

BIBLIOTEKA  
Instytutu  
Bałtyckiego  
w Gdańsku

E  
5094 I

Ed 1895









# Flußdienst Ostpreußen-Reich

Eine verkehrspolitische Studie  
von Friedrich Roß

2



491  
E 5027 I M

Beiträge zur Statistik der Provinz Ostpreußen  
herausgegeben von Dr. Ernst Ferd. Müller  
Direktor des Statistischen Amtes der Provinzialverwaltung der Provinz Ostpreußen

---

Heft 2

# Flußdienst Ostpreußen-Reich

Das deutsch-polnische Wasserstraßennetz  
und seine verkehrspolitische Bedeutung

von

Friedrich Kof

Mit 22 graphischen Darstellungen



---

Gräfe und Unzer / Verlag / Königsberg Pr.

4937 2122



34535

3283

Alle Rechte vom Verlag vorbehalten.  
Nachdruck, auch auszugsweise, ist nicht gestattet.

656.61(28)=30



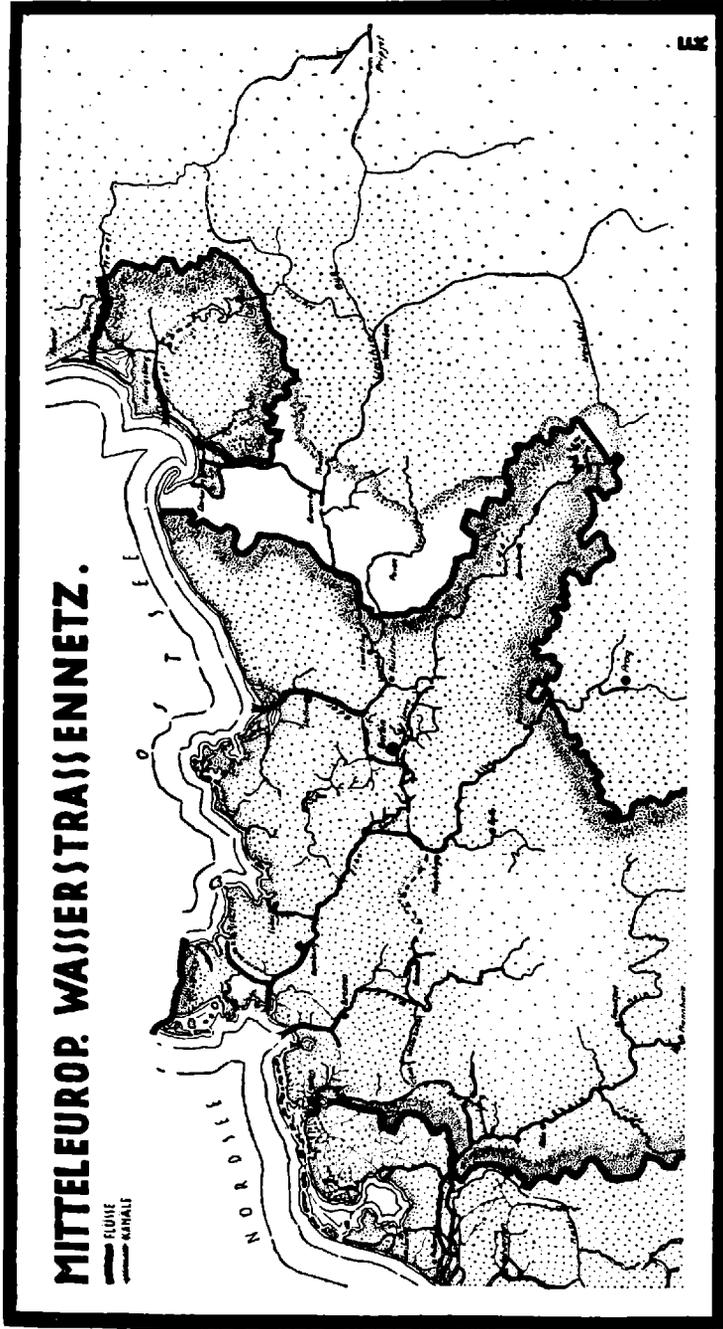
Ed 1895

Copyright 1935 by Gräfe und Unzer, Königsberg Pr.  
Druck: Graphische Kunstanstalt G. m. b. H., Königsberg Pr.

I- AKC. 339 97

# Inhalt.

	Seite
Vorwort des Herausgebers . . . . .	5
Vorwort des Verfassers . . . . .	8
Die vertraglichen Grundlagen des Durchgangsschiffsverkehrs zwischen Ostproußen und dem Reiche . . . . .	9
Die Durchgangswasserstraßen . . . . .	28
Gesamtüberblick . . . . .	28
Der Flußweg nach Ostpreußen als ideale Reiseroute für den Touristenverkehr . . . . .	29
Die Ober—Weichsel—Wasserstraße . . . . .	33
Die Weichsel . . . . .	39
Der Zustand der Durchgangswasserstraßen . . . . .	47
Das ostpreußische Wasserstraßennetz und seine verkehrspolitische Be- deutung . . . . .	60
Ostpreußische Teilstrecken und deren Verkehr . . . . .	71
Darstellung des Güter- und Schiffsverkehrs . . . . .	79
Gesamtüberblick . . . . .	79
Der Vorkriegsverkehr . . . . .	81
Der Verkehr in den Kriegs- und ersten Nachkriegsjahren . . . . .	86
Die Durchgangsschifffahrt in der Nachkriegszeit . . . . .	94
Devisenpolitische Fragen und Frachtenlage . . . . .	111
Abkommen und Verträge . . . . .	131
Literaturangaben . . . . .	133



## Vorwort.

Die grundlegende Umgestaltung der ostpreußischen Verkehrs- und Absatzlage, wie sie die Provinz durch das Versailler Diktat erfahren hat, ist in den Nachkriegsjahren in einem strukturellen Bedeutungswandel der einzelnen Verkehrswege und Transportmittel zutage getreten. Namentlich hat die Binnenschifffahrt, die vor dem Kriege im Durchschnitt der Jahre 1911—1913 rd. 19 v. H. der gesamten Wareneinfuhr bzw. 7 v. H. des ostpreußischen Güterabsatzes über die Provinzgrenzen beförderte, ihre hohe verkehrspolitische Bedeutung für Ostpreußen nahezu vollständig eingebüßt. Der dem Umfange nach erheblich verringerte Warenverkehr von und nach Ostpreußen ist unter dem Zwang der Verhältnisse auf das Seeschiff bzw. auf den Schienenweg abgewandert und hat diesen Verkehrsmitteln geradezu eine Monopolstellung für den Handel zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich verschafft. Sogar der Massengüterverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich, der vor dem Kriege in erheblichem Umfange den weitaus billigeren Binnenschifffahrtsweg über die Neße, den Bromberger Kanal und die Weichsel benutzte, vollzieht sich gegenwärtig zum größten Teil auf dem Eisenbahn- und Seewege. Rund 70 v. H. der auf dem Schienenwege nach Ostpreußen anrollenden Gütermengen aus dem „Reiche“ waren in den letzten Jahren Kohlen, und von den rd. 2,8 Millionen Tonnen Gütern, die Ostpreußen jährlich im Durchschnitt von 1927/31 von dort auf dem Eisenbahnwege überhaupt bezog, stellten rd. 2,4 Millionen Tonnen sperrige Massengüter, wie Kohlen, Erze, Baumaterialien u. a. dar.

Als Folge dieser gewaltigen Verkehrsverlagerung wie auch der Staffeltarifpolitik der Deutschen Reichsbahngesellschaft ist eine umwälzende Verschiebung in der Rangordnung der wichtigsten Einkaufs- und Absatzmärkte Ostpreußens eingetreten, die im Endergebnis einen Vorrang des entfernteren Westens geschaffen und die für Ostpreußen wirtschaftlich tote Zone des Korridors weit über die Oder hinaus verbreitert hat. Daneben aber hat der Zwang, auch umfangreiche Massengütertransporte auf dem verhältnismäßig stets kostspieligeren Schienenweg durchführen zu müssen, sich zu einer ständig wachsenden finanziellen Belastung für Staat und Wirtschaft ausgewirkt, die den gegenwärtig laufenden, auf eine Reaktivierung des ostpreußischen Wirtschaftslebens gerichteten Bemühungen der nationalsozialistischen Wirtschaftsführung entgegenläuft, ganz abgesehen davon, daß der alljähr-

liche Abfluß von Millionenbeträgen für Transportleistungen an die Polnische Staatsbahn die deutsche Devisenbilanz ungünstig beeinflussen muß.

Die dadurch gekennzeichnete Lage ist der gedankliche Ausgangspunkt für die vorliegende Untersuchung über die verkehrspolitische Bedeutung des deutsch-polnischen Wasserstraßennetzes, die als Heft 2 der „Beiträge zur Statistik der Provinz Ostpreußen“ erscheint. Sie stellt zum ersten Male den Begriff: „Flußdienst Ostpreußen—Reich“ in die öffentliche Diskussion und will — im Gegensatz zu der seit Jahren bestehenden Einrichtung des „Seedienstes Ostpreußen“ — vorhandene Entwicklungsmöglichkeiten des Flußverkehrs von und nach dem vom deutschen Wirtschaftszentrum am weitesten entlegenen aller deutschen Gaue aufzeigen.

Durch das Versailler Diktat ist dem Deutschen Reiche der privilegierte Durchgangsverkehr zu Wasser und zu Lande durch polnisches und Danziger Gebiet nach Ostpreußen zugestanden worden. Wie die paß- und visumfreie Eisenbahndurchfahrt durch den Korridor, so besteht daher auch die Möglichkeit eines privilegierten Durchganges für Reisende und Güter über den einzigen Binnenwasserweg, die Neke, Bromberger Kanal und Weichsel nach Ostpreußen. Die in weiten, auch ostdeutschen Kreisen bestehende Unkenntnis über diesen Verkehrsweg und seine Beschaffenheit, sowie über die Einwirkungen der Grenzziehung auf diesen Verkehr rechtfertigen es an sich schon, die Frage des Durchgangsverkehrs auf dem Oder—Weichsel—Wasserstraßennek einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen.

Lag auch in den ersten Jahren nach Eintritt normaler Beziehungen zwischen Deutschland und Polen der Schiffsverkehr über diese Binnenwasserstraße nach dem alten Ordenslande vollkommen still, so ergaben doch die letzten Jahre, etwa seit 1927, immer mehr ein dringendes Bedürfnis nach Aufnahme des Güterverkehrs auf diesem Flußwege. Die durch die nationalsozialistische Wirtschaftsführung bedingte Abschwächung des Konkurrenzkampfes der Verkehrsmittel untereinander, ferner die stärkere Einschaltung der ostdeutschen Schiffsstraßen in das deutsche Verkehrsnetz sowie überhaupt die stärkere Heranziehung der Binnenschifffahrt für Massentransporte auf weitere Entfernungen werden dem Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich auf dem Binnenwasserwege bereits in den nächsten Jahren stärkeren Auftrieb geben. In diesem Sinne wird auch die Inbetriebnahme des Mittellandkanals einen völligen Umbruch in der deutschen Binnenschifffahrt und namentlich in der Verkehrslage zwischen Ost- und Westdeutschland mit sich bringen und die Bedeutung einer Flußverbindung zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reiche noch wesentlich erhöhen helfen.

Zielsetzung der vorliegenden Schrift ist es daher, durch Untersuchung der Entwicklungsmöglichkeiten dieses neuen Verkehrsweges zur Verbesserung der ostpreußischen Verkehrs- und Absatzlage in einer Weise beizutragen, die zugleich der gesamten deutschen Volkswirtschaft

dient und die Interessen der einzelnen Zweige des deutschen Verkehrs wesens gleichermaßen berücksichtigt. Gleichzeitig sollen breitere Bevölkerungsschichten auf den bisher unbekanntem Flußweg nach Ostpreußen aufmerksam gemacht werden, der durch landschaftlich überaus reizvolle Gegenden führt und als Reiseroute für Touristen und Wassersportler der Erschließung Ostpreußens für den Fremdenverkehr neu dienstbar gemacht werden kann. Die durch die Grenzziehung geschaffene Lage auf der Ober—Weißel—Wasserstraße und die sich daraus ergebenden Erschwernisse des Durchgangsverkehrs werden ausführlich dargestellt und dabei der Güterumschlag und die verkehrspolitische Bedeutung dieser Wasserstraße überhaupt einer eingehenden Untersuchung unterworfen. Die noch verhältnismäßig kurze Zeitspanne von sieben Jahren seit Wiederaufnahme des regelmäßigen Schiffsverkehrs dürfte auf Grund des vorliegenden, wenn auch nicht lückenlosen Materials sowie der in der Praxis gemachten Erfahrungen zu einer wissenschaftlichen Darstellung genügen, um ein erschöpfendes Bild von der verkehrspolitischen Bedeutung dieses „Flußdienstes“ zu erhalten.

Die Abhandlung wendet sich in erster Linie an diejenigen Wirtschaftskreise, die Handelsbeziehungen mit Ostpreußen unterhalten oder aufzunehmen beabsichtigen, und dient dem Zweck, die heute leider noch in sehr starkem Maße vorhandene Unkenntnis über den tatsächlichen Inhalt des ostdeutschen Binnenschiffahrtproblems zu überwinden. Damit soll zugleich auch die Aufmerksamkeit der verantwortlichen Stellen, die gegenwärtig um die Neubelebung der deutschen Wirtschaft und nicht zuletzt gerade um den Wiederaufbau Ostpreußens bemüht sind, auf ein Problem gelenkt werden, das in der ostpolitischen Orientierung für die nächste Zukunft seine erhebliche praktische Bedeutung behalten wird.

Königsberg Pr., im Juli 1935.

Dr. Ernst Ferd. Müller,

Direktor des Statistischen Amtes der Provinzialverwaltung  
Ostpreußen.

## Vorwort des Verfassers.

Aus jahrelanger Beschäftigung mit wirtschaftlichen und verkehrswirtschaftlichen Fragen des ostmitteleuropäischen Raumes entstand die vorliegende Arbeit, die vom Standpunkte nationalwirtschaftlicher und devisenpolitischer Betrachtungen das Korridorproblem — lediglich als Problem der Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik gesehen — behandelt. Die Arbeit ist die erste ihrer Art und durch das Fehlen wissenschaftlicher Vorarbeiten, die etwa herangezogen werden könnten, erschwert worden. Die Rücksichtnahme auf dieses Moment wird etwaige Mängel zu entschuldigen vermögen.

Für die Erlaubnis der Einsichtnahme in die vorhandenen Archivalien sei der Wasserbaudirektion beim Oberpräsidium in Königsberg, für die Angabe der Höhe der polnischen Frachtanteile am Korridorverkehr der Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt/Oder und für die technische Ausführung der zeichnerischen Darstellungen Herrn Vermessungsingenieur G. F i s c h e r von der Landesplanungsstelle des Oberpräsidiums in Königsberg besonderer Dank ausgesprochen.

Königsberg Pr., im Juli 1935.

Friedrich Roß.

## Die vertraglichen Grundlagen des Durchgangs- schiffsverkehrs zwischen Ostpreußen und dem Reiche.

Ausgangspunkt aller Verhandlungen, Abkommen und rechtlichen Vereinbarungen über den Binnenwassertransitverkehr zwischen Ostpreußen und dem Reiche ist der Artikel 89 des Diktats von Versailles, der in eindeutiger und klarer Weise Polen die Verpflichtung auferlegt, jeglichem Verkehr zwischen den beiden Teilen des zerrissenen deutschen Staatskörpers durch polnisches Gebiet einschließlich der Hoheitsgewässer völlige Durchgangsfreiheit zuzugestehen und deutschen Fahrzeugen dieselben Verkehrserleichterungen und -beschränkungen zuteil werden zu lassen wie polnischen. Der Artikel 98 stellt zudem ausdrücklich die Notwendigkeit eines innerhalb Jahresfrist nach Inkrafttreten des Friedensdiktats abzuschließenden Übereinkommens zwischen den beiden Staaten fest. Die Forderung möglichst weitgehenden uneingeschränkten Durchgangsverkehrs entsprach unter den gegebenen Verhältnissen der Zerschneidung des deutschen Ostens nicht nur der Erkenntnis einer moralischen Pflicht unseres östlichen Nachbarn, sie wurzelte in den Jahrhunderte langen engen wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Beziehungen des alten deutschen Ordenslandes mit dem Mutterlande.

Die im Mai 1919 der deutschen Delegation überreichten Friedensbedingungen hatten lediglich verallgemeinernd Verkehrsmitteln und Personen, welcher Nationalität sie auch angehörten, dieselben Transitrechte durch polnisches Gebiet zugestanden wie den eigenen. Dieser unklare und leicht zu falscher Auslegung Anlaß gebende Text der Friedensbedingungen fand im gleichen Artikel des Friedensdiktats eine ausführlichere und eindeutigeren Fassung, die jede falsche Interpretation ausschließen mußte und aus der vorherigen moralischen Bindung der Einbeziehung der Schifffahrt in den Durchgangsverkehr eine eindeutig rechtliche Verpflichtung festlegte.

Das im Artikel 98 vorgesehene Sonderabkommen war bereits im Sommer 1919 in Vorbereitung; doch fanden die sich fast zwei Jahre hinziehenden Verhandlungen nach beiderseitiger Einigung — ohne die sich aus dem Artikel 98 im Streitfalle ergebende zwangsmäßige Festlegung des Vertragstextes durch den Völkerbundsrat — erst am 21. April 1921 mit dem in Paris unterzeichneten sogenannten Korridorabkommen ihren Abschluß. Dieses zwischen Deutschland einerseits und

Polen und Danzig andererseits geschlossene Übereinkommen bildet die vertragliche Grundlage des gesamten, sich zu Lande und zu Wasser abwickelnden Durchgangsverkehrs zwischen Ostpreußen und dem Mutterlande und hat mit Ausnahme kleinerer unerheblicher Änderungen seine damalige Form bis heute bewahrt. Die Verpflichtung des Beitritts der Freien Stadt Danzig zu diesem Abkommen ergab sich aus Artikel 33 Absatz 2 der am 9. November 1920 in Paris abgeschlossenen polnisch-Danziger Konventionen, die Übernahme der diplomatischen Vertretung durch den polnischen Bevollmächtigten aus Artikel 104 Absatz 6 des Diktats von Versailles und der Artikel 2 und 6 der eben erwähnten Konventionen.

Innerhalb des Rahmens dieser Untersuchung liegt es, sich nur mit den die Durchgangsschifffahrt betreffenden Fragen des Pariser Korridorabkommens zu befassen und alle Fragen, soweit sie sich auf den Eisenbahn-, Militär-, Post- und Fernsprech- und den Kraftwagendurchgangsverkehr beziehen, außer acht zu lassen.

Die geringere Leistungsfähigkeit des Schiffsverkehrs mit mehrtägiger Durchfahrt durch polnisches Gebiet, die Möglichkeit stärkerer Beeinträchtigung der Schifffahrt durch Naturereignisse, Eisverletzungen und Überschwemmungen, ja überhaupt die gegenüber dem Verkehr zu Lande bedeutend umständlichere Art des Durchganges ließen eine eingehende Fassung der Durchgangsschiffsbestimmungen mit allen sich etwa ergebenden Möglichkeiten zwangsweisen Aufenthaltes, plötzlicher Unterbrechung der Fahrt und ähnlichen unvorhergesehenen Ereignissen notwendig erscheinen. Andererseits war es klar, daß ein Personendurchgangsverkehr zu Schiff bei etwa dreißigfacher Dauer der Durchfahrt gegenüber dem Eisenbahndurchgange kaum in Frage kommen und der Güterverkehr gegenüber dem Landverkehr nur in relativ engen Grenzen bleiben würde. Die starken Erschwerungen des Schiffsverkehrs auf zolltechnischem und formalfuristischem Gebiete und die Unmöglichkeit, durch Aufnahme von Teilladungen auf polnischem Boden die Frachtenlage günstiger zu gestalten, konnten bisher einen lebhafteren Schiffsverkehr auf diesem einzigen Binnenschiffahrtswege zwischen Ostpreußen und dem Reiche nicht aufkommen lassen und machten die Bezeichnung dieses Verkehrs als eines „privilegierten“ vollkommen illusorisch.

Das die Grundlage des Durchgangsverkehrs zwischen Ostpreußen und dem Reiche bildende Korridorabkommen wurde am 21. April 1921 in Paris unterzeichnet und am 27. April 1922 ratifiziert. Die Aufnahme der Schifffahrt sollte am 27. Juni 1922 erfolgen, zog sich aber um mehrere Jahre hinaus. Von den 10 Kapiteln des Abkommens sind für die Abwicklung der Schifffahrt Kapitel 5 und verschiedene Artikel des Abschnittes über Zoll- und Pafswesen sowie der Ausführungsbestimmungen maßgebend.

Der privilegierte Durchgangsverkehr erstreckt sich nach Artikel 67 auf alle schiffbaren und flößbaren Wasserstraßen des abgetretenen deutschen Gebietes und umfaßt mit Ausnahme von Kriegsfahrzeugen

alle Wasserfahrzeuge, sofern sie in Deutschland, Polen oder Danzig beheimatet sind. Die Frage der Zulassung ausländischer Binnenschiffe auf Antrag Deutschlands ist einer besonderen Regelung der beteiligten Staaten vorbehalten. Der Floßverkehr ist auf alle Trakten ausgedehnt, die in beiden Richtungen verkehren, gleichgültig, ob sie aus dem Memelgebiet, Litauen oder anderen Ländern kommen. Praktisch hat diese Bestimmung aber keine Bedeutung, da ein Floßverkehr auf diesem Wasserwege niemals bestanden hat, auch kaum in Gang kommen dürfte. Doch erstreckt sich der privilegierte Durchgang nur auf den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem Reiche, nicht aber zwischen Danzig und dem Reiche.

Die den Durchgangsverkehr beeinträchtigendsten Bestimmungen liegen im Bereich des Zoll- und Paßwesens. Eine rigorose Anwendung falsch interpretierter Sätze und den Sinn dieser Artikel des Korridorabkommens nicht richtig erfassende Anordnungen der polnischen Beamten, die zudem über ihre Machtbefugnisse hinausgingen, haben in den ersten Jahren nach der Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs zu Unerträglichkeiten geführt, die trotz der betrieblichen und technischen Möglichkeit der Durchführung der Schifffahrt auf diesem Wege den Verkehr nicht oder nur in geringem Maße aufkommen ließen. Das Risiko, das sich bei der Übernahme von Schiffsstransporten von oder nach Ostpreußen durch polnisches Gebiet ergab, konnte von keinem Schiffer übernommen werden. Außerdem mußten die hohen Kosten der Zollabfertigung, Schiffsabgaben und sonstige Gebühren zu größter Unwirtschaftlichkeit im Durchgangsschiffsverkehr führen.

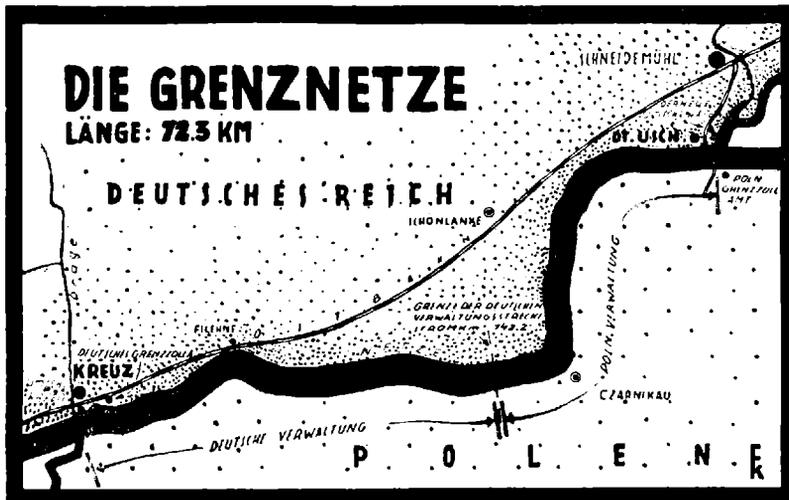
Die wesentlichsten zollamtlichen Bestimmungen lassen sich dahin zusammenfassen, daß ein die Durchgangstraßen passierendes Schiff nach Wunsch des Schiffers unter Zollverschluß gelegt oder zollamtlich begleitet wird, die Fahrzeuge von allen Zoll- und ähnlichen Abgaben frei sind, das Laden und Löschen von Waren und der Ab- und Zugang von Reisenden während der Fahrt verboten ist und Umladungen und Leichterungen oder Umschlag auf andere Beförderungsmittel nur in Fällen höchster Not erfolgen dürfen. Eine in jeder Weise den Verkehr und die schnelle Abfertigung erschwerende Maßnahme stellen die Zollformalitäten dar, die in deutscher und polnischer Sprache auf amtlichen Vordrucken die Ausfertigung eines Schiffsmanifestes in fünffacher, einer Lutendeklaration in einfacher und einer Schiffsprovisionsliste in zweifacher Zahl vorsehen. Entsprechend den Ausführungsbestimmungen zu Artikel 88 bis 92 stellt das Manifest, das in zwei Exemplaren dem deutschen Ausgangszollamt, in drei dem polnischen Eingangszollamte abzugeben ist, eine den beteiligten Zollstellen abzugebende Erklärung über Schiff und Ladung dar. Die Lutendeklaration dient dem Eingangszollamte des Durchgangslandes zur Feststellung der Räume und Zugänge des Schiffes und etwaiger geheimer Behältnisse und begleitet das Fahrzeug vom deutschen Ausgangs- bis zum deutschen Wiedereingangszollamt. Ein Exemplar der Schiffsprovisionsliste, die über die an Bord befindlichen, für den Gebrauch der Schiffsmannschaft, der

Schiffsbegleitung und des Schiffes bestimmten Mund- und anderen Vorräte Auskunft gibt, verbleibt beim Eingangszollamte des Durchgangslandes, das zweite wird beim endgültigen Ausgange dem polnischen bzw. Danziger Ausgangszollamte ausgehändigt. Die vor mehreren Jahren von der Reichszollverwaltung mit den polnischen Zollbehörden geführten Verhandlungen über Erleichterungen bei der Abfassung der Zoltpapiere ergaben keine Einigung.

Während die Zollabfertigung der deutschen Ämter unverzüglich durchgeführt wird, führen Störungen im Betriebe der polnischen Zollämter, deren Beamte zur Abfertigung zumeist erst abgeordnet werden müssen, zu erheblichen Zeitverlusten. Beim polnischen Zollamte Wsch geht die Eingangsabfertigung reibungslos und verhältnismäßig schnell vor sich, sofern die zu Berg fahrenden Rähne zur Aufnahme von Ladung in Polen leer sind. Für beladene Schiffe dauert sie im Eingange wie im Ausgange meist ein bis zwei Tage. Eine schnellere Abfertigung deutscher Schiffe am Grenzdurchgange hat sich trotz der ausdrücklichen Bestimmung des Artikels 91, daß die Formalitäten mit geringstem Zeitverlust abzuwickeln seien, nicht ermöglichen lassen. Sehr scharfe Kontrollen haben schon häufig bei der Feststellung der geringsten Übertretungen (Mitnahme von Tabak) zu hohen Strafen geführt. Die Ausgangsabfertigung ist wegen der Ausstellung der Zolldeklarationen und Valutabescheinigungen meist noch zeitraubender.

Da die deutschen Rahnschiffer in den meisten Fällen wegen der Unkenntnis der polnischen Sprache die Zollformalitäten nicht selbst zu erledigen vermögen, sind sie auf die Hilfe sogenannter Zolldeklaranten angewiesen, die eine relativ hohe, sich nach der Ladung des Rahnes und der Gattung der geladenen Waren richtende Gebühr erheben. So verursacht die Abfertigung eines Schiffes mit einer Tragfähigkeit von 250 t Unkosten in Höhe von 52 Zloty, die bei einer Ladung von geringwertigem Grubenholz eine große Belastung darstellen. In gleichem Maße verteuern die Abfertigungsgebühren für andere Transporte, die den Schiffern allerdings von den Empfängern erstattet werden. Die Erhebung der Gebühren erfolgt nicht durch die Zolldeklaranten, sondern durch die polnischen Zollämter, die auf Grund besonderer Abmachungen untereinander abrechnen. Die Zollspediteure, die erst nach Prüfung ihrer Zuverlässigkeit zugelassen werden, genießen das besondere Vertrauen der Zollbehörden.

Entsprechend dem auf Grund des Artikels 74 des Korridorabkommens zwischen Deutschland und Polen geschlossenen Abkommen über die Verwaltung der die Grenze bildenden Strecken der Neße und der Rüdow vom 14. März 1925, das die Grenzneße in eine untere deutsche und in eine obere polnische Verwaltungstrecke teilt, befindet sich das deutsche Zollamt in Kreuz (Schleuse 22), das polnische in Wsch. Eine im Interesse der Schifffahrt geforderte Zusammenlegung beider Zollämter, die bei nur einmaligem Aufenthalte und gemeinschaftlicher Zollabfertigung erhebliche Zeiterparnis mit sich bringen würde,



hat sich bisher nicht ermöglichen lassen. Das Zollamt Dt.-Ušč ist lediglich für den Landverkehr eingerichtet und liegt zudem einige 100 m von der Neße entfernt. Die Bestimmung dieses Zollamtes als Schiffsabfertigungsamt hätte die Stationierung einer Anzahl weiterer Zollbeamter in Ušč und erhebliche Aufwendungen für Baulichkeiten notwendig gemacht. Diesem Zollamt liegt, da der Schiffsverkehr sich bis zur Dragemündung auf beiderseitigem Hoheitsgebiet abspielt und entsprechend Vereinbarungen mit Polen als im Zollauslande aufzufassen ist, lediglich die Abfertigung der vom Umschlaghafen Dt.-Ušč nach dem Innern des Reiches abgehenden Fahrzeuge ab, die für die als Zwischenauslandsverkehr geltende Strecke bis zur Schleuse 22 im Zollverschluß besteht. Maßgebend für diese Regelung waren auch Erwägungen zur Unterbindung des Schmuggels, der durch die Anerkennung der gegenseitigen Zollverschlüsse über diese Grenzstrecke hinaus unmöglich gemacht wird. Das Laden und Löschen auf diesem Stromabschnitt ist somit verboten und kann in Ausnahmefällen nur in Dt.-Filshe vorgenommen werden. Mehrjährige Erfahrung lehrt, daß eine Abfertigung von Durchgangsschiffen und dem Wechselverkehr zwischen Deutschland und Polen dienenden Fahrzeugen aus zolltechnischen Gründen in Dt.-Ušč nicht erforderlich ist, da Lokalverkehr im Stromgebiet der Grenzstrecke und Wechselverkehr mit östlich gelegenen Wasserstraßenbezirken nicht besteht, der den Grenzdurchgang passierende Schiffsverkehr mithin nur Durchgangsverkehr nach entfernteren mittel-deutschen Wasserstraßenbezirken ist.

Das deutsche Grenzeingangs- und -Ausgangszollamt bei der Schleuse Kreuz liegt etwa 70 km vom Eintritt der Neße in beiderseits polnisches Gebiet entfernt. Jedes in beiden Richtungen verkehrende Fahrzeug

hat vor dem Durchschleusen zur Erledigung der Zollformalitäten an der Zollabfertigungsstelle anzulegen. Dieser Verpflichtung unterliegen auch polnische Fahrzeuge, die an dem noch einige Kilometer unterhalb der Schleuse 22 sich hinziehenden polnischen Ufer anlegen wollen. Die Ausgangsabfertigung für Durchgangsschiffe nach Ostpreußen erfolgt durch die Feststellung der Übereinstimmung der Ladung mit den Frachtbriefen und den Erklärungen der Zollpapiere und entsprechenden Eintragungen in diese. In den beiden für den deutschen Gebrauch bestimmten Exemplaren des Schiffsmanifestes werden die getroffenen Maßnahmen zum Festhalten der Identität der aus- und wieder eingehenden Waren vermerkt. Ein Exemplar des Manifestes wird als Beleg dem Schiffsausgangsammelbuch beigelegt, die zweite Ausfertigung verschlossen dem Schiffsführer zur Abgabe beim deutschen Wiedereingangszollamt überreicht. Beim polnischen Eingangszollamt Usch erfolgt in gleicher Weise die Feststellung der Identität der Ladung mit den eingereichten Zollpapieren, wobei aber im Durchgangsverkehr die deutscherseits angelegten Zollverschlüsse voll anerkannt werden.

Beim Verlassen des Durchgangslandes erfolgt die Danziger Zollabfertigung (zugleich für Polen) in Stuthof, wenn der Schiffahrtsweg durch die Königsberger Weichsel genommen wird, beim Durchqueren der Elbinger Weichsel in Dubbashaten und beim Eingange in die Rogat in Weissenberg-Schleuse<sup>1)</sup>. Die Abfertigung ist auch in Palschau und Danzig (Hasenkanal) möglich. Deutsche Zollabfertigung findet beim Durchgange über die Rogat nach Wahl des Schiffers in Marienburg oder Elbing und beim Durchqueren Danziger Gebiets in der Fahrinne des Frischen Haffs auf der Höhe von Tolkemit statt. Die Ablösung des polnischen Zollbegleitpersonals durch Danziger Beamte oder umgekehrt geht gegebenenfalls in Johannisdorf vor sich. Fahrzeuge im Verkehr zwischen Kurzebrak und deutschen Gebieten links der Weichsel werden nach dem Abkommen vom 29. März 1927 vom deutschen und vom polnischen Zollamte in Kurzebrak abgefertigt. Alle Durchgangsschiffe müssen an sämtlichen deutschen und ausländischen Zollstellen anlegen. Eine Ausnahme bildet lediglich die Zollabfertigung in Tolkemit, die infolge der örtlichen Verhältnisse etwa 4½ km nördlich des Zollamtes in der Fahrinne des Frischen Haffs vorgenommen wird, da hier ein Anlegen der ein- bzw. ausgehenden Schiffe nicht möglich ist. Die Abfertigung erfolgt durch ein Zollboot, das von den Schiffen herangewinkt werden kann. Da Tolkemit Grenzzollamt ist, müssen alle von oder nach der Freien Stadt Danzig verkehrenden Schiffe sich der Zollkontrolle stellen.

Nach Artikel 87 muß die Ladung der im unmittelbaren Durchgangsverkehr fahrenden Schiffe nach Wunsch des Schiffers entweder unter Zollverschluß gelegt oder zollamtlich begleitet werden. Die Entscheidung des Schiffers und der Zustand des Fahrzeuges sind maß-

---

<sup>1)</sup> Reichsverkehrsblatt für Reichswasserstraßen und Kraftfahrwesen Nr. 30/1934.

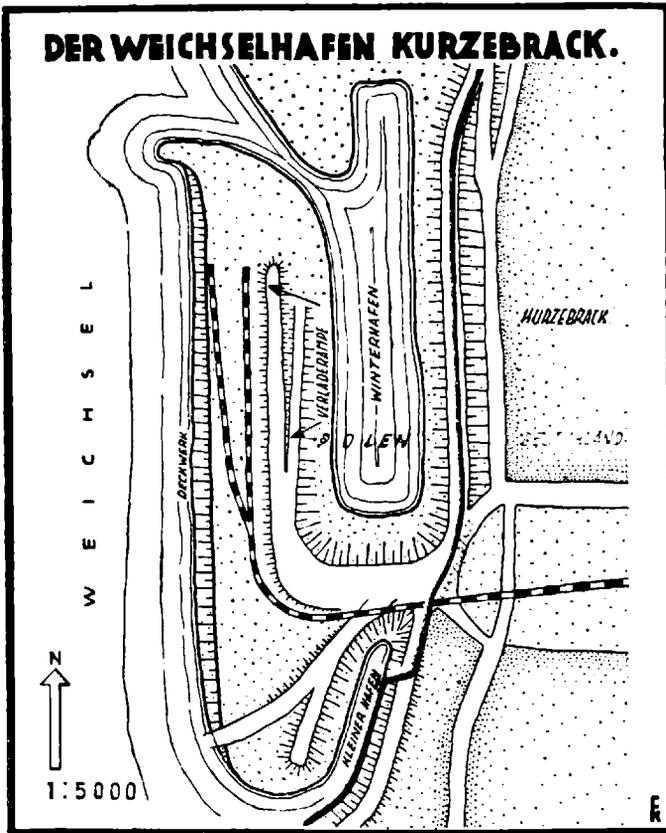
gebend. Ist das für die unmittelbare Warendurchfuhr bestimmte Schiff so gebaut und eingerichtet, daß es im ganzen oder in einzelnen Laderäumen zollficher verschlossen werden kann, dann wird der Schiffer zur Vermeidung der durch die zollamtliche Begleitung entstehenden Kosten unter Zollverschluß durchfahren. Nicht zollficher zu verschließende Rähne sind nach beiderseitiger Vereinbarung im Durchgangsverkehr nur bis zum 1. Januar 1940 zugelassen; doch muß, falls zollamtliche Begleitung nicht gewünscht wird, der Zollbetrag für die mitgeführten Güter hinterlegt werden. Über den Erlaß einer einheitlichen Verschlußordnung für Binnenschiffe ist eine Verständigung zwischen den beiden Regierungen vorgeesehen. Bis 1930 gaben die Polen unbeachtet des klaren Textes des Korridorabkommens bei Raumverschluß dem Schiffe auch noch zollamtliche Begleitung mit, die völlig unberechtigt war und die Transportkosten noch um 90 RM. für Verpflegung und Rücksendung des Beamten erhöhte. Die Zollkontrolle wurde dadurch überflüssig, weil es sich zumeist um gedeckte Rähne handelte, die bei der Einfahrt in das Durchgangsland plombiert wurden. Nach einer Mitteilung des polnischen Generalkonsulats in Königsberg machte sich Polen erst 1930 den klaren Wortlaut des Vertragstextes zu eigen und ließ die Zollbehörden unter Abstandnahme von der zollamtlichen Begleitung nur die Unversehrtheit des deutschen Raumverschlusses prüfen. Bis zu dieser Zeit war die Anlegung eines deutschen und eines polnischen Zollverschlusses üblich gewesen. Heute fahren die Durchgangsschiffe ausnahmslos unter Zollverschluß, wodurch die erheblichen Kosten der amtlichen Begleitung, die nach neueren Bestimmungen auf die Hälfte der im Durchgangslande allgemein geltenden Begleitungsgebühren sowie auf die Hälfte der Reisekosten des Begleiters festgesetzt sind, vermieden werden. Die Bestimmung des Artikels 88, nach der Güter, die im Durchgangslande den Gegenstand eines Staatsmonopols bilden, nur unter Raumverschluß und mit Sicherstellung durchgeführt werden dürfen, hat in manchen Fällen wegen der außerordentlichen Höhe der Sicherstellung, die bei zollpflichtigen Monopolgütern aus dem Zollbetrage und der Monopolabgabe, bei zollfreien lediglich aus der Monopolabgabe besteht, die Verfrachtungen unmöglich gemacht. Die Aufhebung dieses Artikels liegt im dringenden Interesse derjenigen Wirtschaftskreise, die den Versand von Monopolgütern — vornehmlich Tabak und Spiritus — über die Durchgangswasserstraßen aufzunehmen wünschen.

Eine erhebliche Erschwerung der Durchgangsschiffahrt stellt die nach Ziffer 7 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 88 bis 92 des Pariser Transitabkommens verlangte Führung von besonderen Zollzeichen dar, die am Tage aus einer Flagge, bei Nacht aus einer Laterne bestehen sollen. Die am 23. Februar 1925 der deutschen Regierung von dem polnischen Außenministerium mitgeteilten Bestimmungen über die Führung der Zollzeichen sehen am Tage einen dreieckigen, einen Meter langen, in der Grundlinie 70 cm breiten blauen, am Mast oder an einer Stange anzubringenden Stander vor, der das Deck

um mindestens 3 m übertragt. Außerdem ist das Schiff durch zwei blaue Scheiben in Form von gleichseitigen Dreiecken und einem Meter Seitenlänge, deren je eine am Bug und am Heck sichtbar zu führen ist, kenntlich zu machen. Nachts ist das Fahrzeug durch ein im Umkreis von 2 km sichtbares blaues Licht zu kennzeichnen, dessen Anbringung wie das normale weiße Dampferlicht am Mast, Schornstein oder Vortsteden 50 cm unterhalb des weißen Lichts, bei Schlepddampfern 50 cm unterhalb des weißen Buglichts zu erfolgen hat. Obwohl sich eine exakte Durchführung dieser Bestimmungen als unmöglich erwiesen hat, ist der Versuch, mit Polen in Verhandlungen über eine Vereinfachung der Zollzeichenfrage zu kommen, nicht geglückt. Die polnischen Forderungen hinsichtlich der Flaggenführung waren in den letzten Jahren so verschieden und oft so widersprechend, daß es den Anschein hatte, als ob jeder örtliche polnische Beamte Wert darauf legte, seine eigenen persönlichen Auffassungen zur Durchführung zu bringen. Einwandfrei wurde festgestellt, daß die Polen sogar im Wechselverkehr auf Warthe und Neke innerhalb ihres Hoheitsgebietes die nur für den Durchgangsverkehr vorgesehene Zollzeichenführung von deutschen Schiffen verlangten. Die technische Einhaltung der Zollzeichenvorschriften ist kaum möglich, da die Bereitstellung der Tafeln, Flaggen und Laternen erhebliche Mehrkosten mit sich bringt und blaues Licht überdies nachts schwer zu sehen ist. Um blaues Licht auf 2 km Entfernung sehen zu können, müßte ein Brenner mit sehr hoher Kerzenstärke, wie ihn die Schiffer im gewöhnlichen Verkehr nicht führen, beschafft werden. Aus finanziellen Gründen ist aber die Anschaffung einer hierzu notwendigen, mindestens 1000kerzigen Lampe fast unmöglich, so daß nachts geankert werden muß. Zudem ist blaues Licht nautisch durchaus ungewöhnlich.

Hinsichtlich des Zuganges der ostpreußischen Bevölkerung zur Weichsel und der Zoll- und Passabfertigung in Kurzebrack sind besondere Vereinbarungen getroffen worden. An dieser Stelle ist die Grenze bekanntlich so gezogen, daß sie mehrfach den Deich schneidet und jeden geregelten Uferschutz unmöglich macht. Die Bestimmung des Artikels 97 des Diktats von Versailles, der „der Bevölkerung Ostpreußens den Zugang zur Weichsel und ihre Benutzung für sich, ihre Waren und Schiffe unter billigen Bedingungen und in ihrem Interesse sichert“, also ausdrücklich der Bevölkerung den Zugang zur Weichsel verbürgt, hat nicht verhindern können, daß der Hafen von Kurzebrack, der einzige Hafen am östlichen Weichselufer längs der deutsch-polnischen Grenze, Polen übergeben wurde.

Die Grenzführung an der Weichsel war in großen Zügen bereits im Jahre 1920 durch die Botschafterkonferenz festgelegt worden. Die eigentliche Grenzziehung, durch die Deutschland völlig vom Weichselstrom abgedrängt wurde, erfolgte indessen erst nach langwierigen Verhandlungen und Auseinandersetzungen im Jahre 1922. Da aber die Bedeutung der Weichsel für Ostpreußen, vor allem für die westpreußische Weichselniederung, wirtschaftlich und verkehrlich in dem Anschluß



an die Durchgangswasserstraßen nach dem übrigen Deutschland und den ostpreußischen Häfen liegt, wurde der Zugang zur Weichsel und die Benützung des Stromes durch die ostpreußische Bevölkerung durch die von den alliierten und assoziierten Hauptmächten getroffene und durch die Note der Botschafterkonferenz vom 21. November 1924 dem deutschen Botschafter in Paris mitgeteilte „Regelung“ bestimmt, deren Inkrafttreten am 1. Februar 1925 erfolgte. Über die Abwicklung des Verkehrs in Kurzebrack sind im Laufe der Jahre trotz der eindeutigen Fassung der eben erwähnten Note rechtliche Auseinandersetzungen erfolgt, die sich aus der falschen Interpretation der verschiedenen, den Grenz- und Zollverkehr behandelnden Bestimmungen durch die polnischen Behörden ergaben. Nach Ziffer 8 des Artikels 2 der „Regelung“ wurde für den Grenzübertritt der ostpreußischen Bevölkerung zur Weichsel bei Kurzebrack auf dem Wege, der den Sicherheitshafen von dem Kleinen Hafen trennt, und für den Verkehr über den Strom mit den ostpreußischen Häfen die Vorzeigung eines vorschriftsmäßigen

Ausweises für genügend erachtet, ohne die Einholung eines besonderen Sichtvermerkes zu verlangen. Die Einholung eines Visums konnte auch nicht im Sinne der Note der Botschafterkonferenz, die den Verkehr der ostpreussischen Bevölkerung zur Weichsel zu erleichtern suchte, liegen. Trotzdem wurde polnischerseits sowohl für den Binnenschiffsverkehr von Kurzebrack nach Deutschland wie von Kurzebrack nach Marienburg und anderen ostpreussischen Häfen die Ausstellung eines Einreisevisums verlangt. Die ablehnende Haltung der polnischen Behörden, Bewohnern der Provinz Ostpreußen das Besteigen eines Dampfers mit vorschriftsmäßigem Ausweise zu gestatten, stützte sich darauf, daß Kurzebrack in Polen liege und der Ab- und Zugang von Reisenden und das Laden und Löschen von Waren während der Fahrt nach Artikel 86 des Korridorabkommens verboten sei. Dem deutschen Einwande, daß dieser Abwicklung des Verkehrs Artikel 4 Absatz 3 der „Regelung“ entgegenstände, nach dem am Deckwerk in Kurzebrack und den etwa anzulegenden Zugangsstellen Fahrzeuge anlegen, Reisende ein- oder ausschiffen, Waren ein- oder ausladen dürfen, wurde polnischerseits entgegengehalten, daß diese Bestimmung sich nicht auf Fahrzeuge im Sinne des Artikels 67 des Pariser Abkommens beziehen könne. Da eine Einigung mit der polnischen Regierung über die Auslegung des Artikels 86 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 4 Ziffer 3 der „Regelung“ nicht zu erzielen war, wurde beabsichtigt, den Streitfall zur Entscheidung dem ständigen Schiedsgericht in Danzig zu unterbreiten.

Schließlich führte ein Einzelfall nach diplomatischen Verhandlungen und eingehenden Prüfungen dazu, daß sich das polnische Ministerium für auswärtige Angelegenheiten im Januar 1932 bereit erklärte, den Personenverkehr über Kurzebrack nach ostpreussischen Häfen entsprechend dem Artikel 2 Ziffer 8 der „Regelung“ mit Personalausweis zu gestatten, und gleichzeitig in Aussicht stellte, Kurzebrack als Umschlagsplatz für Durchgangsschiffe zuzulassen. Entsprechend dieser Ankündigung erließ der polnische Finanzminister am 14. September 1932 eine Instruktion über die Benutzung der Verladerrampe im Weichsel-Winterhafen von Kurzebrack für deutsche, im Durchgangsverkehr den polnischen Zollbereich durchfahrende Schiffe, die eine wesentliche Änderung der Rechtslage brachte, praktisch aber ohne jede Bedeutung blieb. Diese Instruktion bestimmt, daß die im Personen- oder Güterverkehr an der Rampe anlegenden Durchgangsschiffe ihre Fahrt, nachdem die Gäste das Deck verlassen haben oder die Waren gelöscht sind, entsprechend den allgemeinen Bestimmungen für den Durchgangsverkehr auf den Wasserstraßen fortzusetzen haben. Ein aus Ostpreußen kommendes Schiff hat demnach seine Fahrt nach dem Westen ins übrige Deutschland und ein aus westlicher Richtung kommendes Schiff die Fahrt nach Ostpreußen fortzusetzen. Aus diesen Bestimmungen ergibt sich, daß Kurzebrack weder Ausgangs- noch Endpunkt der Fahrt eines Durchgangsschiffes sein kann. Es könnte hierbei die Möglichkeit eintreten, daß ein aus Mitteldeutschland kommendes aus-

schließlich mit Gütern für Kurzebrack und sein Hinterland bestimmtes Fahrzeug ohne Ladung auch dann die Fahrt nach Ostpreußen fortsetzen müßte, wenn es volle Rückfracht von Kurzebrack nach seinem Ausgangspunkt hätte.

Die „Regelung“ sieht in ihrem ersten Abschnitt den Zugang der ostpreußischen Bevölkerung zur Weichsel bei Kurzebrack als den „allgemeinen Bedürfnissen Ostpreußens“ entsprechend für ausreichend an, setzt im einzelnen die Abwicklung des Verkehrs an dieser Stelle fest und gestattet überdies den An- und Abtransport von ausschließlich für die Schneidemühle in Neuhöfen bestimmten Materialien. Der zweite Abschnitt befaßt sich mit dem Zugang zur Weichsel auf dem Stromabschnitt Weißenberg—Klein-Wolz außerhalb der vorgesehenen Einschiffungsstellen, der Benutzung des Stromes zu anderen als Schiffsfahrtszwecken und der Abwicklung der örtlichen Schifffahrt auf der Stromstrecke zwischen den eben genannten Orten, zwischen denen im wesentlichen der rechte Weichseldeich die Grenze bildet. Den Bewohnern von 47 Orten längs dieser Grenzlinie ist die Benutzung des Stromes zum Wasserschöpfen, Zuführen und Ableiten von Wasser, zur Entnahme von Eis, Waschen und anderen häuslichen Verrichtungen, Tränken des Viehs, sportlichen Übungen, Bootfahren, Schwimmen und Schlittschuhlaufen gegen Vorzeigen eines auf die Person lautenden, für die Dauer eines Jahres geltenden Passagierscheines, der auf begründeten Antrag von dem polnischen Konsul erteilt wird, gestattet. Doch darf der Zugang nur auf den polnischerseits bezeichneten Wegen genommen werden.

Die örtliche Schifffahrt zwischen Klein-Wolz und Weißenberg wird, soweit sie von Bewohnern der Provinz Ostpreußen betrieben wird, durch die verschiedensten Bestimmungen und Vorschriften zur Führung besonderer Kennzeichen ungemein kompliziert. Auf diesem Stromabschnitt bestehen für den Verkehr ostpreußischer Fahrzeuge drei Kategorien, von denen die als A bezeichnete der Schifffahrt außerhalb der oben genannten Orte dient. Es handelt sich hierbei, abgesehen von den Durchgangsschiffen, deren Verkehr nur im Pariser Korridorabkommen geregelt ist, um Fahrzeuge, die zwischen Kurzebrack oder Neuhöfen und den ostpreußischen, nicht an der Rogat gelegenen Häfen verkehren. Entsprechend der Flaggenführung der Durchgangsfahrzeuge führen die Schiffe dieser Kategorie blaue Zollsignale<sup>2)</sup>. Für die zur Kategorie B gehörigen Fahrzeuge, die den Schiffsverkehr auf der Weichsel und Rogat zwischen zwei Punkten Ostpreußens betreiben, sind als Kennzeichen am Tage vorgesehen: eine blau-weiße, 1 m lange, 55 cm breite Flagge, die durch eine vom oberen Ende des Mastes nach unten laufende Diagonale in zwei dreieckige Felder, und zwar ein oberes blaues und ein unteres weißes geteilt wird. Fahrzeuge dieser Art können nur für den Verkehr zwischen Kurzebrack oder Neuhöfen und Marienburg und anderen Rogathafenplätzen bestimmt sein. Die zur Kategorie C gehörigen

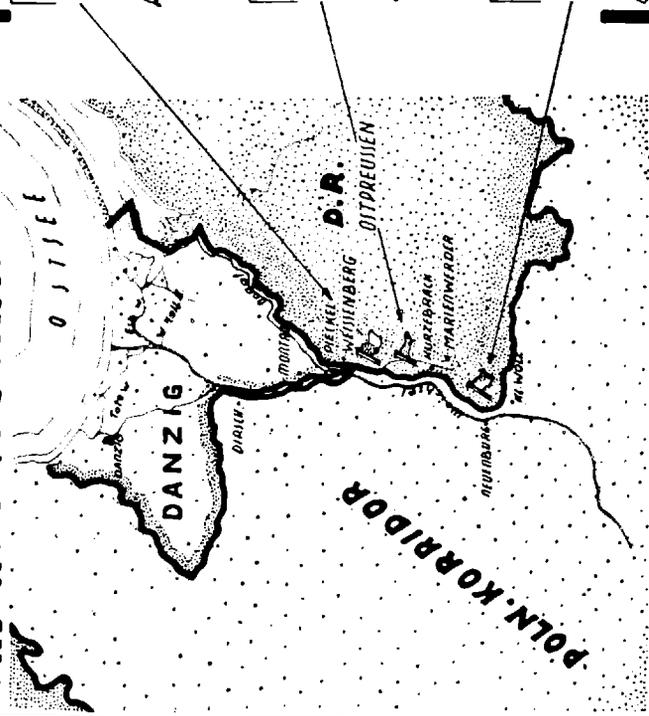
<sup>2)</sup> Amtsblatt der Regierung zu Marienwerder Nr. 50/1925.

Schiffe, die dem lokalen Schiffsverkehr zwischen der Schleuse Weißenberg und Klein-Wolz dienen, müssen als Tageskennzeichen eine weiß-blaue, gleich große Flagge wie die vorher genannte führen, die zwei senkrechte Felder besitzt, von denen das am Mast befindliche blau, das andere weiß sein soll. Außer dieser Flagge haben die Schiffe noch am Bug und Heck entsprechende Tafeln sichtbar anzubringen und nachts blaue Laternen zu führen. Ruderboote sind nur zur Flaggenführung und zur sichtbaren und deutlichen Anbringung des Namens des Besitzers und des Standortes verpflichtet. Diese Bestimmungen wirken sich in der Praxis nicht aus, da der Schiffsbetrieb deutscher Fahrzeuge auf diesem Weichselabschnitte völlig unterbunden ist. Werden die Fahrzeuge der Durchgangsschiffahrt als besondere Kategorie gerechnet, so ergibt sich auf diesem etwa 45 km langen Stromabschnitt eine Gliederung des Verkehrs deutscher Fahrzeuge nach vier Kategorien.

Die komplizierte, jedem Rechtsempfinden widersprechende, willkürliche Festsetzung der Grenze auf dem rechten (ostpreussischen) Weichselufer, die, entgegen internationalem Brauch, nicht die Strommitte zur Grenzlinie macht, hat die Grenzfestsetzungskommission darauf bedacht sein lassen, Polen in jeder Weise die Ausnutzung der Hafenanlagen bei Kurzebrack zu ermöglichen. In einer am 15. September 1921 stattgefundenen Sitzung der Kommission hatten das italienische und das japanische Mitglied den Vorschlag gemacht, dem polnischen Staate zur Ausnutzung des Hafens von Kurzebrack drei zu den Hafenanlagen gehörige Baulichkeiten auf dem deutsch gebliebenen Gebiete ohne Übergang der Staatshoheit Polen zuzuerkennen und den Zugang zu diesem Gebiete für Polen sicherzustellen. Diese Anregung wurde in der Sitzung der Grenzfestsetzungskommission vom 13. März 1922 zum Beschluß erhoben und Deutschland dazu gezwungen, ein die strittigen Fragen regelndes Abkommen mit seinem östlichen Nachbarn zu schließen. Das am 23. Juni 1923 in Posen unterzeichnete Abkommen überließ das sogenannte Kommissionshaus, den Lagerhallen und das Strommeistergehöft mit Nebengebäuden und dem die Gebäude umgebenden Geländestreifen dem polnischen Fiskus und bestimmte die Eintragung der eben erwähnten Gebäude ohne jede Belastung oder Verpflichtung in das deutsche Grundbuch. Das in 15 Artikeln sich eingehend mit allen etwa auftretenden Streitfragen auseinandersetzenende Abkommen sah eine möglichst baldige Ratifizierung und den Austausch der Ratifikationsurkunden vor. Doch gab der Deutsche Reichstag diesem Vertrage erst im Jahre 1927 seine Zustimmung. Nach dem am 4. Juli 1927 in Warschau erfolgten Austausch der Ratifikationsurkunden trat das Abkommen am gleichen Tage in Kraft.

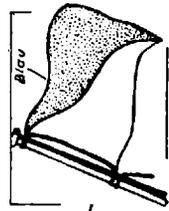
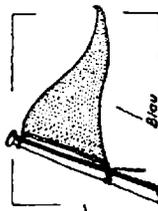
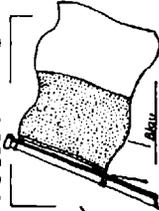
Zur Regelung einer gemeinsamen Paß- und Zollabfertigung und des Eisenbahnverkehrs in Kurzebrack wurde am 16. Juni 1926 in Berlin ein neues Abkommen unterzeichnet, das gleichzeitig eine Erweiterung und Abänderung des Abkommens vom 23. Juni 1923 darstellte und im einzelnen die Abwicklung des Zolldienstes festlegte. Nach

# GRENZABSCHNITT DER WEICHSEL UND WEICHSELDELTA.



# ZOLLZEICHEN DEUTSCHER FAHRZEUGE AUF DEM GRENZAB- DER WEICHEL-

FÜR FAHRZEUGE DIE DEM LOKALEN  
SCHIFFVERKEHR AUF DER WEICHELZWI-  
SCHEN WEICHSELBERG UND KL. WOLZ  
DIENEN



FÜR DURCHGANGSFAHRZEUGE UND FAHR-  
ZEUGE IM VERKEHR ZWISCHEN KURZBR.-  
ODER NEUNDEHM UND OITDREHILICHEN  
NICHT AN DER MOGAT GEELEGNEM WÄTEN.

FÜR FAHRZEUGE IM VERKEHR ZWISCHEN  
KURZBRÄUK ODER NEUNDEHM UND  
DEN MOGATHAFEN

Artikel 1 erfolgt die Zoll- und Paßabfertigung im Personen- und Warenverkehr über die Zollgrenze bei Kurzbrack durch die beiderseitigen Zollbehörden gemeinsam, und zwar räumlich nebeneinander, zeitlich nacheinander auf dem Deckwerk des Hafens. Polen gesteht zu diesem Zwecke Deutschland das Recht zu, die Abfertigung auf dem Deckwerk der Dammkone vorzunehmen, und stellt die hierzu erforderlichen geeigneten Räume zur Verfügung. Dieses Abkommen wurde mit dem erstgenannten am gleichen Tage vom Deutschen Reichstage ratifiziert. Am 1. August 1927 trat es in Kraft.

Kurzbrack wird heute polnischerseits als Umschlagsplatz anerkannt, auf den die Voraussetzungen des Artikels 71 des Pariser Transitabkommens zutreffen. Der Umschlag von Gütern zwischen dem Reiche und den zum Hinterlande des Kurzbracker Hafens gehörigen ostpreußischen Orten erfolgt nach den für den Durchgangsverkehr geltenden Bestimmungen.

Als zweiter Umschlagsplatz für das Ein- und Ausladen von Gütern auf polnischem Gebiete ist entsprechend dem Art. 71 Bromberg vorgesehen. In der Freien Stadt Danzig sind als Umschlagsplätze 14 Orte an der Danziger Bucht und der Weichsel mit ihren Nebenarmen namhaft gemacht worden. Dieser Umschlag unterliegt der Zollaufsicht, für die der Schiffer die Kosten zu tragen hat. Doch ist heute der Warenumschlag nach der Lösung der engen wirtschaftlichen Verflechtung der abgetretenen Landesteile mit den deutschen Gebieten bedeutungslos geworden.

Nach Artikel 70 dürfen Durchgangsschiffe nur an Orten anlegen, in denen ein Zolldienst eingerichtet oder eine Polizeibehörde vorhanden ist. Die von der polnischen Regierung im Aide mémoire vom 15. Juli 1929 namhaft gemachten 22 Orte auf polnischem und mehr als 30 Orte auf Danziger Staatsgebiet genügen im allgemeinen den Forderungen der Durchgangsschiffahrt. Es handelt sich hierbei um alle größeren Orte längs der Durchgangswasserstraßen. Der Aufenthalt für die an Land gehenden Personen, die sich sofort bei den zuständigen Behörden melden müssen, ist auf drei Stunden begrenzt, kann jedoch verkürzt oder auch verlängert werden.

Die Regelung des Paßwesens ist in Artikel 99 und 100, 103 und 104 festgelegt. Die Schiffer und die Besatzung der die Grenze im Durchgangsverkehr passierenden Fahrzeuge haben einen mit einem polnischen Visum versehenen Nationalpaß zu führen, die Personalpapiere der Reisenden, die nach Artikel 99 nur aus einem Ausweise zu bestehen brauchen, gleichfalls ein Visum des Durchgangslandes zu tragen, das von dem zuständigen polnischen Konsulat, in dessen Bezirk der Antragsteller wohnt, erteilt wird. Da der Durchgangsverkehr nur zwischen Ostpreußen und dem Reiche gestattet ist, erteilt das polnische Generalkonsulat in Danzig, weil es innerhalb des sogenannten Durchgangsgebietes liegt, keine Durchreise-Sichtvermerke. Reichsdeutsche Schiffer können bei dem Danziger Konsulat deshalb lediglich einen gewöhnlichen Einreisefichtvermerk erhalten. Die Höhe der Visa-

gebühren unterliegt nach Artikel 104 der gemeinsamen Übereinkunft der vertragschließenden Teile und ist nach mehrmaliger Änderung zur Zeit auf 0,80 RM. in einer, 1,60 RM. in beiden Richtungen und auf 8,— RM. für einen Dauerdurchreiseichtvermerk festgesetzt. Während so bei beiderseitiger Vereinbarung die Höhe der Gebühren entsprechend dem Zwecke des Transitverkehrs in erträglichen Grenzen gehalten wird, führten die hohen Einreisegebühren von 100 Zloty im ersten Jahrzehnt des Bestehens des polnischen Staates häufig dazu, daß Danziger Schiffer beim Wechselverkehr mit Mitteldeutschland sich Durchgangsvisa in Königsberg besorgten und auf diese Weise unter Umgehung der Bestimmungen des Transitabkommens polnisches Staatsgebiet durchfuhrten. Die Abneigung zur Übernahme von Transporten nach Polen war, zumal auf dem Rückwege eine Ausfuhrgenehmigung in den seltensten Fällen zu erhalten war, bei der Unsicherheit der Rechtsverhältnisse zu Zeiten so groß, daß in einzelnen Fällen Schiffer diesen Schwierigkeiten dadurch aus dem Wege gingen, daß sie an der Grenze oder in Danzig ihre Fahrzeuge für die Weiter- und Rückfahrt polnischen Schiffern als Schiffsführern übergaben. Die Paßkontrolle erfolgt in der Regel zugleich mit der Zollabfertigung durch Beamte der polnischen Staatspolizei oder Beamte der deutschen Grenzpolizei. Die im Laufe der Zeit wegen der Abwicklung des Verkehrs in Kurzebrack entstandenen abweichenden Auffassungen der beiden Behörden haben nach diplomatischen Verhandlungen zur Anerkennung der deutschen Interpretation der in Frage kommenden Abkommen durch Polen geführt. Durch Verfügung vom 14. September 1932 wies das polnische Finanzministerium die Paßstelle in Kurzebrack an, beim Personenverkehr von Kurzebrack nach Deutschland und nach den ostpreussischen Häfen die Bestimmungen des Durchgangsverkehrs gelten zu lassen und Transitvisa zu erteilen.

Besonders einschneidend und die Rentabilität der Durchgangsschifffahrt gefährdend ist die Bestimmung des Artikels 86 des Pariser Transitabkommens, nach der für den Durchgang ohne Umschlag zollamtlich abgefertigte Schiffe Umladungen, Leichtern oder Umschlag auf andere Beförderungsmittel nur in Fällen der Not oder aus hydrographischen Gründen, etwaigem Eisgange, geringer Fahrwassertiefe oder Schleusenperre vornehmen dürfen. Hiernach ist das Leichtern der Fahrzeuge zwar zulässig, stößt aber praktisch durch die lange Dauer der behördlichen Erlaubniserteilung auf erhebliche Schwierigkeiten. Bei ungünstigen Wasserständen, wie sie im Sommer häufig sind, ist das Leichtern und Zuladen eine absolute Notwendigkeit. Ein Schiff, das mit 1,20 m Tiefgang in Ostpreußen oder Mitteldeutschland abfährt, muß bis auf 0,80 m ableichtern können, da es eine Besserung des Wasserstandes in den meisten Fällen nicht wird abwarten können. Ein Passieren der Durchgangswasserstraßen mit einem Tiefgange von weniger als einem Meter und entsprechend geringerer Ladung ist unwirtschaftlich und nicht lohnend. So mußten Schiffer, die mit Kallladungen aus Rüdersdorf bei Berlin mit 1,02 m Tiefgang bis Brom-

berg gut durchkamen, in Brahemünde wegen eines nur 80 cm hohen Wasserstandes auf der Weichsel ableichtern, um ihre Fahrt fortsetzen zu können. Andererseits ist es auch vorgekommen, daß ostpreussische Schiffer wegen zu geringen Wasserstandes sechs Wochen lang, zudem noch mit einem polnischen Zollbeamten als zollamtliche Begleitung an Bord, der außer freier Unterkunft und Verpflegung und der Erstattung des Fahrgeldes für die Rückreise noch 6,60 Loty tägliche Tagegeldgebühren von dem Schiffseigner erhielt, auf der Weichsel festlagen. Derartige, glücklicherweise nicht häufig vorgekommene Fälle, die naturgemäß jede Wirtschaftlichkeit des Transitverkehrs von und nach Ostpreußen auf dem Binnenwasserwege ausschließen, erschwerten die Schifffahrt ungeheuer und nahmen den Binnenschiffern bei zu großem Risiko den Anreiz zur Übernahme von Transporten zwischen Ostpreußen und dem Mutterlande. Nach der Anerkennung des Raunver schlusses als genügende Sicherheit für den unversehrten Durchgang der Güter durch polnisches Gebiet sind möglichst weitgehende Erleichterungen im Laden und Löschen auf den Durchgangswasserstraßen die Voraussetzung für eine im Interesse der ostdeutschen Wirtschaft liegende stärkere Beanspruchung des Binnenwasserweges.

Nach Artikel 2 und 86 bleiben Durchgangsgüter und Durchgangsfahrzeuge von allen Zoll- und ähnlichen Abgaben frei; Artikel 68 schränkt jedoch die Abgabensfreiheit insofern ein, als bei der Durchfahrt Abgaben erhoben werden dürfen, die den Charakter von Gebühren tragen und ausschließlich dazu bestimmt sind, in angemessener Weise die Kosten für die Unterhaltung der Wasserwege in schiffbarem Zustande aufzubringen. In den ersten Nachkriegsjahren behielt der polnische Staat die alten preussischen Tarife bei. Späterhin führte er auf den Durchgangswasserstraßen wie auf allen anderen schiffbaren Gewässern seines Staatsgebietes eine Befahrungsabgabe ein, die ganz allgemein von Fahrzeugen, Flößen und Treibhölzern erhoben wurde und sich auf die Verordnung des Ministers für öffentliche Arbeiten vom 2. Juni 1924 stützte. Für die Benutzung besonderer Anlagen wie Schleusen, Umschlagshäfen und Überwinterungshäfen mußten nach der Verordnung vom 18. Februar 1925 besondere Abgaben entrichtet werden, die beim Durchgange durch eine gebührenpflichtige Schleuse oder einzelne Flußstreden erhoben wurden.

Eine neue Gebührenregelung bei gleichzeitiger Aufhebung aller bisherigen Tarife trat am 1. Juni 1928 in Kraft. Der polnische Minister der öffentlichen Arbeiten erließ am 2. Mai 1928 im Einverständnis mit dem Finanzminister eine Verordnung<sup>3)</sup>, die auf Grund des Artikels 32 des polnischen Wassergesetzes vom 19. September 1922 in Verbindung mit Artikel 1 der Verordnung des Staatspräsidenten vom 24. Februar 1928 die Schifffahrtsabgaben neu festsetzte. Gleichzeitig wurde für die Oder—Weichsel—Wasserstraße eine neue Schleusen- gebührenregelung getroffen und eine Klassifizierung der beförderten

<sup>3)</sup> Veröffentlicht im Dziennik Ustaw 1928 Nr. 61 Pos. 567.

Güter nach vier Warengruppen vorgenommen, von denen die erste hochwertige Güter wie Lebensmittel und Kolonialwaren, die zweite Zellulose, Holzzeugnisse, Kartoffeln und Feldfrüchte, die dritte Asphalt, Zement und Baumaterialien und die vierte Steine, Brennmaterial und weniger wertvolle Baustoffe umfaßt.

Die Höhe der für das ganze polnische Staatsgebiet geltenden Schiffsabgabe ist unabhängig von der Schiffsladung und richtet sich nur nach der Größe des Fahrzeuges. Von Güterschiffen ohne eigenen Antrieb werden für je 10 qm der Schiffsoberfläche und je 10 Stromkilometer auf kanalisierten Flüssen und Schiffahrtskanälen 0,065 Zloty, auf anderen Flüssen von Schiffen mit einem Tiefgang bis zu 50 cm einschließlich 0,015 Zloty und bei einem 50 cm übersteigenden Tiefgange 0,04 Zloty erhoben. Bei Schiffen mit eigenem Antriebe erhöht sich die Gebühr beim Durchqueren von Kanälen und kanalisierten Flüssen auf 0,13 Zloty, von anderen Flüssen auf 0,08 Zloty. Die Schiffsabgaben betragen somit bei einmaligem Durchgange für einen 400-Tonnen-Rahn mit 55 m Länge und 8 m Breite ohne eigenen Antrieb auf der Stromstrecke Deutsch-Ußch—Brahemünde 2,60 Zloty, von Brahemünde bis zur Mogat 1,50 Zloty, bei gleich großen Schiffen mit eigenem Antriebe bis Brahemünde 5,20 Zloty, auf der Weichsel bis zur Mogat 2,95 Zloty. Für ständig verkehrende Fahrzeuge besteht die Möglichkeit, eine Pauschalgebühr für die ganze Schiffsabgabeperiode oder die Dauer eines Kalendermonats zu entrichten, die bei Schiffen ohne eigenen Antrieb für je 10 volle oder angefangene Quadratmeter der Schiffsoberfläche mit einem Tiefgange bis zu 50 cm 1,30 Zloty, mit größerem Tiefgange 2,60 Zloty, bei Schiffen mit eigenem Antriebe 15 Zloty beträgt. Die Schiffsabgaben für einen Monat sind auf den achten Teil der Jahresgebühr festgesetzt. Unter Berücksichtigung dieser Sätze erreicht die Gebühr für einen 400-Tonnen-Rahn ohne eigenen Antrieb während der ganzen Schiffsabgabeperiode eine Höhe von 1144 Zloty, für ein Fahrzeug mit eigenem Antriebe sogar 6600 Zloty. Deutsche Durchgangsschiffe, die bei regelmäßigem Verkehr zwischen Ostpreußen und dem Reich je den Monat nur ein- bis zweimal die polnischen Wasserstraßen durchqueren, werden die Abgabe nur für jede einzelne Durchfahrt entrichten.

Für das Durchschleusen von Fahrzeugen werden im Bereiche des polnischen Teiles der Oder—Weichsel-Wasserstraße für die einzelnen Stromstrecken außerdem noch besondere Abgaben für jede Durchfahrt je Tonne Ladung erhoben, die sich in der Güterklasse I auf der Brahe auf 0,08 Zloty, im Bromberger Kanal auf 0,70 Zloty und auf der unteren Neße auf 0,30 Zloty belaufen. Bei Ladungen mit geringwertigen Gütern tritt eine entsprechende Ermäßigung der Schleusenabgaben ein. Auf der Warthe ist die Schiffsahrt frei und auf der deutschen Neße werden laut Tarif vom 17. Oktober 1929 an 6 Hebestellen je 1,1 Rpf. je Tonne Ladung entrichtet. Auf der kanalisierten Mogat betragen die Abgaben laut Tarif vom 18. Mai 1917 in der Fassung des 3. Nachtrages vom 20. März 1924 an einer Hebestelle 10 Rpf.

Die Königsberger Fahrtrinne im Frischen Haff ist für Binnenschiffe frei. Unter Berücksichtigung dieser Tarife auf den Durchgangswasserstraßen bei Zugrundelegung einer Währung des Zloty von 0,465 RM. betragen die Schiffsabgaben auf der Fahrt von Küstrin bis zum Frischen Haff für eine Tonne Stein- oder Braunkohle, Mergel oder Feldsteine rund 0,50 RM., für 400 t etwa 200 RM. Für Lebens- und Genußmittel der Warengruppe I müßte ein Motorschiff bei einer Ladung von 400 t auf der gleichen Strecke

an Schleusenabgaben im Bereich der deutschen Neße . . . . .	26,40 RM.
auf der Nogat . . . . .	40,— RM.
an Befahrungsabgaben nach Umrechnung auf dem polnischen Teile der Oder—Weichsel-Wasserstraße und der Weichsel . . . . .	3,84 RM.
an Schleusenabgaben auf der Brahe . . . . .	14,88 RM.
im Bromberger Kanal . . . . .	130,20 RM.
auf der unteren kanalisierten Neße . . . . .	55,80 RM.
mithin insgesamt 271,12 RM.	

zahlen. Die Gebührenerhebung im Durchgangslande erfolgt auf der Fahrt nach Ostpreußen in Czarnikau, Kafel und Bromberg. Für die Benutzung der Häfen in Czarnikau, Brahemünde und Karlsdorf werden von Motorschiffen während des Winters für je 10 volle oder angefangene Quadratmeter der Schiffsoberfläche jeweils für 10 Tage 0,20 Zloty, während der Schiffsfahrtsperiode vom 1. April bis 30. November 0,30 Zloty erhoben. Die Gebühr für Segelschiffe beträgt 0,13 bzw. 0,25 Zloty. Für die anderen Häfen und Überwinterungsplätze bestehen höhere Gebührensätze.

Die Frage des Binnenwassertransitverkehrs ist in stärkerem Maße eine politische, da gerade hier mehr als im Eisenbahndurchgangsverkehr die polnischerseits bestrittene, verkehrshemmende und wirtschaftszerstrende Wirkung des Korridorgebietes zutage tritt. Aus politischen Erwägungen — die äußerst umständlichen, für deutsche Schiffer mit erheblichen Kosten verbundenen Formalitäten zu vereinfachen, der Binnenschiffahrt ähnlich der Eisenbahn möglichst Erleichterungen zu verschaffen und dadurch der öffentlichen Meinung in Deutschland jede Argumentation in der Richtung verkehrszerstrender Wirkung des Korridors zu nehmen — hat sich Polen in den letzten Jahren mitunter ohne unmittelbare deutsche Anregung dazu verstanden, manche Vereinfachungen und Erleichterungen herbeizuführen, die eindeutig erkennen lassen, nach Möglichkeit jede propagandistische Auswertung dieser Frage zugunsten der deutschen These zu unterbinden und sich durch belanglose, die Tatsache der Zerschneidung des ostdeutschen Binnenwassernekes in keiner Weise behobende Zugeständnisse die Geister wohlwollender Berücksichtigung der

deutschen Wünsche zu geben. Polen hat Kurzebrack als Umschlags- und Anlegehafen für Durchgangsschiffe anerkannt, es hat die Personenbeförderung von Kurzebrack nach dem Reiche auf Durchgangswisa und im innerostpreussischen Verkehr auf einfache Ausweispapiere zugelassen, und es gestattet die Durchfuhr der Fahrzeuge nur unter Raumverschluß, nicht wie bisher mit Raumverschluß und zollamtlicher Begleitung. Diese „Zugeständnisse“ bedeuten aber lediglich eine Erfüllung der in den Verträgen verankerten Bestimmungen.

Die Ingangbringung der Durchgangsschiffahrt ist nach der Ausschaltung Westpreußens und Posen als Absatzgebiet und der dadurch bedingten Zunahme der Markttferne eine Lebensfrage der ostpreussischen Wirtschaft wie der gesamten ostdeutschen Binnenschiffahrt. Es wäre wünschenswert, Durchgangs- und Wechselverkehr gleichmäßig zu behandeln und dadurch das Laden und Löschen auf polnischem Gebiete zu ermöglichen. Nur durch die Aufnahme und das Löschen von Teilladungen in Bromberg und den anderen Hasenplätzen der Durchgangswasserstraßen und die Ergänzung des Transitverkehrs durch Lokalverkehr war die Binnenschiffahrt zwischen Ostpreußen und Mitteldeutschland in den Friedenszeiten rentabel. Weitgehende Zugeständnisse in der Frage des Leichterns von Fahrzeugen auf der den Bedürfnissen der Binnenschiffahrt nicht entsprechenden Weichsel und die Vereinfachung der Zoll- und Paßvorschriften sind notwendig, um eine stärkere Einspannung des Durchgangswasserweges in das ostdeutsche Verkehrsnetz zu ermöglichen und den Durchgangsflüssen die Bedeutung zu geben, die sie zu deutscher Zeit hatten.

## Die Durchgangswasserstraßen.

### Gesamtüberblick.

Der privilegierte Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem Reiche erstreckt sich nach Artikel 67 des Pariser Korridorabkommens vom 21. April 1921 auf alle schiffbaren und flößbaren Wasserstraßen des abgetretenen deutschen Gebietes.

Ist der Transitverkehr demnach auf sämtliche ehemals ostdeutschen Ströme und Kanäle ausgedehnt, so kommt doch in der Praxis für den Verkehr Ostpreußens mit dem Mutterlande auf polnischem Staatsgebiete nur das polnische Teilstück der Oder—Weichsel-Wasserstraße und die Weichsel zwischen dem westlichen Grenzübergange Uśc und dem östlichen Schleusendurchgange Montauer Spitze an der Abzweigung der Rogat von der Weichsel in Frage. Eine Durchgangsfahrt nach Ostpreußen mit Küstrin als westlichem Ausgangspunkte folgt somit dem 68,4 km langen unteren Warthelauf bis Jantoch und geht von hier bis zur deutsch-polnischen Grenze südlich von Kreuz auf der neumärkischen „Freien Neße“ vor sich, die eine Länge von 49,1 km aufweist. Mit der Schleuse 22 bei Kreuz beginnt die kanalisierte untere Neße, die zwischen den Mündungen der Drage und der Rüdow auch „Lebhafte“ oder „Grenz-Neße“ genannt wird, und auf ihrer 72,3 km langen Strecke die Reichsgrenze bildet. Die zwischenstaatliche Regelung der Verwaltung dieser Flußgrenze fand erstmalig ihren Niederschlag in zwischenvertraglichen, am 27. September 1921 in Czarnikau getroffenen Abmachungen des Regierungspräsidenten in Schneidemühl mit dem Posener Wojewoden über sofortige Inangriffnahme der notwendigen Unterhaltungsarbeiten an der Neße, Rüdow und Warthe, soweit diese Flüsse die Grenze zwischen Deutschland und Polen bilden. Diese vorläufige Regelung der Verwaltung der gemeinsamen Flußstrecke wurde durch das am 14. März 1925 in Schneidemühl unterzeichnete Neße—Rüdow-Abkommen sanktioniert. Hinter Püzig endet bei Stromkilometer 142,2 die auf Grund dieses Abkommens vereinbarte deutsche Verwaltungstrecke, an die sich bis zum Eintritt der Neße in polnisches Gebiet die Polen unterstellte Verwaltungstrecke anschließt. Die von Uśc ab auf beiderseits polnischem Staatsgebiet gelegene Neße-Wasserstraße wird bei Rafel — 67,4 km oberhalb der Reichsgrenze — von dem Bromberger Kanal begrenzt,

der über zwei Schleusen den Schiffahrtsweg bis zu seiner Scheitelhaltung auf eine Höhenlage von 54,4 m hebt und ihn dann über acht Treppenschleusen auf eine Höhenlage von 30,63 m an der Brahemündung abfallen läßt. Auf dem Scheitelpunkte des Bromberger Kanals tritt von Süden her der schon von Friedrich dem Großen angelegte Speisekanal, der in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts zu einem Teilstück der kanalisierten oberen Neße ausgebaut wurde, in den Schiffahrtsweg und seitdem unter Ausschaltung des natürlichen, nicht schiffbaren Strombettes der Neße die schiffbare Verbindung zwischen oberem Neßegebiet und der Oder—Weichsel-Wasserstraße herstellt. Bromberger Kanal und die den Oder—Weichsel-Wasserweg in 12 km Länge abschließende untere kanalisierte Brahe sind insgesamt 38,5 km lang.

Die bisher in östlicher Richtung laufende Schiffahrtsstraße wendet sich dann mit der Weichsel nach Norden und erreicht nach 114 km langem Lauf an der Abzweigung der Nogat deutsches Gebiet. Die Einheitlichkeit des Durchgangswasserweges wird im Weichseldelta beim Übertritt auf deutschen Boden durch die verschiedensten Verkehrsmöglichkeiten, die die Feststellung der Zollstraßen zu Wasser sehr erschweren, nicht mehr gewahrt. Abgesehen davon, daß der Transitverkehr bereits in Kurzebrack auf Grund der „Regelung“ der Botschafterkonferenz über den Zugang Ostpreußens zur Weichsel enden könnte, ergeben sich als Ausgangswasserstraßen in Danziger und westpreußischem Gebiet folgende Schiffahrtswege:

1. Stromweichsel — Königsberger Weichsel — Frisches Haff,
2. Stromweichsel — Elbinger Weichsel — Frisches Haff,
3. Stromweichsel — Weichsel-Haff-Kanal — Frisches Haff,
4. Stromweichsel — Nogat — Frisches Haff,
5. Stromweichsel — Nogat — Kraffohlfkanal — Elbing,
6. Stromweichsel — Nogat — Hafenplätze an der Nogat.

Als hauptsächlichste Binnenwasserwege haben sich nach der inzwischen erfolgten Schließung des Weichsel-Haff-Kanals für die Schiffahrt in der Praxis die Königsberger und die Elbinger Weichsel, die Nogat und der Kraffohlfkanal herausgebildet. Die gesamte, das polnische Staatsgebiet durchlaufende Strecke der eben bezeichneten Binnenwasserstraße von Utsch bis Montauer Spitze hat eine Länge von 220 km.

### **Der Flugweg nach Ostpreußen als ideale Reiseroute für den Touristenverkehr.**

Nach der politischen Annäherung der beiden Staaten wird es zweckmäßig sein, neben stärkerer volkswirtschaftlicher Ausnutzung die Durchgangswasserstraßen von und nach Ostpreußen mehr und mehr dem deutschen Touristenverkehr zu erschließen, dadurch das große Verständigungswerk der leitenden Staatsmänner durch persönliche Führungnahme der beiden Völker zu unterbauen und schließlich dem deutschen Rudersportler, Faltboot- und Kajakfahrer die Schönheiten seiner ostdeutschen Heimat näher zu bringen. Warthe, Neße und

Weichsel eignen sich vorzüglich wegen ihres wechselnden, immer anregenden und durch wichtige historische Ereignisse immer interessanten Landschaftsbildes für Einzel- und Gruppenfahrten nach Ostpreußen auf dem Flußwege. In der Leitung des Touristenverkehrs über die ostdeutschen Ströme nach Ostpreußen liegt ein starkes, bisher noch unausgenutztes Aktivium der Fremdenverkehrswirtschaft. Eine Fahrt auf diesem Wege nach dem alten deutschen Ordenslande, vorbei an Städten, Burgen und Gebieten, denen deutscher Geist und deutsches Wesen schon vor Jahrhunderten ihren Stempel aufgedrückt haben, ist ungleich eindrucksvoller, ungleich erhebender als eine nur halbtägige Fahrt im jagenden D-Zuge oder eine Reise zu Schiff von Swinemünde nach Pillau, die an sich ihre Reize aufweisen mag, aber den Touristen nicht mit der ostdeutschen Landschaft bekannt macht, und ihn nicht in lebensnahe Verbindung mit seinen eigenen jenseits der Grenze lebenden Volksgenossen wie den Angehörigen des benachbarten Staates bringt. In einem während drei- bis viertägiger Durchfahrt sich von Mensch zu Mensch vollziehenden Umgange liegt ein wesentliches psychologisches Moment der Stärkung unserer Brüder jenseits der Grenzen, die sich ihrer Verbundenheit mit der alten Heimat und ihrer Aufgaben auf vorgeschobenem Posten bewußter werden. Wieviele fromme Wünsche und Hoffnungen der an den Durchgangstrecken wohnenden Deutschen mögen den Transitzügen nachheilen, wieviel Kummer und Schmerz mag die Seele der deutschen Bevölkerung bewegen, wenn sie bei dem täglichen Anblick der Züge die alte deutsche Heimat so nahe wähnt und sie doch so fern weiß. Wieviel Bitterkeit, wieviele leidenschaftliche Vorwürfe gegenüber dem Volke, das in völliger Ohnmacht deutsches Land und deutsches Volk seinem Schicksal überließ, wieviel stille Sehnsucht — längst begraben und ertötet — mögen Herz und Hirn unserer Volksgenossen zerreißen, wenn sie den stählernen, rastlos jagenden Ungetümen nachschauen, die ihnen als Symbol des Stürmens und Drängens unseres erwachten Volkes erscheinen, ihnen ein Stück Heimat vermitteln sollten und doch nur leblose, den eigenen Nöten wirklichkeitsfremde und den nationalen Wert der Auslandsdeutschen in keiner Weise stärkende Zeugen einer fernen Welt darstellen.

Wie mag sich aber die Brust der Deutschen, seit Generationen auf angestammter Scholle im Negebruch und in der Weichselniederung seßhaften Landbevölkerung heben, sich ihr Stolz steigern und ihre innere Verbundenheit mit dem großen deutschen Volke festigen, wenn ihr auf der Durchfahrt von Brüdern aus dem Reiche deutsche Laute, deutsche Grüße und deutsche Gesänge entgegenklingen oder sie während mehrstündigen Aufenthalts in enger Fühlungnahme in ihrem Ausharren, in ihrem Festhalten am deutschen Volkstum gestärkt wird. Mit dankbarem Herzen wird dieses abseits der großen Verkehrsstraßen hinter Pflug und Sichel dem Boden seine Erträge abbringende deutsche Bauerntum die blaue Durchgangslagge begrüßen. Das Bewußtsein der Zusammengehörigkeit wird gestärkt, und das Gefühl, daß Volk und Reich

mit immer wachsamem Auge auf die nationalen Belange ihrer in der Diaspora lebenden Volksgenossen achten und bereit sind, im Maße der Möglichkeit die Interessen dieser deutschen Volksgruppe zu wahren, wird ihre Widerstandsfähigkeit erhöhen.

Die Möglichkeit, Touristenfahrten in größeren Gruppen zu arrangieren oder auch als Einzelfahrer die Durchgangswasserstraßen zu durchqueren, ist durchaus gegeben. Abgesehen von den Bemühungen um die Erlangung des erschwinglichen Durchgangsvisums und geringen Zeitverlusten bei Grenz- und Polizeikontrollen dürften Schwierigkeiten nicht entstehen. Vom Standpunkte des Geologen, des Politikers und des Heimatforschers bieten die von den ostdeutschen Strömen durchschnittenen Gebiete eine Fülle interessanten Materials für wissenschaftliche und volkstudische Forschungen. Herb ist die Schönheit der ostdeutschen Landschaft, hart und kernig sind die Menschen, deren Vorfahren vor Jahrhunderten ostwärts zogen, längs der Ströme die Wälder rodeten und die Sümpfe urbar machten. Bauern sind es, festverwurzelt mit ihrer heimatlichen Scholle, die das Erbe von den Vätern übernahmen und es den Nachfahren weitergeben. Ein Geschlecht, das seine Heimat liebt, das bereit ist, sich schützend vor Haus und Hof zu stellen und Heim und Herd zu schützen!

Von Küstrin bis Bromberg haben wir das an sich gleiche, aber niemals tote und immer anregende Bild weiter Niederungen in hoher Kultur mit aneinanderschließenden langen Reihendörfern als lebendige Zeugen der Kolonisationstätigkeit preußischer Herzöge und Könige. Ostwärts folgt die Fahrt im tiefen Grunde des Thorn—Eberswalder Urstromtales, das die Landschaft durchschneidet und von dem unfahrbaren Wirken urzeitlicher Vorgänge zeugt. Und längs dieser von Warthe und Neße gebildeten Niederungen reihen sich historische Stätten aneinander, alte Festungen und Burgen, deren Erde getränkt ist von dem Blute tapferer Polen und Pommern, die um die erste nachchristliche Jahrtausendwende erbittert um die Niederungen stritten. Zantoch, das Troja Ostdeutschlands als „Schlüssel zum Lande Polen“, in dem bei wissenschaftlichen Grabungen verschiedene Bauperioden geschichtlicher Zeit festgestellt wurden, am Zusammenflusse von Warthe und Neße gelegen. Weiterhin Driesen, Filehne, Czarnikau, Usch und Nakel, die auf dem Raum zwischen Weichsel und Oder die in früheren Zeiten seltenen Flußübergänge schützten und als Festungen eine bedeutende Rolle spielten. Bald schlängelt sich die Neße in dem mitunter mehr als 8 km breiten Urstromtal dicht unter den Höhen des südlichen Talrandes entlang, bald wendet sie sich dem nördlichen Höhenrücken zu oder sie verliert sich in der Mitte der weiten Ebene. Dort, wo die Grenze vom Flusse nach Süden abzweigt, sprudelt die Drage vom pommerschen Höhenrücken in die Niederung. Das als Sammelstätte ostdeutscher Kunst bekannte Schloß der Grafen von der Schulenburg in Filehne hebt sich aus wohlgepflegten Parkanlagen ab. Und Städte und Dörfer, bisweilen wie Usch und Czarnikau an die Berge geklebt, wechseln in hunderter Folge und grüßen den Schiffer aus näherer oder weiterer Ferne.

Bis zur Rüdow-Mündung heben und senken elf Stauanlagen, die der regelmäßigen jährlichen Überflutung und der Regulierung des Grundwasserstandes dienen, das Fahrzeug. Nicht umsonst führte die Neze wegen ihrer die Fruchtbarkeit der unendlichen Wiesenflächen steigenden Schlammablagerungen die Bezeichnung eines „polnischen Nils“. Denkwürdige Reminiszzenzen des historischen deutsch-polnischen Kampfes sind fast mit jedem Orte längs der Grenzneze verknüpft. Nach dem Übertritt des Flusses auf beiderseits polnisches Gebiet bietet sich dem Touristen der wunderschöne Anblick des Durchbruches des Stromes durch die sich längs der Rüdow hinziehenden bewaldeten Höhen, ein Anblick, der an die Porta Westfalica erinnert. Und bis Bromberg geht es dann weiter treppauf, treppab über Schleusen und Wehre durch fruchtbare Ebenen, die durch Jahrhunderte deutscher Fleiß und deutsche Arbeit zu den ertragreichsten Gegenden der Ostmark gemacht hatte. Und den Geist des Großen Königs atmen diese Gebiete, die seiner Fürsorge ihre wirtschaftliche Blüte verdanken. Seiner Initiative ist die Erschließung des Nezebruchs von Driesen bis Rafel und darüber hinaus bis zur Weichsel zuzusprechen. Und wenn dann die Scheitelhaltung des Bromberger Kanals auf der Höhe des von Süden einmündenden Speisefanals erreicht ist, dann schwimmt das Boot an Bromberg vorbei der Weichsel zu. Von deutschem Aufbauwillen zeugt diese Metropole des Nezegaaues, die bei der preußischen Besitzergreifung 1772 kaum 500 Einwohner zählte. Und die großen Hafenanlagen, die sich fast ununterbrochen bis Brahemünde hinziehen, lassen erkennen, welcher wirtschaftliche Wert einst diesem Flußwege zukam. Und mit der Mündung der Brahe fällt dann diese wichtige ostdeutsche Binnenschiffahrtsstraße in den Weichselstrom, der überhaupt erst durch die Kanalverbindung mit dem mitteldeutschen Flußsystem seine verkehrspolitische Bedeutung erhielt.

Träge und schläfrig wälzt sich in breiter Flußsohle die Weichsel dem Meere zu. Müde erscheint sie, als drücke sie die Last der langen Wanderung von den Karpathen, als säume sie, ihre Wasser dem Meere zuzuführen. So in ihr Bett gezwängt, läßt sie bei kleiner und mittlerer Wasserführung ihr bisweilen andersgeartetes Wesen nicht ahnen. Wie aber rollen die Wellen und jagen die Fluten, kochen und brodeln die schäumenden Wasser, wenn die Gebirgsbäche bei eintretender Schneeschmelze oder bei Unwettern des Sommers ihre reißenden Wogen zu Tale schicken. Einer weiten endlosen Wasserfläche gleicht dann die Weichselniederung. Schwer lasten in solchen Zeiten drohender Gefahrenmomente die Stunden auf der Bevölkerung der Weichselbörfer, wenn fast sichtbar der Wasserstand steigt und die Gefahr des Durchbruches der Deiche besteht.

Durch landschaftlich reizvolle, historisch bedeutsame Gegenden, vorbei an der Wiege des preußischen Staates trägt das Fahrzeug den Touristen seinem ostpreußischen Ziele entgegen. Wohl nagte der Zahn der Zeit an den Burgen und Schlössern des alten Ordensstaates. Sieben Jahrhunderte gingen nicht spurlos an klassischen Werken damaliger Baukunst vorüber, an hochragenden Bauten und

Festungswerken, mächtigen Bastionen wie in ihrer architektonischen Formengestaltung und künstlerischen Ausstattung ehrwürdigen Kirchen, doch der Geist jener Zeit überdauerte historisches Geschehen. Kulm bleibt rechts liegen. In visionärer Rückschau läßt der Weichselfahrer die Gestalten der ersten Ordensritter, Hermann Balk und seine wenigen Ordensbrüder, vor seinem geistigen Auge vorüberziehen, die mit dem Schwert den Pflug und das Kreuz brachten und von Kulm, ihrem, von den masonischen Fürsten verliehenen Lehen, das große Werk der Kolonisation begannen. Zu beiden Seiten des Stromes türmen sich Burgruinen und Festen als Zeugen vergangener Größe eines Staates, der wie kein anderer richtungweisend und richtunggebend für das damalige Europa wurde. Und hinter Graudenz gegenüber Neuenburg drängt sich die neue Grenze an den Strom, die ihn auf einer Länge von 45 km berührt. Höhen und Steilhänge wechseln mit weiten Niederungen und dem tiefen Dunkel rauschender Wälder. Und so geht es durch eine Landschaft, die den Fremden durch ihr wechselndes, immer anziehendes Bild fesselt, ihn das historische Gewordene erschauen und ihn vergangene Größe und gegenwärtiges Leid erfüllen läßt. Und nach dem Einbiegen in die Nogat hinter der Spitze von Montau ruft noch einmal die aus dem Dunst der Niederung sich abhebende Marienburg als Wahrzeichen deutscher Größe die Erinnerung an vergangene Zeiten wach — ein Mahnmal an vergangene, ein Mahnmal für künftige Geschlechter.

Eine Dampferfahrt auf dem Binnenschiffsfahrtswege von Berlin bis Königsberg dauert zehn bis zwölf, von Küstrin bis Elbing sechs bis acht Tage. Solche Fahrten ließen sich wohl durchführen und dürften auch die nötige Teilnehmerzahl finden, da eine Anzahl größerer Städte an der Reiseroute liegt. Eine Ostlandreise auf dem Binnenschiff birgt etwas Romantisches in sich; sie trägt die Jugend durch weite ostdeutsche, mit unendlichen Schönheiten der Natur und menschlicher Schaffenskraft ausgestattete Gebiete dem Ziel ihrer Sehnsucht entgegen: Ostpreußen als dem deutschen Zukunftslande.

### Die Oder—Weichsel-Wasserstraße.

Die Oder—Weichsel-Wasserstraße stellt mit dem Bromberger Kanal das wichtigste Teilstück des Binnenwasserweges von und nach Ostpreußen dar. Ihre Bedeutung beruht auf der Verbindung des mitteldeutschen Fluß- und Kanalsystems mit den zwischen- und osteuropäischen Strömen. Der Bau des Bromberger Kanals durch Friedrich den Großen muß deshalb als wirtschaftspolitische Tat von internationaler Bedeutung gewertet werden, deren Größe sich erst nach Jahrzehnten zeigte. Projekte einer Verbindung der Weichsel mit der Neke tauchten seit dem 18. Jahrhundert auf und wiesen darauf hin, daß bereits in jener Zeit die Erkenntnis der verkehrswirtschaftlichen Bedeutung einer Kanalverbindung zwischen den beiden Flüssen vorhanden war. Das letzte polnische Kanalbauprojekt wurde im Jahre 1766 von dem königlichen Geographen und Kapitän der Artillerie Florian Czacki entworfen, konnte aber bei den inneren Wirren und

dem beginnenden Zerfall des polnischen Adelsstaates keine greifbare Form mehr annehmen. Erst der Initiative des großen Königs und seiner Mitarbeiter blieb es vorbehalten, die Ost-West-Verbindung zwischen Neße und Weichsel über den unteren Brachelauf herzustellen und damit das Flußsystem der Weichsel an die mitteldeutschen Ströme anzuschließen. Dem Kanalbau lag der Gedanke zugrunde, die neu erworbenen polnischen Gebiete wirtschaftlich zu erschließen und das alte deutsche Ordensland zwischen Weichsel und Memel enger mit dem Mutterlande zu verbinden. Diese letzte und vornehmlichste Aufgabe hat die Oder—Weichsel-Wasserstraße bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts erfüllt, konnte dann aber mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens die Abwanderung des Güterverkehrs vom Binnenschiff zum Schienenwege nicht verhindern. In der Erkenntnis der Billigkeit und Schnelligkeit des Wassertransports gegenüber dem Landverkehr auf schlechten und grundlosen Wegen hatte Napoleon auf seinem großen Zuge gegen Rußland im Jahre 1812 einen erheblichen Teil des Kriegsgeräts und der Bagage über die Neße und den Bromberger Kanal ostwärts geleitet.

Mit der Eröffnung der ersten Ostbahnteilstrecke Bromberg—Kreuz—Stettin—Berlin im Jahre 1851 und dem in den darauffolgenden zwei Jahrzehnten durchgeführten Ausbau des ostdeutschen Eisenbahnnetzes, der im wesentlichen bis zum Jahre 1870 die Aufgabe der Verbindung der agrarischen Ostprovinzen mit der Landeshauptstadt erfüllt hatte, war der der Oder—Weichsel-Wasserstraße ursprünglich zugrunde gelegte Gedanke der Bewältigung des Güterverkehrs zwischen Ostpreußen und dem Reiche mehr und mehr verloren. Der auf den Schienenweg abgelenkte Verkehr aus dem Nordosten über die Weichsel und die Neße ging relativ zurück; doch entwickelte sich dafür im Laufe der Jahrzehnte aus dem Mittellaufe der Weichsel und ihren Nebenflüssen nach Westen ein immer stärker werdender Verkehr, der überwiegend aus Floßholz bestand. Jetzt erst trat die Bedeutung der Oder—Weichsel-Wasserstraße völlig zutage, die über die untere Weichsel den Verkehr mit dem deutschen Nordosten, über den mittleren Stromlauf mit seinen Nebenflüssen den Anschluß der zentral- und ostpolnischen Gebiete an die mitteldeutschen Wirtschaftszentren ermöglichte. Der Neße-Wasserweg mit dem Bromberger Kanal ist die einzige Binnenwasserstraße zwischen dem Herzen Deutschlands und Polen und nach der Inbetriebnahme des Mittellandkanals und dem von den beteiligten Staaten beabsichtigten Ausbau der zwischen Weichsel und Dnjepr gelegenen Flüsse und Kanäle die einzige Vermittlerin des Binnenschiffsverkehrs zwischen den südwestrussischen Gebieten und Westeuropa.

In diesem Zusammenhange sei auf ein seit Jahren propagiertes polnisches Kanalbauprojekt hingewiesen, das als Teilstrecke die zu deutscher Zeit kanalisierte obere Neße und den Bromberger Kanal vorstieht und als Durchgangsstraße gemäß Artikel 67 des Pariser Abkommens über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland internationale Bedeutung erlangen könnte.

Das polnische Projekt, das ernsthaft vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten, den Westwojewodschaften und den beteiligten Städten erwogen wird, sieht eine direkte Wasserstraßenverbindung zwischen Polen und den polnischen Seehäfen über den Goplosee vor und liegt durchaus im Zuge der polnischen, einseitig die Häfen fördernden Verkehrspolitik. Der Bau des Kanals Warthe—Goplosee wird mit dem Hinweis propagiert, daß der Binnenwasserweg zwischen Gdingen—Danzig und dem Warthegebiet auf der unteren Neße reichsdeutsches Gebiet berühre und eine erhebliche Verteuerung der Frachten nach sich ziehe. Dieser neue Wasserweg würde die Strecke Posen—Bromberg um etwa 100 km verkürzen und den Warentransport von Posen nach Danzig um annähernd zwei bis drei Tage beschleunigen, aber bei dem geringen Verkehrsumfange der letzten Jahre, in denen polnische Fahrzeuge nur vereinzelt die Warthe und die untere Neße im Durchgange nach Danzig passiert haben, in keiner Weise die großen zur Durchführung des Projekts notwendigen Ausgaben rechtfertigen. Posen besitzt zudem eine ausgezeichnete Flußverbindung nach der See über Stettin. Der Bau dieses Kanals kann heute nach der bereits erfolgten Verlagerung des polnischen Eisenbahn- und Binnenwasser-Güterverkehrs aus der Ost-West- in die Süd-Nord-Richtung keinen Einfluß mehr auf die Gestaltung des Verkehrs im Stettiner Hafen haben, da der polnische Durchgangsverkehr über Stettin bereits sein Minimum erreicht hat. Der in den letzten Jahren nicht unwesentliche polnische Export über die Warthegrenze diente zu einem erheblichen Teile innerdeutschen Bedürfnissen; seine Verlagerung über Danzig und Gdingen kommt demnach nicht in Frage.

Diese projektierte Warthe—Weichsel-Wasserstraße über den Goplosee, die nach dem Stande der gegenwärtigen deutsch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen keine Schädigung deutscher Interessen mit sich bringt, kann andererseits für den privilegierten Durchgangsverkehr nach Ostpreußen Bedeutung erlangen, da auf Grund des eben erwähnten Artikels des Pariser Abkommens der Durchgangsverkehr zu Wasser zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland sich auf alle schiffbaren und flößbaren Wasserstraßen des von Deutschland an Polen abgetretenen und des Danziger Gebiets erstreckt. Während als einzige Durchgangstraße nach Ostpreußen bisher der Weg über die Neße in Frage kam, müßte nach dem Bau des neuen Wasserweges, entsprechend dem eindeutigen Vertragstexte, deutschen Fahrzeugen der Weg über Posen und den Goplosee unter völliger Umgehung der Neße-Wasserstraße offen stehen. Der Durchgang über diesen verlängerten Schiffahrtsweg würde aber nur dann wirtschaftlich tragbar sein, wenn bei einer weiteren Normalisierung der deutsch-polnischen Wirtschaftsverhältnisse die Aufnahme von Teilladungen in Posen und anderen Hafenplätzen möglich wäre.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Oder—Weichsel-Wasserstraße bestand in den Vorkriegsjahren vorwiegend in der Vermittlung des Handelsverkehrs von und nach dem russisch-polnischen Stromgebiet der mittleren Weichsel. Diesen in den Friedensjahren fast ausschließ-

lichen Charakter als Durchgangsstraße hat sie in der Nachkriegszeit durch stärkere Anlehnung der grenzmärktischen Wirtschaft an die Nege-Wasserstraße verloren. Die im Gebiet der Grenznege in den Hafentälern Dt.-Uß, Dt.-Flehe und Kreuz umgeschlagenen, durchweg aus Getreide und landwirtschaftlichen Produkten bestehenden Gütermengen beliefen sich in den letzten Jahren durchschnittlich auf 70 000 t.

Die ständig zunehmende Umschlagstätigkeit in Dt.-Uß hat im September 1934 zum Beginn des Baues eines seit Jahren propagierten Umschlaghafens geführt, nach dessen im Herbst 1935 beabsichtigter Fertigstellung der größte und modernste nordostdeutsche Binnenhafen mit einer ungefähren Umschlagkapazität von jährlich rund 250 000 t dem Verkehr übergeben werden wird. Der Hafen liegt an der Mündung der Rüdow in die Nege und ist mit der Eisenbahnstraße Schneidemühl—Dt.-Uß durch einen Gleisanschluß verbunden. Verschiedene industrielle Anlagen und zwei Silos mit einem Fassungsvermögen von 3000 bis 4000 t sollen errichtet werden. Für den Umschlag von Rundholz und Kohlen werden Anlagen gebaut, die eine reibungslose Abwicklung des Güterverkehrs auf dem Hafengelände ermöglichen sollen. Die Wasseroberfläche des Hafenbeckens, dessen Tiefe mit 1,70 m auch bei niedrigem Wasserstande allen Anforderungen entsprechen wird, hat ausschließlich der Wendestelle eine Größe von rund 10 Morgen. Die Länge der Ladeufer beträgt 480 m. Ein 330 m langer Stützkanal verbindet den Hafen mit der Rüdow. Die Entfernung vom Zusammenfluß dieses Stützkanals mit der Rüdow bis zur Mündung in die Nege beläuft sich noch auf etwa 400 m. Um die Schifffahrt unbehindert abwickeln zu können, ist es nötig, die über die Rüdow führende, im Zuge der Chaussee Schneidemühl—Uß—Kolmar liegende Holzbrücke so umzubauen, daß die Durchfahrt von Schiffen möglich ist. Es ist wahrscheinlich, daß Dt.-Uß im Laufe der Jahre ein Industrie- und Handelszentrum von erheblicher Bedeutung wird und nicht nur den Verkehr der 10 km entfernten Provinzialhauptstadt Schneidemühl, sondern auch denjenigen großer Teile des grenzmärktischen und pommerschen Hinterlandes an sich ziehen wird.

Große Bedeutung für den Güterumschlag hat der im Jahre 1912 von dem damaligen Landrat des Kreises Flehe, dem späteren Vizepräsidenten des Preussischen Landtages von Kries, erbaute Umschlaghafen Kreuz. Trotz der Lahmlegung des Schiffsverkehrs auf der Nege hat sich der Hafen infolge seiner günstigen Lage überaus gut entwickelt und im Jahre 1934 einen Gesamtumschlag von 36 400 t erreicht. Der Hafen gehört dem Negekreise und stellt das größte Wertobjekt des Kreiskommunalverbandes dar. Nach dem Ablauf eines Pachtvertrages mit der Firma Haase übernahm ihn am 1. April 1934 die Dampfergenossenschaft Fürstenberg, die damit Pächterin der Häfen Kreuz, Neusalz und Fürstenberg ist.

Als Binnenhäfen mit größerer Bedeutung kamen vor dem Kriege nur die Städte Bromberg und Landsberg a. W. in Frage, die den Oder—Weichsel-Wasserweg im Osten und Westen begrenzen. Der

geringe Ein- und Abgangsverkehr der zwischen diesen beiden Häfen gelegenen kleineren Hafenplätze spielte keine wesentliche Rolle und konnte in keiner Weise den nach dem Osten gehenden oder von dort kommenden Güterverkehr beeinflussen. Der sich in Richtung Bromberg abwickelnde Verkehr machte nur etwa ein Zehntel des westwärts gerichteten Verkehrs aus, der zumeist aus polnischem Holz bestand. Der zu deutscher Zeit bei Thorn über die Grenze gekommene Güterstrom wurde zum größten Teile durch die Schleuse Brahemünde nach Westen abgelenkt und nur der kleinere Teil der Gütermengen nahm seinen Weg weichselabwärts nach Danzig. Zur Erläuterung des Verkehrsablaufes und der großen Bedeutung des Oder—Weichsel-Wasserweges als Durchgangsstraße von und nach dem Osten seien hier einige Zahlen genannt.

Im Durchschnitt der Jahre 1911/13 kamen bei Thorn 598 000 t Güter, davon 530 000 t Floßholz, über die Grenze. Die restliche, relativ geringe Eingangsmenge setzte sich aus Getreide, Kleie, Rübensirup und Rübenschnitzeln zusammen. Der durchschnittlich jährliche Ausgangsverkehr erreichte im gleichen Zeitraum eine aus Borke, Lohe, Farbstoffen, Erdölen, Salz und Steinkohlen bestehende Versandmenge von 91 000 t. Der aus Russisch-Polen gekommene Güterstrom, dessen Geringwertigkeit gegenüber dem Ausgangsverkehr ersichtlich ist, läßt sich, soweit er die Holzflößerei betrifft, einwandfrei nach Westen verfolgen, da ein Floßverkehr weichselaufwärts nicht bestand und die geringe, aus dem Abschnitt Thorn—Brahemünde verflößte Holzmenge den nicht bedeutenden Floßholzabgang in die Thorner Sägewerke ausglich. Von den 530 000 t polnischem Floßholzes nahmen 401 000 t ihren Weg durch die Brahemünder Schleuse nach Westen. Hiervon passierten noch 240 000 t die Gromadenschleuse bei Nakel und 210 000 t die die untere kanalisierte Neße abschließende Schleuse Kreuz. Das von den Sägewerken der näheren Umgebung Brombergs aufgenommene Floßholz — 1911/13 durchschnittlich jährlich 161 000 t — wurde zumeist verarbeitet und auf dem Binnenwasserwege nach Mitteldeutschland verhandt. Aus diesen Gründen erklärt es sich, daß der gesamte Talverkehr an Holz — Floßholz wie bearbeitetes Holz — die an den einzelnen Schleusen registrierte Floßholzmenge bei weitem überragte und an der Gromadenschleuse durchschnittlich jährlich 370 000 t, an der Schleuse Kreuz 340 000 t erreichte. Die Hafenplätze an den heute deutschen und polnischen Ufern zwischen Nakel und der Dragemündung nahmen wohl 30 000 t polnischem Floßholzes auf, versandten aber nur ganz unerhebliche Mengen von Schnittmaterial. Die Oder—Weichsel-Wasserstraße war somit in erster Linie Handelsstraße für polnisches Holz und einer der größten deutschen Floßverkehrswege. Gegenüber dem gewaltigen, westwärts gerichteten Güterstrom, der zu 85 v. H. aus Holz und nur zu 15 v. H. aus überwiegend landwirtschaftlichen Erzeugnissen bestand, blieb der Warenverkehr nach Osten sehr stark zurück. An der Schleuse Kreuz machte der Bergverkehr, der kein Holz aufwies, nur etwa 12 v. H. des Gesamtdurchganges aus, so daß der Verkehr zu Berg und zu Tal, soweit er

aus Holz bestehende Schiffsgüter nicht betraf, annähernd die gleiche Höhe hatte.

Von den beiden ostdeutschen Binnenschiffahrtsstraßen hatte die Nege vor dem Kriege die zweifellos größere Bedeutung, obwohl sie hydrographisch ein Nebenfluß der Warthe ist, während die Warthe als Hauptstrom verkehrspolitisch eine geringere Rolle spielte. Diese Sachlage war bedingt durch die eben gekennzeichnete Bedeutung der Nege als Durchgangs- und einziger Verbindungsstraße zwischen dem Flußsystem der Weichsel und anderer osteuropäischer Ströme und den mitteldeutschen Wasserstraßen. Die Warthe besitzt diese Bedeutung aus natürlichen geographischen Gründen nicht, und ihre Schifffahrt endete zumeist in Posen. Die Zwischenschaltung des polnischen Korridors in den deutschen Staatskörper und die dadurch bewirkte Zerreißung des in Jahrzehnten organisch gewachsenen, einheitlichen ostdeutschen Wirtschaftsgebietes brachten eine völlige Änderung in den verkehrswirtschaftlichen Beziehungen der deutschen Ostmark mit sich. Aus diesen Gründen wurde bei zunehmender Schärfe des inzwischen liquidierten deutsch-polnischen Zollkrieges die Schifffahrt der Nege in den letzten Jahren auf ein nicht mehr zu unterbietendes Minimum herabgedrückt. Sie wurde auch verkehrspolitisch ein Nebenarm der Warthe.

Die politischen Verhältnisse brachten nach dem Kriege zunächst eine völlige Unterbindung des Verkehrs auf der Nege zwischen Deutschland und Polen mit sich, und erst nach der Stabilisierung der beiden Währungen im Jahre 1924 setzte ein etwas stärkerer Verkehr ein. Während noch im Jahre 1927 ein von keinem Nachkriegsjahre überbotener Güterdurchgang von 185 000 t, davon 130 000 t Floßholz, am Grenzschnitt der Nege in beiden Richtungen registriert wurde, ging der Handelsverkehr zwischen den beiden Staaten mit der Verschärfung des deutsch-polnischen Wirtschaftskrieges auf 10 000 t im Jahre 1931 zurück, erholte sich 1933 auf rund 20 000 t, davon 16 120 t nach Deutschland und nur 3872 t nach Polen, und stieg 1934 auf 23 500 t, davon nach Polen 1836 t, an. Die Tendenz der Vorkriegsjahre eines überwiegend westwärts gerichteten Verkehrs ist demnach erhalten geblieben. Eine exakte Vergleichsmöglichkeit der Güterbewegung an der einzigen deutsch gebliebenen Schleuse Kreuz zwischen Vor- und Nachkriegszeit ist nicht gegeben, da in den Friedensjahren nur der Gesamtverkehr einschließlich der Ladungen nach und von den Hafensplätzen der Grenznege, der immerhin jährlich einige tausend Tonnen ausmachte, erfaßt wurde, während die Schleuse Kreuz heute den Auslandsverkehr mit Polen, den Durchgangsverkehr nach Ostpreußen und den Gesamtverkehr registriert, der aber wegen der veränderten Verkehrslage in der nördlichen Grenzmark Posen-Westpreußen mit dem Gesamtverkehr der Vorkriegszeit nicht vergleichbar ist. Während also diesseits der Grenzlinie eine durch die Grenzziehung bedingte starke Belebung des Schiffsverkehrs auf der grenz- und neumärkischen Nege eintrat, wurde auf der polnischen Teilstrecke des Flusses der Verkehr fast völlig lahmgelegt. Als Gradmesser der

Bedeutung der Binnenschifffahrt in Polen kann der Hafenverkehr in Bromberg gewertet werden, dessen abfallende Kurve die nachstehenden Zahlenreihen zeigen.

Jahr	Gesamt- verkehr t	Eingang t	Ausgang t
1910	161 886	109 485	52 401
1911	154 918	100 055	54 862
1912	128 145	81 641	46 504
1913	110 570	76 270	34 300
1928	80 984	68 716	12 268
1929	27 550	17 299	10 251
1930	12 683	17 107	10 976
1931	29 649	2 741	26 908
1932	43 796	12 824	30 972
1933	25 142	1 299	23 843

Diese Zahlen weisen im Vergleich mit der Vorkriegszeit einen fast völligen Stillstand der Binnenschifffahrt im polnischen Nezegebiet nach. Ebenso wie in Bromberg ist der Warenumschlag in dem großen Karlsdorfer Umschlaghafen in stärkstem Umfange zurückgegangen. Eine Möglichkeit, die Bedeutung dieser Häfen zu steigern, bestände nur darin, Ausnahmetarife für Verfrachtungen nach den Seehäfen zu erstellen, die in der Lage wären, die Ausnahmetarife der polnischen Staatsbahn zu drücken.

Am Grenzschnitt ist die Neze heute ein toter Strom, und es wird nach der Vereinigung der politischen Differenzen zwischen beiden Ländern der Wirtschaftspolitik vorbehalten bleiben, normale Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Polen wiederherzustellen und die Neze als Mittlerin des Güterverkehrs zwischen Ost und West in stärkerem Maße als bisher in das Wasserstraßennetz einzuspannen.

### Die Weichsel.

Im System der polnischen Binnenschifffahrtswege stellt die Weichsel, deren Einzugsgebiet nahezu vier Fünftel des polnischen Staates umfaßt, die wichtigste Wasserstraße dar, wobei ihre hydrographische Bedeutung die verkehrswirtschaftliche bei weitem überragt. Sie durchschneidet in nord-südlicher Richtung das Land, bildet aber gleichzeitig von Warschau bis zur Brahemündung einen Teil der Ost-West-Verbindung, die durch den Lauf der Urstromtäler vorgezeichnet ist. Im Westen werden durch den Bromberger Kanal die mitteldeutschen und nach der Fertigstellung des Mittellandkanals die westeuropäischen, im Osten durch den Bug und den Königskanal die russischen Wasserstraßen angeschlossen. In diesem Netz der europäischen Großwasserstraßen, deren Ausbau Jahrzehnte in Anspruch nehmen und Milliarden kosten wird, sind die polnischen Wasserwege wichtige Teilmglieder.

Im Rahmen dieses kurzen Abschnittes liegt es nicht, sich in ausführliche Darlegungen über die Möglichkeiten eines Ausbaues des stark vernachlässigten polnischen Wasserstraßennetzes und seine volkswirtschaftlichen Auswirkungen einzulassen, als vielmehr die verkehrspolitische Bedeutung der Weichsel, wie sie sich aus dem augenblicklichen Zustande ergibt, aufzuzeichnen. Entsprechend seiner früheren vorkriegsstaatlichen Zugehörigkeit wird der Strom in drei Abschnitte geteilt, wobei der obere bis zur ehemals österreichisch-russischen, der mittlere bis zur russisch-deutschen Grenze und der untere bis zur Mündung reicht. Der obere Flußlauf spielt im polnischen Binnenschiffsverkehr eine völlig untergeordnete Rolle. Der Verkehr auf diesem Abschnitt ist ausschließlich regional begrenzt, wickelt sich nur zwischen Krakau und Auschwitz ab und erreichte 1932 insgesamt nur 67 000 t Güter. Die Tatsache, daß nach der mittleren Weichsel nur 900 t Güter gingen, während Bergverkehr nicht gemeldet wurde, beweist die völlige Bedeutungslosigkeit der Weichsel als Schiffsfahrtsstraße in diesem Abschnitt. Der Einfluß der Landeshauptstadt auf den Schiffsverkehr ist erheblich, doch reicht der Warenumschlag relativ wie absolut nicht annähernd an den Umschlagverkehr westeuropäischer, gleich günstig an Wasserstraßen gelegener Millionenstädte heran. Der Warschauer Abgangsverkehr machte 1932 mit 10 300 t Gütern nur etwa ein Zehntel des Empfangsverkehrs aus und ging zum größten Teile nach Danzig und Gdingen. Die in Warschau angekommenen Tiere und Gütermengen — 1931 81 700 t und 93 800 Stück Vieh, 1932 106 900 t und 78 400 Stück Vieh — stammten nur zu etwa 35 v. H. aus kongreßpolnischen Häfen. Etwa 40 000 t Waren kamen aus den polnischen Seehäfen, 17 000 t aus Hafenplätzen der unteren Weichsel und 10 000 t aus dem polnischen unteren und oberen Neßegebiet. Die wirtschaftliche Verflechtung der Landeshauptstadt Warschau auf dem Wasserwege ist mit deutschen Teilgebieten erheblich enger als mit anderen Stromstrecken der Weichsel. Der Umschlagverkehr im kongreßpolnischen Weichselabschnitt ist nur in Błocławek und Błock, deren Gesamtumschlag sich 1931 auf 56 670, 1932 auf 60 745 t belief, nennenswert.

Lebhafter wird der Schiffsverkehr erst auf der unteren Weichsel, der im Gegensatz zur Vorkriegszeit zumeist nur Durchgangsverkehr von und nach den Seehäfen und den östlich und westlich der Weichsel gelegenen Schiffsfahrtsstraßen ist. Mit dem Eintritt der Brahe in die Weichsel wird der Verkehrsstrom wesentlich größer als im mittleren Flußlauf. Die den Schiffsverkehr unterhalb der Mündung der Brahe ausmachenden Verkehrsstränge lassen sich nach folgenden Richtungen aufgliedern:

Deutscher Transitverkehr von und nach Ostpreußen,  
 Polnischer Transitverkehr aus dem Posener Warthegebiet über die  
 deutsche Neße und Warthe nach den polnischen Seehäfen;  
 der Verkehr von und nach dem polnischen Teile der Ober—Weichsel-  
 Wasserstraße;

der Verkehr von und nach dem oberen Nehegebiet;  
der Verkehr von und nach dem mittleren Weichsellauf.

Den folgenden Darstellungen des richtungs- und mengenmäßigen Schiffsverkehrs über den unteren Weichsellauf sei, da die polnischen Statistiken lediglich den Binnenwasserverkehr der Jahre 1931 und 1932 erfassen, nur das Jahr 1932 zugrunde gelegt, soweit nicht erhebliche Änderungen die Gegenüberstellung des Jahres 1931 zweckmäßig erscheinen lassen.

Hinsichtlich des deutschen Transitverkehrs von und nach Ostpreußen, deren Untersuchung der Hauptzweck dieser Arbeit ist, kann auf die folgenden Abschnitte verwiesen werden.

Polnischer Transitverkehr über die deutsche Warthe und Nehe nach den polnischen Seehäfen setzte erst 1932 ein. Die Ableitung dieses bisher nach Stettin laufenden Verkehrsstranges ist das Ergebnis der seit Jahren darauf gerichteten polnischen Verkehrspolitik, den Ost-West-Verkehr in die Nord-Süd-Richtung abzudrängen und dadurch die Transitbedeutung der polnischen Seeküste zu steigern wie den Ausbau des Hafens von Gdingen zu fördern. Alle in diese Richtung hinzielenden Maßnahmen hatten aus den natürlich gegebenen guten Verkehrsbeziehungen nach dem Westen in der Wojewodschaft Posen die geringsten Erfolge zu verzeichnen und blieben, soweit sie den Binnenschiffsverkehr betrafen, bis 1932 ohne Erfolg. In diesem Jahre setzte jedoch ein bisher noch nicht bestehender Wechselverkehr aus dem Stromgebiet der Warthe nach anderen polnischen Wasserstraßenbezirken ein, der über die deutsche Warthe und Nehe geleitet wurde und 4000 t Güter, zumeist Zucker, umfaßte. Nach Gdingen gingen 2500 t, nach Danzig 1000 t und nach dem mittleren Weichsellaufe 500 t Güter. Die Verfrachtungen auf diesem Transitwege waren im Jahre 1933 noch höher als im Vorjahre. Es ist wichtig, zu beobachten, wie stark die Posener Schifffahrt durch die national-expansive polnische Verkehrspolitik von dem natürlichen Schifffahrtsweg der Warthe und Oder nach Stettin über den viel weiteren und mit erheblich höheren Kosten verbundenen Schifffahrtsweg nach Gdingen abgedrängt wird. Die höheren Transportkosten für eine Tonne geringwertiger Güter belaufen sich von Zantoch nach Danzig auf 0,50 RM., zu denen noch die hohen Schlepperkosten hinzukommen. Für die Fahrt von Danzig nach Gdingen erhöht sich die Fracht um einige Zloty. Trotz der Ungunst der Stromverhältnisse auf der unteren Weichsel und in der Danziger Bucht, die oft nach Gdingen bestimmte Binnenschiffe tagelang in Danzig auf günstiges Wetter warten läßt, wird der Binnenwasserweg über die deutsche Nehe und Warthe nach Gdingen mehr und mehr in Anspruch genommen. 1933 hatten die von Danzig nach Gdingen durchgeschleppten, in erster Linie mit Zucker beladenen Fahrzeuge 62 000 t an Bord. 1934 belief sich der Binnenschiffsverkehr mit Gdingen über die offene See bereits auf rund 110 000 t. Rückfracht ist für die Posener Fahrzeuge nicht vorhanden.

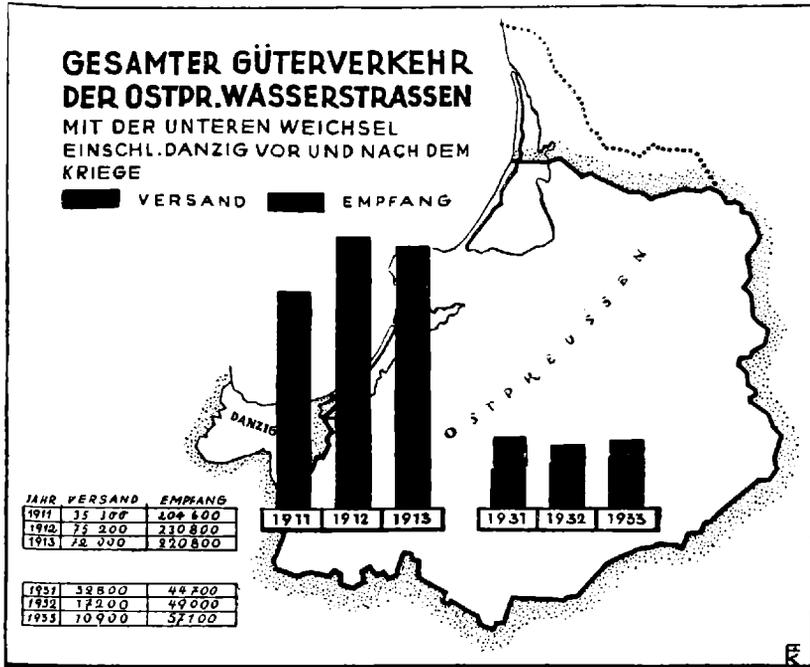
Der Verkehr auf dem polnischen Teil der Oder—Weichsel-Wasserstraße — den Schiffahrtswegen vom Grenzschnitt der Neke bei Utsch bis Brahemiünde — setzte sich 1932 in der Richtung zur Weichsel aus 48 700 t, in der Gegenrichtung aus 7200 t Gütern zusammen. Weichselabwärts nach Danzig schwammen 31 200 t, nach Gdingen 8400 t, stromauf nach der mittleren Weichsel 3200 t. Aus dem oberen Nekegebiet gingen durch die Fuchschwanzschleuse, die das obere Nekegebiet nach dem Bromberger Kanal zu abriegelt, 30 800 t nach Danzig und 4900 t nach Gdingen.

Nach der mittleren Weichsel — vornehmlich nach Warschau — wurden 7800 t Güter verfrachtet. Die Neke-Wasserstraßen im Nordteile der Wojewodschaft Posen spielen wegen ihres einwandfreien wasserbaulichen Zustandes in der polnischen Binnenschiffahrt eine sehr beachtliche Rolle. 1931 wurden 140 500 t, 1932 107 800 t Güter aus diesen fruchtbaren Gegenden auf dem Binnenwasserwege versandt. Rechnet man noch den Wasserstraßenverkehr der anderen ehemals deutschen Gebietsteile hinzu, so ergibt sich, daß im Jahre 1931 361 800 t, 1932 354 300 t Güter oder in beiden Jahren rund 70 % des gesamten polnischen Binnenwasserverkehrs auf ehemals deutsche Ströme entfallen. Wegen Mangels an Rückfracht müssen die Fahrzeuge überwiegend leer heraufgeschleppt werden. Diese Zahlen lassen eindeutig erkennen, daß der aus dem Nekegebiet kommende Verkehrsstrom denjenigen der mittleren Weichsel bei weitem überträgt.

Nach der bestehenden Stromabgrenzung können die von der mittleren Weichsel kommenden Gütermengen einwandfrei nur am ehemals deutsch-russischen Grenzschnitt erfaßt werden. Der sich bei Thorn 1932 auf nur 40 800 t belaufene Talverkehr schwoll bei Brahemiünde durch den Zugang aus dem Bromberger Kanal und den Thorner Versand auf etwa 147 000 t an. Der Bergverkehr bei Thorn war erheblich stärker und erreichte 74 900 t Güter. Machte sich auf allen anderen polnischen Wasserstraßen ein bei weitem stärkerer Talverkehr bemerkbar, so zeigte die Binnenschiffahrt am Querschnitt der Weichsel oberhalb Thorns durch die nach Warschau gerichteten Transporte die Tendenz stärkeren Bergverkehrs.

Der vor dem Kriege sehr erhebliche Verkehr der unteren Weichselhäfen ist heute bedeutungslos geworden. Die Verkehrsverflechtung Westpreußens mit Ostpreußen auf dem Wasserwege, die in den letzten Friedensjahren in einem Gesamtverkehr von durchschnittlich jährlich 250 000 t zutage tritt, ist mit polnischen Häfen völlig gelöst worden. Der Verkehr mit Danzig ist zurückgegangen. Der gesamte Versandverkehr der polnischen unteren Weichsel ausschließlich Danzig erreichte 1931 70 900 t, 1932 76 200 t (1910 einschließlich Danzig 321 000, 1911 358 000 t). Der Empfangsverkehr belief sich 1931 auf 8400 t, 1932 auf 17 300 t (1910 203 000 t, 1911 509 000 t). Im Lokalverkehr wurden zu Schiff 1932 2400 t (1911 123 000 t) umgeschlagen. War die Schiffahrt vor dem Kriege strahlenförmig nach allen Seiten und

Graph. Darstellung 5



Wasserstraßen orientiert, so neigte der Verkehr in den letzten Jahren einseitig nach den Seehäfen.

Eine weitere Erfassung der Güterbewegung, die sich auf die statistischen Anstreibungen des Wasserbauamtes in Dirschau stützt, infolge von Differenzen mit anderen polnischen Angaben aber mit Vorsicht bewertet werden muß, ist bei dem Austritt der Weichsel aus polnischem Staatsgebiet möglich. Nach dieser Exportstatistik<sup>4)</sup> gingen über die Weichselgrenze bei Dirschau folgende Gütermengen:

Jahr	Gesamt-	zu Tal	zu Berg
	verkehr		
	t	t	t
1928	226 162	144 762	81 400
1929	238 102	207 531	30 571
1930	251 656	215 534	36 102
1931	286 882	250 523	36 359
1932	207 924	146 331	61 543
1933	408 933	317 221	91 712

Der Verkehr nach Gdingen, wohin bei ruhigem Wetter die Binnenschiffe über die offene See von Weichselmündung durchgeschleppt

<sup>4)</sup> Inż. Mieczysław Rybczynski: Wisła Pomorska.

werden, hat von 1933 auf 1934 trotz erheblicher Mehrkosten eine sprunghafte Steigerung von 62 000 t auf 110 000 t erfahren, während 1932 nur 22 400 t, 1931 25 400 t durchgingen.

Ein einwandfreies Bild des Güterverkehrs auf der Weichsel ergeben die Erhebungen der Schleuse Einlage, die den Danziger Hafen nach dem Binnenlande zu abschließt und sowohl den Verkehr nach dem polnischen Hinterlande wie nach Ostpreußen und dem Freistaatsgebiet erfasst. Die Anschreibungen des Schleusenamtes Einlage, der Dirschauer Exportstatistik gegenübergestellt, weisen eine nicht unerhebliche innerdanziger Binnenschiffsbewegung nach. Der sich zwischen Danzig und den Hafenplätzen der Freien Stadt abwickelnde Verkehr läßt sich aus der Differenz der Anschreibungen in Einlage mit den Angaben des Wasserbauamtes Dirschau und dem Verkehr nach Ostpreußen, Litauen und Memel errechnen und betrug 1930 35 000 t, 1931 24 200 t, 1932 52 200 t und 1933 33 700 t.

Der Verkehr durch Einlage hat sich in den letzten Jahren erheblich gesteigert und fast die Höhe der Vorkriegszeit erreicht. Mit einem gesamten Güterdurchgange von 622 500 t im Jahre 1934 ist das Nachkriegsrekordjahr 1926, in dem große Mengen von Kohle über die Weichsel nach der Seeküste geleitet wurden, nur gering unterschritten. Begünstigt wurde die Schifffahrt auf der Weichsel im Jahre 1934 durch bessere Fahrwasserverhältnisse als in den Vorjahren. Die Güterbewegung durch die Schleuse Einlage hatte in den letzten Schifffahrtsperioden folgende Höhe (in 1000 t):

Jahr	Gesamtverkehr	d a v o n :		
		Floßverkehr	Schiffsgüter in der Richtung	
			Danzig	Stromweichsel
1911	612,8	92,4	241,8	278,6
1912	822,2	213,0	302,2	307,0
1913	782,0	184,8	289,2	308,0
1922	267,1	133,5	87,3	46,3
1923	269,2	133,6	91,1	44,5
1924	259,1	100,7	102,1	56,3
1925	267,5	49,5	131,3	86,7
1926	642,0	23,4	530,8	87,8
1927	354,7	30,5	154,8	169,4
1928	384,8	30,9	164,3	189,6
1929	335,5	17,2	201,5	116,8
1930	444,9	10,5	273,8	155,6
1931	429,2	13,7	272,9	142,6
1932	347,1	9,4	202,2	135,5
1933	508,6	32,1	308,8	167,7
1934	622,5	85,9	381,3	155,3
1935 bis 1. 5.	104,7	—	79,6	25,1

Der zu deutscher Zeit überaus starke Floßverkehr ist im letzten Jahrzehnt bedeutungslos geworden, hat aber 1934 eine nicht unerheb-

liche Steigerung erfahren. Ein Vergleich der Ziffern der Friedensjahre mit denen der Nachkriegszeit läßt an Stelle der früheren Ausgeglichenheit einen Leerlauf an Lonnage erkennen. Der Ausgangsverkehr aus Danzig in der Richtung der Stromweichel war in den Vorkriegsjahren stets stärker als der Verkehr in der Gegenrichtung; er unterlag seit Versailles einer vollkommenen Änderung und ist 1934 um etwa 65 v. H. geringer gewesen als der Talverkehr nach Danzig. Die Gründe dieses richtungsmäßigen Strukturwandels sind in erster Linie auf den völligen Ausfall des lokalen Binnenschiffsverkehrs zwischen Danzig und den unteren Weichselhäfen und die Abwanderung dieses Verkehrs auf den Schienenweg zurückzuführen.

Die qualitative Zusammensetzung der Warenbewegung durch die Schleuse Einlage ist unverändert geblieben. Nach der Seeküste werden vornehmlich Getreide und Hülsenfrüchte, Zucker und Mehl verfrachtet, deren Versand zum überwiegenden Teile aus den ehemals deutschen Gebieten erfolgt. Im Durchschnitt der Jahre 1927/31 entfielen 71,5 v. H. des gesamten polnischen Roggenexports auf der Eisenbahn und 74,5 v. H. der bahnwärtigen Ausfuhr von Gerste auf westpolnische Produktionsgebiete. Der Anteil Posens und Pommerellens am polnischen Zuckerelexport auf dem Schienenwege betrug im gleichen Zeitraum sogar 91,2 v. H.

Der Versand der Seehäfen nach dem Hinterlande besteht außer Kohlen, die überwiegend nach Ostpreußen gehen, in hochwertigen Gütern, Lebens- und Genussmitteln, Kolonialwaren, Chemikalien und Drogen. Die in den letzten Jahren durch Einlage gegangenen Güter sehen sich in folgender Weise zusammen (in 1000 t):

#### Nach Danzig:

Jahr	Gesamtverkehr	d a v o n :					Metalle und Metallwaren
		Getreide, Hülsenfrüchte	Zucker	Mehl	Sonstige Lebens- und Genussmittel	Soda	
1931	273	58	150	—	—	—	4
1932	202	103	55	22	3	2	3
1933	309	185	66	25	4	2	3
1934	381	246	63	44	6	6	5

#### Von Danzig:

Jahr	Gesamtverkehr	d a v o n :										
		Hülsenfrüchte	Reis	Kaffee	Sonstige Lebens- und Genussmittel	Stiche	Zucker	Gäute, Helle	Chemikalien	Metalle und Metallwaren	Kohlen	Steine
1931	143	7	—	—	—	—	1	—	—	3	83	—
1932	135	6	13	2	7	4	5	3	2	6	53	1
1933	168	9	16	2	9	4	2	3	1	7	42	20
1934	155	14	15	3	8	4	3	4	2	8	33	1

In den ersten zwei Monaten der Schiffsahrtsperiode 1935 bis einschließlich April belief sich der Gesamtdurchgang durch Einlage auf 104 700 t, davon 79 600 t nach den Seehäfen und 25 100 t nach dem Hinterlande. Die zu Tal durchgeschleusten Waren bestanden aus 40 000 t Getreide und Mehl und 33 800 t Zucker. Während das Getreide fast ausschließlich in Danzig umgeschlagen wurde, nahmen 30 600 t Zucker den Weg nach Gdingen. Der gegenüber der gleichen Zeit der Vorjahre stärkere Güterverkehr auf der Weichsel läßt eine weitere Verkehrsbelebung während der ganzen Schiffsahrtsperiode vermuten.

Den Weg über die Rogat oder die Elbinger Weichsel nach Ostpreußen haben in den letzten Jahren Güter aus Polen nur in unwesentlichen Mengen genommen. Nach den polnischen Statistiken läßt sich dieser Verkehr nicht aufgliedern. Doch besteht die Möglichkeit, ihn nach den deutschen Binnenschiffsahrtsstatistiken mengen- und richtungsmäßig zu erfassen. Der polnische Verkehr von und nach den beiden ostpreußischen Bezirken spielt sich in folgender Weise ab:

Jahr	Verkehrsbezirk 1 a Ostpreußen ohne Seehäfen		Verkehrsbezirk 1 b Seehäfen Königsberg, Pillau, Elbing	
	Verband nach Polen	Empfang aus Polen	Verband nach Polen	Empfang aus Polen
1928	—	960	6 791	4 052
1929	—	6 752	—	20 305
1930	—	2 229	174	—
1931	—	—	91	20
1932	—	420	383	693
1933	—	32	440	2 118

Während in den weiter zurückliegenden Jahren noch gelegentlich Güter aus Kongreßpolen kamen, spielt sich die Warenbewegung in den letzten Jahren ausnahmslos von und nach den westpolnischen Weichsel- und Negehäfen ab. Der 1933 etwas zugenommene Verkehr verzeichnet im Verlande nach den polnischen Wasserstraßenbezirken 440 t Papier, Pappe und Papierwaren, im Empfange 669 t Weizen und Spelz, 650 t Roggen, 13 t Hafer, 228 t Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchte, 30 t Malz, 18 t Lein- und Ölsamen, 203 t Mehl und Mühlenenerzeugnisse, 3 t Obst und Gemüse und 245 t Zucker.

In diesem Zusammenhange wäre dann noch der die Weichsel berührende innerostpreußische Verkehr zwischen Königsberg und Kurzebrack zu erwähnen, der in den Friedensjahren Gütermengen von jährlich 12 bis 14 000 t umfaßte, nach dem Kriege zunächst aber völlig unterbunden wurde. Die Möglichkeit der Ingangbringung dieses Verkehrs wurde durch die „Regelung“ des Zuganges der ostpreußischen Bevölkerung zur Weichsel gegeben, doch wurde der Schiffsverkehr erst 1931 durch die Königsberger Firma Iwers & Arlt aufgenommen, die mit dem Güterschiff „Stadt Marienburg“ des Schiffseigners Liedtke

eine regelmäßige wöchentliche Verbindung mit Kurzebrack unterhält. Das Frachtschiff ist modernster Art, 1930 für 70 000 RM. erbaut und mit Verschlußvorrichtungen für den Korridorverkehr versehen. Durch ein Übereinkommen mit der Kleinbahn ist eine Anschlußverbindung von Kurzebrack nach Marienwerder geschaffen worden. Im Jahre 1932 wurden von Königsberg nach Kurzebrack 1255 t vornehmlich Stütz-  
güter, von Kurzebrack nach Königsberg 1562 t überwiegend Getreide verfrachtet. Außerdem wurden noch durch Fahrzeuge anderer Firmen 1500 t Kohle nach Kurzebrack gefördert, so daß sich 1932 ein Gesamtumschlag von und nach Kurzebrack von 4300 t ergeben hat.

### Der Zustand der Durchgangswasserstraßen.

Der jetzige Zustand der Durchgangswasserstraßen entspricht dank dem vorzüglichen Ausbau der Ströme zu deutscher Zeit annähernd demjenigen der Vorkriegsjahre. Doch darf nicht verkannt werden, daß die schlechte Unterhaltung der Wasserbauwerke und die nur in größeren Zeitabständen durchgeführten notwendigen Regulierungsarbeiten in der Nachkriegszeit eine Verwahrlosung der Flüsse mit sich brachten, die schließlich in zunehmendem Maße die Schifffahrt ungünstig beeinflussen muß. Diese Befürchtungen werden von polnischen Sachverständigen durchaus geteilt. Bei weiterer Vernachlässigung der Wasserstraßen durch den polnischen Staat besteht die Gefahr einer Zerstörung des deutschen Ausbaues. Die im letzten Jahrzehnt für den Ausbau und die Unterhaltung des polnischen Binnenwasserstraßennetzes ausgeworfenen Geldmittel erreichen im Durchschnitt nicht die Höhe der zu preußischer Zeit für die Regulierung der Weichsel verwendeten Summen. In den letzten Jahren sind die für Zwecke der Binnenschifffahrt vorgesehenen Ausgaben im polnischen Staatshaushalt ständig verringert worden und haben im laufenden Etatsjahr die minimale Höhe von 4,82 Mill. Zloty erreicht. Besondere Aufwendungen für Stromregulierungsarbeiten im preußischen Teilgebiet sind nicht vorgesehen. Die Entwicklung des präliminierten Etats der polnischen Binnenschifffahrt veranschaulicht folgende Aufstellung:

Ordentliche Ausgaben in Mill. Zloty											
1924	1925	1926	27/28	28/29	29/30	30/31	31/32	32/33	33/34	34/35	35/36
7,98	11,65	12,41	20,68	30,92	37,09	36,46	31,09	7,74	7,99	3,23	2,32
Außerordentliche Ausgaben											
—	—	—	—	—	8,37	8,62	9,12	2,51	2,18	3,—	2,5

Von diesen Beträgen waren ausgesetzt für die Unterhaltung und Regulierung der schiffbaren Flüsse:

1927/28	28/29	29/30	30/31	31/32	32/33	33/34	34/35	35/36	
12,16	16,67	18,15	17,79	15,71	4,89	4,93	1,76	0,32	Mill. Zl.
und 1,4	1,98	2,23	2,12	1,77	0,85	1,27	0,42	0,1	Mill. Zl.

für die Unterhaltung künstlicher Wasserstraßen.

Die tatsächlichen Ausgaben bleiben gewöhnlich noch hinter den Voranschlägen zurück. Bei einer Betrachtung dieser Zahlen fällt der große Rückgang des Gesamtetats der polnischen Binnenschifffahrt in den letzten Jahren und in gleicher Weise der Aufwendungen für Flüsse und Kanäle ins Auge, die im laufenden Haushaltsjahre irgendwelche wasserbaulichen Arbeiten wesentlicher Art nicht gestatten. Ihre Auswirkung hat diese übermäßige Reduzierung der für Zwecke der Binnenschifffahrt und der Landeskultur dringend erforderlichen Mittel in der Hochwasserkatastrophe des letzten Sommers gefunden, die im oberen und mittleren Weichsellauf Milliardenwerte vernichtete, Hunderte von Gehöften zerstörte und auch in den Niederungen des unteren Stromlaufes großen Schaden anrichtete.

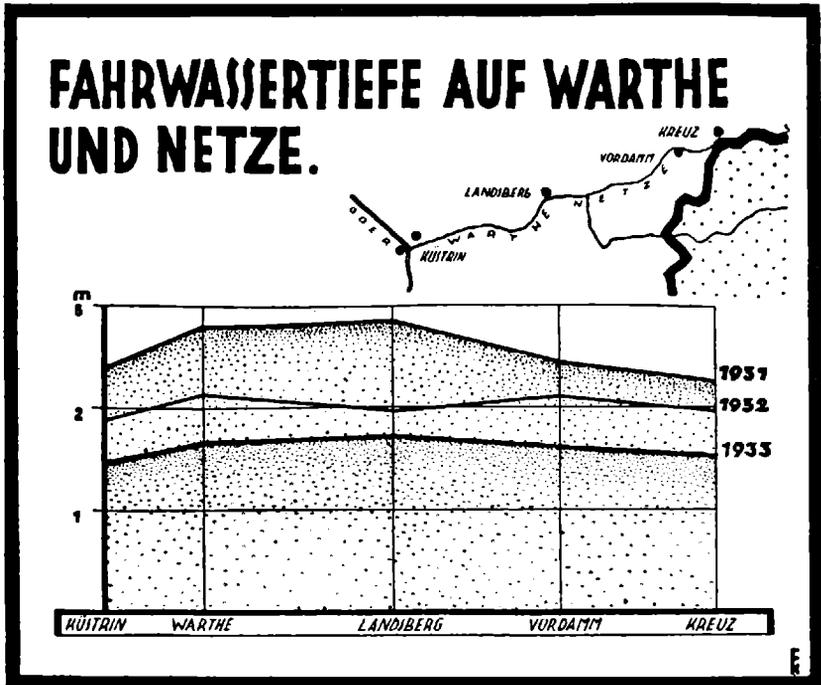
Der polnische Teil der Oder—Weichsel-Wasserstraße ist durch das preußische Wasserstraßengesetz vom Jahre 1905 für Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 400 t ausgebaut worden. Der Ausbau wurde erst 1917 beendet, so daß der polnische Staat den Schifffahrtsweg von Uşch bis Brahemünde in bestem Zustande übernahm. Auf dieser Stromstrecke haben sich wesentliche Mängel einer Beeinträchtigung der Schifffahrt nicht ergeben. Gelegentlich wurden Klagen über einen schadhafsten Zustand der Schleusenwerke laut, die dann zur vorübergehenden Schließung der Schifffahrtsstraße und zur Ausbesserung einiger Schleusen des Bromberger Kanals und der Brahe führten. Zuweilen wurde durch Verfrachtung des Flusses und der Ufer das Segeln und Treideln zwischen der deutschen Reichsgrenze und Rakel erschwert. Versandungen der Schleuseneinfahrten führten dazu, daß die Lauchtiefe an manchen Stellen auf nur 90 cm festgesetzt war. Trotz dieser Anordnung fuhrten die Schiffer mit 1 bis 1,10 m Tiefgang und versuchten, um nicht leichtern zu müssen, mit allen möglichen Mitteln die flachen Stellen zu überwinden. In den letzten Jahren sind derartige Klagen der Schiffer nicht mehr laut geworden, so daß damit zu rechnen ist, daß sich die Neße auf polnischem Gebiete in leidlichem Zustande befindet. Allerdings kann die für einen Tiefgang von 1,50 m ausgebaut Wasserstraße heute nicht mehr in dieser Tiefe befahren werden. Die Verringerung der Wassertiefe macht sich aber insofern kaum unangenehm bemerkbar, als stets auf den Wasserstand der Weichsel Rücksicht genommen werden muß, der nur selten unterhalb Brahemünde den Verkehr von Rähnen mit einer Ladung von 300 t gestattet. Auf der Grenzstrecke der Neße ist nach dem Abkommen über die Verwaltung der die Grenze bildenden Strecken der Neße und der Küddow nach Artikel 3 die Wasserstraße so zu unterhalten, daß unter der Voraussetzung genügender Wasserführung eine Mindesttiefe von 1,50 m gewährleistet wird und der Strom mit Fahrzeugen von 55 m Länge und 8 m nutzbarer Breite befahren werden kann. Diese vorgeschriebene Wassertiefe ist bisher eingehalten worden, so daß nicht selten Fahrzeuge mit einer Ladung von 350 bis 400 t den Umschlaghafen Dt.-Uşch zu Tal verlassen. Eine Feststellung der Wassertiefen ergab im Durch-

Schnitt des Jahres 1932 auf der Brahe 1,40 m, im Bromberger Kanal und der Nehe 1,30 m und im Bereich der Grenznehe 1,50 m.

Im deutschen Teile der Oder—Weichsel-Wasserstraße, der Freien Nehe und der Warthe, gestalteten sich trotz der anormalen trockenen Sommer die Fahrwasserverhältnisse ähnlich günstig wie im Bereich der Grenznehe. In dem äußerst ungünstigen Schifffahrtsjahr 1933 wurden noch im Jahresmittel folgende Fahrwassertiefen festgestellt: Am Unterpegel Kreuz (Nehe) 1,53 m, Bordamm (Nehe) 1,62 m, in Landsberg (Warthe) 1,69 m, in Küstrin (Warthe) 1,66 m und in Küstrin (Oder) 1,45 m. Die Lauchtiefe kann der Fahrwassertiefe annähernd gleichgesetzt werden, da die Flußsohle überall ausreichend breit ist. Diese Tiefen ergaben sich aus der Umrechnung der mittleren Monatswasserstände bezogen auf Pegel Null auf die tatsächlichen Wassertiefen, wobei einem Wasserstande von  $\pm 0,0$  am Pegel in Küstrin (Oder) eine Tiefe von 1,00 m, am Pegel in Küstrin (Warthe) eine Tiefe von 1,70 m, am Pegel in Landsberg eine Tiefe von 1,50 m, am Pegel in Bordamm eine Tiefe von 1,65 m und am Unterpegel in Kreuz eine Tiefe von 0,0 m zugrunde gelegt wurde. In den äußerst ungünstigen Schifffahrtsjahren 1928 bis 1934, die, mit Ausnahme des Jahres 1931, überaus wasserarm waren, schwankten die Wassertiefen in den einzelnen Jahren und Monaten ganz erheblich und haben 1933 eine seit Jahren nicht beobachtete Mindesttiefe erreicht. Wie stark die Wasserführung der Flüsse durch klimatische Einflüsse bedingt ist, zeigen die nach Monaten ausgewiesenen Wassertiefen auf dem deutschen Teile der Oder—Weichsel-Wasserstraße für die drei letzten Jahre (in cm):

	Küstrin (Oder)			Küstrin (Warthe)			Landsberg (Warthe)			Bordamm (Nehe)			Kreuz (Nehe)		
	1931	1932	1933	1931	1932	1933	1931	1932	1933	1931	1932	1933	1931	1932	1933
Jan.	288	285	148	333	318	180	318	291	178	247	254	212	240	246	175
Febr.	276	215	239	327	264	272	320	220	256	258	215	236	239	204	219
März	225	214	221	389	251	263	389	206	264	301	201	224	304	195	216
April	287	254	165	348	287	195	356	281	194	292	229	183	296	224	171
Mai	299	195	125	346	219	154	338	216	157	268	200	166	265	194	157
Juni	200	222	110	224	221	130	227	191	134	187	167	137	179	163	130
Juli	157	205	122	186	202	132	179	168	225	266	251	124	155	144	116
August	140	189	105	155	187	111	177	161	110	185	262	126	178	158	111
Sept.	240	115	114	242	136	118	223	144	112	219	254	126	210	160	113
Okt.	310	119	104	329	144	122	263	153	123	218	861	137	209	145	126
Nov.	257	148	131	283	178	155	257	184	152	216	137	156	204	182	144
Dez.	223	133	160	248	165	159	238	172	223	235	150	115	220	168	166
Im Jahresdurchsch.	242	191	145	282	213	166	285	199	169	241	207	162	225	198	153

Aus den im Jahresdurchschnitt ermittelten Wassertiefen ergibt sich 1933 gegenüber 1931 ein Rückgang der Fahrwassertiefen um 0,70 bis 1,20 m. Diese erheblichen Schwankungen in den Aufzeichnungen an den einzelnen Pegeln erklären sich aus der Veränderlichkeit der Wasser-



führung der Oder, Warthe und Nege, die nur in ganz losem Zusammenhange stehen, da die hydrographischen Verhältnisse dieser Stromgebiete sehr verschieden sind. Die geringsten Schwankungen in der Wasserführung weist die Nege auf, deren Quellflüsse aus den großen kujawischen Seen kommen. Unterhalb der Dragemündung beträgt ihre Fahrwassertiefe bei mittleren Wasserständen 2 m, bei mittlerem Niedrigwasser 1,10 m.

Mit großen Schwierigkeiten hatte die Ober-Schiffahrt im oberen Stromlaufe zu kämpfen. Auch die Inbetriebnahme des Ottmachauer Staubeckens<sup>5)</sup> zu Beginn des Jahres 1933 konnte hier keine durchgreifende Hilfe bringen. Bei den äußerst geringen Niederschlägen im Einzugsgebiet des Staubeckens während des Jahres 1933, die nur 80 v. H. der mittleren Niederschlagsmengen der letzten Jahre erreichten, war die Auffpeicherung von Zuschußwasser und die Aufbesserung des Wasserstandes nicht in dem erforderlichen Maße möglich. Der für die Zuschußwasserabgabe nutzbare Beckengehalt von 95 Mill. Kubikmeter konnte 1933 im günstigsten Falle nur mit 44 Mill. Kubikmeter Wasser gefüllt werden. Doch war es möglich, durch gelegentliche Zuschußwasserwellen in den Monaten Juni, August, September und Oktober 1933

<sup>5)</sup> „Die bisherige Einwirkung des Staubeckens Ottmachau auf die Ober-Schiffahrt“ von Reg.-Rat Hillebrand in „An der Oder“ Nr. 10/1934.

1650 versommerte Rähne mit einer Ladung von 492 000 t abschwimmen zu lassen. Eine grundlegende Aufbesserung der Wasserstandsverhältnisse konnte die Zusatzwasserabgabe des Staubeckens Ottmachau wegen der anhaltenden Trockenheit nicht bringen, so daß im Jahre 1933 Schiffsverkehr mit voller Ladung auf der oberen Oder nur an 40 Tagen, mit  $\frac{3}{4}$  Ladung nur an 66 Tagen, mit halber Ladung an 101 Tagen und mit weniger als halber Ladung an 77 Tagen möglich war. Infolge Behinderung durch Eis ruhte die Schifffahrt 51 Tage und wegen Kleinwassers an 30 Tagen völlig.

Während im Bromberger Kanal und der kanalisiertten Neße eine gewisse Stetigkeit der Wasserführung und damit der Schifffahrt vorhanden ist, gestaltet sich der Schiffsverkehr auf der Weichsel wesentlich anders. Der seit dem Jahre 1830 mit großen Kosten durchgeführte Ausbau der preußischen Stromstrecke hatte bis zur Abtretung Westpreußens dazu geführt, daß bei Mittel- und Niedrigwasser von Einlage bis Pielzel 1000-Tonnen-Rähne, von Pielzel bis Neuenburg 600-Tonnen-Rähne und oberhalb Neuenburg bis Thorn 300-Tonnen-Rähne verkehren konnten. Während sich die Wasserbauwerke heute in nicht mehr einwandfreiem Zustande befinden, hat sich die Fahrwassertiefe dank der guten Wirkung des preußischen Regulierungswerkes nicht wesentlich geändert, so daß sich die Schifffahrt unter Berücksichtigung der besonderen Stromverhältnisse der Weichsel im Rahmen der Vorkriegszeit abwickelt. Zu den unangenehmsten Eigenschaften des Flusses gehört der schwankende und mitunter sprunghafte Wechsel des Wasserstandes, der bei Niedrigwasser dazu führt, daß die Fahrrinne ständig von einem Ufer zum andern zwischen den Weichselsänden hindurchpendelt. Das Hindurchschlingeln und Hindurchwinden der Fahrzeuge durch die Sandbänke ist charakteristisch für die Weichsel, bedeutet aber kein Kennzeichen eines schlechten Fahrwasserzustandes. Die Flußsohle in der Fahrrinne verändert sich schnell und wird durch das Steigen und Fallen des Wassers stark beeinflusst. Bei langsam fallendem Wasser läuft sich das Strombett aus, wird aber bei steigendem Wasser wieder ausgeglichen. Bei schnellem Abfallen des Wassers gehen die Verflachungen nicht schnell genug zurück, so daß es häufig vorkommt, daß bei einem höheren als vor dem Ansteigen liegenden Wasserstande sich die Fahrwasserverhältnisse schlechter gestalten als bei dem ursprünglichen Niedrigwasserstande. Eine gute Kennzeichnung der Fahrrinne durch sorgfältiges und ordnungsmäßiges Aufstellen von Uferbaken, wie sie nach den Feststellungen der Durchgangsschiffer in den letzten Jahren im allgemeinen vorgenommen wurde, ist während des Sommers eine Vorbedingung für die Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs. Doch kann auch trotz sorgfältigster Absteckung das Auffahren auf wandernde Sandbänke unvermutet unliebsame Fahrtunterbrechungen mit sich bringen. Diese erfahrungsgemäß wandernden Weichselsände waren auch bei bester Unterhaltung vorhanden und werden stets vorhanden sein. Die Flußsohle unterliegt durch diese rasch wandernden Sand-

bildungen schnellen Veränderungen, so daß die Kennzeichnung der neuen Fahrwasserstraße mitunter nicht schnell genug vor sich gehen kann.

Die Befahrbarkeit der Weichsel hängt somit von der Unterhaltung und der Wasserführung des Stromes ab, die durch die Witterung, starke Niederschläge oder trodene Sommer bedingt wird. Das Schwanken der Fahrwassertiefe in den einzelnen Schiffsfahrtsperioden auf der Stromstrecke Thorn—Montauer Spitze kennzeichnet nachstehende Übersicht für die ersten acht Nachkriegsjahre, deren Zusammenstellung bis 1924 auf Grund der Pegellisten, von 1925 ab auf Grund der Mitteilungen über die Fahrwassertiefe erfolgte:

Zahl der Tage, an denen die Fahrwassertiefe geringer war

Jahr	als 1,20 m	als 1,40 m
1920	—	42
1921	176	180
1922	90	110
1923	99	103
1924	38	76
1925	32	78
1926	1	42
1927	5	53

Diese Aufstellung ergibt ein interessantes, sich zunehmend besseres Bild der Fahrwassertiefe auf der Weichsel, dessen Vervollständigung bis in die letzten Jahre aus technischen Gründen nicht möglich war.

Zur Sicherheit und möglichst glatten Abwicklung der Schifffahrt bestand zu deutscher Zeit ein vorzüglich ausgebauter Wasserstandsmeldebienst, der die Schiffer rechtzeitig über jede Veränderung des Wasserstandes benachrichtigte. Dieser für den Schiffsverkehr unentbehrliche Meldebienst wurde nach dem Kriege zerrissen und konnte nur langsam wieder aufgebaut werden; doch lassen die Nachrichten vom oberen Weichsellaufe an Schnelligkeit und Zuverlässigkeit zu wünschen übrig. Die Wasserstände bei den an der Oder—Weichsel-Wasserstraße liegenden Orten Brahemünde, Bromberg, Nakel und Usch werden seit dem 1. April 1929 regelmäßig dem Wasserbauamte Marienburg mitgeteilt.

Der Durchgangsverkehr von und nach Ostpreußen wird im allgemeinen durch Berliner Maßfähne mit einer Tragfähigkeit von 350 t bei einem Leertiefgange von 0,34 m und einem Tiefgange von 1,65 m bei völliger Ausnutzung des Laderaumes betrieben. Breslauer Maßfähne weisen bei einer um 200 t größeren Tragfähigkeit bei voller Beladung nur den gleichen Tiefgang auf, während leere Schiffe mit ihrem Kiel 0,37 m unter Wasser liegen. Breslauer Maßfähne sind weit wirtschaftlicher, doch kommen sie nur für Massenguttransporte in Frage. Auf den Durchgangswasserstraßen würde mit Rücksicht auf den Wasserstand der Weichsel zumeist nur die Ausnutzung ihrer Tragfähigkeit zu einem Drittel möglich sein. Weniger wirtschaftlich ist der

Berkehr von Finowmaßföhnen, die bei einer Tragföhigkeit von 225 t etwa den gleichen Tiefgang wie Berliner und Breslauer Röhne aufweisen, mithin bei bedeutend geringerer Ladung tiefer gehen. Bei einer Fahrwassertiefe der Weichsel von 1,20 m wüßden Finowföhne nur etwa 120 t laden können; Berliner Maßföhne wüßden dagegen den Strom noch mit 210 t, Breslauer sogar mit 330 t Ladung passieren können.

Die durchschnittliche Tragföhigkeit der Binnensfahrzeuge blieb mit geringen Schwankungen in den Jahren 1931/34 die gleiche und bewegte sich zwischen 355 und 325 t. Die Unterschiede in den Schiffsabmessungen der in der Richtung Ostpreußen wie in der Richtung Mitteldeutschland verkehrenden Fahrzeuge waren minimal, ein Zeichen dafür, daß im wesentlichen dieselben Schiffe den Verkehr aufrecht erhielten. Die im Jahre 1931 über dem Durchschnitt der Jahre 1932/34 gelegene durchschnittliche Tragföhigkeit des einzelnen Schiffes ergab sich daraus, daß in diesem Jahre eine Anzahl größerer Fahrzeuge aus Mitteldeutschland nach Ostpreußen verkauft wurde und an ihren Ausgangspunkt nicht mehr zurückkehrte. Doch läßt sich eine Abnahme der Größe der nach Ostpreußen und eine Zunahme der Schiffsgröße der nach dem Reichs gehenden Fahrzeuge feststellen. Aus der Höhe der Tragföhigkeit des einzelnen Schiffes lassen sich naturgemäß irgendwelche Schlüsse auf den Zustand der Wasserstraßen nicht ziehen. Der Umfang des im Durchgangsverkehr über die Neße und die Weichsel gegangenen Laderaumes während der letzten Jahre ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Jahr	Gesam- zahl der Schiffe	Trag- föhig- keit in t	je Schiff in t	Zahl der nach Ost- preußen ge- gangenen Schiffe	Trag- föhig- keit in t	durch- schnitt- lich je Schiff in t	Zahl der nach dem Reichs ge- gangenen Schiffe	Trag- föhig- keit in t	durch- schnitt- lich je Schiff in t
1931	79	28 275	355	54	20 452	380	25	7 823	313
1932	74	24 907	335	32	10 798	337	42	13 109	322
1933	67	22 788	340	31	10 293	332	36	12 495	347
1934	47	15 293	325	23	6 878	299	24	8 415	351

Die durchschnittliche Zunahme des Laderaumes des einzelnen in westlicher Richtung gegangenen Schiffes entspricht der Zunahme der tatsächlichen Ladung.

Die Tragföhigkeit der Durchgangsschiffe ist in den letzten Jahren nur zu etwa 50 v. H. ausgenutzt worden. Maßgebend für die geringe Ausnutzung war einmal der Zustand der Wasserstraßen und die sich besonders im Sommer ergebenden Schwierigkeiten beim Passieren der Weichsel, zum anderen das mangelnde Vertrauen in diese Art des Güterverbandes nach Ostpreußen, die Überspizung der Zollformalitäten und die erhebliche Verzögerung und starke Verteuerung des Transports durch die zollamtliche Begleitung in polnischem Staatsgebiet. Die in der Richtung der Höhe der tatsächlichen Ladung des einzelnen

Schiffes angestellten Untersuchungen können wohl Schlüsse über den Zustand der Weichsel zulassen; sie ergeben aber aus noch zu besprechenden Gründen nur ein relatives Bild etwa eingetretener Veränderungen in der Befahrbarkeit der Durchgangswasserstraßen. Zudem darf nicht verkannt werden, daß die Faktoren, die den Gütertransport nach Ostpreußen bestimmen, im wesentlichen allgemein-wirtschaftlicher, weniger wasserwirtschaftlicher Art sind.

Die durchschnittliche Ladung des einzelnen Schiffsgefäßes belief sich im Zeitraum 1929/34 auf 175 t und erreichte 1931 mit 189 t ihr Maximum, 1934 mit 161 t ihr Minimum. Günstige Konjunkturen im ostpreußischen Baugewerbe und die damit verbundene erhöhte Nachfrage nach Baustoffen und relativ günstige Fahrwasserverhältnisse ließen 1931 eine stärkere Ausnutzung des Laderaumes zu. Einige vom Reich nach Ostpreußen gegangene Leerschiffe, die die durchschnittliche Ladung herabdrücken mußten, sind unberücksichtigt geblieben. Die Entwicklung der Gesamtladung und der durchschnittlichen Ladung der in beiden Richtungen gegangenen Schiffe drückt sich in nachstehender Tabelle aus:

Jahr	Gesamtladung in t	durchschnittlich je Schiff in t	Ladung der nach Ostpreußen gegangenen Schiffe in t	durchschnittlich je Schiff in t	Ladung der nach dem Reich gegangenen Schiffe in t	durchschnittlich je Schiff in t
1929	7 553	171	5 544	179	2 009	154
1930	9 818	166	7 724	175	2 094	140
1931	14 210	189	10 264	205	3 946	158
1932	12 623	175	4 866	162	7 757	184
1933	11 579	175	4 736	158	6 843	190
1934	6 445	161	1 894	118	4 551	189

Wesentliche Schwankungen der durchschnittlichen Ladung des einzelnen Fahrzeuges ergeben sich bei der Gesamtbetrachtung nicht. Die Ladungsmenge des einzelnen nach Ostpreußen gegangenen Schiffes hat sich von Jahr zu Jahr verringert und 1934 mit 118 t ein Minimum erreicht, während die einzelne Ladung der in umgekehrter Richtung gefahrenen Schiffe sich ständig erhöhte und mit 189 t im Durchschnitt des letzten Jahres um 35 t höher lag als 1929. In Zeiten guter Wasserführung haben aber auch schon Fahrzeuge mit Ladungen von 300 t die Durchgangswasserstraßen passiert. Der seit 1932 stark zurückgegangene Güterverkehr nach Ostpreußen ist auf den Mangel an Rückfracht zurückzuführen, während sich gleichzeitig eine stärkere Wirtschaftlichkeit für Holz- und Zellulosetransporte aus Ostpreußen nach dem Reich ergab.

Die Binnenschiffahrtsstatistik des Deutschen Reiches gibt für die Vorkriegszeit keine exakte Möglichkeit der Heranziehung der durchschnittlichen Ladungshöhe der zwischen Ostpreußen und dem Reich gefahrenen Schiffe, aus denen im Vergleich mit der Ladungshöhe der

Nachkriegszeit sich irgendwelche Schlüsse auf den Zustand der Wasserstraßen ermöglichen ließen. Die einzige annähernd richtige Vergleichsmöglichkeit liegt in der Errechnung der durchschnittlichen Ladung der durch die Schleuse Brahemünde gegangenen Fahrzeuge. Aber auch hier muß bedacht werden, daß der Ausbau der Oder—Weichsel-Wasserstraße erst 1917 beendet war und das erste Jahr nach der völligen Fertigstellung gleichzeitig auch das letzte unter preußischer Verwaltung war, somit einwandfreie Feststellungen über die Ladungshöhe nur für dieses Übergangsjahr gemacht werden können. Für die Nachkriegszeit liegen polnische Erhebungen vor, die insofern lückenhaft sind, als sie nur die Gesamtzahl der durchgeschleusten Schiffe und die gesamte Ladungsmenge angeben. Da aber der Schiffsverkehr sich fast ausschließlich in der Richtung Weichsel aus beladenen Rähnen, in der Richtung Bromberg aus leeren Fahrzeugen zusammensetzt, sind die polnischen Zahlen für die Ermittlung der durchschnittlichen Ladungshöhe durchaus verwertbar.

Die Aufgliederung des Verkehrs der Schleuse Brahemünde ergibt folgendes Bild:

#### In der Richtung Weichsel—Danzig:

Jahr	Gesamtzahl der durchgeschleusten Schiffe	Beladene Güterschiffe in t	Gesamtladung in t	durchschnittlich je Schiff in t
1912	1 637	1 138	162 102	142
1918	1 508	1 047	154 602	147
1930	1 102	—	93 077	85
1931	1 080	—	120 060	111
1932	993	—	96 784	98

#### In der Richtung Bromberg:

1912	1 492	1 055	114 886	109
1918	1 526	1 142	144 741	127
1930	1 093	—	14 208	13
1931	1 035	—	3 383	3,5
1932	940	—	7 535	8,—

Der Transitverkehr Ostpreußen—Reich wird an der Schleuse Brahemünde für die gesamte Durchgangsstrecke von den polnischen Wasserbaubehörden gesondert erfasst und ist in den Angaben der Jahre 1930/32 nicht enthalten. Auch unter Berücksichtigung einer größeren Anzahl durchgeschleuster Personen- und Schlepddampfer, die in den Berechnungen der Friedensjahre nicht enthalten sind, ergibt sich noch ein Rückgang der durchschnittlichen Ladungshöhe des einzelnen, die Schleuse Brahemünde passierenden Schiffes gegenüber der Vorkriegszeit, der besonders kraß in der Richtung Bromberg in die Augen

springt. Die Einseitigkeit des weichselwärts gerichteten Verkehrs erklärt sich daraus, daß 60 v. H. aller durchgeschleusten Fahrzeuge aus dem oberen Neßegebiet mit Zucker und landwirtschaftlichen Produkten nach den Seehäfen unterwegs sind, um leer heraufgeschleppt zu werden. Es handelt sich hierbei um Rähne mit geringerer Tragfähigkeit und größerem Tiefgange, so daß die bedeutend über der polnischen Ladungsmenge liegende Ladung der deutschen Durchgangsschiffe nur aus den größeren Schiffsabmessungen erklärt werden kann.

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Aufgliederung des Verkehrs der den Danziger Hafen landwärts abschließenden Schleuse Einlage, der zur Ermittlung der Schiffsladung in der Kriegs- und Vorkriegszeit herangezogen werden kann, während für die Nachkriegszeit nur für die Errechnung der Ladefähigkeit verwertbare Zahlen vorliegen. Aber auch hier lassen sich, wie nachstehende Zahlenreihen beweisen, nur Ladungen errechnen, die unter der Ladungsmenge der Durchgangsschiffe liegen.

#### Richtung Stromweichsel:

Jahr	Gesamtzahl der durchgeschleusten Schiffe	Gesamte Tragfähigkeit in t	Tragfähigkeit je Schiff in t	Beladene Güterschiffe	Gesamtladung in t	Ladung je Schiff in t
1900	3 708	350 000	94	2 908	245 000	84
1905	3 706	483 000	130	2 858	246 000	88
1911	3 488	591 000	170	2 950	278 500	94
1918	2 245	448 000	200	1 068	181 000	170

#### Richtung Danzig:

1900	3 767	345 000	91	2 939	202 000	68
1905	3 717	489 000	131	2 978	215 000	72
1911	3 442	588 000	173	2 728	242 000	88
1918	2 250	473 000	210	1 876	150 000	80

Diese Zahlen aus deutscher Zeit lassen in weit stärkerem Maße eine Steigerung der durchschnittlichen Tragfähigkeit als der Ladungsmenge des einzelnen Güterschiffes erkennen. Sie ergeben eine ständig steigende Vergrößerung des Schiffsraumes wie der beförderten Fracht. Die Nachkriegserhebungen an der Schleuse Einlage sind insofern unzulänglich, als sie nach den Veröffentlichungen der „Danziger Statistischen Mitteilungen“ nur die einzelnen Schiffstypen, ihre Tragfähigkeit und die Gesamtladung der durch die Schleuse gegangenen Fahrzeuge erfassen, also die ins einzelne gehende Gliederung der deutschen Schleuserhebungen nicht aufweisen und nur eine exakte, mit den Zahlen der Vorkriegszeit vergleichbare Errechnung der Schiffsgröße gestatten. Die Entwicklung der durchschnittlichen Tragfähigkeit veranschaulicht nachstehende Tabelle:

### Richtung Stromweichsel:

Jahr	Zahl der durchgeschleusten Segel- und geschleppten Schiffe	Gesamte Tragfähigkeit in t	Tragfähigkeit je Schiff in t
1930	2 325	558 218	233
1931	2 222	509 595	229
1932	2 028	438 928	215
1933	3 374	558 777	169

### Richtung Danzig:

1930	2 515	556 769	220
1931	2 440	527 359	215
1932	2 205	433 410	196
1933	2 366	546 315	231

Die Größe des einzelnen Schiffes hat gegenüber dem letzten Kriegsjahre nur ganz unbedeutend zugenommen und ist mit etwa 130 t hinter den die Durchgangsschiffahrt betreibenden Fahrzeugen zurückgeblieben. Hinsichtlich der durchschnittlichen Ladung sind einwandfreie Feststellungen auf Grund der vorhandenen Statistiken nicht möglich; doch lassen sich annähernde Angaben aus einer Meldung der „Gazeta Handlowa“, der im allgemeinen gut informierten polnischen Wirtschaftszeitung, machen, nach der im Jahre 1932 die Ausnutzung des Laderaumes der Weichselflotte infolge der schlechten Stromverhältnisse und des katastrophalen Zustandes der polnischen Binnenschiffahrtsflotte, die bei zu großem Tiefgange den Schiffbarkeitsverhältnissen der Weichsel zu wenig angepaßt ist, nur zu kaum 30 v. H. möglich war. Die tatsächliche Ladung der polnischen Weichselfahrzeuge kann somit im Mittel der drei letzten Jahre als zwischen 70 und 90 t schwankend angenommen werden, übersteigt aber in keinem Falle die mittlere Ladungsmenge der Fahrzeuge, die zu deutscher Zeit die Weichsel Schiffahrt betrieben.

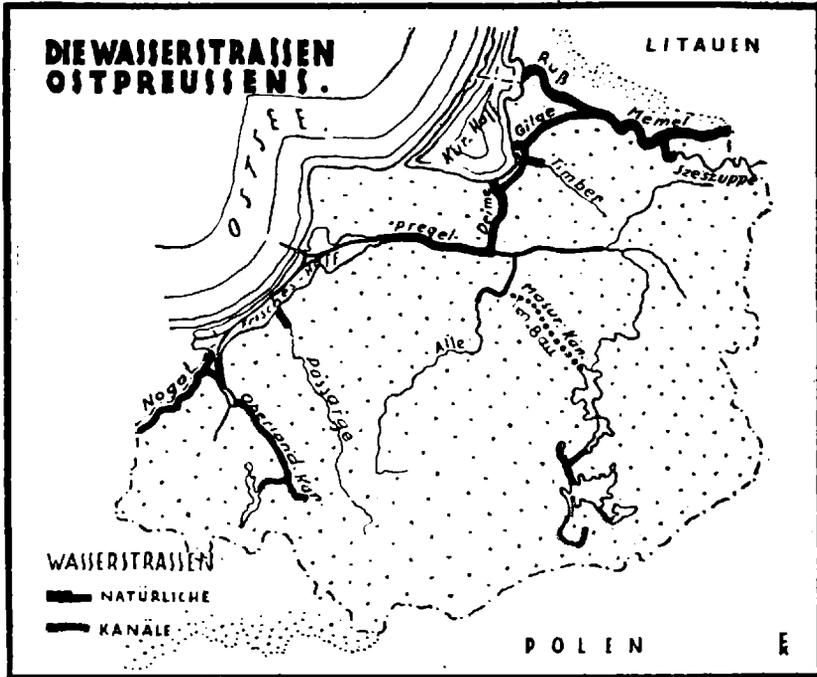
Aus diesen Untersuchungen über Schiffsgröße und Schiffsladung ergibt sich, daß trotz allgemein fortgeschrittener technischer Bervollkommnung der Verkehrsmittel der Binnenschiffahrt im letzten Jahrzehnt die

Tragfähigkeit der polnischen Güterschiffe sich zwar unbedeutend vergrößert, die Fracht dagegen eher ab- als zugenommen hat. Aus der Betrachtung des Zustandes der polnischen Weichselflotte erklärt sich die Divergenz, die in den Untersuchungen über die Schiffsfahrtsverhältnisse des Stromes und die Größe und Ladung der Fahrzeuge scheinbar bestand. Trotz wasserbaulicher, von polnischer Seite zugegebener Vernachlässigung des Flusses waren bei der Durchgangsschiffahrt zunehmende Schiffsgrößen und gegenüber der Vorkriegszeit bedeutend höhere Ladungen festgestellt worden, die scheinbar die Behauptung schlechter Unterhaltung der Weichsel zu widerlegen schienen, durch die größeren Schiffsabmessungen der mit geringem Liegange dem Durchgangsverkehr dienenden Fahrzeuge jedoch geklärt wurden. Der Zustand der Wasserstraßen kann sich wohl verschlechtern, die Ladung aber durch die Inbetriebstellung von Fahrzeugen mit größeren Abmessungen zunehmen.

Die Weichselflotte befand sich zu deutscher Zeit in verhältnismäßig gutem Zustande und bestand im Jahre 1912 aus 752 Einheiten mit einer Tragfähigkeit von 124 400 t, darunter 640 Segelschiffen ohne eigene Antriebskraft mit einer durchschnittlichen Ladefähigkeit von 186 t je Schiff. Nach der Übergabe Westpreußens und der Abwanderung eines großen Teiles der deutschen Schiffer, die bei den damaligen politischen Verhältnissen und dem Darniederliegen der Weichselfahrt keine Verdienstmöglichkeit mehr fanden, verschlechterte sich der Zustand der Weichselflotte sehr stark. Der in den ersten Nachkriegsjahren nur in engen Grenzen aufrecht erhaltene Schiffsverkehr wurde zum Teil von den polnischen Schiffern der mittleren Weichsel mit kleinen und veralteten Rähnen betrieben, die sich in keiner Weise mit den deutschen Weichselflotten messen konnten. Nach den vom polnischen Verkehrsministerium veröffentlichten Angaben zählte die gesamte polnische Binnenschiffahrtsflotte am 1. Januar 1933 2364 Fahrzeuge, von denen allein 1889, mithin 80 v. H., eine Tragfähigkeit von weniger als 50 t, 159 Fahrzeuge eine Tragfähigkeit von 51 bis 100 t hatten und nur 316 mehr als 100 t Ladung bei voller Ausnutzung des Laderaumes mit sich führen konnten. Der Schiffspark auf den Wasserstraßen der ehemaligen Provinz Posen — Warthe, Neße und Bromberger Kanal — befand sich dabei in relativ bestem Zustande und wies mit 235 Einheiten, davon 37 Dampfern, bei einer gesamten Tragfähigkeit von 21 600 t eine Ladefähigkeit des einzelnen Güterschiffes ohne eigenen Antrieb von 103 t auf. Auf der kongreßpolnischen und der unteren Weichsel waren 1163 Segelschiffe und 89 Dampfer beheimatet. Bei einer gesamten Tragfähigkeit der Frachtschiffe von 82 600 t betrug die mittlere Ladefähigkeit des einzelnen Fahrzeuges nur 71 t. Bei einem Vergleich der Weichselflotten muß allerdings berücksichtigt werden, daß zu der deutschen auch die Danziger rechnete, während die polnische die Fahrzeuge auf der Weichsel vom Schnittpunkte mit der ehemals österreichisch-russischen Grenze bei Sandomierz bis zur Mündung ausschließlich des Freistaatgebietes umfaßt. Obwohl sich der Zustand der polni-

ischen Binnenschiffahrtsflotte in den letzten Jahren etwas gehoben und der Tonnagebestand seit 1928 eine Vergrößerung um 25 000 t erfahren hat, befindet sich der Schiffspark in denkbar schlechtestem Zustande. Interessierte polnische Wirtschaftskreise bemühen sich deshalb in letzter Zeit bei den maßgebenden Stellen um die Erlangung von Krediten für die Modernisierung des Schiffsparkes wie die Vergrößerung des Tonnagebestandes, der den Bedürfnissen des Verkehrs auf den polnischen Wasserstraßen gerecht wird.

Die angestellten Untersuchungen bestätigen damit das vorhergezeichnete Bild einer Vernachlässigung der Wasserbauwerke an Weichsel und Neke, die jedoch zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der Schifffahrt bisher nicht geführt hat. Die für die Bestimmung der Befahrbarkeit der Wasserstraßen maßgebenden Faktoren — Fahrwassertiefe, Schiffsgröße und Schiffsladung — weisen für den Durchgangsverkehr dank der Verwendung großer, den Fahrwasserverhältnissen angepaßter Schiffe ein günstiges Ergebnis nach; für die polnische Schifffahrt ergibt sich infolge des schlechten Zustandes der Weichselflotte bei naturgemäß gleichen Wasserständen eine Zunahme der Schiffsgröße, aber keine Erhöhung der Ladung.



## Das ostpreußische Wasserstraßennetz und seine verkehrspolitische Bedeutung.

Eine stärkere Ingangbringung des Durchgangsschiffsverkehrs zwischen Ostpreußen und dem Reiche dürfte den Verkehr auf den ostpreußischen Wasserstraßen erheblich beleben und eine Steigerung der Verkehrsleistungen nach sich ziehen. Obwohl die ostpreußischen Schifffahrtsstraßen nicht eigentlich zu den Durchgangswasserwegen gehören, immerhin aber für die ostpreußische Wirtschaft von großer Wichtigkeit sind und im Verkehr zwischen den benachbarten Ländern erhebliche Transitbedeutung besitzen, erscheint es zweckmäßig, ein Bild der verkehrspolitischen Bedeutung des ostpreußischen Fluß- und Kanalsystems zu zeichnen.

Die Länge des ostpreußischen Wasserstraßennetzes wird verschieden angegeben und beläuft sich, sofern alle schiff- und flößbaren Wasserwege hineinbezogen werden, auf rund 1000 km. Bei der Berechnung der Verkehrsleistungen sind den ostpreußischen Wasserstraßen vom Statistischen Reichsamte im Jahre 1930 1026 km, seit 1931 nur 524 km zugrunde gelegt. In dieser Länge sind nur die wichtigsten und be-

Hafenanlagen in:

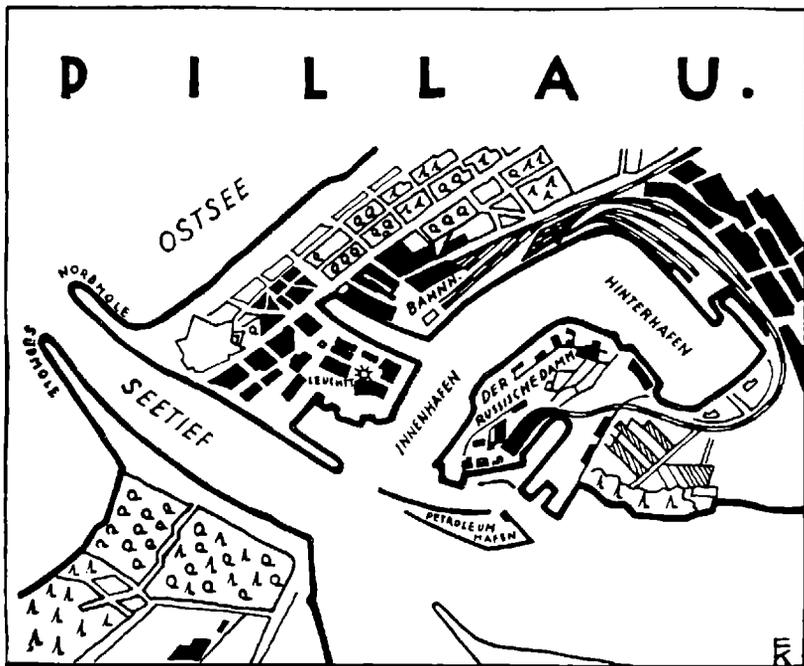


fahrensten Wasserstraßen enthalten, die sich mit Ausnahme der Hafse aus folgenden Flüssen und Kanälen zusammensetzen:

- Memel von der litauischen Grenze bis zur Gilge 63 km,
- Gilge—Deime-Wasserstraße 94 km,
- Pregel von der Deime bis Königsberg 45 km,
- Nogat 61 km,
- Elbing-Fluß mit Drausensee 15 km,
- Oberländischer Kanal 142 km,
- Masurische Wasserstraßen 106 km.

Die gesamte Länge der schiffbaren Wasserstraßen wird in den nächsten Jahren durch den im Wege der Arbeitsbeschaffung durchgeführten, großzügigen Ausbau der ostpreußischen Schifffahrtswege erheblichen Änderungen unterliegen. Mit einem Kostenaufwande von 20 Millionen RM. ist die Vollendung des Masurischen Kanals, der mehr als ein Jahrzehnt in halbfertigem Zustande ein merkwürdiges Bild bot, vorgesehen. Durch die Wiederaufnahme dieses Projektes, das durch die Erschließung des ostpreußischen Grenzgebietes nationalpolitische Bedeutung besitzt, ist in den verkehrspolitischen Zielsetzungen Ostpreußens eine Wendung eingetreten, die ihren Ausgangspunkt im Ost-

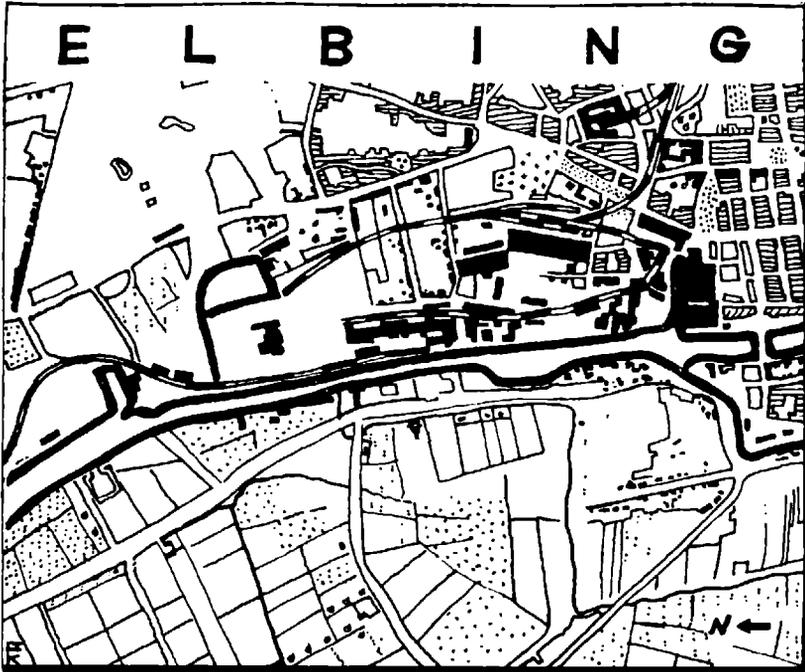
## Hafenanlagen in:



preußenplan des Oberpräsidenten und Gauleiters Koch nimmt und den wirtschaftlichen Interessen der ostpreussischen Stände dient.

Die seit Jahren abgeflachte Kurve des Güterverkehrs auf den ostpreussischen Wasserstraßen hat 1933 eine erhebliche Aufwärtsbewegung erfahren, die als Gradmesser eines erfreulichen Konjunkturanstiegs sich auch 1934 und 1935 fortsetzt. Die gegenüber 1932 sprunghaft um 282 000 t angestiegene Güterbewegung drückt sich besonders stark im innerostpreussischen Lokalverkehr und im Wechselverkehr zwischen den beiden ostpreussischen Verkehrsbezirken der Seehäfen und der Flußhäfen aus. Die Zerteilung Ostpreußens in einen Verkehrsbezirk der Seehäfen Königsberg, Pillau und Elbing und in einen Bezirk der Binnenhäfen bedingt allerdings doppelte Anschreibungen und einen stark erhöhten Gesamtverkehr, da der Versand der Seehäfen als Empfang der Flußhäfen verzeichnet wird, während in dem Lokalverkehr eines Verkehrsbezirks lediglich der Versand erfasst wird, der naturgemäß die Höhe des Empfanges erreicht. Die Bedeutung der Binnenschifffahrt für den Verkehr nach der Küste aus dem Innern der Provinz wie für den sich zwischen den Seehäfen abspielenden Verkehr ist erheblich und kommt in einem Versandverkehr von 777 000 t im

Hafenanlagen in:

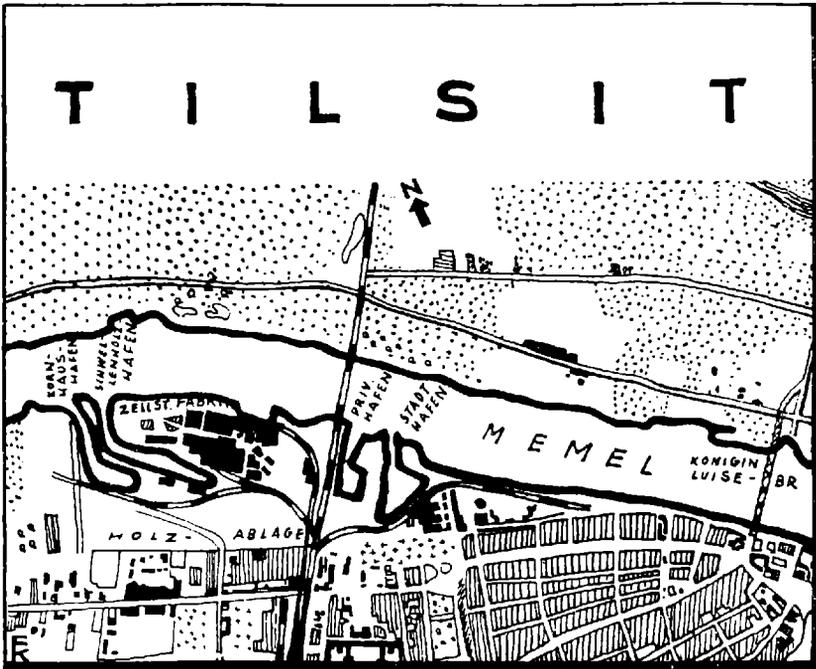


Jahre 1928 zum Ausdruck. Den Ablauf der Güterbewegung auf den ostpreussischen Binnenwasserwegen, getrennt nach Verkehrsbezirken, zeigen folgende Übersichten, die die Güterbewegung in 1000 t angeben:

Jahr	Verkehrsbezirk 1a Ostpreußen ohne Häfen			Verkehrsbezirk 1b Königsberg, Pillau, Elbing		
	Gesamt- Verkehr	Ver sand	Empfang	Gesamt- Verkehr	Ver sand	Empfang
1928	1 228	590	633	1 041	413	628
1929	1 077	545	532	854	284	570
1930	928	428	500	859	357	502
1931	741	410	331	762	308	454
1932	748	356	387	724	295	429
1933	930	480	500	817	347	470

In diesen Zahlen ist sowohl der Lokalverkehr als Ein- und Ausgang, der überwiegend sich von und nach den Seehäfen abspielende Inlandsverkehr, wie auch der Auslandsverkehr enthalten. Auch der Wechselverkehr mit anderen deutschen Verkehrsbezirken, der die Trans-

## Hafenanlagen in:



porte über die polnischen Durchgangswasserstraßen nach Mitteldeutschland und die im Rhein-See-Verkehr über die Nordsee nach Westdeutschland geleiteten Gütermengen enthält, ist in diesen Zahlen aufgeführt. Da diese Transporte meist nur einen Bruchteil des Gesamtverkehrs darstellen, entspricht der Inlandsverkehr im wesentlichen dem Wechselverkehr zwischen den beiden ostpreußischen Verkehrsbezirken.

Im Eingang der ostpreußischen Binnenhäfen von den Seehäfen rangieren an erster Stelle Kohlen, die in Mengen von 169 000 t im Jahre 1933 landeinwärts verfrachtet wurden. Es sind dies in erster Linie auf dem Seewege nach Ostpreußen gekommene Ruhrkohlen und Kohlen aus England und Belgien. Der Empfang von Schwefelkies und Schwefelkiesabbränden belief sich auf 41 000 t. Es kamen dann noch einige 1000 t Düngemittel, Zement und Traß, Eisen- und Stahlwaren, Fische, Getreide, Ölkuchen und Zucker an. Im Versandverkehr der Binnenhäfen nach den Seehäfen stehen Holzzeugmasse, Zellstoff, Strohmasse usw. mit 83 000 t an erster Stelle. Es wurden weiterhin 40 000 t künstlicher Steine, 7700 t Papier und Papierwaren, 7500 t Kartoffeln, 62 000 t Holz der verschiedensten Art, 25 000 t Getreide und 67 000 t Erde, Kies, Mergel und sonstige Baumaterialien versandt.

Der Wirtschaftsaustausch auf den Wasserstraßen innerhalb der ostpreußischen Verkehrsbezirke weist erhebliche Gütermengen auf und erreichte im Jahre 1933 in beiden Bezirken 142 300 t. Die Höhe dieses Lokalverkehrs kommt in folgenden Zahlenreihen zum Ausdruck:

Jahr	Lokalverkehr der Flußhäfen in t	Lokalverkehr der Seehäfen in t
1928	123 300	76 600
1929	99 300	35 700
1930	76 900	67 700
1931	87 200	45 200
1932	57 100	35 800
1933	102 200	40 100

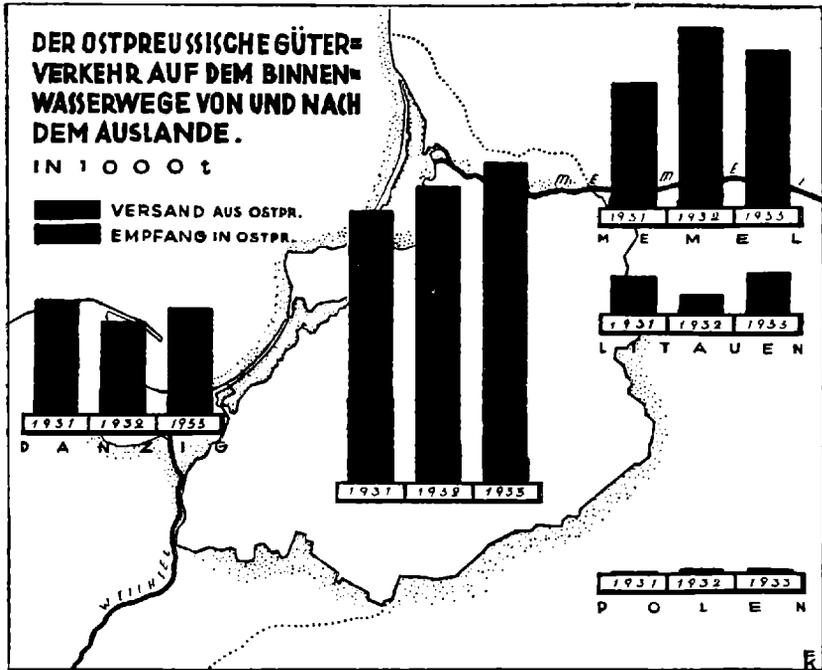
Die qualitative Zusammensetzung des Lokalverkehrs im Bezirk der ostpreußischen Flußhäfen weist fast ausschließlich geringwertige Massengüter auf, die aus Hölzern aller Art, künstlichen und natürlichen Steinen, Erde, Kies, Mergel und anderen Baumaterialien bestehen. Der Lokalverkehr zwischen Königsberg, Pillau und Elbing zeigt hinsichtlich seiner qualitativen Struktur eine andere Zusammensetzung und besteht mit Ausnahme von Steinkohlen aus meist hochwertigeren Warengruppen — Lebensmitteln, Chemikalien, Drogen, Eisenwaren, Maschinen, Ölen und Fetten.

Wenn auch der Auslandsverkehr in den letzten Jahren stark zurückgegangen ist, so bleibt sein Anteil am Gesamtverkehr immerhin noch recht erheblich. Der Güteraustausch mit dem Memelgebiet, von wo in erster Linie Holz zur Herstellung von Zellstoff bezogen wird, das auf dem Seewege aus Rußland bis nach Memel transportiert wird, überwiegt. Den Umfang und die Veränderungen im Auslandsverkehr bringt nachstehende Aufgliederung zum Ausdruck (in 1000 t):

Jahr	Die Wasserstraßen in der Provinz Ostpr. mit Ausnahme der Seehäfen			Die Seehäfen Königsberg, Pillau und Elbing		
	Gesamt- verkehr	Versand	Empfang	Gesamt- verkehr	Versand	Empfang
1928	318	49	269	161	64	97
1929	312	58	254	170	47	123
1930	282	55	227	159	53	106
1931	88	17	71	94	38	56
1932	125	14	111	69	11	58
1933	136	10	126	75	5	70

Der Auslandsempfang der Binnenhäfen, den fast ausschließlich die Memelhäfen Tilsit und Ragnit aufnehmen, ist erheblich stärker als derjenige der Seehäfen. Es handelt sich hierbei in erster Linie um Papierholz, Bau- und Nutzholz aus Rußland, Litauen und Memel.

Graph. Darstellung 9



Dagegen ist der Verkehr Danzigs mit den Seehäfen lebhafter als mit den Flußhäfen. Mit Polen bestand immer nur geringer Güteraus-tausch. Der Warenverkehr der ostpreußischen Binnenwasserstraßen mit den einzelnen Ländern spielt sich in folgender Weise ab (in 1000 t):

Jahr	Memel		Danzig		Polen		Litauen	
	Empf.	Versand	Empf.	Versand	Empf.	Versand	Empf.	Versand
1928	185,0	41,8	73,9	57,8	5,5	6,8	102,0	6,9
1929	199,2	41,0	56,6	58,9	27,1	—	95,0	5,4
1930	159,3	51,4	77,5	49,8	2,2	0,2	94,1	7,3
1931	73,9	6,4	44,7	31,7	—	0,1	9,4	16,6
1932	110,4	4,4	47,9	16,8	1,1	0,4	9,3	3,3
1933	102,9	2,8	54,9	10,5	2,2	0,4	36,4	1,0

Aus Memel und Litauen kommen in erster Linie Hölzer der ver-schiedensten Art, aus Danzig Steinkohlen, Zucker, Rüben, Fichorien-wurzeln und kleinere Mengen von Getreide. Die aus Westpolen nach Ostpreußen verfrachteten geringen Gütermengen bestehen aus Ge-treide und Holz. Der ostpreußische Versand richtet sich vornehm-lich nach Danzig, in zweiter Linie nach Memel und Litauen und setzt sich aus Maschinen, Eisen- und Stahlwaren der verschiedensten

Art, Baumaterialien, Papier und Pappwaren, Petroleum und anderen Mineralölen und Zucker zusammen. Eine warenmäßige Aufgliederung des gesamten ostpreußischen Auslandsgüterverkehrs auf den Binnenwasserstraßen läßt folgende hauptsächlichsten Güter erkennen:

Ostpreußischer Empfang aus dem Auslande in 1000 t:

Jahr	Zinsgesamt	Erde, Kies, Sand usm.	Getreide u. Hülsenfrüchte	Holz- und Kugelholz	Holz zur Herstellung von Zellstoff	Kalk zum Brennen, Mörtel	Rüben, Schorlen- burgeln	Künstliche u. natürliche Steine	Steinkohlen	Verbrauchs- zucker
1930	333	22,6	7,5	29,2	132,7	35,9	13,0	10,5	36,4	17,0
1931	128	12,1	3,0	8,5	40,0	9,7	6,7	3,9	27,1	9,7
1932	169	11,8	6,9	9,7	73,0	21,3	4,5	2,1	20,8	12,7
1933	196	2,3	8,5	11,4	114,9	10,8	5,6	0,7	26,9	11,7

Ostpreußischer Versand nach dem Auslande in 1000 t:

Jahr	Zinsgesamt	Eisen- und Stahlwaren, Maschinen	Erde, Kies, Sand	Schwefelkies	Holz- und Kugelholz	Holz- u. masse, Zellstoff	Papier, Pappe	Petroleum und andere Mineralöle	Steinkohlen	Rohzucker
1930	108	2,5	2,7	32,2	1,3	32,9	0,1	0,2	15,9	13,4
1931	55	2,1	2,0	13,8	0,2	1,4	0,3	1,9	14,9	9,4
1932	25	1,7	0,8	2,5	1,6	1,8	0,4	1,5	2,0	9,4
1933	15	0,7	3,5	—	0,2	0,3	0,5	1,7	0,7	5,6

Während der Export auf den Wasserwegen ständig zurückgeht, ist der Empfang seit 1932 wieder im Steigen begriffen. Die Einfuhr von Kohle aus Danzig, die nächst Papierholz das mengenmäßig größte Empfangsgut darstellt, hat sich im Rahmen der Vorjahre gehalten. Der Zuckeraustausch findet nur zwischen Danzig und Ostpreußen statt, und zwar wird Rohzucker zum Raffinieren eingeführt und geht als Verbrauchszucker nach Ostpreußen zurück. Die Kohlentransporte über die Gilge—Deime-Wasserstraße nach dem Auslande haben in den letzten Jahren stark abgenommen. An Steinkohlen gingen auf diesem Wege

1930 11 000 t nach Memel,  
4 000 t nach Litauen,  
1931 13 500 t nach Litauen,  
1 000 t nach Memel,  
1932 2 000 t nach Litauen,  
1933 700 t nach Litauen.

Es wird sich bei diesen Transporten meist um Kohle handeln, die in Königsberg vom Seeschiff zum Binnenschiff umgeschlagen wurde.

Der Transitverkehr auf den ostpreußischen Wasserstraßen erstreckt sich in erster Linie auf den Güterdurchgang von Danzig nach Memel und Litauen. 1933 ging sogar eine Ladung von 203 t Verbrauchszucker aus der Tschechoslowakei quer durch Deutschland über die polnischen Durchgangswasserwege und die ostpreußischen Schifffahrtsstraßen nach Rowno. Wenn solche Transitleadungen bisher auch nur vereinzelt die ostdeutschen Wasserstraßen passieren, so eröffnet sich doch die Aussicht, daß nach der Fertigstellung des Mittellandkanals der Warenverkehr zwischen den westeuropäischen Staaten und Osteuropa in größerem Maße über die deutschen Binnenwasserwege geleitet werden wird. Von Westpolen nach der Tschechoslowakei über die deutschen Flußwege wurden 1932 5297 t, in umgekehrter Richtung 422 t Güter verhandt. Der Durchgangsverkehr über das ostpreußische Wasserstraßennetz von Ausland zu Ausland wickelte sich in den letzten Jahren in folgender Weise ab (in t):

	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Von Memel nach Danzig . . . . .	—	—	—	—	136	1
Von Danzig nach Memel . . . . .	20 021	44 138	27 696	41 829	15 935	300
Von Litauen nach Danzig . . . . .	—	—	—	57	—	210
Von Danzig nach Litauen . . . . .	10 315	6 077	3 197	—	5 127	—
Von der Tschech. nach Litauen . . .	—	—	—	—	—	203

Hinsichtlich der Verkehrsleistungen stehen die ostpreußischen unter den deutschen Wasserstraßen an letzter Stelle. Während aber in allen deutschen Flußgebieten die Verkehrsichte bis 1932, auf manchen Wasserstraßen infolge überaus schlechter Fahrwasserhältnisse auch noch bis 1933, abnimmt, steigt die Verkehrsichte auf den ostpreußischen Schifffahrtsstraßen seit 1931 gleichmäßig an. Die starke Verschiebung in der Verkehrsichte der verschiedenen deutschen Stromgebiete wird durch folgende Gegenüberstellung<sup>6)</sup> verdeutlicht:

	km	1932	1933
		Verkehrsichte in 1000 t je km	
Ostpreußische Wasserstraßen . . . . .	524	135,3	145,9
Obergebiet . . . . .	1 112	1 099,1	1 354,1
Märkische Wasserstraßen . . . . .	875	1 080,0	1 159,8
Elbegebiet . . . . .	1 587	2 051,0	1 781,3
Ems-Weser-Gebiet . . . . .	1 549	1 395,9	1 521,1
Rheingebiet . . . . .	1 713	6 057,3	6 471,9
Donau (ab Kelheim) . . . . .	213	385,7	333,4

<sup>6)</sup> „Wirtschaft und Statistik“ 1934, S. 819.

Der Rhein ohne Nebenflüsse erreichte 1933 allein eine Verkehrs-  
dichte von 15,5 Mill. t je Kilometer.

Auf den ostpreußischen Wasserstraßen weist der Pregel oberhalb  
Königsbergs bis zur Deime die größte Verkehrsdichte auf, während  
auf der Gilge—Deime-Wasserstraße die höchste Zahl von Tonnenkilo-  
metern gefahren wird. Eine Gegenüberstellung der Verkehrsdichte  
auf den einzelnen Schifffahrtsstraßen läßt in den letzten Jahren fol-  
gende Steigerungen erkennen:

	km	1931	1932	1933
		Verkehrsdichte in 1000 t je km		
Ostpreußische Wasserstraßen insgesamt	524	125,7	135,3	145,9
Pregel von der Deime bis Königsberg	45	440,1	471,0	504,1
Gilge—Deime-Wasserstraße .....	94	335,5	357,0	397,7
Memel von der litauischen Grenze bis zur Gilge .....	63	111,5	128,8	155,1

Eine Untersuchung der Verkehrsdichte, die aus der Division der  
geleisteten Tonnenkilometer durch die Länge der Wasserstraßen er-  
rechnet wird, in den Jahren vor 1931 erscheint nicht zweckmäßig, da in  
diesen Jahren der Länge der ostpreußischen Schifffahrtsstraßen andere  
Zahlen zugrunde gelegt sind, die eine exakte Vergleichsmöglichkeit in  
Frage stellen. Die Ermittlung der gefahrenen Tonnenkilometer ergibt  
sich aus der Multiplikation der beförderten Güter mit der Länge des  
Transportweges, so daß, da die Berechnung unabhängig von der Länge  
der Wasserstraßen vorgenommen wird, die Vergleichsmöglichkeit für  
alle Jahre gegeben ist. Ohne den Verkehr der die Seegrenze bei  
Willau überschreitenden Schiffe wurden auf den ostpreußischen Wasser-  
straßen folgende tonnenkilometrische Leistungen festgestellt:

Jahr	Länge der Wasserstraßen km	Geleistete tkm in Mill. t	davon auf ausländischen Schiffen in Mill. t
1925	921	69,3	10,7
1926	969	72,8	9,2
1927	978	79,3	10,0
1928	991	114,9	16,1
1929	1 009	104,0	14,8
1930	1 026	104,0	7,9
1931	524	87,7	7,1
1932	524	86,8	4,8
1933	524	92,4	3,0

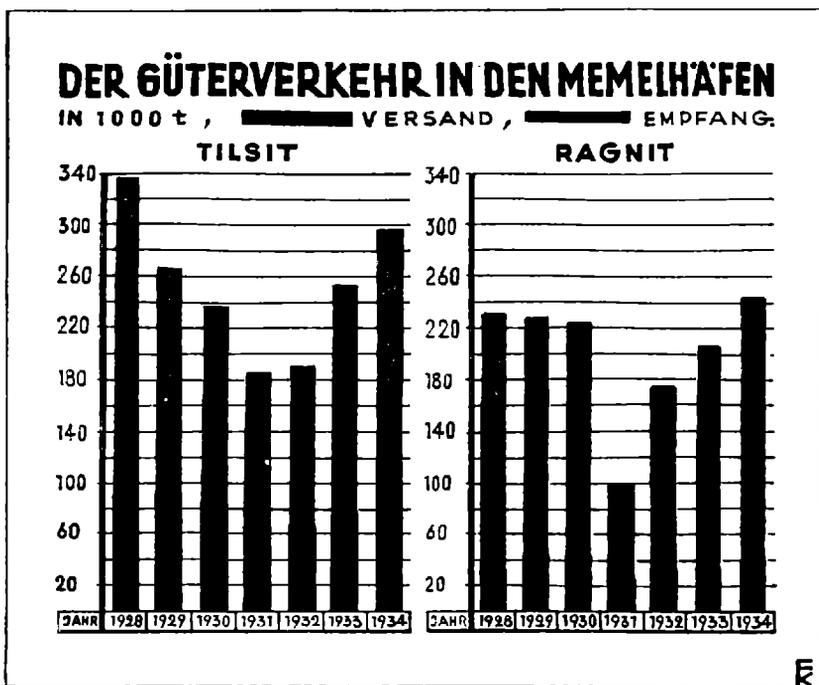
Während der ostpreußische Binnenwassergüterverkehr mengenmäßig von 1929 auf 1930 um fast 10 v. H. zurückging, ist die Zahl der Tonnenkilometer unverändert geblieben, d. h. die durchschnittliche Beförderungsweite hat sich vergrößert. Ähnliche Erscheinungen sind auf allen Wasserstraßen der Provinz festzustellen.

Die ostpreußische Binnenflotte hat sich zahlenmäßig in den letzten Jahren erheblich verringert. Die alten aus dem Verkehr gezogenen Schiffsgesäße wurden infolge der sich immer stärker fühlbar machenden Krise nicht in gleicher Höhe durch Neubauten ersetzt. In den fünf Jahren von 1930 bis 1934 nahm die Zahl der Schiffe ohne eigenen Antrieb um 134 mit einer Tragfähigkeit von nur 11 800 t ab. Die durchschnittliche Tragfähigkeit des einzelnen Fahrzeuges erreichte somit nur 88 t. Schiffe mit dieser geringen Ladefähigkeit bei relativ großem Tiefgange entsprechen in keiner Weise den Erfordernissen modernen Verkehrs. Bei einer Zahl von 641 Fahrzeugen ohne eigenen Antrieb am 1. Januar 1934 mit einer gesamten Tragfähigkeit von 146 000 t betrug die durchschnittliche Ladefähigkeit des einzelnen Schiffes etwa 225 t. Auch diese durchschnittliche Schiffsgröße entspricht nicht den Anforderungen, die an eine neuzeitliche Binnenflotte gestellt werden. Die Entwicklung des ostpreußischen Schiffsparkes wird durch nachstehende Übersicht veranschaulicht.

	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit in 1000 t	Maschin.-Leistung in 1000 PS	davon Zahl der Schlepper	Maschin.-Leistung in 1000 PS	Schiffe ohne eigene Antriebskraft	
						Anzahl	Tragfäh. in 1000 t
1. 1. 1930	940	168	16,5	78	8,0	775	157,8
1. 1. 1931	924	167	16,8	71	7,6	763	157,1
1. 1. 1932	918	171,8	16,7	70	7,5	750	160,8
1. 1. 1933	810	158,3	15,8	66	7,0	646	147
1. 1. 1934	806	157	16,0	66	7,0	641	146
1. 1. 1935	799	156,2	15,9	69	7,6	636	145,9

Dem starken Abgang von Binnenschiffen stehen in den letzten Jahren nur wenige Neubauten gegenüber. 1929 wurde ein Schiff ohne eigenen Antrieb mit einer Ladefähigkeit von 737 t und ein Schiff mit eigener Antriebskraft von 210 PS Maschinenstärke und 47 t Tragfähigkeit, 1930 ein Schlepper mit 300 PS Maschinenstärke und zwei Schiffe ohne eigenen Antrieb mit einer Tragfähigkeit von zusammen 1077 t, 1931 ein Schiff mit eigenem Antriebe von 150 PS Maschinenstärke und 62 t Tragfähigkeit und 1932 ein Schiff ohne eigenen Antrieb mit einer Ladefähigkeit von 161 t gebaut und auf ostpreußischen Wasserstraßen in Dienst gestellt. In Ostpreußen gehören 64 v. H.<sup>7)</sup> aller Fahrzeuge Einzelschiffen, die bei den hohen Kosten für Neubauten nicht in der Lage sind, ihre alten Fahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen.

<sup>7)</sup> „Wirtschaft und Statistik“, 1934, S. 343.



Dieser schlechte Zustand der Binnenschiffe bringt es mit sich, daß die Ausnutzung der Ladefähigkeit in Ostpreußen am geringsten ist und ein Fünftel<sup>9)</sup> derjenigen des Rhein- und Ems-Weßer-Gebietes beträgt.

#### Ostpreußische Teilstreden und deren Verkehr.

Den größten Verkehr aller ostpreußischen Wasserstraßen weist der Schifffahrtsweg von Königsberg über die Gilge und Deime nach der Memel auf, dessen Gesamtlänge bis zur litauischen Grenze 202 km, bis Tilsit rund 149 km und bis Ragnit 163 km beträgt. Der Gesamtdurchgang am Grenzschnitt bei Schmallingken, der vor dem Kriege durchschnittlich jährlich fast 1 Million Tonnen erreichte, ist heute auf einen Bruchteil der Vorkriegsmengen zurückgegangen. Der Verkehr der Memelhäfen Tilsit und Ragnit ist wegen des Antransports großer Papierholzmengen aus Memel recht erheblich und übertrifft mit Ausnahme von Königsberg alle anderen ostpreußischen Binnenhäfen. Im Empfangsverkehr der beiden Häfen stehen Holz und Kohle an erster Stelle. Der Versand macht in Tilsit nur etwa 50 v. H., in Ragnit etwa 25 v. H. des Einganges aus. Ragnit ist erst seit 1928 wichtigerer Hafen. Den Verkehrsablauf in diesen Memelhäfen veranschaulichen folgende Zahlenreihen (in 1000 t):

<sup>9)</sup> „Wirtschaft und Statistik“, 1930, S. 982.

Jahr	Tilsit			Ragnit		
	Gesamtverkehr	davon		Gesamtverkehr	davon	
		Empfang	Verfand		Empfang	Verfand
1928	329	239	90	230	198	32
1929	263	170	93	227	186	41
1930	239	154	85	226	184	42
1931	185	120	65	97	72	25
1932	190	125	65	171	139	32
1933	252	175	77	208	172	36
1934	298	179	119	244	205	39

Obwohl auf der Memel und der Gilge—Deime—Wasserstraße Gütermengen in fast gleicher Höhe befördert wurden, ist die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer und auch die Verkehrsdichte auf dem Gilge—Deime—Wasserweg wesentlich größer als auf der Memel. Der Grund liegt in der Beförderungsweite, die auf der Memel bedeutend geringer als auf den anderen Wasserstraßen ist. So betrug die durchschnittliche Beförderungsweite im Jahre 1933 auf der Memel nur 20 km, auf der Gilge—Deime—Wasserstraße 82 km und auf dem Pregel von der Deime bis Königsberg 43 km. Die Höhe der Verkehrsleistungen auf den verschiedenen Wasserstraßen wird durch folgende Aufgliederungen veranschaulicht:

#### Memel von der litauischen Grenze bis zur Gilge.

Jahr	km	insgesamt beförderte Güter in 1000 t	davon auf ausländischen Schiffen in 1000 t	Geleistete Tonnenkilometer in Mill. t	davon auf ausländischen Schiffen in Mill. t	Verkehrsdichte 1000 t je km
1931	63	338,1	47,3	7,0	0,9	111,5
1932	63	408,3	44,3	8,1	1,0	128,8
1933	63	496,4	19,0	9,8	0,6	155,1

#### Gilge—Deime—Wasserstraße.

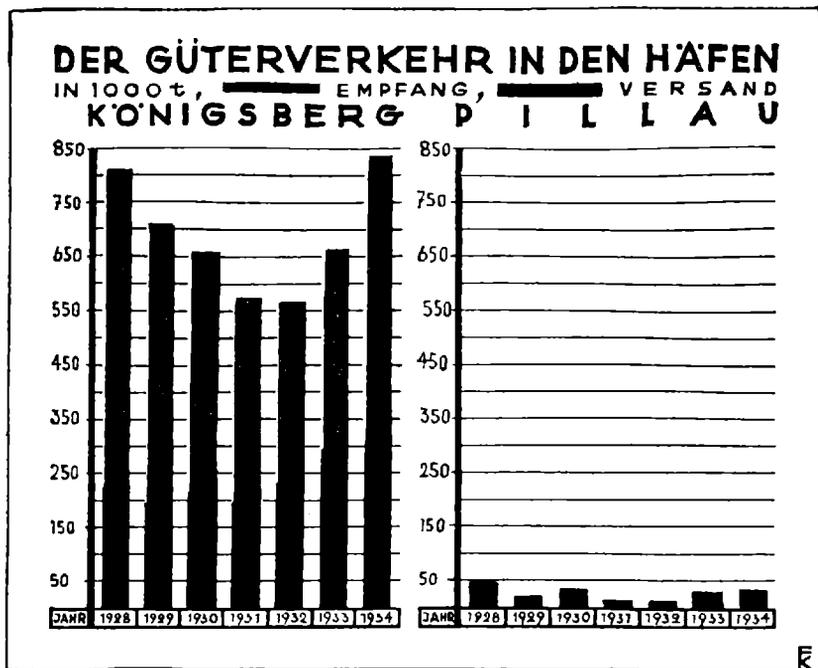
1931	94	392,4	34,1	31,5	3,0	335,5
1932	94	422,5	12,4	33,6	1,0	357,0
1933	94	454,1	7,3	37,4	0,5	397,7

#### Pregel von der Deime bis Königsberg.

1931	45	453,2	32,2	19,8	1,5	440,1
1932	45	478,9	10,6	21,2	0,5	471,0
1933	45	517,1	4,9	22,7	0,2	504,1

Der Königsberger Binnenwasserumschlag hat 1934 eine Steigerung auf 842 000 t erfahren, eine Höhe, die in der Nachkriegszeit noch nicht erreicht worden ist. Der Eingangsverkehr setzt sich vorwiegend aus Holz, Getreide und Baumaterialien zusammen; im Verfande stehen Steinkohlen an erster Stelle. Der Pillauer Verkehr ist unbedeutend und hat in den letzten Jahren denjenigen der Stadt Marien-

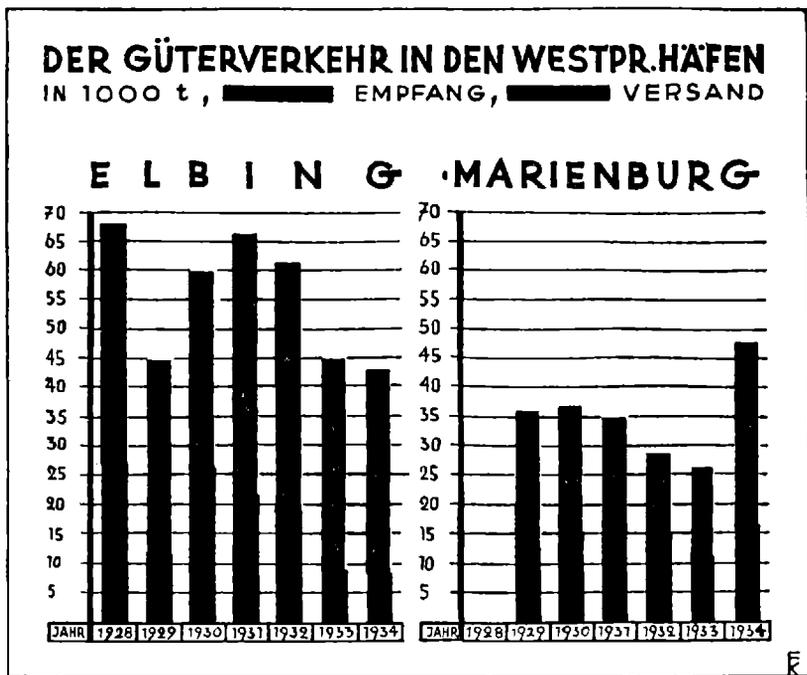
Graph. Darstellung 11



burg kaum überschritten. In folgenden Zahlen drückt sich die Entwicklung der beiden Häfen aus (in 1000 t):

Jahr	K ö n i g s b e r g			P i l l a u		
	Gesamtverkehr	Empfang	Versand	Gesamtverkehr	Empfang	Versand
1928	807	545	262	49	8	41
1929	707	512	195	25	9	16
1930	654	432	222	32	3	29
1931	586	369	197	5	2	3
1932	558	328	230	8	7	1
1933	666	371	295	28	20	8
1934	842	631	311	44	26	18

Von den im Regierungsbezirk Westpreußen gelegenen größeren Häfen wären Elbing und Marienburg, das erst seit 1929 als wichtigerer Hafen in den Binnenschiffahrtsstatistiken aufgeführt wird, zu erwähnen. Die in diesen Hafenplätzen umgeschlagenen Waren setzen sich aus den üblichen Massengütern, Getreide, Holz und Baumaterialien zusammen. Im Marienburger Abgangsverkehr überwiegt in den letzten Jahren Zucker. Eine Aufgliederung des Verkehrs dieser beiden Häfen ergibt folgendes Bild (in 1000 t):



Jahr	E l b i n g			M a r i e n b u r g		
	Gesamtverkehr	Empfang	Versand	Gesamtverkehr	Empfang	Versand
1928	68	41	27	—	—	—
1929	45	32	13	36	23	13
1930	60	34	26	37	22	15
1931	67	44	23	35	18	17
1932	62	48	19	29	14	15
1933	45	36	9	26	15	11
1934	43	35	8	48	32	16

Eine vergleichsweise Gegenüberstellung des Gesamtverkehrs der fünf größten ostpreussischen Binnenhäfen, mit Ausnahme von Königsberg, läßt seit 1932 eine starke Aufwärtsbewegung erkennen. Trotz der Krise und dem damit verbundenen Rückgang der Güterbeförderung steigt der Verkehr an, ein Zeichen dafür, daß bei den billigeren Wasserfrachten eine Abwanderung des Verkehrs von der Bahn zum Binnenschiff erfolgt. Die Verkehrsentwicklung in diesen fünf Häfen ist aus nachstehenden Zahlenreihen ersichtlich (in 1000 t):

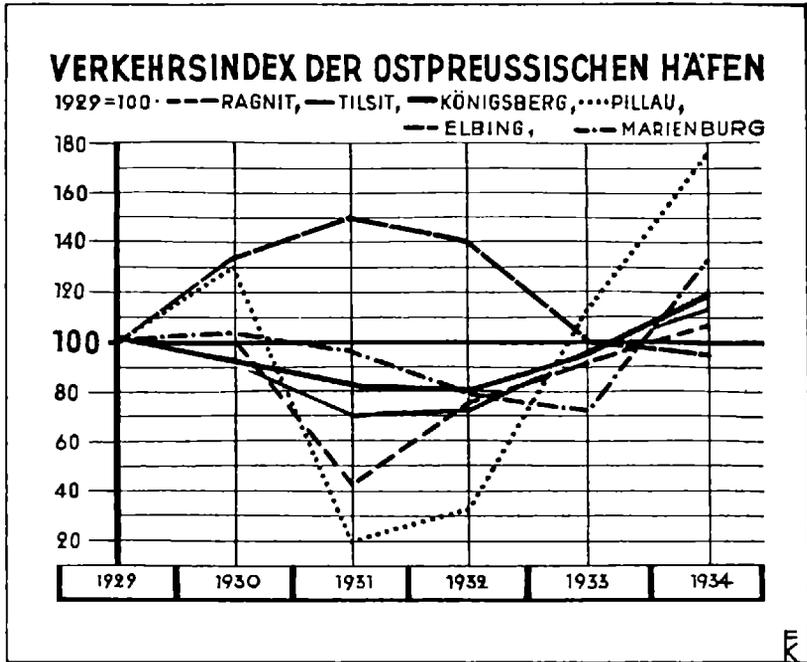
Jahr	Gesamtverkehr	Verland	Empfang	d a v o n :		
				Kohle	Erze	Getreide
1931	382	127	255	111	29	4
1932	463	133	330	140	29	3
1933	559	141	418	172	33	5
1934	678	200	478	177	40	3

Die Krise drückt sich in den einzelnen Häfen in verschiedener Weise aus. Bis 1931 war im allgemeinen ein Rückgang des Umschlagverkehrs festzustellen. Seit 1932 hat die Mehrzahl der Häfen steigende Umschlagziffern. Lediglich in Marienburg und Elbing ist der Verkehr seit 1931 ständig gefallen, während er entgegen dem Verkehrsablauf in den anderen Häfen in den vorhergehenden Jahren angestiegen ist. Die Entwicklungstendenzen des Hafenerverkehrs in den einzelnen Orten geben folgende Indexziffern wieder, für die das Jahr 1929 zugrunde gelegt ist (1929 = 100):

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Ragmit .....	100	100	43	75	91	107
Tilsit .....	100	91	70	72	96	113
Königsberg .....	100	92	80	79	94	119
Pillau .....	100	130	20	32	112	176
Elbing .....	100	133	150	140	100	96
Marienburg .....	100	103	98	80	72	133

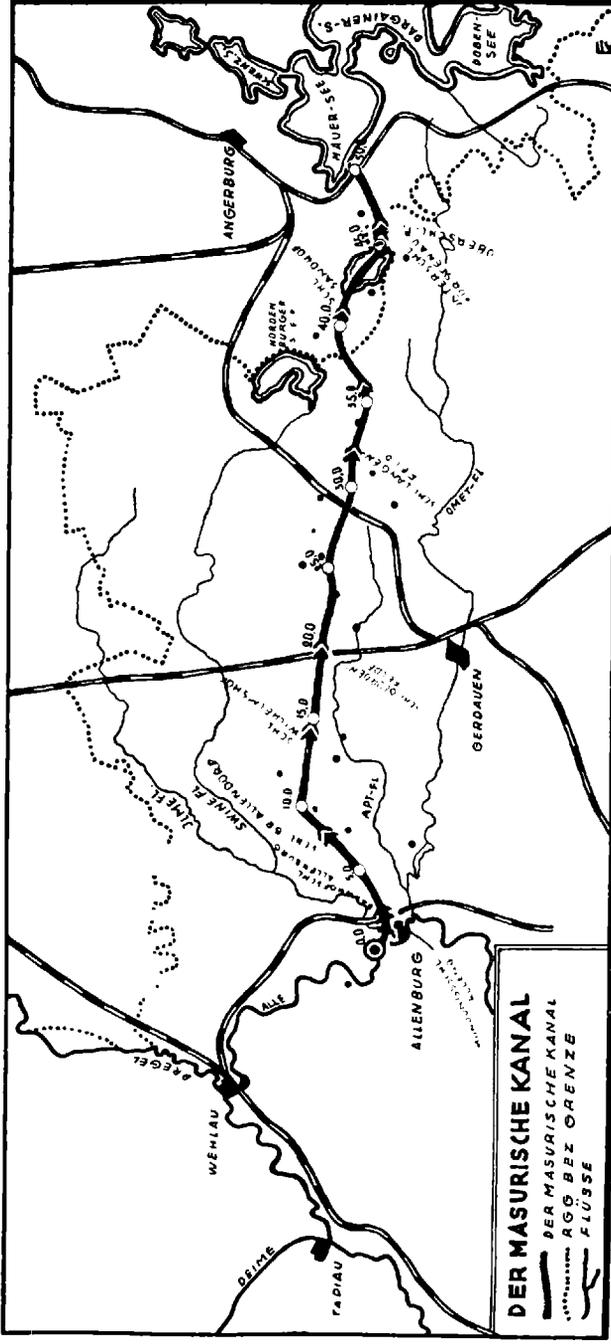
1933 sind die Umschlagshöhen des Jahres 1929 nur von Pillau und Elbing erreicht worden. Die Verkehrszahlen des Jahres 1934 liegen mit Ausnahme von Elbing über denen von 1929. Die stärkste Verkehrsbelebung weisen Pillau und Marienburg auf. Der abflinkende Binnenschiffsverkehr in Elbing seit dem Jahre 1931 ist wahrscheinlich auf eine stärkere Inanspruchnahme des Schienenweges für Transporte aus dem Hinterlande zurückzuführen. Der Seeschiffsverkehr im Elbinger Hafen hat dagegen zugenommen. —

Das masurische Seengebiet ist ein in sich geschlossenes Wasserstraßengebiet ohne Anschluß an die übrigen ostpreussischen Schifffahrtswege und dadurch in seiner Bedeutung beschränkt. Die Unmöglichkeit der Eingliederung in das Fluß- und Kanalsystem der Provinz hat den Schiffsverkehr auf den Seen in bescheidenen Grenzen gehalten. Die wirtschaftspolitische Bedeutung des Masurischen Kanals, mit dessen Fertigstellung in etwa vier Jahren gerechnet wird, liegt deshalb in der Erschließung Masurens und in der Herstellung einer Schifffahrtsstraße zwischen den ostpreussischen Grenzgebieten und der Seeküste, die in tariflicher Hinsicht eine mindestens 50prozentige Heranrückung der masurischen Kreise an die Seeküste bringen wird. Der Gesamtverkehr wird nach der Fertigstellung auf rund 200 000 t jährlich geschätzt und in der Richtung nach Königsberg in erster Linie aus Holz und Getreide und in der Gegenrichtung aus Kohlen, Düngemitteln und Sammelgütern bestehen.



Das Projekt eines Kanalbaues zur Verbindung des großen masureischen Seengebietes mit der ostpreußischen Küste ist mehr als sechs Jahrzehnte alt und führte schon im Jahre 1874 zur Bereitstellung eines Betrages von 500 000 Talern durch den preußischen Staat. Verzögerungen beim Baubeginn brachten eine anderweitige Verwendung der bewilligten Summen mit sich und ließen den Plan des Kanalbaues zunächst einschlafen. 1908 wurde das Projekt unter Annahme einer sechsjährigen Bauzeit erneut aufgegriffen und die ersten Arbeiten im Spätsommer 1911 in Angriff genommen. Der Weltkrieg unterbrach den Bau und trotz zeitweiliger Fortsetzung der Arbeiten im Jahre 1916 durch Zivilgefangene konnte der gesamte Baubetrieb in vollem Umfange erst wieder 1919 aufgenommen werden. Bis zum Dezember 1922, dem Zeitpunkt der Einstellung aller Arbeiten aus Mangel an Mitteln, waren von der projektierten Gesamtlänge des Kanals von 50 km 20 km vollständig fertiggestellt und mit Wasser gefüllt worden. Zehn weitere Kilometer befanden sich im Bau. Die Molenanlagen im Mauersee und im Rehsausee, das Sperrtor im Mauersee, vier Eisenbahnbrücken und eine Kleinbahnüberführung, 14 Dienstgehöfte längs des Kanals und eine Schiffschleuse waren vollständig fertig und die Arbeiten an den übrigen Bauwerken weitestgehend vorge schritten.

Graph. Darstellung 14



In diesem Zustande wurden die Bauarbeiten eingestellt, weil die Provinz, die zwischen dem Bau des die Kraftversorgung sicherstellenden Ostpreußenwerkes und dem Masurischen Kanal zu wählen hatte, sich für das erstere Projekt entschieden hatte. Doch sprach der Provinziallandtag den Wunsch nach einer Wiederaufnahme des Baues aus, sobald die Finanzlage des Reiches es gestatte. Mehr als ein Jahrzehnt bot der Kanal das merkwürdige Bild scheinbar sinnlos auf freiem Felde stehender Kanalbrücken, unter denen das Vieh weidete. Und erst dem nationalsozialistischen Staate blieb es vorbehalten, das große Werk des Kanalbaues wieder aufzunehmen und unter Anpassung der früheren Entwürfe an den gegenwärtigen Stand der Technik zur Durchführung zu bringen.

Eine Wasserbindung zwischen den masurischen Seen und dem Pregel ist durch die Angerapp vorhanden, deren Kanalisierung schon zu Zeiten Friedrichs des Großen geplant, wegen ihrer vielen Windungen aber als unzweckmäßig verworfen wurde. Der Masurische Kanal wählt einen kürzeren Weg, der in der Nähe von Angerburg beginnt, von Allenburg ab die schiffbare Alle benutzt und bei Wehlau in den Pregel mündet. Trotz seiner kurzen Strecke von nur 50 km überwindet der Kanal einen Höhenunterschied von 111 m. Mit einer Gefällhöhe der beiden Schleusen bei Fürstenau von je 17,5 m in der Schiffskammer wird der durch Schleusen bisher größte Niveauunterschied überwunden. Zur Vermeidung zu großer Wasserentnahme aus den masurischen Seen erhalten die Schleusen Sparbecken, um den Wasserstand des Pregels und der Deime nicht zu sehr zu erhöhen. Eine Ausnutzung der Geländeunterschiede für Wasserkraft kommt nicht in Frage, da die Menge des zur Verfügung stehenden Wassers in den niederschlagsarmen Gebieten, die der Kanal durchfließt, hierfür nicht ausreicht. Nach der Fertigstellung des Kanals hat das masurische Wasserstraßennetz mit allen Abzweigungen eine Länge von etwa 225 km; es vereinigt sich mit der Memel—Pregel-Wasserstraße zu einem zusammenhängenden Binnenschiffahrtsgebiet von rund 330 km, das nach dem Ausbau anderer Teilstrecken schon vorhandener Wasserwege größte verkehrswirtschaftliche Bedeutung besitzt.

# Darstellung des Schiffsverkehrs.

## Gesamtüberblick.

Das statistische Material für eine Darstellung des Schiffsverkehrs zwischen Ostpreußen und Mitteldeutschland liefern für die Vorkriegsjahre die deutschen Binnenschiffahrtsstatistiken, für die Nachkriegsjahre auf deutscher Seite die Binnenschiffahrtsstatistiken und die Erhebungen des Wasserbauamts Driesen an der den Grenzverkehr registrierenden Schleuse 22 bei Kreuz, auf polnischer Seite die den Transitverkehr durch polnisches Gebiet verzeichnende Schleuse Brahemünde (Brdnuscie). Lückenlos sind die Kriegs- und Vorkriegsstatistiken nur, soweit sie den unmittelbaren Durchgangsverkehr betreffen, doch erfassen sie nicht den gesamten Warenverkehr, da zwischen den ehemals deutschen Wasserstraßenbezirken und den westlich und östlich von ihnen gelegenen deutschen Landesteilen ein reger Wechselverkehr bestand und die heute polnischen Häfen an Weichsel und Neke zum Teil die Mittlerrolle zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich spielten. Ein besonders lebhafter Bezirksverkehr fand von und nach Bromberg statt, das Ausgangs- und Endpunkt mancher Dampferlinien war. Die dorthin gegangenen Binnenschiffe waren teils mit Durchgangsgütern, teils mit Gütern für den Lokalverbrauch beladen, teils erfolgte der Umschlag von anderen Fahrzeugen zum Weitertransport nach Ostpreußen, so daß eine klare Scheidung, welche Ladungen dem Orts- oder dem Durchgangsverkehr zuzurechnen waren, nicht möglich war. Die Menge der in den Statistiken erfaßten Durchgangsgüter wird unter Berücksichtigung dieser Momente als erheblich zu niedrig anzusehen sein.

Der Durchgangsverkehr steigerte sich bis in die letzten Vorkriegsjahre und erreichte 1912 mit einem Gesamtvolumen von rund 41 000 t sein Maximum. In den beiden ersten Kriegsjahren ging die Schifsbewegung zurück, wuchs aber seit 1916 erheblich an. Die Gründe dieser starken Verkehrszunahme liegen zum Teil darin, daß die Heeresverwaltung zur Entlastung der Eisenbahnen in den Jahren 1917 und 1918 für größere Transporte den Binnenwasserweg wählte. Mangelnder Seeschiffsraum und die zunehmende Unsicherheit des Seeweges waren bestimmend für eine Bevorzugung der Binnenschiffahrtsstraßen nach Ostpreußen. Andererseits hatte der 1917 beendete Ausbau des Bromberger Kanals und der unteren Neke erheblichen Einfluß auf eine stärkere Ausnutzung des Binnenwasserweges. Die Heranziehung des Verkehrs der Vorkriegsjahre als Maßstab für die normale Höhe des Binnenwassergüterverkehrs zwischen Ostpreußen und dem Reich muß unter diesen Umständen ein unrichtiges Bild ergeben, da

in den Jahren seit 1910 die Tendenz einer stärkeren Inanspruchnahme der Oder—Weichsel-Wasserstraße im Durchgangsverkehr von und nach Ostpreußen vorhanden war, die naturgemäß durch den Ausbau der Schiffsahrtswege noch verstärkt werden mußte.

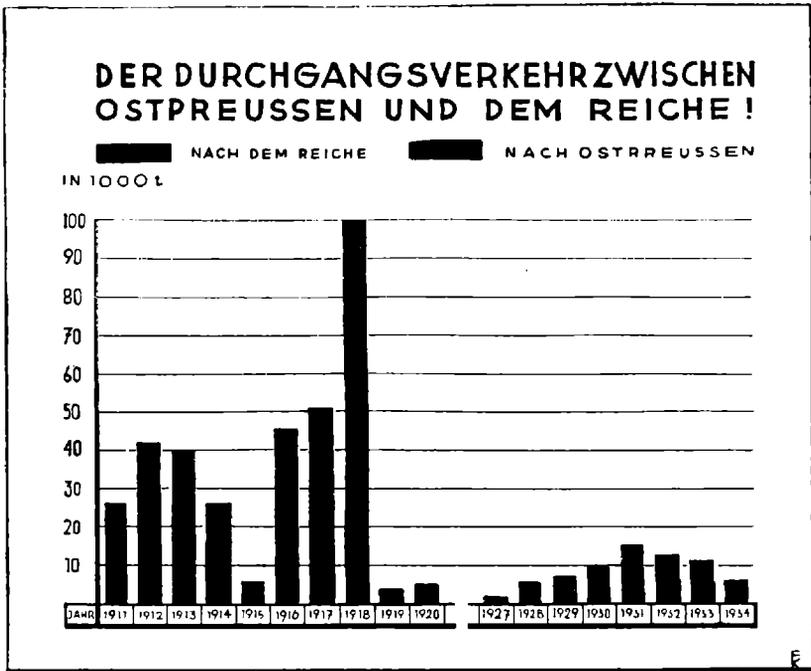
Mit der politischen Neugestaltung im Osten wurde der Verkehr vollständig zerrissen und konnte auch trotz der ausdrücklichen Zustimmung des privilegierten Durchgangsverkehrs durch das Pariser Abkommen und die Freigabe des Transits durch die polnische Regierung am 27. Juli 1922 nicht wieder in Gang gebracht werden. Das Mißtrauen der deutschen Binnenschifffahrt gegen die polnischen Unterbehörden war zu groß, die Vorschriften über den Durchgangsverkehr zu unbekannt, als daß mit glatter Durchfahrt gerechnet werden konnte. Mehrfache Wegnahme von Fahrzeugen und ihre Übereignung an polnische Schiffer hatten zur Vorsicht gemahnt. Zudem war der Durchgangs- wie der Wechselverkehr nach Polen durch Zuschüsse zu den Frachtsätzen und durch zu hohe Risikoprämien der Versicherungsgesellschaften, sofern sie sich überhaupt zur Übernahme der Versicherung der Ladung von nach Polen gehenden Schiffen bereit fanden, unwirtschaftlich geworden. Eine wirtschaftliche Ausnutzung des Schiffsraumes war auch deshalb nicht möglich, weil die Aufnahme von Zwischenladungen auf polnischem Gebiet nicht nur Durchgangsschiffen verboten war, sondern auch deutschen im Wechselverkehr ins abgetretene Gebiet gefahrenen Schiffen durch Verletzung der Ausfuhrgenehmigung nicht gestattet wurde. Gerade die Verbindung von Durchgangsverkehr mit häufiger Aufnahme von Zu- und Abladungen an beiden Ufern hatte früher vielfach den Anreiz zur Übernahme von Transporten auf der Oder—Weichsel-Wasserstraße gegeben. Selten sind Transporte ohne Unterbrechung und Zwischenladung nach Ostpreußen gelangt. Schiffer, die mit Ladung nach Mitteldeutschland oder in entgegengesetzter Richtung unterwegs waren, konnten damit rechnen, auf der Heimfahrt soviel Zwischenladung zu erhalten, daß sich die Fahrt rentierte, auch wenn es ihnen nicht gelang, für den Rückweg volle Ladung vom Ausgangshafen zu bekommen. Erst allmählich überwand die deutschen Binnenschiffer das berechtigte Mißtrauen und nahmen den Verkehr nach Ostpreußen über die Netze und den Bromberger Kanal wieder auf. Zahlreiche, seit 1922 bei den deutschen Wasserbaubehörden eingelaufene Anfragen über die Möglichkeit des Durchganges auf dem Binnenwasserwege hatten auf die wirtschaftliche Notwendigkeit dieser Art des Güterverkehrs mit Ostpreußen hingewiesen, der auch heute noch nicht in dem im Interesse der deutschen Wirtschaft gewünschten und notwendigen Umfange in Gang gekommen ist. Die Notwendigkeit des Durchganges ergab sich zuerst für Fahrzeuge, die, auf der Schiffswerft in Elbing erbaut, zur Ablieferung an ihre reichsdeutschen Auftraggeber die Weichsel und die Netze passieren mußten, da der Transport über See mit zu großen Gefahren verbunden war. Seit 1927 setzte dann zögernd ein regelmäßiger Güterverkehr ein, der ständig steigend mit 14 000 t im Jahre 1931 sein größtes Volumen erreichte, dann aber wieder abfiel.

Die Gesamtentwicklung des Durchgangsverkehrs zwischen Ostpreußen und dem Reiche seit 1911 erläutert nachstehende Tabelle, die die beförderten Güter in Tonnen angibt:

Jahr	insgesamt beförderte Güter	davon in Richtung	
		nach dem Reiche	nach Ostpreußen
1911	25 370	21 094	4 276
1912	41 169	28 170	12 999
1913	39 618	26 773	12 945
1914	25 115	15 373	9 742
1915	5 718	3 867	1 851
1916	44 877	11 198	33 679
1917	50 159	28 555	21 604
1918	99 864	59 724	40 140
1919	3 327	2 666	661
1920	4 848	4 548	300
1921—1926		kein Verkehr	
1927	444	302	142
1928	5 074	1 096	3 978
1929	7 553	2 009	5 544
1930	9 821	2 094	7 727
1931	14 210	3 946	10 264
1932	12 623	7 757	4 866
1933	11 579	6 843	4 736
1934	6 445	4 551	1 894
1935 bis 1.6.	7 092	3 409	3 683

### Der Vorkriegsverkehr.

Auf die Mängel einer exakten Erfassung des Durchgangsverkehrs zwischen Ostpreußen und dem Reiche ist bereits hingewiesen worden. Die Lückenhaftigkeit der Vorkriegsstatistik wird noch verstärkt durch den großen Umfang des Bezirksverkehrs Ostpreußens mit den abgetretenen Wasserstraßenbezirken, vornehmlich dem unteren Weichselgebiete, die an sich schon eine Zwischenschaltung der westpreußischen Häfen in den Binnenschiffsverkehr zwischen Ost und West vermuten läßt. Der ostpreußische Versand nach den Häfen der unteren Weichsel belief sich 1911 auf 35 281 t, 1912 auf 75 183 t, 1913 auf 72 049 t, der Empfang von der unteren Weichsel 1911 auf 204 563 t, 1912 auf 230 762 t, 1913 auf 220 789 t. Weniger ins Gewicht fiel der Weichselverkehr mit der Provinz Posen ohne die Weichsel, der sich zumeist mit Bromberg und den Häfen der Regewasserstraße, soweit sie in der Provinz Posen lagen, abspielte. Es gingen aus diesem Gebiete nach Ostpreußen 1911 462 t, 1912 2390 t, 1913 1575 t Güter, in umgekehrter Richtung 1911 1536 t, 1912 936 t, 1913 1049 t. Welche Gütermengen im Umschlagverkehr über die Weichsel- und Regelhäfen aus dem Reiche nach Ostpreußen gelangt sind, ist aus der Statistik nicht ersichtlich. Es wird sich zumeist um Waren handeln, deren Produktion im Gebiete dieser Ströme ganz oder nur in beschränktem Umfange möglich ist. Vornehmlich kommen hierbei Steinkohlenderivate, Stein- und Braunkohlenbriketts, zum



Teil auch Zement, Kalk, Eisenwaren und künstlicher Dünger in Frage. Durch eine Ausgliederung des Verkehrs der einzelnen Wasserstraßenbezirke lassen sich allein für das Jahr 1912 im Umschlag über die Neße- und Weichselhäfen nach Ostpreußen geleitete Stein- und Braunkohlenbrikett-Transporte in Höhe von 510 t feststellen, die als Bezirksverkehr zwischen Ostpreußen und den früheren Wasserstraßenbezirken 2 (Westpreußen und die Weichsel in Posen) und 12 (Posen ohne die Weichsel) in die Statistik aufgenommen worden sind und somit als Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und Mitteldeutschland nicht erscheinen. Aus der Verkehrsanalyse ergibt sich ein Versand von 232 t Braunkohlenbriketts im Jahre 1912 und von 393 t für 1913 von den märkischen Wasserstraßen nach den Häfen der preußischen Weichsel, von denen 1912: 190 t und 1913: 107 t nach Ostpreußen weitergeleitet wurden. In gleichem Maße spielten die Häfen der Neßwasserstraße, vornehmlich Bromberg, die Rolle des Verkehrsmittlers. Diese Häfen versandten von den im Jahre 1912 aus dem Gebiete der brandenburgischen Wasserstraßenbezirke empfangenen 2404 t Braun- und 307 t Steinkohlenbriketts 120 t Braun- und Steinkohlenbriketts weiter nach Ostpreußen.

Ein ähnliches Bild ergibt die Zergliederung der Transporte gebrannter Mauersteine und Dachziegel, die im Wechselverkehr des unteren Weichselgebietes mit Ostpreußen den Hauptteil des Verkehrs

ausmachten. Im Jahre 1911 gingen nach den ostpreußischen Binnenhäfen 132 732 t, 1912: 166 135 t und 1913: 151 436 t Mauersteine. Der ostpreußische Binnenwasserempfang des Jahres 1911 stammte fast ausschließlich aus westpreußischer Produktion; lediglich 120 t kamen im direkten Durchgangsverkehr von den märkischen Wasserstraßen. Bei stärkerer Nachfrage nach Mauersteinen in Ostpreußen steigerte sich 1912 der Empfang aus Westpreußen ganz erheblich; er nahm auch aus den brandenburgischen Wasserstraßenbezirken zu und erreichte 815 t. Obwohl der Weichselgau stets Überschußgebiet an gebrannten Mauersteinen war, zeigte sich in diesem Jahre erstmalig ein Antransport von Mauersteinen aus den mitteldeutschen Wasserstraßen in Höhe von 810 t nach Westpreußen. Die Annahme, daß diese Transporte sofort nach Ostpreußen weitergeleitet wurden, erscheint durchaus berechtigt. Bei etwa gleich starker Nachfrage nach Mauersteinen steigerte sich 1913 in Ostpreußen der Empfang mitteldeutscher Mauersteine auf dem Binnenwasserwege auf 1450 t, der Empfang aus Westpreußen ging von 166 000 t auf 151 000 t zurück. Der schon 1912 zutage getretene Antransport von Mauersteinen aus mitteldeutschen Wasserstraßenbezirken nach dem unteren Weichselgebiet erreichte in diesem Jahre allein 4650 t. Die Vermutung spricht dafür, daß auch diese Transporte nach Ostpreußen gingen, in der Binnenschiffahrtsstatistik aber lediglich als Bezirksverkehr zwischen Westpreußen und Mitteldeutschland erfasst wurden. In statistisch übersichtlicher Form erscheint die Bewegung der Ziegeltransporte folgendermaßen:

Jahr	Ostpreußens Empfang aus:		Westpreußens Empfang auf dem Binnenwasserwege aus Mitteldeutschland in t
	Westpreußen in t	Mitteldeutschland in t	
1911	132 732	120	—
1912	166 135	815	810
1913	151 436	1 450	4 650

Derartige Fälle wiederholten sich häufiger, ohne daß man allerdings mit Bestimmtheit sagen kann, in welcher Höhe und aus welchen mitteldeutschen Wasserstraßenbezirken Güter durch Umschlag in den Nege- und Weichselhäfen nach Ostpreußen gelangt sind. Das bestätigt zugleich die Unzulänglichkeit der Reichsstatistik in der Erfassung des Durchgangsverkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland.

Der Verkehr der Vorkriegszeit spielte sich im wesentlichen zwischen den ostpreußischen Binnenhäfen Königsberg, Elbing, Tilsit und den brandenburgischen Wasserstraßen ab. Er bestand in der Richtung nach dem Reiche vorwiegend aus Bau- und Nutzholz nach Berlin und der oberen Elbe und in der Richtung nach Ostpreußen in künstlichem Dünge aus Berlin und seiner näheren Umgebung und Baumaterialien von den märkischen Wasserstraßen. Erheblich war stets der Empfang

von Stein- und Braunkohlenbriketts von den brandenburgischen Wasserstraßenbezirken, der 1911: 1167 t, 1912: 5585 t, 1913: 5300 t aufwies und sich in den letzten Kriegsjahren sogar auf 7980 t und 11770 t verstärkte. Briketts machten demnach einen erheblichen Teil der ostpreussischen Empfangsgüter aus. Die im Jahre 1911 noch geringe Rückfracht von nur 20 v. H. der ostpreussischen nach Mitteldeutschland gerichteten Versandmenge erhöhte sich 1912 auf mehr als 40 v. H. und erreichte 1913 fast 50 v. H. Die Rentabilität des Durchgangsverkehrs zwischen Ostpreußen und Mitteldeutschland konnte bei dieser schlechten Rückfrachtenlage, wie schon erwähnt, nur durch die Möglichkeit der Aufnahme von Teilladungen im Gebiet der Neze und Weichsel erhalten werden. Unter Berücksichtigung der festgestellten Mängel der Reichsstatistik dürfte sich allerdings die Frachtenlage nach Ostpreußen keineswegs so schlecht gestellt haben, wie sie in den amtlichen Zahlen zum Ausdruck kommt. Das Überwiegen der Transporte nach Mitteldeutschland hat sich mit Ausnahme des Kriegsjahres 1916 und einiger Nachkriegsjahre bis heute erhalten. Den Ablauf der Güterbewegung in den verschiedenen Verkehrsrelationen zeigt nachstehende Übersicht (in Tonnen):

Verkehrsbezirk	1911		1912		1913	
	nach dem Reich	nach Ostpreuß.	nach dem Reich	nach Ostpreuß.	nach dem Reich	nach Ostpreuß.
Untere Elbe (von Geesthacht bis Falkenthal) .....	937	—	1 147	—	963	293
Groß-Berlin .....	9 100	343	10 864	555	7 593	744
Wasserstraßen in der Umgeb. Berlins	1 567	—	4 646	160	2 464	120
Oder in Brandenburg .....	1 327	—	251	91	390	354
Brandenburg rechts der Oder .....	591	—	2 415	—	839	—
Märkische Wasserstraßen .....	6 704	3 933	5 093	11 873	10 822	10 793
Elbe in der Provinz Sachsen und in Anhalt .....	175	—	598	—	1 042	72
Zuflüsse der Elbe in der Provinz Sachsen .....	693	—	3 034	—	2 680	—
Oder und Nebenarme in Pommern	—	—	122	320	—	469
Breslau .....	—	—	—	—	—	100
Insgesamt	21 094	4 276	28 170	12 999	26 773	12 945

Am Durchgangsverkehr mit Ostpreußen waren die Oberhäfen relativ gering beteiligt, der Güteraustausch mit den Elbehäfen war bedeutend stärker; doch bildeten und bilden auch heute noch die bran-

denburgischen Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder das Zentrum der Wirtschaftsbeziehungen Ostpreußens auf dem Binnenwasserwege.

Hinsichtlich der Güterarten kamen in der Richtung nach dem Reiche fast ausschließlich Bau- und Nutzholz zum Versand. Getreide und Lebensmittel wurden nicht verfrachtet. Ein Kartoffeltransport von 128 t nach Berlin im Jahre 1912 war lediglich eine Ausnahme. Nach Ostpreußen gingen außer Baumaterialien und Briketts vereinzelt Maschinen und Eisenwaren, Steinkohlen und Rundholz zu Holzmasse. Tonwaren und Steingut wurden von Jahr zu Jahr in immer größeren Mengen versandt. Die Warenbewegung nach Güterarten und Verkehrsrichtungen veranschaulicht folgende Tabelle, in der vereinzelt vorgekommene Transporte unberücksichtigt bleiben:

	1911		1912		1913	
	nach dem Reich in t	nach Ostpreuß. in t	nach dem Reich in t	nach Ostpreuß. in t	nach dem Reich in t	nach Ostpreuß. in t
Braunkohlenbriketts von den märkischen Wasserstraßen .....	—	867	—	5 485	—	4 723
Steinkohlenbriketts von den märkischen Wasserstraßen .....	—	300	—	100	—	575
Gebannter Kalk von den märkischen Wasserstraßen .....	—	636	—	—	—	1 459
Tonwaren, Porzellan, Steingut von den märkischen Wasserstraßen....	—	536	—	1 480	—	1 536
Dachpappe, Steine und Leerpappe von den märkischen Wasserstraßen	—	404	—	491	—	—
Mauersteine von bzw. nach den märkischen Wasserstraßen .....	—	120	654	807	197	1 456
Teer, Pech, Asphalt, Harz von bzw. nach Berlin und den märkischen Wasserstraßen .....	—	312	184	365	125	1 121
Künstl. Dünger von den märkischen Wasserstraßen und Berlin .....	—	1 093	—	3 020	—	—
Eisenbahnschwellen nach Brandenburg rechts der Oder und der Elbe in der Provinz Sachsen und Anhalt	641	—	2 885	—	448	—
Nutz- und Bauholz nach Berlin und den Brandenburgischen Wasserstr.	18 823	—	20 066	—	21 049	—
Bau- und Nutzholz nach der Elbe in der Provinz Sachsen und den Zuflüssen der Elbe in d. Prov. Sachsen	693	—	2 751	—	3 560	—

Zu den märkischen Wasserstraßen rechnen die Wasserstraßen zwischen Oder und Elbe mit Ausnahme Groß-Berlins. Unter den brandenburgischen sind alle Wasserstraßen in der Mark zu verstehen.

### Der Verkehr in den Kriegs- und ersten Nachkriegsjahren.

Unter der Wirkung der ersten Kriegereignisse und der durch die Bedrohung des deutschen Ostens durch die russische Dampfwalze hervorgerufenen starken Unterbindung der wirtschaftlichen Verflechtungen Ostpreußens mit dem übrigen Deutschland sank der Durchgangsverkehr auf dem Binnenwasserwege im Jahre 1914 auf etwa die Hälfte des Verkehrs des Vorjahres ab und erreichte nur ein Gesamtvolumen von 25 115 t, in der Richtung nach dem Reiche von 15 373 t, in der Richtung nach Ostpreußen von 9742 t. Im zweiten Kriegsjahre, in dem ein seit Jahrzehnten nicht festgestellter Minimalverkehr von 5718 t verzeichnet wurde, lösten sich fast alle binnenwasserwärtigen Handelsbeziehungen mit Ostpreußen. Erst das dritte Kriegsjahr ließ aus den bereits erwähnten Momenten der Unsicherheit des Seeweges, des Mangels an Seeschiffsraum und der Notwendigkeit der Entlastung der Eisenbahn den Binnenschiffsverkehr nach Ostpreußen anschwellen und brachte zugleich eine völlige Strukturänderung der Güterbewegung sowohl hinsichtlich ihrer mengenmäßigen und richtungsmäßigen wie qualitativen Zusammensetzung mit sich.

Das Gesamtvolumen der beförderten Güter stieg von 44 800 t im Jahre 1916 auf annähernd 100 000 t im letzten Kriegsjahre, um 1919 auf nur 3300 t abzufallen. Der Verkehr in der Richtung nach dem Reich überwog, lag aber anteilmäßig unter Berücksichtigung der Höhe der Vorkriegsempfangsgüter unter dem Versand der Friedensjahre. Der ostpreußische Versandverkehr wurde und wird im wesentlichen durch die Höhe der Bau- und Nutzholzfrachten bestimmt, die 1916 und 1917 relativ gering waren, da das Holz zum Aufbau der zerstörten ostpreußischen Gebiete benötigt wurde. Aus diesen Gründen ist es erklärlich, daß der Güterverkehr des Jahres 1916 durch niedrigen Versand nach dem Reiche und relativ hohen Empfang aus den mitteldeutschen Wasserstraßenbezirken, der noch durch ausnahmsweise Getreidezufuhren gesteigert wurde, aus dem Rahmen der vorangegangenen Jahre herausprang.

Richtungsmäßig verlagerte sich der Verkehr nach den von Ostpreußen gesehen exponiertesten Wasserstraßenbezirken der oberen Oder und der Elbe. Der Bezirk 7 — die Wasserstraßen in der Provinz Schleswig-Holstein, im Fürstentum und der Hansestadt Lübeck, mit Ausnahme der Elbe —, der unter normalen Verhältnissen am schnellsten und bequemsten auf dem direkten Seewege zu erreichen war, wurde in den Binnenschiffsverkehr einbezogen und erhielt bis 1919 alljährlich einige Schiffsloadungen Nutz- und Bauholz. Private Seeschiffsbewegung fand wegen der Blockierung der Küsten kaum statt und der Rhein- und der Dortmund—Ems-Kanal-Seeverkehr, der mengenmäßig stets den Binnenwasserdurchgangsverkehr über die Weichsel und die Regewasserstraße überragte, war völlig unterbunden. Die an sich

stets große Bedeutung der Reichshauptstadt Berlin und ihrer näheren Umgebung für den Versand- wie für den Empfangsverkehr ging stark zurück. Die Häfen der märkischen Wasserstraßen konnten dagegen ihren Versandverkehr nach Ostpreußen behaupten, während der Empfang auf ein Minimum fiel. Den weitaus größten Anteil am Durchgangsverkehr von und nach Ostpreußen nahmen die Wasserstraßenbezirke der Elbe auf, unter denen sich besonders das seit 1914 aus dem Verkehrsbezirk der Elbe in der Provinz Sachsen ausgeschiedene und zu einem eigenen Verkehrsbezirk erhobene Stadtgebiet Magdeburg als Mittelpunkt der Verkehrsbeziehungen mit dem Osten heraus hob und 1918 etwa 80 v. H. des ostpreußischen Versands aufnahm. Oberschlesien und Breslau, die in normalen Zeiten im Binnenschiffsverkehr mit Ostpreußen kaum ausgewiesen wurden, erhielten durch Kohlen- und Getreidetransporte nach dem Nordosten erhöhte Bedeutung. Doch ging der weitaus größte Teil des ostpreußischen Kohlenverbrauchs auf dem direkten Bahnwege in die Absatzgebiete ein. Nicht unbedeutliche Mengen von Kohlen — 1916: 85 000 t, 1917: 72 000 t und 1918: 88 000 t — gingen bis in die Weichselhäfen, vornehmlich nach Thorn und Brahemünde, auf dem Bahnwege, wurden hier zum Binnenschiff umgeschlagen und nach den ostpreußischen Häfen verfrachtet. Die richtungsmäßige Entwicklung des Durchgangsverkehrs von und nach Ostpreußen während der drei schwersten Kriegsjahre wird durch folgende Aufgliederung veranschaulicht (siehe Tabelle Seite 88):

In der artmäßigen Zusammensetzung der Güter traten Veränderungen ein, die nur unter Berücksichtigung der außergewöhnlichen Kriegsverhältnisse verstanden werden können. Hauptempfangsgüter waren in Friedenszeiten Stein- und Braunkohlenbriketts, Baumaterialien und künstlicher Dünger. Während der Kriegsjahre steigerte sich der Empfang von Brennmaterial und erreichte 1918 sein Maximum. Briketts kamen zum größten Teile von den märkischen Wasserstraßen, zum geringeren aus den mitteldeutschen Braunkohlenbezirken im Gebiet der Elbe. In den Jahren 1917 und 1918 schalteten sich in stärkerem Maße Steinkohlen in den Binnenschiffsverkehr ein, die, soweit es sich um oberschlesische handelte, zum größten Teile im Regierungsbezirk Oppeln, in kleineren Mengen in Breslau und längs der mittleren Oder und ihrer Nebenflüsse zur Verladung kamen. Sächsische Kohlen wurden lediglich im Jahre 1918 in einer Gesamtmenge von 725 t von der mittleren Elbe nach Ostpreußen verfrachtet. Eine grundsätzliche Wandlung trat in der Zusammensetzung der Baumaterialtransporte ein. Der im letzten Friedensjahre nicht unbedeutliche Empfang von gebrannten Mauersteinen wurde nicht wieder erreicht und fiel schließlich ganz ab. Selbst die Bezüge an westpreußischen Mauersteinen, die 1912: 166 000 t ausmachten, erreichten mit 5900 t im Jahre 1918 nur einen Bruchteil des Vorkriegsempfanges. Dagegen nahm der Empfang anderer Baustoffe, wie gebrannter Kalk und Zement, stark zu. Der Abtransport erfolgte vorwiegend von den märkischen Wasserstraßen, doch kamen kleinere Transporte auch von allen anderen deut-

Verkehrsbezirk	1916		1917		1918	
	nach dem Reich in t	nach Ostpreuß. in t	nach dem Reich in t	nach Ostpreuß. in t	nach dem Reich in t	nach Ostpreuß. in t
Ober und Nebenarme in Pommern	1 728	1 241	—	2 179	—	1 276
Schleswig-Holstein ohne die Elbe ..	217	—	326	—	1 338	—
Elbe von Geesthacht bis Falkenthal	2 104	510	3 073	744	5 830	—
Regierungsbezirk Dppeln .....	703	4 538	—	1 063	463	3 591
Breslau (Stadt) .....	230	14 282	—	—	773	222
Berlin-Charlottenburg-Neußün ...	1 654	1 038	2 757	1 393	—	3 199
Umgebung Berlins .....	1 010	—	434	—	1 045	—
Märkische Wasserstraßen .....	91	7 604	—	9 429	204	21 577
Magdeburg (Stadt) .....	613	3 060	19 321	1 849	43 667	4 740
Elbe in der Provinz Sachsen und Anhalt .....	884	1 277	887	3 063	2 478	3 963
Zuflüsse der Elbe in der Prov. Sachsen	100	—	623	—	118	—
Königreich Sachsen .....	1 864	129	890	525	3 131	—
Wasserstraßen in Pommern .....	—	—	—	340	—	—
Regierungsbezirke Breslau u. Liegnitz	—	—	—	450	—	—
Brandenburg rechts der Oder .....	—	—	244	569	440	1 472
Oder in Brandenburg .....	—	—	—	—	235	—
Elbe in Brandenburg .....	—	—	—	—	—	100
Insgesamt	11 198	33 679	28 555	21 604	59 724	40 140

schen Verkehrsbezirken. Künstlicher Dünger von den märkischen Wasserstraßen fiel bis auf einen Empfang von nur 220 t im Jahre 1918 ab. Getreidetransporte waren in nennenswertem Maße nie über den Binnenwasserweg von oder nach Ostpreußen gegangen. Aus kriegswirtschaftlichen Gründen wurden erst- und einmalig im Jahre 1916 Sendungen von Hafer, Gerste und Mais nach Ostpreußen geleitet. Der Mais diente dem ostpreußischen Eigenverbrauch, Hafer war für die russische und polnische Front oder die Etappengebiete bestimmt. Reimengenmäßig gesehen, lag eine Notwendigkeit der Heranfuhr von Hafer und Gerste nicht vor, da der Versand nach anderen deutschen Verkehrsbezirken auf dem Bahnwege den Empfang bei weitem überwog.

Hafer, Gerste und Mais kamen aus Ungarn, Siebenbürgen und den anderen südlichen Randgebieten der ehemaligen Donaumonarchie bis nach Schlesien und Sachsen mit der Bahn und wurden hier zur Weiterbeförderung nach Ostpreußen zum Binnenschiff umgeschlagen. Die Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1916 weist für den Regierungsbezirk Oppeln einen Empfang von 14 588 t Gerste und von 32 443 t Mais aus diesen Gebieten nach, von denen auf dem Wasserwege 1779 t Gerste und 2154 t Mais nach Ostpreußen weitergeleitet wurden. Rumänisches und galizisches Getreide spielte im Eisenbahneempfang des Regierungsbezirks Oppeln keine wesentliche Rolle. Der Auslandsempfang des Eisenbahnverkehrsbezirks Stadt Breslau war erheblich größer und belief sich auf 43 225 t ungarischen und 8592 t rumänischen Mais und 47 493 t ungarische und 8985 t rumänische Gerste. Von diesen Mengen gingen 8089 t Gerste und 3493 t Mais auf dem Binnenwasserwege nach Ostpreußen. Außerdem wurde noch etwa die Hälfte des auf dem Bahnwege nach Breslau beförderten ungarischen Hafers in Höhe von 2078 t zum Binnenschiff nach ostpreußischen Hafenplätzen umgeschlagen. Auch die von anderen deutschen Wasserstraßenbezirken nach Ostpreußen verfrachteten Getreideladungen entstammten ausschließlich ausländischer Produktion; ein direkter Versand aus Gebieten außerhalb der Reichsgrenzen fand nach Ostpreußen weder zu Schiff noch auf dem Bahnwege statt. Der ausländische Gesamtempfang erreichte in allen deutschen Eisenbahnverkehrsbezirken nach der Güterbewegungsstatistik im Jahre 1916 271 500 t Gerste, 55 900 t Hafer und 475 500 t Mais, die zu etwa 50 v. H. vom Königreich Sachsen zum Teil zur Weiterleitung nach anderen deutschen Gauen aufgenommen wurden. Nicht ins Gewicht fielen die auf der Donau aus den Balkanstaaten angekommenen Getreidemengen in Höhe von 5276 t Gerste, 3532 t Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchte und 8145 t Mais. Im Jahre 1915 hatte der Maisempfang in den Hafenplätzen der Donau noch eine Höhe von 31 160 t erreicht. Abgesehen von den für den ostpreußischen Eigenverbrauch bestimmten Maistransporten lag ein Bedürfnis für ausländisches Getreide in Ostpreußen nicht vor, da der Versand nach anderen deutschen Verkehrsbezirken weit größer war als der Empfang. Die gesamten Eingänge an Getreide beliefen sich 1916 in den ostpreußischen Verkehrsbezirken auf dem Binnenwasserwege auf 3350 t Hafer, 10 810 t Gerste, 5921 t Mais, auf dem Bahnwege auf 21 573 t Weizen, 44 900 t Roggen, 67 800 t Hafer, 21 550 t Gerste, 9714 t Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchte und 11 220 t Mais. Ein Versand über die Binnenwasserstraßen fand nicht statt; auf dem Schienenwege gingen 17 444 t Weizen, 135 436 t Roggen, 89 278 t Hafer, 31 000 t Gerste, 9884 t Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchte und 2543 t Mais über die Grenzen der Provinz. Von diesen Mengen waren für die benachbarten Gebiete Polens und Rußlands nur 9939 t Roggen, 8274 t Hafer und 2024 t Gerste bestimmt. Insgesamt ergibt sich demnach nur ein Einfuhrüberschuß an Weizen und Mais. In diesen Zahlen ist allerdings der Wechselverkehr zwischen den beiden ostpreußischen

Verkehrsbezirken enthalten, der zwar die Gesamtziffern erhöht, aber durch den Ausgleich der in einem Bezirk als Versand, im anderen als Empfang verzeichneten Zahlen die tatsächliche Getreidebilanz Ostpreußens im Jahre 1916 wiedergibt. Die Versandgebiete des nach Ostpreußen auf dem Binnenwasserwege verladenen Getreides sind aus folgender Aufgliederung ersichtlich:

1031 t Hafer von der Oder in Pommern und ihren Nebenarmen,  
 319 t Hafer von der unteren Elbe,  
 2078 t Hafer aus der Stadt Breslau,  
 110 t Hafer aus Groß-Berlin,  
 1779 t Gerste aus dem Regierungsbezirk Oppeln,  
 8089 t Gerste aus der Stadt Breslau,  
 2154 t Mais aus dem Regierungsbezirk Oppeln,  
 180 t Mais von der Oder und ihren Nebenarmen in Pommern,  
 3493 t Mais aus der Stadt Breslau.

Die Strukturänderung in der Güterbewegung auf den Durchgangswasserstraßen während der Kriegsjahre drückte sich in stärkerer Heranziehung der Wasserwege für den Transport von hochwertigen Gütern wie Kaffee, Tee, Kakao, Chemikalien und Drogen, Zucker und gelegentlich auch Fleisch, Speck und anderen Lebens- und Genußmitteln aus, die nur in einseitiger Richtung nach Ostpreußen verfrachtet wurden. Magdeburg und die Elbe in der Provinz Sachsen und in Anhalt waren Hauptversandgebiete für hochwertige Güter. Die Transporte aus diesen Wasserstraßenbezirken und ihre qualitative Zusammensetzung werden durch folgende Zahlenangaben gekennzeichnet:

	1916 in t	1917 in t	1918 in t
Chemikalien und Drogen .....	118	45	—
Kaffee, Tee, Kakao .....	322	450	255
Öle und Fette .....	7	35	30
Rübensirup und Melasse .....	126	56	—
Wein, Branntwein, Weingeist .....	20	25	—
Farben .....	30	15	—

Von anderen vereinzelt Lebens- und Genußmitteltransporten aus dem Gebiet der mittleren Elbe wären noch 2107 t Verbrauchszucker im Jahre 1916 und 1917 kleinere Mengen Mühlenzeugnisse, Küchengewächse und Fleischwaren zu nennen. Die Salzladungen aus den Elbewasserstraßenbezirken steigerten sich bis auf 3500 t im Jahre 1918. Die Bedeutung der Reichshauptstadt für den Binnenwasserverkehr von und nach Ostpreußen war in diesen Jahren relativ gering. Außer mehr oder minder kleineren Mengen von Eisen und Stahlwaren, Chemika-

lien, Papier und Pappe, Ölen und Fetten kamen 1918 noch 531 t kolonialer Genußmittel zum Versand. Der gesamte ostpreußische Binnenwasserempfang setzte sich in den drei letzten Kriegsjahren aus nachstehenden Waren zusammen. Mengen unter 100 t sind dabei unberücksichtigt geblieben.

	1916 in t	1917 in t	1918 in t
Braunfohlenbriketts .....	4 197	11 771	13 292
Steinbriketts .....	766	420	—
Steinbriketts .....	—	1 920	4 090
Zement .....	134	3 770	8 960
Künstliche Düngemittel .....	1 335	280	220
Papier und Pappe .....	1 359	1 400	640
Eisen und Stahlwaren .....	189	170	460
Chemikalien und Drogen .....	118	90	433
Hafer .....	3 550	20	—
Gerste .....	10 810	—	—
Mais .....	5 921	—	—
Kaffee, Tee, Kakao .....	322	515	786
Rübensirup und Melasse .....	126	—	—
Verbrauchszucker .....	2 107	—	—
Salz .....	1 306	880	4 032
Gebannter Kalk .....	285	654	3 800
Gebrannte Mauersteine .....	1 488	—	—
Tonwaren und Porzellan .....	851	—	296

Der ostpreußische Versand bestand fast ausschließlich aus Transporten von Bau- und Nutzholz und Holzzeugmasse, die unter Berücksichtigung des hohen Eigenverbrauchs 1916 und 1917 verhältnismäßig gering waren. Den richtungsmäßigen Versand von Holz und Holzzeugnissen und seine Höhe zeigt folgende Aufgliederung:

	1916 in t	1917 in t	1918 in t
Rundholz zu Holzmasse und Zellstoff nach dem Regierungsbez. Oppeln	243	—	—
nach dem Königreich Sachsen .	—	—	1 429
nach der Elbe und ihren Zuflüssen in Sachsen .....	—	—	708
Bau- und Nutzholz nach der Oder und Nebenarmen in Pommern .....	1 727	—	—
nach Schleswig = Holstein und Lübeck ohne Elbe .....	127	326	1 338
nach der unteren Elbe .....	2 104	2 773	4 910
nach Groß-Berlin .....	1 172	1 432	—
nach den Wasserstraßen in der Umgebung Berlins .....	911	356	—
nach Magdeburg .....	328	18 310	37 478
Holzzeugmasse, Strohmasse usw. nach Breslau .....	230	—	—
nach Magdeburg .....	285	800	3 019
nach der Elbe in der Prov. Sachsen	884	305	669
nach den Zuflüssen der Elbe in der Provinz Sachsen .....	100	245	—
nach dem Königreich Sachsen ..	1 864	549	1 276

Kleinere Transporte von Zement, zur Verhüttung bestimmten Schladen, Teer und Asphalt, Roggen- und größere Heu- und Strohverladungen im letzten Kriegsjahre waren Ausnahmen und änderten in keiner Weise das Gesamtbild des zu 95 v. H. aus Holz und Holz-erzeugnissen bestehenden ostpreussischen Verlands. Die nach dem Reiche auf dem Binnenwasserwege in den Jahren 1916/18 verladenen Güter setzten sich zusammen aus:

	1916 in t	1917 in t	1918 in t
Zement .....	90	—	—
Zur Verhüttung bestimmten Schlacken	460	—	—
Rundholz zu Holzmasse .....	243	—	2 137
Bau- und Nutzholz .....	6 500	24 050	47 500
Holzzeugmasse, Strohmasse .....	3 365	1 991	4 960
Teer, Asphalt .....	107	—	—
Woggen .....	—	300	—
Heu, Stroh .....	—	—	2 900

Mit dem unglücklichen Ausgang des Krieges sank der Verkehr in beiden Richtungen schlagartig ab, obwohl die Binnenschifffahrt über die Weichsel und die Neße im Jahre 1919 noch frei und unbehindert war. Wenn der Verkehr sich trotz der bereits im Winter 1919/20 erfolgten polnischen Besetzung des abgetretenen Gebiets noch im darauffolgenden Jahre hob, so wird durch diese Tatsache nur das dringende Bedürfnis der ostpreussischen Wirtschaft an der Aufrechterhaltung des Güterverkehrs auf dem Binnenwasserwege von und nach dem Reiche festgestellt. Die Möglichkeit der Durchführung des Schiffsbetriebes im Jahre 1920 kann nur so verstanden werden, daß bei dem erst beginnenden, veraltungstechnischen Aufbau der abgetretenen Provinzen, der noch ungeklärten innerpolitischen Lage, der Anspannung aller Kräfte bei der Abwehr der sowjetrussischen Gefahr und dem Mangel irgendwelcher vertraglichen Abmachungen über die Regelung der Binnenschifffahrt zwischen den beiden Staaten der Schiffsverkehr mit Ostpreußen zunächst noch ohne besondere Erschwernisse sich im alten Rahmen abwickeln konnte. Erst im Laufe dieses ersten Jahres nach dem Übergehen der polnischen Staatshoheit auf die ehemals preussischen Gebietsteile setzten mit der strafferen Organisation des polnischen Staates die Anzutraglichkeiten und Schikanen der polnischen Wasserbau- und Polizeibehörden gegen deutsche Binnenschiffer ein. Der Verkehr in den Jahren 1919/20 war durchaus einseitig und wickelte sich fast ausschließlich in der Richtung nach dem Reiche ab. Der Versand bestand vornehmlich aus Bau- und Nutzholz und anderen Holzzeugnissen, der Empfang aus gebranntem Kalk, Salz und Torfsohlen. Richtungs- und mengenmäßig spielte sich der Binnenschiffsverkehr folgendermaßen ab:

	1919		1920	
	Verland in t	Empfang in t	Verland in t	Empfang in t
Oder und Nebenarme in Pommern	—	—	188	100
Schleswig-Holstein und Lübeck ohne die Elbe . . . . .	294	—	—	—
Groß-Berlin . . . . .	—	—	8 795	—
Märktische Wasserstraßen . . . . .	67	—	—	200
Stadt Magdeburg . . . . .	601	—	—	—
Elbe in der Provinz Sachsen . . . . .	—	567	—	—
Elbe im Freistaat Sachsen . . . . .	1 704	—	—	—
Oder in den Regierungsbezirken Breslau und Liegnitz . . . . .	—	—	465	—
Oder in Brandenburg . . . . .	—	85	—	—
Elbe in Brandenburg . . . . .	—	—	100	—
Insgesamt	2 666	652	4 548	300

### Die Durchgangsschiffahrt in der Nachkriegszeit.

Mit der Abtretung großer Teile der deutschen Ostmarken verlor das Deutsche Reich in den Provinzen Posen und Westpreußen 719 km guter Wasserstraßen, die sich in einwandfreiem Zustande befanden und, mit Ausnahme der nur für den Betrieb von 150-Tonnen-Rähnen schiffbar gemachten oberen Neße, den Verkehr von Fahrzeugen mit einer Tragfähigkeit von 400 t gestatteten. In Oberschlesien gingen schiffbare Wasserwege nicht verloren. Durch den Übergang der rund 225 km langen preußischen Weichsel in polnischen Besitz wurde der Fluß polnischer Nationalstrom, der an seiner Mündung auf Danziger Gebiet zwar nicht völlig der polnischen Souveränität untersteht, aber doch der Einflußsphäre des polnischen Staates unterliegt. Von der preußischen Warthe wurden 222 km abgeschnitten und nur 125 km verblieben dem Reiche. Abgetreten wurden weiterhin das Fluß- und Kanalsystem der oberen Neße in Länge von etwa 120 km und 106 Stromkilometer der Oder-Weichsel-Wasserstraße von Brahemünde bis Usch. Das Herausschneiden dieses wichtigen Verbindungsstückes aus einem in anderthalb Jahrhunderten organisch gewordenen Wasserstraßennetz wirkte sich auf wasserwirtschaftlichem wie territorialem Gebiete in gleichem Maße verkehrszerreißend und wirtschaftszerschneidend aus.

Durch das Pariser Korridorabkommen wurde zwar der Versuch gemacht, die wichtige Wasserstraßenverbindung zwischen Ost und West der deutschen Volkswirtschaft wieder nutzbar zu machen, doch dauerte es sieben Jahre, ehe sich Schiffer fanden, die die Schifffahrt auf diesem ihnen vertrauten Wege unter den erschwerten Bedingungen endloser Zoll- und Passformalitäten aufnahmen. Maßgebend für die Hinauszögerung der Wiederaufnahme des Durchgangsschiffsverkehrs war außer den in Zeiten politischer Hochspannung zu berücksichtigenden Momenten der Unsicherheit die den Verkehr hemmende Dazwischenschaltung des Korridorgebietes in den zerschnittenen deutschen Staatskörper, die dadurch bedingte Belastung der Binnenschifffahrt mit höheren Unkosten und die Verteuerung der Schiffsfracht, die in hohem Maße die Konkurrenzfähigkeit mit anderen Verkehrsmitteln ausschloß. Die Seeschiffsfrachten waren gegenüber den Vorkriegsjahren unverändert geblieben, und vorteilhafte Sätze der Eisenbahnstaffeltarife machten den Binnenwasserverkehr auf längeren Strecken nicht mehr lohnend. Die Langsamkeit des Wassertransportes gegenüber der Eisenbahnbeförderung sprach in jenen Zeiten großer Kapitalknappheit für die Wahl des Schienenweges, zumal die Waren schnell gebraucht wurden und die Betriebskapitalien nicht auf längere Zeit festgelegt werden konnten.

Im Jahre 1921 lag die gesamte Schifffahrt auf den innerpolnischen Wasserstraßen wie auf den durch die Grenzziehung zerschnittenen Flüssen still. Die trotz der siegreichen Abwehr der bolschewistischen Gefahr und des Rigaer Friedens vom März 1921 immer noch unklare innerpolitische Lage ließ bei zunehmender Zerrüttung der polnischen Währung und der dadurch hervorgerufenen ungünstigen Beeinflussung der Wirtschaft einen nennenswerten Wasserstraßenverkehr auch in den folgenden Jahren nicht aufkommen.

Das am 21. Februar 1921 in Paris unterzeichnete Korridorabkommen trat mit dem am 27. April 1922 in Paris erfolgten Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft. Die Wiederaufnahme der Durchgangsschifffahrt war auf den 27. Juli 1922 festgesetzt. Die im Laufe dieses Jahres unternommenen Schritte und Bemühungen der deutschen Behörden und maßgebenden Wirtschaftskreise zur Erleichterung des Verkehrs zwischen den ostdeutschen Landesteilen verliefen im allgemeinen negativ. Die in den Verhandlungen mit der Grenzfestsetzungskommission aufgestellten Forderungen des Reichsverkehrsministeriums nach völliger Verkehrsfreiheit auf paß- und zollpolitischem Gebiete und die Hineinbeziehung der Freien Stadt Danzig in den privilegierten Transitverkehr fanden keine Berücksichtigung.

Die Möglichkeit der Inbetriebsetzung der Durchgangsschifffahrt war somit zwar in rechtlicher und technischer Hinsicht gegeben; die tatsächliche Aufnahme des Verkehrs unterblieb jedoch, so daß die sich polnischerseits hinauszögernde Namhaftmachung der im Transitabkommen vorgesehenen Anlegeplätze und Umschlaghäfen keine störende Wirkung auf die Abwicklung der Schifffahrt haben konnte.

Bei den Erörterungen und Erwägungen über die Ingangbringung des Güterverkehrs auf den privilegierten Binnenschiffahrtsstraßen während der Jahre 1922 und 1923 lag es nahe, zunächst an die Versorgung Ostpreußens mit Kohle zu denken, deren Transport bei unbegrenzter Dauer der Beförderungszeit am ehesten, sofern sich jeder Zwischenumschlag vermeiden ließ, eine Rentabilität gewährleistete und die Konkurrenzfähigkeit der Binnenschiffahrt gegenüber anderen Verkehrsmitteln verbürgte. Der Transport westfälischer Kohle nach Ostpreußen war wohl durch den Dortmund—Ems-Kanal möglich, den bereits Firmen, die über eigenen Schiffstraum verfügten, zuzeiten benutzten hatten; doch war ein Umschlag zum Seeschiff in Emden unvermeidlich. Königsberger Firmen erwogen die Aufnahme des Verkehrs mit Frachtdampfern und Schleppzügen zur Beförderung von Braunkohle von Riesa nach den ostpreußischen Häfen über die Binnenschiffahrtsstraßen, um durch den direkten Verkehr ohne Umschlag jede Wertminderung der Braunkohlenbriketts auszuschließen. Man ging hierbei von der Tatsache aus, daß ein direkter Seetransport mit Elbeschiffen, die dem Seegang nicht gewachsen waren, nicht in Frage kommen konnte. Bis Riesa war es wohl möglich, Seeleichter heraufzunehmen, sofern sie nicht durch Aufbauten und Masten an der Durchfahrt der Brücken behindert waren, aber bei den engen Fahrwasserverhältnissen der oberen Elbe waren nur Fahrzeuge mit höchstens 1000 t Tragfähigkeit für diesen Weg geeignet. Erwägungen, Braunkohle und Braunkohlenbriketts aus dem Senftenberger Revier über Königswusterhausen nach Stettin zum Umschlag ins Seeschiff zu verfrachten, wurden schließlich aus den bereits erwähnten Gründen der Wertminderung ebenfalls verworfen. Der direkte Schiffstransport zwischen Ostpreußen und Mitteldeutschland war einzig und allein auf dem Binnenwasserwege möglich, wies aber auch so große Mängel auf, daß schließlich von den Plänen zur Deckung des ostpreußischen Kohlenbedarfes über die Durchgangswasserstraßen Abstand genommen wurde. Heizstoffe, die in der Kriegs- und Vorkriegszeit einen wesentlichen Teil der Schiffstransporte zwischen Ostpreußen und dem Reich ausgebracht hatten, sind mit Ausnahme einiger vereinzelter Ladungen von 400 t Briketts im Jahre 1931 nicht wieder unter den Verkehrsgütern der Durchgangsschiffahrt ausgewiesen worden.

In den Jahren 1921 und 1922 lag der Durchgangsverkehr vollkommen still. Der Wechselverkehr zwischen Polen und den östlich und westlich des Korridors gelegenen deutschen Wasserstraßenbezirken kam nur langsam in Gang. Im Frühjahr 1923 wurde ein Transport von 950 t Sandsteinen von Bartschin im oberen Nezegebiet nach Marienburg registriert. Seit 1923 benutzten dann vereinzelt Fahrzeuge den Binnenwasserweg von oder nach Ostpreußen. Es handelte sich hierbei um keinen regelmäßigen Verkehr, sondern meist um vereinzelt Überführung von Flußfahrzeugen, für die der Seeweg zu große Gefahren bot. Nach Aufzeichnungen der Wasserbaudirektion Königsberg traf der erste, den Korridor im privilegierten Durchgange passierende Frachtdampfer, der bei

einer Ladefähigkeit von 36 t 25 t Güter von Berlin nach Elbing mit sich führte, im Frühjahr 1923 in Ostpreußen ein. Nähere Angaben über diesen Dampfer und die bei der Durchfahrt auf polnischem Gebiete gesammelten Erfahrungen liegen nicht vor. Der Schiffsdurchgang wird auch in keiner Statistik erwähnt.

Im September 1924 erfolgte die Überführung des reichseigenen Dampfers „Natalie“ von Elbing nach Breslau. Dieser Fahrt wurde insofern große Bedeutung beigemessen, als bei den unsicheren und sich widersprechenden Nachrichten über den Zustand der Durchgangswasserstraßen genaue Beobachtungen über die Fahrwasserverhältnisse auf Weichsel und Neke und die betriebliche Abwicklung der Flußschifffahrt auf diesen Strömen angestellt werden sollten. Der Dampfer brauchte bei einer Stundengeschwindigkeit von 15 km von Elbing bis zur deutschen Verwaltungsstrecke der Neke fünf Tage und eine Stunde, und 42 weitere Stunden bis Küstrin. Die Beobachtungen ergaben einen guten Zustand der Weichsel, auf der die Fahrt anderthalb Tage dauerte, und eine starke Vernachlässigung des Bromberger Kanals und der Neke. Die schlechte Beschaffenheit der Wasserstraßen wurde von polnischen Schiffern und den Wasserbaubehörden seltsamerweise auf den preußischen Staat abgewälzt, von dem die Ströme in schlechtem Zustande übernommen worden wären, obwohl die Tatsache des erst 1917 beendeten Ausbaus der Flüsse und der glänzende Eindruck, der sich allen Schiffern beim Übertritt auf deutsches Stromgebiet bot, diese Behauptungen ohne weiteres zu widerlegen imstande waren.

In der Binnenschifffahrt der Grenzgebiete hatten sich in jenen Jahren eigenartige Zustände herausgebildet, die das Verhältnis und das Mißtrauen der beiden Nachbarvölker kennzeichneten. Obwohl deutsche Fahrzeuge nur vereinzelt in polnisches Staatsgebiet einfuhren, war die Konkurrenz zwischen polnischen und dies- und jenseits der Grenze beheimateten deutschen Schiffern erheblich. In Bromberg war ein polnischer Schifferverein gegründet worden, der bei den maßgebenden Stellen durchsetzte, daß sämtliche Wassertransporte nach Polen nur an polnische Staatsangehörige übertragen wurden, wodurch die Einfahrt deutscher Schiffer unmöglich gemacht wurde. Gegenüber diesem Boykott deutscher Fahrzeuge in Polen verhielt sich die deutsche Binnenschifffahrt passiv. Es kam nicht selten vor, daß polnische Binnenschiffer mit Ladung aus Polen die Grenze passierten, ihre Ladungen am Bestimmungsorte löschten, sich dann noch längere Zeit auf deutschen Gewässern aufhielten, neue Güter im Innern des Reiches beförderten und schließlich Rückfracht nach Polen nahmen.

Andererseits zögerte die polnische Verkehrspolitik keinen Augenblick, ihren Einfluß in der Wartheeschifffahrt geltend zu machen, als sich die Notwendigkeit ergab, deutschen Kahnraum in stärkerem Umfange für den Export polnischen Holzes und ostoberschlesischer Kohle heranzuziehen. Die durch den englischen Bergarbeiterstreik im Jahre 1926 rapide einsetzende Steigerung des polnischen Kohlenexportes brachte

eine übermäßige Belastung der Verkehrsmittel, vornehmlich der Eisenbahnen, mit sich, die durch stärkere Ausnutzung der Wasserstraßen auszugleichen versucht wurde. Warthe, Neke und Weichsel wurden dort, wo sich nur irgend die Möglichkeit des Umschlages oberschlesischer, auf dem Schienenwege herangerollter Kohle zum Binnenschiff ergab, in das Verkehrsnetz eingepaßt und zum Abtransport über Stettin und Danzig benutzt. Schiffseigner der deutschen Wartheniederung hatten deshalb von der polnischen Regierung die Erlaubnis erhalten, jederzeit ungehindert die polnische Grenze mit ihren Schiffen zu passieren. Die Grenz- und Paßformalitäten wurden dabei auf ein Minimum beschränkt. Die starke Nachfrage nach deutschem Kahnraum hielt bei über großem Ladeangebot, speziell an Kohle und Holz, 1926 und in den folgenden Jahren an. Im Herbst 1926 wurden allein 30 Schleppzüge zu je acht Rähnen mit insgesamt 240 Fahrzeugen von Stettin nach polnischen Verladehäfen geschleppt. 1927 nahmen acht Dampfer zum Kohlentransport auf der Weichsel ihren Weg über die Regewasserstraße nach Danzig.

Das Mißtrauen der deutschen Schiffer gegenüber den polnischen Behörden war derart stark, daß deutsche Dampfer über Utsch hinaus in polnisches Gebiet einzufahren ablehnten. Die polnischen, bis zum Grenzschnitt heraufgeschleppten Fahrzeuge, die es begrüßt hätten, wenn deutsche Dampfer sie bis Nakel gebracht hätten, mußten ihren Weg durch Treideln und Staken fortsetzen. Das mangelnde Vertrauen auf eine loyale Behandlung deutscher Schiffer in Polen wurde im Jahre 1925 noch durch die Aufstellung einer Tafel der polnischen Wasserstraßeninspektion an der Mündung der Küddow in die Neke bestärkt, deren Aufschrift Zweifel darüber entstehen ließ, ob es sich um ein Einfuhrverbot für deutsche Fahrzeuge oder lediglich um ein Haltezeichen für Zoll- und Grenzkontrolle handelte. Durch die Hinzufügung einer deutschen Aufschrift wurden diese Zweifel späterhin geklärt.

Im Jahre 1925 passierten zwei Rähne aus Ostpreußen und einige Fahrzeuge aus Danzig, die jedoch in den deutschen Binnenschiffahrtsstatistiken nicht ausgewiesen werden, mit Brettern und Schnittmaterial den Korridor im Durchgange nach Berlin. Die Schiffer führten lebhafteste Klage über erhebliche Schwierigkeiten bei der Abwicklung der Paß- und Zollkontrolle. 1926 durchquerte der Personenschnelldampfer „Mark Brandenburg“ auf dem Wege von Elbing nach der Reichshauptstadt ohne nennenswerte Behinderungen und Erschwerungen das Korridorgebiet in dreitägiger Fahrt.

Nach der vertraglichen Regelung der Durchgangsschiffahrt durch das Korridorabkommen wurde dem Regierungspräsidenten in Schneidemühl, der als Oberpräsident der Grenzmark Posen-Westpreußen und Überleitungskommissar für die an Polen abgetretenen Gebiete die Verhandlungen über strittige Grenzfragen mit Polen führte, die Geschäftsführung für alle den Transitverkehr zu Wasser betreffenden Fragen übertragen. Am 1. April 1926 übernahm der Oberpräsident in Königsberg die Führung der Geschäfte.

Während sich seit 1925 die Schifffahrt auf den ostdeutschen Grenzströmen Warthe und Neße durch den starken polnischen Holzexport, seit 1926 durch die übermäßige Kohlenausfuhr lebhafter gestaltete, lag die Durchgangsschifffahrt still. Erst 1927 zeigten sich Anfänge einer etwas stärkeren Inanspruchnahme der Durchgangswasserstraßen für den Warenverkehr von und nach Ostpreußen. Zwei auf der Schichauerst in Elbing erbaute Motorschiffe der Oberstrombaudirektion wurden im Frühjahr 1927 nach Breslau, zwei Baggerprähme nach Berlin überführt. Die Motorschiffe mußten auf Verlangen polnischer Polizeibeamter in Bromberg ihre Flagge einziehen. Zwei Schiffe fuhrten mit 302 t Schnittware von Tilsit nach den märkischen Wasserstraßen, ein Kahn passierte mit 142 t Kalk von Rüdersdorf bei Berlin nach Königsberg die Grenze. Der Binnenwasserverkehr zwischen Tilsit und Mitteldeutschland konnte in den folgenden Jahren wegen des Fehlens geeigneter Rückfracht nicht in größerem Umfange aufgenommen werden. Die wirtschaftliche Verflochtenheit der abgetretenen Gebiete mit Ostpreußen hatte vor dem Kriege zu einem Versand von Kalksteinen aus dem Bromberger Bezirk nach den Hafenplätzen an Haff und Pregel geführt, für die in der Gegenrichtung vornehmlich aus Holz bestehende Rückfracht nach Berlin und Halle genommen werden konnte. Die Zerstückelung des einheitlichen ostdeutschen Wirtschaftsgebietes ließ diesen Verkehr bei der Unmöglichkeit der Aufnahme von Teilladungen auf polnischem Gebiet nicht mehr zu. Versuche deutscher Firmen zur Belebung der Schifffahrt auf Weichsel und Neße, die seit 1922 ständig wiederholt wurden und nur aus Besorgnissen vor möglichen polnischen Schikanen gescheitert waren, verliefen auch 1927 meist negativ. Eine Firma in Marienwerder hatte die Absicht, 150 t Tabak von Kurzebrack über Danzig nach Bremen zu verladen und die Verhandlungen soweit getrieben, daß die Verladung vor sich gehen konnte. Nochmalige Erkundigungen bei dem polnischen Zollamt in Münsterwalde hinsichtlich der Zollabfertigung ergaben, daß etwa 1 Million Reichsmark an Zoll, Monopolabgaben und Manipulationsgebühren gezahlt werden sollten. Die Zahlung derartig hoher Gebühren stützte sich auf Artikel 88 des Korridor-Abkommens und führte bei der Höhe der Summe, deren Rückzahlung bei etwaiger Hinterlegung nicht einmal feststand, naturgemäß zu einem Scheitern der Verhandlungen. Aus dem gleichen Grunde kam die Verladung von 150 t Mehl, für die 3000 RM. hinterlegt werden sollten, nicht zustande.

Im Jahre 1928 begann dann ein stärkerer Verkehr, der bis 1931 in der Richtung nach Ostpreußen, seit 1932 in der Gegenrichtung überwog. Der gesamte Verkehr erreichte im Durchschnitt der Jahre 1931/32 nur etwa 35 v. H. der Güterbewegung der drei letzten Vorkriegsjahre. Auf die statistischen Mängel bei der Erfassung der über die Durchgangswasserstraßen gegangenen Gütermengen ist bereits verwiesen worden. Die Schwankungen in den Zahlenangaben der Reichsstatistik, der Oberstrombauverwaltung Breslau und der polnischen Wasserbaubehörden ist

erheblich und erreicht mitunter 25 v. H. Die Differenz in den Angaben der einzelnen statistischen Erhebungsstellen ergibt sich aus folgender Aufstellung, die den mengen- und richtungsmäßigen Ablauf der Warenbewegung in Tonnen darstellt:

Jahr	Nach Ostpreußen:			Nach dem Reich:		
	Statistik des Deutschen Reiches	Angaben der Ober- strombau- verwaltung Breslau	Angaben des polnischen Schleusenamts Brahemünde	Statistik des Deutschen Reiches	Angaben der Ober- strombau- verwaltung Breslau	Angaben des polnischen Schleusenamts Brahemünde
1927	142	142	142	....	302	302
1928	3 801	4 158	4 001	808	1 048	1 323
1929	5 169	5 544	5 372	1 408	2 009	2 010
1930	4 780	7 727	7 352	2 013	2 094	2 091
1931	9 936	10 264	10 809	2 821	3 946	4 056
1932	4 654	4 866	4 729	6 518	7 164	7 817
1933	4 312	4 736		7 617	6 843	....
1934		1 894	....	....	4 551	....

Die verschiedenen, nach Wechsel- und Durchgangsverkehr aufgegliederten tabellarischen Übersichten der Reichsstatistik weisen dabei in sich noch sehr große Differenzen auf. Die Angaben der Oberstrombauverwaltung in Breslau, die sich auf die Erhebung der den Grenzverkehr registrierenden deutschen Schleuse Kreuz stützen, weichen von denjenigen der Schleuse Brahemünde am wenigsten ab und dürften somit als die richtigeren angenommen werden. Doch läßt es sich nicht vermeiden, auf die Zahlen der Reichsstatistik zurückzugreifen.

Die qualitative und richtungsmäßige Aufgliederung des Güterverkehrs zeigt die Struktur der Vorkriegszeit: in der Richtung nach Ostpreußen vorwiegend Baustoffe und Eisenwaren neben in den letzten Jahren sich steigenden Salztransporten und kleineren Mengen sonstiger Stückgüter, nach dem Reiche ausschließlich Zellulose, Packpapier und Holz. An den Transporten waren in erster Linie deutsche, dann auch Danziger Schiffer beteiligt, die seit 1932 in stärkerem Maße die Durchgangsschifffahrt betreiben. Polnische Schiffer haben Ladungen im Transitverkehr in den letzten Jahren nur in Ausnahmefällen befördert. Der Schiffsverkehr nach Ladung, Warengruppen und Flaggenführung setzte sich seit der planmäßigen Wiederaufnahme des Durchgangsverkehrs folgendermaßen zusammen:

### Nach dem Reiche:

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Fahrzeuge insgesamt .....	14	13	16	25	42	36	24
d a v o n:							
deutsche .....	5	4	15	15	25	22	9
polnische .....	6	8	—	2	2	—	—
Danziger .....	3	1	1	8	15	14	15
Fahrzeuge beladen .....	11	13	15	25	42	36	24
Fahrzeuge leer .....	3	—	1	—	—	—	—
Gesamte Ladung in t .....	1 800	2 009	2 094	3 946	7 756	6 843	4 551
d a v o n:							
Packpapier .....	—	—	262	567	513	463	91
Zellulose und Holzzeilstoff ..	—	—	1 546	2 227	3 421	5 552	3 547
Schnitt- und Rundholz...	1 800	1 887	286	999	3 780	828	913
Maschinen und Eisenwaren	—	—	—	153	43	—	—

### Nach Ostpreußen:

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Fahrzeuge insgesamt .....	23	34	45	54	92	31	23
d a v o n:							
deutsche .....	17	15	29	43	18	18	10
polnische .....	5	11	10	3	1	—	3
Danziger .....	1	8	6	8	13	13	10
Fahrzeuge beladen .....	23	31	44	50	30	30	16
Fahrzeuge leer .....	—	3	1	4	2	1	7
Gesamte Ladung in t .....	4 158	5 544	7 727	10 264	4 866	4 736	1 894
d a v o n:							
Kacheln .....	—	868	1 897	1 593	1 054	1 066	170
Ziegel- und Bausteine ...	795	498	1 343	2 819	259	145	316
Kalk und Zement .....	3 183	4 040	4 227	4 698	2 373	906	651
Salz .....	—	—	180	430	116	857	67
Masch. u. sonst. Eisenwaren	—	138	56	228	238	416	78
Pappe und Dachpappe ...	—	—	23	48	261	90	—
Steingut und Glaswaren .	—	—	—	—	430	238	42
Stückgut .....	—	—	—	108	247	533	19
Matten .....	—	—	—	—	—	—	551

Bereinzelt vorgekommene Transporte anderer Güterarten sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Lebensmittelverfrachtungen wurden mit Ausnahme von Salz, das aus Berlin und den Elbebezirken kam, kleineren Mengen Kaffee, Tee und Kakaó und einer Zuckerladung nicht verzeichnet. Drogen und Chemikalien und unedle Metalle in unerheblichen Mengen wurden in Berlin aufgegeben. 1933 trafen in Ostpreußen 282 t Salpeter ein. Einige Ladungen Braunkohlen kamen nur 1931

von den märkischen Wasserstraßen nach den ostpreußischen Häfen zum Versand. Pech und Teer wurden in den Warthehäfen und in Berlin verladen. Die in den letzten Jahren als Stückgut ausgewiesenen Gütermengen, die erheblich zugenommen haben, dürften wohl fast ausschließlich aus hochwertigen Waren bestehen, deren Versand die Tendenz stärkerer Inanspruchnahme des Wasserweges für die Beförderung bis her dem Schienenwege überlassener Güter erkennen läßt.

Richtungsmäßig gruppierte sich der Schiffsverkehr wie vor dem Kriege um die Reichshauptstadt, deren Anteil am Gesamtverkehr bedeutend ist. Der Versand aus ostpreußischen Häfen nach Berlin überwog mit Ausnahme des Jahres 1931, in dem größere Mengen Zement und Baumaterialien aus der Reichshauptstadt nach den ostpreußischen Seehäfen auf dem Binnenwasserwege verfrachtet wurden. Die in der Nachkriegszeit erfolgte Teilung des bisher die gesamte Provinz einnehmenden Wasserstraßenbezirks in einen die Seehäfen Königsberg, Pillau und Elbing umfassenden Verkehrsbezirk und einen Verkehrsbezirk mit den übrigen, an Flüssen gelegenen ostpreußischen Häfen läßt erkennen, daß der Warenaustausch mit den Seehäfen bedeutend größer war. Von den Binnenhäfen, deren Versand den Empfang bei weitem überstieg, war Tilsit am Schiffsverkehr mit Mitteldeutschland am stärksten beteiligt. Daneben traten noch Ragnit, Kallwehlen und Marienburg in Erscheinung. Der Versand der beiden Memelhäfen, der von Tilsit im Jahre 1930, von Ragnit erst 1931 einsetzte und vorwiegend aus Zellulose bestand, richtete sich nächst Berlin vorwiegend nach der mittleren und oberen Elbe. Von den Seehäfen hatte Pillau keinen Verkehr mit Mitteldeutschland, und Elbing trat hinter Königsberg, das den gesamten Versand des Wasserstraßenbezirks 1 b (Seehäfen) in sich vereinigte, vollkommen zurück. So ergibt sich, daß aus Königsberg nach Berlin und seiner näheren Umgebung im Jahre 1928: 630 t, 1929: 1261 t, 1930: 286 t 1931: 940 t, 1932: 2334 t und 1933: 1509 t Güter gingen. Schwieriger ist es, den Empfangsverkehr der Seehäfen aufzugliedern, der mit rund 10 000 t im Jahre 1931 zu drei Vierteln auf Königsberg entfiel.

In den mitteldeutschen Verkehrsbezirken behaupteten im Vergleich mit der Vorkriegszeit die märkischen Wasserstraßen relativ ihren Anteil am Güteraustausch mit Ostpreußen. Rüdersdorf und Fürstenberg/Oder waren Hauptversandorte, ohne allerdings ostpreußische Güter aufzunehmen. Stärker als vor dem Kriege hat sich dagegen der Verkehr mit den Warthehäfen und den Häfen der mittleren Oder herausgebildet, von denen nur Rückfracht nach Ostpreußen genommen wurde. Es zeigt sich auch hier, daß die Versandorte meist nicht Empfangsorte sind, die Schiffer mithin erst auf den mitteldeutschen Wasserstraßen Zwischenfrachten aufnehmen und Zwischenfahrten ausführen müssen, ehe sie Rückfracht nach Ostpreußen erhalten. Versandhäfen an der Warthe waren Küstrin, Landsberg, Biech und Morrn. Maltsch, Neusalz und Breslau im Gebiet der schlesischen Oder gaben alljährlich einige Ladungen Zement und Baumaterialien nach Königsberg und Elbing



**Verkehrsbezirk Nr. 1 a. Die Wasserstraßen in der**

Verkehrsbezirk	1927		1928	
	Ver- sand	Emp- fang	Ver- sand	Emp- fang
Berlin .....	—	—	65	—
Märkische Wasserstraßen .....	—	—	113	580
Brandenburg r. d. Oder u. Grenzgm. P./Westpr.	—	—	—	—
Elbe in Brandenburg .....	—	—	—	—
Elbe in der Prov. Sachsen (ohne Magdeburg) und in Anhalt .....	—	—	—	—
Land Sachsen .....	—	—	—	—
Zusammen	—	—	178	580

**Verkehrsbezirk Nr. 1 b. Die Häfen**

Verkehrsbezirk	1927		1928	
	Ver- sand	Emp- fang	Ver- sand	Emp- fang
Märkische Wasserstraßen .....	—	142	450	2 880
Berlin .....	—	—	180	—
Brandenburg r. d. Oder u. Grenzgm. P./Westpr.	—	—	—	341
Breslau .....	—	—	—	—
Niederschleifen ohne Breslau .....	—	—	—	—
Elbe in Brandenburg .....	—	—	—	—
Magdeburg .....	—	—	—	—
Elbe in der Provinz Sachsen und in Anhalt	—	—	—	—
Land Sachsen .....	—	—	—	—
Oder in Brandenburg .....	—	—	—	—
Zusammen	—	142	630	3 221
+ Verkehrsbezirk Nr. 1 a	—	—	178	580
	—	142	808	3 801

**Provinz Ostpreußen mit Ausnahme der Seehäfen.**

1929		1930		1931		1932		1933	
Ver- sand	Emp- fang								
147	—	553	—	888	208	1 734	10	2 340	—
—	375	—	517	—	225	—	745	—	30
—	155	—	543	—	—	—	—	—	—
—	—	—	25	—	—	—	—	—	—
—	—	400	—	262	—	1 305	—	2 007	—
—	—	774	—	731	—	1 145	—	1 108	—
147	530	1 727	1 285	1 881	433	4 184	555	5 455	30

**Königsberg, Pillau, Elbing.**

1929		1930		1931		1932		1933	
Ver- sand	Emp- fang								
682	3 658	—	4 592	—	6 053	—	1 807	178	1 758
579	210	286	515	564	2 230	2 334	1 335	1 509	794
—	332	—	558	—	498	—	170	—	—
—	300	—	—	—	—	—	—	—	—
—	108	—	504	—	355	—	330	—	—
—	31	—	26	—	98	—	48	—	—
—	—	—	—	—	132	—	—	—	680
—	—	—	—	267	137	—	136	—	783
—	—	—	—	109	—	—	120	475	267
—	—	—	—	—	—	—	156	—	—
1 261	4 639	286	6 195	940	9 503	2 334	4 102	2 162	4 282
147	530	1 727	1 285	1 881	433	4 184	555	5 455	30
1 408	5 169	2 013	7 480	2 821	9 936	6 518	4 657	7 617	4 312

auf. Der Verkehr mit dem Stromgebiet der oberen Elbe hielt sich relativ im Rahmen der Vorkriegszeit. Er überwog im Versand aus Ostpreußen und kam vornehmlich von den Memelhäfen. Rückfracht mußte von anderen Wasserstraßen genommen werden.

Im wesentlichen waren es immer die gleichen ostpreußischen Häfen, die Austauschbeziehungen mit Hafenplätzen im Innern des Reiches unterhielten. Der Kreis der in den letzten Jahren in den Durchgangsschiffsverkehr hineinbezogenen mitteldeutschen Hafenplätze hat sich dagegen erheblich erweitert. In welchen Verkehrsbeziehungen und zwischen welchen Hafenplätzen in den letzten Jahren Binnenschiffsverbindungen bestanden, veranschaulichen folgende Gegenüberstellungen

#### Transporte gingen

- |      |  |   |
|------|--|---|
| 1928 | von Königsberg und Kallwehlen<br>in der Gegenrichtung<br>von Rüdersdorf, Fürstenberg/Oder<br>und Morrn   | nach Berlin und Briescht<br><br>nach Königsberg und Tilsit                                  |
| 1929 | von Königsberg<br>in der Gegenrichtung<br>von Neusalz, Belten, Rüdersdorf<br>und Breslau   | nach Berlin und Briescht<br><br>nach Hendebrug, Königsberg,<br>Tilsit und Ragnit            |
| 1930 | von Königsberg und Tilsit<br>in der Gegenrichtung<br>von Wittenberg, Rüdersdorf, Berlin,<br>Al.-Ragul, Fürstenberg/<br>Oder, Belten, Vieh u. Rüstzin   | nach Berlin, Aken, Wittenberg,<br>Riesa<br><br>nach Elbing, Königsberg<br>und Tilsit        |
| 1931 | von Ragnit, Tilsit, Königsberg<br>und Danzig<br>in der Gegenrichtung<br>von Magdeburg, Wittenberg,<br>Schönebeck, Havelberg, Dahlem,<br>Belten, Spandau, Berlin,<br>Kalkberge, Erkner, Stettin,<br>Rüstzin, Fürstenberg und<br>Landsberg | nach Fürstenberg, Berlin,<br>Wittenberg, Riesa<br><br>nach Elbing, Königsberg<br>und Tilsit |

## Transporte gingen

<p>1932 von Ragnit, Tilsit, Königsberg und Marienburg in der Gegenrichtung von Schönebeck, Barby, Torgau, Riesa, Belten, Hennigsdorf, Spandau, Berlin, Kalkberge, Eberswalde, Landsberg, Morrn und Maltitz</p>	<p>nach Dresden, Riesa, Wittenberg und Berlin</p> <p>nach Marienburg Elbing, Königsberg und Tilsit</p>
<p>1933 von Tilsit, Königsberg und Marienburg in der Gegenrichtung von Aken, Berlin, Brandenburg a. S., Eberswalde, Hennigsdorf, Rüstrin, Magdeburg, Meißen, Riesa, Rüdersdorf, Schönebeck, Torgau, Belten</p>	<p>nach Aken, Berlin, Dresden, Zinow, Riesa, Wittenberg und Wittenberge</p> <p>nach Elbing, Königsberg, Tilsit und Rowno.</p>

Die Handelsbeziehungen mit den Häfen der unteren Elbe über den Binnenwasserweg, die in den Friedensjahren zwar nicht bedeutend, aber immerhin erwähnenswert waren und sich in der Kriegszeit ganz erheblich gesteigert hatten, sind nicht wieder aufgenommen worden. Ebenso ist der Verkehr mit dem Stromgebiet der Oder und ihren Nebenflüssen in Pommern eingeschlafen. Maßgebend war in beiden Fällen die bequemere und hinsichtlich der Frachtkosten billigere Verbindung über die See. Den richtungsmäßigen Ablauf des Schiffsverkehrs der beiden ostpreußischen nach den mitteldeutschen Wasserstraßen-Verkehrsbezirken veranschaulichen die Tab. auf S. 104 u. 105.

Die Durchgangsschiffahrt ließ im Jahre 1934 eine fallende Entwicklung erkennen, die in erster Linie durch die mit der Trockenheit zusammenhängende schlechte Wasserführung aller Ströme und besonders der Weichsel in Verbindung stand. Der Verkehr wurde — wie alljährlich — im März aufgenommen, regelmäßig von zwei bis drei Fahrzeugen betrieben, und endete im November. Die Zusammensetzung der Güter entsprach derjenigen der Vorjahre. Nach Ostpreußen gingen fast ausschließlich Baumaterialien; 42 t Steingut, 1 t Salzsäure, 41 t Bleche, 18 t Sirup und 37 t Nähmaschinen wurden an anderen Durchgangsgütern verzeichnet. Die ostpreußischen Versandgüter bestanden in Zellulose und Holz. Nachstehende Übersicht veranschaulicht den Schiffsverkehr im Jahre 1934 und in den ersten Monaten 1935:

### Nach Ostpreußen:

Monat	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit in t	Gesamt-ladung in t	davon:				
				Maften in t	Kalt-ement, Mauersteine in t	Kacheln in t	Salz in t	Sonstige Güter in t
März .....	2	703	313	—	225	14	67	7
April .....	2	691	305	286	—	—	—	18
Mai .....	1	306	114	114	—	—	—	—
Juni .....	4	1 203	517	151	328	40	—	—
Juli .....	1	193	100	—	100	—	—	—
August .....	4	1 270	430	—	316	73	—	41
September .....	1	386	78	—	—	43	—	35
Oktober .....	4	485	—	—	—	—	—	—
November .....	1	318	37	—	—	—	—	37
Insgesamt	20	5 555	1 894	551	967	170	67	138
März 1935 .....	2	661	522	—	—	120	303	99
April 1935 .....	6	1 882	1 357	5	871	9	411	61
Mai 1935 .....	9	2 780	1 804	—	1 055	50	617	82
März bis Mai 1935 ..	17	5 323	3 683	5	1 926	179	1 331	242

### Nach dem Reiche:

Monat	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit in t	Ladung in t	davon:		
				Zellulose in t	Holzzellstoff, Packpapier in t	Schnitt-holz in t
März .....	1	462	230	—	—	230
April .....	3	903	558	508	50	—
Mai .....	3	891	406	406	—	—
Juni .....	2	691	314	314	—	—
Juli .....	2	691	324	324	—	—
August .....	2	691	401	401	—	—
September .....	2	691	366	366	—	—
Oktober .....	5	1 849	1 000	292	41	667
November .....	4	1 546	952	436	—	516
Insgesamt	24	8 415	4 551	3 047	91	1 413
März 1935 .....	2	691	470	470	—	—
April 1935 .....	6	2 085	1 251	745	41	465
Mai 1935 .....	8	2 781	1 688	1 210	—	478
März bis Mai 1935 ..	16	5 557	3 409	2 425	41	943



Bei dem Mangel an Rückfracht und den schlechten Fahrwassertiefen war die Ausnutzung der Tragfähigkeit der beladenen Fahrzeuge bei einer durchschnittlichen Schiffsladung von 118 t in der Richtung nach Ostpreußen 1934 bedeutend geringer als in den Vorjahren. Doch konnte im Juni ausnahmsweise ein Fahrzeug mit 326 t Kalk den Binnenwasserweg ostwärts passieren. Derartig hohe Ladungen würden, sofern ihr Durchgang häufiger möglich wäre, die Durchgangsschiffahrt durchaus rentabel gestalten. Im Spätherbst wurde der Durchgang eines leeren Schiffes mit einer Tragfähigkeit von 628 t gemeldet. In der Richtung nach dem Reiche hielt sich mit 189 t Gütern die durchschnittliche Ladung des einzelnen Schiffes auf der Höhe der Vorjahre.

Begünstigt durch verhältnismäßig gute Fahrwassertiefen hat sich die Güterbewegung über die Durchgangswasserstraßen von und nach Ostpreußen in den ersten Monaten der Schifffahrtsperiode 1935 zufriedenstellend entwickelt. Die durchschnittliche Ladung der nach Ostpreußen gegangenen Schiffe erreichte 216 t, der nach dem Reiche abgefertigten Fahrzeuge 213 t und hat damit alle vorhergehenden Jahre überflügelt. Die Güterbewegung in den ersten drei Monaten hat den Gesamtverkehr des Jahres 1934 bereits überschritten, und es ist anzunehmen, daß bei sich nicht verschlechternden Fahrwasserhältnissen ein Gesamtverkehr im laufenden Jahre von 25 000 t erreicht wird. Entgegen der Entwicklung der Vorjahre war der Güterversand nach Ostpreußen erheblich stärker. Verfrachtet wurden in erster Linie aus Baumaterialien bestehende Güter wie Kalk, Zement, künstliche Mauersteine und Kacheln, deren Bedarf in Ostpreußen infolge reger Bautätigkeit groß ist. Salz kam in Mengen von 1331 t zum Versand. Unter den restlichen Waren befanden sich Lebens- und Genußmittel, Eisenwaren, Steingut und Betriebsstoffe. 2 t Kohle wurden im Mai unter den Versandgütern ausgewiesen. Der zunehmende Verkehr auf dem Binnenwasserwege zwischen Ostpreußen und dem Reiche erbringt den Nachweis eines frachtreichen Anreizes beim Binnenwasserversande.

## Devisenpolitische Fragen und Frachtenlage.

Bei der Behandlung der Frachtenlage und des Frachtenmarktes auf den Durchgangswasserstraßen treten vier Fragen in den Vordergrund der Betrachtungen:

die formalen Erschwerungen der Durchgangsschiffahrt durch die Dazwischenschaltung fremden Hoheitsgebietes,  
der Zustand der Wasserstraßen und seine negativen Wirkungen auf die Abwicklung des Verkehrs,

die Austauschmöglichkeiten von Gütern zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland, und

die Konkurrenzfähigkeit der Binnenschiffahrt mit der Eisenbahn.

Auf die sich aus den Grenz-, Zoll- und Passformalitäten ergebenden Erschwerungen der Schiffahrt, die längere Dauer der Transporte durch Zeitverlust bei den Grenzkontrollen und die bei strenger Einhaltung der Durchgangsbestimmungen über die Nachtbeleuchtung unmögliche Fortsetzung der Fahrt während der Dunkelheit, die beträchtlich erhöhten Frachtkosten und Unmöglichkeit der Aufnahme von Teilladungen auf polnischem Boden ist bereits ausführlich eingegangen worden. Die Untersuchungen des Zustandes der Wasserstraßen hatten eine relativ hohe durchschnittliche Ladung des einzelnen Schiffes ergeben, die etwa 50 v. H. der Tragfähigkeit der Fahrzeuge ausmachte. Die etwas geringeren durchschnittlichen Ladungsmengen der beiden letzten Jahre sind unter Berücksichtigung der geringen Wasserführung, unter der die Schiffahrt aller deutschen Flüsse sehr zu leiden hatte, zu verstehen. Trotzdem war aber doch eine wasserbauliche Vernachlässigung der Weichsel festgestellt worden. Alle diese Momente dürften wesentlich dabei mitgesprochen haben, den Durchgangsschiffsverkehr zu hemmen und in der Höhe der Kriegs- und Vorkriegsjahre nicht aufkommen zu lassen. Sie können aber für den Umfang der Warenbewegung nicht allein ausschlaggebend sein.

Die Höhe des Schiffsverkehrs hängt erheblich von der Konkurrenzfähigkeit des Binnenwasserweges mit dem Schienenwege und der Gestaltung des Frachtenmarktes ab. Die gegenüber der Eisenbahn in der Vorkriegszeit niederen Binnenwassertarife gaben einen ausreichenden frachtlichen Anreiz, den Wasserstraßenweg zu wählen. Die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt mit der Eisenbahn wird unter Berücksichtigung ihrer geringeren Leistungsfähigkeit, der langen durch anhaltende Versommerungen noch gesteigerten Dauer der Transporte und der Wertminderung durch Umschlag und Ableichterung bei einem um 15—20 v. H. geringeren Frachtsatz als derjenige der Eisenbahn gegeben sein. Diese Spanne in den Frachtsätzen der Verkehrsmittel war in der Vorkriegszeit bei verschiedenen Gütern vorhanden. Mit der ständig fortschreitenden Senkung der Massenguttarife der Reichsbahn in den letzten Jahren, insbesondere für Kohle als eines der wichtigsten Transitgüter nach Ostpreußen, wurde diese Spanne nicht nur aus-

geglichen, es trat sogar eine Überschneidung der Tarife ein, die dazu führte, daß die Binnenschiffahrtsfrachten für Kohle heute beträchtlich über den Frachtsätzen der Reichsbahn liegen.

Bei der Frage, welche Güter für Massenguttransporte nach Ostpreußen der Binnenschiffahrt am ehesten zuzuweisen wären, bedarf die Abfaklage für Kohle einer besonderen Untersuchung. Auf die augenblickliche Disharmonie der Kohlentarife zwischen Bahn und Binnenschiffahrt war bereits hingewiesen worden. Nachdem aber der Konkurrenzkampf der Verkehrsmittel entsprechend dem Geiste nationalsozialistischer Wirtschaftsführung beendet und die Frage stärkerer Eingliederung der Flüsse in das ostdeutsche Verkehrsnetz aus volkswirtschaftlichen Gründen akut geworden ist, dürfte eine genaue Analyse der Bedeutung Ostpreußens als Konsumgebiet für Kohle angebracht erscheinen. Der Binnenwassertransport von Kohle steht heute wie früher im Mittelpunkt der Erörterungen über eine stärkere Ingangbringung der Durchgangsschiffahrt, da der gesamte ostpreußische Güterertrag auf dem Schienenwege aus dem Reiche sich zu 60—70 v. H. aus Brennmaterialtransporten (Stein- und Braunkohle) zusammensetzt. Steinkohle überwiegt im ostpreußischen Brennmaterialempfang bei weitem und erreichte im Durchschnitt der letzten Jahre eine Höhe von 1 bis 1,2 Millionen Tonnen. Der bahnwärtige Empfang der ostpreußischen Seehäfen Königsberg, Pillau und Elbing lag unter Berücksichtigung des seewärtigen Einganges von Kohlen aus dem Rhein-Ruhr-Gebiet, England, Belgien und Holland unter dem Empfang des Verkehrsbezirks 1 (Ostpreußen ohne Seehäfen).

Den gesamten bahnwärtigen Empfang von Brennmaterial aus dem Reiche, seinen Anteil am gesamten Gütereingange und die Qualität der Kohle geben folgende Zahlenreihen wieder:

Jahr	Gesamter Brennmat.-Empfang aus dem Reiche in 1000 t	in v. H. des gesamten Eisenbahnempfanges	davon in 1000 t			
			Steinkohle	Braunkohle, -Briketts, -Rots	Steinkohlen-Rots	Steinkohlen-Briketts
1926	1 932	72	1 171	650	77	34
1927	2 236	65	1 492	643	85	16
1928	1 919	64	1 169	642	94	14
1929	2 126	68	1 294	692	119	21
1930	1 407	61	841	484	77	5
1931	1 678	70	1 043	549	80	6
1932	1 493	71	987	482	69	5
1933	1 605	68	1 069	456	75	5

Diese Zahlen zeigen die außerordentliche Höhe des gesamten Kohlenempfanges auf dem Schienenwege in Ostpreußen, der anteilmäßig in den Jahren 1931 und 1932 sieben Zehntel des ostpreußischen Eisenbahngüterempfanges aus dem Reiche ausmachte, 1933 aber auf 68 v. H. zurückging. Die Brennmaterialtransporte kommen in erster Linie aus Oberschlesien und dem brandenburgischen Braunkohlen-

Revier. Braunkohlenbriketts und -Koks werden dann noch aus den Regierungsbezirken Merseburg und Erfurt bezogen. Ruhrkohle erhält Ostpreußen fast ausschließlich auf dem Seewege und nur geringe Mengen qualifizierterer Kohlensorten, wie Anthrazitkohle, werden auf der Eisenbahn nach Ostpreußen verladen. Die Tatsache, daß der weitaus größte Teil der Kohlentransporte aus ostdeutschen Gebieten kommt, die an Wasserstraßen liegen, wird für die ostdeutsche Binnenschifffahrt von großer Bedeutung werden, da mit dem zunehmenden Ausbau der oberen Oder und mit dem Bau des Adolf-Hitler-Kanals das ober-schlesische Grubengebiet unmittelbar an das deutsche Wasserstraßennetz angeschlossen wird.

Einer Analyse des ostpreußischen Steinkohlenempfanges aus den verschiedenen Grubengebieten bedarf es nicht, da 97—99 v. H. der bahnwärtig in Ostpreußen eingegangenen Kohlenmengen aus Oberschlesien kommen. Steinkohlen aus Niederschlesien, die mengenmäßig im Durchschnitt der letzten Jahre sich auf etwa 10 000 t beliefen, und Ruhrkohle in Höhe von jährlich etwa 4000—5000 t blieben völlig hinter dem Empfang aus Oberschlesien zurück. Die gleiche anteilmäßige Höhe am ober-schlesischen Verlande nach Ostpreußen wiesen Steinkohlenbriketts und -Koks auf.

Die polnischen Angaben über die durch Polen transitierten Kohlenmengen weichen von den deutschen ganz erheblich ab. Die polnischen Statistiken führen allerdings nur die insgesamt durch Polen im Transitverkehr gegangenen Kohlentransporte an, bei denen es sich aber fast ausschließlich um Kohle handelt, die aus Deutsch-Oberschlesien nach Ostpreußen geleitet wurde. Nachstehende Zahlenreihen, die den Empfang Ostpreußens von Steinkohle und deren Derivaten nach deutschen und polnischen Statistiken gegenüberstellen, den Anteil des Kohlentransitverkehrs an der gesamten innerpolnischen Kohlenbewegung auf dem Schienenwege nennen und die mittlere Entfernung der im Durchgangsverkehr aus dem Reiche nach Ostpreußen über polnische Strecken gegangenen Kohle angeben, lassen die Differenzen erkennen:

Jahr	Ostpreußens bahnwärtiger Steinkohlenbezug (einschl. -Koks und -Briketts) nach deutschen <sup>9)</sup>   polnischen <sup>10)</sup> Statistiken in 1000 t		Anteil des Kohlentransitverkehrs an der gesamten Kohlenbewegung auf den polnischen Staatsbahnen in v. H. <sup>10)</sup>	Mittlere Entfernung von polnischer Grenzstation zu polnischer Grenzstation in km <sup>10)</sup>
1926	1 282	1 467	5	330
1927	1 593	1 369	5	351
1928	1 277	1 783	6	285
1929	1 434	2 418	8	320
1930	923	1 509	6	328
1931	1 129	1 420	6	337
1932	1 061	1 192	6	368
1933	1 140	1 298	7	365

<sup>9)</sup> Statistik des Deutschen Reiches: Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen.

<sup>10)</sup> „Polska Gospodarcza“ Nr. 48 vom 1. 12. 1934.

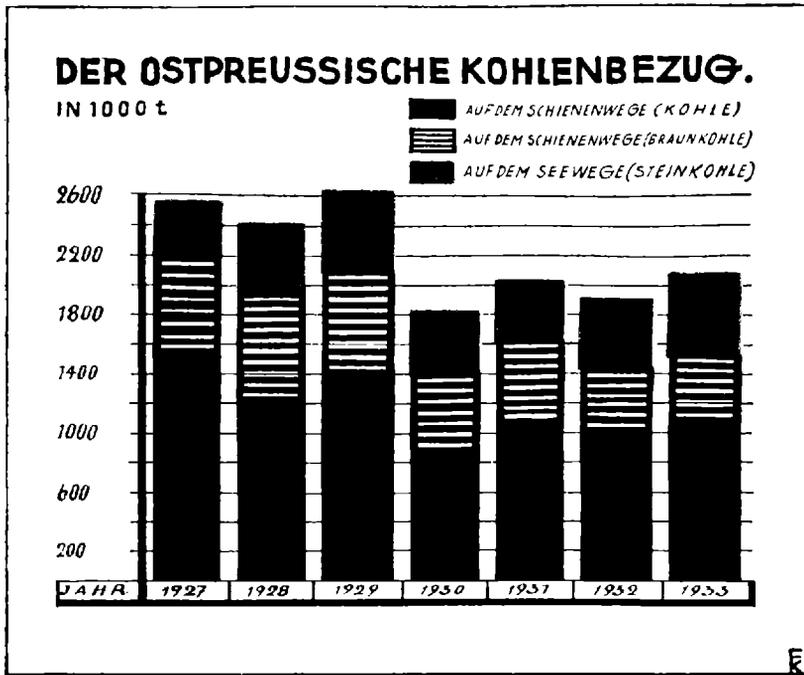
Die zunehmende mittlere Entfernung durch polnisches Gebiet läßt die Tendenz erkennen, Kohlentransporte nach Ostpreußen über die längste polnische Strecke zu leiten. Eine mittlere Entfernung von nur 285 km im Jahre 1928 sprach dafür, daß in diesem Jahre versucht wurde, die Transporte möglichst weit über deutsche Bahnlinien zu lenken. Die Angaben der Bahnverwaltungen beider Länder über die Länge der Durchgangsstrecken stimmen jedoch nicht völlig überein. Den den Polnischen Staatsbahnen (P. K. P. = Polska Koleje Państwowe) zufallenden Frachtanteile werden deutscherseits auf der längsten Korridorstrecke Kottbus—Dl.-Görlitz nur 355 km zugrunde gelegt, während die polnischen Statistiken im Jahre 1933 eine mittlere Entfernung von 365 km angeben. Auf die wertmäßige Höhe des in der deutsch-polnischen Zahlungsbilanz in Erscheinung tretenden Dienstleistungsverkehrs und die an die P. K. P. gezahlten Frachtanteile wird an anderer Stelle eingegangen.

Braunkohlenbriketts kommen in erster Linie aus Brandenburg und den benachbarten Provinzen. Den bahnwärtigen Eingang aus den verschiedenen Produktionsgebieten kennzeichnet folgende Aufgliederung (in 1000 t):

Jahr	Gesamter Braunkohlen- empfang in Ostpreußen	davon aus:		
		Niederschlesien ohne Breslau	Brandenburg ohne Berlin	dem Reg.-Bez. Merseburg und Erfurt
1926	650	202	320	128
1927	643	241	257	141
1928	642	215	228	199
1929	692	174	290	227
1930	484	122	221	141
1931	549	158	250	141
1932	432	112	220	100
1933	456	126	221	109

Diese Zahlen zeigen trotz größeren Abjages im letzten Jahre die Tendenz rückgängigen Verbrauchs von Braunkohlenbriketts in Ostpreußen. 1933 belief sich der Eingang auf nur etwa 66 v. H. des Bedarfs von 1929.

Obwohl eine Ableitung der jeewärtig aus Westdeutschland bezogenen Kohlenmengen über den Binnenschiffahrtsweg, die nach der Fertigstellung des Mittellandkanals durchaus möglich wäre, kaum in Frage kommen dürfte, seien der Vollständigkeit halber hier noch die auf dem Seewege nach Ostpreußen gelangten Kohlenmengen einer Be-



trachtung unterzogen. Bahn- und seewärtig nach Ostpreußen verfrachtete Kohlen stellen den Gesamtverbrauch der Provinz dar. Die aus Danzig auf dem Binnenwasserwege in das ostpreußische Hinterland verschifften Kohlenmengen, die sich im Durchschnitt der letzten Jahre auf 25 000 t belaufen, spielen keine Rolle. Ein Weiterverfracht in Ostpreußen eingegangener Kohle nach dem Auslande findet nur in Mengen statt, die unter dem Eingange aus Danzig liegen.

Das über die Seegrenze nach Ostpreußen gelangte Brennmaterial, bei dem es sich zum weitaus größten Teile um Steinkohle handelt, kommt vorwiegend aus dem Auslande, wobei aber berücksichtigt werden muß, daß die über holländische Häfen geleitete Ruhrkohle in den Statistiken als Auslandskohle ausgewiesen wird. Eine Trennung nach Produktionsgebieten — nicht nach Seeverandhäfen — ergibt dagegen einen weitaus größeren Empfang von Inlands- als von Auslandskohle. Nicht unbedeutende Kohlentransporte kommen aus England und aus Belgien. Englische und überhaupt westeuropäische Kohle hat sich aus dem Grunde zu behaupten und ihren Absatz in den letzten Jahren noch sogar zu steigern vermocht, weil die Seefrachten überaus gering sind und noch unter den an sich schon äußerst geringen Ausnahmekohlenfrachten der Reichsbahn liegen. Den Gesamtablauf des ostpreußischen Kohlenverkehrs nach bahn- und seewärtigem Eingange widerspiegeln nachstehende Zahlenreihen (in 1000 t):

Jahr	Bahn- und seemärtiger Gesamt- empfang	d a b o n :			
		auf dem S h i e n e n - w e g e	in v. H. des Gesamt- empfanges	auf dem S e e w e g e	in v. H. des Gesamt- empfanges
1927	2 589	2 236	86	353	14
1928	2 422	1 919	79	503	21
1929	2 662	2 126	80	536	20
1930	1 833	1 407	77	426	23
1931	2 085	1 678	81	407	19
1932	1 953	1 493	76	460	24
1933	2 159	1 605	74	554	26

Diese Zahlen lassen die Tendenz steigenden Abzuges westeuropäischer Kohle erkennen, die nur aus der Billigkeit der Seefrachten erklärt werden kann. Die Schiffsfracht je Tonne Ruhrkohle einschließlich der Umschlagskosten in Rotterdam beläuft sich auf 5,50 bis 6,— RM. Für englische Kohle werden im Durchschnitt je Tonne 6,5 s = 4,— RM. Fracht gezahlt. Demgegenüber erreicht die Eisenbahnfracht für Gas- kohle aus dem Ruhrgebiet nach Königsberg rund 21,— RM. Die Frachten aus dem oberschleifischen Grubengebiet nach ostpreußischen Versandstationen schwanken zwischen 10,60 RM. und 11,40 RM. Im einzelnen haben die nach dem Ausnahmetarif 6 B 12 errechneten Tarife folgende Höhe:

	Ostpreußischer Empfangsort	Entfernung km	Frachtenhöhe RM.
Von Gleiwitz-Beuthen nach	Marienwerder	488	10,60
	Marienburg	526	10,80
	Elbing	555	10,90
	Königsberg	663	11,20
	Elfsit	743	11,40

Ist der ostpreußische Kohlenbezug aus dem Waldenburger Grubengebiet auch relativ gering, so seien hier doch zum Vergleich die Frachtsätze herangezogen, die auf Grund des Ausnahmetarif 6 B 1 errechnet sind.

	Von Waldenburg (oberer Bahnhof)		Von Neurode (Ruhengrube)	
	km	Frachtsatz RM.	km	Frachtsatz RM.
nach Marienwerder	460	11,20	489	11,70
Marienburg	498	11,90	527	12,10
Elbing	527	12,10	556	12,40
Königsberg	635	13,—	664	13,30
Elfsit	715	13,70	744	14,—

Schließlich seien hier noch die Frachtsätze für Braunkohlenbriketts aus den märkischen Produktionsgebieten, aus denen vor dem Kriege Briketts in erster Linie auf dem Binnenwasserwege bezogen wurden, angegeben und das Bild der Frachtenlage für Brennmaterialtransporte auf dem Schienenwege vervollständigt. Der Berechnung nach dem Ausnahmetarif 6 D 14 ist als Versandort Senftenberg in der Lausitz zugrunde gelegt. Der Frachtsatz je Tonne erreicht nach Marienwerder (485 km) 10,60 RM., nach Marienburg (500 km) 10,70 RM., nach Elbing (529 km) 10,80 RM., nach Königsberg (647 km) 11,10 RM. und nach Tilsit (741 km) 11,40 RM.

Die Frage nach der technischen Durchführbarkeit von Kohlenverfrachtungen größeren Stils über die Binnenwasserstraßen aus Oberschlesien nach Ostpreußen muß durchaus bejaht werden. Leidet die Ober auch in ihrem Oberlaufe häufig an unzulänglicher Wasserführung, so betrug der Anteil der Wasserverfrachtungen am gesamten ober-schlesischen Hauptbahnversande von Kohle, Koks und Briketts im Jahre 1933 doch noch 9,3 v. H. oder 1,3 Millionen Tonnen<sup>11)</sup>. Der Wasserversand ist gegenüber der Vorkriegszeit gestiegen und schwankte in den Nachkriegsjahren zwischen 9,3 und 19,9 v. H. Die durch die Trockenheit bedingte schlechte Schiffbarkeit der Ober in den letzten Jahren hat den Wasserversandanteil von 11,9 v. H. im Jahre 1931 über 10,7 v. H. 1932 auf 9,3 v. H. 1933 abfallen lassen. Mit zunehmendem Ausbau der Ober und mit der Fertigstellung des Adolf-Hitler-Kanals wird eine beträchtliche Verbilligung der Vorfahrt, die von der Grube bis zum Verladehafen Kosel ab 1. Januar 1934 2,06 RM. beträgt, eintreten. Nach der Inbetriebnahme des Kanals werden die Verladungen unmittelbar im Grubengebiet vorgenommen werden.

Der Binnenwasserfrachtsatz von Kosel nach Königsberg kann mit etwa 15,— RM. angenommen werden, so daß die Gesamtfracht auf diesem kombinierten Bahn-Binnenwasser-Wege etwa 17,— bis 17,50 RM. betragen wird. Die Schiffsfrachten schwanken natürlich entsprechend der Fahrwassertiefe und werden bei gutem Wasserstande und größtmöglicher Ausnutzung des Laderaumes wie bei einiger Rückfracht diese Höhe nicht ganz erreichen. Eine Konkurrenzmöglichkeit zwischen Bahn und Binnen-schiffahrt ist bei der gegenwärtigen Frachtenlage in keiner Weise gegeben. Die Frage nach der Höhe der Beförderungselbstkosten der Reichsbahn sei hier nicht untersucht. Doch ist bei einer Betrachtung des Frachtenmarktes das devisenpolitische Moment zu berücksichtigen und der relativ hohe Frachtenanteil in Betracht zu ziehen, den die Polnischen Staatsbahnen für ihre Transportleistungen im Korridorgebiet erhalten. Nach polnischen Angaben stellen die aus dem Durchgangsverkehr durch Pommerellen nach Polen fließenden Summen den größten Aktivposten im Dienstleistungsverkehr der deutsch-polnischen Zahlungsbilanz dar. Die Höhe dieser den P. R. P. für Dienstleistungen überwiesenen Beträge wird verschieden angenommen

<sup>11)</sup> „Oberschlesische Brennstoffverfrachtungen auf der Ober“ von Dr. F. Kugler in „An der Ober“ Nr. 10, Jahrgang 1934.

und die Summen, wie sie sich aus den folgenden Gegenüberstellungen ergeben, differieren ganz erheblich:

Jahr	Nach deutschen   polnischen Schätzungen		Nach Angaben der Reichsbahndirektion Osten in Mill. Zloty
	in Mill. RM. <sup>12)</sup>	in Mill. Zloty <sup>13)</sup>	
1930	53	115	....
1931	38	85	72,111
1932	27	60	56,738
1933	..	42	58,269
1934	..	..	67,849

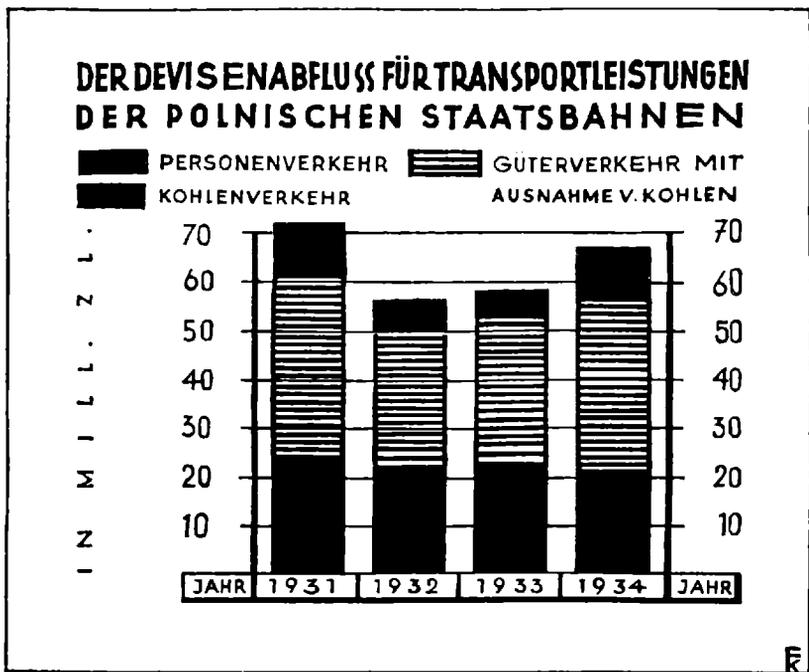
Die beiden ersten Zahlenreihen stellen lediglich Schätzungen dar und enthalten den gesamten Zahlungsabfluß für Dienstleistungen einschließlich der bis 1931 nicht unerheblichen, sich aus der Saisonwanderung und dem Touristenverkehr ergebenden Geldabgänge, die aber seit dem Aufhören der Sachfengängerei nicht ins Gewicht fallen. Diese Zahlen sind nicht exakt vergleichbar mit den Angaben der Reichsbahndirektion Osten, die den einzig sicheren Maßstab für die tatsächliche Höhe der den P. A. P. gezahlten Frachtparteilen für den gesamten Transitverkehr geben. Die Summen lassen mit der Zunahme der Krise eine ganz erheblich rückgängige Bewegung des Transitverkehrs und mit der 1933 einsetzenden Belebung der deutschen Wirtschaft und des stärkeren Güterverkehrs nach Ostpreußen eine Zunahme der von der Deutschen Reichsbahn den Polnischen Staatsbahnen überwiesenen Frachtparteile erkennen.

Die in den folgenden Gegenüberstellungen durchgeführte Aufgliederung der Frachtparteile ergibt, daß im Höchstfalle nur 15 v. H. der gesamten Überweisungen auf den Personenverkehr und rund 40 v. H. auf den Kohlenverkehr entfallen. Die Deutsche Reichsbahn hat in den letzten Jahren folgende Summen gezahlt (in Millionen Zl.):

Jahr	für den gesamten Korridorverkehr in beiden Richtungen	i n e i n z e l n e n :		
		für den Personen- verkehr	für den gesamten Güterverkehr	dabon für den Kohlen- verkehr
1931	72,111	9,596	62,515	24,748
1932	56,738	7,216	49,522	22,085
1933	58,269	7,947	50,322	22,824
1934	67,849	10,356	57,493	21,806

<sup>12)</sup> „Die deutsche Zahlungsbilanz nach Ländern“. Sonderhefte zu „Wirtschaft und Statistik“, 1934, Nr. 11.

<sup>13)</sup> „Die deutsch-polnische Handels- und Zahlungsbilanz“, „Polska Gospodarcza“, 1934, Nr. 36.



Die 1934 gegenüber den Vorjahren zutage getretene starke Erhöhung der polnischen Anteile im Personenverkehr ist auf die Einführung der Ostpreußenrückfahrkarte und einiger anderer Sonderermäßigungen von und nach Ostpreußen zurückzuführen. Die Zunahme des Güterfrachtanteiles hängt mit der allgemeinen Verkehrssteigerung auf deutschen Strecken zusammen.

Die am stärksten im Personenverkehr in Anspruch genommene Transitstrecke läuft über Schneidemühl—Girschau—Marienburg, im Güterverkehr über Oppeln—Kostau—Dt.-Eylau. Für den privilegierten Personenverkehr und den Güterverkehr nach Ostpreußen sind folgende Bahnlinien vorgesehen:

1. Gr.-Boschpol—Marienburg,
2. Girschau—Marienburg,
3. Schneidemühl—Dt.-Eylau,
4. Neu-Bentschen—Dt.-Eylau.

Dem Personenverkehr dient nur die Strecke Breslau—Korsens—Bosen—Dt.-Eylau, dem Güterverkehr nur die Strecken

- Oppeln—Kostau—Gnesen—Thorn—Dt.-Eylau,  
 Ols—Trenhan—Gnesen—Dt.-Eylau,  
 Glogau—Fraustadt—Gnesen—Dt.-Eylau.



Während auf der westlichen Korridorseite für den Personenverkehr fünf, für den Güterverkehr sieben Grenzübergänge in Frage kommen, sammelt sich der Verkehr an der ostpreussischen Grenze an den beiden Übergängen Marienburg und St.-Enlau. Die Höhe des Güterverkehrs über die einzelnen Durchgangsstrecken läßt sich für die Jahre 1932 und 1933 nach polnischen Statistiken<sup>14)</sup> in folgender Verteilung erfassen (in 1000 t):

<sup>14)</sup> Zestawienie Ogólne Przewozu Towarów na P.K.P., 1932 und 1933.

Durchgangsstrecke	1933			1932		
	Gesamt- verkehr	d a b o n		Gesamt- verkehr	d a b o n	
		nach Ostpr.	nach dem Reiche		nach Ostpr.	nach dem Reiche
Gr.-Boschpol-Marienburg	18,9	8,5	10,4	20,8	6,1	14,7
Firchau-Marienburg . . .	881,1	743,0	138,1	751,7	612,9	138,8
Schneidemühl - Dt.-Eylau	195,0	98,4	96,5	164,2	88,9	75,3
Neu-Bentschen - Dt.-Eylau	346,1	299,8	46,3	312,3	278,4	33,9
Fraustadt - Dt.-Eylau . . .	112,5	108,8	3,7	102,3	98,4	3,8
Frehnan - Dt.-Eylau . . .	62,4	58,5	3,9	57,4	54,1	3,4
Kostau - Dt.-Eylau . . . . .	1 224,5	1 210,6	13,8	1 171,2	1 162,6	8,7
Insgesamt	2 840,5	2 527,7	312,8	2 580,0	2 301,3	279,7

Diese Aufgliederung hält die Tatsache fest, daß die längste Korridordurchgangsstrecke den größten Verkehr aufweist, obwohl gerade die ostdeutschen Wasserstraßen — Oder, Warthe, Nege, Weichsel — für den Warenverkehr nach Ostpreußen aus Oberschlesien einen guten Transportweg darstellen.

Die Bedeutung Polens als Transitland besteht in erster Linie in der Vermittlung des Verkehrs zwischen Ostpreußen und dem Reiche. Im Vergleich zu diesem Verkehr sind die übrigen zwischen den südost- und mitteleuropäischen Ländern über das polnische Eisenbahnnetz nach Danzig und Gdingen laufenden Verkehrsstränge, die seit 1932 eine sehr starke Schrumpfung erfahren haben, bedeutungslos geworden. Die Höhe des gesamten Polen durchquerenden Transitverkehrs und den Anteil des Ostpreußenverkehrs geben folgende Zahlenreihen wieder:

Jahr	gesamter polnischer Transit- verkehr in 1000 t <sup>15)</sup>	d a b o n:			
		Ostpreußen- verkehr in 1000 t <sup>15)</sup>	in v. H. des Gesamt- verkehrs	gewöhnlicher Transit in 1000 t <sup>15)</sup>	in v. H. des Gesamt- verkehrs
1928	5 608	4 261	76	1 347	24
1929	5 739	4 604	80	1 135	20
1930	5 199	3 430	66	1 769	34
1931	5 270	2 992	57	2 278	43
1932	3 265	2 580	79	685	21
1933	3 486	2 841	82	645	18
1934	4 054	3 357	83	697	17

Wenn auch der Verkehr von und nach Ostpreußen in den letzten Jahren unter der Wirkung der Wirtschaftskrise zurückgegangen ist, so sind doch die Schwankungen gegenüber der Schrumpfung des übrigen Transitverkehrs unerheblich.

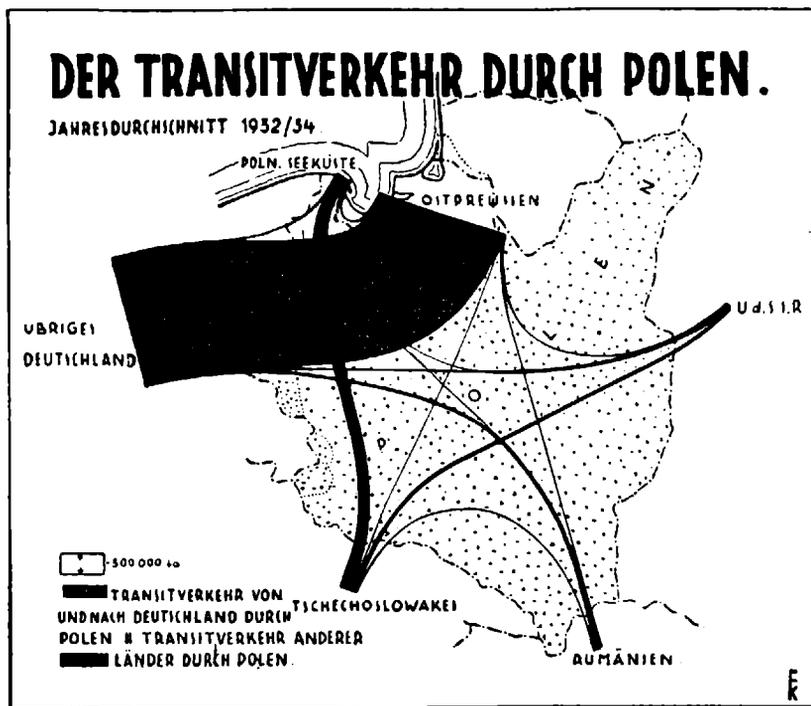
<sup>15)</sup> Wiadomości Statystyczne, Jg. 1935, S. 293.

Mit 83 v. H. des gesamten, über polnische Bahnen sich abwickelnden Transitverkehrs hat die Eisenbahngüterbewegung von und nach Ostpreußen 1934 den höchsten Anteil erreicht. Der Durchgangsverkehr ist „privilegiert“, d. h. für auf diesem Wege beförderte Waren werden die im polnischen Inlande geltenden hohen Tariffätze berechnet, um mit ihren Überschüssen die als Kampftarife gegen die deutschen Häfen zu wertenden Ausnahmetarife für Warentransporte zwischen der polnischen Seeküste und dem europäischen Hinterlande drücken zu können. Der polnische Strecken berührende Transitverkehr spielte sich in den verschiedensten Relationen ab, die in nachstehender, beide Richtungen erfassender Aufgliederung zum Ausdruck kommen (in 1000 t):

	1932	1933	1934	Jahres- durch- schnitt 1932/34
Gesamtverkehr .....	3 265	3 486	4 054	3 602
davon:				
Reich—Ostpreußen .....	2 580	2 840	3 357	2 926
Reich—Rußland .....	172	78	50	100
Reich—Rumänien .....	109	57	90	85
Reich—polnische Seeküste .....	26	19	19	21
Ostpreußen—Rumänien .....	25	8	5	13
Ostpreußen—Rußland .....	1	—	2	1
Ostpreußen—Tschechoslowakei .....	2	1	4	2
Ostpreußen—polnische Seeküste .....	15	20	21	19
Tschechoslowakei—Rußland .....	110	87	29	75
Tschechoslowakei—Rumänien .....	74	37	31	47
Tschechoslowakei—polnische Seeküste .....	98	259	378	245
Polnische Seeküste—Rumänien .....	37	57	67	54
Polnische Seeküste—Rußland .....	16	23	1	13

Diese Zahlen zeigen deutlich, daß der Ostpreußenverkehr und der Verkehr Deutschlands mit anderen Ländern über Polen die weitaus wichtigste Rolle im polnischen Durchgangsverkehr spielt und im Durchschnitt der letzten Jahre 88 v. H. betrug. Die aus Transportleistungen der polnischen Staatsbahnen aus dem Auslande nach Polen fließenden Summen setzen sich unter Berücksichtigung der hohen Tarife für den privilegierten Transitverkehr zu mehr als neun Zehntel aus Frachtanteilen der Deutschen Reichsbahn zusammen.

Genauere Untersuchungen über die Höhe der für den Transport ober-schlesischer Kohle nach Ostpreußen den P. K. P. gezahlten Frachtanteilen lassen sich nach deutschen wie nach polnischen Angaben in den verschiedensten Richtungen anstellen. Die Angaben der beiden Eisenbahnverwaltungen über die Höhe der gezahlten Frachtanteile differieren nur unwesentlich. Das Übereinstimmen der wertmäßigen, bei gleichzeitigem erheblichen Unterschied der mengenmäßigen Zahlen läßt auf Ungenauigkeiten in der polnischen Statistik schließen. Entsprechend



der Höhe des oberschlesischen Kohlenbezuges überwiegen die Frachtanteile für Kohlentransporte auf der Strecke Kostaу—Dt.-Eylau. Für die Kohlenbeförderung über die anderen fünf Strecken sind die Frachtanteile relativ gering. Eine Untersuchung der wert- und mengenmäßigen Höhe des oberschlesisch-ostpreußischen Kohlenverkehrs und seines Anteiles an der innerpolnischen Kohlenbeförderung läßt die interessante Tatsache erkennen, daß die Einkünfte der P. K. P. aus dem Kohlentransitverkehr doppelt so hoch sind als der mengenmäßige Anteil. Die Gegenüberstellung der verschiedenen Angaben zeigt folgendes Bild:

Jahr	Frachtanteile ans dem Kohlentransitverkehr in Mill. Bloth			Anteil am gesamten Kohlenverkehr der P. K. P. in v. H.	
	nach deutschen Angaben	dabon auf der Durchgangsstrecke Kostaу—Dt.-Eylau	nach poln. Angaben	wertmäßig am Frachtein-gang	mengenmäßig am Kohlen-verkehr
1930	....	....	25,164	10	6
1931	24,748	16,140	23,920	9	6
1932	22,085	16,258	21,095	11	6
1933	22,824	16,765	22,925	13	7
1934	21,806	16,092	....	..	..

Der bedeutend höhere Wertanteil des Kohlentranfitverkehrs an den Frachtingängen gegenüber dem mengenmäßigen Anteil am gesamten polnischen Kohlenverkehr erklärt sich aus den Bestrebungen der polnischen Tarifpolitik, die unter den Selbstkosten liegenden Sätze für Beförderung von Exportkohle durch höhere Tarife im innerpolnischen Kohlenverkehr und im Kohlentranfitverkehr auszugleichen. Die hohen Beförderungssätze für Kohle auf den Durchgangstrecken ermöglichen somit zum Teil die Ausfuhr schlesischer Exportkohle über Gdingen.

Hinsichtlich der Höhe des tonnenkilometrischen Frachtsatzes für Kohle über die Durchgangstrecken liegen von polnischer Seite Berechnungen des Ingenieurs Sztolzman vor; doch ist der zugrunde gelegte Tariffuß von 2,78 Gr.<sup>10)</sup> bedeutend zu niedrig angesetzt und entspricht auch trotz der inzwischen erfolgten Kohlentarifermäßigung vom 1. November 1934 in keiner Weise den augenblicklich gezahlten Tariffüßen. Die tonnenkilometrischen Sätze schwanken nach dem Tariffußstande vom 1. Januar 1935 zwischen 3,79 Gr. und 7,73 Gr. und erreichen nach Angaben der Reichsbahndirektion Ostn auf den einzelnen Durchgangstrecken folgende Höhe:

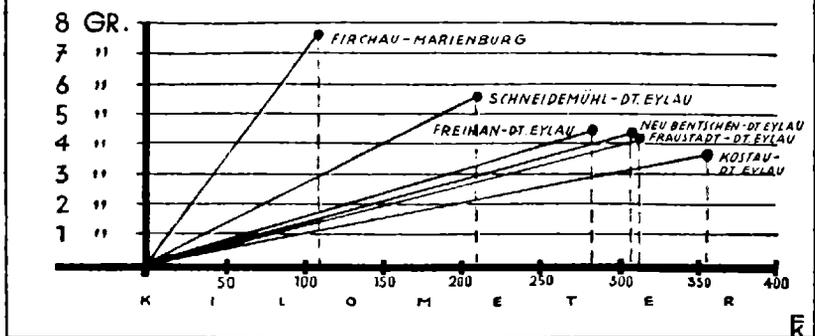
Durchgangstrecke	km	tkm Satz	Tariffuß für die gesamte Strecke je t	
			in Gl.	in RM.
Kostau—Dt.-Ehrlau .....	355	3,79 Gr.	13,45	6,32
Frehhan—Dt.-Ehrlau .....	284	4,47 "	12,69	5,96
Fraustadt—Dt.-Ehrlau .....	311	4,15 "	12,90	6,06
Neu-Ventschen—Dt.-Ehrlau ...	307	4,17 "	12,80	6,01
Schneidemühl—Dt.-Ehrlau ...	210	5,57 "	11,69	5,49
Firchau—Marienburg .....	128	7,73 "	9,50	4,46

Die starke Progression der tonnenkilometrischen Sätze in Polen bei abnehmender Entfernung ist auffallend.

Während auf der Strecke Kostau—Dt.-Ehrlau je Tonne und Kilometer für Steinkohle 3,79 Gr. = 1,78 Rpf. gezahlt werden, belaufen sich die Sätze für die gesamte Strecke von Gleiwitz/Beuthen nach Marienwerder auf 2,17 Rpf., nach Marienburg auf 2,05 Rpf., nach Elbing auf 1,96 Rpf., nach Königsberg auf 1,72 Rpf. und nach Tilsit auf 1,53 Rpf. Beim Transport von Kohle nach dem nördlichen Provinzteil liegen bei den relativ hohen polnischen Sätzen und den verhältnismäßig niedrigen deutschen Ausnahmetarifen die polnischen Sätze über den deutschen. Die tonnenkilometrischen Sätze auf den Durchgangstrecken für Staubkohlen weichen nicht wesentlich von den für Steinkohlen gezahlten Beträgen ab. Sie schwanken zwischen 3,50 Gr. beim Transport über die Strecke Kostau—Dt.-Ehrlau und 7,08 Gr. beim Transport über die kürzeste Korridorstrecke Firchau—Marienburg.

<sup>10)</sup> „Die Tarifpolitik der polnischen Eisenbahnen“ von Dr. P. S. Serraphim in „Oberschlesische Wirtschaft“, 1931, Heft 5.

## DIE PROGRESSIVE STEIGERUNG DER TONNEN- KILOMETRISCHEN SÄTZE AUF DEN POLNISCHEN DURCHGANGSSTRECKEN BEI ABNEHMENDER ENTFERNUNG.



Für im Transitverkehr aus Deutsch-Oberschlesien nach Ostpreußen beförderte Kohle betragen die tonnenkilometrischen Sätze 3,79 Gr., während beim Export polnischer Kohle über die Seeküste je Tonne und Kilometer nur 1,18 Gr. zur Berechnung kommen. Nach der unten genannten Quelle betragen die Beförderungselbstkosten jedoch 2,46 Gr. Nichts zeichnet deutlicher die unterschiedliche tarifmäßige Behandlung der polnischen und der deutschen Kohlentransporte als die Tatsache, daß die Tariffähigkeit für deutsche Transittkohle auf der 355 km langen Strecke Kostau—Dt.=Eylau eine Höhe von 13,45 Zl., für polnische Exportkohle auf der 610 km langen Bahnlinie Rattowitz—Danzig/Gdingen nur eine Höhe von 7,20 Zl. erreichen. Die Kohlentransporte nach Ostpreußen wie nach der Seeküste laufen zum Teil über die gleichen Bahnen. In tarifmäßiger Hinsicht wird überdies Gdingen trotz seiner um 20 km größeren Entfernung für alle Güter Danzig gleichgesetzt.

Die oben errechneten Zahlen ergeben einen an die P. K. P. abzuführenden Frachtanteil von 6,32 RM. je Tonne Kohle auf der längsten und von 4,46 RM. auf der kürzesten Korridorstrecke gegenüber nur 0,50 RM. Schiffsabgaben und Schleusengebühren beim Transport über die Durchgangswasserstraßen. Der Einsatz dieser 6,32 RM. für Ausnahmetarife der Binnenschifffahrt würde einen Ausgleich der Eisenbahn- und Binnenwasserfrachten mit sich bringen und die Rentabilität

der Kohlentransporte über den Flußweg gewährleisten. Die Lage der ostdeutschen Binnenschifffahrt würde damit zweifellos mit einem Schlage geändert werden.

Schließlich sei noch die Frachtenlage beim Bezuge Waldenburger Kohle einer Untersuchung unterzogen, die trotz höherer Anlauffracht ein günstigeres Bild ergibt. Die Vorfracht von Waldenburg nach dem Ober-Hafen Maltzsch beläuft sich nach dem Stande von 1934 auf 4,22 RM. je Tonne; der Beförderungssatz von Maltzsch nach Ostpreußen auf dem Flußwege kann auf 13 RM. veranschlagt werden. Gegenüber einem um 6,50 RM. höheren Frachtsatz beim kombinierten Bahn-Binnenwasser-Transport von Oberschlesien nach Ostpreußen liegen die Beförderungskosten für Waldenburger Kohle nur um etwa 4 RM. über den Kohlenausnahmetarifen der Reichsbahn.

Die Frachtläge für Braunlohlenbriketts aus den märkischen Produktionsgebieten erreichen auf den Bahnen wie auf dem Binnenwasserwege etwa die gleiche Höhe. Die Binnenwassertarife werden, sofern jede Rückfracht fehlt, auf etwa 12 RM., bei voller Rückfracht auf etwa 7 RM. angegeben.

Vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus gesehen — Kohlenausnahmetarife der Reichsbahn, Zahlung von Frachtanteilen für Transportleistungen an die Polnischen Staatsbahnen — ist der Binnenwassertransport nur zu empfehlen. Die gegenüber der Eisenbahn längere Beförderungsdauer muß unter Berücksichtigung der Produktivität des Binnenwasserverbandes in Kauf genommen werden.

Die sehr erhebliche frachtliche Differenz zwischen Bahn und Binnenschifffahrt bei Zelluloseverladungen läßt seit einigen Jahren in zunehmendem Maße den Flußweg für Verfrachtungen von Zellulose nach dem Reich in Anspruch nehmen. Zellulose wird alljährlich in großen Mengen nach dem Reiche und dem Auslande versandt und hierbei in erster Linie der Seeweg benutzt. Bei der außerordentlichen Höhe der Eisenbahnfrachten bleibt der Bahnversand erheblich unter den Verfrachtungen auf dem Seewege. Die mengenmäßige Zusammenfassung der Zellulosetransporte nach dem Reiche und die Art ihrer Beförderung veranschaulichen folgende Übersichten (in 1000 t):

Jahr	Gesamtversand	davon auf dem		
		Binnenwasserweg	Seeweg	Schienerweg
1930	111	1,5	91	18
1931	108	2,2	88	18
1932	111	3,4	95	13
1933	139	5,6	111	22

Der Versand nach dem Auslande — vornehmlich nach den westeuropäischen Staaten — spielt hierbei keine Rolle, da er sich aus-

schließlich über den Seeweg abwickelt. Er betrug im Durchschnitt der drei letzten Jahre 105 000 t. Von den nach den deutschen Nordseehäfen versandten Zellulosemengen wird ein Teil nach dem Auslande weitergeleitet.

Eine Gegenüberstellung der Zellulose-Frachtätze der verschiedenen Verkehrsmittel läßt einen sehr großen frachtlichen Anreiz für Binnenwassertransporte erkennen. Wenn der Zelluloseversand über die Binnenwasserstraßen trotz der von Jahr zu Jahr sich steigenden Mengen in nicht noch größerem Maße aufgenommen wurde, so lag es daran, daß die schlechten Fahrwasserhältnisse der letzten Jahre den Seeweg vorziehen ließen. Doch wird zwischen den Memel- und den Elbehäfen ein ständiger Flußdienst aufrechterhalten. Die Seefracht von Königsberg nach Hamburg beträgt im Durchschnitt je Tonne 10 RM., wird aber dann durch den Umschlag und Weiterversand in das Hinterland der Nordseehäfen verteuert. Den Binnenschiffsfrachten bei direktem Transporte ohne Umschlag seien die Eisenbahnfrachten gegenübergestellt, um so die Differenz in den Tarifen der beiden Transportmittel sichtbar hervortreten zu lassen. Es betragen die Frachtätze je Tonne Zellulose:

	auf dem Flußwege	auf dem Schienwege	
	<i>RM</i>	km	<i>RM</i>
Von Tilsit nach Berlin.....	10,00—11,00	715	35,60
Von Tilsit nach Bitterberg.....	12,50—13,00	811	37,60
Von Tilsit nach Riesa/Sa.....	12,00—13,50	807	37,60
Von Tilsit nach Aken/Elbe.....	10,50—11,00	870	38,40
Von Tilsit nach Dresden.....	12,00—15,00	828	37,80

Der Berechnung der Bahnfrachten ist Braunholz und Schrenzpapier der Klasse C zugrunde gelegt. Die Binnenwassertarife für Zellulose von Königsberg nach den oben genannten Orten werden kaum wesentlich von den ab Tilsit berechneten abweichen und je nach der Ausnutzung des Laderaumes um die untere Grenze dieser Sätze schwanken.

Erheblich unter den Bahntarifen liegen auch die Sätze für Steingut- und Glaswaren, die von Berlin nach Königsberg mit 8 RM. angegeben werden, während die Bahnfracht für einfaches Steingutgeschirr 17,80 RM., für Steingutwaren besserer Ausführung 38,30 RM. beträgt.

Wenn auch die Schiffsfrachten mitunter bedeutend schwanken und je nach der Ausnutzung des Laderaumes bisweilen um 25—30 v. H. niedriger oder höher liegen, so seien doch hier die Frachten der beiden Verkehrsmittel für verschiedene andere Güter gegenübergestellt, aus denen die Rentabilität der Beförderung auf dem Flußwege ersichtlich ist.

Es wurden gezahlt:

	auf dem Binnen- wasserwege <i>R.M.</i>	auf dem Bahnwege <i>R.M.</i>
je t Salz von Berlin nach Königsberg .....	8,00—10,—	17,80
je t Schnittholz von Königsberg nach Berlin ....	12,00—13,00	17,60
je t Rundholz von Königsberg nach Berlin ....	12,00—13,00	17,80
je t Ziegelsteine von Landsberg a. W. nach Königs- berg .....	8,00—10,00	15,20
je t Kalk von Müdersdorf bei Berlin nach Königs- berg .....	12,00—13,00	13,90
je t Zement von Müdersdorf bei Berlin nach Königsberg .....	12,00—13,00	AT 4 D 11 17,40

Diese Gegenüberstellungen erbringen den Nachweis einer erheblich geringeren Binnenschiffsfracht, die in ausreichendem Maße einen Anreiz zur stärkeren Inanspruchnahme des Flußweges geben könnte. Die Steigerung des Stückgutverkehrs in den letzten Jahren weist darauf hin, daß auch hochwertige Güter in zunehmendem Umfange dem Schiffs-transport anvertraut werden. Die Frachtdifferenz bei Stückgut ist zu- gunsten der Binnenschifffahrt bedeutend größer als bei Massengütern. Als Binnenwasserbeförderungssatz werden für Stückgüter von Mittel- deutschland nach Ostpreußen 10 bis 12 RM. angegeben. Mit der im Herbst 1935 beabsichtigten Fertigstellung des Umschlaghafens Dt.-Ufsh, der als größter und modernster nordostdeutscher Binnenhafen eine ungefähre jährliche Umschlagskapazität von rund 250 000 t aufzuweisen hat, wird die Frachtenlage von und nach Ostpreußen durch die Mög- lichkeit des Ladens und Löschens an der westlichen Korridorgrenze eine ganz erhebliche Verbesserung erfahren.

Der Binnenwasserverkehr von Königsberg nach Kurzebrack hat sich als durchaus rentabel erwiesen. Die Frachtsätze zwischen diesen beiden Häfen betragen für Kohlen 3,50 RM., für Getreide 4 bis 5 RM., für Getreide von Marienburg nach Königsberg 3,00 RM.

Die Möglichkeit verbilligter Binnenschiffsbeförderung für einige Güter nach und aus dem Reiche ist durch die Frachterstattung im Rahmen der Ostpreußenhilfe gegeben, für die die Verladung von mindestens 25 t je Schiff die Voraussetzung ist. Die Frachterstattung beschränkt sich im Verkehr zwischen Ostpreußen und dem Reiche in jeder Richtung auf fünf Gütergruppen, für die nach der Frachterstattungs- liste vom 1. April 1934 die gleichen Sätze bei Bahn-, See- und Binnen- wassertransporten in Frage kommen. Die für größere Verladungen

zur Rückerstattung vorgesehenen Beträge haben je Tonne folgende Höhe:

### 1. Versand nach dem Reiche

Käse . . . . .	27,— RM.
Milch, getrocknet oder eingedickt . . . . .	22,50 RM.
Schmitt Holz und Bagger schwellen . . . . .	6,— RM.
Grubenholz aus Privatforsten . . . . .	5,40 RM.
Holzzellstoff und Papier . . . . .	1,25 RM.

### 2. Empfang aus dem Reiche

Kleie deutscher Herkunft . . . . .	3,15 RM.
Eisen- und Stahlwaren entsprechend dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifses 8 B 2 der Reichsbahn RI. B 5,40; RI. C 4,50; RI. D	3,60 RM.
Eisen- und Stahlwaren entsprechend dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifses 8 B 1 der Reichsbahn RI. B 6,75; RI. C 5,40; RI. D	4,05 RM.
Roheisen . . . . .	9,— RM.
Steinkohlenteer, roh und destilliert, und Asphaltmastix zur Verwendung in Dachpappenfabriken . . . . .	2,50 RM.

Antragsberechtigt sind im ersten Falle die ostpreußischen Versender, im zweiten die Empfänger, nicht aber die Schiffer, die somit an den Erstattungsbeträgen kein unmittelbares Interesse haben. Bei Sendungen aus dem Reiche oder dem Auslande hat der antragsberechtigte Empfänger im Erstattungsantrage die eidesstattliche Erklärung abzugeben, daß die Waren in Ostpreußen verwendet werden und nicht zum Export gelangt sind oder gelangen sollen. Der häufige Einwand der Verkehrsfirmer, daß bei gleicher Höhe der Erstattungsbeträge für alle Verkehrsmittel der frachtlische Anreiz für den Binnenwassertransport fehle, zudem die Länge der Beförderungsdauer, besonders bei Sendungen aus dem Reiche, die Frachterstattungen hinauszögere, ist durchaus berechtigt. Möglichste Erweiterung des Kreises der bevorrechtigten Gütergruppen und möglichste Hinausschraubung der Frachterstattungsätze für Binnenwassertransporte könnte den Umfang der Wasserverfrachtungen nach und aus dem Reiche steigern und damit zugleich den finanzpolitischen Zielsetzungen des Reiches nach möglichst geringem Devisenabfluß durch Ausschaltung nichtdeutscher Verkehrsmittel nachkommen.

Bei der Betrachtung der Zweckmäßigkeit von Bahn- und Binnenwasserverbund sind in erster Linie die Belange der deutschen Volkswirtschaft zu berücksichtigen und die devisenpolitischen Momente in Betracht zu ziehen, die sich aus der deutschen Währungsfrage ergeben. Im Kampf um die stärkere Einspannung der ostdeutschen Binnenwasserstraßen in

das deutsche Verkehrsnetz dürfte dieses Argument entscheidend sein, den Transitverkehr über den Flußweg zu fördern. Das beste Vorbild nationaler Wirtschaftspolitik bietet uns hierbei der polnische Staat, dessen Verkehrspolitik systematisch darauf abgestellt ist, die deutschen Nord- und Ostseehäfen unter Umgehung verkehrsnaher Beziehungen aus dem polnischen Außenhandel auszuschalten und die Transitbedeutung der eigenen Seeküste zu steigern. Unter dem Druck dieser polnischen Seepolitik ist der Umschlagsverkehr über die deutschen Seeküsten, deren Häfen entsprechend ihrer geographischen Lage als natürliche Umschlagplätze für das polnische Hinterland erscheinen, von Jahr zu Jahr zurückgegangen und heute bereits unerheblich. Gingen noch im Jahre 1925 über das deutsche Küstengebiet von Ems bis Königsberg 34 v. H. des über die gesamte deutsch-polnische Küste geleiteten polnischen Einfuhrverkehrs und 23 v. H. der gesamten Ausfuhr, so minderte sich im Jahre 1933 der Anteil der deutschen Seehäfen an der gesamten polnischen Einfuhr bis auf 2 v. H., der Ausfuhr auf 1,4 v. H. Nach polnischen Berechnungen wurden 1933 nur noch Importwaren im Werte von 85 Millionen Zloty über die deutschen Häfen befördert, während polnische Exportwaren im Werte von etwa 35 Millionen Zloty über die deutsche Seeküste geleitet wurden.

Eine stärkere Inanspruchnahme des Flußweges zwischen Ostpreußen und dem Reich liegt im Interesse der deutschen Volkswirtschaft. Die bisher geringe Benutzung der Durchgangswasserstraßen kann mit dem Hinweis längerer Beförderungsdauer, schlechter Wasserwege und der Unsicherheit der Transporte nicht abgetan werden. Es ist notwendig, sich von der vor einem Jahrzehnt gerechtfertigten Mentalität bei der Betrachtung polnischer Fragen zu lösen und die Belange der eigenen Wirtschaft durch die Benutzung an sich vorhandener billiger Verkehrsstraßen mehr denn je zu vertreten. Der Konkurrenzkampf zwischen Bahn und Binnenschifffahrt gehört der Vergangenheit an. Damit erfolgt die auf dem deutschen Binnenschifffahrtstage 1934 in Breslau betonte stärkere Einschaltung der ostdeutschen Schifffahrtsstraßen in das deutsche Verkehrsnetz und die Heranziehung der Binnenschifffahrt für Massenguttransporte auf weitere Entfernungen. Das Beispiel der Kohle zeigt, daß der deutschen Volkswirtschaft durch Dienstleistungen fremder Verkehrsmittel je Tonne beim Transport über die Durchgangswasserstraßen nur 0,50 RM., bei Beförderung über die kürzeste Korridorstrecke 4,46 RM. und bei der Leitung der Transporte über die längste heute bevorzugte Korridorstrecke 6,32 RM. verloren gehen. Vom nationalpolitischen wie volkswirtschaftlichen Standpunkte sollte das devisenpolitische Argument ausschlaggebend sein, die verkehrspolitischen Maßnahmen auf eine stärkere Hineinbeziehung der Durchgangswasserstraßen in das deutsche Verkehrsnetz abzustellen.

## Abkommen und Verträge.

8. 5. 1919 Überreichung der „Friedens“-Bedingungen. Art. 89 bezieht sich auf den Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem Reiche.
28. 6. 1919 Unterzeichnung des Diktats von Versailles. Für den Durchgangsverkehr sind Art. 89 und 98 maßgebend.
9. 11. 1920 Vertrag zwischen der Freien Stadt Danzig und Polen, abgeschlossen in Paris.
21. 4. 1921 Abkommen zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland, unterzeichnet in Paris, ratifiziert am 27. 4. 1921, in Kraft getreten am 27. Juni 1922, veröffentlicht in RGesBl. 1921, Teil II, S. 1069.
27. 9. 1921 Zwischenvertragliche Abmachungen zwischen der Wojewodschaft in Posen und dem Regierungspräsidenten in Schneidemühl über sofortige Inangriffnahme der notwendigen Unterhaltungsarbeiten an der Neke, Küddow und Warthe, soweit sie die Grenze zwischen Deutschland und Polen bilden, abgeschlossen in Czarnikau.
27. 1. 1923 Abkommen zwischen dem Deutschen Reiche und der Republik Polen über eine gemeinschaftliche Deichverwaltung in der Marienwerderer Niederung, unterzeichnet in Posen, in Kraft getreten am 28. 8. 1923, veröffentlicht im RGesBl. 1923, Teil II, S. 485.
23. 6. 1923 Abkommen zwischen dem Deutschen Reiche und der Republik Polen über die Benutzung von Baulichkeiten in Kurzebrack durch Polen und über den Zugang zu diesen Baulichkeiten, unterzeichnet in Posen, ratifiziert am 29. 3. 1927, Austausch der Ratifikationsurkunden am 4. Juni 1927 in Warschau, in Kraft getreten am 1. August 1927, veröffentlicht im RGesBl. 1927, Teil II, S. 137 u. 491.
21. 11. 1924 Regelung für den Zugang zur Weichsel und die Benutzung der Weichsel durch die Bevölkerung von Ostpreußen. Durch Note der Botschafterkonferenz vom 21. 11. 1924 dem deut-

schen Botschafter in Paris mitgeteilt, durch den Reichsminister des Auswärtigen am 15. 1. 1925 bekanntgemacht, in Kraft getreten am 1. 2. 1925, veröffentlicht im RGesBl. 1925, Teil II, S. 17.

14. 3. 1925 Abkommen zwischen Deutschland und Polen über die Verwaltung der die Grenze bildenden Strecken der Neße und der Küddow, sowie über den Verkehr auf diesen Strecken, unterzeichnet in Schneidemühl, in Kraft getreten am 14. 4. 1926, veröffentlicht im RGesBl. 1926, Teil II, S. 213.
16. 6. 1926 Deutsch-polnisches Abkommen über die gemeinsame Zoll- und Passabfertigung und den Eisenbahnverkehr in Kurzebrack, unterzeichnet in Berlin, ratifiziert am 29. 3. 1927, Austausch der Ratifikationsurkunden am 4. 7. 1927 in Warschau, in Kraft getreten am 1. 8. 1927, veröffentlicht im RGesBl. 1927, Teil II, S. 142 u. 491.
19. 8. 1926 Abkommen zwischen Deutschland und Polen über die Verwaltung der die Grenze bildenden Strecke der Ober, unterzeichnet in Cosel, Austausch der Ratifikationsurkunden am 8. 6. 1927 in Berlin, in Kraft getreten am 8. 7. 1927, veröffentlicht im RGesBl. 1927, Teil II, S. 152 u. 442.
16. 2. 1927 Abkommen zwischen Deutschland und Polen über die Verwaltung der die Grenze bildenden Strecke der Warthe und den Verkehr auf dieser Strecke, unterzeichnet in Posen, ratifiziert am 4. 11. 1927, Austausch der Ratifikationsurkunden am 13. 2. 1928 in Warschau, in Kraft getreten am 14. 3. 1928, veröffentlicht im RGesBl. 1927, Teil II, S. 956, und 1928, Teil II, S. 44.

## Literaturangaben.

- Statistik des Deutschen Reiches: Die Binnenschifffahrt.  
Statistik des Deutschen Reiches: Die Seeschifffahrt.  
Statistik des Deutschen Reiches: Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen.  
Inż. Mieczysław Rybczynski: Wisła Pomorska.  
Sprawozdanie Izby Przemysłowo — Handlowej w Bydgoszcz.  
Juliusz Piaśnicki: Transport niemiecki przez Pomorze.  
Zestawienie Ogólne Przewozu Łowarów na P.K.P.  
Landeshauptmann der Provinz Ostpreußen: Der halbfertige Masurische Kanal 1929.  
Frachterstellungsliste der Ostpreußenhilfe vom 1. 4. 1934.  
„Danziger Statistische Mitteilungen“.  
„Wirtschaft und Statistik“.  
„Reichsgesetzblatt, Teil II“.  
„Reichsverkehrsblatt“.  
„Amtsblatt der Regierung zu Marienwerder“.  
„Oberschlesische Wirtschaft“.  
„Dziennik Ustaw — Rzeczypospolitej Polskiej“.  
„Polska Gospodarcza“.  
„Wiadomości Statystyczne“.

Benutzte Vorarbeiten des Verfassers:

- „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“:  
Heft 3/6, 1934: Polnische Schifffahrts- und Verkehrsfragen im deutsch-polnischen Grenzgebiet.  
Heft 7/9, 1934: Die Schifffahrt auf der Grenzehe.  
Heft 2, 1935: Die Warthe als internationale Schifffahrtsstraße.  
„An der Oder“:  
Nr. 2, 1935: Flußdienst Ostpreußen — Reich.  
„Osteuropa-Markt“:  
Heft 2/3, 1935: Die Transitbedeutung der ostpreußischen Seeküste.  
„Die verkehrspolitische Bedeutung der Neße“ (bisher noch nicht veröffentlicht).



Heft 1

# Die Wanderungsbewegung in Ostpreußen

Eine Bevölkerungsstudie

von

Dr. rer. pol. K. Steyer

Mit 45 Tabellen und 22 graphischen Darstellungen

Kartoniert Kf. 6.—

Mit der vorliegenden Arbeit über die Wanderungsbewegung in Ostpreußen wird eine Schriftenreihe eröffnet, die der Erforschung solcher ostpreußischen Spezialfragen aus dem umfangreichen Gebiet der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstatistik dienen soll, die bisher nicht in dem für Ostpreußen erwünschten und ins Einzelne gehenden Maße untersucht worden sind.

Die Schriftenreihe wird in zwangloser Aufeinanderfolge mit weiteren Beiträgen zur ostpreußischen Provinzialstatistik fortgesetzt werden. In erster Linie sollen diese Untersuchungen dem Zweck dienen, die notwendigen wissenschaftlichen Grundlagen für das von der nationalsozialistischen Führung in Ostpreußen so verheißungsvoll begonnene Werk des wirtschaftlichen Aufbaues der Provinz verbreitern zu helfen und Anregungen für die praktische Arbeit der nächsten Jahre zu bieten.

Zum anderen wendet sich die Schriftenammlung aber auch an die unmittelbar interessierten Kreise der Fachstatistik, denen hiermit ein Einblick in das spezielle Aufgabengebiet der Provinzialstatistik vermittelt werden soll.

Durch jede Buchhandlung zu beziehen

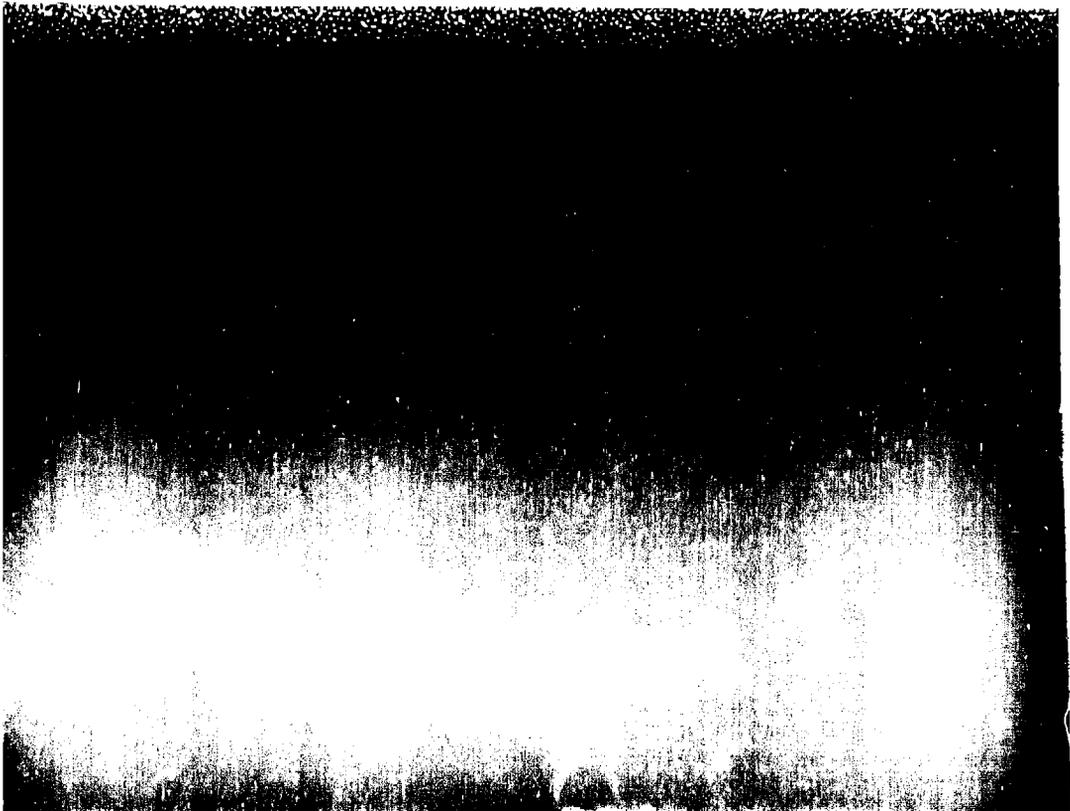
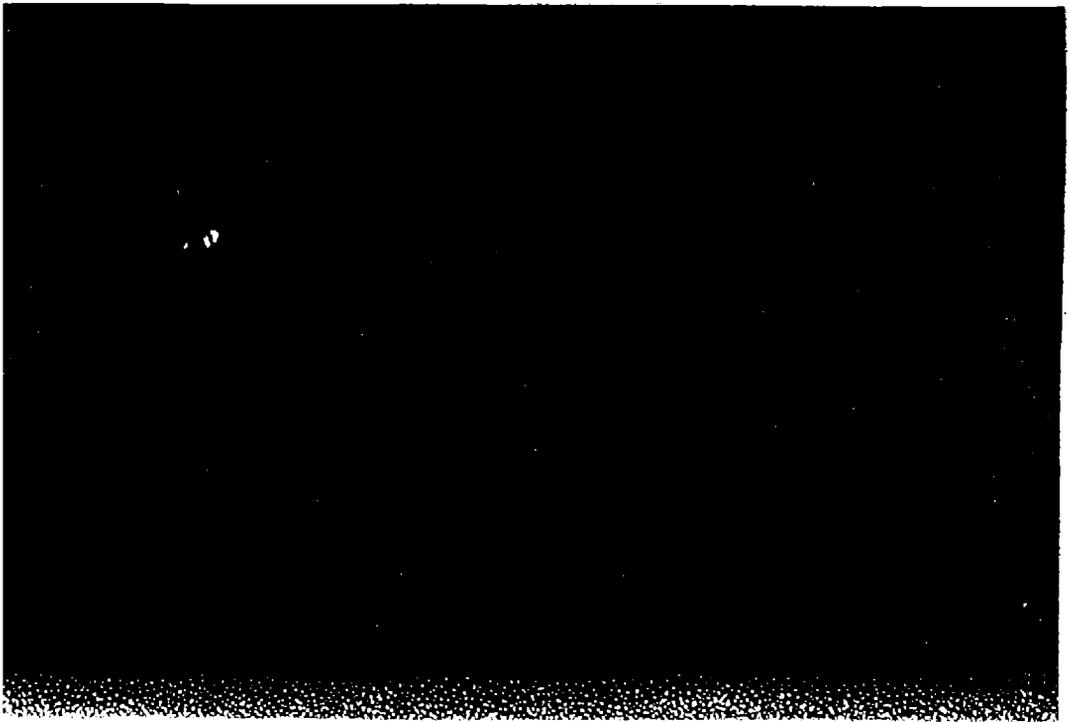
Lassen Sie sich als Interessent für diese Schriftenreihe vormerken.  
Sie erhalten dann Nachricht über jede Neuerscheinung!

---

Gräfe und Unzer / Verlag / Königsberg Pr.

— — — — —





4

2

Handwritten scribbles or marks in the center of the page.



ROSS F.



ELBLĄG

WOJEWÓDZKA  
BIBLIOTEKA PUBLICZNA

Biblioteka Elbląska

II.2



111-003283-00-0