



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

E. von Seydlitz'sche Geographie

Handbuch

Europa (ohne Deutschland)

Seydlitz, Ernst von

Breslau, 1931

D. Verwaltung und innerer Aufbau

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

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 befliegen (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.

Die Hauptstütze des heutigen Staates bilden seine Beamten und Offiziere, die noch durch deutsche oder österreichische Schule gegangen sind, in einem dieser beiden Länder ihre Ausbildung genossen haben und neben gediegenen Fachkenntnissen mancherlei wertvolle Eigenschaften mitbringen.

Diesen früher deutschen oder österreichischen Beamten verdankt Polen ein gut Teil seiner Organisation und seinen verwaltungstechnischen Aufbau, mit ihrer Hilfe sind andere Kräfte geschult und eingearbeitet worden. Viele Verwaltungszweige und öffentliche Einrichtungen wurden ganz nach deutschem Muster aufgebaut, nicht zuletzt das Heer, das größtenteils heute noch deutsche Bewaffnung führt.

Auch für Bergbau und Industrie haben die früher deutschen oder österreichischen Gebiete die Führer gestellt, und die von deutschen Ingenieuren geleiteten Gruben wurden stets als Vorbild für die andern hingestellt.

Naturgemäß sucht Polen durch Hebung der allgemeinen Bildung die Vorbedingungen für einen wirtschaftlichen und kulturellen Aufstieg und für eine staatliche Festigung zu schaffen. Wie weit es damit Erfolg haben wird, kann erst die Zukunft lehren.

In einer Reihe von Städten entstehen neue Hochschulen, z. B. in Posen, Kattowitz, Krakau und Warschau. Das Volkshochschulwesen, das zu russischer Zeit gänzlich vernachlässigt wurde, wird sehr gepflegt; ihm wendet Polen seine besondere Aufmerksamkeit zu. Ungewöhnlich groß ist die Zahl der Schulneubauten, besonders in den früher russischen Gebieten, wo infolgedessen die Zahl der Analphabeten ständig abnimmt. Freilich stehen gerade dort den Kulturbemühungen von Seiten der amtlichen Stellen große Schwierigkeiten entgegen. Die Lehrkräfte besitzen nur zu oft nicht die nötige Vorbildung, um den an sie gestellten Ansprüchen zu genügen, so daß die aufgewandten Mühen und Mittel häufig nicht den gewünschten Erfolg bringen und der kulturelle Gegensatz zwischen Osten und Westen auch nach Jahrzehnten noch nicht geschwunden sein wird.



374. Die Verwaltungseinteilung Polens (ohne Warschau).

Woivodschaften: 1 Pommerellen 2 Posen 3 Warschau 4 Lodz 5 Kielce
6 Schlesien 7 Krakau 8 Lemberg 9 Stanislaw 10 Tarnopol 11 Wolhynien
12 Lublin 13 Polesien 14 Bialystok 15 Nowogrodek 16 Wilna.