

Überempfindlichkeit im deutsch-französischen Verhältnis zwingen? Diese Methode die Abrüstungsfrage zu behandeln, wie sie in Genf im September nochmals zutage trat, muß schleunigst aufhören. Es scheint aber nicht entfernt so, als ob die Leitung der deutschen Politik zu dieser Einsicht kommt. Wie wäre es sonst möglich, daß man mit dem Gedanken umgeht Julius Curtius, der seit dem 7. Oktober nicht mehr deutscher Außenminister ist, zum Vertreter des Deutschen Reichs bei der kommenden Abrüstungskonferenz im Februar 1932 zu machen? Tut man das für Genf, dann ist am 27. und 28. September in Berlin der Grundstein für eine deutsch-französische Zusammenarbeit umsonst gelegt worden.

Solche Politik schafft nur Unklarheit und Verwirrung, während das deutsche Volk jetzt eins dringend braucht: rückhaltlose Offenheit in Sachen Abrüstung und Reparationen. Sonst wird das Dach des deutsch-französischen Verständigungswerks sich niemals über Europa wölben.

WALTHER MAAS . DIE INTERNATIONALE DISKUSSION ÜBER DEN POLNISCHEN KORRIDOR

LANGE bereits wird in der internationalen Politik anerkannt, daß der Polnische Korridor ein Problem darstellt, mit dem man sich zu beschäftigen habe. Man kann die Politiker, die das tun, in 4 Gruppen einteilen. Die 1. Gruppe umfaßt die positiv Ahnungslosen, das heißt diejenigen, die hier überhaupt keine Probleme sehen. Dazu gehören die meisten Ausländer, das heißt Nichtdeutsche und Nichtpolen. Ihnen zeige man eine Karte Europas, auf der die Zerreißung des Deutschen Reichs in 2 Teile zu sehen ist, was bei anderen Festlandsstaaten nicht vorkommt. Die 2. Gruppe besteht aus den negativ Ahnungslosen, die da meinen, das Problem sei zu lösen, indem Polen irgendwie (aber eben grade *wie?*) veranlaßt wird dieses Gebiet wiederzugeben. Hierzu gehören die meisten Deutschen. Zur 3. Gruppe gehören diejenigen, die nur technische Probleme sehen, und die sie mit mehr oder minder guten Projekten zu lösen sich bemühen. Endlich gibt es eine 4. Gruppe; sie wird von solchen gebildet, die nach einer politischen Lösung suchen.

Was liegt vor?

Der sogenannte Korridor, ein Gebiet breiter als Schleswig-Holstein oder die Rheinprovinz, trennt seit 1920 territorial Ostpreußen vom übrigen Reich. Die nordöstliche Verlängerung des Korridors ist das Gebiet der Freien Stadt Danzig, die jedoch sowohl von Ostpreußen wie vom Reich mit der Eisenbahn nur bei Durchfahrung polnischen Gebiets erreicht werden kann. Vom Westen her ist dazu immer ein polnisches Visum notwendig, vom Osten her verkehren seit 1927 täglich 2 visumfreie Züge Marienburg-Dirschau-Danzig; die anderen Züge erfordern polnisches Visum. Fährt man vom Reich nach Ostpreußen oder umgekehrt, so braucht man kein polnisches Visum, dafür wird der Zug verschlossen. Die meisten Transitzüge halten auf polnischem Gebiet nicht, das polnische Zugpersonal steigt an der Grenze zu und aus. Zollrevision findet nicht statt, Brief-, Telephon-, Telegraphenverkehr wird nicht erschwert. Beim Automobilverkehr durch den Korridor brauchen die Reisenden und der Wagen Paß, Visum, und an der Grenze erfolgt ziemlich genaue Zollkontrolle. Die Güterabfertigung bringt zwar für die deutschen

Bahnbeamten auf den Grenzstationen manche Schererei, für den Geschäftsmann gilt aber, was die Reichsbahndirektion Königsberg schon 1923 schrieb: Für den Durchgangsverkehr ist Ostpreußen keine Enklave mehr. Die Reichsbahn hat die Brücke über das polnische Durchgangsgebiet geschlagen. Seit mehr denn Jahresfrist vollzieht sich der Durchgangsverkehr reibungslos und für den Verkehrsreisenden genau so, als ob die deutsche Bahn selbst den Betrieb auf den polnischen Durchgangsstrecken führte.

Wie weit reicht der Korridor nach Süden? Eine einheitliche Antwort gibt es hierauf nicht. Die Polen verstehen darunter die polnische Provinz Pommerellen, das frühere Westpreußen. Die Deutschen verstehen unter Korridor das Gebiet nördlich der Netze. Durch dieses Gebiet führen 3 Eisenbahnstränge mit Transitverkehr: im Norden Stettin-Groß-Boschpol-Danzig-Dirschau-Marienburg, im Süden Schneidemühl-Bromberg-Thorn-Deutsch Eylau, in der Mitte die wichtigste Strecke: Schneidemühl-Konitz-Dirschau-Marienburg. Außerdem verkehren die Transitzüge Frankfurt-Posen-Thorn-Deutsch Eylau und Marienburg-Dirschau-Bromberg-Posen-Lissa-Breslau.

Wer hat Anspruch auf den Korridor? Die Argumente sind hier ethnographisch, wirtschaftlich, politisch.

Fangen wir mit der Ethnographie an. Die Vorgeschichte wollen wir nur streifen. Niemand bezweifelt die Tatsache, daß Germanen im Korridorgebiet von der 3. Periode der Bronzezeit bis zum Ende der Völkerwanderungszeit lebten, daß dann Slawen hier waren, nahe Verwandte der Polen, sogenannte Pomoranen, Vorfahren der heutigen Kaschuben. Die Polen behaupten nun zwar, daß schon vor den Germanen hier Slawen saßen, von der mittlern Bronzezeit an, die Träger der sogenannten Lausitzer Kultur. Wenn nun auch die deutsche Wissenschaft keine einheitliche Antwort auf die Frage des Volkstums dieser Bewohner gibt, so sind sich doch deutsche, skandinavische und bedeutende tschechische Forscher, wie Lubor Niederle, einig, daß es keine Slawen waren. Um 1000 lebten nördlich der Netze jedenfalls Pomoranen, mit denen die Polen blutige Kämpfe führten. Den Polen gelang es 1294 sich Pommerellens zu bemächtigen. Aber 1308 besetzt der Deutsche Orden Danzig und Pommerellen. Der 2. Thorner Friede von 1466 erzwingt den Verzicht des Ordens auf Westpreußen, das heißt Pommerellen und das Kulmer Land, die mit Polen durch Personalunion verbunden werden. Der Reichstag von Lublin gliedert 1569 durch Rechtsbruch Preußen Polen ein. Nun beginnt eine intensive polnische Kolonisation dieses Gebiets. Der Adel wird weitgehend polnisch. Aber das Deutschtum, das der Orden hier verwurzelt hatte, blieb zumindest in den Städten bestehen, und auf dem Land wurden immer wieder deutsche Bauern angesiedelt. Deutsche Bauern machten im 16., 17. und 18. Jahrhundert die Kuim-Graudenzer Weichselniederung und den Netzebruch zwischen Bromberg und Schneidemühl urbar. So bestand vor 1722 in Westpreußen und im Netzedistrikt eine deutsche Mehrheit, wie nach den Forschungen Manfred Lauberts, Ilse Rhodes und des Verfassers dieses Aufsatzes kaum noch bestritten werden kann. Im Jahr 1772 wurden diese Gebiete bei der 1. Teilung Polens preussisch. Und eine deutsche Mehrheit hatte das Gebiet nördlich der Netze bis zum Meer auch 1919. Der 13. Wilsonsche Punkt lautet: »An independent Polish State should be erected which should include the territories inhabited by indisputable Polish populations which should be assured a free

and secure access to the sea.« Aber das Gebiet des Korridors war keineswegs »unzweifelhaft polnisch«, und der »Zugang zur See« hätte durch Internationalisierung der Weichsel und Freihafenzonen in Stettin, Danzig, Königsberg verbürgt werden können, was auch die Deutsche Delegation in Versailles anbot. Die Tschechoslowakei hat sich ja auch mit Freihäfen begnügt. Die Polen wenden ein, daß die Internationalisierung der Weichsel, die Abtretung oder Bereitstellung von Eisenbahnlينien und Freihafenzonen höchstens in Friedenszeiten und bei guten Beziehungen zwischen Deutschen und Polen einen freien Zugang zum Meer bedeuteten. Das ist richtig. Es ist jedoch ein Aberglaube anzunehmen, daß ein territorialer Zugang in Kriegszeiten »free and secure« wäre. Wie sagt der General Maxime Weygand, der in Polen wegen der Mitwirkung bei der Vertreibung der Bolschewisten aus Polen /1920/ großes Ansehen besitzt? Der Korridor ist unnütz im Frieden, nicht zu verteidigen im Krieg. Die selbe Meinung haben auch René Martel und Wladimir d'Ormesson ausgesprochen: Im Fall eines mit Waffen ausgetragenen Konflikts könnte der Polnische Korridor nicht länger als ein paar Stunden existieren. Daß 1919 das strittige Gebiet keine polnische Mehrheit hatte, bescheinigen auch die Italiener Francesco Nitti, Francesco Tommasini, die Engländer Laurence Lyon, E. W. Polson Newman, Sir Robert Donald, die Franzosen Robert Tourly, René Martel, der Russe W. K. Korostowetz, und alle, auch der scharfe Deutschenfeind Poliakow (Augur), heben den deutschen Charakter Danzigs hervor. Aber wir schreiben nicht mehr 1919 sondern 1931. Inzwischen sind über 900 000 Deutsche aus Westpreußen und Posen ausgewandert, und nach den polnischen Zählungen betrug der deutsche Prozentsatz 1921 18,7, 1928 11,8. Auch deutsche Zählungen und Schätzungen geben nicht mehr als 12 bis 15 % an, so Friedrich Heidelck. Wie die Auswanderung hervorgerufen wurde, wolle man in Hermann Rauschnings Arbeit über die Entdeutschung Posens und Westpreußens nachlesen. Jedenfalls ist der Korridor heute nichtdeutsches Sprachgebiet. Es gibt hier keine unterdrückte deutsche Mehrheit, die auf den Tag der Befreiung wartet. Man soll sich in Deutschland darüber klar sein. Wenn das Gebiet an Deutschland zurückfallen sollte, wird keineswegs ein Rückstrom der polnischen Bevölkerung (und es sind mehr Polen hergekommen als Deutsche abwanderten) nach Osten beginnen, die Verwaltungsarbeit dürfte hier sehr schwer werden, politisch ein neues Elsaß-Lothringen, um nicht zu sagen Mazedonien, entstehen.

Wenden wir uns der Wirtschaft zu. Im Rahmen der Osthiffediskussion wurde auch weitgehend das Problem der Grenzerreißungsschäden behandelt. Man muß hier 3 Dinge unterscheiden. Einmal mußte die Grenzziehung, wie immer die neue Grenze verlief, gewisse akute Schäden hervorrufen, da man den lebenden Wirtschaftsorganismus Deutschlands zerschnitt. Hinzukommen aber Schäden, die aus der besonders dummen Grenzziehung an Ort und Stelle erwachsen. Also zum Beispiel, daß man die Grenze Ostpreußens nicht im Talweg der Weichsel zog sondern Polen auch noch einige Meter des rechten Weichselufers gab und so das schwerwiegende Problem der Deichunterhaltung in der Marienwerderer Niederung schuf, daß man häufig Eisenbahnen oder Chausseen vor ihrer Vereinigung kappte, daß man Moormeliorationsgebiete zerschnitt, Städte von ihrem wirtschaftlichen Einzugsgebiet trennte. Genaueres hierüber kann man in dem Buch Wilhelm Volz' und Hans Schwalm's Die deutsche Ostgrenze nachlesen, das »Unter-

lagen zur Erfassung der Grenzerreißungsschäden« gibt. Weiter entstanden Dauerschäden aus der Abtretung des Gebiets selbst. Da ist zunächst zu sagen, daß das Korridorgebiet, dieses polnische Zwischenland, für den Verkehr einen wirtschaftslosen Raum darstellt, als ob Ostpreußen eine wirkliche Insel wäre. Dann verlor Ostpreußen den Absatzmarkt für Jungvieh und gewisse Saaten, Berlin einen Lieferanten. Aber auch die Wirtschaft blieb 1920 nicht stehen. Wir können hier auf die fast wundersame Tatsache des wirtschaftlichen Zusammenwachsens der so lange getrennten Teile Polens nicht weiter eingehen. Tatsache ist, daß die alten Grenzen zwischen Deutschland und Rußland und Österreich wirtschaftlich schon nach kurzer Zeit keine Rolle mehr spielten, daß ein einheitliches polnisches Wirtschaftsgebiet entstand. Für den Verkehr kann man das zahlenmäßig zeigen. Die wichtigsten Eisenbahnlinsen im Korridor laufen von Westen nach Osten (genau: von Südwest nach Nordost), da dies die Verkehrsachse des preußischen Staats Berlin-Königsberg vorschrieb. Im neuen Polen haben sie nord-südlich zu laufen, der Weichsel parallel. Zunächst war aber der West-Ost-Verkehr noch stärker, nämlich im Jahr 1924 1162 Waggons pro Tag und 1 Kilometer Bahnstrecke gegen 1158 in der Nord-Süd-Richtung, aber dann haben wir diese Zahlen:

Jahr	Nord-Süd	West-Ost
1925	1603	1416
1926	3104	1401
1927	3378	1772
1928	4168	1702
1929	4540	1895

1930 wurde die Kohlenmagistrale fertig, das heißt die Bahn, die Oberschlesien mit der See, mit Gdingen, verbindet; noch stärker wird jetzt der Süd-Nord-Verkehr anwachsen. Diese Bahn hat Geld gekostet, 150 Millionen Mark, polnisches und französisches (von der Gruppe Schneider-Creuzot). Dieses Geld wäre unnütz vertan, wenn diese Bahn durch eine deutsch-polnische Zollgrenze geschnitten würde. Noch unsinniger wäre das Geld für den Ausbau des Hafens Gdingen ausgegeben, da vor dem Krieg Westpreußen nicht einmal Danzig voll beschäftigte, wie die folgende Aufstellung zeigt:

Jahr	Umschlag (in 1000 Tonnen)	
	Danzig	Gdingen
1913	2100	—
1923	1717	—
1924	2374	9
1925	2712	51
1926	6300	410
1927	7897	898
1928	8615	1956
1929	8560	2822
1930	8285	3626

Glaubt man, daß ein Staat, der sein Geld für den Ausbau dieses Hafens, dieser Bahn ausgab, das Gebiet einfach herausgeben wird? Und wie man die neue Grenze dann auch ziehen wollte: Grenzerreißungsschäden im nördlichen (dann deutschen) und südlichen Gebiet wären die Folgen. Alle diese Probleme sehen die von mir als negativ ahnungslos Bezeichneten nicht. Sie sehen auch nicht, daß sich die Polen in der Lage der beati possidentes befinden, die sagen: J'y suis, j'y reste. Da ja stets angekündigt wird, die

Rückgewinnung des Korridors werde friedlich erfolgen; Wer oder was in aller Welt sollte Polen bewegen dieses Gebiet herauszugeben? Der Völkerbund? Garantiert nicht der Artikel 10 den Besitzstand aller Mitgliedstaaten? Die Hoffnungen auf den Artikel 19 sind wegen der geforderten Einstimmigkeit trügerisch. Manche denken nun an die Möglichkeit eines Kriegs zwischen Rußland und Polen. Dann, spekulieren sie, könnte Deutschland Polen helfen und für die Waffenhilfe den Korridor verlangen, oder es könnte Rußland helfen und als Anteil an der Siegesbeute diese Landstriche fordern. Aber Völkerbundsakte, Locarno, Kelloggpaakt machen isolierte Kriege unmöglich. Bricht ein Krieg aus, so ist die Welt hineinverwickelt, da der "Angreifer" von allen übrigen Völkern bekämpft werden muß. Nach der Lage der Dinge dürfte Rußland als Angreifer bezeichnet werden. Dann wäre Deutschland bereits als Völkerbundsstaat zur Waffenhilfe für Polen verpflichtet und kann keine Extrawurst verlangen, die ihm auch sicher von den anderen Staaten, die Polen ja auch helfen müssen, nicht gegönnt würde. Also scheiden diese Möglichkeiten wohl auch aus. Wie aber, frage ich, denkt man sich dies? Polen faßt die Abtretung des Korridors als Amputation auf, viele Polen vergleichen den Korridor sogar mit der Kehle.

Die Schaffung des Korridors war falsch, sie war ein Unrecht, aber nach 12 Jahren kann dieses Unrecht nicht ohne weiteres wiedergutmacht werden. Ein Pole würde übrigens erklären: Schon 1919 erfolgte nur die Wiedergutmachung des Unrechts von 1772. Wir müssen das ablehnen. Für Preußen und Rußland war die Teilung Polens von 1772, wenn man sich auf das Nationalitätenprinzip beruft, berechtigt (nicht die Erwerbung Galiziens durch Österreich); Unrecht geschah erst 1793 und vor allem 1795, als sogar Warschau preußisch wurde. Jan Poplawski schrieb schon 1887: Freier Zugang zum Meer, vollkommener Besitz der Hauptwasserader des Landes, der Weichsel, das sind die Grundbedingungen unserer Existenz. Aber Joseph Grabcic mußte noch 1912 bekennen, »daß unsere Verbindung mit dem Meer sehr schwach ist«. Heute indessen besteht eben der starke Zusammenhang mit dem Meer, besteht die (freilich durch Tarifpolitik forcierte) Tendenz zum Seehandel, zum Süd-Nord-Verkehr im Korridor.

Ausländer haben sehr starke Worte über den Fehler gefunden, den man durch die Schaffung des Korridors beging. Hier einige von ihnen: Francesco Nitti spricht in seinem Buch *Der Friede vom »törichtem Danziger Korridor«*, den er in seinem Buch *Der Niedergang Europas die »größte politische und wirtschaftliche Absurdität, die in der neuen Geschichte zu finden ist,«* nennt. Joseph Montague Kenworthy (*Will Civilisation Crash?*) schrieb: »Ich halte es nicht für notwendig mich zu entschuldigen, wenn ich immer wieder betone, wie nachteilig und aufreizend der Polnische Korridor für Deutschland ist.« René Martel meint in seiner Arbeit *Les frontières orientales de l'Allemagne*: »Unter den großen Nachkriegsproblemen gibt es kein so mißliches und furchtbares Problem wie das der deutschen Ostgrenze.« Und in seiner Schrift *La Pologne et nous*: »Die Sieger haben unrecht gehabt den Polnischen Korridor zu schaffen, sie haben ein großes, ein sehr großes Vergehen begangen gegen das Recht und gegen die Menschheit, als sie Ostpreußen von Deutschland abtrennten. Man zerschneidet nicht einen Staat in 2 Teile, man zerlegt nicht lebendes Fleisch, man macht aus einem großen Volk nicht 2 von einander getrennte Stümpfe. Der Korridor von Danzig ist ein barbarisches Monstrum gegen ein ganzes Volk, die Unterwerfung Dan-

zigs unter Polen ist eine ungerechte und dauernde Provokation.« Nach Robert Tourly (Berlin-Varsovie-Dantzig, le conflit de demain) ist »der Danziger Korridor eine empfindliche Zerstückelung, unter der ein ganzes Volk zu leiden hat, die Verknüpfung Danzigs mit Polen eine unbegreifliche Zwangseinrichtung, die alle Grundsätze des Rechts und der Redlichkeit mit Füßen tritt«. W. K. Korostowetz (Quo vadis, Polonia?) sagt: »Der Polnische Korridor macht auf einen objektiven Beobachter einen niederdrückenden Eindruck. Ein Blick auf die Karte genügt, um die Unsinnigkeit des langen schmalen Streifens erkennen zu lassen, der Deutschland in 2 Teile schneidet und die ostpreußische Insel von ihm abtrennt. Die Lösung der Korridorfrage ist so absurd, daß sie nur aus der vollkommenen Unwissenheit derjenigen Menschen erklärt werden kann, die in Versailles über die künftigen Geschicke Europas entschieden haben.« Endlich Jacques Kayser: »Der Korridor, der Ostpreußen vom übrigen Deutschland trennt, ist eine Herausforderung des gesunden Menschenverstands.«

Hier sind also Gegner des Korridors zitiert. Aber die meisten Nichtdeutschen halten zu der polnischen These, daß die Frage von Polens Zugang zur See in Versailles endgültig geregelt wurde. Daher wohl auch die geringe Aktivität des polnischen Außenministeriums, trotz den dauernden Angriffen auf den Besitzstand Polens in der deutschen Öffentlichkeit. Übrigens erklärte Augur-Poliakow in der Schrift *Eagles Black and White, the Fight for the Sea*, daß die Rückgabe des Polnischen Korridors an Deutschland einen Deutschen Korridor in Polen schaffen würde. Wladimir d'Ormesson machte in einer Abhandlung *Le corridor de Dantzig*, in *Esprit International*, darauf aufmerksam, daß, falls der Korridor zurückgegeben würde, jedes polnische Kind aus der Betrachtung einer Karte von 1925 und einer spätern zur Wiedereroberung erzogen werden würde. Der amerikanische Finanzberater Polens Charles Dewey erklärte sich gegen die Rückgabe des Korridors, die deutschen Wünsche seien nur sentimentale Erwägungen.

Doch genau wie die Behauptung stimmt, daß für Ostpreußen der Korridor lästig ist, so stimmt auch die andere, daß Polen mit seinen 30 Millionen Einwohnern ohne den Korridor zu einem Staat niederer Ordnung herabgedrückt würde. Friedrich Ratzel, der große Anthropogeograph, sagte über einen polnischen Staat, der nur aus dem österreichischen und russischen Anteil bestände: Das wäre eine der ungünstigsten Staatslagen, die in Europa denkbar sind, sowohl wegen der Abschließung vom Meer als auch wegen der Entfernung von dem bevorzugten atlantischen Rand Europas. Zitieren wir noch die Stimmen polnischer Sozialdemokraten. Ad. Stanczyk schrieb im *Robotnik* vom 9. August 1930: »Die Freunde des Friedens müssen wissen, daß Polen, die Arbeiter- und Bauernklasse, niemals in den Verzicht auf einen freien Zugang zum Meer einwilligen werden, weil es sich nicht nur um eine einfache Frage des nationalen Prestiges handelt sondern des wirtschaftlichen Verfalls. Das polnische Proletariat wünscht nichts sehnlicher als den Frieden mit Deutschland, aber es gibt keinen einzigen Arbeiter und Bauern, der einen Angriff auf die Grenzen Polens und seine Rechte im Korridor billigen würde.« Ähnlich äußerte sich Hermann Diamand, und Mieczyslaw Niedzialkowski erklärte, die polnischen Sozialisten seien in der Ablehnung aller Möglichkeiten einer Neuregelung der Grenzen Polens einig und würden niemals in der Frage des sogenannten Korridors nachgeben.

Also Deutschland will den Korridor durchaus haben, Polen will ihn nicht herausgeben; hat da nicht Augur recht, wenn er sagt, das Schlimmste am sogenannten Korridor sei, daß es keine irgendwie denkbare Lösung gebe, die wirklich beide Teile zufriedenstellen würde? G. Peytavi de Faugères erklärt: »C'est en fait la grosse question qui divise et divisera les deux pays.«

Nun die Lösungsversuche. Manche glauben, für Deutschland handle es sich im Korridorproblem um die technische Frage des Verkehrs mit Ostpreußen. Einige empfehlen einfach eine Verstärkung der Seetransporte. Andere haben zum Teil recht ausgefallene Ideen. Der Pariser Professor Kössler will, wie er in den Cahiers der Französischen Liga für Menschenrechte ausführt, einen Korridor durch den Korridor führen, nämlich entlang der Eisenbahnlinie Konitz-Dirschau. Wo diese Bahn von Nord-Süd-Bahnen gekreuzt wird, sollten Untertunnelungen erfolgen. Der französische Ingenieurgeneral Bourgoin will dagegen eine vergitterte Hochstraße durch den Korridor gebaut sehen. Auf Veranlassung Nikolaus Richard Coudenhove-Kalergis hat der Schweizer Ingenieur Jules Jaeger einen Plan ausgearbeitet, der einen Eisenbahndamm durch die Danziger Bucht vorsieht. Alles dies hat keinen Sinn. Die technische Möglichkeit nach Ostpreußen zu kommen besteht ohnehin, solange friedliche Beziehungen bestehen. Fehlen aber diese, so sind natürlich sofort Tunnels, Dämme, Hochstraßen, Bahnen vernichtet. Die 30 Millionen Francs, die Jaeger für sein Projekt veranschlagt, kann man wirklich besser gebrauchen, zum Beispiel als Ruhegehalt für die zahlreichen Leute, die sich, in Polen sowohl wie in Deutschland, ihren Lebensunterhalt durch gegenseitige Verhetzung erwerben. Charakteristisch ist der Plan des Timesredakteurs Augur: Deutschland solle Pommerellen und Danzig gegen Ostpreußen und Königsberg austauschen, da gäbe es wenigstens keinen Korridor, über den es in den Mitteilungen der Deutschen Akademie heißt: Die Grenzführung ist so, daß jeder deutsche Schuljunge die Faust ballt, wenn er sich die Ungerechtigkeiten der neuen Landkarte einprägen muß. E. W. Polson Newman schlägt vor, Polen solle den Korridor zurückgeben und sich dafür Litauen angliedern und den Ausgang zur See über Memel suchen. Dieser Plan hätte 1919 vielleicht Aussichten auf Verwirklichung gehabt, aber nach dem Wilnastrit ist in Litauen jede Lust zur Union mit Polen geschwunden. Und gewaltsame Anordnungen gegen den Willen der Bewohner (natives) können vielleicht Engländer vorschlagen; als aber Tomasini und später Coudenhove-Kalergi solches taten, war in der polnischen wie in der litauischen Literatur nur flammende Entrüstung zu sehen. Von französischer Seite ist angeregt worden, man solle das Danziger System auf den ganzen Korridor ausdehnen und eventuell Deutschland an der Verwaltung beteiligen. (Der Hafen wird jetzt von Polen und Danzigern unter neutraler Leitung verwaltet.) Georg Cleinow hat ein Kondominium vorgeschlagen, nicht nur für das Korridorgebiet sondern auch für Ostpreußen und die angrenzenden polnischen und litauischen Landstriche. Als eine Übergangslösung kann man dem wohl zustimmen, aber die tatsächliche Lösung ist eben doch nur im Vereinigten Europäischen Kontinent zu finden.

Es wurde hier bereits zur Genüge ausgeführt, daß Untergangsgefahr für Deutschland *und* Polen besteht, wenn beide Völker sich noch länger bekämpfen¹. Haben denn die Deutschen, fragt Wladimir d'Ormesson mit

1) Siehe dazu *Maas Baltischer Block und Kontinentaleuropa und Deutschlands Politik von außen gesehen* in den Sozialistischen Monatsheften, 1930 III Seite 882 und in diesem Band Seite 738 und folgende.

Recht, keine wichtigeren Probleme als das Starren auf die Ostgrenze? Die Rückgabe des Korridors ziehen nur René Martel und Sir Robert Donald in Betracht. Sie verlangen Internationalisierung der Eisenbahnen und Schifffahrtswege, Freihäfen für Polen in allen deutschen in Frage kommenden Häfen, Schutz für die kaschubische und polnische Minderheit. (In Wirklichkeit wäre es ja die Mehrheit.) Die Pläne d'Ormessons gehen in folgender Richtung: 1 oder 2 Eisenbahnlinien im Korridor sollen Deutschland mit vollem Hoheitsrecht wiedergegeben werden. Ostpreußen soll freien Zugang zur Weichsel haben, das heißt, die Grenze soll einige Meter nach Westen gelegt werden und eine Weile in der Mitte des Flusses verlaufen. Es soll eine Internationale Weichselkommission geschaffen werden, die für Schiffbarhaltung dieses Stroms sorgt. Das Problem der polnischen Arbeiter in Ostpreußen soll durch Verträge geregelt werden.

Noch einmal: Die Schaffung des Korridors war 1919 ungerecht und unsinnig. Aber die Polen haben ihn 12 Jahre lang in ihr Wirtschaftssystem eingebaut, sie werden ihn nicht herausgeben. Und die Zeit arbeitet gegen die Deutschen. Die Geburtenzahl der Deutschen im Korridor ist sehr gering, das Gebiet wird auch durch Agrarreform, das heißt Neuansiedlung von Polen, immer polnischer. Nur durch Krieg kann das Gebiet wiedergewonnen werden. Wie ernst das Ausland diese Kriegsgefahr beurteilt, dafür einige Stimmen. E. W. Polson Newman führt in *Britain and the Baltic* aus: »Der Korridor ist heute die größte Gefahrenstelle, und es ist interessant zu erfahren, daß der verstorbene Marschall Foch kurz vor seinem Tod voraussagte, dieses Gebiet werde der Schauplatz des nächsten Krieges sein. . . Als das Thema des nächsten Krieges angeschnitten wurde, nahm Foch plötzlich seine Pfeife aus dem Mund und deutete auf den schmalen Gebietsstrich hin, der Polen einen Zugang zum Meer gibt: Hier, sagte er, liegt die Wurzel des nächsten Krieges.« Frederick Linfield behandelte in *Current History* 1928 den polnischen Korridor als »Hindernis für den Frieden« und sagte: »Wenn auf diesem Gebiet nicht irgendetwas unternommen wird, kann der Ausbruch eines neuen Kriegs nur eine Frage der Zeit sein.« Garreth Jones schrieb neulich in der *Contemporary Review*: »Die Standpunkte der beiden Nachbarn scheinen vollkommen unvereinbar zu sein, und mehr und mehr bricht sich die Überzeugung Bahn, daß hier nur ein neuer Krieg eine Lösung bringen kann.« Robert Tourlys Buch spricht ja schon im Titel von dem »*conflit de demain*«. Das Stärkste sagte Frank Simonds in der *Review of Reviews*: »Aber für den, der mehr pro Frieden als prodeutsch oder propolnisch ist, ist es schwer die Tatsachen in dieser östlichen Frage ohne das schreckenerregende Gefühl anzusehen, daß man sich im Stadium der Vorbereitung eines neuen Krieges befindet, oder daß man in Wahrheit schon heute in einem Krieg ist, der nur durch die Macht der Zeitverhältnisse durch alle anderen Mittel als die der Waffen ausgefochten wird . . . Glauben Sie an den nächsten Krieg? So fragte ich beide [Deutsche und Polen], und von beiden erhielt ich die selbe Antwort: Ja, da gibt es kein Entrinnen, wir wollen ihn nicht, wir wissen, daß, wie auch immer der militärische Ausgang sein würde, die tatsächlichen Folgen verheerend wären, aber da gibt es kein Entrinnen. . . Hier sprechen Männer und Frauen von dem nächsten Krieg in hoffnungsloser Resignation.«

Also das ist die Sachlage. Der Polnische Korridor ist, wie Edgar Vincent Viscount d'Abernon, eine Autorität für Deutschland, sich ausdrückte, das

»Pulverfaß Europas«. Es mag dahingestellt bleiben, wie weit bei den zitierten Engländern der (natürlich nur instinktive, gar nicht bewußte) Wunsch nach der Aufrechterhaltung eines Gefahrenherds auf dem Kontinent mit-spricht. Augenblicklich hat England jedenfalls andere Sorgen als die um seine Schiedsrichterstellung in Europa. Und auch Deutschland sollte jetzt andere Sorgen haben als die Auseinandersetzung mit Polen. Wir stehen in der schwersten Krise der Nachkriegszeit. Die deutsche Zukunft steht auf dem Spiel. Wenn das Haus brennt, denkt man doch nicht daran, daß der Nachbar den Zaun etwas zu weit in unsern Garten hineingesetzt hat. Doch es ist ja leider so, wie Disraeli in *The Young Duke* sagt: »Wir wissen es alle. Ja, ja, wir wissen es alle, aber niemand glaubt es. Das ist der Wahlspruch des heutigen Tages.« Aber das darf nicht unser Wahlspruch bleiben. Der muß lauten: Die Völker unseres Kontinents müssen sich zusammenschließen, zusammen arbeiten und zusammen leben. Für das Korridorproblem gibt es keine isolierte deutsche oder polnische, es gibt nur eine europäische Lösung. Kein Hoover kann hier durch eine »Initiative in der Korridorfrage« (die nach der *Vossischen Zeitung* vom 3. Oktober 1931 »diese "offene Wunde" endlich geheilt und im Osten Europas das Gefühl stabiler Verhältnisse hergestellt« hätte, wenn sie nicht bereits am 8. Oktober im selben Blatt zu einer »Tatarennachricht« geworden wäre) eine Patentlösung dekretieren. Nicht Amerika, nur Europa hat hier das Wort.

In der höhern europäischen Ebene werden die zu Unrecht getrennten Teile des deutschen Landes sich wieder zusammenfügen, ohne daß die polnische Nation in einem ihrer Lebensinteressen beeinträchtigt würde. Aber die Beantwortung der Korridorfrage darf nicht als Voraussetzung der kontinentalen Einigung verlangt werden. Sie wird um so sicherer deren Folge sein.



WALTHER PAHL · DIE FRANZÖSISCHE KRAFTWIRTSCHAFT

KOOPERATION Deutschlands und Frankreichs auf den Gebieten der Wirtschaft soll, das ergaben die Besprechungen der deutschen und der französischen Staatsmänner in Berlin, das Fundament eines neuen Gebäudes werden, in dem die beiden Nationen auch politisch nicht mehr gegen, nur noch mit einander arbeiten. Eine jetzt gebildete deutsch-französische Kommission wird zu prüfen haben, auf welchen Wegen diese wirtschaftliche Zusammenarbeit hergestellt werden kann. Sie wird von vornherein auf eine breite Basis gestellt werden müssen. Eine Gemeinschaftsarbeit der Kraftwirtschaften beider Länder kann der in anderen Teilen der Wirtschaft in hohem Maß die Wege ebnen. Die Zusammenarbeit des deutschen und des französischen Steinkohlenbergbaus, die gemeinsame Verwertung französischer Erze und deutscher Kohle steht seit langem zur Diskussion. Der Energieaustausch zwischen beiden Staaten unter Schaffung gemeinsamer Großkraftlinien würde eine feste Grundlage für die wirtschaftliche Kooperation überhaupt darstellen. Ein Einblick in die Struktur der französischen Energiewirtschaft zeigt, wie weitreichend hier die Möglichkeiten deutsch-französischer Kooperation sind.

Frankreich ist der viertgrößte *Kohlen*produzent der Welt, wenn seine Erzeugung auch nur etwa $\frac{1}{4}$ der deutschen beträgt. Dennoch ist Frankreich