



E. von Seydlitz'sche Geographie

Handbuch

Europa (ohne Deutschland)

Seydlitz, Ernst von

Breslau, 1931

C. Die wirtschaftlichen Verhältnisse

[urn:nbn:de:hbz:466:1-77212](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77212)

deutschen Kolonisation stammen die Waldhufendörfer am Nordrand der Karpaten. Sie finden sich auch um Lublin herum und im Süden von Posen, fehlen dagegen dem Norden des Landes gänzlich. Hier bilden Weiler und Einzelgehöfte die Charaktersiedlung; häufig weisen sie auf deutschen Ursprung hin und sind zum großen Teil das Ergebnis jüngster Kolonisation (Abb. 357).

C. DIE WIRTSCHAFTLICHEN VERHÄLTNISSE

Das Wirtschaftsleben Polens hat in den Jahren nach dem Kriege in fast allen Zweigen starke Krisen durchzumachen gehabt, die größtenteils noch heute nicht überwunden sind. Nur das Jahr 1926 hat durch den viele Monate dauernden englischen Kohlenarbeiterstreik die polnische Ausfuhr in die Höhe schnellen und die Handelsbilanz aktiv werden lassen, zumal durch verschiedene Regierungsmaßnahmen die Einfuhr stark vermindert wurde. Doch schon das nächste Jahr zeigte wieder das alte Bild. Fast alle Wirtschaftszweige haben mit chronischen Absatzstockungen zu kämpfen, die Illiquidität der Wirtschaft nimmt von Jahr zu Jahr zu. Infolge dauernder Überproduktionen sinken die Preise. Um nur einige Beispiele herauszugreifen: die Getreidepreise waren 1929 um ein Drittel niedriger als im Vorjahre, die der Kartoffeln gar um die Hälfte, infolgedessen war wiederum die Verwendung künstlichen Düngers stark vermindert. Die Hüttenindustrie erhielt 25 v.H. weniger Aufträge als 1928. Die Bautätigkeit zeigt infolge der Kapitalnot schon seit mehreren Jahren eine rückläufige Bewegung. Im letzten Jahre wurden trotz der ungeheuren Wohnungsnot fast keine Neubauten mehr begonnen, sondern nur die angefangenen beendet. In der Textilindustrie ging der Absatz dermaßen zurück, daß viele Fabriklager wegen Überfüllung zu Schleuderpreisen verkauft wurden und die Zahl der Arbeiter schließlich um 25000 verringert werden mußte. Ähnliche Erscheinungen zeigen sich in fast allen Industriezweigen, im letzten halben Jahre auch im Kohlenbergbau. Eine Reihe von Aluminium- und Papierfabriken arbeitet nur noch 2 bis 3 Tage in der Woche.

Geradezu katastrophal ist die Lage des Handels, von allen polnischen Wirtschaftszweigen sowohl im Hinblick auf Organisation als auch in technischer und finanzieller Beziehung der schwächste.

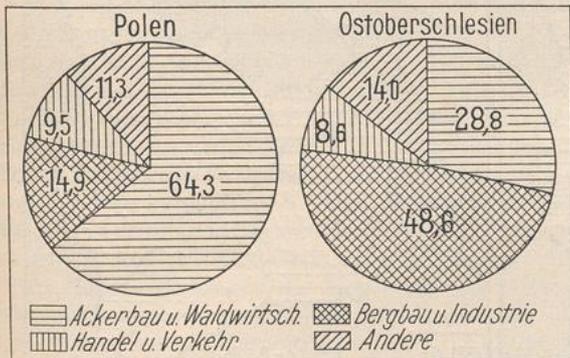
Die tieferen Ursachen der wirtschaftlichen Schwierigkeiten Polens sind einerseits in der Kapitalnot zu suchen, sind doch die Auslandsanleihen nach Stabilisierung der Währung größtenteils erschöpft, andererseits in einer Überanstrengung der Wirtschaft, der man von Anfang an zuviel zugemutet hat. Man zwang den Wirtschaftsorganismus zu Leistungen, die seine Kräfte erheblich überstiegen. Man wollte viel zu schnell und intensiv vorwärtskommen und ausbauen. Dazu kam der verschärfte Konkurrenzkampf der Nachbarstaaten, in erster Linie Rußlands und Rumäniens.

Ganz besonders kompliziert und ungeregelt waren bisher die Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland, mit einer Folge der willkürlichen Grenzziehung. Eine Reihe von Produktionszweigen, die innerhalb der deutschen Volkswirtschaft groß geworden und nach ihren Methoden aufgebaut waren, ist nun nach der Trennung in scharfen Konkurrenzkampf mit denen der reichsdeutsch gebliebenen Gebiete geraten. Eine Regelung, die man für den Übergang getroffen hatte, lief 1925 ab. Seitdem herrschte zwischen beiden Staaten ein Zollkrieg mit gegenseitigen Kampfzöllen und Einfuhrverboten, dem jetzt durch einen kurzfristigen Handelsvertrag ein Ende gemacht wurde. Allen Kampfmaßnahmen zum Trotz blieb Deutschland während der ganzen Jahre größter Lieferant wie auch größter Abnehmer der polnischen Wirtschaft. In dem neuen Handelsvertrag hat man sich gegenseitig volle Meistbegünstigung zugesichert.

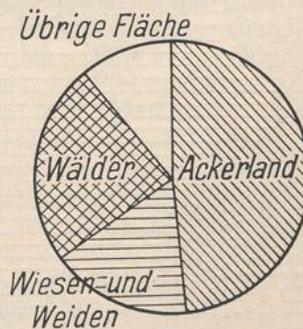
Polen erhält größere deutsche Einfuhrkontingente zugestanden: im 1. Jahr nach Inkrafttreten des Vertrages 200 000 Schweine, nach $2\frac{1}{2}$ Jahren als Höchstmenge 350 000, dazu ein monatliches Kohlenkontingent von 320 000 t. Polen setzt für etwa 470 Warenbezeichnungen die Zollsätze auf einen besonders ermäßigten Stand herab. Die wirtschaftliche Gesamtwirkung des Vertrages läßt sich schwer voraussagen, hängt auch von verschiedenen Umständen, vor allem von der internationalen Konjunkturentwicklung ab. Die natürlichen Grundbedingungen für das polnische Wirtschaftsleben sind durchaus nicht ungünstig. Posen und Westpreußen gehörten zu Deutschlands wichtigsten Ackerbaugebieten, Oberschlesiens Wert braucht nicht besonders betont zu werden, in Kongreßpolen gab es blühende Industriegebiete, der Landwirtschaft steht teilweise recht guter Schwarzerde- und Lößboden zur Verfügung, Galizien verfügt über reichhaltige Bodenschätze. Einzig die Ostgebiete wurden von der Natur etwas stiefmütterlich behandelt, da sie weder über Erdschätze noch über guten Boden verfügen. Polen ist in seinen weitaus größten Teilen Landwirtschaftsgebiet. Trotzdem hat es heute nur eine ganz geringe Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte aufzuweisen. Das hat seinen Grund in verschiedenen Ursachen: Auch in den früher preußischen Gebieten konnten die Güter nach dem Kriege infolge der Wirtschaftskrisen und des damit verbundenen Geldmangels nicht so intensiv wie in der Vorkriegszeit bewirtschaftet werden. In Kongreßpolen sind die Besitzungen im allgemeinen viel zu klein, so daß sich keine großen Überschüsse erzielen lassen. Auch die Aufteilung einer Reihe großer Güter, die in Posen vielfach glänzende Musterwirtschaften darstellten, hat sich bisher für die Ausfuhr nicht vorteilhaft ausgewirkt. Für den O fällt noch der allgemeine Kulturzustand mit dem recht niedrigen Bildungsstand der Bevölkerung (s. S. 285) erschwerend ins Gewicht. Es ist auch klar, daß Gebiete, die noch bis vor wenigen Jahren ganz verschiedenen Wirtschaftszentren angehörten, nicht von heute auf morgen zu einem großen einheitlichen Wirtschaftsraum zusammengeschmiedet werden können.

1. LANDWIRTSCHAFT

Der größte Teil der polnischen Bevölkerung treibt Ackerbau, finden doch fast 65 v. H. der Einwohner in Land- und Forstwirtschaft ihre Beschäftigung (Abb. 359). 48,6 v. H. des gesamten Bodens bedecken Ackerfluren, während 24,1 v. H. von Wäldern, 16,9 v. H. von Wiesen und Weiden eingenommen werden, der Rest ist Ödland oder Wildnis (Abb. 360). In Posen steigt die landwirtschaftlich bebaute Kulturfläche auf

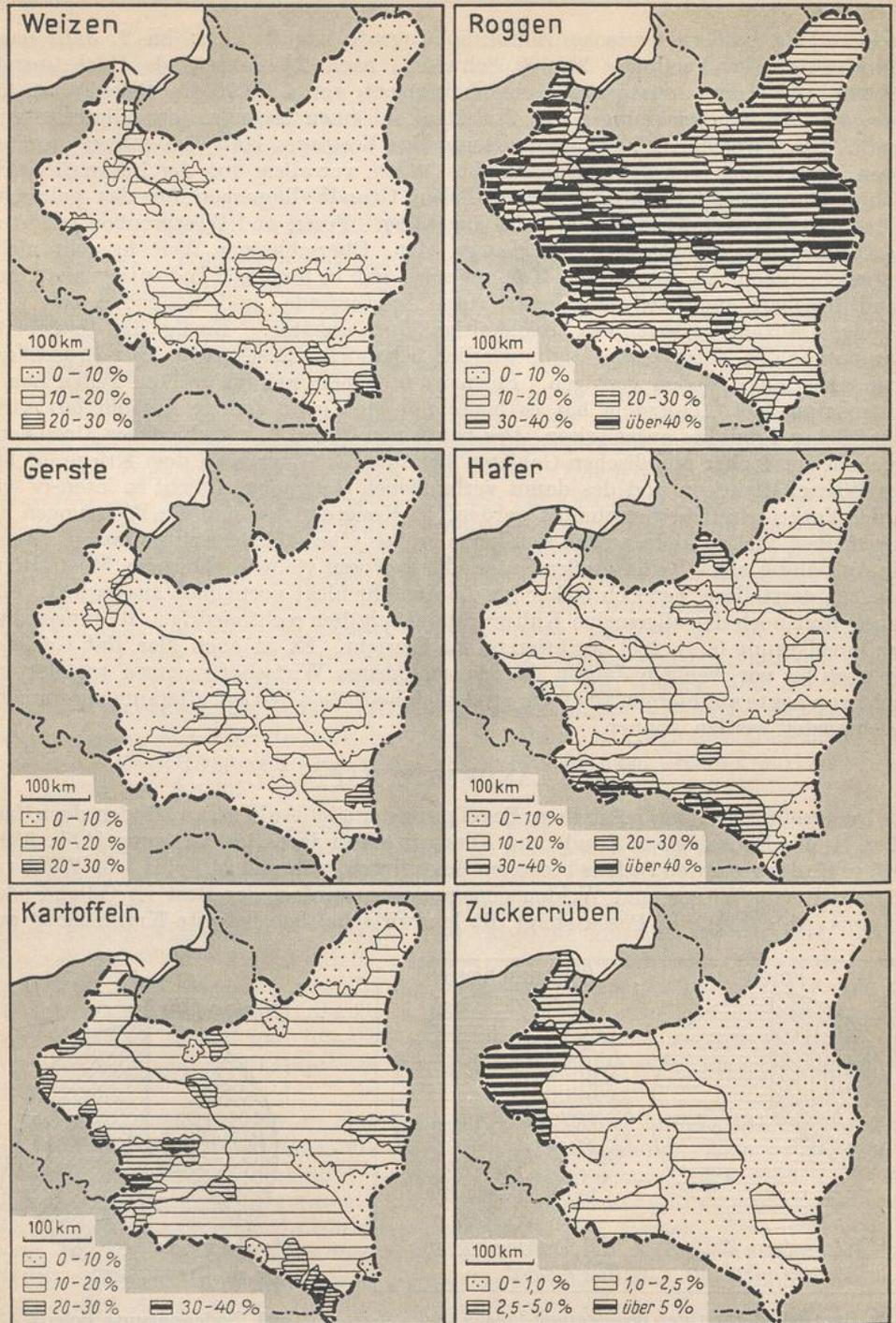


359. Berufsgliederung der Bevölkerung Polens und Ostoberschlesiens.



360. Bodennutzung Polens.

Für Polen nach der Zählung von 1921, für Ostoberschlesien Schätzungen auf Grund der Vorkriegszählungen.

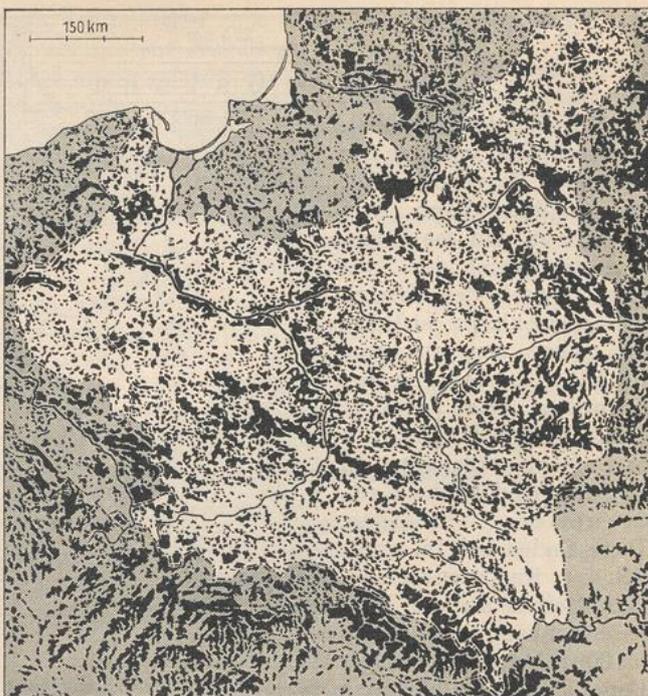


361. Bodennutzung in Polen 1928 in Hundertteilen der bebauten Fläche. (Nach dem Statistischen Atlas der Republik Polen.) — Für den Zuckerrübenanbau liegen die Woiewodschaften zugrunde, für den Anbau von Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Kartoffeln kleinere Verwaltungseinheiten.

62 v. H., auch in Westpreußen übersteigt sie den Durchschnitt. Über 90 v. H. der Landwirte sind Kleingrundbesitzer, die über weniger als 200 ha Land verfügen, ja, ein großer Teil von diesen hat richtige Zwergwirtschaften, die noch nicht 2 ha betragen. Ihnen steht eine geringe Anzahl von Großgrundbesitzern gegenüber, die gelegentlich Ländereien von mehr als 10 000 ha ihr eigen nennen. Eine Anzahl von großen Gütern, besonders im früher preußischen Bezirk, wurde bereits aufgeteilt.

Die Hauptanbaufrüchte sind Getreide und Kartoffeln. An der Spitze steht der Roggen, ihm folgen Hafer, Weizen und Gerste. In fruchtbaren Gegenden, besonders in Kujawien, wird die Zuckerrübe in großem Maßstabe angebaut und hat hier eine lebhafte Zuckerindustrie hervorgerufen (Abb. 361).

An der Spitze der Viehwirtschaft steht die Zucht von Rindern und Pferden. Letztere werden besonders im staatlichen Gestüt Janum in der Woiwodschaft Lublin gezüchtet. Dagegen ist die Schafhaltung stark zurückgegangen. Wenn auch der Viehbestand Polens von Jahr zu Jahr steigt, so fehlt es doch noch sehr an der Zucht edler Rassen.



362. Die Waldverbreitung in Polen und Nachbargebieten.

2. WALDWIRTSCHAFT

Von dem Waldreichtum Polens macht man sich häufig eine falsche Vorstellung (Abb. 362). Wenn heute angegeben wird, daß fast ein Viertel des polnischen Areals waldbedeckt ist, dann darf man dabei nicht vergessen, daß in diese Zahl verschiedene Heidegebiete und Holzungen eingerechnet sind, die man kaum als Hochwald bezeichnen kann. Dazu hat der Krieg dem polnischen Wald schwere Wunden geschlagen. Auch in den Nachkriegsjahren wurde an vielen Stellen wahrer Raubbau getrieben. Zum Überfluß hat in den letzten Jahren die Forleule Tausende von Hektar, besonders in den westlichen Grenzlandschaften, kahlgefressen. Der natürliche Nachwuchs wird durch die Viehweide im Walde und durch das Forträumen der Streu stark geschädigt. Trotzdem gehören Forstwirtschaft und Holzindustrie zu den Hauptzweigen der polnischen Volkswirtschaft.

In Nordpolen tragen die Moränenlandschaften vielfach ein Waldkleid; auf mergeligem Boden besteht er vorwiegend aus Laubwald, während in den weiten Sandflächen der Urstromtäler Mittelpolens der Nadelwald die Herrschaft behauptet. Die Karpaten sind besonders in ihren höheren Partien waldbedeckt, während im ganzen SO, im Bereich der Steppe, der Wald stark zurücktritt oder ganz aufhört. Dagegen weist der O, besonders die Rokitnosümpfe und die Bialowiezer Pußta, gewaltige Bestände teilweise recht gut erhaltenen Urwaldes auf.

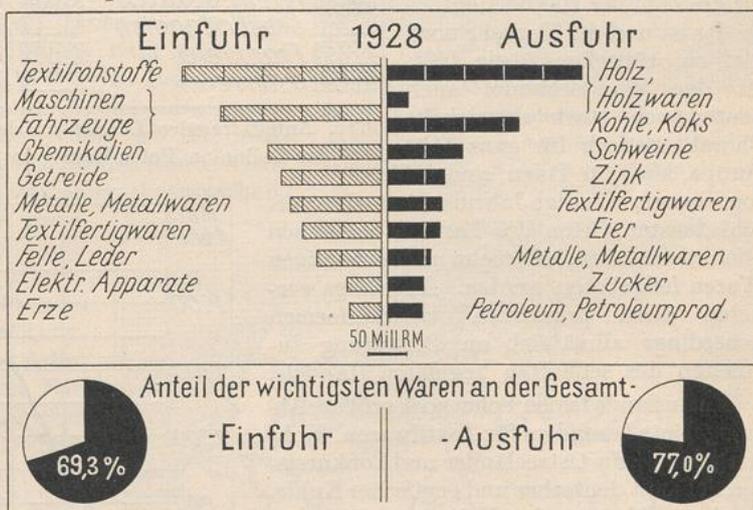
Kohlenbezirks unter günstigeren Bedingungen arbeiten kann. Die Bialystoker Textilindustrie stellt besonders Woldecken, Samt und Plüsch her.

Die Metallindustrie knüpft sich an die reichen Kohlen- und Eisenlager, werden doch allein in den polnischen Kohlenbergwerken gegen 180 000 Arbeiter beschäftigt (Abb. 359). Abgesehen von zahlreichen Fabriken, die sich besonders mit der Herstellung von Spinn- und Webmaschinen befassen, verfügt Polen über mehrere Lokomotiv- und Waggonfabriken, verschiedene Koksanstalten und Brikettfabriken.

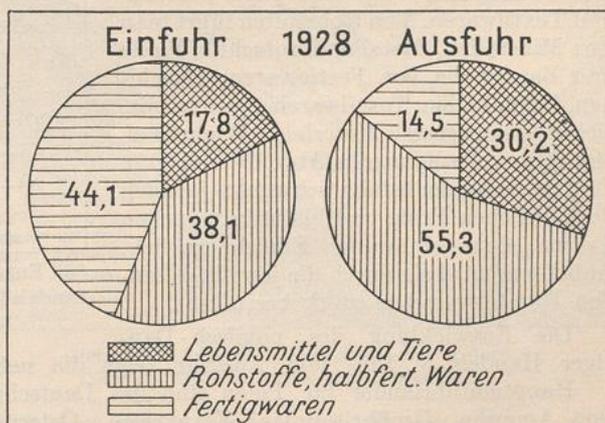
Die Erdölindustrie stellt Petroleum, Benzin, Schmier- und Gasöl her. Mehr als 2000 Sägewerke beschäftigt die Holzindustrie, die auch mehrere Zellulose-, Papier- und Streichholzfabriken ins Leben gerufen hat. Außerdem finden wir in Polen einige chemische Fabriken, die besonders Soda, Farb- und Explosivstoffe herstellen, gegen 30 Glasfabriken, mehrere Porzellan- und Steingutfabriken. In den Anbaugebieten der Zuckerrübe in Posen, Pommerellen und Südpolen wurde eine blühende Zuckerindustrie ins Leben gerufen. Ziegeleien, Brennereien, Dampfmühlen, Brauereien, Tabak- und Konservenfabriken vervollständigen das Bild der polnischen Industrie.

Die Frage einer großzügigen Elektrifizierung ist in Polen noch nicht gelöst. 1927 besaß Polen 369 öffentliche Kraftwerke mit einer durchschnittlichen Leistungsfähigkeit von 926 KW. Das Angebot des Amerikaners Harriman, einen großzügigen Ausbau der Elektrizitätswirtschaft durchzuführen, ist noch nicht endgültig angenommen worden. Im Februar 1930 ist in Zur bei Laskowitz (Pommerellen) das größte Wasserwerk Polens in Betrieb genommen worden. Die Finanzierung eines Projekts der Elektrizitätsversorgung von Posen und Pommerellen, sowie von Teilen von Lodz und Warschau sollen ausländische Konzerne übernehmen.

In vielen Industriezweigen Polens, besonders Ostoberschlesiens, spielt ausländisches Kapital eine große, teilweise entscheidende Rolle.



364. Die wichtigsten Waren der polnisch-Danziger Ein- und Ausfuhr. Wert der Einfuhr 1,6, der Ausfuhr 1,2 Milliarden RM.



365a. Die Gliederung der Ein- und Ausfuhr der Zollunion Polen-Danzig nach Warengruppen in Hundertteilen des Wertes.

5. HANDEL¹

Die Inflation und die verschiedenen Wirtschafts- und Währungskrisen haben sich für den gesamten Handel sehr unvorteilhaft ausgewirkt. Ein eigentlicher Großhandel in unserem Sinne fehlt. Die bedeutendsten Handelsplätze sind Warschau, Posen und Krakau. Ein sehr großer Teil des gesamten Handels liegt von alters her in den Händen der Juden. Da die Zahl der Handelszentren gering ist und der Verkehr noch viel zu wünschen übrig läßt, ist der Wanderhandel auch heute noch stark entwickelt. Charakteristisch für ganz Ost-europa, auch für Polen, sind die

sog. Basare, ständige Jahrmärkte in den verschiedensten Orten des Landes, auf denen alle erdenkbaren, oft recht minderwertigen Waren feilgeboten werden. Allerdings verlieren diese primitiven Handelsformen neuerdings allmählich an Bedeutung zugunsten des seßhaften, regulären Handels.

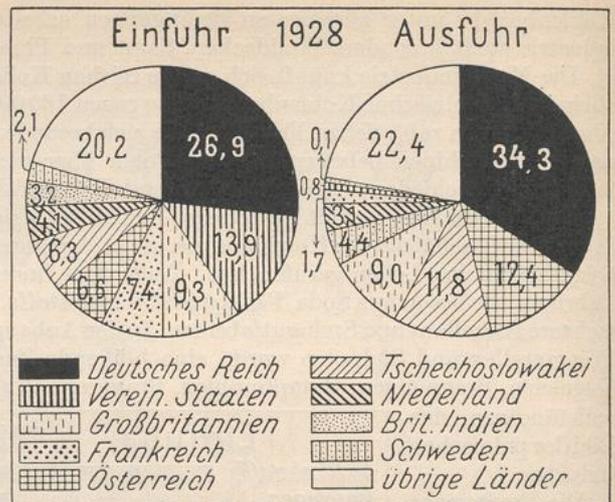
Im Auslande fehlen Polen noch größere Absatzgebiete besonders für Textilwaren. Kohlen gehen in die Ostseeländer und konkurrieren dort mit deutscher und englischer Kohle.

Ausgeführt werden Nahrungsmittel und Tiere, an Rohstoffen: Holz, Kohlen, Erdöl und Metalle, an Fertigwaren: Holz-, Metall- und Textilwaren. Von Rohstoffen führt man ein: Mineralien, Metalle, Kautschuk, Wolle und Baumwolle, von Fertigwaren: Maschinen, Chemikalien, Textilwaren, Automobile, elektrotechnisches Material, Bauartikel, Metall- und Papierwaren (Abb. 364 und 365).

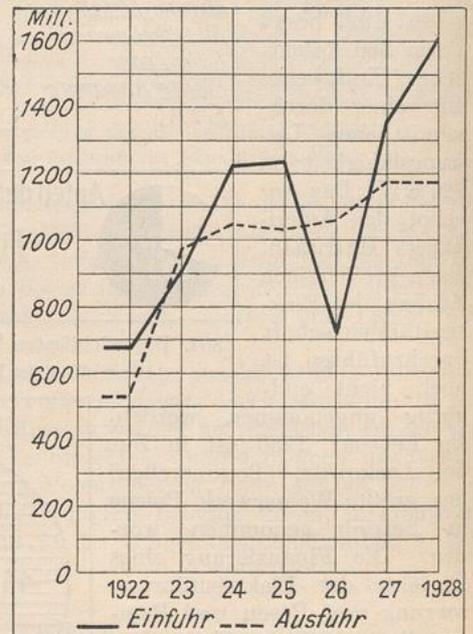
Die Getreideausfuhr schwankt je nach der jährlichen Ernte und bleibt in manchen Jahren sogar hinter der Einfuhr zurück. Außerdem wird sie durch die jeweils geltenden Handelsverträge stark beeinflusst.

Die Entwicklung des polnisch-Danziger Handels in Ein- und Ausfuhr zeigt die nebenstehende Kurve (Abb. 366).

Haupteinfuhrländer für Polen sind das Deutsche Reich, die Vereinigten Staaten von Amerika, Großbritannien, Frankreich, Österreich und die Tschechoslowakei, Hauptzielländer der Ausfuhr Österreich, die Tschechoslowakei und Großbritannien.



365b. Anteil fremder Länder an der Ein- und Ausfuhr der Zollunion Polen-Danzig in Hundertteilen.

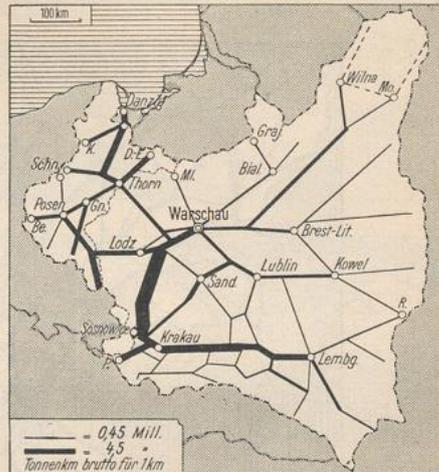


366. Entwicklung des polnisch-Danziger Außenhandels (in RM). 1929 betrug der Wert der Einfuhr 1,5, der Ausfuhr 1,3 Milliarden RM.

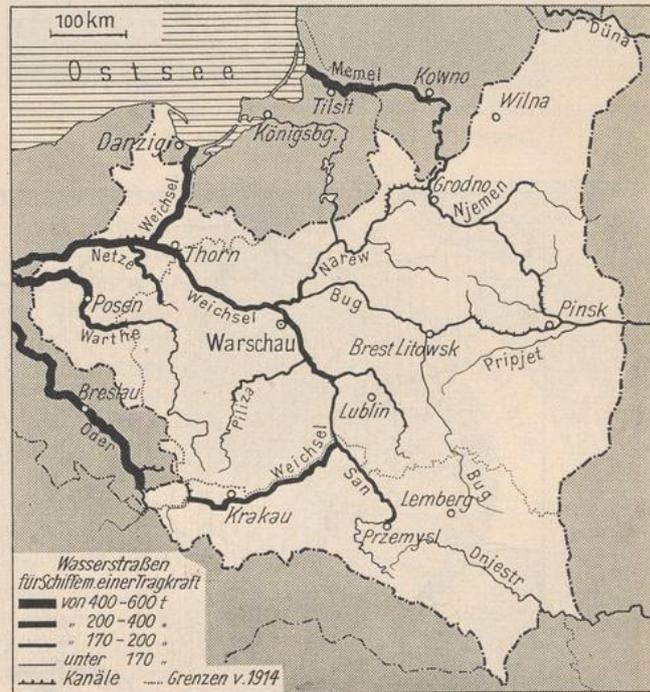
¹ Die zahlenmäßigen Angaben über den Außenhandel beziehen sich auf die Zollunion Polen-Danzig.

6. VERKEHR

Die Verkehrsstraßen wie die Verkehrsverhältnisse überhaupt lassen in Polen noch viel zu wünschen übrig. Die Grenzen des früher deutschen und österreichischen Gebiets sind bis zu einem gewissen Grade auch heute noch Scheidelinien des Verkehrs, weil diese Gebiete ehemals anderen Kultur- und Wirtschaftszentren angehörten als heute und selbstverständlich mit diesen enger verbunden waren. So kommt es, daß eine ganze Reihe von Bahnen in der Provinz Posen an der früheren russischen Grenze aufhört; ähnlich liegen die Verhältnisse in Galizien. Einen starken Wandel hat in dieser Hinsicht zwar schon die Kriegszeit gebracht, in der viele Bahnen über die Grenze nach Kongreßpolen hinein verlängert wurden, aber völlig ist der Ausgleich noch lange nicht durchgeführt. Ganz schlimm lagen die Eisenbahnverkehrsverhältnisse in dem früher russischen Gebiet. Wie die polnischen Landesteile in wirtschaftlicher Hinsicht von St. Petersburg aus stark boykottiert wurden, so nahm man auch bei dem Bau von Eisenbahnen keinerlei Rücksicht auf die Bedürfnisse der Einwohner, sondern ließ sich ausschließlich von strategischen Gesichtspunkten leiten, baute also Bahnen, um im Kriegsfall die Truppen möglichst schnell an die Grenze werfen zu können. So konnte es geschehen, daß Lodz, heute die zweitgrößte Stadt des Reiches, vor einem Menschenalter, als es bereits über 100 000 Einwohner zählte, noch keinerlei Bahnverbindung besaß und Zu- und Abfuhr der Rohstoffe und Fertigfabrikate in langen Karawanen von Panjewagen bewerkstelligen mußte. Auch hierin hat der Krieg bereits bedeutende Verbesserungen gebracht; denn von unseren Truppen wurde eine Reihe von Stichbahnen fertiggestellt, durch welche die großen Maschen des Eisenbahnnetzes stark ausgefüllt wurden. Heute liegt selbst-

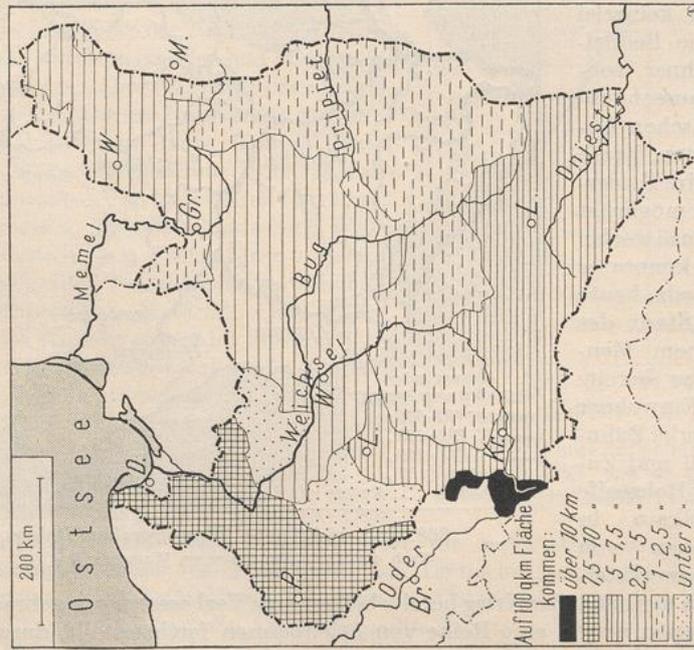


367. Die Verkehrsbelastung der wichtigsten polnischen Eisenbahnlinien (ohne Ostoberschlesien) 1922. (Nach dem statistischen Atlas »La Pologne contemporaine«.)

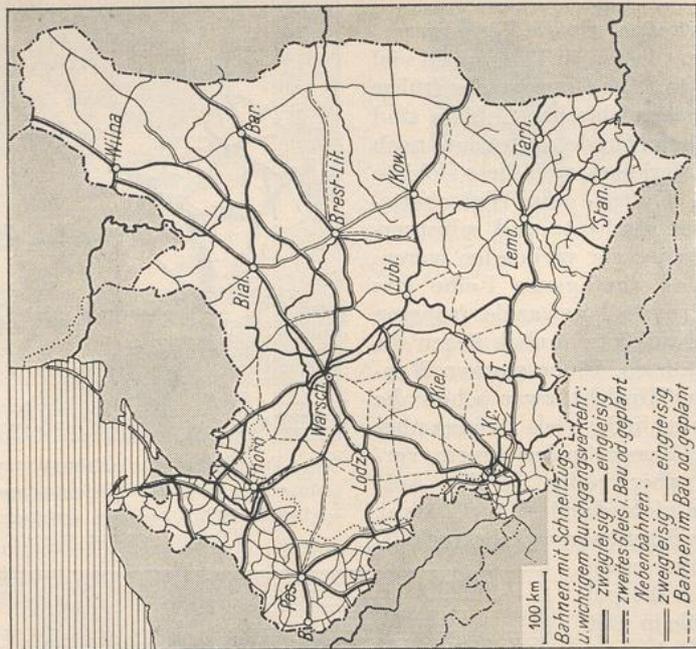


368. Die wichtigsten Wasserstraßen Polens. (Nach der Karte der deutschen Wasserstraßen.)

die großen Maschen des Eisenbahnnetzes stark ausgefüllt wurden. Heute liegt selbst-



369. Eisenbahndichte Polens (nach Provinzen) für das Jahr 1914. Der in der russischen Zeit aus strategischen Gründen eisenbahnrarme Teil im Westen Kongreßpolens (unter 1 km auf 100 qkm) ist seither im Durchschnitt auf 3-4 km auf 100 qkm entwickelt worden.



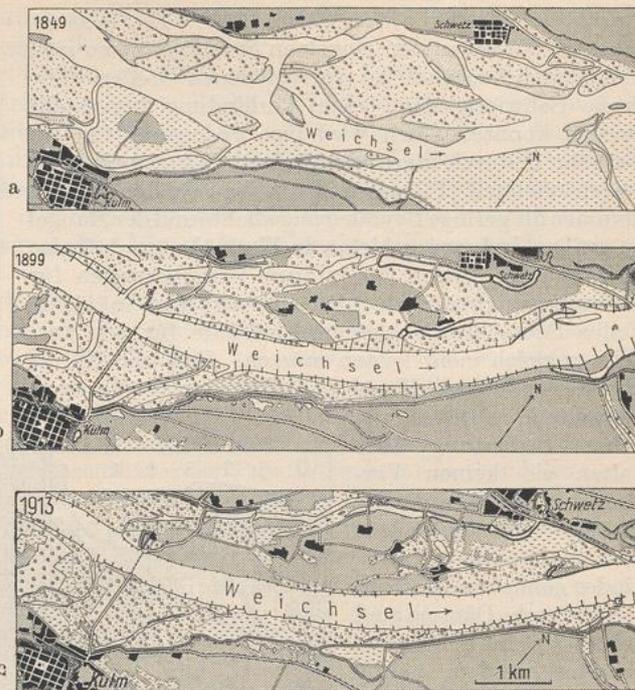
370. Die Umstellung des polnischen Bahnnetzes. (Nach dem Archiv für Eisenbahnwesen 1928.) Für die Kohlenmagistrale vgl. Abb. 373a.

verständlich Warschau im Mittelpunkt des Verkehrsnetzes; von hier strahlt eine Reihe Hauptbahnen nach den verschiedensten Richtungen hin aus. Neben Warschau sind Posen und Kattowitz wichtige Eisenbahnknotenpunkte. Recht eng ist das Schienennetz natürlich in Oberschlesien, doch hat sich hier die neue Grenzziehung besonders verhängnisvoll ausgewirkt. So muß man z. B. auf der Fahrt von Tarnowitz nach Königshütte zweimal die deutsche Grenze passieren und vier Paßrevisionen über sich ergehen lassen. Um diesem Zustande abzuweichen, planen die Polen den Bau einer neuen Linie zwischen den genannten Städten unter Umgehung des deutschen Gebiets.

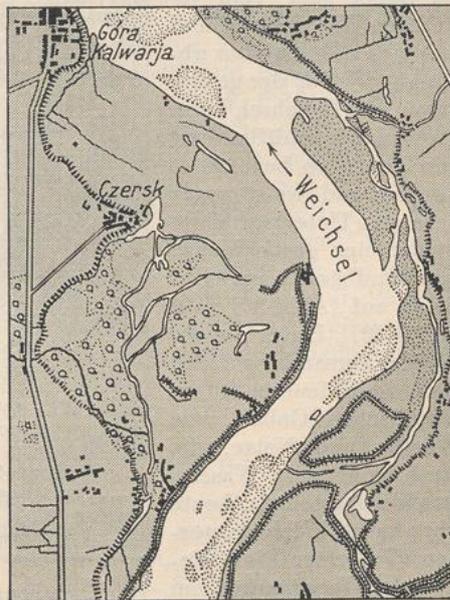
Der Bahnbau verursacht kaum allzu große Schwierigkeiten, nur die Überquerung der zum Teil recht breiten und unregulierten Ströme ist manchmal nicht ganz einfach, zumal im Frühjahr die Flüsse häufig aus ihrem Bett treten und große Überschwemmungen verursachen, ja vielfach überhaupt ihren Lauf verlegen. Dadurch wird der Bau sehr breiter Brücken und die Aufschüttung von langen Dämmen erforderlich. Die Rokitnösümpfe werden von nur wenigen Bahnen durchquert, da sie dem Bau besonders starke Hindernisse in den Weg legen.

Die Abb. 349, 367, 369 und 370 zeigen die wichtigsten Eisenbahnlinien sowie die Verteilung der Eisenbahndichte zu Beginn des Krieges. Recht deutlich heben sich auch hier ehemals preußische Landschaften von ehemals russischen ab. Daß Oberschlesien hinsichtlich der Bahndichte weit an der Spitze steht, ist ohne weiteres erklärlich; konzentrierte sich doch vor dem Kriege ein Zehntel des gesamten deutschen Güterverkehrs auf Oberschlesien.

Mit Wasserstraßen ist Polen von Natur aus gut versehen. Es verfügt über eine ganze



a—c zeigen die Regulierung der Weichsel im ehemals deutschen Gebiet. (Nach den preußischen Meßtischblättern.)

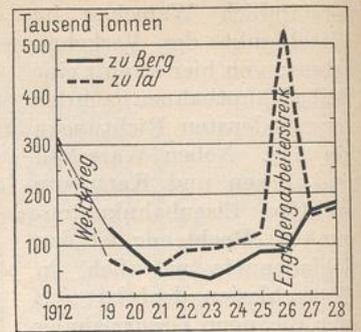


d. Die Weichsel im altpolnischen Gebiet.

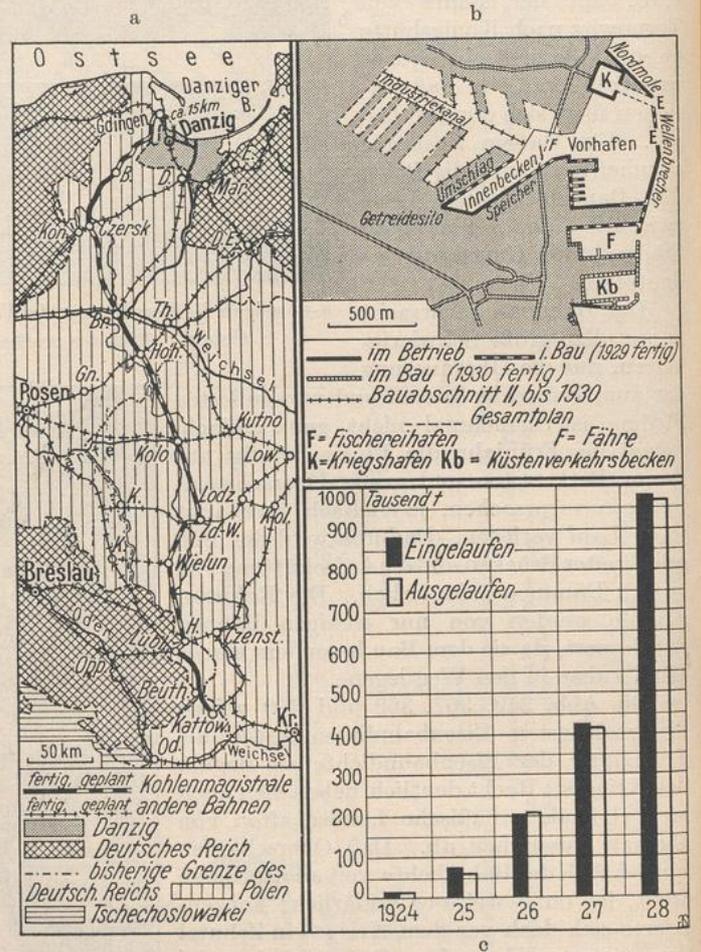
(Nach der Karte des westlichen Rußland 1:100 000.)

371a—d. Die Weichsel als Wasserstraße.

Anzahl schiffbarer Flüsse (Abb. 368). Die Wasserscheiden zwischen den einzelnen Stromsystemen sind nicht hoch, so daß an verschiedenen Stellen ohne große Schwierigkeiten eine Verbindung hergestellt werden konnte. Doch wird ihre Bedeutung für den Verkehr dadurch stark vermindert, daß den Wasserwegen vielfach Pflege und Ausbau fehlen. Dazu kommen die geringe Bevölkerungsdichte und der Mangel an großen Industriegebieten in Flußnähe, so daß also vielfach kein Bedarf an billigen Verkehrswegen für Massentransporte vorhanden ist, während in vielen Teilen Deutschlands kleinere Flußläufe für den Verkehr ungleich mehr leisten müssen. Bug und Narew übertreffen unsere Havel und Spree an Größe zwar bei weitem, in wirtschaftlicher Bedeutung aber halten sie keinen Vergleich mit ihnen aus. Die Ströme Kongreßpolens sind unbändige Naturkinder geblieben, die noch nicht durch Dämme und Schleusen in Schranken gehalten werden, häufig über die Ufer treten und keinen geregelten Schiffsverkehr zulassen. Dieser ist daher sehr vom jeweiligen Wasserstand und von den Jahreszeiten abhängig. Selbst der größte Strom, die Weichsel, kann als wirklich schiffbar erst von Thorn ab bezeichnet werden und weist sogar in seinem Unterlauf heute wieder eine große Menge von Sandbänken und Untiefen auf (Abb. 371a—d und 372). Unter zunehmender Versandung leiden auch die Flüsse im früher preußischen Gebiet, wie Warthe und Netze, die einst recht gute Wasserstraßen darstellten, heute aber kaum befahren werden. In erster Linie dienen die Wasserwege dem Transport von Getreide, Zucker, Steinen, Petroleum usw. Die Holz-



372. Schiffsverkehr auf der unteren Weichsel vor und nach dem Kriege.



373 a—c. Gdingen. a. Gdingens Verknüpfung mit Ostoberschlesien. Die Kohlenmagistrale wurde inzwischen fertiggestellt. b. Der Ausbau des Hafens, E = Einfahrt. c. Die Entwicklung des Schiffsverkehrs im Hafen von Gdingen.

flößerei wird sehr lebhaft betrieben. Fast überall macht sich aber der Mangel an guten Häfen und guten Anlegestellen bemerkbar.

Von Kanälen steht der Bedeutung nach an erster Stelle der Bromberger Kanal, den Friedrich der Große zwischen Brahe und Netze erbauen ließ und der so mittelbar Weichsel und Oder verbindet. Der von König Stanislaw August erbaute etwa 80 km lange Königskanal verbindet Bug und Dnjepr. Der mehr als 400 km lange Augustowkanal stellt eine Wasserverbindung zwischen Narew und Njemen her. Er kann aber nur von kleineren Schiffen befahren werden und hat ausschließlich örtliche Bedeutung. Die Länge der polnischen Wasserstraßen beträgt 14—16 000 km.

Landstraßen sind im Gegensatz zu den vielfach noch fehlenden Eisenbahnen zahlreich vorhanden, oft jedoch in sehr schlechtem Zustande. Zur Zeit der Schneeschmelze im ersten Frühjahr ist der Verkehr auf ihnen oft recht schwierig. Die Anlage der Wege selbst läßt viel zu wünschen übrig; man vermißt häufig die Baumreihen oder die Gräben an der Seite. Vielfach trägt auch das Fehlen des Steinmaterials ein gut Teil Schuld an der schlechten Beschaffenheit der Wege. Für die Chausseen der Provinzen Westpreußen und Posen hatte der Preußische Staat in den Jahrzehnten vor dem Kriege besonders viel getan, so daß das dortige Wegenetz als durchaus gut bezeichnet werden muß. Im übrigen Polen wurden von der deutschen Verwaltung während des Krieges etwa 1700 km Kunststraßen neu gebaut.

Der Flugverkehr steckt noch in den Anfängen. Im Sommer 1930 wurden folgende Linien regelmäßig beflogen (der Verkehr wird größtenteils mit deutschen Junkersflugzeugen unterhalten):

Warschau-Danzig,
Warschau-Kattowitz-Prag,
Warschau-Lodz-Posen,

Warschau-Posen,
Warschau-Lemberg-Czernowitz,
Warschau-Krakau-Wien.

Der Seeverkehr Polens geht über Danzig oder seinen einzigen Hafen Gdingen, der in raschem Aufstieg begriffen ist. Elf Hafenecken mit einer Kailänge von 22 500 m sind geplant. Bisher ist das größte Becken fertiggestellt und bereits im Betrieb (Abb. 373 b). Mehr als 3 km Kaimauer sind schon aufgeführt, 6,5 Mill. cbm Erde und Torf ausgebaggert. Im Juli 1928 waren bereits Liegeplätze für mindestens 15 Schiffe vorhanden. Die Eröffnung der sogenannten „Kohlenmagistrale“, der direkten Verbindung Gdingens mit Oberschlesien, erfolgte 1930. Der Schiffsverkehr ist aus Abb. 373 c erkennbar. Der Gesamtwarenumsatz Gdingens betrug 1925: 55,5 Tsd. t (für Danzig 2722,5 Tsd. t, 1928: 1957,7 Tsd. t (für Danzig 8615,9 Tsd. t), 1929: 2822,5 Tsd. t (für Danzig 8559,6 Tsd. t). Die Warenausfuhr für die gleichen Jahre belief sich auf 53,9 Tsd., 1765,0 Tsd., 2492,8 Tsd. t, von denen auf die Kohle 41,2 Tsd., 1758,2 Tsd., 2447,8 Tsd. t entfielen. Mit dieser vom polnischen Staate stark geförderten Entwicklung stieg in gleicher Weise die Einwohnerzahl von 6000 im Jahre 1925 auf 29 000 im Jahre 1929.

D. VERWALTUNG UND INNERER AUFBAU

Polen ist heute eine unabhängige Republik. Der Präsident hat seinen Sitz in Warschau. Das Volk ist an der Regierung durch Sejm und Senat beteiligt. Zu Verwaltungszwecken ist das Land in 17 Woiwodschaften, einschließlich Warschau-Stadt, eingeteilt, deren Größe und Grenzen uns die Abb. 374 veranschaulicht. Der junge Staat verfügt auf Grund der allgemeinen Wehrpflicht über ein stehendes Heer von 252 000 Mann. Die Kriegsflotte zählt erst wenige Einheiten, zumeist ältere deutsche Torpedoboote.