Verfügung steht und andererseits ein Bahnbau über die sumpfigen Wiesen am Klodnitz-Kanal ungeheure Kosten verursachen würde.

Gegenbeispiele ließen sich auch in diesem Fall in genügender Zahl vorführen. Leider muß aus Raummangel auf eine kartographische Darstellung solcher Beispiele verzichtet werden. Darum sei hier nur auf zwei Fälle kurz hingewiesen. So wurde die inzwischen längst stillgelegte Pulverfabrik von Pniowitz in Oberschlesien Polen zuerkannt. Obwohl bei einem wirklichen Bedürfnis ein neuer Zugangsweg von der Renardstraße leicht zu bauen gewesen wäre, wurde, um den alten Zugangsweg Polen zu übereignen, die Flur der beim Reich verbliebenen Gemeinde Hannussek vollständig zerschnitten. Um die Einmündungsweiche der ziemlich bedeutungslosen schon 1886 erbauten Nebenbahn Garnsee—Lessen an Polen zu übereignen, wurde der Stadt Garnsee in Westpreußen nicht nur der auf der Gemeindeflur von Garnseedorf gelegene Bahnhof genommen, sondern auch noch ein größeres Gebiet aus der Gemeinde Garnseedorf herausgeschnitten. Die Herausschneidung dieses Bahnhofs war durchaus unnötig, da der Einbau einer kleinen Bahnkurve von wenigen hundert Metern auf dem Gebiet der an Polen gefallenen Gemeinde es hier leicht ermöglicht hätte, die Kleinbahn an einer anderen Stelle in das Hauptbahngleis einzuführen. So mußte auf deutscher Seite mit hohen Kosten für Garnsee ein neuer Bahnhof errichtet werden.

C. Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die Wirtschaft des deutschen Nordens.

Berichterstatter:

Prof. Dr. Skalweit, Kiel.

Inhaltsverzeichnis.

I. Kennzeichnung des Abtretungs-Tatbestandes

Abgetreten wurden in ihrem ganzen Umfange die Kreise Apenrade, Hadersleben, Sonderburg, mehr als die Hälfte des Kreises Tondern und etwa ein Zehntel des Landkreises Flensburg, insgesamt nahezu 400 000 ha mit über 160 000 Einwohnern (im Jahre 1910).

Nach der Berufs- und Betriebszählung von 1907 gehörte der überwiegende Teil der Bevölkerung der Landwirtschaft an, nämlich von 160 000 Berufszugehörigen 81 000 (50,6 %), während ein Vergleich mit der Provinz ein Verhältnis von 29,6 % ergibt.

Ihrer sozialen Struktur nach ist die ländliche Bevölkerung als bäuerlich zu kennzeichnen. Über fünf Sechstel der von den landwirtschaftlichen Betrieben eingenommenen Fläche gehörte Betrieben von 5 bis 100 ha an. Gleichwohl war die ländliche Bevölkerung außerordentlich dünn. Zum Vergleiche folgende Zahlen. Kam 1907 in Nordwestdeutschland auf 1000 ha landwirtschaftlich benutzter Fläche eine landwirtschaftliche Berufsbevölkerung von 585 Personen, in der Provinz Schleswig-Holstein von 303, so betrug die entsprechende Zahl für das abgetretene Gebiet nur 267.

Diese Dünne der landwirtschaftlichen Bevölkerung findet ihre Erklärung in der Art der Bodenbenutzung.

Die Bodenbenutzungsstatistik von 1913 ergab für die Gesamtfläche des abgetretenen Gebietes folgendes Bild:

Landwirtschaftlich benutzte Fläche		322 604 ha
Davon		
Getreide und Hülsenfrüchte	104 778 ha	
Hackfrüchte	22 879 „	
Futterpflanzen	23 118 „	
Gartenländereien	2 620 „	
Brache	7 092 „	
Ackerweide	79 430 „	
Wiesen	41 539 „	
Viehweiden, Hutungen	41 016 „	
Forsten und Holzungen		20 231 ha
Weder land- noch forstwirtschaftlich benutzte Fläche		52 153 „
Davon		
Haus- und Hofräume	3 191 ha	
Moorflächen	5 107 „	
Öd- und Unland	17 511 „	
Wegeland, Friedhöfe, öffentliche Parkanlagen, Gewässer usw.	26 344 „	
Gesamtfläche		394 988 „

Es fällt auf, wie gering der Umfang des eigentlichen Ackerlandes im Verhältnis zu dem Areal ist, das dem Futterbau und der Weidenutzung dient. Alles deutet auf extensiven Feldbau hin mit geringem Hackfruchtbau auf der einen Seite, dagegen ausgedehnter Ackerweide und Brachehaltung auf der anderen Seite. Das bei weitem am stärksten angebaute Getreide aber ist der anspruchslose Hafer, der allein an Fläche etwa so viel in Anspruch nimmt, als die anderen Getreidearten (Roggen, Weizen, Gerste) zusammengenommen.

Ernteflächen des abgetretenen Gebietes 1913

Roggen	20 273 ha
Weizen und Winterspelz .	11 028 „
Gerste	16 814 „
Hafer	45 337 „

Der Getreidebau ist aber nicht nur an sich schwach vertreten, er ist auch ungleichmäßig auf das ganze Gebiet verteilt. „Er nimmt", wie die Landwirtschaftskammer berichtet, „im Westen durchschnittlich nicht mehr als 20 %, in der Mitte bis zu 33⅓ % und nur in den östlichen Bezirken des Kreises Apenrade und Hadersleben sowie auf der Insel Alsen bis zu 45 % der landwirtschaftlich genutzten Fläche ein". (Vor allem scheint es die Insel Alsen zu sein, deren Produktionsrichtung von der allgemeinen abweicht.)

Um so beträchtlicher ist in dem abgetretenen Gebiet die Großviehhaltung.

Nach der Viehzählung vom 1. 12. 1913 gab es

Pferde	37 992
Rindvieh	255 059
Schweine	218 103

Oder auf die landwirtschaftlich genutzte Fläche umgerechnet, entfielen auf je 100 ha:

	in dem abgetretenen Gebiete	in der Provinz Schleswig-Holstein
Pferde	11,77	13,78
Rindvieh . . .	79,06	75,80
Schweine . . .	67,61	117,12

Die Schweinehaltung ist also recht schwach (auch hier nimmt die Insel Alsen mit ihrer ansehnlichen Schweinezucht eine Sonderstellung ein). Die Rindviehhaltung hebt sich dagegen in dem abgetretenen Gebiete ihrem Umfang nach auf eine Höhe, wie wir sie stärker nur in den Rindviehzucht- und Weidegebieten der Marschen zu finden pflegen. Auch die Pferdehaltung ist, mag sie auch unter dem Provinzdurchschnitt bleiben, als stark zu bezeichnen.

Dieser Tatbestand entspricht der allgemeinen Struktur der agraren Produktion Schleswig-Holsteins. Diese wird von der Landwirtschaftskammer folgendermaßen gekennzeichnet: „In der Landwirtschaft Schleswig-Holsteins besitzen Viehhaltung und Viehzucht eine über-

ragende Bedeutung gegenüber dem Ackerbau. Begünstigt durch das feuchte Klima und die Graswüchsigkeit des Bodens hat sich im Westen der Provinz vorwiegend, in Südschleswig fast ausschließlich, Weidewirtschaft, im Osten, namentlich in den Gegenden des Großgrundbesitzes, die sogenannte Feldgraswirtschaft herausgebildet, verbunden mit starker Milchviehhaltung. Die Mitte des Landes schließt sich in ihrer Wirtschaftsweise dem Osten an, bevorzugt aber mehr die Aufzucht von Weidevieh. Der letztere Zweig der Viehwirtschaft hat namentlich in Nordschleswig einen größeren Umfang angenommen, und ihr Gebiet reicht z. B. in der Höhe des Kreises Apenrade von der Westküste hinüber bis zur Halbinsel Loit an der Ostsee."

Der Nachdruck der animalischen Produktion in den abgetretenen Gebieten liegt auf der Aufzucht von Großvieh, Pferden und Rindern. Für die Zucht des viel gerühmten Schleswiger Kaltblut-Pferdes ist Nordschleswig der Hauptstandort. „Der Verband der Schleswiger Pferdezuchtvereine hatte im Jahre 1913 180 Hengste aufgestellt und 15 467 Zuchtstuten, die sich in Schleswig wie folgt verteilten:

nördliche Kreise (Hadersleben, Apenrade, Sonderburg, Tondern . . .	80	Hengste	7063	Stuten
mittlere Kreise	47	„	4214	„
südliche Kreise	39	„	2913	„

Der Rest ist in den holsteinischen Kreisen Norderdithmarschen und Rendsburg zu Hause, in deren Gebieten die Zucht des schleswigschen Pferdes von Schleswig übergreift. Die Zucht des schleswigschen Pferdes ist in den letzten Jahren von den Züchtern in gemeinsamer Arbeit in die Höhe gebracht worden und hat sich stark erweitert und verbessert. Heute besitzt Schleswig als Zuchtgebiet des schleswigschen Pferdes eine gewaltige Bedeutung für die Provinz Schleswig-Holstein und über die Provinz hinaus. Denn sein Erzeugnis, ein starkes Arbeitspferd, an dem besonders die Gängigkeit gerühmt wird, ist nicht nur das Arbeitspferd der ganzen Geestbezirke Schleswigs und Holsteins, sondern wird namentlich in großer Zahl in die Provinz Sachsen und in die östlichen Provinzen Preußens verkauft." (Landwirtschaftskammer.)

Was die Rindviehzucht angeht, so hatten sich die nordschleswigschen Viehhalter vor allem auf die Aufzucht von Weidevieh des hierfür besonders geeigneten Shorthornschlages geworfen, um es zur Mästung an die Marschgebiete der Ostküste abzugeben. „Mit dem Wachsen der Weidewirtschaft gegenüber der Milchwirtschaft in den letzten Jahrzehnten hat die Aufzucht immer mehr an Gebiet gewonnen. Das zeigt sich auch in dem starken Anwachsen der Jungtiere in den nordschleswigschen Kreisen gegenüber den Kühen. In den letzten drei Jahrzehnten hat sich die Zahl des Jungviehs bis zu zwei Jahren in diesen vier Kreisen von 74 966 auf 144 179 Stück vermehrt, also fast verdoppelt. Das macht für Nordschleswig eine Zunahme von 69 213 Stück Jungvieh = 92 %. Demgegenüber weisen die Kühe nur eine Zunahme von 96 859 auf 123 130 Stück, also um 26 271 Stück = 27 % auf, so daß diese 3,4mal so gering ist wie beim Jungvieh." Doch macht sich auch hier jene regionale Differenzierung geltend, die sich auch auf anderen

Gebieten der nordschleswigschen Agrarwirtschaft äußert: auf der Insel Alsen und in der Landschaft Angeln steht die Milchviehhaltung im Vordergrunde; der hier vorwiegend gehaltene Schlag ist das rote schleswigsche Milchvieh. Wie man ja überhaupt die Bedeutung der nordschleswigschen Milchwirtschaft keineswegs unterschätzen darf. Denn wenn auch die Aufzucht eines ausgesprochenen Mastrindes ständig an Boden gewonnen hatte, so blieb daneben für eine beträchtliche Milcherzeugung noch breiter Raum. Die Landwirtschaftskammer mißt diesem Zweige der nordschleswigschen agraren Produktion sogar eine ganz besonders große Bedeutung bei. Nach einer von ihr vorgenommenen Umfrage bestanden vor dem Kriege in Schleswig-Holstein 953 Genossenschafts-, Sammel- oder Gutsmeiereien. Davon entfielen auf Nordschleswig ungefähr 150 oder 15 %. Die Zahl der Milchanlieferer betrug dort rund 12 000 oder 20 % aller Anlieferer überhaupt mit 22 % aller gezeichneten Kühe. Die Jahreslieferung zu den nordschleswigschen Meiereien wurde von der Landwirtschaftskammer auf 200 Mill. kg geschätzt bei einer Gesamtmilchanlieferung von rund 870 Mill. kg in Schleswig-Holstein. Fast ein Viertel der gesamten Milchanlieferung entfiel danach auf Nordschleswig. Nach Jahresbetriebsergebnissen von 59 dem Meiereiverband Nordschleswig angeschlossenen Meiereien wurden von der gesamten angelieferten Milch 98 % zur Buttergewinnung verarbeitet. Wenn man diesen Hundertsatz für alle in Nordschleswig belegene Meiereien zugrunde legt, so dürften rund 190 Mill. kg Milch auf Butter verarbeitet worden sein. Das ergäbe — unter Anwendung eines Schlüssels 26 kg Milch = 1 kg Butter — ein Butterquantum von 7 Mill. kg.

Soviel über die Struktur und Bedeutung der agraren Produktion! Dem landwirtschaftlichen Charakter der abgetretenen Gebiete entspricht es, daß Gewerbe und Handel in ihnen nur schwach entwickelt sind.

Die berufliche Gliederung in den abgetretenen Gebieten nach der Berufszählung 1907

Berufsgruppen	Erwerbstätige	Angehörige und Dienende	Berufszugehörige
A. Land- und Forstwirtschaft	42 524	38 385	80 909
B. Industrie, Bergbau	14 567	19 624	34 191
C. Handel und Verkehr	7 672	12 467	20 139

Die Städte, die es gibt (3 Kleinstädte und eine Landstadt), sind ohne größere industrielle und kommerzielle Bedeutung.

Die abgetretenen Städte und ihre Einwohnerzahl.
(Volkszählung 1910.)

Hadersleben	13 046
Sonderburg	10 042
Apenrade	7 769
Tondern	4 807

Es handelt sich bei den gewerblichen Betrieben in der Hauptsache um Unternehmungen kleingewerblicher Art.

Die gewerblichen Betriebe nach der Betriebszählung von 1907

	Hauptbetriebe	gewerbstätige Personen	Durchschn. auf 1 Betrieb gewerbstätige Personen
Bergbau, Hütten und Salinenwesen	42	123	2,9
Industrie der Steine und Erden	153	1626	10,6
Metallverarbeitung	502	997	2,0
Industrie der Maschinen, Instrumente und Apparate	365	932	2,6
Chemische Industrie	20	61	3,1
Industrie der Leuchtstoffe, Seifen, Fette, Öle, Firnisse	10	37	3,7
Textilindustrie	245	407	1,7
Papierindustrie	24	50	2,1
Lederindustrie	136	239	1,8
Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	709	1422	2,0
Industrie der Nahrungs- und Genußmittel	916	2527	2,8
Bekleidungsgewerbe	1533	2133	1,4
Reinigungsgewerbe	190	351	1,8
Baugewerbe	837	3763	4,5
Polygraphische Gewerbe	56	184	3,3
Künstlerische Gewerbe	9	12	1,3
Handelsgewerbe	2079	3965	1,9
Versicherungsgewerbe	29	30	1,0
Verkehrsgewerbe	418	1340	3,2
Gast- und Schankwirtschaft	1046	2619	2,5
Musik-, Theater- und Schaustellungsgewerbe	49	138	2,8

Nimmt man die Ziegeleien an der Flensburger Förde aus, so zeigt sich auf keinem Gebiete des Gewerbelebens auch nur der schwächste Ansatz für eine Tätigkeit, die den Rahmen einer lokalen Bedarfsbefriedigung überstiege.

Vergegenwärtigt man sich die gekennzeichnete soziale und wirtschaftliche Struktur der abgetretenen Gebiete, so wird man zu dem Ergebnis kommen, daß die Fragestellung des geforderten Gutachtens insoweit kein Problem aufgibt, als es sich um Schäden handelt, die der deutschen Volkswirtschaft als solcher erwachsen sind. Denn auf keinem Gebiete hatten es die abgetretenen dünn besiedelten Landkreise bis zu dem Zeitpunkte der Abtretung zu einer solchen Entwicklung ihrer Wirtschaft zu bringen vermocht, daß durch die Ablösung eine nachhaltige Störung der deutschen Gesamtwirtschaft hätte eintreten können. Völlig anders ist natürlich der Sachverhalt zu beurteilen, einmal, wenn man an die noch latenten Entwicklungsmöglichkeiten des verlorenen Landes denkt, — so gesehen, wird niemand die Schwere des Verlustes für ein so engräumiges Wirtschaftsgebiet wie das deutsche

verkennen können, von dem politischen und nationalen Sachverhalt, der hier nicht zur Debatte steht, ganz zu schweigen. Und wenn man zweitens an die Schäden denkt, die den unmittelbar betroffenen Gebietsteilen diesseits und jenseits der neuen Grenze erwachsen sind, so ist nicht zu bezweifeln, daß für sie die Abtretung eine höchst empfindliche Amputation bedeutete.

II. Die aus der Abtretung für die unmittelbar betroffenen Gebietsteile erwachsenen Verluste

1. Der Verlust an Bezugsmöglichkeiten für die Landwirtschaft

Auf die Notlage, die aus der neuen Grenzziehung für die abgetretenen Gebiete selbst entstanden ist, sei nicht näher eingegangen. Bleibt es in jedem Falle ein wirtschaftlich höchst störender Vorgang, wenn alt überkommene und eingespielte Wirtschaftsbeziehungen zerrissen werden, so gilt das für die abgetretenen nordschleswigschen Gebiete in besonders hohem Ausmaße, weil ihre Wirtschaft ganz einseitig und ausschließlich auf den Absatz nach Süden eingestellt war. Ihr wichtigstes Marktprodukt war, wie wir wissen, Großvieh, das zur Zucht oder zur Mästung in die übrigen Teile der Provinz verkauft wurde. Nach der dänischen Seite hin fehlt es in gleichem Ausmaße an einer solchen Absatzmöglichkeit. Wie überhaupt die Eingliederung der nordschleswigschen Agrargebiete in die dänische Volkswirtschaft überaus schwierig ist, weil diese — von ganz anderen handelspolitischen Voraussetzungen ausgehend — ihre Agrarwirtschaft nach anderer Richtung hin entwickelt und fest in sich geschlossen organisiert hatte. So kam es dahin, daß die abgetretenen Gebiete ihre alten Märkte verloren, ohne entsprechenden Ersatz in neuen zu gewinnen, ja, in dem dänischen Landwirte sich einem scharfen Konkurrenten gegenübersahen, mit dem ein erfolgversprechender Wettbewerb erst nach einer mit erheblichen Kosten verbundenen Umstellung ihrer Betriebe möglich gewesen wäre. Die Landwirtschaftskammer zeigt in ihrem ersten Berichte, wie schwierig diese Umstellung für den an die besseren deutschen Preise gewöhnten nordschleswigschen Landwirt durchzuführen sei. Verstärkt wurde die Ungunst der Situation dadurch, daß die Angliederung an Dänemark zu einem höchst ungünstigen Zeitpunkte erfolgte, nämlich als sich bereits die ersten Vorboten jener katastrophalen Krisis zeigten, von der die um ihre ausländischen Absatzgebiete schwer ringende dänische Landwirtschaft befallen ist. Für die abgetretenen Gebiete wurde aber diese allgemein dänische Notlage durch einen besonderen Umstand noch verstärkt. Als die I. Zone dänisch wurde, befanden sich die landwirtschaftlichen Betriebe in einem Zustand der Entkapitalisierung als Folge der vorangegangenen deutschen Zwangswirtschaft. Sie wurden daher von dem gleichen Kreditbedürfnis beherrscht, wie es sich später in Deutschland nach der Stabilisierung der Mark bemerkbar machte. Wir wissen, daß in Deutschland dieser Kredithunger die Veranlassung zu einer Überspannung der Kreditaufnahme gab. Ähnliches geschah auch im abgetretenen Gebiete, nur einige

Jahre früher und in einer Weise, die weittragende Folgen haben sollte. Denn nicht genug, daß der Kurs der in großen Mengen auf den Markt geworfenen Grundkredit-Obligationen tief gedrückt wurde, die dänische Krone, die in den ersten Jahren nach der Abtretung um etwa ein Drittel weniger Wert war, stieg seit 1926 wieder auf pari. Das wurde zum Verhängnis. Die Schuldverpflichtungen verdoppelten sich. Sozusagen über Nacht gerieten die Landwirte in Überschuldung und sahen sich der Notwendigkeit gegenüber, die in geringwertiger Krone aufgenommenen Darlehen zum Goldwert zu verzinsen oder gar zurückzuzahlen. Die Zwangsversteigerungen häuften sich und drückten ihrerseits wieder auf die Bodenpreise[1]).

Für die Landwirtschaft der deutsch gebliebenen Teile Nordschleswigs waren die abgetretenen Kreise insofern von Bedeutung gewesen, als von dorther Zuchtvieh bezogen wurde. Inwieweit ist in dieser Hinsicht eine Umstellung gelungen? In ihrem ersten Bericht vom 31. März 1919 hatte die Landwirtschaftskammer die voraussichtliche Schädigung durch den Verlust des nordschleswigschen Viehzuchtgebietes als schwer angesehen. Was die Pferde angehe, war gesagt worden, daß es zweifelhaft erscheine, ob die Zucht in den deutsch bleibenden Restteilen des Zuchtbezirks überhaupt in den alten bewährten Bahnen fortgesetzt werden könne, vielmehr sei der Untergang der Zucht und damit der Verlust der für Schleswig-Holstein wie auch für die anderen Provinzen unentbehrlichen Arbeitspferde wahrscheinlich. In bezug auf das Rindvieh wurde ähnliches befürchtet. Auch die Shorthornzucht würde in zwei Teile gerissen werden und kaum noch lebensfähig bleiben. Die Erzeugnisse dieser Zucht seien es aber gewesen, die die Weiden Südschleswigs und Dithmarschens bevölkert hätten, und die im fettgegrästen Zustande über den Hamburger und Husumer Markt in die Verbrauchsgebiete Mittel- und Westdeutschlands gegangen wären. Es läge auf der Hand, daß Deutschland durch den Verlust dieser Fleischquelle schwer getroffen wäre.

Diese Befürchtungen, die ursprünglich wegen der Abtretung des nordschleswigschen Viehzuchtgebietes gehegt wurden, haben sich nicht erfüllt. In ihrem Bericht teilt die Landwirtschaftskammer mit, daß zahlenmäßig der Verlust an Kaltblutpferden wieder eingeholt worden sei. Wenn auch das eigentliche Zuchtkerngebiet verhältnismäßig klein geworden sei, so habe die Zucht doch dadurch genügend Raum für die weitere Entwicklung erhalten, daß sich ihr der östliche Teil der Provinz Schleswig-Holstein inzwischen geöffnet habe. Die Züchter seien heute in der Lage, bestes Hengstmaterial aus eigenen Beständen zu beschaffen. „Nach unserer Kenntnis werden gegenwärtig nur noch kaum 20 aus Nordschleswig nach der Abtretung eingeführte Hengste für Zuchtzwecke verwandt. Der Verband Schleswiger Kaltblutzuchtvereine hat gegenwärtig 172 angekörte Privathengste aufgestellt. Vor einigen Jahren standen sogar 250 Hengste der Zucht zur Verfügung. Der

[1]) Als Auswirkung der Notlage ist es in der Bevölkerung der abgetretenen Gebiete zu einer Bewegung gekommen, die zeitweise für Dänemark recht bedrohliche Formen annahm, aber letzten Endes doch eine Episode blieb. Vgl. Ernst Schröder, Die nordschleswigsche Sammlungsbewegung. Rendsburg 1928.

starke Rückgang ergibt sich aus der allgemeinen Entwicklung der Pferdezucht. Die Zahl der eingetragenen Zuchtstuten beträgt etwa 3500. Der große Unterschied gegenüber 1913 ist wohl darauf zurückzuführen, daß unter den damals genannten 15 467 Stuten alle eingetragenen, auch die nicht mehr lebenden Stuten mitgezählt worden sind. Außer der oben erwähnten Zahl von eingetragenen Muttertieren ist gegenwärtig eine gegen die Vorkriegszeit größere Zahl an jungem, noch nicht zur Zucht verwandtem Pferdematerial vorhanden."

Auch in der Rindviehzucht ist die Umstellung, und zwar schneller, als die Landwirtschaftskammer ursprünglich annahm, gelungen. Zwar ist in der Übergangszeit die Besetzung in den auf Weidemast eingestellten landwirtschaftlichen Betrieben mit Magervieh so schwierig gewesen, daß mehrfach Einfuhrkontingente von Magervieh aus Dänemark genehmigt werden mußten. Doch sehr bald konnte der Bedarf an Magervieh aus eigener verstärkter Züchtung gedeckt werden. Bereits 1926 gab es in dem bei Deutschland verbliebenen Gebiet Schleswig-Holsteins nahezu ebensoviel Rindvieh wie 1913. Seit 1927 aber hatte der Bestand die Zahl von 1913 überschritten.

Rindviehbestand in Schleswig-Holstein

	Alter Gebietsumfang	Neuer Gebietsumfang
1 Dezember 1913	1 141 371	886 311
1. „ 1919	947 301	735 610[1])
1. „ 1926	—	838 482
1. „ 1927	—	900 190
1. „ 1928	—	932 318

Der Vollständigkeit halber seien die entsprechenden Zahlen für Pferde nachgetragen. Danach ergibt sich, daß hier der Bestand, der niemals in dem gleichen Maße wie beim Rindvieh geschwächt gewesen war, bereits 1924 den Vorkriegsstand überschritten hatte. Die Abnahme seit 1926 ist auf besondere Gründe zurückzuführen.

Pferdebestand in Schleswig-Holstein

	Alter Gebietsumfang	Neuer Gebietsumfang
1. Dezember 1913	207 671	169 679
1. „ 1919	195 468	159 742[1])
1. „ 1924	—	178 727
1. „ 1925	—	180 317
1. „ 1926	—	171 608
1. „ 1927	—	163 205
1. „ 1928	—	152 899

[1]) Geschätzte Zahl.

Schädigungen der Viehproduktion, die den deutsch gebliebenen Gebieten aus der Abtretung erwachsen wären, lassen sich demnach nicht feststellen. Von dem Landrat des zunächst betroffenen Kreises Südtondern wird das bestätigt. Vor ihrer Abtretung hätten Tondern und Lügumkloster die Hauptviehmärkte gehabt, heute seien sie verödet, und an ihre Stelle seien diesseits der Grenze Leck und Niebüll getreten. Zum guten Teil daraus mag es sich erklären, daß neuerdings die Umsatzsteuerstatistik eine auffallende Steigerung des Umsatzes gerade im Finanzamte Leck (wozu Niebüll gehört) nachweist. Es betrug hier der Umsatz

1925	19,6	Millionen RM
1926	22,6	„ „
1927	28,7	„ „

Die Steigerung in den drei Jahren belief sich demnach auf 46,4 %, während die entsprechende Zahl für die Provinz 24 % ausmachte. Wenn gleichwohl der schleswigsche Landwirt gegenwärtig nicht auf Rosen gebettet ist, so ist das nicht so sehr der Abtretung zuzuschreiben, als vielmehr Gründen, die für die gesamte deutsche Landwirtschaft Geltung haben.

2. Schädigung der Ostseefischerei

Etwas anders als bei der Landwirtschaft liegen die Dinge bei der schleswig-holsteinischen Ostseefischerei. Freilich gehen die Störungen, unter denen sie leidet, zum Teil ebenfalls auf Ursachen zurück, die außerhalb von Abtretungseinflüssen liegen und darauf beruhen, daß die Ostseefischerei überhaupt im Rückgang begriffen ist, weil die Ergiebigkeit der Fänge nachgelassen hat. Auf zwei Betriebszweigen hatte die Fischerei der schleswig-holsteinischen Ostküste von jeher beruht: dem Plattfischfang und dem Heringsfang. Der Plattfischfang mit Schlepp- und Stellnetzen ist infolge der Erschöpfung der Plattfischbestände auf ein Minimum zurückgegangen. Wodurch diese Fischarmut hervorgerufen worden ist, die die Küstenfischer um so härter traf, weil sie in den Kriegsjahren und während der Inflation besonders gute Tage gehabt hatten, ob sie auf Raubfischerei, auf Fischseuche oder auf Strukturveränderungen der Meeresgründe beruht, bleibe hier unerörtert; sie haben mit der Abtretung keinen inneren Zusammenhang. Anders verhält es sich mit dem Heringsfang. Der Heringsfang, der auch zum Ausgangspunkt der Entwicklung einer Fischindustrie geworden ist, hängt mit dem Erscheinen der Heringsschwärme im Frühjahr und Herbst zusammen. Er war von jeher in den südlichen Gewässern und Förden erheblichen periodischen Schwankungen unterworfen. Die nördlichen Fanggründe boten daher den holsteinischen Fischern in solchen Jahren Ersatz, wo es in den eigenen Gewässern an Heringen mangelte. Jetzt nach der Abtretung ist ihnen dieser Ausweg verschlossen, ja, sie müssen sehen, daß die dänischen Fischer ihnen durch Einfuhr aus diesen Gebieten auch noch Konkurrenz machen. Am lebhaftesten klagen begreiflicherweise die Flensburger Fischer über den Verlust der

früher von ihnen befischten, jetzt an Dänemark abgetretenen Gewässer. In dem deutsch-dänischen Staatsvertrage vom 10. April 1922 war lediglich festgesetzt worden, daß den an der Flensburger Förde selbst wohnenden Fischern eine Befischung auch des dänischen Teils der Förde zugestanden wurde. Ausgenommen war aber auch für diese das sogenannte Nübbelnoor und der nördliche Teil der Sonderburger Bucht, sowie ein Küstenstreifen längs der Halbinsel Kekenis innerhalb der 10 m-Tiefzone. In dem gleichen Vertrage wurde bestimmt, daß die Fischer, die ihren Wohnsitz zwischen Stein (Kieler Förde) und Flensburg hatten, auf die Dauer von drei Jahren berechtigt sein sollten, auch auf dem vor dem Ausgange der Flensburger Förde gelegenen Breitgrunde fischen zu dürfen, vorausgesetzt, daß sie auch schon vor Inkrafttreten des Vertrages dort die Fischerei ausgeübt hätten. Auf der anderen Seite wurde den Dänen die Einfuhr von geräucherten Fischen in einer Gesamtmenge von 800 Tonnen während dieser drei Jahre zugebilligt. Dieses Zugeständnis der Räucherwareneinfuhr wurde wieder von der Kieler Fischwarenindustrie hart empfunden. Wie das Fischereiproblem überhaupt dadurch kompliziert wird, daß Fischer und Fischindustrie zum Teil entgegengesetzte Interessen verfolgen. Während die Fischer zum Schutz gegen die dänische Konkurrenz Zölle auf Frischfische fordern, glaubt die Fischindustrie, für die der Schwerpunkt der Rohstoffbelieferung nicht allein in der Küstenfischerei, sondern mindestens ebenso sehr in der Hochseefischerei liegt, nur bei freier Einfuhr von Frischfischen bestehen zu können.

Die Frage, ob es möglich sei, den notleidenden Fischern zu helfen, ohne die Fischindustrie, die ebenfalls um ihre Existenz schwer ringt, zu schädigen, bedarf noch der Klärung. Denn die Entscheidung darüber, inwieweit staatliche Hilfe berechtigt sei, wird davon abhängen, welche Auffassung über die Ursachen der Fischarmut gewonnen wird. Wenn nämlich diese nicht eine nur vorübergehende ist, dann werden staatliche Unterstützungen den weiteren Verfall nur hinauszögern, aber nicht aufhalten können. Doch bliebe bei der Entscheidung zu beachten, daß man diese Angelegenheit nicht lediglich unter dem Gesichtswinkel der produktionellen Wertung der Ostseefischerei, die an sich relativ gering ist[1]), betrachten darf. Es handelt sich auch um eine soziale Frage, nämlich darum, ob man einen Berufszweig, der für eine erhebliche Zahl mittelständischer

---

[1]) Anteil der Schleswig-Holsteinischen Ostseeküste an der Fangmenge im Vergleich zum Gesamtgebiet. 1928.

	Mengenergebnisse
1. Absolute Zahlen	27 600 dz
2. Anteil am Gesamtfange in der Ostsee und den Haffen	7,3%
3. Anteil am Gesamtfange in der Ostsee ohne Haffe .	10,4%
4. Anteil am Gesamtfange in Nord- und Ostsee . .	1,2%

Zu diesen Zahlen ist zu bemerken, daß es sich lediglich um eine Frischfischstatistik handelt. Die Salzheringsfänge sind nicht eingerechnet. Außerdem ist weder die Einfuhr noch die Ausfuhr an Frischfischen berücksichtigt worden. Der Anteil Schleswig-Holsteins an der Fangmenge reduziert sich also noch um ein Beträchtliches.

Existenzen einen gesunden Erwerbsboden bildete, dem Untergange ausliefern soll. Zumindest wäre zu erstreben, daß sich dieser Vorgang, wenn er unvermeidlich sein sollte, nicht zu plötzlich vollzöge.

3. Absatzstörungen (Das Flensburger Problem)

Störungen des Absatzes nach den abgetretenen Gebieten können weder für Landwirtschaft noch Fischerei ins Feld geführt werden, weil auch von der Abtretung solche Erzeugnisse in die I. Zone von Süden her nicht abgeführt wurden. Wohl aber gilt das von gewerblichen Erzeugnissen.

Die Schäden, die in dieser Hinsicht entstanden sind, bilden im wesentlichen ein Flensburger Problem. War doch Flensburg als einzige größere Stadt im nördlichen Teile der Provinz Schleswig-Holstein der Mittelpunkt des Wirtschaftslebens dieses ganzen Gebietes. Um das volle Ausmaß des Schadens ermessen zu können, den die Abtretung für sein Gewerbeleben im Gefolge hatte, muß man wissen, daß seine ganze Wirtschaft mit dem nördlich der Schlei gelegenen Gebiete bis zur dänischen Grenze an der Königsaue verknüpft war.

Flensburg hat daher unter den Abtretungen schwer gelitten. Womit nicht gesagt sein soll, daß der Niedergang seiner Wirtschaft allein auf der Abtretung beruhe. Dafür gibt es auch noch andere Ursachen, wie wir gleich sehen werden. Aber im Verein mit ihnen mußten die Abtretungsschäden um so stärker empfunden werden.

Betrachten wir das Wirtschaftsleben Flensburgs, wie wir es aus den Berichten für die Enquete-Kommission entnehmen können, so finden wir nichts als einen ungeheuren Tiefstand in allen Gebieten. Wir ersehen aus den Statistiken eine Erwerbslosenziffer, die höher ist als der Reichs- und Provinzdurchschnitt oder der der übrigen Städte der Provinz[1]). Nur Kiel steht mit Flensburg an gleicher Stelle. Wir finden eine im Verhältnis zum Reiche erschreckende Konkursziffer, einen Rückgang des Gewerbereinertrages, einen Rückgang des Fracht- und Personenverkehrs um ungefähr die Hälfte gegenüber dem Jahre 1913.

Welche Ursachen haben außer der Abtretung dazu beigetragen? Diese Frage muß erst beantwortet werden, ehe wir den Umfang der Abtretungsschäden bemessen können. Zu diesem Zwecke seien einige Bemerkungen über die Struktur des Flensburger Wirtschaftslebens vorausgeschickt.

Die berufliche Schichtung der Bevölkerung Flensburgs geht aus den nachstehenden Zahlen der Berufszählung von 1925 hervor (siehe Tabelle auf nachstehender Seite 128).

Aus diesen Zahlen erkennt man die beträchtliche Rolle, die die Gruppe B (Industrie und Handwerk) spielt. Hält man die Ergebnisse der gleichzeitigen Betriebszählung daneben, so wird offenbar, daß für

---

[1]) Vgl. Flensburgs wirtschaftliche und finanzielle Notlage nach der Abtretung Nordschleswigs. Denkschrift des Magistrats der Stadt Flensburg, März 1928. Flensburg 1928. Schaubild S. 12.

Wirtschaftsabteilungen	Erwerbstätige		Berufszugehörige[1])	
	Zahl	v. H.	Zahl	v. H.
A. Land- und Forstwirtschaft	766	2,9	1 290	2,0
B. Industrie und Handwerk .	10 723	40,2	23 511	37,2
C. Handel und Verkehr . .	8 699	32,6	19 120	30,3
D. Verwaltung, freie Berufe usw.	2 672	10,0	5 986	9,5
E. Gesundheitswesen, Wohlfahrtspflege	906	3,4	1 512	2,4
F. Häusliche Dienste usw. .	2 900	10,9	3 788	6,0
A. bis F. Erwerbstätige . .	26 666	100,0	55 207	87,4
G. Ohne Beruf (Rentner usw.)	5 086	.	7 932	12,6
Gesamtbevölkerung	.	.	63 139	100,0

die Eigenart des Flensburger Gewerbelebens die Kleinunternehmung kennzeichnend ist. Es wurden in dieser Gruppe gezählt:

Hauptbetriebe	1 600
Nebenbetriebe	24
Gewerbetätige Personen . .	10 308
Darunter Arbeiter	7 225

Eine Arbeiterschaft von rund 7000 Personen verteilt sich auf fast 1600 Betriebe. Sieht man näher zu, so bemerkt man, daß es nur ganz wenige Gewerbearten sind, die Betriebe mit einer größeren Arbeiterschaft aufweisen. So vor allem der Schiffsbau, der allein etwa den siebenten Teil der gesamten Flensburger Arbeiterschaft in sich aufnimmt. Daneben wären dann noch Ziegeleien, Maschinen- und Dampfkesselfabriken, Brauereien, Papierfabrik, Gasanstalt, Elektrizitätswerk als großgewerbliche Unternehmungen mit einer größeren Arbeiterschaft zu nennen. Doch alles, was es sonst an Gewerbebetrieben gibt, ist mehr oder weniger klein- und mittelgewerblicher Art.

	Niederlassungen	beschäftigte Personen	Darunter Arbeiter
Ziegelindustrie	6	115	102
Maschinenbau und Schiffbau	1	903	796
Bau von Kraft- und Arbeitsmaschinen . .	1	200	164
Bau von Holzbearbeitungsmaschinen . .	1	265	232
Bau von Maschinen für chemische und Nahrungsmittelindustrie	4	128	104
Schiffbau	1	338	319
Bau von Fahrrädern	1	183	175
Holzschleiferei und Papierherstellung . .	1	159	148
Kakao- und Schokoladenindustrie . . .	2	479	410
Gasanstalten	1	143	92
Elektrizitätswerke	1	154	111

[1]) Erwerbstätige einschl. ihrer nicht hauptberuflich erwerbstätigen Angehörigen.

Das Zurückbleiben einer großindustriellen Entwicklung hängt mit der geographischen Lage der Stadt zusammen. Umgeben von einer Landschaft, die keine wesentlichen Rohstoffe für industrielle und kommerzielle Zwecke hervorbringt, ist Flensburgs Wirtschaft beim Bezug von Rohstoffen zumeist auf den innerdeutschen Markt oder das Ausland angewiesen. In der einen wie in der anderen Hinsicht ist aber Flensburg, wenn man von der Einfuhr aus den Ostseerandstaaten absieht, gleich ungünstig gelegen. Der Bezug aus Deutschland macht einen Bahntransport erforderlich, der durch beinahe ganz Schleswig-Holstein führt und damit den Rohstoff gegenüber anderen Industrieplätzen, die weniger weit nördlich gelegen sind, wesentlich verteuert. Aber auch die Benutzung des Wasserweges kann nicht viel nützen, weil bei einer Einfuhr aus Übersee sich sowohl Fracht als auch Versicherungsgebühr mit dem Eintritt der Schiffe in die Ostsee erhöhen. Daraus ergibt sich, daß auch in dieser Hinsicht Flensburg ungünstiger gestellt ist als Nordseeplätze wie Hamburg, aber auch als Kiel und Rendsburg, die bei der Frachtraten- und Versicherungsgebührenrechnung wie Nordseehäfen behandelt werden. War es deshalb Kiel und Rendsburg noch möglich, eine größere Industrie zu entwickeln, so bestand für Flensburg diese Möglichkeit in weit geringerem Maße. Wobei noch zu beachten ist, daß sich die Ungunst der Lage auch beim Versand von Fertigprodukten nach Deutschland geltend machen würde. Auch in diesem Falle müßte Flensburg infolge der größeren Transportkosten mit einer höheren Unkostenquote rechnen als seine südlicher gelegenen Konkurrenten.

Die Versuche, größere Industrieunternehmungen anzusiedeln, wie sie vor dem Kriege gemacht wurden, sind deshalb in der Regel fehlgeschlagen. Konzentrationsbestrebungen innerhalb der deutschen Industrie bewirkten, daß bestehende Flensburger Fabriken eingingen. So mußte 1908 die große Reismühle stillgelegt werden. Auch eine Zündholzfabrik, eine Glashütte und andere mehr erlitten das gleiche Schicksal.

Dieser Vorgang setzte sich mit den nach der Inflation einsetzenden Rationalisierungsbestrebungen verstärkt fort. Ist es schon nicht möglich gewesen, die Eisenhütte in Rendsburg, die doch frachtlich relativ günstig am Kieler Kanal lag, aufrechtzuerhalten[1]), wieviel mehr mußte erst die Industrie Flensburgs gefährdet sein. Die beiden Flensburger Schokoladenfabriken wurden stillgelegt. Die Papierfabrik Reisholz A.-G. ist in ihrem Verbleiben in Flensburg gefährdet[2]).

Auch die nach dem Kriege eingeführten Staffeltarife der Reichsbahn haben die ungünstige geographische Lage Flensburgs nicht wett-

---

[1]) Ein weiteres von den wenigen schleswigschen Großunternehmungen, die Tönninger Werft mit ihren 800 Arbeitern, ist ebenfalls zum Erliegen gekommen.

[2]) Nach den Angaben des Betriebsleiters arbeitet die Flensburger Filiale besonders deshalb wenig rentabel, weil infolge der Tarifpolitik der Reichsbahn für Kohlen eine Mehrfracht von 30 000 RM pro Jahr entstehe und außerdem das Kohlensyndikat die Kohlenpreise für Flensburg nicht unerheblich teurer festgesetzt habe, als für Hamburg. Versuche, diese doppelte Benachteiligung Flensburgs zu beseitigen, sind zur Zeit im Gange.

machen können, weil die Fracht gleichwohl zu hoch bleibt. So macht z. B. die Mehrfracht für Schiffbaumaterial nach Flensburg gegenüber Bremen etwa 5,9 RM. pro Tonne aus. (Bericht der Industrie- und Handelskammer.)

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Industrie Flensburgs, soweit sie nicht Kleinindustrie ist und einen lokalen Absatzmarkt beliefert, auch aus Gründen, die nicht durch die Abtretung bedingt sind, schwer um ihre Existenz zu ringen hat.

Diese allgemeine ungünstige industrielle Lage wurde durch die Abtretung noch verstärkt. Denn durch sie wurde nun auch der lokale Absatzmarkt schwer in Mitleidenschaft gezogen. Der abgetretene Teil der Provinz war unbestrittenes Absatzgebiet der Flensburger Industrie gewesen. Hier brauchte sie auch nicht, wie in dem übrigen Teile des alten Herzogtums Schleswig, die Konkurrenz der südlicheren Städte, insbesondere Hamburgs, zu fürchten. In der Denkschrift des Magistrats der Stadt Flensburg[1]) wird angegeben, daß der Absatz nach Nordschleswig bei 55 von einer Umfrage erfaßten Industriefirmen um 95 % zurückgegangen sei.

Auch die Werftbetriebe haben unter der Abtretung insofern gelitten, als das lokal bedingte Reparaturgeschäft eine gewisse Einbuße erlitten hat. Doch wäre es irrig, wollte man die Minderbeschäftigung in ihrem gesamten Umfang auf die Abtretung zurückführen, vielmehr handelt es sich bei der großen Erwerbslosigkeit in der Werftindustrie um eine Erscheinung, die sich auch anderorts bemerkbar macht. Dagegen ist es richtig, wenn der Gewerkschaftssekretär Hein in seinem Bericht bemerkt, daß in der Vorkriegszeit Flensburg solche Krisen leichter ertragen konnte, „da die I. Zone ihrer ganzen wirtschaftlichen Struktur nach Arbeitskräfte in gewissem Umfange stets aufnehmen konnte. So wie jetzt noch von Flensburg aus die Landkreise Flensburg und zum größten Teile auch Südtondern, Schleswig und Husum ihren Bedarf an Dienstpersonal decken, so wurde in der Hauptsache auch früher bis zur Königsaue das Dienstpersonal (männlich und weiblich) für die Landwirtschaft und die damit im Zusammenhang stehenden handwerklichen Betriebe von Flensburg bezogen. Außerdem waren bedeutende Ziegeleien und Kiesgruben in der näheren Umgebung von Flensburg vorhanden, die ebenfalls einen großen Arbeitsbedarf hatten. Diese Möglichkeit eines Ausweichens vor der Krise auf das Land ist verschwunden. Darüber hinaus ist der Arbeitsmarkt belastet mit Ausgewiesenen, Flüchtlingen und besonders noch solchen Personen, die in der Vorkriegszeit auf Arbeitseinkommen nicht angewiesen waren".

Die Handelskammer Flensburg weist darauf hin, daß auch die Reederei überschüssige Bevölkerungsteile in sich aufgenommen habe. „Die Reedereiflotte Flensburgs war lange Zeit die größte der preußischen Seestädte, bis dann kurz vor dem Kriege Stettin ihr den Rang ablief. Immerhin umfaßten die Reedereien Flensburgs vor dem Kriege 96 Dampfer mit 119 000 Brutto Registertons, die vorwiegend in

---

[1]) Flensburgs wirtschaftliche und finanzielle Notlage nach der Abtretung Nordschleswigs. A. a. O. S. 23.

Trampfahrt beschäftigt waren.“ Nach dem Kriege gelang es den Flensburger Reedereien verhältnismäßig rasch, ihre Flotte wieder aufzubauen und mit 96 Schiffen und 95 852 Brutto Registertons annähernd die alte Stärke zu erreichen. Drei Reedereien konnten sogar von der Trampschiffahrt zur transatlantischen Linienschiffahrt nach westindischen und mexikanischen Häfen übergehen. Doch besteht die Gefahr, daß die Reedereien Flensburgs, welche die Linienschiffahrt nach Übersee betreiben, nach Hamburg abwandern, weil sie ohnehin dort Büros unterhalten müssen. Hinzu kommt die Höhe der Schiffsregistergebühren in Preußen, welche unter anderem veranlaßt hat, daß die Flensburger Reederei Horn bereits ihre 11 neuen Motorschiffe mit einer Bruttoregister-Tonnage von 30 775 in Hamburg hat eintragen lassen.

Aber auch die Flensburger Küstenschiffahrt geht zurück. Hier handelt es sich um Verluste, die unmittelbar durch die Abtretung bewirkt wurden. Auf der Flensburger Förde liegt der Verkehr ausschließlich in der Hand der Vereinigten Flensburg-Eckensunder- und Sonderburger Dampfschiffahrtsgesellschaft. Ihre Dampfer vermitteln den gesamten Personen- und Frachtenverkehr auf der Förde, sowie auch darüber hinaus nach Dänemark und den anderen Häfen Schleswig-Holsteins. Der Gesamtverkehr dieser Gesellschaft betrug 1911: 1,2 Mill. Personen und 1,3 Mill. Zentner Frachtgüter bei einer Anzahl von 28 Schiffen. Von dieser Reederei wird berichtet, daß sie im Gegensatz zu den 1,2 Millionen im Jahre 1911 im Jahre 1926 nur 400 000 Personen beförderte.

Die schwersten Einbußen aber mag Flensburgs Handel erlitten haben. Ganz auf die Befriedigung eines Lokal- und Nachbarschaftsbedarfes eingestellt, bedeutete die Abtretung eine regelrechte Amputation. Das gilt sowohl von dem Groß- wie von dem Einzelhandel. Gerade der letztere, um mit ihm zu beginnen, hatte in Flensburg geblüht. Die Industrie- und Handelskammer weist darauf hin, daß Flensburg über einen Einzelhandel verfügt habe, der seiner Größe und Struktur nach weit über den Rahmen einer Stadt mit 65 000 Einwohnern hinausging. Es lag das daran, daß Flensburg als einzige größere Stadt des nördlichen Teils der Provinz eine besondere Anziehungskraft auf die ländliche Bevölkerung ausübte. Die außerordentliche Fülle von gut geleiteten und schön ausgestatteten Einzelhandelsgeschäften konnte mit denen von Kiel und Lübeck wetteifern. Jetzt hat der Flensburger Kleinhandel einen guten Teil seiner Abnehmerschaft verloren. Der Großhandel handelte mit allen Artikeln, welche eine landwirtschaftlich stark durchsetzte Provinz benötigt (Getreide, Futter- und Düngemittel, Eisen und Eisenwaren, Porzellan, Glas, Papier, Öle und Fette, Farben, Zucker, Kolonialwaren, Textilien, Schuhwaren, Holz, Kohlen, Baustoffe). Da die Bevölkerung der Provinz infolge der abgesonderten Lage gegen Fremde zurückhaltend und in ihren Gebräuchen konservativ ist, hatte der Flensburger Großhandel einen natürlichen Vorsprung vor der Konkurrenz aus dem inneren Deutschland. „Nicht einmal der Hamburger Kaufmann kam in diesem Gebiete recht vorwärts.“ (Bericht der Handelskammer.)

Neuerdings macht sich dagegen auch beim Großhandel die Tendenz

bemerkbar, nach Hamburg abzuwandern. So haben sich nach dem Bericht der Handelskammer erst in letzter Zeit wieder einige Großkaufleute entschlossen, ihren Sitz nach Hamburg zu verlegen. Auch nach Skandinavien sind bereits solche abgewandert. Gerade vorwärtsstrebenden Persönlichkeiten scheinen die Wirtschaftsmöglichkeiten in Flensburg zu beengt zu sein. Haben wir schon bei der Betrachtung der industriellen Verhältnisse gefunden, daß durch die Frachten die Gestehungskosten der Waren zu hoch werden, so macht sich das gleiche natürlich auch beim Handel geltend. Die Seebeförderung Hamburg—Esbjerg oder Lübeck—Kolding—Aarhus dürfte sich durchweg billiger stellen als der Landtransport über Flensburg. Auch hinsichtlich des Imports ist dadurch die Lagerhaltung in Flensburg, soweit die Ware nach Deutschland weitergehen soll, so gut wie ausgeschlossen, zum mindesten erschwert. Hinzu kommt, daß die Tarifpolitik der Reichsbahn zwar Ausnahmetarife für Seehäfen kennt, aber die gleichen Frachtvergünstigungen für die Beförderung über die trockene Grenze nach Jütland nicht zuläßt. An einem Sonderfall konnte von der Handelskammer nachgewiesen werden, daß für das an der Flensburger Förde gelegene Gravenstein sich der Bezug von einem Waggon Haus- und Küchengeräte auf Grund des Seehafenausnahmetarifs um etwa 300 RM. billiger stellt als bei dem Bezuge nach Flensburg, sofern die Ware, wie geschäftsüblich, hier zunächst auf Lager genommen und dann über die trockene Grenze in Teilpartien weiter versandt wird.

Wir finden also auch bei diesem Gewerbezweige wieder, daß seine schon von Haus aus ungünstige Lage infolge der Abtretung noch schlechter geworden ist. Gerade das umstrittene nördliche Absatzgebiet ist verloren gegangen. Der Handel nach Süden ist durch Rückfracht belastet, der nach Innerdeutschland kommt kaum in Frage. Außerdem ist die Abschnürung des natürlichen Absatzgebietes so plötzlich erfolgt, daß dem Handel kaum die Möglichkeit blieb, sich darauf einzustellen. Die Handelskammer meint, daß, wenn wirtschaftliche Gesichtspunkte bei der Abtretung berücksichtigt worden wären, für den Warenaustausch nach der I. Zone zum mindesten Übergangsbestimmungen hätten getroffen werden müssen. Statt dessen enthält die dänische Gewerbegesetzgebung Bestimmungen, nach denen ausländischen Großhändlern die Bereisung des platten Landes untersagt ist. Die alten persönlichen Beziehungen des Flensburger Großhandels mit Nordschleswig haben sich deshalb sehr schnell gelockert. Dem Absatz ins abgetretene Gebiet stehen ferner zolltechnische Schwierigkeiten entgegen. Protektionistische Maßnahmen der dänischen Regierung (Zwang zur Herkunftsbezeichnung bei gewissen Waren) wirken ebenfalls exporthemmend. Daneben macht sich noch die direkte Absatzpolitik der deutschen Syndikate und einzelner Fabriken für den Großhandel Flensburgs nachteilig bemerkbar.

Was die tatsächlichen Verluste des Großhandels infolge der Abtretung angeht, so besitzen wir dafür in der bereits genannten Denkschrift des Magistrats der Stadt Flensburg[1]) eine Statistik, die auf einer

[1]) Flensburgs wirtschaftliche und finanzielle Notlage nach der Abtretung Nordschleswigs, a. a. O. S. 19.

Umfrage bei 52 Großhandelsfirmen beruht. Der Gesamtumsatz dieser 52 Firmen nach Nordschleswig ist nach dieser Statistik gegenüber 1913 um 88,5 %. zurückgegangen:

Branche	Zahl der Firmen	Umsatz nach Nordschleswig		
		1913 Goldmark.	1913 in % des Gesamtumsatzes	1926 Reichsmark
Kolonialwaren	12	5 300 000	60%	300 000
Farben	6	475 000	60%	20 000
Manufaktur	5	600 000	50%	300 000
Schuhgroßhandel	1	70 000	—	17 000
Stabeisen usw.	3	400 000	50%	10 000
Eisenwaren, Hausstandsartikel, Glas, Porzellan und Steingut	5	900 000	40%	200 000
Bäckereibedarfsartikel . .	3	150 000	—	—
Getreide- und Futtermittel .	3	1 300 000	25%	—
Baumaterialien	5	960 000	40%	120 000
Holz	3	700 000	35%	40 000
Pferde	6	800 000	—	350 000
Insgesamt . . .	52	11 655 000		1 357 000
Kohlen	Rückgang des Kohlenimports auf $^3/_5$ der Vorkriegszeit. (Von 200 000 t auf etwa 80 000 t.)			

Unter Umständen wäre es auch möglich, aus den Gewerbereinerträgen Schlüsse zu ziehen. Doch muß dabei beachtet werden, daß auch andere Ursachen an dem Rückgange mitgewirkt haben. Vergleichen wir die Reinerträge des Groß- und Kleinhandels der Jahre 1913 und 1925 miteinander, so finden wir einen Rückgang bis zu 50 %. Zu den folgenden Zahlen muß jedoch bemerkt werden, daß die Art der verglichenen Betriebe nicht festgestellt werden kann, und daß aus den Angaben der Handelskammer nicht hervorgeht, ob die Kaufkraft der Mark vor und nach dem Kriege entsprechend berücksichtigt wurde. Aus diesem Grunde haben die Zahlen nur sehr bedingten Wert.

	Jahr	Zahl der veranlagten Betriebe	Reinertrag insgesamt RM bzw. M	Reinertrag im Durchschnitt RM bzw. M
I. Großhandel[1]	1913	72	795 000	11 150
	1925	76	354 000	4 665
II. Einzelhandel	1913	684	4 039 000	5 905
	1925	731	2 778 000	3 800

[1]) Beim Großhandel findet sich die Bemerkung, daß die Verluste der nicht veranlagten Betriebe ungefähr 440 000 RM für 1925 betragen. Werden diese Verluste von dem Reinertrag der anderen Firmen abgerechnet, so bleibt für den Großhandel im Durchschnitt überhaupt kein Reinertrag übrig. (Die Daten sind dem Bericht der Handelskammer entnommen.)

Das Bankgewerbe ist in diesen Zahlen nicht einbegriffen. Flensburg war der zentrale Geldmittelpunkt für große Teile des nordschleswigschen Gebietes. Gelder, die die Landwirtschaft im Sommer als Betriebskapital benötigte, wurden nach der Ernte zum großen Teil wieder frei, so daß diese durch die Banken dem Handel und der Industrie zur Verfügung gestellt werden konnten. Es galt dies insbesondere auch für Gräserkredite, d. h. für Gelder zum Aufkauf von Vieh, das den Sommer hindurch zur Mast auf die Marschen ging. Auch hier mußte die Abtretung schwere Verluste im Gefolge haben. Ziffernmäßige Angaben stehen uns indes nur für den Geschäftsverkehr der Reichsbankstelle Flensburg zur Verfügung. Ihr Gesamtumsatz betrug 1926 79,2 % des des Jahres 1913. Am Großhandelsindex (Jahresdurchschnitt 1926: 134,4) gemessen, erreicht der Gesamtumsatz der Reichsbankstelle Flensburg im Jahre 1926 sogar nur 54,1 % des letzten Vorkriegsjahres[1]).

Was das Handwerk anbetrifft, so hatte es nach den Angaben des Magistrats[2]) „vor dem Kriege weit über das lokale Geschäft hinauszugreifen vermocht. Es war in den angrenzenden Teilen Nordschleswigs für den Bezug und die Vergebung von größeren und Spezial-Handwerksarbeiten führend und fand dort einen nicht unwesentlichen Teil seiner Existenzgrundlage". Die Abtretung Nordschleswigs mußte es deshalb aufs schwerste treffen. Außerdem darf nicht übersehen werden, daß das Flensburger Handwerk durch die Abtretung auch insofern beeinträchtigt wurde, als es durch die mißliche Lage, in die Handel und Industrie gerieten, in Mitleidenschaft gezogen wurde. Es kam hinzu, daß die in der Industrie erwerbslos Gewordenen sich als Handwerker niederzulassen suchen und dadurch eine Übersetzung des Handwerkerstandes herbeiführen. Eine Vermehrung der Anzahl der Handwerker im Verhältnis zur Bevölkerungszahl hat zwar überall stattgefunden. Die Stadt Flensburg aber steht darin von allen Kreisen des Kammerbezirks an erster Stelle. Die Flensburger Handwerkskammer[3]) führt für das Jahr 1919 als Gesamtzahl der organisierten und nichtorganisierten Handwerksbetriebe 941 an, dagegen für 1925 die schier unglaublich hohe Zahl von 1661. Die Übersetzung des Handwerks ist so groß, daß der Magistrat der Stadt Flensburg bei Vergebung städtischer Aufträge an Handwerker eine vierjährige Karenzzeit[4]) festgesetzt hat. Was die Schäden angeht, die das Handwerk infolge des Beschäftigungsausfalles nach der Abtretung tatsächlich erlitten hat, so sei dafür auf den Bericht, den die

---

[1]) Flensburgs wirtschaftliche und finanzielle Notlage nach der Abtretung Nordschleswigs, a. a. O. S. 18.

[2]) Flensburgs wirtschaftliche und finanzielle Notlage nach der Abtretung Nordschleswigs, a. a. O. S. 25.

[3]) Jahresbericht der Handwerkskammer zu Flensburg für das Geschäftsjahr 1925/26, S. 117.

[4]) D. h., daß bei Vergebung handwerksmäßiger Arbeiten und Lieferungen durch die Stadt nur solche selbständige Handwerksbetriebe berücksichtigt werden, deren Inhaber die Meisterprüfung in ihrem Gewerbe abgelegt und nach Ablegung der Meisterprüfung vier Jahre selbständig das Handwerk ausgeübt haben.

Handwerkskammer dem Enquete-Ausschuß erstattet hat[1]), verwiesen. Zu Schlusse sei nur noch bemerkt, daß der Beschäftigungausfall nach der Abtretung deshalb besonders schlimme Folgen haben mußte, weil einer Ausbreitung des Flensburger Handwerks nach Süden hin das kräftig entwickelte Handwerk der Städte Schleswig und Husum gegenübersteht.

Zu allen diesen unmittelbaren und mittelbaren Schädigungen kamen die Verluste, die die freien Berufe erlitten haben. In einem Ergänzungsberichte vom September 1927 macht der Oberbürgermeister der Stadt Flensburg darauf aufmerksam. Er weist nach, daß die Flensburger Anwälte ein Drittel ihres Tätigkeitsbereiches verloren hätten. Ähnliches sei von den Ärzten, vor allem den Spezialärzten, zu sagen. Damit im Zusammenhang stehe, daß auch die Apotheken gelitten hätten, zumal ein dänisches Verbot bestehe, Arzneimittel über die Grenze zu bringen. Es wird auch erwähnt, daß die Diakonissenanstalt in Flensburg seit der Grenzziehung ein Drittel der ihr in Form von Haussammlungen und freien Zuwendungen zugeflossenen Mitteln verloren habe. Die Privatarchitekten hätten außerhalb der Stadt fast nur im Norden ihr Tätigkeitsfeld gehabt, weil im Süden die Architekten Kiels, Rendsburgs und Schleswigs gewirkt hätten. Die Flensburger höheren Schulen hätten eine Einbuße von 84 % ihrer aus der abgetretenen I. Zone kommenden Schüler gegenüber dem Jahre 1919 zu verzeichnen. Weiter hebt der Oberbürgermeister die Schädigungen hervor, die der Kommune als solcher mit dem Ausfalle an Gewerbesteuererträgen infolge des allgemeinen Rückgangs des gewerblichen Lebens erwachsen seien.

Aus der Umsatzsteuerstatistik geht erfreulicherweise hervor, daß Flensburg von der seit 1925 eingetretenen allgemeinen Besserung der Wirtschaftslage nicht unberührt geblieben ist. Im Finanzamt Flensburg betrug der Umsatz

1925	127	Millionen RM
1926	136	„ „
1927	157	„ „

hatte also in drei Jahren um 23,5 % zugenommen. Zweifellos ein sehr erfreulicher Tatbestand! Die Umsatzsteigerung blieb hinter der der Provinz nur um ein Geringes zurück. Doch ist dabei zu beachten, daß bei den schweren Rückschlägen, die gerade Flensburg infolge der Abtretung erlitten hatte, jede Umsatzsteigerung prozentual schärfer zum Ausdruck kommen muß als in Wirtschaftsgebieten, die auf einen solchen Tiefstand ihres Erwerbslebens nicht herabgedrückt worden waren.

Neben den Schädigungen, die Flensburg infolge der Gebietsabtretung erlitten hat, treten die der anderen Produktionsstätten weit zurück. Doch hören wir auch von dieser Seite her Klagen.

---

[1]) Die wirtschaftliche Schädigung des Flensburger Handwerks durch die Abtretung Nordschleswigs an Dänemark. Ergänzungsbericht zu den Ausführungen der Industrie- und Handelskammer Flensburg über „Die Wirtschaftsveränderungen im schleswigschen Grenzgebiet infolge der Abtretung der ersten Zone an Dänemark“ an den Enquete-Ausschuß erstattet von der Handwerkskammer zu Flensburg. Seite 2 ff.

So wird aus Schleswig berichtet, daß der Verlust des nördlichen Absatzgebietes zu einer Schädigung der Leder-, Tauwerk-, Möbel-, Dachpappen- und Mühlenindustrie geführt habe. Auch der Handel mit Manufakturwaren, Baumaterialien, Getreide und landwirtschaftlichen Maschinen, sowie das Versicherungswesen seien in Mitleidenschaft gezogen worden. Außerdem werde für Schleswig eine Verstärkung dieser Schädigungen dadurch herbeigeführt, daß die Wirtschaft Flensburgs wegen ihrer größeren Leistungsfähigkeit mit Erfolg bestrebt sei, ihr Absatzgebiet nach Süden auszudehnen.

Auch die Handelskammer Kiel spricht von Absatzschädigungen ihrer Interessenten. Am stärksten seien sie beim Eisenhandel, der Mühlenindustrie, dem Handel mit Mühlenfabrikaten und dem Handel mit Käse und Fettwaren. Eine gewisse Einbuße hätten auch der Handel mit Baumaterialien, Kolonialwaren und der mit Papierwaren erlitten. Alle diese Schädigungen würden deshalb besonders fühlbar, weil der Entwicklungsbereich für den Kieler Handel vor allem im Norden läge, während im südlicheren Teile der Provinz mit der starken Konkurrenz Lübecks und Hamburgs zu rechnen sei.

Ähnliches ist über Rendsburg zu sagen; auch seine Wirtschaft hat zweifellos unter der Abtretung gelitten. So hat unter anderem die chemische Düngerfabrik etwa ein Drittel ihres Absatzgebietes verloren.

III. Die Anpassungsbestrebungen

1. Der Grenzentschädigungsfonds (100 Millionen-Fonds)

Die Abtretung erfolgte in einer Zeit schwerster nationaler Bedrängnis, in einer Zeit geschwächter Wirtschaft und zunehmenden Währungsverfalls. Aus eigener Kraft wäre die Provinz, deren Wirtschaftsleben sich ohnehin eines kräftigen Pulsschlages nicht erfreute, kaum imstande gewesen, die ersten Mittel aufzubringen, die für die Behebung der unmittelbar erlittenen Schäden erforderlich waren. Es darf nicht in Vergessenheit geraten, daß der damalige Staat den Versuch machte, helfend einzugreifen.

Am 1. April 1920 wurde vom Preuß. Staatsministerium beschlossen, aus dem für die gesamten Abstimmungsgebiete früher bewilligten 500 Millionen-Fonds 100 Millionen für die II. Zone in Nordschleswig aufzuwenden. Diese 100 Millionen sollten zur Schadloshaltung und Wiedergutmachung von Schäden solcher Korporationen und Personen in der II. Zone verwandt werden, die eine Einbuße an ihrem Vermögen oder sonstige schwere Nachteile infolge des Krieges und seiner Folgen erlitten hatten. Doch sollten nur tatsächliche Schäden, nicht etwa auch entgangene Gewinne, berücksichtigt werden.

Nach eingehenden Beratungen wurden vom Oberpräsidenten der Provinz Richtlinien über die Verteilung der Gelder aufgestellt. Grundsätzlich sollte von der Erstattung von Einzelschäden abgesehen werden, um eine Verzettelung der Mittel zu verhüten. Vielmehr sollte der Fonds dazu verwandt werden, „Veranstaltungen und Einrichtungen ins Leben zu rufen oder zu fördern, die die wirtschaftlichen Verhältnisse

der II. Zone oder Teile dieses Gebietes im ganzen zu heben geeignet seien". Im einzelnen sollten anerkannt werden Forderungen:

1. bei denen vor und während der Abstimmung amtlich Zusagen gemacht worden waren, wie es unzweideutig gegenüber dem Flensburger Freihafenprojekt und gegenüber gewissen Überteuerungen bei Wege- und Wasserbauten im Landkreise Südtondern geschehen war;

2. auf Erstattung von Abschneidungsschäden infolge der neuen Grenzziehung;

3. auf Beihilfen zur Ausführung von Meliorationsprojekten in den Landkreisen Flensburg und Südtondern;

4. auf Überteuerungsbeihilfen zur Fortführung von Arbeiten, die im Interesse der Erwerbslosenfürsorge in diesen beiden Kreisen bereits in Angriff genommen worden waren;

5. auf Gewährung von Baubeihilfen zur Linderung der infolge der Zuwanderung von Nordmarkdeutschen gesteigerten Wohnungsnot;

6. auf Entschädigung der Kreisbahn des Landkreises Flensburg;

7. auf Ersatz der für die Durchführung der Vollkanalisation von der Stadt Flensburg gemachten Aufwendungen, weil dieses Unternehmen in Angriff genommen war, um erwerbslose Arbeiter zu beschäftigen und gegen den dänischen Stimmenkauf stark zu machen;

8. auf Beihilfe zur Errichtung eines Silospeichers am Flensburger Hafen;

9. auf Sanierung des hart mitgenommenen Seebades Westerland;

10. auf Erstattung von Schäden, die der Fischerei durch den Verlust der nördlichen Fanggründe entstanden waren.

Über die auf Grund dieser Richtlinien vorzunehmende tatsächliche Verteilung der Gelder wurde folgendes bestimmt:

A. Flensburg Stadt:

1. Für den Freihafenbau 27 500 000 M.
2. Für den Bau eines Silospeichers 4 500 000 M.
3. Für die Durchführung der Vollkanalisation 4 000 000 M.
4. Für Wohnungsbau 8 000 000 M.
5. Als Ausgleichsfonds 3 500 000 M.

Insgesamt entfielen demnach allein auf die Stadt Flensburg 47 500 000 M.

B. Landkreis Flensburg:

1. Für Kleinbahnen 500 000 M.
2. Für die Verlegung des Landratsamts nach Sörup 21 000 M.
3. Für Elektrisierung und Meliorationen 6 000 000 M.
4. Zur Behebung von Abschneidungsschäden 2 260 000 M.
5. Für Wohnungsbau 1 000 000 M.
6. Als Ausgleichsfonds 2 719 000 M.

Insgesamt also: 12 500 000 M.

C. Landkreis Südtondern

1. Für Meliorationen	8 000 000 M
2. Für Wegebauten	5 000 000 „
3. Für Wohnungsbau	2 500 000 „
4. Als Ausgleichsfonds	2 500 000 „
5. Für die Gemeinde Westerland	5 000 000 „
Zusammen	23 000 000 „

D. Fischereifonds:

2 500 000 M.

Dieser Verteilungsplan, der für die drei Kommunalverbände 85½ Mill. M. auswarf, wurde vom Staatsministerium am 29. Oktober 1920 genehmigt. Die restlichen 14½ Mill. M. wurden für Volkshochschulen, für Volksbüchereien, für freies Bildungswesen, für die Errichtung einer landwirtschaftlichen Winterschule in Niebüll, für ein landwirtschaftliches Seminar in Flensburg, für die gewerblichen und kaufmännischen Fortbildungsschulen, für das Kunstgewerbemuseum, das Theater und Orchester in Flensburg und für die Jugendpflege ausgeworfen.

Sehr bald, nachdem dieses große Programm ausgearbeitet worden war, setzte die Hochinflation ein, die Millionen verflüchtigten sich. Gleichwohl bleibt das Programm ein historisch bedeutsames Dokument, weil es zeigt, welche Wiedergutmachungsaufgaben man damals für am dringlichsten hielt, und welche Aufwendungen man im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel für den einzelnen Zweck zu machen gedachte. Kein Posten, der nicht das Ergebnis sorgsamer Berechnungen und Abwägungen gewesen wäre. Ideal gesehen, stellt das Programm ein Glanzstück deutscher Beamtenarbeit dar. Daß es materiell nicht in der beabsichtigten Weise ausgeführt werden konnte, entbehrt nicht der Tragik. Doch war die Arbeit auch nicht umsonst getan. Die in dem Programm aufgestellten Richtlinien sind nicht wieder aufgegeben worden. Mochte auch die Flut der Inflation die 100 Millionen fortspülen, mutatis mutandis sind im Laufe der nächsten Jahre die wichtigsten Stücke des Programms aller finanziellen Schwierigkeiten zum Trotz doch ausgeführt worden.

2. Die Anlage des Flensburger Freihafens.

Die Verteilung des 100 Millionen-Fonds zeigt, in wie hohem Maße eine Hilfe für die Stadt Flensburg als erforderlich erachtet wurde. Der Hauptteil des Fonds war Flensburg zugedacht. Zweifellos mit Recht. Flensburg war, wie unsere früheren Ausführungen gezeigt haben, von der Abtretung am Lebensnerv seines kommerziellen und industriellen Seins getroffen worden. Gab es überhaupt eine Möglichkeit, diesen Schaden zu heilen? Es mußte nach Mitteln und Wegen gesucht werden, um dem Flensburger Gewerbeleben die Möglichkeit zu geben, seine alten Kunden im abgetretenen Gebiet trotz deren neu erworbener Staatsangehörigkeit weiterhin zu beliefern, zugleich aber auch erstrebt werden, dem Handel Flensburgs neue Wirtschaftsgebiete zu erschließen.

Nach Ansicht der Handelskammer Flensburg schien die einzige Möglichkeit, diese Ziele zu erreichen, in der Gewährung von Erleichterungen in der zolltechnischen Behandlung seines Warenverkehrs zu liegen. Dabei wurde an die Anlage eines Freihafens gedacht, der die Veredelung und Verarbeitung anlangender Waren außerhalb des Zollinlandes und darauf ihre Wiederausfuhr erlaube und auch gleichzeitig Platz genug böte, um auch größeren, schiffsladungsweise ein- und wieder ausgehenden Warenmengen als Umschlagsplatz zu dienen. Nur durch einen Freihafen könne sich Flensburg der Konkurrenz der benachbarten ausländischen Freihäfen erwehren und dem deutschen Handel den gebührenden Anteil am Ostseehandel sichern. (Denkschrift der Handelskammer Flensburg vom 30. Mai 1919.)

Man versprach sich davon eine Belebung des Getreidehandels, der in dem Freihafen Importgetreide einer Vorreinigung unterziehen könne, wie es auch im Hamburger Freihafen in großem Maßstabe geschähe. Erst dadurch werde es möglich, ganze Schiffsladungen vom Schwarzen Meere oder La Plata nach Flensburg kommen zu lassen, um sie dann weiterzuverkaufen, ohne den Hamburger oder einen dänischen Freihafen zur Vorreinigung benutzen zu müssen. Als weitere Freihafen-Interessenten kämen Getreidemühlen, Futterstoffabriken, Malzfabriken, Ölmühlen mit angegliederten Margarinefabriken, Gerbereianlagen, Kaffeeröstereien und, was für Flensburg besonders wichtig sei, das Spirituosengeschäft in Frage. Freilich bestände gegenüber Hamburg eine Frachtverteuerung um 2½%, doch glaubte die Handelskammer, daß diese durch die günstige Lage Flensburgs zu den Ostseehäfen wettgemacht werden würde.

Diese Gedanken wurden dem Preußischen Staatsministerium in einer Denkschrift vom 30. Mai 1919 unterbreitet. In Berlin zeigte man sich geneigt, Flensburg ein Zollausschlußgebiet nach dem Muster des Emdener Freihafens zu gewähren. Doch das genügte den Wünschen der Handelskammer nicht, da das Regulativ für Emden lediglich gestattete, Betriebe für Ausrüstung und Reparatur von Schiffen im Freihafen anzusiedeln. Es wurde daher auf die Vorstellungen der Handelskammer hin beschlossen, eine Erweiterung der Freihafenvorrechte für Flensburg insofern vorzunehmen, als außer der Ausrüstung und Ausbesserung von Schiffen private Industriebetriebe zu Veredelungszwecken unter denselben Bedingungen zugelassen werden sollten, unter denen für sie im Innern des Zollgebietes auf Grund der Veredelungsverordnung von 1906 (§ 2) ein zollfreier Veredelungsverkehr genehmigt werden würde.

Damit war der Weg für den Bau des Freihafens frei. Die Finanzierung des Unternehmens schien durch den 100 Millionen-Fonds gesichert zu sein. Später mußte aber Preußen infolge der durch die fortschreitende Inflation eingetretenen Geldentwertung mehrmals weitere hohe Zuschüsse leisten, damit der Bau durchgeführt werden konnte. Auch ließ sich eine wesentliche Einschränkung des Bauprogramms nicht umgehen. Der verkleinerte Freihafen wurde am 17. August 1922 eröffnet, nachdem schon am 15. Mai desselben Jahres der Silospeicher des Hafens der Benutzung übergeben worden war.

Der Freihafen hat eine feste Kaimauer von 100 m Länge und 8 m Wassertiefe, ferner eine solche von 350 m mit 7 m Wassertiefe. Letztere kann durch Ausbaggerung ebenfalls auf 8 m Tiefe gebracht werden. Da die Bauausführung in die Inflationszeit fiel, können die Anlagen im wesentlichen als abgeschrieben angesehen werden.

Die an die Anlage des Freihafens geknüpften Erwartungen haben sich bisher nicht erfüllt. Helander gibt uns dafür sprechende Zahlen: Im Jahre 1925 waren im Freihafen Flensburg 252 Schiffe mit 32 203 t Waren eingelaufen. Die Zahl der ausgelaufenen Schiffe betrug 214 mit 4307 t Waren. Da nun Helander nur die ausgeführten Waren für ein Werturteil als maßgebend erachtet, kommt er zu dem Schluß, daß der gesamte Flensburger Freihafenverkehr im Jahre 1925 nur der Leistung eines einzigen kleineren Mittelschiffes entsprochen habe[1]). Aber auch wenn man die eingeführten Waren ebenfalls zur Beurteilung heranzieht, ergibt sich klar, daß der Freihafenverkehr Flensburg eine Enttäuschung bedeuten mußte, wobei allerdings der Einwand der Handelskammer, daß ein Freihafen eine gewisse Zeit für seine Entwicklung benötige, nicht unberechtigt zu sein scheint.

Auch die Ansiedlung von Veredlungsindustrien ist nicht in Gang gekommen. Der Grund lag nach Ansicht des Magistrats (Schreiben vom 28. Januar 1924) in der Langsamkeit des Zulassungsverfahrens. „Der für die Zulassung von industriellen Betrieben im Flensburger Freihafen vorgeschriebene Weg habe sich in der Praxis als zu weitläufig erwiesen.“ Als dann schließlich erreicht wurde, daß das Zulassungsverfahren beschleunigt wurde (Schreiben des Finanzministers vom 14. Februar 1924), tauchte schon im Mai 1924 ein neues Hindernis auf, indem die bisherige Übung, wonach nur für die ausländischen Rohstoffe die Voraussetzung des § 2 der Veredelungsverordnung zuzutreffen brauchte, aufgegeben und auch für inländische Stoffe der Nachweis geführt werden mußte, daß durch ihre Verwendung eine Schädigung der heimischen Wirtschaft nicht entstehe.

Diese angeblich zum Schutze der deutschen Industrie erfolgte Auslegung stellt die Freihafenbetriebe wesentlich ungünstiger als die im Zollinlande arbeitenden Veredelungsbetriebe, da für die letzteren diese Auslegung nicht gelten sollte. Außerdem wurden dadurch die Zulassungsgenehmigungen noch mehr erschwert und damit langwieriger. Die Handelskammer Flensburg wehrte sich deshalb gegen diese neuen Bestimmungen, indem sie betonte, daß ein Freihafen in Flensburg bei seiner peripherischen Lage keine Schädigung der deutschen Industrie herbeiführen könne.

Wieder wurde den Wünschen Flensburgs nachgegeben, indem der Reichsrat am 27. November 1924 beschloß, daß ausnahmweise in besonders gelagerten Fällen, wenn eine erhebliche Schädigung des gesamten heimischen Wirtschaftslebens nicht eintrete, Freihafenbetriebe auch dann zugelassen werden sollten, wenn nicht für alle zur Bearbeitung gelangenden, sondern nur für die aus dem Ausland zu beziehenden Stoffe die Voraussetzungen des Veredelungsverkehrs vorlägen.

---

[1]) Helander: Die internationale Seeschiffahrtskrise S. 280.

Zugleich wurde anerkannt, daß für den Zollausschluß Flensburgs die allgemeinen Voraussetzungen für die Zulassung von Ausnahmen gegeben seien (Reichszentralblatt von 1925 Jahrg. 53). Obwohl durch diesen Beschluß der Freihafen Flensburg gegenüber anderen Ostseehäfen begünstigt wurde, sah man sich schließlich doch genötigt, den Freihafen zu verpachten, und zwar an die Firma „Zentraldirektion Schenker & Co." (Vertrag vom 7. November 1925). Diese Firma hat auch die Hafenanlagen von Berlin und Wilhelmshaven-Rüstringen gepachtet. Der Magistrat der Stadt Flensburg, der bislang den Freihafen verwaltet hatte, hoffte, daß die Firma infolge ihrer ausgedehnten Geschäftsbeziehungen leichter in der Lage sein werde, den Hafenverkehr zu beleben. Wieweit die Erwartungen in Erfüllung gegangen sind, läßt sich noch nicht ersehen.

Ein weiterer Grund dafür, daß der Freihafenbetrieb nicht in Flor kommen wollte, wird von den Flensburger Interessenten darin gesehen, daß ihre ursprüngliche Hoffnung, allein unter den Ostseehäfen einen Freihafen zu bekommen, nicht in Erfüllung gegangen war. Bereits durch Beschluß des Reichsrats vom 30. März 1920 waren nämlich den sämtlichen Zollausschlußgebieten ein Veredelungsverkehr gleich dem des Flensburger zugebilligt worden. Dadurch wäre, so meinte man, Flensburg in die prekäre Lage gekommen, außer mit der Konkurrenz der Auslandshäfen auch noch mit der der deutschen Zollausschlußgebiete des ganzen Ostseebereichs kämpfen zu müssen. Vor allem wurde die Anlage des Kieler Freihafens als eine schwere Schädigung der Flensburger Interessen empfunden.

Inwieweit war das berechtigt? Hat die Anlage des Kieler Freihafens tatsächlich dem Flensburger Abbruch getan? Die Frage läßt sich, was die Anlage von Industrieunternehmungen anbetrifft, wohl ohne weiteres negativ beantworten, da im Kieler Freihafen — von einer kleinen Spritfabrik abgesehen — kein Veredelungsbetrieb sich niedergelassen hat. Von einem Abzug von Firmen aus Flensburg kann also keine Rede sein. Im übrigen aber läßt sich nicht leugnen, daß Kiel dank seiner frachtgünstigen Lage am Nordostseekanal vor Flensburg vieles voraus hat. In der atlantischen Fahrt werden nach Hamburg wie nach Kiel dieselben Frachtraten berechnet, während nach den anderen Ostseehäfen höhere Frachtsätze und höhere Versicherungsprämien zur Anrechnung kommen. Kiel ist daher durchaus in der Lage, einen Umschlagsverkehr von und nach den Ostseehäfen, der bisher in der Hauptsache vom Hamburg betrieben wird, an sich zu ziehen.

Flensburg dagegen liegt sehr ungünstig tief landeinwärts, abseits der großen Verkehrsstraße des Kieler Kanals. Als Umschlagshafen für atlantische Güter, die nach Ostseehäfen verfrachtet werden sollen, kann es deshalb schwerlich in Betracht kommen. Doch würde es eine Verletzung wirtschaftlicher Gesetze bedeutet haben, hätte man Flensburg zuliebe, dessen Freihafen nur auf lokalem Gebiet eine Bedeutung erlangen kann, Kiel die Anlage seines mit besseren Aussichten verknüpften Freihafens verbieten wollen.

Alles in allem genommen, wird man sagen müssen, daß die Aus-

sichten Flensburgs, auf der Basis einer Stärkung seiner Überseebeziehungen den Verlust seines nördlichen Hinterlandes ausgleichen zu können, einigermaßen skeptisch zu beurteilen sind. Der goldene Boden des Flensburger Handelsgewerbes hat von jeher auf der Belieferung seines unmittelbaren Hinterlandes beruht. Selbst wenn es gelingen sollte, den Güteraustausch Deutschlands mit Dänemark zu verstärken, würde den Hauptvorteil davon nicht Flensburg, sondern frachtgünstiger gelegene Plätze wie Hamburg und Kiel haben. Denn das in seinem Nachbarschaftsbereich gelegene Gebiet der dänisch gewordenen I. Zone ist ohnehin infolge der Grenzziehung einer wirtschaftlichen Stagnation überantwortet worden. Das Flensburger Problem läßt sich u. E. nur auf die Weise lösen, daß man Flensburg im Süden gibt, was es im Norden verloren hat, nämlich verstärkte Absatzmöglichkeiten im deutsch gebliebenen Teile Nordschleswigs. Das ist zu erreichen durch eine Landeskulturpolitik, die für Flensburgs Absatz eine kaufkräftigere und vermehrte Bevölkerung schafft, verbunden mit einer Verkehrspolitik, die den Radius des Flensburger Marktgebietes nach Süden hin verlängert.

3. Landeskulturarbeiten

Nächst den im Grenzentschädigungsprogramm für die Stadt Flensburg ausgeworfenen Posten nehmen die Aufwendungen für Meliorationen, die in den Landkreisen Flensburg und Südtondern in Aussicht genommen waren, eine bevorzugte Stelle ein. Bei diesen Unternehmungen, die dann in der Folgezeit weit über den engeren Bereich der beiden Grenzkreise ausgedehnt wurden, war der Wunsch zielsetzend, für die an Dänemark verlorengegangenen landwirtschaftlichen Gebiete durch Kultivierung von bisher gar nicht oder wenig genutzten Ländereien Ersatz zu schaffen. Dafür bietet Schleswig-Holstein eine weitgehende Gelegenheit. Besitzt es doch eine entwässerungs- oder dränagefähige Fläche von rund 320 000 ha, daneben 30 000 bis 40 000 ha kulturfähiges Ödland, das teils aus Moor, teils aus Sandheide besteht. Der Umfang der noch kultivierungsfähigen Fläche ist demnach fast ebenso groß wie die des abgetretenen Gebietes.

In welcher Weise diese Landeskulturarbeit aufgenommen wurde und welche Erfolge bisher erreicht worden sind, darüber unterrichtet ein Aufsatz des Ministerialrats im Reichs-Ernährungsministerium, Dr. Herr, worauf daher verwiesen sein mag[1]). Neben der Ödlanderschließung, die auf den domänenfiskalischen Flächen vom Staat, auf den privaten Flächen von der Deutschen Ödlandkulturgesellschaft, der Deutschen Bodenkultur-Aktiengesellschaft und der Schleswig-Holsteinischen Höfebank nebeneinander und in Arbeitsteilung durchgeführt wird, geht einher eine Verbesserung des alten Kulturlandes durch Förderung der Grünlandwirtschaft und durch Bodenmergelung auf den kalkarmen Böden des Mittelrückens. Dazu kommen zahlreiche Ent- und Bewässerungsarbeiten kleineren und größeren Umfangs. Unter

[1]) Die Entwicklung des landwirtschaftlichen Meliorationswesens in und nach dem Kriege. Berichte über Landwirtschaft, herausgegeben vom Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft. Bd. VI, Heft 1 (1927), S. 24 ff.

ihnen steht im Vordergrund der Plan der Eider-Eindämmung oder Abdämmung, die ein dringendes Erfordernis darstellt, weil bei jeder Nordsee-Hochflut die Eiderniederungen bis nach Rendsburg hinauf unter Wasser gesetzt zu werden pflegen. Dieses schon sehr alte Projekt ist nunmehr in den Bereich der Verwirklichung gerückt. Nach erfolgter Regulierung würden schätzungsweise 52 000 ha fruchtbaren Marschbodens einer besseren Nutzung erschlossen werden. Auch die Eindeichungsarbeiten an der Nordsee, die dem Meere hochwertiges Kulturland abgewinnen, haben einen erfreulichen Fortgang genommen. Eine Reihe neuer Kooge ist entstanden und im Entstehen begriffen. Von Dagebüll aus ist nach der Hallig-Oland ein Damm vorgetrieben worden, der das Rückgrad für eine sich zwischen Festland und Insel einschiebende Neulandfläche werden soll. Auch der große 1927 dem Verkehr übergebene Hindenburgdamm nach Sylt dient neben seinen übrigen Aufgaben der Landgewinnung.

Hand in Hand mit allen diesen Kulturarbeiten geht eine rege Siedlungstätigkeit, die sich aber nicht nur auf das gewonnene oder meliorierte Land erstreckt, sondern unter Verfolgung der durch das Reichssiedlungsgesetz festgesetzten Richtlinien auf den ganzen Bereich der Provinz. Die innere Kolonisation hat in Schleswig noch große Aufgaben zu lösen. Die Bevölkerungsdichte der Provinz, besonders die der nördlichen Bezirke ist sehr gering.

Auf 1 qkm kommen Einwohner (1925)

im Landkreise Flensburg	44,19
im Kreise Südtondern	42,57
im Kreise Husum	51,59
(ohne Stadt Husum	40,15)
im Kreise Schleswig	66,36
(ohne Stadt Schleswig	49,58)

An der Dünne der Besiedlung krankt das ganze Wirtschaftsleben. Von einer auf der Basis landeskultureller Verbesserungen beruhenden Verdichtung der agraren Bevölkerung wird nicht nur das platte Land gewinnen, sondern auch das benachbarte städtische Erwerbsleben, für das sich mit der Anreicherung des agraren Hinterlandes eine Erweiterung des kommerziellen und industriellen Betätigungsbereiches ergibt.

Voraussetzung und Konsequenz der oben gekennzeichneten Landeskulturpolitik ist die Neuanlage und Ausgestaltung von Verkehrsmitteln. Jede Melioration, jede Neusiedlung größeren Stils braucht für ihre erste Ausführung und für ihr weiteres Gedeihen neue Verkehrsanlagen, in erster Linie Straßen, unter Umständen aber auch Eisenbahnen, weil im großen betriebene Landeskulturarbeiten große Frachtenbewegungen erforderlich machen. Insbesondere stellt die Ödlandkultivierung, zu deren Durchführung ganz enorme Mengen Düngemittel aller Art gebraucht werden, in erster Reihe ein Verkehrsproblem dar. Diesen Ansprüchen ist das vorhandene, schleswig-holsteinische Eisenbahnnetz nicht genügend gewachsen. Es mangelt an ausreichenden Querverbindungen für die kulturelle Erschließung des schleswigschen Mittelrückens. Dieser

Mangel ist, verkehrspolitisch gesehen, durchaus erklärlich. Es fehlt für die durch das dünn besiedelte mittlere Gebiet Schleswigs gehenden Querlinien die Rentabilität. Die Frequentierung solcher Linien ist lächerlich gering. Es geschah daher lediglich aus dem Wunsche heraus, der durch die Abtretung geschädigten Grenzmark eine Hilfe angedeihen zu lassen, wenn 1924 bis 1926 eine neue Querbahn von Flensburg nach Husum und Bredstedt gebaut wurde. Denn auf eine unmittelbare Rentabilität war bei dieser Bahn von vornherein nicht zu rechnen, auch eine Beschleunigung des Verkehrs zwischen Flensburg und Husum war mit ihr nicht verbunden, weil man auf der neuen Strecke ebenso langsam fährt wie auf der schon vorhandenen über Jübek. Es handelt sich um eine typische Erschließungsbahn. In einem großen Bogen werden 39 Ortschaften mit einer Gesamtfläche von 37 000 ha an die Bahn angeschlossen oder in verkehrsnahe Entfernung zu ihr gebracht. Vor dem Bahnbau waren diese Ortschaften 15 bis 22 km von der nächsten Bahnstation entfernt. Ein gut Teil des Wirtschaftsertrags blieb an den Rädern hängen. Kulturverbesserungen waren kaum durchführbar und lohnten sich auch nicht. Der Bahnbau hat eine völlig neue Lage geschaffen. Nun ist es möglich, Kunstdünger, wie ihn das moorige und anmoorige Land nicht entbehren kann, heranzuschaffen, die Durchführung einer Neumergelung, die in diesem Gebiet dringend erforderlich ist, wird möglich. Es ist berechnet worden, daß durch alles das der Rohertrag der dortigen Wirtschaften nahezu verdoppelt werden kann. Doch ist das nicht der einzige Vorteil. Dank der Verkehrserschließung kann das noch unurbare Land kultiviert werden. Es wird Land gewonnen einmal, um kleinere Wirtschaften zu vergrößern, zweitens um 300 neue Bauernstellen zu gründen. Im Laufe der Jahre wird das dortige Land, wird die wirtschaftliche Lage seiner Bewohner ein anderes Aussehen gewinnen.

Das muß naturgemäß auch für die benachbarten Städte von Nutzen sein. Denn nicht allein, daß einige hundert neue Stellen gegründet werden, die Kaufkraft der alten Stelleninhaber wird durch Anliegersiedlung und intensivere Bewirtschaftung gestärkt. Diese Kaufkraftvermehrung wird noch dadurch erhöht, daß das Gebiet eine günstigere Stelle im Thünenschen Ring bekommt, weil es an seine Märkte frachtlich näher gerückt wird. In der Tat ist es auch Flensburg gewesen, das sich für diesen Bahnbau eingesetzt hat und der Wunsch, Flensburg für sein im Norden verlorenes Hinterland ein neues Absatzgebiet im Süden zu schaffen, ist für die Anlage der Bahn mitbestimmend gewesen. Freilich wird ein Teil des neuen Verkehrs nach Husum und Bredstedt und nicht nach Flensburg gehen, doch wird Flensburg als die größere Stadt eine stärkere Anziehung und damit den höheren Nutzen haben.

Auch der nach Sylt gebaute Hindenburgdamm wirkt für Flensburg und die ganze Provinz als Hinterlanderschließung und ist in dieser Hinsicht als Anpassungsäußerung zu werten. Dank des Dammes wird die Insel Sylt auf ein Mehrfaches ihrer bisherigen Konsumkraft steigen. Freilich den Hauptnutzen wird, solange die Eisenbahnverbindungen von dem Damm nach dem Osten der Provinz ungenügend sind, zunächst Hamburg ziehen.

4. Das Verkehrsproblem

Der Ausbau des schleswig-holsteinischen Verkehrsnetzes stellt u. E. die Hauptaufgabe unter den Anpassungsbestrebungen dar. Hier bleibt noch viel zu tun übrig. Die Geschichte der verkehrspolitischen Erschließung, ohne deren Kenntnis die heutigen Zustände nicht verständlich sind, stellt eine fortlaufende Reihe von Fehlern und Unterlassungssünden dar. Die Schuldfrage zu stellen, wäre müßig. Was hier versäumt und falsch gemacht wurde, hat seine Wurzel in dem historischen Schicksal dieses Grenzlandes. In dem für die Verkehrsentwicklung ersten entscheidenden Zeitraum war es das Los Schleswig-Holsteins, weder zu Deutschland noch ganz zu Dänemark zu gehören. Diese Tatsache sollte für die Entwicklung bestimmend werden.

Wer in den kleinen Schriften des Volkswirts Georg Hanssen aus dem zweiten Drittel des vorigen Jahrhunderts liest, bekommt von Schleswig-Holstein den Eindruck eines kleinstaatlichen Stillebens, das die „Herzogtümer" — das war für Schleswig-Holstein die damals übliche und zugleich kennzeichnende Bezeichnung — bis zur Vereinigung mit Preußen führten. Aus- und Einfallstore des deutschen Wirtschaftslebens in unmittelbarer Nachbarschaft der Herzogtümer waren Hamburg und Lübeck. Wirtschaftliche Beziehungen zu Dänemark, das selbst nur einen abseits des großen Welthandelsverkehrs liegenden Mittelstaat bildete, waren ebenfalls kaum vorhanden, wurden von Dänemark auch — bei dem politischen Gegensatz, der zwischen dem Königreich und den Herzogtümern bestand — nicht gerade mit Eifer betrieben. Die erste Bahn Altona—Kiel, die 1844 eröffnet wurde, ging auf das Betreiben der Bürgerschaften von Kiel und Altona unter der energischen Führung des Kieler Professors Georg Hanssen zurück. Das Hauptinteresse, das Dänemark an einem Bahnbau in den Herzogtümern zeigte, ging dahin, Kopenhagen Verbindungslinien für den Verkehr einmal nach England und zweitens nach Hamburg zu verschaffen. Aber auch diese Vorhaben wurden so wenig energisch betrieben, daß die Ost-Westlinie überhaupt nicht mehr, die Nord-Südlinie erst in ihren Anfängen vor 1864 zur Ausführung kam. Die Ost-Westlinie ist dann später hart an der nordschleswigschen Grenze über Kolding nach Esbjerg gezogen worden, was — vom dänischen Standpunkte aus gesehen — nach dem Verlust der Herzogtümer auch das Gegebene sein mochte, ohne damit sagen zu wollen, daß bei einem Verbleiben der Herzogtümer bei Dänemark die Linienführung durch Nordschleswig gegangen wäre. Denn deren nördliche Festlegung war, obwohl sie eine wirtschaftliche Abschnürung Nordschleswigs zur Folge haben mußte, bereits früher erfolgt. Wie wenig für die Eisenbahnpolitik Dänemarks schleswig-holsteinische Belange richtunggebend waren, beweist auch die Art, wie die Bahn nach Hamburg abgesteckt worden war. Sie führte, lediglich, weil es technisch so das bequemste war, über den dünnbesiedelten Mittelrücken, also weder durch das fruchtbare Marschland noch an der Ostküste entlang, wo die Städte Hadersleben, Apenrade, Flensburg, Eckernförde, Kiel lagen. Wie sollte man sich auch für eine wirtschaftliche Stärkung dieser Städte erwärmen, die als Sitze deutscher Gesinnung und der Loslösungsbestrebungen galten.

Mit dem Anfall der Herzogtümer an Preußen war eine neue Lage geschaffen worden. Jetzt wäre es Aufgabe der preußischen Eisenbahnpolitik gewesen, die Nordmark aus ihrer wirtschaftlichen Isolierung zu erlösen und durch ein Schienennetz fest an den deutschen Wirtschaftskörper anzugliedern. Das ist indes nur höchst unvollkommen geschehen. Zwar nahm Schleswig-Holstein an dem großen wirtschaftlichen Aufschwung seines neuen Mutterlandes teil. Der Süden der Provinz, zumal im weiteren Umkreis von Hamburg, wurde in den Bereich des deutschen Industriestaates gezogen. Doch an der Eider machte diese Entwicklung halt. Es ist nicht gelungen, dem nördlichen Teil der Provinz den erforderlichen Anschluß zu verschaffen.

Freilich war die Aufgabe, die es hier zu lösen galt, nicht leicht. Das weit nach Norden vorgestreckte, dünn besiedelte Land ließ eine Rentabilität für Eisenbahnen nicht erwarten. Auch mit der Entwicklung eines regen Durchgangsverkehrs nach Dänemark war nicht zu rechnen. Die Umstellung des Deutschen Reichs auf eine protektionistische Handelspolitik ließ keine engen Handelsbeziehungen zu dem Nachbarstaat erwachsen, der seinerseits seine Wirtschaft auf den Agrarexport eingestellt hatte. Die Grenze an der Königsaue wirkte wie eine unübersteigbare Mauer.

Eine schleswig-holsteinische Eisenbahnpolitik, die diesen Verhältnissen Rechnung getragen hätte, hätte einmal eine Ostbahn schaffen müssen, um den Städten an der Ostküste bis nach Hadersleben hinauf über Lübeck einen Anschluß an die Reichshauptstadt zu geben, zweitens wäre eine entsprechende Linie von Hamburg durch das Marschgebiet zu bauen gewesen, und drittens hätten diese beiden Linien durch Querbahnen zur Erschließung des Mittelrückengebietes verbunden werden müssen. Statt dessen bewegte sich die preußische Eisenbahnpolitik in der seinerzeit von Kopenhagen her vorgezeichneten Richtlinie weiter. Man baute die Mittelrückenbahn aus. Erst in den 80er Jahren wurde an die Anlage der West- und der Ostbahn gegangen, letztere aber in so kümmerlicher Gestalt ausgeführt, daß bis auf den heutigen Tag die Provinzialhauptstadt keine Schnellzugsverbindung mit dem Norden hat. Zudem fand die Ostbahn in Flensburg ihr Ende. Die beiden Nordstädte Apenrade und Hadersleben wurden durch Stichbahnen notdürftig an die Mittelrückenbahn angeschlossen. Dem Bedürfnis an Querbahnen aber wurde ungenügend und in verkehrstechnisch unzulänglicher Weise Rechnung getragen. Wer in Schleswig-Holstein lebt, weiß, mit welchen Zeitverlusten, Mühen und Verdrießlichkeiten eine Reise nach Nordschleswig verknüpft ist. Auch das Automobil kann dem nicht immer abhelfen, weil auch der Straßenbau viel zu wünschen übrig läßt. Ein Blick in eine Automobilstraßenkarte zeigt, daß es weite Gegenden gibt, die für das Automobil, insbesondere den Lastkraftwagen, unerreichbar sind. Der nördliche Teil der Provinz ist — an modernen Verkehrsmöglichkeiten gemessen — in einem Zustande der Isolierung geblieben.

Bis zu einem gewissen Grade hing das auch mit der eigenartigen Entwicklung zusammen, die die Provinzialhauptstadt genommen hatte. Kiel war zu einer Stadt der Marine und Kriegswerften

geworden. Nach außen blühte es auf. In wenigen Jahrzehnten entwickelte es sich zu einer respektablen Großstadt. Aber als Vorort provinzieller, wirtschaftlicher und kultureller Belange war es auf ein Nebengleis geraten. Es ging fast ausschließlich in seinen Marineinteressen auf. Sein Hafen wurde von der Kriegsflotte mit Beschlag belegt. Weitreichende Handelshafenanlagen ließen die Bedürfnisse der Marine nicht zu. Der Bau des Nord-Ostsee-Kanals, der Kiel die Stelle an der Mündung eines Seekanals verschaffte, konnte für seinen Handel nicht nutzbar gemacht werden. Den Vorteil hatte Hamburg. Es wurde dank des Kanals zum westlichsten Ostseehafen. Der Kanalverkehr ging an Kiel vorbei. Während Hamburgs Güterumsatz mit der Ostsee vor der Eröffnung des Kanals den Umsatz Kiels kaum um die Hälfte übertraf, war er im letzten Friedensjahr neunmal so groß.

So erklärt sich auch das Ausmaß der Katastrophe, die mit der Zerstörung der deutschen Kriegsflotte über Kiel gleichzeitig mit der schweren Einbuße, die Flensburg und der Norden der Provinz erlitten hatten, hereinbrach. Zwar waren die wirtschaftlichen Verluste Kiels nicht auf die Abtretung zurückzuführen, doch wurden die durch die Abtretung bewirkten Schäden durch die wirtschaftliche Schwächung der Hauptstadt verstärkt.

Auch an dem wirtschaftlichen Wiederaufbau Kiels ist gearbeitet worden. Da keine Rücksichten mehr auf die Kriegsflotte zu nehmen sind, hat man damit begonnen, für den Seehandel Hafenanlagen und Silos zu bauen. Die Kriegswerften haben versucht, sich umzustellen und machen alle Anstrengungen, sich zu behaupten. Freilich entsprechen die bisherigen Erfolge nicht der entwickelten Rührigkeit. Doch daß die Neuorientierung gelingen wird, braucht keineswegs so ungünstig beurteilt zu werden, wie manche Pessimisten es tun. Kiel hat einen unvergleichlich guten natürlichen Hafen. Für den Passagier-Ostseeverkehr vom westlichen Kontinente nach Dänemark besitzt es den günstigsten Standort. Auch als Umschlagsplatz für den Ostseehandel ist es günstig gelegen und hat vor anderen Ostseehäfen voraus, daß es das große west- und mitteleuropäische Absatz- und Belieferungsgebiet unmittelbar hinter sich liegen hat. Wenn sich diese Vorzüge der Lage noch nicht durchzusetzen vermochten, so beruht das nicht nur auf der wirtschaftlichen Überlegenheit des nahen Hamburgs, sondern auch darauf, daß der Ostseehandel infolge des Daniederliegens der osteuropäischen Wirtschaft seine frühere Bedeutung noch nicht wieder erlangt hat. Sollte es Kiel gelingen, sich eine starke, nunmehr allein auf wirtschaftlichen Grundlagen beruhende Stellung zu verschaffen, dann werden bei einem gleichzeitigen Ausbau des binnenländischen Verkehrswesens von hier aus belebende und nahrungsspendende Säfte der ganzen Provinz zufließen. Es wird jene große Aufgabe, die der Staat vor den Gebietsveränderungen nur unvollkommen zu lösen verstanden hatte, erfüllt werden, daß die Nordmark, wie es der Volkseinheit entspricht, fest und unlöslich mit dem Reiche zu einer Einheit verbunden wird.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW68, Kochstr. 68—71.