

10. Jahrgang Nr. 34

Danzig, den 29. Juli 1939

Inhaltsverzeichnis.

Der heutige Pressedienst umfaßt 17 Seiten. Er enthält folgende Beiträge:

(gelb)

Polnische Seekrankheit.

Wer verletzt das Recht in Danzig?

Britisch-polnische Garantie und Polens Konsulationspflicht.

Zusammenbruch einer polnischen Hetze.

Neues zum "Fall Winnicki".

Danzig als Hafen.

Der Weg einer deutschen Stadt.

(blau)

Der Sommer steht im Land.

Polnische Seekrankheit.

Marschall Piłsudski machte sich einmal über einen polnischen Dramatiker, der für die "polnische See" propaganderte, lustig: er leide an der Seekrankheit. Kein Dichter, sondern ein polnischer Handelsminister war es, der am 2. August 1932 auf dem Fest des Meeres in Gdingen pathetisch ausrief: "Wenn hier an den Küsten der Ostsee die schon längst entschwundenen und vergessenen Jahrhunderte der Geschichte zu uns sprechen könnten; wenn hier ... heute aus den Wellen des Meeres eine Vision der im Laufe der Jahrhunderte mit dem polnischen Banner untergegangenen Schiffe erschiene; wenn hier wieder für einen Augenblick alle Opfer und alle Anstrengungen, alle Gedanken und alle Leute, welche im Namen Polens im Laufe eines Jahrtausends an den Küsten der Ostsee ausgeharrt und sich organisiert haben, für einen Augenblick zum Leben zurückkehrten, so würde an dem Tage des heutigen "Festes des Meeres" auf einer Strecke von mehreren hundert Kilometern Küste von der Oder bis zur Memel ein einziger grosser, machtvoller, nicht endenwollender Ruf ertönen: "Es lebe Polen!"

Mit geschichtlicher Wirklichkeit hat diese visionäre Schau des polnischen Handelsministers nichts zu tun. In Wahrheit hat kein Pole vor dem 20. Jahrhundert die Ostsee befahren, und die polnische Politik hat, von kurzen, stets schnell mit einem Fiasko endenden Episoden abgesehen, sich nicht auf der Ostsee geltend gemacht.

Die beste Autorität auf dem Gebiet der Seegeschichte, der vor kurzem verstorbene Prof. Walther Vogel, unterzog seinerzeit die Ausserungen des polnischen Handelsministers einer wissenschaftlichen Kritik. Er schrieb: "Das Ergebnis unserer Untersuchung können wir dahin zusammenfassen, dass 1. bei den Bemühungen Polens im frühen und hohen Mittelalter, seine küstenländischen Grenznachbarn zu unterwerfen, sich nach Erreichung der Küste kein Bemühen der polnischen Machthaber zeigte, überseeische Unternehmungen zu beginnen; 2. dass bis zur jüngsten Gegenwart niemals eine polnische Handelsmarine im eigentlichen Sinne bestanden hat, das heisst eine Handelsschiffahrt mit polnischen Schiffen, polnischer Besatzung und unter polnischer Flagge; 3. dass die

die polnische "Kriegsmarine" des 16. und 17. Jahrhunderts ihrer Bemanning und Handhabung - Kommando und Dienstsprache - nach ausschliesslich deutschen Charakter hatte. - Danach mag jeder selbst urteilen, was von den eingangs angeführten geschichtlichen Erinnerungen des Ministers Kwiatkowski zu halten ist."

Der Pole Dr. Kasimir Lepszy hat die Episode polnischer Ostseepolitik unter Stephan Bathory (1575-1586) auf Grund der Quellen dargestellt. Seine Ausführungen sind ein einziger Beweis für das vollständige Versagen und die Unfähigkeit der Polen auf diesem Meere. Bathory gestand nach zwei Jahren vergeblichen Kampfes gegen Danzig, das seine Freiheiten gegen ihn zu Lande und zur See verteidigte, selbst ein: "Wahr sei, dass er auf dem Meere nichts könne noch vermöge; er besässe nicht ein einziges Schiff und hätte er eins, so wären dennoch seine Untertanen an Navigation nicht gewöhnt und dazu ungeeignet." Bezeichnend ist, dass in jenen Jahren von dem Plan die Rede war, Türken zur Bemanning der gemieteten deutschen und holländischen Kauffahrteifahrzeuge herbeizuschaffen, da Polen hierzu weder zu gebrauchen noch zu einem solchen Dienst überhaupt geneigt waren. Lepszy urteilt selbst: "Schlimmer jedoch war für die "polnische Marine" das Unverständnis und die Apathie fast des ganzen polnischen Volkes, angefangen von den einfachen Männern des Kleinadels bis zu den klugen Senatoren."

Im Jahre 1653 wurde in den Niederlanden die Möglichkeit einer näheren Verbindung mit Polen erwogen und ein Vertragsentwurf ausgearbeitet, als dessen Ziel der Schutz des beiderseitigen Handels, der Schifffahrt und der Fischerei in Nord- und Ostsee bezeichnet wurden. Die Niederlande verpflichteten sich, für den Kriegsfall zur Entsendung einer 20 Schiffe starken Flotte in die Ostsee, deren Unterhalt Polen bestreiten sollte. Ausserdem sollte Polen zur Zahlung einer Summe von 420.500 Rtlr. verpflichtet sein. Ausdrücklich wurde darauf hingewiesen, dass der Vertrag von der Stadt Danzig mitunterzeichnet und ratifiziert werden müsse. Der Rat der Stadt Danzig konnte sich auf diesen Entwurf aber nicht einlassen. Der Danziger Sekretär Chemnitz schrieb, dieser Vertrag zwischen den Niederlanden und Polen sei gerade so, als wenn die Fische sich mit den Vögeln zu gegenseitiger Hilfe und zum Schutz ihrer Interessen verbünden würden, " nihil enim Polonorum genti commune est cum piscationibus et libero maris usu." Dass Polen ausserdem jemals eine solche Summe Geldes aufbringen könne, sei ganz ausgeschlossen. Danzig selbst könne nur mit handgreiflicher Gewalt zu einer Unterzeichnung des Vertrages in dieser Form gezwungen werden.

Soweit tatsächlich in diesen wenigen Jahrzehnten der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts und des ersten Drittels des 17. Jahrhunderts - der einzigen Zeit, in der solches überhaupt geschah - Schiffe unter polnischer Flagge auf der Ostsee erschienen, waren es deutsche und holländische Schiffe, deren Kapitäne sich mit ihren Mannschaften als Kaper in den Dienst der polnischen Krone gestellt hatten. Auch die Organisatoren dieses Kaperwesens, welches damals noch eine international übliche Form des Seekrieges darstellte, waren Deutsche und andere, wie zum Beispiel der westpreussische Adlige Hans Weiher und der Schotte James Murray. Die einzige Heldentat der "polnischen" Flotte, ihr Sieg vom 28. November 1627 über ein schwedisches Geschwader auf der Höhe von Oliwa, war eine Leistung deutscher Seeleute unter dem Oberbefehl des geborenen Holsteiners und Danziger Bürgers Arndt Dyckman. Nachdem 1637 dänische Kriegsschiffe die letzte "polnische Flotte" ohne weitere Formalitäten weggenommen hatten, gab Polen weitere Versuche auf, die polnische Flagge auf der Ostsee zu zeigen.

Es ist bemerkenswert, dass die polnische "Seekrankheit" auch schon damals zu den eigenartigsten Verlautbarungen und Projekten Anlass gab. In der Wahlkapitulation für Maximilian steht die hochtrabende Phrase; "Die Herrschaft über die Ostsee, die ein Recht des polnischen Königreichs ist." Dabei war gerade damals die See von den letzten polnischen Kaperschiffen gesäubert. Bathory hörte auch nicht auf, als er sich von der Unfähigkeit Polens zu eigenen Seerüstungen überzeugt hatte und selbst auf jeden weiteren Versuch in dieser Richtung verzichtete, von der Idee einer polnischen Herrschaft über die Ostsee zu träumen.

Wunschträume, kein eigenes Können beherrschten die polnische Ostseepolitik in jenen Jahrzehnten, in denen man vielleicht von etwas derartigem, wie einer polnischen Ostseepolitik reden darf. Ein treffendes Urteil bringt der päpstliche Legat Malspina, der 1598 als die Meinung der Polen selbst anführt, ihre Seeherrschaft reiche nur soweit, als ein Pferd ins Wasser gehen könne, ohne zu ertrinken.

Das ist der historische Hintergrund der polnischen Meerespropaganda, die gerade in den Tagen des künstlichen "Festes des Meeres" dieses Jahres, fremde Leistungen sich zu eigen machend, wieder im Stile Kwiatkowski's sich laut vernehmen liess. Könnten die Männer, die in der Vergangenheit an den Gestaden der Ostsee zwischen Oder und Memel gearbeitet und im Kampf mit der See ihr Leben gelassen haben, auf die Beschwörungen jenes polnischen Handelsministers hin aufstehen, so erschienen Goten und nordische Wikinger in grosser Zahl, deutsche Kaufleute und Schiffer in unübersehbaren Reihen und neben ihnen Holländer, Engländer, Dänen und Schweden, auch mancher hinterpommersche, kaschubische und preussische Fischer - aber kaum ein Pole. (dp)

10. Jahrgang Nr. 34

Danzig, den 29. Juli 1939.

Wer verletzt das Recht in Danzig ?

Britisch-polnische Garantie und Polens Konsultationspflicht.

Auf eine sehr interessante Seite des Danzig-Problems macht ein Aufsatz von Wilhelm G. Grewe im Juliheft der Monatshefte für Auswärtige Politik (herausgegeben vom Deutschen Institut für auswärtige Politik, Schriftleitung Professor Dr. Fritz Berber) aufmerksam. Es heisst darin: " Polen hat sich verschiedentlich auf ein ausservertragliches Recht auf einen freien und sicheren Zugang zum Meere berufen. So wenig gerade die deutsche Völkerrechtslehre von vornherein jeden ausservertraglichen Anspruch zurückweisen wird, der sich auf ein allgemeines Rechtsprinzip zu stützen vermag, so wenig lässt sich doch ein derartiges Rechtsprinzip im Völkerrecht nachweisen, das einem Binnenstaat einen territorialen Anspruch auf einen freien Zugang zum Meere einräumt. Die chilenische Völkerbundsdelegation hat im Jahre 1921 von fünf international anerkannten Völkerrechtslehrern ein Gutachten über diese Frage eingeholt, in dem eindeutig das Bestehen eines solchen Rechtssatzes verneint worden ist. Von den Befragten erklärten zum Beispiel die bekannten französischen Völkerrechtslehrer Duguit und Fauchille: " Kein anerkanntes Prinzip des Völkerrechts gibt einem Staat das Recht, eine Seegrenze zu fordern, und kein Staat weder vor noch nach dem Vertrag von Versailles wäre berechtigt gewesen oder würde berechtigt sein, Gebietsabtretungen zu verlangen, um seine Souveränität bis zum Meere auszudehnen. Die Schweiz hat niemals eine Seegrenze gehabt. Der neue tschecho-slowakische Staat hat sie nicht durch den Vertrag von Versailles erhalten. Österreich und Ungarn sind ihrer durch dieselben Verträge beraubt worden" (Duguit). " Ohne jeden Zweifel ist ein Zugang zum Meere für ein Land von grösstem Nutzen, aber er ist niemals vom Recht als eine wesentliche Bedingung für die Existenz eines Staates anzusehen" (Fauchille). Den gegen Chile gerichteten Forderungen Boliviens auf einen freien Zugang zum Meere wurde in jenem Gutachten entgegengehalten, dass Bolivien bereits im Frieden von Santiago (1904) besondere Transitrechte eingeräumt

seien, und dass es mehr nicht verlangen könne. Demgemäss ist in neuerer Zeit dort, wo einem Staate ein "freier Zugang zum Meere" zugebilligt wurde, darunter immer nur die Beseitigung aller Hindernisse für den Durchfuhrhandel, allenfalls handelspolitische Vergünstigungen oder die Einrichtung von Freizonen verstanden worden.

Der im Hinblick auf eine prodeutsche Voreingenommenheit gewiss unverdächtige Ständige Internationale Gerichtshof im Haag hat in seinem "Rechtsgutachten betreffend die Behandlung der polnischen Staatsangehörigen und der anderen Personen polnischer Herkunft oder Sprache im Danziger Gebiet" vom 4. Februar 1932 festgestellt, dass die Rechtsgrundlage der Danzig-polnischen Beziehungen nicht der Versäiler Vertrag, sondern das Pariser Abkommen vom 9. November 1920 ist. Über die Ausgestaltung ihrer gegenseitigen Beziehungen können die beiden Vertragspartner Danzig und Polen daher frei verfügen, ohne dass die Zustimmung der übrigen Signatare von Versailles erforderlich wäre. Eine ausdrückliche Befristung enthält der Pariser Vertrag nicht. Im Art. 40 wird lediglich bestimmt: "Eine Änderung an diesem Vertrag soll nur im Einvernehmen zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig vorgenommen werden". Dementsprechend kann der Pariser Vertrag ausser im Einvernehmen der Vertragsschliessenden nur aus den allgemeinen Gründen endigen, die nach geltendem Völkerrecht unabhängig von der konkreten Vereinbarung die Grenzen der Wirksamkeit jedes Vertrages bilden. Wann ein solcher Grund gegeben ist, kann nur jeweils von Danzig oder Polen selbst entschieden werden. Sache der Danziger ist es also beispielsweise, zu erwägen, wieweit der Abschluss eines Danzig einbeziehenden britisch-polnischen Garantievertrages ohne Verständigung mit der Freien Stadt Danzig eine Verletzung der im Artikel 6 des Pariser Vertrages statuierten Pflicht Polens darstellt, internationale Verträge oder Abkommen, an denen die Freie Stadt Danzig interessiert ist", "nicht ohne vorherige Beratung mit der Freien Stadt" abzuschliessen. Die deutsche Stadt Danzig wird gegenwärtig sehr viele Fragen solcher Art ernstlich erwägen." (dp)

10. Jahrgang Nr. 34

Danzig, den 29. Juli 1939

Zusammenbruch einer polnischen Hetze.

Neues zum "Fall Winnicki".

In der Nacht zum 18. August des vorigen Jahres wurde auf der Eisenbahnstrecke Gdingen-Danzig der polnische Eisenbahnadjunkt Tadeusz Winnicki aus Thorn schwer verletzt auf dem Schienenstrang vorgefunden. Er wurde nach Gdingen überführt, wo dem Verletzten beide Beine sowie eine Hand amputiert werden mußten. Dieser Unglücksfall wurde von der polnischen Presse und dem polnischen Westverband zu einer großangelegten Hetze gegen Danzig ausgenutzt. Winnicki gab nämlich an, er sei von "hitleristischen Eisenbahnern aus Danzig" aus dem Zuge und auf die Schienen geworfen worden. Der Fall Winnicki wurde von der polnischen Eisenbahnbehörde zum Gegenstand einer Untersuchung gemacht. Noch am 18. August veranlaßten zwei polnische Eisenbahnbeamte aus Danzig, daß das Personal des Güterzuges, der Winnicki überfahren hatte, nach Gdingen gebracht und dort festgehalten wurde. Das Personal bestand aus Danziger Staatsangehörigen, die sich zum Deutschtum bekennen. Es wurde den Danzigern lediglich gesagt, daß es sich um einen Unfall handele, zu dem sie vernommen werden sollten. Das Zugpersonal, das von dem Unfall gar nichts wußte, willigte ein, nach Gdingen zu fahren, um sich dort vernehmen zu lassen. In Gdingen wurde die Vernehmung zunächst von polnischen Eisenbahnbediensteten vorgenommen, die den Danziger Eisenbahnern eröffneten, daß der schwerverletzte Winnicki sie beschuldigte, sie hätten ihn nach einer politischen Meinungsverschiedenheit aus dem fahrenden Zug geworfen. Die Danziger konnten mit gutem Gewissen behaupten, daß ihnen von einem Unglücksfall nichts bekannt war. Trotzdem wurden sie ins Gefängnis geworfen. Am anderen Tage wurden sie von Kriminalbeamten vernommen, die ein Geständnis haben wollten, daß die Danziger Eisenbahner den Polen Winnicki wegen einer politischen Auseinandersetzung aus dem Zuge geworfen hätten. Da die Danziger Eisenbahner ein derartiges Bekenntnis nicht ablegen konnten, wurden sie in Begleitung polnischer Polizisten zum Gericht gebracht, wo sie von einem Untersuchungsrichter vernommen wurden. Dann wurden sie ins Krankenhaus geführt, wo Winnicki bald diesen, bald jenen als Haupttäter bezeichnete. Den Polen blieb nichts übrig, als die Danziger wieder aus der Haft zu entlassen. Dagegen blieb der Danziger Zugführer Hasse längere Zeit in Haft bis das ganze Verfahren als ergebnislos eingestellt wurde.

Haft bis das ganze Verfahren als ergebnislos eingestellt wurde. Wochenlang wurde der Fall Winnicki zu einer beispiellosen Hetze gegen Danzig von der polnischen Presse ausgenutzt. Die polnischen Zeitungen stellten es als Tatsache hin, daß Winnicki von deutschen Eisenbahnbediensteten aus Danzig aus dem Zuge gestoßen sei und überboten sich in Schimpfereien gegen Danzig. Dann wurde es auf einmal still um den Fall Winnicki. Es hatte sich nämlich herausgestellt, daß die Anklagen gegen die Danziger Eisenbahnbediensteten völlig haltlos waren. Winnicki hatte sie lediglich erfunden, um seinen Unfall, der durch eigenes Verschulden in der Trunkenheit entstanden war, auf einen Überfall zurückzuführen und damit sich eine Rente zu sichern. Die polnische Presse, die die Aussagen Winnickis als willkommene Gelegenheit zu einer Hetze gegen Danzig und Deutschland aufgenommen hatte, brachte aber kein Wort über die Aufklärung des Falles, sondern begnügte sich damit, die Erörterungen über den Fall zu beenden. Erst jetzt nach Monaten erfährt man aus einer Notiz im "Kurjer Baltycki", der damals in dieser Hetze führend war, daß die Polen sich nun selbst davon überzeugt haben, daß Winnicki nicht das Opfer "hitleristischer Eisenbahner aus Danzig" gewesen ist. Das Blatt ruft nämlich zur Sammlung von 60 Zloty zu einem Kranken-Rollstuhl für den Gdingener Eisenbahner auf, der "unter den Zug fiel" wobei ihm beide Beine überfahren wurden. Der "Kurjer Baltycki" schreibt von einer Tragödie des bedauernswerten Eisenbahners, der "eine phantastisch geringe Pension" habe, bringt aber selbstverständlich kein Wort über die Untersuchung des Vorfalles und noch weniger über die Hetze, die damals mit dem Fall Winnicki verbunden wurde.

Wenn die polnische Eisenbahnbehörde dem Winnicki "eine phantastisch geringe Pension" zubilligt, sodaß zu einer öffentlichen Sammlung für den Verunglückten aufgerufen werden muß, dann ist das ein Beweis dafür, daß das eigene Verschulden Winnickis erwiesen ist. Die Hetze der polnischen Presse, die daraus einen politischen Überfall Danziger Eisenbahner auf den Polen konstruieren wollte, ist demnach restlos zusammengebrochen. Vergeblich wird man aber von der polnischen Presse den Anstand erwarten, daß sie ihren Lesern den wahren Sachverhalt mitteilt und von ihren falschen Darstellungen und Schlußfolgerungen abrückt. (dp)

Danzig als Hafen

- Der Weg einer deutschen Stadt -

Als vor mehr als siebenhundert Jahren die Fürsten von Danzig deutsche Auswanderer in den Raum zwischen ^{den} Weichselarmen und der Ostsee riefen, war damit gleichzeitig Ziel und Aufgabe, Wesen und Charakter der neu entstehenden Gemeinschaft für alle Zukunft eindeutig vorbestimmt. Die Marktsiedlung, die abseits des slawischen Fischerdorfes entstand und sehr rasch zum wirtschaftlichen Mittelpunkt dieses Raumes wurde, konnte, mit rein deutscher Bevölkerung, naturgemäss bei mählichem Wachsen nur eine deutsche Stadt werden. Sie allein konnte überhaupt, dank der in ihr **zusammenströmenden** geballten Kraft, des sich hier auswirkenden zielbewussten Unternehmungsgeistes, Trägerin einer grossen Zukunft werden. So entstand die **eigentliche**, die rechte Stadt Danzig, und wenn wir heute noch Danzigs Kern als die Danziger Rechtstadt bezeichnen, so geht diese Benennung auf jene sehr fernen Zeiten zurück. Dass deutsche und insbesondere **lübische Kaufleute** fast als die ersten hierherkamen, dass sie hier Salz und Tuche gegen die landwirtschaftlichen Erzeugnisse eines vielfach noch jungfräulich anmutenden Hinterlandes, gegen Hölzer und Felle und Honig und derlei tauschten, dass die geographische Lage den Handel, den Warentausch zu der eigentlichen Zielsetzung der Bevölkerung machen musste, liess aus Danzig eine Handels- und Hafenstadt werden, die sie durch alle späteren Zeiten zu sein niemals aufgehört hat. Dieser Entwicklungsweg war der naturgegebene, viel natürlicher als etwa der ähnliche bei Hamburg einer Stadt, die vom Meer, von der Küste immerhin mehr als hundert Kilometer entfernt ist.

In Danzig war der Atem der See seit jeher in allen kleinsten Gassen und Gässchen sehr deutlich zu verspüren, von ihm und dem feuchteren Nach des Stromes bezog die Bevölkerung Kraft und währende Geltung. Danzigs erstes Stadtrecht war lübisches Recht, Danzigs erstes Stadtsiegel zeigte als Hoheitszeichen ein hochbordiges Schiff, eine Kogge-

- 2 -

auch dies mag bereits als Sinnbild und gleichzeitige Verpflichtung gedeutet werden.

Die etwa hundert Jahre später erfolgende Eingliederung Danzigs in das mächtig aufstrebende Staatswesen des deutschen Ritterordens änderte an dieser Stellung und Bedeutung der Stadt nichts. Auch der Hauskomtur des Ordens bediente sich jenes Insignels, auch der Orden hatte die Schlüsselstellung der Stadt seit jeher erkannt und förderte, dank der belebenden Kraft, die von ihm, dem mächtigsten Mittelalterstaat Mitteleuropas jener Zeit, ausging, eine auf Handel und Seefahrt ausgerichtete Betätigung der damaligen Bürgerschaft. Unter dem Schutz des Ordens gefeit gegen alle Angriffe der Polen, die vorher immer wieder versucht hatten, auf das deutsche Danzig die Hand zu legen, konnte die Bevölkerung jetzt ungehindert alle ihre Kraft dem weiteren Ausbau ihrer Handelsbewenden, konnte die Stadt in kurzer Zeit nicht nur innerlich aufblühen, sich baulich ausgestalten, eine verstärkte Siedler-tätigkeit entfalten, sondern - was für ihre Geltung nicht minder wichtig war - sich einen erheblichen Einfluss innerhalb der deutschen Hanse, in der sie seit langem Sitz und Stimme hatte, sichern. Bald besuchte demnach der Danziger Kaufmann und Handeltreibende nicht nur die wichtigsten Plätze der Nord- und der Ostsee, sondern er schickte seine stolzen, schweren, breitbäuchigen Schiffe, die Kraweels, bis in den Atlantik, bis zu den Küsten Frankreichs und Spaniens. Die Erzeugnisse seiner rauheren nordischen Heimat, Pelzwerk und Honig, Flachs und dergleichen, tauschte er so gegen die milderen Gaben des Südens, brachte gewaltige Holzladungen nach den waldarmen Ländern im Westen und Südwesten und holte Tuche aus Flandern und England nach Danzig herein.

Eine anderthalb Jahrhunderte währende Periode sichtbaren Aufblühens auf allen Gebieten, wachsenden Umschlages, ausgesprochenen Wohlstandes, ja Reichtums, berechtigten Bürgerstolzes und Selbstbewusstseins, eine Periode, die bei engster Verbundenheit mit dem Ordensstaat doch Danzig immer einen weiten Bezirk von Selbständigkeit beließ, eine Periode, innerhalb derer die bekannten mittelalterlichen Begriffe des Gästezwangs und des Stapelrechts zu Grundpfeilern einer gesicherten wirtschaftlichen Entwicklung ausgebaut wurden, sie wurde jählings unterbrochen, als in Gefolge des Zusammenbruches des Ordens nach der Niederlage von Tannenberg Danzig sich schliesslich veranlasst fühlte, fortan seinen eigenen Weg zu gehen.

Dieser schwerwiegende Schritt Danzigs, der gewiss nicht auf irgen-

irgendwelche nationalen Abneigungen oder wirtschaftlichen Gesichtspunkte zurückgeführt werden kann, sondern einzig und allein verstanden werden will aus dem damals allgemein auftretenden Gegensatz zwischen den Landesherrschaften und den Ständen, konnte erhebliche Gefahren gerade für das deutsche Danzig in sich schliessen. Des Ordens Blüte war endgültig dahin, das war seit langem bereits jedem einsichtigen Ritterorden gewachsen, und es gab kein mächtiges deutsches Reich, das mit seinem inneren Schwergewicht die grosse Stadt, diesen Vorposten deutschen Geistes im Osten, zu sich hätte heranziehen können.

Es muss deshalb als ein besonders rühmliches Zeugnis für das fest eingewurzelte Nationalgefühl der Danziger Bürgerschaft angesehen werden, wenn es der Stadt gelang, in den nun folgenden wirren Zeitläufen nicht nur politische und territoriale Unabhängigkeit zu erringen, sondern auch diese Unabhängigkeit trotz lockerer, vertraglich geregelter Verbunden mit dem polnischen König Kasimir zu behaupten. Diese Selbständigkeit erhielt in dem Recht einer eigenen und unumschränkten Führung der innen- und aussenpolitischen Geschäfte, der Unterhaltung von Gesandten in fremden Staaten, der Beteiligung an den kriegerischen Unternehmungen anderer Mächte, selbständiger zwischenstaatlicher Vertragsabschlüsse usw. sichtbaren Ausdruck.

Für die See- und Hafenstadt Danzig war es dabei von besonderer Bedeutung, dass Danzig seine Schiffe unter eigener Flagge über die Meere hin entsandte, dass es nach eigenem Ermessen seinen Hafen öffnen und schliessen durfte. Die Stadt war also nach beinahe jeder Richtung ein selbständiger Staat geworden, ein Stadtstaat, wie man sagen muss, und das in der vorangehenden Zeit angesammelte Kräfte-Reservoir machte Danzig zu einem oft wichtigen Exponenten osteuropäischer Politik.

Dieser Sachverhalt kam auch im Stadtbild deutlich zum Ausdruck. Legten die stolzen Kirchen, Sankt Marien vor allem, legten das Rathaus der Rechtstadt und der Artushof Zeugnis ab für bürgerlichen Gemeinsinn und bürgerlichen Stolz, so zeugte das Krantor mit seiner markanten Silhouette, so zeugte der von Schiffen aller Nationen bevölkerte Hafen und nicht zuletzt Hans Memlings "Jüngstes Gericht", das der "dudesche Held" Paul Beneke, der "harte Seevogel", dem stolzen Albion entrissen hatte, für Danzigs Seegeltung, für Danzigs Behauptungswillen auf den nordischen Meeren.

Wenn Macht und Reichtum Danzigs in den folgenden Zeiten mächtig schwanden, so geschah dies auf Grund von politischen Entwicklungen, denen gegenüber auch die stärkste Stadt auf die Dauer nicht widerstandsfähig genug sein konnte. Eine Kette grosser und schwerer Kriege erschütterte Mitteleuropa und insbesondere den Osten, die Bedeutung Danzigs als Hafenstadt, an einem Meer gelegen, das in vieler Beziehung beinahe als ein Binnensee angesprochen werden musste, sank, als mit dem Zeitalter der Entdeckungen neue Handelswege in eine bis dahin unbekannt Welt sich eröffneten, als andere Güter, tropische Gewürze und Früchte und sonstige Produkte, gefragt wurden. Ganz allgemein ergab sich hieraus eine Verlagerung des wirtschaftlichen Schweregewichts, neue Länder, neue Häfen schalteten sich ein, darüber hinaus wurde nach Einbeziehung des früheren Ordenslandes an der unteren Weichsel, das anderthalb Jahrhunderte nach Tannenberg polnisch geworden war, in den starken preussischen Staat Danzig seines Hinterlandes beraubt, sodass auch Umschlag und Flusschiffahrt empfindlich getroffen wurden. Die 1793 erfolgende Vereinigung des deutschen Danzig mit Preussen war demnach nur der natürliche Abschluss einer gesamtpolitischen Entwicklung, innerhalb derer für eine selbständige Städtepolitik kein Raum mehr war.

Die sich nun anbahnende gesunde Aufwärtsentwicklung einer Stadt im Schutz des Staates, dem sie blutmässig seit Jahrhunderten zugehörte, erlitt noch einmal, durch die napoleonischen Kriege, eine zwar kurze, aber in den Auswirkungen wahrhaft verheerende Unterbrechung. Die Reste des aus der reichen Vergangenheit stammenden bürgerlichen Wohlstandes wurden durch Einquartierungen, Kontributionen und sonstige Zwangsmassnahmen unter dem französischen Gouverneur Rapp vernichtet, viele einst angesehene Einwohner mussten zum Bettelstab greifen, und als Ausgang 1813 die Franzosen von den die Stadt einschliessenden russischen und preussischen Truppen und von der den Hafen blockierenden englischen Flotte zur Übergabe gezwungen waren, da kamen die Befreier in eine Stadt, deren Handel und Handelsbeziehungen restlos zerstört, deren viele und mächtige Speicheranlagen niedergebrannt, deren öffentliche und private Kassen geleert waren.

Als durch den Spruch des Wiener Kongresses das vielumkämpfte, das vielumworbene Danzig wieder dem Staate zugesprochen wurde, dem es durch die natürlichen Bande des Blutes und durch den daraus sich ergebenden Willen seiner Bevölkerung am innigsten verbunden war, nämlich

nämlich Preussen, galt es zunächst, die Wunden zu heilen, die die napoleonischen Kriege dem stolzen Gemeinwesen neuerlich geschlagen hatten. Diese Wunden^{waren} vor allem auch wirtschaftlicher Art. Aber hier ergab sich für die angestrebte Wiederbelebung des Handels, auf den Danzig als auf seinen eigentlichen Lebensnerv angewiesen war, eine Fülle vorher noch nicht in ihrer ganzen Tragweite übersehenen Schwierigkeiten. Einerseits ging das Streben der russischen Politik eindeutig dahin, den Überschuss des russisch-polnischen Wirtschaftsraumes von dem Weg längs der Weichsel und dem Umschlag über Danzig nach den baltischen Ostseehäfen, nach Riga etwa und Reval, sowie nach den südrussischen Häfen abzulenken, andererseits hatten die anderen europäischen Länder sich bereits darauf eingestellt, ihren zusätzlichen Bedarf vor allem an Getreide, aber auch an Holz und sonstigen Erzeugnissen der Landwirtschaft und Fischerei aus Übersee-Gebieten zu kaufen.

Sollte Danzig demnach nicht völlig auf die Stufe einer wenig belangvollen Provinzstadt herabgedrückt werden - und dies lag keineswegs in der Absicht der preussischen Regierung - so konnte eine Rettung nur gefunden werden in der bewussten Eingliederung in den gesamtdeutschen Wirtschaftsraum unter Verzicht auf die durch Jahrhunderte gespielte Mittlerrolle im Handel zwischen Ost und West. Dieser neue und aussichtsvolle Weg wurde planvoll beschritten, er erwirkte ein allmähliches, aber ununterbrochenes Anwachsen des Frachtverkehrs, er führte zur Begründung grosser Industrien, Werften entstanden, chemische Fabriken, Zuckerraffinerien, das einst von Polen vernachlässigte, jetzt von Preussen planmässig geförderte nähere Hinterland Danzigs, Westpreussen, trug das Seine dazu bei, aus der Provinzialhauptstadt eine Grossstadt werden zu lassen, deren Handel bald wieder an Umfang den besten Zeiten aus dem früheren siebzehnten Jahrhundert gleichkam.

Die nach dem unglücklichen Ausgang des Weltkrieges durch die Westmächte in Versailles erfolgte Abtrennung der kerndeutschen Stadt Danzig von ihrem Mutterlande, ohne Befragung und gegen den Willen ihrer zu 97 % deutschen Bevölkerung, schuf wieder eine neue Situation, diese "Freie Stadt Danzig", ein Zwergenstaat mit einer einzigen Grossstadt und ein paar Landkreisen als kargem Hinterland, souverän in der inneren Gesetzgebung, aber unter dem sogenannten "Schutz" des Völkerbundes, nach aussen durch Polen vertreten, sollte für eben dieses neu erstandene Polen den gesicherten und ungehinderten Zugang zum Meere bilden. Das war Sinn, Ziel und Zweck dieser Gründung, es war die einzige Überlegung, die dem blutigen Schnitt wenigstens einen

einen Schatten von Rechtfertigung gab. Deshalb und nur deshalb wurde Danzig aus dem gemeinsamen Mutterlande herausgerissen und dem polnischen Wirtschaftskörper eingegliedert.

Polen hat seine Stunde nicht verstanden. Es hat gedacht, Danzig allmählich polonisieren zu können - es durch planmässigen Zuzug polnischer Elemente Überfremden zu können. Sehr rasch ergab es sich, dass dies nicht möglich war. Es war nicht möglich in der Systemzeit, als kein mächtiges und starkes Deutschland das Deutschland auch ausserhalb seiner politischen Grenzen zu schützen vermochte, und es war erst recht nicht möglich nach dem Umbruch, als das erstarkte Reich Danzig mit neuen, noch grösseren Abwehrkräften erfüllte.

Die sehr bald in Polen aufkommende Erkenntnis, dass das nationale Selbstbewusstsein, der nationale Behauptungswille Danzigs mit normalen Mitteln nicht zu brechen seien, veranlasste den slavischen Nachbar dieses kleinen Staats, andere Wege zu gehen. Man baute mit ungeheuren Mitteln auf polnischem Boden, aber in unmittelbarer Nähe Danzigs den Seehafen Gdingen, man baute im Angesicht des natürlichen Hafens Danzig mit seiner nie ausgenutzten Umschlagskapazität, mit seinen viele Kilometer langen Kaiufern und Gerdungswänden, mit seinem jedem etwa auftretenden Anspruch gerecht werdenden Massenumschlagbecken bei Weichselmünde, einen künstlichen Seehafen Gdingen, über den durch planmässige Förderung, durch Frachtermässigungen usw. vermittels eines Eisenbahnumgehungsweges, der sogenannten Kohlenmagistrale, ein überwiegender Teil des polnischen Frachtenverkehrs abgeleitet wurde. Man wollte - und war zynisch genug, es offen auszusprechen - Danzig auf diese Art wirtschaftlich in die Kniee zwingen und sich so gefügig machen.

Auch dieses Vorhaben musste scheitern an dem wachsenden nationalen Widerstand Danzigs. Diese Stadt/^{war} so deutsch, dass sie verbissen, aber zuversichtlich alle Schwierigkeiten, alle Nöte in Kauf nahm und kein Opfer scheute, immer in der Gewissheit einer einstigen, anderen und deutschen Lösung des Problems.

Diese Lösung wird und muss kommen. Sie wird eine gerechte Lösung sein, und wird es um so eher sein können, als Polen durch den Ausbau Gdingens selbst zu erkennen gegeben hat, dass es auf den ihm von der Entente zugebilligten natürlichen Zugang zum Meer über die Weichselmündung und Danzig verzichten will und kann. (dp)

Wolfgang Federau

Der Sommer steht im Land.

Nun ist für uns Menschen wieder die Zeit gekommen, zu wandern, um all die atmenden und duftenden Wunder des wachsenden Jahres dankbar in uns einströmen zu lassen. So machen sich die Danziger wieder auf, um von neuem die Herrlichkeiten ihrer Heimat zu entdecken. Dass der weitaus grösste Teil aller Danziger im Sommer zu den nahen Seebädern eilt, um seinen Lufthunger zu stillen, oder dass andere die Wälder Olivas durchwandern, ist selbstverständlich. Wem aber das Wandern in würziger Waldluft oder das Braunbrennen am sonnigen Strand allein nicht genügt, der nimmt sich mit fröhlicher Entschlossenheit vor, seine Heimat zu "entdecken" und die Schönheiten des "Binnenlandes", wo überall die urwüchsige Welt des Bauern uns umfängt, mit aufgeschlossenem Herzen zu erleben. Es gehört zu solchen Wanderungen und Fahrten nicht immer gleich ein Beutel mit Geld, denn so gross sind die Entfernungen ja wirklich nicht im kleinen Freistaat, und wer es ganz billig haben will, der hat sicher die Möglichkeit, mit dem Fahrrad die jeweiligen Ausgangspunkte schöner Fuss-Wanderpartien zu erreichen. Aber auch das ist zu Anfang nicht mal nötig, denn die ersten Wege, die wir bewandern wollen, führen direkt aus Danzigs Strassen ins Land hinaus. Wie selten denkt doch ein Danziger daran, nach Kramnitz zu gehen, um im "Kramskrug" ein wenig zu verschnauften oder an der "schwarzen Lake" dem unheimlichen Geflüster alter, hoher Pappeln zu lauschen! Und wer schwingt sich mal dazu auf, von Waldorf aus eine der "Triften" entlang zu wandern, wo sich die Kopfweiden in den Wasserläufen spiegeln, und zur Sommerszeit die Kühe auf den Wiesen liegen und seelenruhig wiederkäuen ? !

Dass jeder Danziger einmal im Recknitztal gewesen ist, ist allmählich zur Ehrensache geworden, aber wie viele unzählige Wege gibt es doch, die in ihrer Eigenart genau so schön sind, die aber so selten begangen werden ! Auch den Mariensee haben die meisten einmal besucht, doch die Gegenden um den Nenkauser See, den Ottominer oder den Glamke-See sind schon lange nicht so vielen bekannt. Und dabei haben wir gerade dort, wo nicht soviel "Betrieb" ist, die weitaus

weitaus bessere Möglichkeit, den Herzschlag der Heimat zu belauschen. So herrlich bunt ist ja die Vielfalt unserer Landschaft, dass ein Sommer längst nicht reicht, um sie in ihrem ganzen Zauber auszukosten.

Es ist wahr, wir alle lieben das Meer und fühlen uns immer wieder, namentlich im Sommer, zu ihm hingezogen, um seinen erfrischenden, herben Atem einzusaugen, seine Fluten zu durchschwimmen und die Macht seiner blauenden Unendlichkeit auf uns wirken zu lassen; aber wir sollten dennoch nicht die so ganz andere, so kostete Landschaft des Berges und der Höhe zu geniessen vergessen, denn auch sie ist ja dazu da, dass wir uns an ihrer Schönheit erfreuen. Wie schön ist es doch, einen einsamen Wiesenrain zur Sommerszeit entlangzuwandern und den Ruch des mählich reifenden Kornes zu spüren! Bald finden sich bunte Blüten zu einem wundervollen Feldblumenstrauss in unseren Händen zusammen. Tiefblau leuchten die Kornblumen, glutrot brennt dazwischen der Mohn, wie lauter Gold lacht der Frauenflachs neben dem Schneezart der Massliebchen. Und über all dieser Pracht blaut der Himmel, durch den weisse Sommerwolken wie Segelschiffchen gleiten. Freund Adebar stapft gelassen durch das flache Wasser einer Wiese und hält Ausschau nach Fröschen für seine Jungen, denen das Nest auf dem Scheunendach bald zu klein wird, und die schon unternehmungslustig mit den Flügelstumpen zu schlagen beginnen. Wenn wir Glück haben, können wir auf einer Wiese zuschauen, wie die Kühe gemolken werden. Schweigend hocken die Mägde auf den dreibeinigen Melkstühlen und tuen ihre Arbeit. Zischend fährt Strahl um Strahl in die Eimer, in denen die fettig aufsteigende Milch aufschäumt. Und ist so ein schwarz-weisses, gutmütiges Vieh gemolken, dann geht es mit neuem Hunger ans Fressen und macht sich mit bebenden Nüstern über saftige Grassbüschel her.

In der Nähe eines Dorfes sind meist Ziegen an Gräben und Triften angekettet. Erschreckt springen sie hoch und schauen uns aus ihren Glotzaugen böse an. Wie leibhaftige Teufel sehen sie aus mit ihren Hörnern und Spitzbärten. Aber ihre Euter sind prall, und da wissen wir, dass auch sie es gut mit den Menschen meinen.

Und auch das Leben auf einem einsam gelegenen Bauernhof ist für einen Städter immer wieder ein reizvolles und anheimelndes Erlebnis, das er dankbar und beglückt hinnimmt. Die Hausfrau erscheint

erscheint mit einer Schüssel voll Körner, ruft "tiep tiep tiep", und wie eine hundertfüßige Wolke tippelt und huscht und flattert kommen die Gänse und Enten schwaddernd angewatschelt. Und wie beruhigend und schön ist es doch, dem bedächtigen oder gar einsilbigen Gespräch eines Bauern zu lauschen.

So steht der Sommer leuchtend und golden im Danziger Land, und nicht mehr lange dauert es, da sirt die Sense durch sommen-gehörte Halme, und schwere Garben bauschen sich zu mächtigen Fudern in die Scheune gezogen vom stampfenden Gespann glatter, brauner Ackergäule.

Drum mache dich auf, Kamerad aus den Gassen der Stadt, und öffne deine Sinne den Wundern des ländlichen Sommers. Dann wirst du unschätzbare Kräfte in dich aufnehmen, um die Strenge und Sonnenlosigkeit des Winters lachend und froh zu bestehen. (dp)

Ernst Frieböse