

**Teofil Lijewski: Geografia transportu Polski.** [Verkehrsgeographie Polens.] 2. aktualisierte Auflage. Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne. Warszawa 1986. 286 S., 65 Tab., 62 Ktn. i. T.

Während im deutschsprachigen Raum in den letzten drei Jahrzehnten nur wenige Veröffentlichungen aus dem Bereich der Verkehrsgeographie erschienen sind, kam in Polen im gleichen Zeitraum eine größere Anzahl von Monographien zu diesem Thema auf den Markt. Die Literaturliste im Anhang mit über 150 Titeln, davon zahlreiche Monographien, gibt davon ein beredtes Zeugnis. Bei der vorliegenden Veröffentlichung handelt es sich um die zweite, erweiterte und aktualisierte Auflage des Werkes aus dem Jahre 1977. Obwohl es 1986 erschienen ist, greift der Autor bei seiner Analyse – von wenigen Ausnahmen abgesehen – durchweg nur auf statistisches Material bis zum Jahre 1980 zurück. Seine Begründung, daß die Zahlen aus den Krisenjahren ab 1981 (Kriegsrecht, wirtschaftliche Rezession) stark verzerrt und damit als nicht repräsentativ für die Entwicklung des polnischen Verkehrswesens anzusehen sind, erscheint plausibel.

Während die theoretisch-methodologischen Aspekte der Verkehrsgeographie weitgehend ausgeklammert bleiben, stehen Fragen der regionalen – als Region wird hier auf den Staat Polen in seinen derzeitigen Grenzen Bezug genommen – Verkehrsgeographie im Mittelpunkt der Arbeit. Zwei Hauptteile gliedern die Untersuchung. Im ersten wird die Entwicklung der Verkehrsnetze und Verkehrsmittel und ihre gegenwärtige Bedeutung analysiert. Anschließend werden die Arten und die Struktur der Transporte in ihrer räumlichen Verbreitung dargestellt. Der behandelte Stoff ist bis ins Detail gehend untergliedert, die Aussagen sind durch statistisches Material belegt sowie durch eine Vielzahl von thematischen Karten veranschaulicht und räumlich eingebunden. Dadurch wird auch für einen Leser, der nur an Teilaspekten der Problematik interessiert ist, eine rasche Orientierung möglich.

Da der Autor ein ausgewiesener Experte für Wirtschaftsgeographie mit dem Schwerpunkt Verkehrsgeographie ist, kann der Veröffentlichung insgesamt ein hohes wissenschaftliches Niveau attestiert werden. Dennoch wirken auf den deutschen Leser einige Formulierungen etwas befremdlich. So z. B. wenn Teofil Lijewski, erstmals auf S. 22, die ehemaligen deutschen Ostgebiete als „von Preußen annektiertes Land“ bezeichnet. Der Autor unterscheidet dabei nicht zwischen den im Vollzug der Teilungen Polens im 18. Jh. an Preußen angeschlossenen Räumen und den Ostgebieten des Deutschen Reiches in den Grenzen vom 31. 12. 1937.

Von solchen „historischen Unkorrektheiten“ abgesehen, leistet die Untersuchung einen wichtigen Beitrag zur Erforschung des Verkehrswesens in Polen während des 19. und 20. Jhs. So wird z. B. in der Arbeit wiederholt auf die gravierenden Disproportionen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur hingewiesen, die der 1918 wiedererrichtete polnische Staat als Erbschaft von den drei Teilungsmächten übernahm. Welche Ausmaße diese Disproportionen nach dem Ersten Weltkrieg erreichten, soll an zwei Beispielen dokumentiert werden. In der Eisenbahndichte (Schienennetz in km/100 km<sup>2</sup>) betrug das Verhältnis zwischen den wenig entwickelten Gebieten im Osten (ehemals Kongreßpolen – russisches Teilungsgebiet) und den infrastrukturell gut erschlossenen Regionen im Westen (Deutsche Ostgebiete und preußische Teilungsgebiete) 1:4. Im Bereich Straßennetzdichte mit einer festen Oberfläche waren die regionalen Unterschiede noch extremer. So bestand sogar noch gegen Ende der Zwischenkriegszeit, im Jahre 1938, zwischen der am wenigsten entwickelten Wojewodschaft im Osten, Polesie, mit 3,0 km/100 km<sup>2</sup> und dem damals polnischen Teil Oberschlesiens mit 44,4 km/100 km<sup>2</sup> ein Verhältnis von 1:15.

Diese Extreme versuchte man nach 1945 durch gezielte regionale Investitionsmaßnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu nivellieren. So wurde das Eisenbahn-

netz in Zentral- und Ostpolen entsprechend ergänzt. Zu der wichtigsten Investition zählt hier der Bau der sog. „Zentralen Eisenbahnmagistrale“ von Warschau in das Oberschlesische Industriegebiet mit einem Abzweig nach Krakau, die in den siebziger Jahren fertiggestellt wurde. Obwohl ursprünglich nur für Gütertransporte gedacht, wurde sie ab 1984 auch für Personenexpresszüge freigegeben. Größere Bedeutung erlangte allerdings der Ausbau des Straßennetzes. In der zweiten Hälfte der fünfziger und während der sechziger Jahre wurde vor allem das Netz der regionalen und lokalen Straßen in den zentralen und östlichen Wojewodschaften stark ausgebaut. Mit Hilfe dieser Investitionen war es nachfolgend möglich, ein dichtes Netz von Autobusverbindungen über das ganze Land zu spannen. Für den Staat war es aus kurz- bzw. mittelfristigen Erwägungen offensichtlich vorteilhafter, Arbeitskräfte auch über größere Entfernungen als Berufspendler täglich transportieren zu lassen, als für diese Arbeitnehmer und ihre Familien in der Nähe der Arbeitsstätte neue Wohnungen zu bauen. Die Nachteile dieser Strategie wurden erst längerfristig sichtbar.

Durch diese Maßnahmen konnte das staatliche Autobusunternehmen PKS ein über das ganze Land weitgespanntes Liniennetz errichten, welches auch die bis dahin stark unterentwickelten ländlichen Gebiete im Osten des Landes erfaßt. Zu Beginn der achtziger Jahre schwankte die Netzdichte in den einzelnen Wojewodschaften zwischen 26,7 km/100 km<sup>2</sup> in der Wojewodschaft Białystok und 51,9 km/100 km<sup>2</sup> in der schlesischen Kupferregion (Wojewodschaft Liegnitz). Die geringe Disproportion von 1:2 entspricht dabei annähernd den Unterschieden in der Nachfrage nach Transportleistungen. Für den Bereich des Autobuslinienverkehrs kann deshalb gegenwärtig von einem ausreichenden Angebot in allen Teilen des Landes gesprochen werden. Dagegen sind für das Eisenbahnnetz nach wie vor extreme Unterschiede (bis zu 1:8,9) zwischen den westlichen und östlichen Wojewodschaften zu konstatieren.

Bei der Darstellung der Transportstruktur verweist der Autor insbesondere auf die relativ geringe Bedeutung, die der Gütertransport auf den Binnenwasserstraßen bisher erreicht hat. Mit einem Volumen von lediglich 1,1 Prozent (gemessen in Tonnenkilometern) ist er im Vergleich zu den potentiellen Möglichkeiten mehr als unterrepräsentiert. Als Hauptursache für diese wenig erfreuliche Entwicklung nennt L. vor allem die falsche Tarifpolitik und das Fehlen echter Konkurrenz zwischen den Transportträgern. Es bleibt abzuwarten, ob im Bereich der Verkehrspolitik nach der allmählichen Einführung der Marktwirtschaft in Polen während der neunziger Jahre Änderungen eintreten werden.

Tübingen

Manfred Pawlitta

**Marta Krzemińska: Muzeum sztuki w kulturze polskiej.** [Das Kunstmuseum in der polnischen Kultur.] Państwowe Wydawnictwo Naukowe. Warszawa 1987. 347 S., 64 Abb., engl. u. dt. Zusfass.

Das hier zu besprechende Buch von Marta Krzemińska (eine etwas veränderte Fassung ihrer Dissertation am Institut für Kulturwissenschaften in Breslau) behandelt die Arbeits- und Wirkungsweisen der Institution des Kunstmuseums in Polen. Einer allgemeinen methodischen und historischen Einführung (S. 7–29) folgen Kapitel, die sich mit der Museumsentwicklung zwischen der zweiten Hälfte des 18. und der ersten Hälfte des 20. Jhs. beschäftigen (S. 30–84). Als repräsentatives Beispiel der Anfangsphase gilt dabei die bereits gut bearbeitete<sup>1</sup> Sammlung der Fürstin Izabela Czartoryska. Als Reaktion auf die polnischen Teilungen trug sie seit dem Ende des 18. Jhs. verschie-

1) Vgl. dazu Nationalmuseum Kraków. Sammlung Czartoryski. Einleitung: Zdzisław Żygulski (jun.), Warsaw 1978.