

STETTIN

O S T S E E - H A N D E L

POMMERN



BRANDENBURG



SCHLESIEN



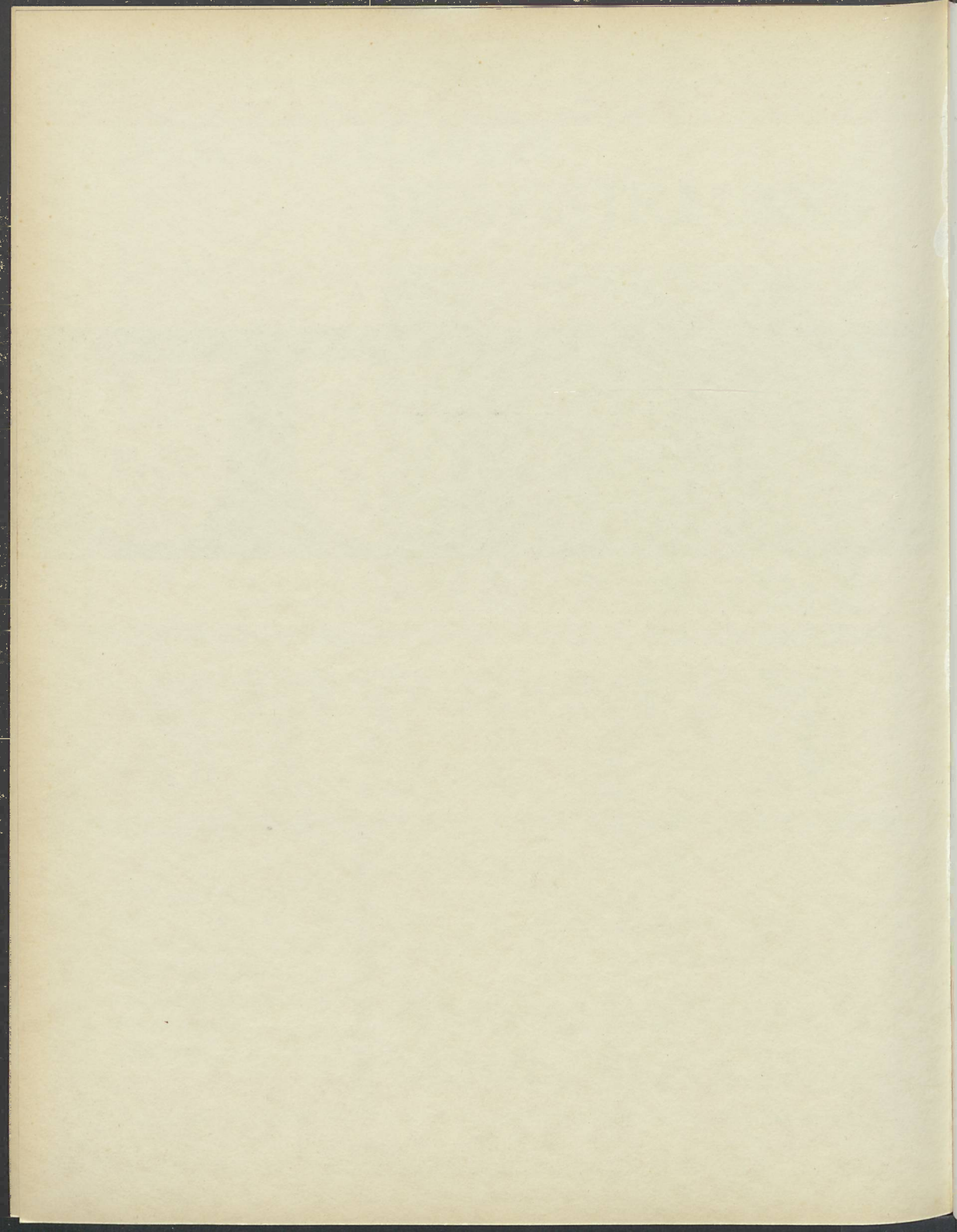
GRENZMARK

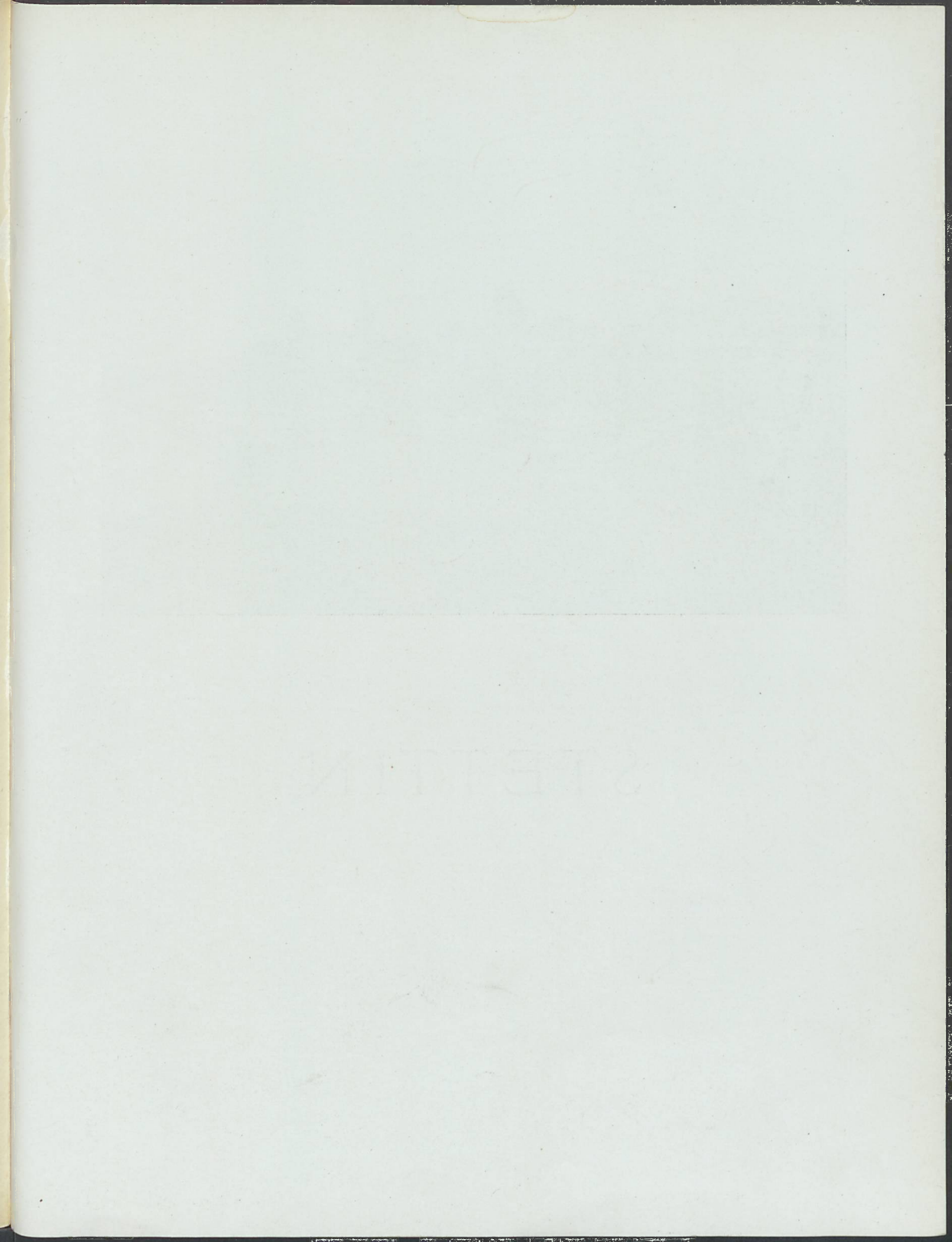


B A L T I S C H E R V E R L A G G. M. B. H. / S T E T T I N

H E R A U S G E B E R : D R. H. S C H R A D E R

ODERTAG 1936







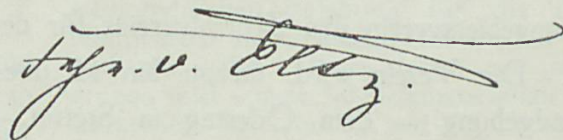
STETTIN

Zum Geleit

Die Oder ist die Hauptblutbahn, welche die schwer ringenden Grenzlande unseres Ostens durchströmt und sie in befruchtender Verbindung mit dem Reiche hält.

Verkehr, Wirtschaft und Kultur Ostdeutschlands sind auf das innigste mit der Oder verbunden.

Sie ist aber auch ein Schmerzenskind ihrer Betreuer. Allzuoft versagt in Dürrezeiten ihre lebenspendende Welle, während ihre verheerenden Hochwasser schwersten Schaden anrichten. Verantwortungsbewußte, zielklare Fürsorge für diesen Schicksalsstrom des Deutschen Ostens ist heilige Pflicht.

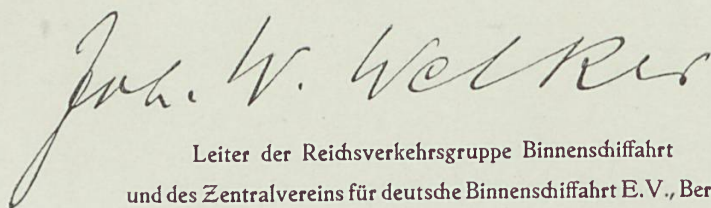
A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Fritz v. Ertz', with a long, sweeping horizontal stroke extending to the right.

Reichs- und Preußischer Verkehrsminister

Dem Odertag zum Geleit

Die Oder und ihre Schifffahrt stellen der deutschen Verkehrspolitik der Gegenwart und Zukunft Aufgaben besonderer und vielgestaltiger Art. Es gilt den Oderstrom zu einer seiner kulturellen, politischen und verkehrswirtschaftlichen Bedeutung Rechnung tragenden, leistungsfähigen Schifffahrtsstraße auszubauen und die ostdeutsche Grenzmark Schlesien durch den Adolf-Hitler-Kanal an die Oder und damit an das Oderwasserstraßennetz anzuschließen. Es gilt weiter, die verkehrswirtschaftlichen, betrieblichen und technischen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß für die Bewältigung der gerade im Osten so mannigfachen und schwierigen Verkehrsaufgaben auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt gesunde und leistungsfähige Unternehmungen zur Verfügung stehen.

Die tatkräftige Fürsorge des Reiches für den deutschen Osten und die in Jahrhunderten erprobte und bewährte zähe Energie des deutschen Menschen im Osten bieten die Gewähr, daß diese Aufgaben mit der gebotenen Beschleunigung gelöst werden. Wertvolle und erwünschte Mitarbeit wird dabei der Verein zur Wahrung der Oderschifffahrtsinteressen leisten können, der im Zuge der Neuordnung des Verbandswesens der Binnenschifffahrt alle am Ausbau und Verkehr der Oderwasserstraße beteiligten Kreise der Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung zu einem festgefügteten, auf die einheitliche Verkehrspolitik des Reiches ausgerichteten Stromgebietsverein des Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt zusammengefaßt hat. Der Verein wird, davon bin ich überzeugt, schon auf seiner ersten großen Kundgebung — dem Odertag in Stettin — unter Beweis stellen, daß er fruchtbare Aufbauarbeit leistet, und daß die Schifffahrtsfragen des deutschen Ostens bei ihm in guter Hand sind.



Leiter der Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt
und des Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt E. V., Berlin.

Die Oder, die Hauptverkehrsstraße der ostdeutschen Wirtschaft

Reichsminister a. D. Dr. Ing. E. h. Dr. jur. K r o h n e

Odertag. Erstmals und als kraftvoller Ausdruck eines neuen verkehrswirtschaftlichen Willens findet diese, die gesamten gewerblichen Belange der Oderinteressenten umfassende Veranstaltung statt. Dabei ist es kein Zufall, daß Stettin zum Tagungsort wurde. Als Mündungshafen der Oder verbindet Stettin den von der Oder durchflossenen und mit ihren wirtschaftlichen Triebkräften belebten Raum mit jenen Märkten innerhalb und außerhalb Europas, die nur in Verlängerung der kontinentalen Oderstraße durch den Seeweg überbrückt werden können.

Damit trägt die Oder in Anerkennung des Grundsatzes, daß der Verkehr das wichtigste Attribut der Wirtschaft ist, den Charakter eines bedeutsamen Lebensspenders für den Ostraum. Und Stettins Hafenverkehr wird in Abhängigkeit der Zubringer- und Verteilertätigkeit der Oder ein wertvoller Gradmesser für den wirtschaftlichen Zustand des Oderstromgebietes. Niedergang und Aufstieg — das ewige Auf und Ab im Weltengeschehen — drücken sich in den folgenden Uebersichten aus, die einmal die Zerfallserscheinung bis zum Jahre 1932 und zum anderen die Merkmale für die einsetzende Gesundung, die mit dem Jahre 1933 beginnt, erläutern.

Dabei ist zu bemerken, daß die Auffassung, wonach Einflüsse verkehrlicher Art das Gesicht der Wirtschaft zu ändern vermögen, ganz besonders nachweislich für den Ostraum gilt, der unter den Folgen von Versailles zum Notstandsgebiet der deutschen Wirtschaft wurde.

1. Der Schiffs- und Güterverkehr Stettins über See in der Zeit des Zerfalls.

Im Jahre	Angekomm. Zahl	Seeschiffe cbm Nr.	Eingeführte Gütermengen in t zu 1000 kg	Ausgeführte Gütermengen in t zu 1000 kg	Gesamt-Güterumschlag
1929	4 443	6 445 533	3 400 470	1 518 820	4 919 290
1930	5 365	6 994 924	3 029 008	1 859 122	4 888 130
1931	3 946	5 297 692	2 306 544	1 460 618	3 767 162
1932	3 808	4 854 016	2 264 413	1 073 550	3 337 963

2. Der Schiffs- und Güterverkehr Stettins über See in der Zeit des Aufstiegs.

Im Jahre	Angekomm. Zahl	Seeschiffe cbm Nr.	Eingeführte Gütermengen in t zu 1000 kg	Ausgeführte Gütermengen in t zu 1000 kg	Gesamt-Güterumschlag
1933	4 282	6 194 257	3 083 358	1 379 312	4 462 670
1934	5 062	7 501 539	5 953 729	1 771 230	5 724 959
1935	5 071	7 693 481	3 869 719	2 196 508	6 066 227

Wenn die Oder den Titel einer Hauptverkehrsstraße der ostdeutschen Wirtschaft trägt, so liegt diese Bewertung vor allem darin begründet, daß sie in der so

wichtigen Nordsüdrichtung das Hinterland des Stettiner Hafens erschließt. Stettin wiederum liegt 67 km oberhalb der Mündung der Oder und damit im Schnittpunkt der Verkehrslinien der Ostsee, wodurch dieser Hafen in die Lage versetzt wird, nicht nur ein Mittler zwischen dem kontinentalen Hinterland und den Häfen des Nordostseegebietes zu sein, sondern darüber hinaus im Trampverkehr und unter Benutzung der nordwesteuropäischen Welthäfen Verbindungsmöglichkeiten des Odergebietes mit allen Teilen der Erde zu unterhalten. Rund 700 km weit reicht diese kontinentale Nordsüderschließung der Oder, die darum so besonders wertvoll ist, weil die außerdeutschen Wettbewerbshäfen im Osten des Reiches über keine so leistungsfähige Wasserstraße in dieser Verkehrsrichtung verfügen.

Zwar steht die Oder unter den anderen deutschen Strömen, an deren Mündungen gleichfalls Seehäfen der Versorgung des deutschen Wirtschaftsraumes dienen, hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit an dritter Stelle. Immerhin gewährleisten Kähne bis zu 600 t Tragfähigkeit eine ständige Wasserverbindung über Breslau hinaus bis zu dem großen Binnenumschlagshafen Cosel, der auch von der Elbe aus über die Havel und den Oder-Spree-Kanal erreichbar ist. Der Vorzug der Abfertigung über Stettin beim Empfang und Ausgang der Waren über See ist wirtschaftsgeographisch durch das Gesetz der kürzesten Entfernung bestimmt.

Es betragen die Entfernungen in km:

	von	nach Stettin	nach Hamburg	nach Lübeck
Breslau	489	793	806	
Cosel	643	948	961	

Als Zubringer und Verteiler von Waren liegt die große Bedeutung der Oderstraße nicht nur in der wirtschaftlichen Belebung für die direkt an den Hauptstrom angrenzenden Gebiete, vor allem Schlesien und namentlich Oberschlesien mit seinen Kohlengruben und seinen Schmelzmaterialien verarbeitenden Industrien. Im Hinblick auf die Versorgung des Gesamttraumes ist die Tatsache ebenso wertvoll, daß Nebenflüsse und Kanalsysteme westwärts in Gestalt der märkischen Wasserstraßen und ostwärts in Gestalt des Bromberger Kanals, der Netze und Warthe mit der Weichsel verbindet, schiffbare Verbindungen mit den Flußgebieten von Elbe und Weichsel herstellen. Mit dem oberschlesischen Industrie-Kanal, zu dessen Bau der Führer und Reichskanzler Adolf Hitler persönlich den Befehl gegeben hat, und der zur Erinnerung hieran auch seinen Namen tragen wird, erhält Oberschlesien an Stelle des veralteten Klodnitz-Kanals den schon lange geforderten und voll leistungsfähigen Anschluß an das Oderwasserstraßennetz.

Wie sich der Warenverkehr in diesen von der Oder und ihren Nebenstraßen durchflossenen Gebieten ab-

wickelt, mag wiederum am Beispiel des Haupthafens der Oder, dem See- und Binnenschiffahrtshafen Stettin erläutert werden. Dabei kommt diesen, in gewissem Zusammenhang mit dem seewärtigen Güterumschlag Stettins stehenden Zahlen insofern besondere Beachtung zu, als in ihnen über den lokalen Zwischenverkehr hinaus Wechselbeziehungen mit dem Weltverkehr überhaupt ausgedrückt werden.

Stettins Güterumschlag auf der Binnenwasserstraße in den Jahren 1932 bis 1935 nach Wirtschaftsgebieten (Mengenangabe in t zu 1000 kg).

Jahr	Oder- aufwärts	Oder- abwärts	Märkische Wasserstraßen einschl. Berlin	Warthe und Netze	Elbe	Insgesamt
a) Eingang:						
1932	476 807	199 893	75 889	136 972	40 816	930 377
1933	573 129	230 938	317 711	101 338	26 331	1 248 447
1934	832 167	312 309	181 358	94 344	24 611	1 444 789
1935	628 564	327 215	186 285	68 360	31 948	1 242 372
b) Ausgang:						
1932	274 989	173 071	726 872	18 085	66 360	1 259 577
1933	354 127	198 903	1 265 243	16 974	49 190	1 884 437
1934	552 648	233 543	1 456 151	16 038	64 619	2 322 299
1935	655 203	237 418	1 305 180	13 923	76 406	2 288 130

Danach ist der von Stettin kontrollierte Gesamtverkehr der Oder und ihrer Nebenstraßen (Eingang und Ausgang zusammengekommen) von rund 2,2 Mill. t im Jahre 1932 auf rund 3,5 Mill. t im Jahre 1935 gestiegen, was eine Zunahme von rund 1,3 Millionen t bedeutet. Den stärksten Anteil an diesem Gesamtverkehr haben die nach den märkischen Wasserstraßen ausgehenden Ladungsmengen, die über den bei Hohensaaten abzweigenden Hohenzollern-Kanal gehen.

Durch diesen Großschiffahrtsweg Stettin—Berlin, der im Juli 1914 eröffnet wurde, und dessen Leistungsfähigkeit durch die Inbetriebnahme des Schiffshebewerkes von Niederfinow im Jahre 1934 wesentlich verbessert wurde, besitzt der Odermündungshafen Stettin eine nie versommernde Wasserverbindung mit dem Wirtschaftsgebiet von Groß-Berlin, das, wie die folgende Uebersicht zeigt, den Hauptanteil an dem in der vorstehenden Uebersicht aufgewiesenen Verkehr mit den märkischen Wasserstraßen bestreitet.

Stettins Kahnumschlag von und nach den märkischen Wasserstraßen unter besonderer Berücksichtigung des Berliner Anteils.

(Mengenangabe in t zu 1000 kg)

Im Jahre	Eingang		Ausgang	
	Insgesamt	davon Berlin	Insgesamt	davon Berlin
1932	75 889	46 048	726 872	644 170
1933	317 711	243 916	1 265 243	1 164 490
1934	181 358	54 118	1 456 151	1 265 501
1935	186 285	60 477	1 305 180	1 151 583

Mannigfaltig sind die Warenarten, die auf der Oder und ihren Seitenarmen befördert werden. Liegt das

Schwergewicht der Transportfähigkeit beim Kahn hauptsächlich im Massengut, so findet man doch bei Durchsicht der Tabellenwerke, die diesen Warenverkehr nach Arten zergliedern, neben den verschiedenen Massengütern, unter denen wiederum Kohle, Erze und Getreide vorherrschen, alle Sorten von Stückgütern vertreten, wie sie die übrigen großen Verkehrsträger, das Seeschiff, die Eisenbahn und als jüngster unter ihnen das Auto aufzuweisen haben. Dabei ist der Kahn mit eigener Triebkraft als sogenannter Eildampfer bevorzugter Beförderer der Stückgüter.

Um beim Beispiel der märkischen Wasserstraßen zu bleiben, jenes Kanalsystems, das die Oder mit der Reichshauptstadt verbindet, mag die folgende Uebersicht einen Einblick in die wesentlichsten Warenarten in dieser Verkehrsrelation geben.

Stettins Kahnumschlag im Verkehr mit den märkischen Wasserstraßen in den Jahren 1932—1935 nach Hauptwarenarten im Eingang und Ausgang.

(Mengenangabe in t zu 1000 kg.)

Güterart	1932	1933	1934	1935
a) Im Eingang:				
Mauersteine	12 000	16 000	73 000	86 000
Kies und Sand	12 000	10 000	43 000	34 000
Roggen	600	158 000	3 000	7 000
Weizen	500	46 000	2 000	200
Grubenholz	—	37 000	—	—
b) Im Ausgang:				
Getreide	45 000	117 000	56 000	70 000
Heringe	11 000	8 000	7 000	8 000
Zucker	24 000	23 000	25 000	18 000
Steinkohlen	312 000	691 000	796 000	727 000
Koks	196 000	259 000	254 000	228 000
Erdöl	33 000	22 000	79 000	61 000
Papier u. Pappe	20 000	16 000	27 000	18 000
Eisen und Stahl	20 000	30 000	64 000	59 000

An Hand der vorstehenden Tabellenwerke wurde der Oderverkehr am Schnittpunkt des Stettiner Hafens gemessen, um damit gewissermaßen die Verbundenheit der Oder mit entfernten Räumen und Märkten innerhalb und außerhalb Europas zu unterstreichen, die ihr Mündungshafen Stettin mit seinem Seeverkehr überbrückt, der im Jahre 1935 unter Mithilfe der übrigen Zubringer in Gestalt von Eisenbahn und Lastauto einen seewärtigen Umschlag von 6,1 Mill. t (1932: 3,3 Mill. t) aufwies. Es hieße aber die gesamte Verkehrsleistung der Oder unterschätzen, wollte man nicht in einigen statistischen Daten auch jene Verkehrsakte aufzählen, die ihre Transportleistung unter Mitberücksichtigung des Verkehrs zwischen den einzelnen Verkehrsbezirken ausdrücken. Die folgende Uebersicht versucht, einen Einblick in den Gesamtverkehr der Oder zu geben, in dem der Verkehr in den einzelnen Fluß- oder Kanalgebieten für sich gezählt wird, um dadurch zu einem summarischen Hauptergebnis zu kommen. Dabei ist allerdings eine genaue Abgrenzung insofern schwierig,

als namentlich im Gebiet der märkischen Wasserstraßen Ueberschneidungen aus anderen westwärts gelegenen Flußgebieten nicht zu vermeiden sind.

Der Güterverkehr auf der Oder nach Fluß- und angrenzenden Kanalgebieten in den Jahren 1932—1934.

(Mengenangabe in t zu 1000 kg.)

Wasserstraßengebiet	1932	1933	1934
Odergebiet			
a) die Oder oberhalb Stettins mit Warthe-, Netze- und Klodnitz-Kanal	4 670 000	6 136 000	7 266 000
b) die Oder unterhalb Stettins, einschl. Peene, Haff u. Bodden bis zur Seeschiff-fahrtsstraße	1 538 000	1 854 000	2 831 000
Märkische Wasserstraßen			
a) Oberhavelgebiet	4 824 000	6 794 000	8 774 000
b) Spreegebiet	9 591 000	11 024 000	12 492 000
c) Unterhavelgebiet	8 469 000	8 164 000	7 996 000
zus.: 29 092 000	33 972 000	39 359 000	

Erst in diesen zusammenfassenden Zahlen, die also im Gegensatz zu den in Stettin gemessenen Zahlen vorwiegend die Funktion der Oder für die innere wirtschaftliche Belebung des Ostraumes ausdrücken, kann man sich ein Bild von der wahren Größe und Bedeutung dieser Wasserstraße machen. Dabei ist auch hier die erfreuliche Feststellung zu verzeichnen, daß die reichswasserwirtschaftliche Initiative des neuen Deutschlands den Verkehrserfall der Vorzeit nicht nur aufzuhalten vermochte, sondern darüber hinaus erhebliche Verkehrserfolge für sich buchen konnte.

„Hauptverkehrsstraße der ostdeutschen Wirtschaft“ nennt man heute die Oder und vergißt dabei leicht, daß noch vor etwa 50 Jahren die Schifffahrt auf der Oder recht primitiver Natur war. Ganz zu schweigen von einem noch weiteren geschichtlichen Rückblick, als neben den Mängeln natürlicher Art noch reglementierende Zunftvorschriften wie die Rechtefahrt bei Stettin oder die Stapel- und Niederlagerechte von Frankfurt a. d. Oder, die Friedrich der Große erst aufhob, jeglichen Verkehrsaufschwung unterbanden. War es noch zu Zeiten unserer Väter möglich, daß z. B. zwischen Stettin und Breslau kleine Segelkähne verkehrten, die im regnerischen Spätherbst ihre Reise

nach Breslau antraten und im nächsten Frühling erst, meist nur mit Getreide beladen, mit den Schmelzwässern einer wärmeren Sonne nach Stettin zurückkehren konnten, so wird es verständlich, wieviel seitdem für diese Oderstraße getan worden ist, um sie in den Stand der heutigen und in den obigen Zahlen ausgedrückten Verkehrsleistung zu bringen. Dennoch ist auch in diesem Falle Stillstand gleichbedeutend mit Rückgang.

Eben weil die Oder eine so bedeutende wasserwirtschaftliche Verkehrsstraße für den Ostraum ist, von dessen wirtschaftlicher Erstarkung der Neubau der deutschen Wirtschaft schlechtweg abhängig ist, muß an der Hebung der Leistungsfähigkeit der Oder mit allen zur Verfügung stehenden technischen Hilfsmitteln weitergearbeitet werden. Noch gibt es Versommerungen auf der Oder, noch reicht die Tragfähigkeit der Oder nicht an Leistungen heran, wie wir sie von der Elbe und von dem Rhein her kennen. Der Blick auf die Odergeschichte einige Jahrzehnte zurück gerichtet, läßt die berechtigte Hoffnung zu, daß auch künftig Deutschlands Oststrom nicht zu kurz kommen wird.

Allein die aktive Reichswasserstraßenpolitik der letzten 3 Jahre hat großzügige Planungen aufgegriffen und durchgeführt. Neben dem Bau des Adolf-Hitler-Kanals und des gigantischen Hebewerks bei Niederfinow ist durch die Inbetriebnahme des Ottmachauer Staubeckens an der Neiße in der Bekämpfung der alljährlichen Versommerungen ein tüchtiger, wenn auch nicht ausreichender Schritt vorwärts getan worden. Weitere Staubecken bei Sersno in der Nähe von Gleiwitz, bei Turawa an der Malapanne und an der Weistritz, nicht weit von Breslau entfernt, folgen. Auch der in Aussicht genommene Bau eines Oder-Donau-Kanals wird einmal Wirklichkeit werden müssen, will man den ganzen, auch nicht deutschen, europäischen Südostraum über deutsche Verkehrswege erschließen.

Alle diese hier nur kurz angeschnittenen Fragen werden in besonderen Aufsätzen dieser aus Anlaß des Odertages erscheinenden Festaussgabe des Ostseehandels erörtert werden, ohne daß es möglich sein dürfte, alle wasserwirtschaftlichen Planungen zur vervollkommnung der Leistungsfähigkeit der Oder erschöpfend zu behandeln. Dabei muß immer wieder betont werden, daß erst durch das harmonische Zusammenspiel aller Verkehrskräfte die Voraussetzungen für die wirtschaftliche Gesundung des Ostens geschaffen werden können, die nun einmal das unbeirrbar Ziel nationalsozialistischer Wirtschaftspolitik ist.

Struktur und Organisation der Oderschifffahrt

Direktor Ernst Müller, Breslau

So sehr die Oderschifffahrt in ihrer Betätigung durch die natürliche Eigenart des heimischen Stromes und seiner Nebengewässer beeinträchtigt wurde und noch wird und so schwer sie unter den Änderungen der Wirtschaftsstruktur mit ihren tarifarischen und dis-positiven Folgewirkungen sowie der allgemeinen Ver-kehrsschrumpfung leidet, so stellt sie doch einen Faktor dar, der, natürlich gewachsen und geworden, aus der allgemeinen und der Verkehrswirtschaft des Odergebietes wie des deutschen Ostens überhaupt nicht mehr wegzudenken ist.

Die vorliegende Struktur der fahrenden Oderschiff-fahrt ist ein Spiegelbild ihrer eigenen Entwicklung aus der des Wirtschaftsgebietes heraus. Ihr wesent-lichstes Merkmal ist, daß sie rein privatwirtschaftlich betrieben wird. Von der öffentlichen Hand versehene Monopol-Schleppstrecken und -Verkehre gibt es in ihrem Gebiet nicht. Auch für den im Bau befind-lichen Adolf-Hitler-Kanal, der die Oder mit dem Herzens des oberschlesischen Reviers verbinden wird, ist ein Schleppmonopol nicht beabsichtigt.

Die Oderwasserstraße selbst ist in öffentlichem Be-sitz. Verwaltet wird sie — eingeteilt in eine Reihe von Wasserbauamts-Bezirken — unter Leitung des Reichsverkehrsministers von dem Oberpräsidenten, Chef der Oderstrombauverwaltung, Breslau, und dem Oberpräsidenten, Wasserbaudirektion, Stettin.

Durch den Ausbau und die Instandhaltung der Fahr-straße, die Verwaltung und Betriebsführung der Schleusen, Hebewerke, Staubecken und sonstiger Strombauten, die Gewährleistung der Verkehrssicher-heit, durch ihre gesamtwasserwirtschaftlichen Maß-nahmen, die Gestaltung und Handhabung des Ab-gabewesens usw. und durch ihre derzeitige Ein-schaltung in die Gestaltung der Frachts, Makler- und Schleppentgelte sowie in die Verteilung der Ladung und Schlepparbeit nehmen diese Behörden direkt und indirekt wesentlichen Einfluß nicht nur auf die be-triebliche Schifffahrtsausübung, sondern auch auf die Voraussetzungen und Bedingungen, unter denen sie sich vollzieht.

Die gewerblich tätige Oderflotte jedoch als solche befindet sich durchweg im Eigentum privatwirtschaft-licher Unternehmungen, deren Art und Größe be-zeichnend sind für die Entwicklung der Oderschiff-fahrt und die besonderen Verhältnisse des Strom-gebietes. Neben den „Einzel-“ oder „Privatschiffern“, die auch „Kleinschiffer“ genannt werden und über 1—3 Fahrzeuge verfügen, stehen eine verhältnismäßig geringe Anzahl von „Reedereien“ verschiedenster Rechtsform und zur Befriedigung des Eigenverkehrs eine sogenannte „Werkschifffahrt“, die auf der Oder jedoch nur einen recht beschränkten Umfang hat und im übrigen den Reedereien zugerechnet wird. Der den eigentlichen gewerblichen Verkehr betreibende Oderschifffahrtsraum verteilt sich wie folgt:

Schiffe insgesamt			Davon Schlepper		Schiffe mit eigener Antriebskraft			Schiffe ohne eigene Antriebskraft	
Zahl	Tragfähigkeit to	PS	Zahl	PS	Zahl	PS	to	Zahl	to
a) Kleinschifffahrt									
1 921	714 852	22 939	144	20 058	27	2 881	8 841	1 750	706 011
b) Reedereien:									
571	200 490	44 435	110	38 298	41	6 137	12 064	420	188 426
2 492	915 342	67 374	254	58 356	68	9 018	20 905	2 170	894 437

(Wenn demgegenüber der Schiffsraum der Oder auch mit 3 234 Fahrzeugen und einer Tragfähigkeit von 974 100 t angegeben wird, so geht aus dem Unter-schied von 742 Schiffen gegenüber einem Tonnage-unterschied von nur 58 758 t hervor, daß die offizielle Statistik außer den Fahrzeugen der Verwaltung auch eine große Anzahl kleiner Hilfsfahrzeuge, Frähme, Schuten usw. miteinfaßt haben muß. In der obigen Zusammenstellung ist ferner der Raum einer in ver-schiedenen Stromgebieten tätigen Groß-Reederei nur mit einem entsprechenden Teil für die Oder eingesetzt

worden, während die Hafenschifffahrt in diesem Zu-sammenhang unberücksichtigt bleiben konnte.)

Die Oder stellt damit:

a) der Anzahl nach
von den rd. 18 000 Schiffen der gesamten deutschen Binnen-schifffahrt rd. 14%
„ „ „ 2 240 Schleppern der gesam-ten deutschen Binnen-schifffahrt „ 11%

von den rd. 2 600 Schiffen mit eigener Antriebskraft der gesamten deutschen Binnenschiffahrt . . . rd. 2,6%
 „ „ „ 13 000 Schiffen ohne eigene Antriebskraft der gesamten deutschen Binnenschiffahrt . . . „ 16,7%

b) der Leistungsfähigkeit nach

von den rd. 6,5 Mill. t Tragfähigkeit der deutschen Binnenschiffahrt . . . rd. 14%
 „ „ „ 750 000 PS Maschinenstärke . . . „ 9%
 „ „ „ 353 000 t Tragfähigk. d. Schiffe mit eigener Antriebskraft . . . „ 6%
 „ „ „ 240 000 PS der Schiffe mit eigener Antriebskraft . . . „ 3,7%
 „ „ „ 6 Millionen t Tragfähigkeit der Schiffe ohne eigene Antriebskraft (ohne Schuten) . . . „ 15%

Von den in 1934 von der gesamten deutschen Binnenschiffahrt geleisteten 21 578,4 Millionen tkm entfielen auf das Odergebiet (ohne den reinen Seeverkehr) 1 962,9 Millionen tkm . . . = 9,1%
 Die Ein- und Ausladungen der Binnenschiffahrt im Odergebiet machten 1934 mit 11,62 Mill. t . . . = 8,2%
 der der gesamten Binnenschiffahrt im Reich aus (141,74 Mill. t).

An der gesamten Güterbeförderung von 94 Mill. t auf den deutschen Binnenwasserstraßen in 1934 war das Odergebiet beteiligt mit 10,156 Mill. t . . . = 10,8%

In 1935 ist der Anteil abgesunken auf . . rd. 10%

Während also das Odergebiet rund 14% der Schiffsanzahl und der Gesamttonnage stellt, ist es an der Gesamtbeförderung auf den deutschen Binnenwasserstraßen nur mit zirka 10% und an der Verkehrsleistung der gesamten Binnenschiffahrt nur mit 9,1% beteiligt. Dadurch werden die natürlichen und strukturellen Schwierigkeiten, unter denen die Oderschiffahrt arbeitet, deutlichst beleuchtet. Immerhin bewältigt sie damit aber gleichzeitig

2,21% der von Reichsbahn und Binnenschiffahrt beförderten Gütermengen,

2,8% der von der Reichsbahn allein insgesamt beförderten Gütermengen.

Ihre Ein- und Ausladungen betragen 15% von denen der Reichsbahn im Odergebiet. Sie stellt also in der Verkehrswirtschaft ihres Gebietes und der des Reiches einen ebenso beachtlichen wie leistungsfähigen Faktor dar.

Der Anteil der Lastschiffe mit eigener Antriebskraft in der gesamten deutschen Binnenschiffahrt ist bereits auf 6% angestiegen. In der Oderschiffahrt, die damit in der Motorisierung weit zurück ist, beträgt er jedoch nur 2,7%.

Hinsichtlich der Kahngrößen setzt sich die Oderschiffahrt wie folgt zusammen:

	Kleinschiffahrt	Reedereischiffahrt
Plauer Maßkahn (über 600 t)	5%	27%
Breslauer „ (ca. 500 t)	37%	43%
Berliner „ (ca. 320 t)	41%	25%
Finow „ (ca. 200 t)	6%	4%
Zwitter „ (ca. 400 t)	11% = 100%	1% = 100%
Durchschnitt:	404 t	449 t

Gesamtdurchschnitt: 414 t
 (gegen 463 t Reichsdurchschnitt)

Die mittlere Maschinenstärke des Oderschleppers beträgt 230 PS gegen 222 PS im Reichsdurchschnitt. Von den 3 500 über 600 t großen Kähnen der deutschen Binnenschiffahrt stellt die Oder rund 200.

Auch in der Größenzusammenstellung ihrer Flotte steht also die Oderschiffahrt sogar noch hinter dem Reichsdurchschnitt zurück und bedarf insbesondere im Hinblick auf die Wirkungen des Mittellandkanals eines Ausbaus zur Senkung ihrer Selbstkosten und damit zur Transportverbilligung.

Befindet sich von der deutschen Binnenschiffahrtstonnage ohne eigene Triebkraft mehr als die Hälfte, nämlich 3,8 von rund 6,5 Millionen t, in Händen der Kleinschiffahrt, so ist sie auf der Oder weit stärker vertreten. Den etwa 1 600 Privatschiffern mit 1—3 Kähnen stehen hier nur rund 20 Reedereibetriebe und nicht viel mehr — durchweg kleinere — Werkschiffahrts- und sonstige Unternehmer gegenüber.

Auch bei den Reedereien herrschen die kleineren und mittleren Unternehmungen der Zahl nach durchaus vor. Von den ursprünglich vorhandenen 5 Großbetrieben kamen 2 von der Kohle her als dem Hauptbeförderungsgut der Oder, während 1 weiterer sich auf genossenschaftlicher Basis der Abschleppung von Kleinschiffern widmete. Die beiden anderen nahmen vorwiegend den Güterverkehr wahr, wurden später zusammengeschlossen und nahmen zuletzt auch noch eine der beiden großen Kohlenreedereien auf.

Aus den Schiffsabgaben auf Grund des Versailler Friedensvertrages wurde eine neue Großreederei gebildet, die unter ausländischer Flagge fährt. GroßUnternehmungen sind danach in der Oderschiffahrt zurzeit nur 4 vorhanden.

Auch einige mittlere Reedereien stützten ihren Ursprung und ihre Tätigkeit im wesentlichen auf die Kohle, sei es, daß sie direkt mit ihr verbunden sind oder einen Rückhalt schaffen wollten für ihre umfangreichen expeditiönmäßigen Verfrachtungen in Brennstoffen.

Die Oderreedereien, die sich eine ausgedehnte Güterwerbung angelegen sein lassen, beschäftigen zu meist in erheblichem Umfange auch die Kleinschiffahrt, teilweise sogar mit dem Mehrfachen ihres eigenen Beförderungsvolumens.

Neben Reedern und Kleinschiffern und zwischen ihnen und den Verladern stehen die Schiffahrts- expediture, deren werbende und befrachtende Tätigkeit an der Oder zum Teil einen hohen Umfang erreicht. Auch Befrachtungs- und Abwickelungsstel-

len großer Verladerfirmen, Schleppvereinigungen usw. finden sich vor.

Die Mannigfaltigkeit der Unternehmungsformen der Oderschiffahrt ist damit jedoch keineswegs erschöpft. Sie ergibt sich am übersichtlichsten aus ihrer Organisation, die sich auch in dem letztthin erreichten Stande eng angelehnt hat an das organisch Gewachsene.

Man kann dabei eine Entwicklung und Gliederung der Oderschiffahrt nach drei Richtungen feststellen:

1. auf der Linie der fachlich-gewerblichen Aufgaben und Einordnung in die Gesamtwirtschaft,
2. auf der Linie der durch die Binnenschiffahrts-Notgesetzgebung gestellten besonderen Aufgaben,
3. auf der Linie der allgemein-verkehrspolitischen Aufgaben.

Fachlich-gewerblicher Aufbau

Auf Grund der

„Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs“ (zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Vorbereitung des organischen Aufbaues der deutschen Wirtschaft) vom 25. September 1935 (RGBl. I Nr. 103 vom 28. 9. 35, S. 1169)

wurde das Verkehrsgewerbe fachlich in den 7 Reichsverkehrsgruppen:

Seeschiffahrt, Binnenschiffahrt, Kraftfahrgewerbe, Fuhrgewerbe, Schienenbahnen, Spedition und Lagerei, Hilfgewerbe des Verkehrs

zusammengefaßt.

Der „Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt“, die Spitzenvertretung der fachlich-gewerblichen Organisationen auch der Oderschiffahrt, wurde damit in die „Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt“ übergeführt.

Im Zuge der bezirklichen Durch- und Untergliederung wurden gleichzeitig innerhalb der „Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt“ übergeleitet:

1. der frühere „Verband der Oder-Reeder“, Breslau in die „Fachgruppe Reeder, Bezirksgruppe Oder“,
2. der „Schiffer-Betriebsverband für die Oder“, Breslau, in den „Schiffer-Betriebsverband für die Oder“ (Bezirksgruppe Oder der Fachgruppe Kleinschiffer),
3. der frühere „Verband der Häfen und Umschlagsbetriebe des Odergebietes“, Breslau, in die „Fachgruppe Häfen und Umschlagsbetriebe, Bezirksgruppe Oder“,
4. der frühere „Verein der Oderspeditoren und Schiffsbefrachter E. V.“, Breslau, in die „Fachgruppe Sondergewerbe der Binnenschiffahrt, Fachuntergruppe Befrachter und Makler, Bezirksgruppe Oder“.

Neugebildet wurden ferner innerhalb der Fachgruppe „Sondergewerbe der Binnenschiffahrt“:

5. die „Fachuntergruppe Fährbetriebe, Bezirksgruppe Oder“,
6. die „Fachuntergruppe Flößerei, Bezirksgruppe Oder“,
7. die „Fachuntergruppe Sachverständige, Bezirksgruppe Oder“.

Daneben besteht

8. ein besonderer Genossenschaftsausschuß.

Die Geschäftsführung dieser Bezirksgruppen des Odergebietes liegt bei der

„Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt, Bezirksgeschäftsstelle Breslau“.

Bei den fachlich-gewerblichen Gliederungen handelt es sich im Gegensatz zu früher um Zwangsorganisationen.

Gehörten dem „Verband der Oder-Reeder“ im wesentlichen die Reeder der oberen und der Mitteloder an — diese allerdings geschlossen —, so treten nunmehr im Rahmen der Reeder-Betriebsgruppe die noch außenstehenden Betriebe der unteren Oder (Küstengebiet) und die gesamte Werkschiffahrt hinzu. Ähnlich liegen die Verhältnisse für den früheren „Verein der Oderspeditoren und Schiffsbefrachter, E. V.“ und die an seine Stelle getretene „Fachuntergruppe Befrachter und Makler, Bezirksgruppe Oder“. Der „Schiffer-Betriebsverband für die Oder“ bestand als öffentlich-rechtlicher Zwangsverband mit marktregelnden Funktionen bereits auf Grund der Binnenschiffahrts-Notgesetzgebung und verbleibt bei diesen seinen Aufgaben unter der Aufsicht der dafür zuständigen Behörden, während er im übrigen in der dargelegten Weise in den fachlich-gewerblichen Aufbau eingegliedert wurde.

Die übrigen Bezirksgruppen des Odergebietes hatten keine unmittelbaren Vorgänger.

Zusätzlich aufgeführt werden dürfen in diesem Zusammenhang die nicht eingegliederten Selbsthilfeeinrichtungen der Oderschiffahrt, insbesondere die Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit und die Spar- und Darlehnskassen der Oder-Kleinschiffahrt, während die Schleppgenossenschaften der fachlich-gewerblichen Organisation angehören.

Mit Genugtuung darf festgestellt werden, daß die Zweige der gewerblichen Oderschiffahrt in zielbewußter und pfleglicher Fortbildung des von früher Bewährten und in organischer Herauentwicklung gebotener neuer Formen und Inhalte organisatorisch und ideell bereits so weitgehend auf eine einheitliche deutsche Verkehrspolitik, die Bedürfnisse des Wirtschaftsaufbaues und den Gemeinschaftsgedanken ausgerichtet waren, daß sich die Ueberleitung der früheren Fach-Verbände reibungslos und mit der Präzision logischer Schlußfolgerungen vollzog.

Marktregelnde Organisation.

Die marktregelnde Arbeit im Odergebiet obliegt den Frachtenausschüssen Breslau und Stettin sowie dem Schiffer-Betriebsverband für die Oder in Breslau, der in Stettin eine Zweigstelle unterhält. Ihre Legitimation leiten sie her aus der „Notverordnung zur Bekämpfung der Notlage in der deutschen Binnenschifffahrt“ vom 23. 12. 1931, von der nationalsozialistischen Regierung umgeformt, ausgebaut und verankert in dem „Gesetz zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt“ vom 16. 6. 1933, und den Durchführungsverordnungen dazu, insbesondere der zusammenfassenden 18. Durchführungsverordnung vom 25. September 1935.

Dieses Verordnungswerk knüpfte unmittelbar an die im Odergebiet bereits bestehenden Einrichtungen und die mit ihnen gemachten Erfahrungen an, indem es nach dem Vorbilde des „Schifferbetriebsverbandes für die Oder“ in Breslau und des „Frachtenausschusses für die Oder“ in Stettin, beide bis dahin einzigartig dastehend, „Schifferbetriebsverbände“ und „Frachtenausschüsse“ auch für andere Ströme bildete und ihnen öffentlich-rechtlichen Charakter verlieh.

Die Frachtenausschüsse sind ermächtigt, Schifffahrtsentgelte (Beförderungspreise, Anteilfrachten, Schlepplöhne, Maklerentgelte, Schiffsmieten, Schiffslagermieten u. dergl.) festzusetzen sowie die Verteilung des Fracht- und Lagergutes und der Schleppgelegenheiten zu regeln. Sie setzen sich nach einer festgelegten Parität aus Vertretern der Kleinschifffahrt, der Großschifffahrt, der Verloader und der Spediteure zusammen, die von der Aufsichtsbehörde berufen werden, deren Bestätigung auch die gefaßten Beschlüsse unterliegen.

Der „Frachtenausschuß Breslau“ ist zuständig für die Verkehre, die — gleichviel in welcher Richtung — auf der Oder zwischen Oberschlesien und Küstrin (einschließlich) und auf der Warthe und Netze beginnen. Ferner — in Fühlungnahme mit Stettin — für den Verkehr mit Erz und Schmelzmaterialien auf der Oder, der im Bereich des Frachtenausschusses Stettin anfängt.

Der „Frachtenausschuß Stettin“ ist zuständig für den Haffverkehr, für die Wasserstraßen, die in das Haff und an der pommerschen und mecklenburgischen Küste in die Ostsee einmünden, soweit nicht anderes bestimmt ist, und für die Oder von der Mündung bis Küstrin (ausschließlich).

Aufsichtsbehörde des Frachtenausschusses Breslau und des Schiffer-Betriebsverbandes für die Oder ist der Oberpräsident, Chef der Oderstrombauverwaltung, Breslau.

Aufsichtsbehörde des Frachtenausschusses Stettin ist der Oberpräsident, Wasserbaudirektion, Stettin. Der Frachtenausschuß Breslau unterhält z. Zt. folgende Fachausschüsse:

- Fachausschuß I (Oberschlesischer Brennstoffverkehr)
- „ II (Niederschlesischer Brennstoffverkehr)
 - „ III (Warthe- und Netzeverkehr)
 - „ IV (Schleppverkehr)
 - „ V (Verkehr in Getreide- und Mühlenfabrikaten)
 - „ VI (Zucker-Verkehr)
 - „ VII (Verkehr in Ton, Steinen, Kies, Erden und Zement)
 - „ VIII (Holzverkehr)
 - „ IX (Papier- und Zellstoffverkehr)
 - „ X (Verkehr in ober Schles. Hüttenprodukten).

Der Frachtenausschuß Stettin hat folgende Fachausschüsse gebildet:

- a) Fachausschuß 1 für die Oder,
- b) „ 2 für Berlin und die Mark,
- c) „ 3 für die Warthe und Netze,
- d) „ 4 für den Haffverkehr,
- e) „ 5 für den Lokalverkehr.

Die Ermächtigungen des Schifferbetriebsverbandes für die Oder bestehen außer seinen sonstigen allgemeinen Obliegenheiten darin, daß er Einrichtungen und Vereinbarungen treffen kann, welche die Arbeit der Frachtenausschüsse zu unterbauen, zu ergänzen und zu stützen vermögen. Das gilt insbesondere hinsichtlich seines Rechtes auf Durchführung von Zusammenfassungs- und Ausgleichsmaßnahmen unter seinen Mitgliedern, den Kleinschiffern, auf Errichtung von Schiffer-Meldestellen und auf Erlass von Meldestellenordnungen, die ihrerseits wieder basieren auf der gesetzlichen Vorschrift, daß die Einzelschiffer Ladung nur über die Meldestellen entgegennehmen, die Verloader andererseits Ladung an Kleinschiffer nur über die Meldestellen vergeben dürfen. Die Meldestellen, die entlang den ganzen Lauf der Oder und im Warthe-Netzegebiet errichtet worden sind, stellen so für den Verkehr mit der Kleinschifffahrt wichtige Mittels-, Verteilungs- und Ausgleichsorgane dar.

Im wesentlichen arbeitet die Kleinschifffahrt der Oder in den geregelten Verkehren nach dem Prinzip der Reihenfolge-Beschäftigung, gewährleistet durch die Beschlüsse der Frachtenausschüsse und durch die Einteilungsmaßnahmen der Meldestellen.

Die Reedereischifffahrt dagegen unterliegt für die Hauptverkehre einem System der Quotisierung, das innerhalb gleicher Frachten und Bedingungen für beide Sparten der fahrenden Oderschifffahrt auf den gleichen Effekt hinauskommt wie das Reihenfolgeprinzip bei den Kleinschiffern, nämlich auf Gleichmäßigkeit der Beschäftigung unter gleichen Voraussetzungen.

Die fachlich gewerbliche und marktregelnde Organisation der Oderschiffahrt erfährt Ergänzung und Ausweitung in Richtung ihrer allgemeinen Aufgaben durch ihre:

Verkehrspolitische Organisation.

Die verkehrspolitische Arbeit der deutschen Binnenschiffahrt wird dirigiert vom

„Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt E. V., Berlin“.

Im und für das Odergebiet stützt dieser sich außer auf seine unmittelbaren Mitglieder und Kanalvereine (wie

den Elbe-Oder-Kanalverein in Görlitz,
den Elbe-Spree-Oderkanalverein E. V. in Cottbus,
den Elbe-Oder-Kanalverein in Dresden)

insbesondere auf den

„Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen E. V. zu Breslau“.

In diesem sind aufgegangen:

1. der frühere „Schiffahrtsverein zu Breslau E. V.“, der als Ausgangsverein seinen Namen in den obigen des neuen Stromgebietsvereins änderte,
2. der frühere „Pommersche Binnenschiffahrtsverein“,
3. der frühere „Brandenburgische Oderverein E. V.“, Frankfurt a/O.,
4. der frühere „Schlesische Oderverein“, Breslau,
- und 5. der frühere „Oberschlesische Oderverein E. V.“, Ratibor.

Der Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen bezweckt die Förderung des Verkehrs und des Ausbaus der Oder und ihrer Verbindungen. In Fortsetzung der durch die verschmolzenen Vereine gegebenen Tradition unterhält er, dem Stromlauf folgend, die Bezirksgruppen:

- a) „Oberschlesien“ mit dem Sitz in Oppeln,
- b) „Breslau“,
- c) „Pommern“ mit dem Sitz in Stettin,
- d) „Brandenburg-Grenzmark Posen-Westpreußen“ mit dem Sitz in Frankfurt a/O.

Der Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen stellt keine Gewerbevertretung und keine Vertretung von Einzel- und Gruppen-Interessen dar. Schiffahrtstreibende und Wasserstraßenbauer, Verwaltungen und Wissenschaftler, Beamte und Betriebsleiter, Hafenfachleute und Wirtschaftler, Techniker und

Juristen finden sich in ihm auf dem einen Wege und zu dem einen volks- und nationalwirtschaftlichen Ziele zusammen:

den Verkehr auf den deutschen und den Wasserstraßen der engeren Heimat sowie deren Ausbau zu heben und zu fördern mit ihrem ganzen wirtschaftlich-wissenschaftlich-technischen Rüstzeug.

Die Berührungspunkte dieser verkehrspolitischen mit der fachlich-gewerblichen Gliederung der Oderschiffahrt sind natürlich zahlreich. Wie in den entsprechenden Spitzenorganisationen wird die Einheitlichkeit der Arbeit und des Zieles der beiden Organisationsträger des Oderstromgebietes dadurch erleichtert, daß die Geschäftsführung des Vereins zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen mitversehen wird von dem Leiter der Bezirksgeschäftsstelle Breslau der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt und daß eine Reihe von Persönlichkeiten gleichzeitig führende und beratende Ämter in beiden Organisationen bekleiden und dadurch in der Lage sind, jederzeit ausgleichend zwischen den Mitgliedergruppen nicht nur sondern auch zwischen den Stromgebietsteilen und deren Interessen zu wirken, immer in der Ausrichtung auf die einheitliche Verkehrspolitik des totalen Staates.

So sind in der Oderschiffahrt trotz aller Mannigfaltigkeit der Organisationsformen, die blutvolles Leben bedeutet, die Kräfte sinnvoll geordnet und die Voraussetzungen dafür geschaffen, daß dieser wichtige Verkehrszweig die ihm im ostdeutschen Wirtschaftsraum zufallenden Aufgaben zu erfüllen vermag. Der Organisationsaufbau kann im wesentlichen als abgeschlossen gelten.

Die Fachorganisationen sind danach in erster Linie Repräsentanten ihrer Verkehrssparte. Sie werden tätig in allen Fragen, welche die gemeinsamen Aufgaben und Bestrebungen ihrer Berufsgruppe betreffen. Ihr entscheidendes Merkmal ist die standespolitische Struktur und Ausrichtung.

Die marktregelnden Organisationen öffentlichen rechtlichen Charakters gründen ihre Legitimation und Aufgaben auf die Binnenschiffahrtsnotgesetzgebung und widmen ihre Arbeit der Behebung des besonderen Notstandes der Oderschiffahrt und der Erhaltung ihrer Existenz auf dem Boden der Gleichberechtigung.

Die verkehrspolitische Organisation schließlich, welche Oderschiffahrt und Oderwirtschaft nach allen ihren Richtungen hin umfaßt, stellt die Wasserstraße als solche, ihren Ausbau, ihre Verbindungen und ihre verkehrliche, wasserwirtschaftliche und allgemeine Situation sowie die Hebung ihrer Leistungsfähigkeit und ihres Wirkungsgrades in den Mittelpunkt ihrer Arbeit.

Die Schifffahrt der pommerschen Gewässer

Reedereibesitzer Carl Koe hn, Stettin

Es handelt sich hier um ein Verkehrsgebiet der Binnenschifffahrt, dem man früher, insbesondere auch noch kurz vor dem Kriege, nicht die ihm zukommende Bedeutung beilegte, wie schon die damalige Nichtberücksichtigung in der Statistik beweist. Und doch haben die Wasserstraßen der unteren Oder, des Haffs mit seinen Mündungsflüssen sowie Peenestrom und „fluß, Bodden und sonstige pommersche und rügensche Küsten“ und Binnengewässer einen Schiffsverkehr entwickelt, der mit Recht als die typisch pommersche Binnenschifffahrt bezeichnet wird. Hier fahren „Pommernkähne“ im Gegensatz zu den „Oberländern“, d. h. den Fahrzeugen, die von Stettin nach der mittleren und oberen Oder und den märkischen Wasserstraßen verkehren. Die Typenbildung erfolgte aus den Eigenarten der befahrenen Gewässer heraus, die wie untere Oder, Haff und Bodden keine eigentlichen Binnenschiffahrtsstraßen sind, aber doch den größten Teil des Jahres mit Flußfahrzeugen befahren werden können, wobei Wind und Wetter, Wellengang, Strömungs- und Fahrwasserhältnisse eine scharfe Auslese in bestimmter Richtung vollzogen, wie das auf den eigentlichen Binnenwasserstraßen nicht möglich ist, weil diese Faktoren dort nicht oder nicht in dem Maße zur Geltung kommen. Man kann sagen, wenn auf den Strömen, kanalisierten Binnenwasserstraßen und Kanälen das ausschließlich nach den Erfordernissen der größtmöglichen Steigerung seiner Ladefähigkeit gebaute Binnenschiff sich die Wasserstraße durch Angleichung der Sohlenbreite, Abflachung der Kurven des Fahrwassers und entsprechende Dimensionierung der Schleusen schuf, brachten die pommerschen Gewässer einen Kahntyp hervor, der seinen Ursprung in erster Linie aus dem regionalen Fahrtbereich ableitet und erst an zweiter Stelle durch die Besonderheit des regelmäßigen Ladegutes bedingt wird. Deshalb ist der Pommern- oder Haffkahn in der Regel Segelkahn, und überall an den pommerschen Wasserstraßen kennt man die typische Silhouette seiner großen rechteckigen Segel, die vermittels eines Sprietbaums gesetzt werden und wie weiße Wolken den Horizont der weiten Haff- und Boddengewässer beleben. Infolge ihrer Eigenschaft als Segelfahrzeuge sind die Kähne im allgemeinen nicht sehr groß und gehen in der Regel kaum über 3—400 t hinaus. Das hat seinen Grund nicht etwa in mangelnder Fahrwassertiefe oder engen Fahrstraßen, sondern die Beschränkung der Größe ist erforderlich, um ein sicheres Manövrieren beim Segeln zu gewährleisten. Das Baumaterial der Pommernkähne ist größtenteils noch Holz. Uebrigens trägt das Tagungsabzeichen des Stettiner Odertages einen Haffkahn als Ornament.

Diese Segelschifffahrt ist schon sehr alt, bildet aber auch heute noch die Grundlage der Pommernschifffahrt, wenn auch die moderne Einstellung „Zeit ist Geld“ immer mehr Schiffseigner veranlaßt, das brüchig gewordene Segelzeug und Takelwerk nicht mehr zu erneuern, sondern sich stets schleppen zu lassen

oder gar zu motorisieren, soweit die technischen Voraussetzungen zu schaffen sind.

Schließlich ist dieser Drang, den Transportvorgang zu beschleunigen, nichts Neues, sondern schon die Väter und Großväter machten es ähnlich, als sie um das Jahr 1872 sich mit ihren Segefahrzeugen zusammensetzten, um zunächst organisatorisch eine Verkehrsverbesserung zu erzielen. Der Reihe nach beluden sie ihre Fahrzeuge in Stettin, um dann nach Stralsund und den anderen vorpommerschen Plätzen zu segeln, so daß sich für diese Art organisierten Stückgutverkehrs die Bezeichnung „Reihefahrt“ einbürgerte. Nachdem sich die Organisation eine Zeitlang eingespielt hatte, kauften die Schiffseigner, um sich von Wind und Wetter unabhängig zu machen, gemeinsam einen kleinen Dampfer, den sie mit Rücksicht auf die Grundlage ihrer Organisation „Reihefahrer“ tauften. Dieser Dampfer hatte ursprünglich die Bestimmung, die bei ungünstigen Wind- und Wetterverhältnissen nur langsam vorwärtskommenden oder gar unterwegs liegen bleibenden Segler zu schleppen und gleichzeitig ca. 60 t Stückgut zu befördern. Als jedoch die vereinigten Schiffseigner im Jahre 1892 noch einen weiteren Frachtdampfer, „Margarete“, kauften, der im Sommer Kreide von Jasmund nach Stettin fuhr, und im Winter in die Stückgutfahrt Stettin-Peenehäfen-Stralsund eingesetzt wurde, kam es im Jahre 1897 zur Gründung der ersten Tourdampferreederei seitens der erwähnten Schiffseigner zusammen mit Stralsunder und Stettiner Kaufleuten unter dem Namen „Stralsunder Dampfschiffahrtsgesellschaft“, die die beiden Dampfer übernahm und einen regelmäßigen, zweimal wöchentlichen Dienst nach den vorpommerschen Plätzen einrichtete. Diese Reederei besteht heute noch unter dem Namen „Hofsfeld-Linie“ und hat ihren Verkehr nicht nur aufrechterhalten, sondern noch erweitern können. Ein entsprechender Tourverkehr nach den Peenestationen, Neuwarp und Ueckermünde war ursprünglich von der Firma Johannes Trendelenburg aufgenommen worden, der gegenüber später noch die Firmen Henk in Anklam und Zimmermann in Demmin mit eigenen Schiffen in Wettbewerb traten. Die Firma Trendelenburg, Stettin, ging im Jahre 1912 in Konkurs, und aus der Masse kaufte die Firma Hermann Otto Ippen, Stettin, die Tourlinie und gründete damit die Pommern-Mecklenburger Dampfschiffahrtsgesellschaft. Im Jahre 1919 übernahm die Firma Hermann Otto Ippen noch die Schiffe der Firmen Henk und Zimmermann. Seit dieser Zeit wird von beiden Stettiner Tourreedereien ein regelmäßiger Frachtverkehr nach sämtlichen vorpommerschen und zum Teil nach mecklenburgischen Häfen unterhalten. Die Flotte der Stettiner Tourreedereien besteht z. Zt. aus sechs Dampfern, vier Motorschiffen und zahlreichen Leichtern.

Aber noch eine andere Art Tourschifffahrt hat sich auf den pommerschen Gewässern entwickelt. Sie wird ausgeübt durch zahlreiche kleine Segelfahrzeuge bis

zu etwa 100 t Ladefähigkeit, die allerdings größtenteils nach Raumgehalt vermessen und ins Seeschiffsregister eingetragen sind, jedoch die pommerschen und rügischen Binnengewässer in der Regel ohne Ueberschreitung der in der Verordnung zum Flaggengesetz festgesetzten Seegrenzen befahren. Heute sind diese kleinen Segler fast durchweg mit Motoren ausgerüstet. Die Fahrten erstrecken sich zwischen den vorpommerschen Festlandhäfen Barth, Stralsund, Greifswald, Wolgast und den rügischen Küstenplätzen nach einem ziemlich festen Fahrplan. Andererseits bedienen solche Motorsegler aber auch den Verkehr zwischen Stettin und den Haff-, Peene- und Bodden-Orten. Diese Schiffer sind in ihrem Verkehrsgebiet als Tourenfahrer bekannt, und jeder an den entlegenen von sonstigen Verkehrsmitteln kaum bedienten Orten der vorpommerschen Inseln und Halbinseln ansässige Befrachter bedient sich zum Transport seiner kleinen Ladungen dieser meist schon seit Generationen die gleiche Tour fahrenden Segler oder Motorsegler. Dieser Verkehr beruht in seiner eigenartigen Struktur meist auf persönlichen Beziehungen, und außerdem sind genaue Kenntnis der Lösch- und Ladestellen, die häufig privater und primitiver Natur sind, sowie langjährige Erfahrungen hinsichtlich der Wind- und Wetterverhältnisse, schließlich aber auch nautische Kenntnisse in diesen schwierigen Schiffsfahrtsgebieten nötig, wenn der Tourenschiffer Erfolge erzielen will.

Technisch gleichartige Fahrzeuge, also Segler oder sogenannte Jachten und Motorsegler, standen als Haus- oder Kontorschiffer in einem ähnlich festen Verhältnis zu den Verladern oder Empfängern, ohne auf die Bedienung fester Touren eingestellt zu sein. Insbesondere bei den Verladungen der pommerschen Ziegels, Zement- und Kreideindustrie und in geringerem Maße bei der Holzverarbeitenden, also Holzverarbeitungsindustrie, hatte sich das Hausschifferwesen eingebürgert. Es bestand ein ausgesprochen patriarchalisches Verhältnis zwischen den an den pommerschen Strömen, Haff- und BoddenGewässern ansässigen Industrie- und Handelsbetrieben und den durch Generationen fortbeschäftigten Schifferfamilien, das durch Gewährung von Darlehen zum Bau, Kauf, Verbesserung oder Modernisierung der Fahrzeuge seitens der befrachtenden Unternehmungen zum Ausdruck kam. Verzinsung und Tilgung der Darlehen wurde durch die ständige Heranziehung zu den Transporten der kreditgebenden Firmen gewährleistet. Maßgeblich für die Entwicklung des Haus- und Kontorschifferwesens war wiederum die Notwendigkeit besonders eingehender Kenntnisse der Fahrwasser- und Hafenverhältnisse an den Ausgangs- und Zielstationen, wo vielfach weder Bollwerke noch sonstige Lade- und Löschvorrichtungen bestehen, so wie die Beherrschung der nautischen Praxis und die Erfahrung in den Wind-, Wetter- und Strömungsverhältnissen. Hier ist die Tatsache zu erwähnen, daß nicht in den Haff- und BoddenGewässern befahrene Schiffer häufig nicht in der Lage sind, ihre Fahrzeuge rechtzeitig und ohne Verzögerung an die Verladestellen heran- oder in den Verladehafen — etwa die rü-

gischen Kreidehäfen — hineinzubringen. Schließlich kommen die spezifische Eignung und Ausrüstung der Fahrzeuge selbst und die besonderen Erfahrungen der Schiffer in der Stauung und Behandlung der von ihren Firmen verladenen Güter hinzu. Sei es, daß die Ziegelschiffer mit ihren Fahrzeugen auf die Benutzung der vielfach engen und sehr flachen Stichkanäle der Ziegeleien eingerichtet sind, daß sie die erforderlichen Hilfsmittel wie Böcke und Bohlen zum Bau von Karrenbahnen und auch die Karren selbst an Bord haben und sich eine besondere Fertigkeit in der schnellen Abnahme und Auslieferung der Ziegel erworben haben, sei es, daß besondere Vorrichtungen für den Kreidetransport vorhanden sind, immer bietet die ständige Heranziehung der Hausschiffer den Verladern große Vorteile. Die Notverordnungsgesetzgebung in der Binnenschifffahrt hat allerdings mit ihren organisatorischen Maßnahmen diese traditionell gewordene Einrichtung zum allergrößten Teil beseitigt.

Natürlich ist es heute auch auf den pommerschen Gewässern nicht mehr möglich, nur die Segel- und allenfalls noch die Motorschifffahrt zu betreiben, vielmehr sind auch die Pommernkähne, die sich mit der Beförderung von Massengütern befassen, vielfach besonders bei ungünstigen Wind- und Wetterverhältnissen, aber auch zwecks Beschleunigung des Beförderungsvorganges auf das Schleppen angewiesen. Infolgedessen hat sich auch die Schleppschifffahrt über Haff und Bodden spezialisiert, und es sind kräftige, seeschiffsmäßig gebaute Schlepper, die diese häufig mit großer Verantwortung verknüpften Dienste versehen.

Der Gesamtverkehr der pommerschen Schifffahrt von oder nach Stettin ist in den letzten Jahren ständig gewachsen.

	Eingang	Ausgang	Gesamtverkehr
		in t zu 1000 kg	
1932	199 893	173 071	372 964
1933	230 938	198 903	429 841
1934	312 309	233 543	545 852
1935	327 215	237 418	564 633

Dieses Ergebnis ist um so höher zu bewerten, als sich in den letzten Jahren auch in diesem Frachtgebiet gewisse Umlagerungen zeigten, die mit dem direkten Seeverkehr vermittels kleiner kombinierter FlußSee- oder Motorsegler zusammenhängen. Das hat vor allem die früher an erster Stelle stehenden Getreidetransporte beeinträchtigt, die nicht mehr mit Binnenschiffen von den pommerschen und mecklenburgischen Häfen nach Stettin zum Umschlag über See gebracht werden, sondern direkt von Malchin, Jarmen, Demmin, Anklam und ähnlichen Häfen nach Skandinavien oder den Rheinhäfen gehen, und damit die zuerst genannten Häfen zu Seehäfen machen. Heute sind das für Baustoffe, also Zement, Steine, Sand, Kies und Brennmaterialien, wie Kohlen, Briketts, Holz, an die erste Stelle gerückt, diese Güterarten allerdings in der Regel im ausgehenden Verkehr. Daneben kommen als Massengüter Futterstoffe und Düngemittel zur Verschiffung. Der eingehende Verkehr weist zwar neben dem Rest der verbliebenen Getreidetransporte vor allem Zucker, Kartoffelmehl, Sirup, andere Lan-

desprodukte und Rund- und Schnittholz auf, jedoch genügen die zur Verfügung stehenden Massenladungen in der Regel nicht, um alle beladen ausgegangenen Fahrzeuge auch auf der Heimreise auszulasten, so daß häufig Leerfahrten nötig werden, die das finanzielle Ergebnis für den Schiffer stark schmälern. Dagegen haben die auf Stückgut eingestellten Fahrzeuge eher die Möglichkeit, ihren Raum auch eingehend voll auszunutzen, wenn sie neben Stückgütern kleinere, häufiger anfallende Partien von Massengütern zuladen.

Der zwischen den übrigen pommerschen Häfen — ausschließlich Stettin — sich abspielende Verkehr ist statistisch schwer faßbar, aber immerhin nicht unbeachtlich. Neben Landesprodukten, Baumaterialien und Brennholz steht als Besonderheit der Transport von Zuckerrüben von den Erzeugungsgebieten nach Verarbeitungsstätten während der Kampagne. Dieses Geschäft hat infolge der günstigen Lage einiger pommerscher und mecklenburgischer Zuckerfabriken, nämlich Anklam, Jarmen, Demmin, Malchin und Stralsund eine für die Pommernschiffahrt ziemlich große Bedeutung, wurden doch in den Jahren 1932 bis 1935 von den genannten Fabriken ständig steigende Mengen verfrachtet. Zahlenmäßig sieht die statistische Reihe folgendermaßen aus:

Verschiffung von
Zuckerrüben:

1932	39 992 t
1933	45 260 t
1934	47 108 t
1935	51 996 t

Die Verfrachtung von Zucker auf dem Wasserwege zum Umschlag bzw. zum Zwecke der Weiterverarbeitung auf Verbrauchszucker war schon weiter oben erwähnt worden. Auch dabei handelt es sich um erhebliche Mengen, die ebenfalls in den letzten 4 Jahren eine steigende Tendenz zeigen. Die Ziffern erhöhen sich noch sehr erheblich dadurch, daß eine weitere pommersche und 2 mecklenburgische Zuckerfabriken nach kurzem Bahnzulauf Anschluß an das pommersche Wasserstraßennetz gewinnen, und zwar ist das die Zuckerfabrik in Greifenberg, die über Stepenitz verfrachtet, und die Zuckerfabriken Friedland in Meckl., die über Anklam und Stavenhagen in Meckl., die über Demmin erhebliche Zuckermengen zur Verladung bringen. Die Gesamtmengen der acht genannten Fabriken, die mit Binnenschiffen verfrachtet wurden, entwickelten sich in den Jahren 1932—1935 wie folgt:

1932	41 840 t
1933	50 340 t
1934	49 315 t
1935	56 543 t

Daneben werden von den unmittelbar an den Wasserstraßen gelegenen Fabriken noch Zuckerschnitzel mit Binnenschiffen zur Verarbeitungsstelle befördert, und zwar folgende Mengen:

1932	6 665 t
1933	9 345 t
1934	9 118 t
1935	10 192 t

Auch ihren Bedarf beziehen die Zuckerfabriken über den Wasserweg, insbesondere die benötigten Brennstoffe, aber auch Kalksteine, die in großen Mengen von Rüdersdorf über Stettin nach den einzelnen Verarbeitungsstätten befördert werden.

Aus dieser Uebersicht über die Frachtenlage könnte der Eindruck entstehen, als ob gerade die Schiffahrt auf den pommerschen Wasserstraßen ein sehr günstiges Betätigungsfeld darstelle. Zweifellos haben sich die Beschäftigungsmöglichkeiten in den letzten Jahren dank der umfassenden Belebung des Binnen- und insbesondere des Baumarktes in dem Maße vermehrt, daß im Gegensatz zu früher jetzt auch teilweise sogenannte Oberländer und mitteldeutsche Kähne in dieses Fahrtgebiet eingedrungen sind. Es darf jedoch nicht verkannt werden, daß die besonderen Gefahren, die mit der Schiffahrt auf den stürmischen pommerschen Gewässern verbunden sind, und die im Winter noch durch überraschende Eisbildung und Treibeis verschärft werden, ein schweres Risiko und eine erhebliche Minderung der Gewinne mit sich bringen. Lange Dauer der Reisen mit ihren erhöhten Kosten beeinträchtigt vielfach die Einträglichkeit der Fahrten. Mit Rücksicht auf die schwierigen naturbedingten Schiffahrtsverhältnisse ist von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin im Einvernehmen mit der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt und den beteiligten Versicherungen ein Antrag an die Wasserbaubehörde gerichtet worden, wonach an die über Haff und Bodden verkehrenden Fahrzeuge, insbesondere an die Schleppfahrzeuge, die Schleppzüge und die Schlepperführer besondere Anforderungen gestellt werden und eine Regelung der Besetzungsbestimmungen für alle Fahrzeuge vorgenommen werden soll. Mit dem Erlaß der beantragten Verordnung wird ein Schritt zur Sicherung der pommerschen Schiffahrt getan sein.

Wenn den pommerschen Schiffer auch nicht die von der Schiffahrt auf der oberen Oder so sehr gefürchteten Versommerungsperioden bedrohen, sind seine Wünsche hinsichtlich der Verbesserung des Fahrwassers doch keineswegs als erfüllt anzusehen. Daß das Fahrwasser durch den Peenestrom in den letzten Jahren durch mehrere Brücken verengt worden ist, stört zweifellos die Schiffahrt, jedoch wird sie sich damit abfinden müssen, ebenso wie kein Schiffer die Notwendigkeit des Rügendamms verneinen wird, weil er in seinem Gewerbe dadurch einige Behinderungen erfährt. Es ist jedoch schon ein lange geäußelter Wunsch der pommerschen Schiffahrt, neben der aufs modernste ausgebauten Seewasserstraße Stettin—Swinemünde über eine besondere Binnenschiffahrtsstraße auf der unteren Oder zu verfügen, zumal der jetzige Zustand äußerst gefährlich ist, weil die Seewasserstraße durch die Schleppzüge und selbstfahrenden Binnenfahrzeuge bis zum Leitholm am Eingang des Haffs fünfmal gekreuzt werden muß. Eine Ausschaltung solcher Kreuzungs- und damit Gefahrenpunkte für beide Beteiligten, nämlich See- und Binnenschiffahrt, würde die Befahrbarkeit der unteren Oder durch Binnenschiffe erheblich ver-

bessern, besonders dann, wenn diese Fahrstraße besonders bezeichnet und gegebenenfalls nachts befeuert würde.

Die pommerschen Schiffer betreiben, mit Ausnahme der weiter oben erwähnten Tourreedereien, ausschließlich als Privat- oder Einzelschiffer ihr Gewerbe und haben ihre Fahrzeuge auch durch die vergangenen mit der allgemeinen Wirtschaftskrise zusammenhängenden sehr schlechten Zeiten hindurch zurettet vermocht. Zum Teil haben sie auch ihre Fahrzeuge modernisieren können, so daß sie gegen-

über dem Wettbewerb der Dampfer und der direkten Motorschiffahrt von Berlin und den mitteldeutschen Plätzen nach den pommerschen Haff-, Bodden- und Küstenhäfen gewappnet sind. Sie stellen also einen in sich gefestigten, mittelständischen, wertvollen Volksteil dar, der nicht nur in den an der Binnenschiffahrt beteiligten Kreisen, sondern auch allgemein vom volkswirtschaftlichen Standpunkte größte Beachtung verdient. Die Unterstützung dieses Schiffahrtszweiges ist in einem Seehafen wie Stettin selbst verständliche Pflicht.

Die Warthe- und Netze-Schiffahrt

Dr. jur. Erich Günther, Syndikus der Industrie- und Handelskammer Schneidemühl

Mit der Neuregelung der deutsch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen, welche durch das große Friedenswerk Adolf Hitlers an der Ostgrenze des Deutschen Reiches ermöglicht worden ist, wird die Grenzmark P. W. vor bedeutsame Aufgaben als Grenzland für den Handel mit dem Osten gestellt, und zwar insbesondere in der Verbesserung der Frachtlage; denn Verkehrserleichterungen mittels Eisenbahn als auch auf dem Binnenwasserwege bleiben die Grundlage für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung und Erschließung der Grenzgebiete. Deshalb werden auch in diesem Rahmen die zum Stromgebiet der Oder gehörenden Flüsse Warthe und Netze in noch weitergehendem Maße als bisher der Vermittlung des Binnenwasserverkehrs zwischen Ost und West zu dienen berufen sein. Diese Aussichten für die Entwicklung der Binnenschiffahrt auf den Wasserstraßen der Grenzmark P. W. gewinnen eine umso größere Bedeutung, als jetzt erst ein Verkehrsträger die Bedeutung wiedergewinnen wird, welche er in der Vorkriegszeit in der Verkehrswirtschaft des Ostens eingenommen hatte.

Zahlen nach Mitteilungen des statistischen Reichsamts bei Grenzeingang und Ausgang auf der Netze und Warthe an Schiffsgütern in Tonnen:

im Jahre	Netze		Warthe	
	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang
1918	341 877	61 649	180 905	35 273

(hierbei ist für 1913 die Netzeschleuse Dratzig bzw. der Warthehafen Posen zum Vergleich eingesetzt) — geben allerdings ein Bild davon, welche Anstrengungen noch gemacht werden müssen, um einen Schiffsverkehr auf diesen Wasserstraßen zu erreichen, der auch nur annähernd diesen Umfang wieder erreicht. Dieser Verkehr wird zwar nicht mehr die Aufgaben der Warentransporte in der Binnenwirtschaft wie in der Vorkriegszeit erfüllen, sondern heute dem internationalen Güterverkehr im Waren- austausch zwischen dem deutschen und polnischen Zollgebiet, im Durchgangsverkehr zwischen dem Ausland und deutschen Seehäfen (Königsberg, Stettin, Hamburg), sowie schließlich dem Durch-

gangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich dienen.

Hatte insbesondere der Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und den übrigen Gebieten des Reichs unter Benutzung der polnisch gewordenen Durchgangswasserstraßen (d. h. des Bromberger Kanals) als Verbindung zwischen Weichsel und Netze, soweit diese heute polnisch gewordene Gebiete durchfließen, nicht die Belebung erfahren, welche nach der ausdrücklichen Zusicherung des freien Durchgangsverkehrs auf Grund des Abkommens zwischen Deutschland und Polen und der Freien Stadt Danzig vom 21. 4. 1921 erhofft werden konnte, so sind die Gründe für diese Tatsache nunmehr soweit erkannt worden, daß heute Maßnahmen erwartet werden dürfen, die die Hemmungen dieses Schiffsverkehrs endlich beseitigen. Allerdings konnten die Schiffer zunächst nicht mehr wie in der Vorkriegszeit hinreichenden Gewinn durch die Wasserfrachten, insbesondere auf den jetzt polnisch gewordenen Durchgangswasserstraßen erzielen, in Ermangelung von Rückfrachten bei der Rückkehr von den jetzt polnisch gewordenen Stationen Samotschin, Bromberg, Fordon, von wo aus die Schleppkähne beladen mit Getreide, Holz und Zucker nach dem Innern Deutschlands zurückfuhren; jedoch zeigt bereits das vergangene Jahr eine wesentliche Verkehrszunahme um fast die doppelte Tonnenanzahl gegenüber dem vorausgegangenen Jahre mit insgesamt 8546 t Rückfrachten, unter denen sich Zellulose, Schalbretter, Schnittholz und Packpapier befanden, während ebenfalls die Transporte nach Ostpreußen im Durchgangsverkehr eine Verkehrszunahme von 7689 t aufwiesen mit Baustoffen, insbesondere Schles. Kalk, Zement, Oberschl. Steinkohle, Niederlausitzer Briketts, Maschinenteilen, ferner Hülsenfrüchten und Mehl. Dieser Ostpreußenverkehr hat auch im laufenden Jahre, beispielsweise in den Monaten April und Mai eine weitere Steigerung erfahren, da in diesem Zeitraum bereits 10 000 t Gütermengen meist von den Oderstationen nach Ostpreußen auf den Weg gebracht werden konnten. Von der Rückfracht sind in den gleichen beiden Monaten bereits ebenfalls erheblich große Transporte auf dem Binnenschiffahrtswege nach dem deutschen Inland versandt

worden, eiserne Röhren, Bretter, Zellulose und zwar rund 5000 t, ebenfalls eine Menge, die bereits mehr als die Hälfte der Gesamttransporte des vergangenen Jahres übertrifft.

Eine Beförderung von Massengütern, insbesondere von Steinkohle und Briketts, auf dem Flußwege nach Ostpreußen dürfte bei Einschränkungen des Eisenbahnverkehrs im Weichselkorridor umsomehr erhofft werden, als auf diese Weise ganz erhebliche Beträge an Fremdwährung für Leistung des Eisenbahndienstes auf polnischem Gebiete erspart werden können*), da je nach der Güterklasse nur etwa 1 Zloty pro Tonne an Schiffsabgaben und polnischen Schleusengebühren auf dem Binnenwasserwege zu entrichten sind, gegenüber 6,32 Zloty auf der längsten und 4,46 Zloty auf der kürzesten Korridorstrecke an die polnische Bahnverwaltung. Neben der Seeschifffahrt von Stettin nach Königsberg, die stets der wichtigste Verkehrsträger im Durchgangsverkehr mit Ostpreußen (zwischen Stettin-Königsberg) bleiben wird, gewinnt daher auch die Flußschifffahrt für die Zukunft eine wesentliche Bedeutung, wenn dieser die gleichen Erleichterungen in den Zulauftrachten für Kohle geboten werden, wie sie bereits die Seeschifffahrt durch Eisenbahnausnahmetarife für die Kohlentransporte von Oberschlesien und aus der Niederlausitz für Stettin besitzt**). Neben den wichtigsten brandenburgischen Binnenhäfen ist eine Gleichstellung der Binnenhäfen im Oderstromgebiet, und zwar in der Grenzmark P. W. in den Binnenhäfen zu Kreuz und Netzeumschlaghafen Schneidemühl (Usch) daher erforderlich, um die Binnenschifffahrt im Verkehr mit Ostpreußen neben der ausgedehnten wichtigen Seeschifffahrt lebensfähig zu gestalten. Ein Entgegenkommen wird der Reichsbahn umso leichter fallen, als nach dem neuesten Warschauer Eisenbahn-Korridorabkommen sämtliche Güter, die für den Durchgangsverkehr mit Ostpreußen polnische Strecken bei der Eisenbahn durchlaufen müssen, jetzt auf die Strecke Firschau-Marienburg umgeleitet werden; mit anderen Worten, die Reichsbahn wird heute beispielsweise oberschlesische Steinkohle nicht mehr über Beuthen-Kostau-Dt. Eylau befördern lassen, sondern in einem weiten Bogen über Cüstrin-Schneidemühl-Firschau-Marienburg. Bedenkt man, daß die Reichsbahn bei diesen Transporten von Beuthen nach Tilsit nunmehr 957 km auf deutscher Strecke gegen eine gleichbleibende Fracht von 12,— RM. pro Tonne zurücklegt abzüglich polnischer Abgabe von 4,50 RM. = 7,50 RM. Reingewinn, während bisher bei der Strecke Beuthen-Tilsit im Durchgang durch polnisches Gebiet nur 314 km auf die deutsche Strecke entfielen, und die Bahn bei einer polnischen Abgabe für die längere polnische Strecke von 6,30 RM. die verhältnismäßig größere Einnahme von 5,70 RM. (kürzere deutsche Strecke) pro Tonne übrig behielt, dann ersieht man,

*) Vgl.: Denkschrift der Industrie- und Handelskammer Stettin betreffend die Behebung der Notlage in der deutschen Verkehrswirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der ostdeutschen Seehäfen und Binnenschifffahrt September 1932.
Der Herausgeber.

**) Vgl.: Deutsche Schiffer-Zeitung, Fürstenberg (Oder) Nr. 8/9 vom 1. Mai 1936, Seite 2,

daß die Reichsbahn bei dieser Neuregelung nur noch 0,7 Pfg. pro Tonnen-km gegenüber 1,8 Pfg. pro Tonnen-km bei den früheren Transporten durch die längere polnische Strecke erzielt. Mit anderen Worten, die Entlastung, welche hier die Binnenschifffahrt bei der Versorgung Ostpreußens mit Kohle der Reichsbahn verschaffen kann, dürfte den Entschluß zur Gewährung der erforderlichen Zubringertarife rasch möglichst erwarten lassen. Die verhältnismäßig hohe Anzahl von Schleusen (22, nämlich 11 Schleusen zwischen Kreuz und Schneidemühl auf der Grenzstrecke, 10 Schleusen ab Schneidemühl Netzeumschlaghafen bis zur Weichsel und eine kleinere Schleuse auf der Weichsel) wird mit Rücksicht auf ihren verhältnismäßig guten Zustand diesem stärkeren Durchgangsverkehr keine Behinderung bringen, und auch der Wasserstand dürfte selbst bei eingeschränkter Oder-schifffahrt im Sommer mindestens ab Kreuz der Schifffahrt keine Schwierigkeiten bieten, allerdings unter der Voraussetzung, daß Schiffe benutzt werden, die eine möglichste Ausnutzung des Laderaumes zulassen. Beispielsweise ist nach Artikel 3 des Netze-Küddow-Abkommens die Wasserstraße der Grenzstrecke der Netze so zu unterhalten, daß unter der Voraussetzung genügender Wasserführung das aufgestaute Wasser eine Mindesttiefe von 1,50 Meter, entsprechend etwa 1,40 Meter der Tauchtiefe der Schleppkähne aufweist; als normaler Wasserstand ist ein solcher von 1,50 Meter anzunehmen. Bei diesem Wasserstand können sogenannte 400-Tonnen-Kähne (55 Meter lang bei 8 Meter nutzbarer Breite) voll beladen werden. Die Finow-Kähne, welche zur Zeit auf der Netze hauptsächlich Verwendung finden, können in der Regel aber nicht voll beladen werden, sondern nur bis 150 Tonnen, da sie nur bei einem Wasserstand von 1,75 Meter ihren Laderaum ausnutzen lassen. Ganz ähnlich sind die Wasserverhältnisse auch auf dem Bromberger Kanal und der Weichsel, wo man bei Verwendung geeigneter Schiffe und einer weiteren Wassersenkung durch gelegentliche Ableicherungen Schwierigkeiten überbrücken kann. Jedenfalls ist es möglich, mit Schleppern, die mit genügendem Betriebsstoff ausgestattet sind und nicht mehr als 1 Meter Tiefgang haben, einen Dauerverkehr hier auf den Durchgangswasserstraßen sicherzustellen, wie sich bereits aus den durchgeführten Transporten in den letzten Monaten erwiesen hat.

Bei der Ein- und Ausfuhr von und nach Polen ist der Binnenschifffahrtsverkehr auf der Warthe und Netze allerdings in den letzten Jahren bedeutend rückläufig gewesen, eine Erscheinung, die umsomehr bedauert werden muß, als die Wasserstraßen der Grenzmark P. W. von der Natur dazu berufen sind, als Zufahrts- und Abfahrtsstraßen des Stettiner Hafens zu dienen und hierdurch auch gleichzeitig das wirtschaftliche Hinterland Stettins, insbesondere die Grenzmark P. W. wirtschaftlich stärker als bisher zu erschließen. Wenn seit der Herstellung des deutsch-polnischen Wirtschaftsfriedens Wettbewerbsfragen zwischen deutschen und polnischen Verkehrswegen noch keine Regelung erfahren haben, dann ist hierin auch die

Hauptursache für diesen Verkehrsrückgang im Binnenwasserverkehr zwischen Deutschland und Polen zu suchen; so fuhrten insgesamt auf der Warthe von Deutschland nach Polen: 82 Fahrzeuge, davon 1 beladen, 81 leer. Befördert wurden 131 Tonnen Altpapier (68,6 Prozent weniger als im Vorjahre). Von Polen nach Deutschland fuhrten insgesamt 82 Fahrzeuge, davon 80 beladen, 2 leer. Befördert wurden 7257 Tonnen Roggen, 6384 Tonnen Gerste, 3155 Tonnen Hafer, 2429 Tonnen Weizen, 5338 Tonnen Mehl, zusammen 24563 Tonnen (gegenüber dem Vorjahre mit 25726 Tonnen ist ein Rückgang um 4,52 Prozent eingetreten). Die Ausnahmetarife der polnischen Staatsbahnen bringen für den Hafen von Gdingen den polnischen Exporteuren Frachtvorteile, die die Binnenschifffahrt auf dem Wege von Posen nach Stettin und von Bromberg nach Stettin und Berlin in diesem Ausmaß nicht bieten kann, wenn sie auf ihre Ertragsfähigkeit nicht gänzlich verzichten will. Wie der Rekordumschlag des Hafens von Gdingen mit 7635036,1 Tonnen im Jahre 1935 ausweist, ist die starke Förderung des Ein- und Ausfuhrverkehrs über die polnischen bzw. unter polnischem Einfluß stehenden Seehäfen durch Tarifprämien und Vorzugszölle nicht vergeblich gewesen. Wenn hierdurch der Warenversand auf dem polnischen Bahnwege nach Gdingen lohnender erscheinen muß als auf den deutsch-polnischen Binnenwasserstraßen der Warthe und Netze, und tatsächlich der Getreideversand auf der Warthe um etwa 25 Prozent und auch bei einem Gesamtrückgang des Verkehrs auf der Netze um 8,10 Prozent der Holzversand sogar um 10 Prozent zurückgegangen ist, dann darf man aber nicht vergessen, daß die Gebiete Ostdeutschlands und Westpolens eine landschaftliche Einheit bilden, deren wirtschaftliche Erschließung am zweckmäßigsten durch Ausnutzung der vorhandenen natürlichen Verkehrsmittel gefördert werden kann. Man muß daran erinnern, daß schon in der Vorkriegszeit Reedereigesellschaften in Berlin, Stettin und Hamburg eine Reihe von Stückgutkähnen auf der Netze bis Bromberg und auf der Warthe bis Posen verfrachteten, wodurch ein verbilligter Bezug von Kohle, Mehl, hochwertigen Futtermitteln und Eisenbahnbaumaterialien auf dem Wasserwege ermöglicht war, während andererseits Ladungen verschiedener Art, z. B. Getreide, Kartoffelflocken, Ziegeleiprodukte, Schnitt- und Grubenholz auf dem Wasserwege zum Versand gebracht wurden. Nur für den Versand von Posen auf der Warthe über Berlin hinaus und nach Stettin hat der Wasserweg gegenüber der Eisenbahnlinie Posen-Gdingen immerhin noch einige Bedeutung beibehalten, und zwar bei günstigem Wasserstand. Daher sind auch im vergangenen Jahre auf diesen Weg noch ansehnliche Mengen Getreide über Stettin nach Schweden usw. zum Versand gebracht worden. Auch kommt hinzu, daß die Binnenschifffahrt auch aus dem Grunde für die Getreidebeförderung nach Möglichkeit bevorzugt wird, weil die Binnenfahrzeuge sich in den Seehäfen an die Seeschiffe zur Entladung heranlegen können. Bei günstigen Wasserständen, die eine gute Ausnutzung des Kahnraumes ermöglichen, wird da-

her regelmäßig ein bestimmter Verkehr von Getreidetransporten von Posen nach Stettin im Transitwege wie auch im vergangenen Herbst zu erwarten sein.

Im inländischen Binnenwasserverkehr sind die Warthe und Netze gegenüber der ungünstigen Frachtlage der Grenzmark P. W. ein naturgegebenes Ausgleichsmittel und aus diesem Grunde ist eine stärkere Verkehrsentwicklung auf der Warthe und Netze nicht vom Standpunkte des gegenseitigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Wasserstraße anzusehen, sondern nur unter dem Gesichtspunkte der allgemeinen Verkehrsförderung; denn gerade durch die wirtschaftliche Erschließung und Entwicklung der weiträumigen Ostgebiete kann die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinstitute bei einem geeigneten Zusammenwirken nur gesteigert werden. Allerdings hat sich auf der Warthe gegenüber der Verkehrsregulierung im Jahre 1934 im vergangenen Jahre ein erheblicher Rückgang gezeigt, was hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, daß die Ausnahmetarife der Eisenbahn zu Gunsten des Seehafens Stettin den Binnenhäfen, insbesondere dem Hafen in Schwerin a. d. Warthe eine geeignete Ausnutzung unmöglich machen*), solange sie nicht auf die gleiche Frachtbasis wie Stettin gestellt werden. Der in-nerdeutsche Verkehr auf der Netze hatte sich erfreulicherweise gehoben. Von der Verkehrszunahme wurden fast sämtliche Hafenplätze der Grenzmark P. W. betroffen, wenn auch nicht in dem Maße wie die brandenburgischen Hafenplätze. Eine weitere Steigerung des Verkehrs auf der Netze ist mit der nunmehr erwarteten Vollendung der großzügigen Ausbauten des Netzeumschlaghafens Schneidemühl (Usch) zu erwarten, der nicht nur im inländischen Verkehr, sondern auch für den Transitverkehr erhebliche Bedeutung gewinnen kann.

Durch die künftige Möglichkeit eines jährlichen Warenumschlages von 50—70000 Tonnen Getreide und die Möglichkeit zur Einlagerung von 5000 Tonnen Getreide in einem besonderen Silo an dem Hafen von Dt. Usch, fernerhin durch geeignete Anlagen für das Aus- und Einladen von Waren aller Art, insbesondere auch für Holz, ist schon der Weg gezeigt, der den Schiffen genügend Transporte für die Beförderung von Waren aus der Grenzmark Posen-Westpreußen und vor allen Dingen für Rückfracht sichert. Bedenkt man, daß beispielsweise die Holzfracht (1 Kubikmeter Bretter) Krojanke—Usch—Berlin einschl. der Zufuhrkosten mit der Bahn mit rund 8,18 RM. gegenüber der Eisenbahnfracht mit rund 10,— RM. (+ 5 % seit 19. Jan. 1936) immer noch einen Vorteil gegenüber dem Bahnweg bietet, rund ein Unterschied von 2,— RM., während sich der Unterschied beim gleichen Ausgangsort Krojanke bis nach Hamburg zwischen Wasserweg und Bahn schon auf rund 5,— RM. bis 5,50 RM. beläuft, dann ersieht man, welche Möglichkeiten sich hier bereits für den Versandverkehr aus der Grenzmark Posen-Westpreu-

*) Vgl.: Deutsche Schiffer-Zeitung 1. Beilage zu Nr. 2 vom 15. Januar 1936.

ßen nach Erhalt von Rückfrachten durch Ladung von Lebensmitteln eröffnen.

Zwecks Erleichterung der Bereitstellung von Schiffen mag es sein, daß bei stärkerem Wasserverkehr auf der Netze auch noch eine Meldestelle des Schiffsbetriebsverbandes ähnlich wie in Landsberg eingerichtet werden kann, die die Zuteilung von Kahnladungen erleichtert für Schiffe, die aus Polen kommen, oder für solche, die bis Usch Stückgutladungen brachten und alsdann angesichts des größeren Warenumschlages nicht untätig liegen bleiben wollen, bis Zuteilungen von Frachten aus der gegenwärtigen Meldestelle in Landsberg erfolgen.

Da der Hafen von Kreuz überdies bereits eine überdachte Halle, ein Lagerhaus und unmittelbaren Bahnanschluß besitzt und auch in Schwerin an der Warthe eine ebenfalls gut ausgebaute Hafenanlage vorhanden ist, die jedoch nicht voll ausgenutzt werden kann, so werden bei der richtigen Benutzung dieser Einrichtungen die Aussichten eines gewinnbringenden regelmäßigen Schiffsverkehrs schon mehr gegeben sein,

als dies bisher möglich war, sobald noch einige andere Erleichterungen geschaffen werden.

Daß bei der gegenwärtigen Einteilung der Preisgebote und der Festgewichte für Getreide der Wasserweg eine besondere Bedeutung gewinnen wird, braucht nicht hervorgehoben zu werden; denn der Getreideversand auf dem Bahnwege nach Stettin kostet rund 10,70 RM. (+ 5 % seit dem 19. Jan. 1936) pro Tonne, während das Getreide ab Dt. Usch auf dem Wasserwege mit rund 4,90 RM. pro Tonne zur Versendung kommt, wozu noch Kleinwasserzuschläge kommen können.

Die Benutzung der Wasserwege in der Grenzmark Posen-Westpreußen würde also bei Bestehen eines regelmäßigen Schiffsverkehrs erhebliche Vorteile für die ostmärkische Wirtschaft bringen, wenn aus allen gegebenen Möglichkeiten endlich der Nutzen gezogen werden kann, der den in unmittelbarer Nähe der Wasserstraßen gelegenen Unternehmungen, vor allem den Sägewerken, seit langer Zeit zukommen müßte.

Wasserwirtschaft im Odergebiet

Oderstrombaudirektor Georg Franzius, Breslau

Die Oder mit ihrem ganzen Niederschlagsgebiet als Einheit gesehen, ist wohl die anziehendste wasserwirtschaftliche Aufgabe, die Deutschland bietet. Sie ist der eine und einzige große Vorfluter für Schlesien und die Grenzmark, die durchlaufende Binnenwasserstraße des unter seiner Verkehrsferne leidenden deutschen Südostens. Landklima mit oft ausgedehnten Trockenzeiten und plötzlichen heftigsten Niederschlägen gefährdet die Ernten der schlesischen Kornkammer. „Versommerung“ legt häufig die Ausfuhr des Korns und der Kohle still. Ueberall aber ist das Gebiet der Oder Grenzland, dessen wirtschaftliche Sicherung nicht nur Wirtschaft und Volkswirtschaft, sondern Grenzpolitik gebietet.

Man muß den Strom jeweils sehen in seiner Verbindung zu dem Land, das er durchfließt, zu den Aufgaben, die dieses Land stellt. Und in dieser Verbindung erkennt man, daß Wasserwirtschaft jeder Art im Odergebiet von weit größerer Bedeutung für dieses Land ist, als an einem andern der deutschen Ströme. Keiner jener ist in gleichem Maße wie die Oder der Lebensnerv seines Niederschlagsgebiets.

Lebenswichtiger als die Aufgaben der übrigen Ströme sind die Aufgaben der Oder, die aber für jene nicht von der Natur in gleichem Umfang begünstigt ist. Ihr fehlen die Gletscher der Rheinquellen, die gerade in der Sommerglut ihre Schmelzwasser spenden, das gewaltige Ausgleichbecken des Bodensees. Ihrer Nachbarin, der Elbe, scheint sie auf den ersten Blick annähernd gleich, und ist es nicht. Denn zum Elbegebiet gehört fast ganz Böhmen und Mähren, dem bei der Oder der enge Bereich des Gesenkes keinen Ausgleich zu bieten vermag. So sind die Niederschlagsgebiete von Elbe und Oder bei Dresden und

Breslau nicht annähernd gleich, sondern jenes ist zwei und ein halb mal so groß wie dieses. Erst bei Küstrin entspricht die Oder der Elbe bei Dresden, also erst sechzig Kilometer unterhalb Fürstenbergs, wo fast drei Viertel der Schifffahrt die Oder verlassen. Und nochmals sei an das Landklima des Odergebiets erinnert, dessen Wirkung noch verschärft wird durch die kahlen Steilhänge und engen Täler der Beskiden, von denen der Abfluß viel zu rasch vor sich geht. Endlich aber entwässern nur die Nord- und Ostflanken der Beskiden, des Altvaters, des Riesengebirges zur Oder, sodaß gerade die vom Meere kommenden Westwinde sich selten wasserbringend auswirken.

So leidet das Niederschlagsgebiet links der Oder mit seinen aus der langen Gebirgsflanke kommenden größeren Nebenflüssen: der Hotzenplotz, der Glatzer und der Lausitzer Neiße, der Katzbach und dem Bober, in gleicher Weise wie die Quellflüsse der Oder: Oppa, Oder, Ostrawitz und Olsa, unter vielfach ungünstigen klimatischen Bedingungen. Rechts der Oder, wo das Niederschlagsgebiet sich reckt bis weit hinein in die norddeutsche Tiefebene, strömen die Wasser zum weitaus größten Teile in die Warthe, die erst den Unterlauf der Oder bei Küstrin erreicht, hier das Niederschlagsgebiet der Oder genau verdoppelnd. Dadurch sind die rechten Nebenflüsse der Oder oberhalb Küstrins von geringerer wasserwirtschaftlicher Bedeutung; erwähnt seien Klodnitz, Malapane und Bartsch.

Das ist das Gesamtbild des Oderniederschlagsgebiets: ungewöhnlich starker Uebereinstimmung zwischen dem Wasserwirtschaftsgebiet und dem politischen und wirtschaftlichen Bezirk, sowie einer wesentlich erhöhten Bedeutung der Wasserwirtschaft stehen vielfache

besondere Schwierigkeiten gegenüber, die mannigfachen großen wasserwirtschaftlichen Aufgaben zu lösen. Gerade in dieser Zusammenstellung liegt für den Ingenieur der größte Reiz, sich mit diesen Aufgaben zu beschäftigen. Er muß sich dabei darüber freilich klar sein, daß es zurzeit noch nicht möglich

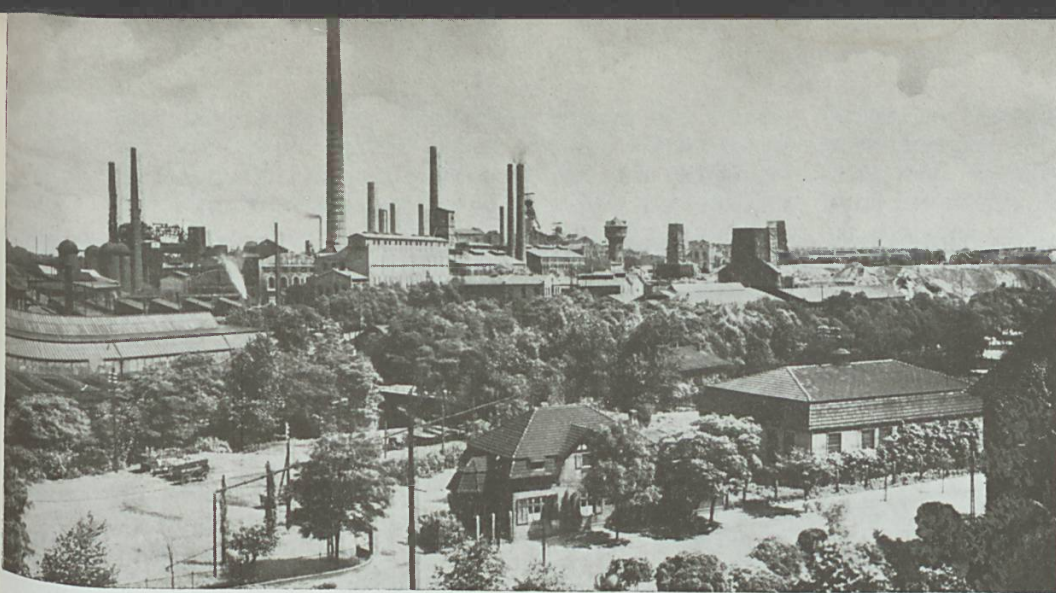
Warthe und Netzebrüche hat man mit Recht die Eroberung einer Provinz im Frieden genannt. Zugunsten des in blutigen Kriegen gewonnenen Schlesiens aber richtete der größte Preußenkönig den Angriff gegen das aus seiner geografischen Lage stammende Uebel Schlesiens, die Verkehrsferne. Der Lauf der



ist, etwa ein mit allen Einzelheiten durchgearbeitetes Bild zu gestalten. Noch für längere Zeit kann es sich nur um eine Skizze handeln, die die großen Linien erkennen läßt.

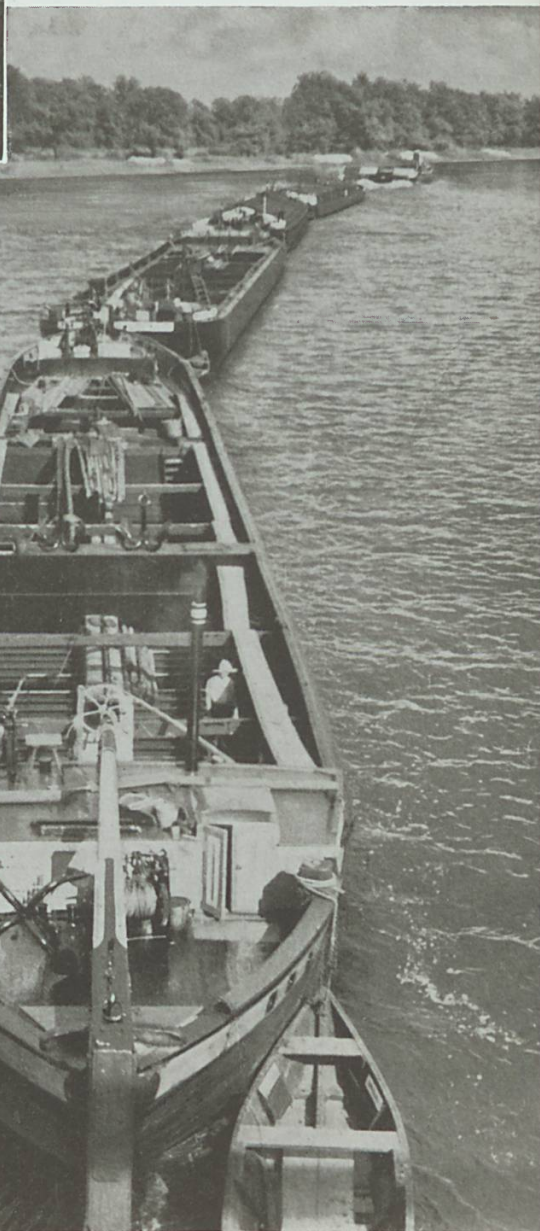
Werfen wir zunächst einen Blick zurück in die Vergangenheit! Fraglos ist gerade im Odergebiet seit fast zwei Jahrhunderten wasserbaulich schon viel geschehen. Vor allem unter Friedrich dem Großen und so lange sein Geist und Wille nach seinem Tode noch nachwirkte, wurde dem Odergebiet weitgehende Fürsorge zuteil. Die umfassende Entwässerung der Oder,

Der Bau des Coseler Hafens folgte, dann die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse in und um Breslau, die schließlich mit einer Umgestaltung der Vorflut verbunden wurde. Im neuen Jahrhundert begann der Kampf gegen die Hochwasser der Gebirgsnebenflüsse durch den Bau der bekannten Talsperren im Vorland der Sudeten. Daneben wurden im Odertal, das bisher keine günstige Möglichkeit für Talsperren erkennen ließ, Ueberlaufpolder zur Dämpfung der Hochwasserspitzen erbaut.



Hindenburg O/S.
Oberhüttenwerk Donnersmarckhütte

Werkfoto



Schleppzug auf der Oder

Foto Glaeser



Frankfurt / Oderbrücke

Foto Zäpke



Dominsel

Foto Staatl. Bildstelle

BRESLAU

Erst Jahre nach dem Weltkriege begann die Durchführung schon vorher durch Gesetz beschlossener Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Schiffbarkeit: der Niedrigwasserausbau der Oder von Breslau bis Lebus unterhalb Frankfurts und der Bau von Staubecken zur Speisung der Oder bei geringer Wasserführung. Mit der Uebernahme der Regierung durch den Führer erhielt auch der Wasserstraßenbau im Odergebiet einen machtvollen neuen Antrieb. Die im Gang befindlichen Arbeiten wurden wesentlich verstärkt gefördert. Neu aber wurden allein in diesen drei Jahren begonnen der Neubau des Klodnitzkanals, dem der Führer seinen eignen Namen als Adolf-Hitler-Kanal genehmigte, die Oderumlegung bei Ratibor und der Bau von zwei neuen Staubecken bei Turawa im Malapanetal und bei Berghof im Tal der Weistritz.

Neben den Bauten für den Hochwasserschutz und für den Wasserstraßenverkehr entstand im Odergebiet ein weiterer Zweig wasserwirtschaftlicher Arbeit in der Ausnutzung der Wasserkräfte zur Erzeugung elektrischen Stroms. Während frühere Zeiten in außerordentlich zahlreichen Wassermühlen die Kraft durch Wasserräder unmittelbar zum Antrieb der Werke verwendet hatten, entwickelte das neue Jahrhundert die Turbine, die den Generator treibt. Viele kleine Betriebe stellten sich um, viele gingen unter dem Wettbewerb der Elektrizität ein, ihre Stau- und Mühlenweiher verschwanden. Dafür entstanden vor allem an den Talsperren Kraftwerke von erheblicher Leistung. Aber auch neue Wehrbauten, so in der Glatzer Neiße, im Bober und schließlich an zwei Staustufen der kanalisierten Oderstrecke nutzen das Flußgefälle aus. Als neueste Anlage entsteht zurzeit im Unterlauf des Bobers eine Großkraftanlage bei Deichow.

Im Bezirk der unteren Oder wurde abwärts Hohensaaten ein Reglungsausbau durchgeführt, der neben Verkehrszwecken weitgehend landeskulturellen Belangen dient.

In der Tat, es ist im Gebiet der Oder viel und vieles geschehen oder noch im Entstehen. Und dennoch ist alles das zusammengekommen nichts weniger, als eine Lösung der wasserwirtschaftlichen Aufgabe, die die Oder stellt. Es sind — sicher im einzelnen oft große — Werke, die jedes für sich ein aufgetretenes örtliches Bedürfnis befriedigen sollten, oder die einem Sonderzweck zu dienen bestimmt sind. Diese Werke sind entstanden ohne Rücksicht auf den Nachbarn, sei es, daß dieser, örtlich getrennt, von ihren Auswirkungen betroffen wurde, oder daß er der Art nach andre Bedürfnisse hatte. So entstanden sie meistens im Kampf gegen Dritte und wurden häufig „Kompromisse“ mit den diesen notwendig an-

haftenden Unvollkommenheiten und nachteiligen Einschränkungen. Wollen wir heute zu einer wirklichen deutschen Wasserwirtschaft gelangen, so müssen wir zunächst unsere Art, die vor uns liegenden Aufgaben zu erkennen, von Grund auf umstellen.

Die immer zunehmende Beherrschung des deutschen Geisteslebens durch das Judentum beschenkte das deutsche Volk in den letzten Generationen mit der dem Juden eignen Art, die Welt erkennen zu wollen, indem er sie zerlegte und zergliederte und jede Einzelheit, aus ihrem natürlichen Zusammenhange gerissen, für sich nahm. Der Geist der „Analyse“ durchdrang

LAGEPLAN.

Adolf - Hitler - Kanal.



alles, bis er in der Psychoanalyse, der Zerreißung der Seele, den Triumph des Irrsinns feierte.

Zersetzung, wo er eindrang, war die naturnotwendige Folge dieses jüdischen Geistes: das „Ferment der nationalen Dekomposition“, wie selbst Mommsen das Judentum nannte, schuf jene Einstellung, die glaubte, nur dann leben zu können, wenn ein anderer vernichtet wurde. So entstand die politische und soziale Zerstörung des deutschen Volkes. So entstand aber auch in der Bewirtschaftung des Wassers der Kampf um seine Verwendung oder um seine Abwehr. Und so entwickelte sich weiter die Zerlegung des Wasserschatzes in Grundwasser und Gewässer, in stehende Gewässer und Wasserläufe, in Wasserläufe verschiedener Ordnung. Immer war das Recht für die einzelnen Gruppen ein anderes, und immer verschiedene Behörden sorgten für seine Durchführung. Zu alledem kam der mangelnde Zusammenhang des Reichs, in dessen Ländern und Ländchen das Recht verschieden war. — Als Gipfel dieser Entwicklung entstand schließlich in Preußen die Trennung der Verwaltungen für die „Reichswasserstraßen“ und die bei Preußen verbleibenden Häfen!

Im Rahmen dieses Umrisses ist leider nicht möglich, an Beispielen zu zeigen, wie große Pläne unter dieser Zerrissenheit zerfleddert und zerfetzt sind; wie manche Werke nicht zur Ausführung kamen, weil — nicht etwa, weil eine Verwaltung sie wollte und eine

andere Verwaltung sie nicht wollte — nein, weil zwei Verwaltungen sie wollten und nur mit allen Mitteln verhinderten, daß etwa die andere Verwaltung sie ausführe.

Aus diesem Geist müssen wir heraus, um zu einer wirklichen Wasserwirtschaft zu gelangen. Wir müssen umdenken. Aus dem Zerlegen und Zergliedern müssen wir wieder zur deutschen, nordischen Zusammenschau zurück. Was der Führer auf politischem und sozialem Gebiet das ganze deutsche Volk gelehrt hat: den unlöslichen Zusammenhang der Volksgemeinschaft zu erkennen und zu leben, das muß auch Grundlage der Wasserwirtschaft sein. Die Parallele, so vermessen sie auf den ersten Blick erscheint, ist zwingend.

Es gibt keine Wasserwirtschaft, die — örtlich oder sachlich — nur dem Einen nutzt, wenn sie dem Andern schadet. Ganz im Gegenteil wird sich zeigen, wie, im Großen gesehen, die verschiedenen Belange und Bedürfnisse zusammenlaufen, wie der Einzelne oder die einzelne Gruppe gewinnt durch den Nutzen für die Allgemeinheit.

Die anscheinend so verschiedenen Forderungen an den Wasserschatz schließen einander nicht aus. Daß sie es jedenfalls nicht immer tun, beweisen schon viele der vorhandenen wasserbaulichen Schöpfungen. Talsperren, die zum Schutz gegen Hochwasser errichtet wurden, werden zur Wasserkraftnutzung verwendet, ohne daß ihr erster Zweck darunter leidet; Verkehrsstaubecken nutzen die Wasserkraft und dienen darüber noch dem Hochwasserschutz. Staue, die zur Nutzung der Kraft erbaut wurden, können zugleich der Bewässerung von Wiesen nutzbar gemacht werden.

Was aber schon jetzt eintritt, wo nur Teilaufgaben gesehen und durchgeführt wurden, das wird sich außerordentlich verstärken, wenn eine Lösung der Gesamtaufgabe angepackt wird. Zu diesem Ende müssen wir von den naturgegebenen Zusammenhängen und Grenzen ausgehen, wie sie in den Niederschlagsgebieten der deutschen Ströme gegeben sind. Diese natürlichen Einheiten dürfen nicht zerrissen werden: Grundwasser, Seen und Weiher, Strom und Nebenflüsse, sie alle bedingen einander, wirken aufeinander ein, und ein Eingriff in Eines beeinflußt die Andern. In diesem unlösbaren Zusammenhange muß auch die Wasserwirtschaft des Odergebiets geschaut werden. Diese Schau kann niemals zu groß und umfassend sein, denn die neue Wasserwirtschaft muß jedem Bedürfnis der Allgemeinheit, welcher Art es auch sei, gerecht werden. Sie wird damit Aufgabe sein auf viele Jahrzehnte hinaus, um dann Erfüllung sein zu können für die kommenden Jahrhunderte. Sie darf sich nicht beschränken auf die Volkszahl von heute oder morgen, sondern muß denken an das Wachstum des im Nationalsozialismus wieder gesund und kinderfroh gewordenen Volkes.

In dieser Gestalt geschaut ist Wasserwirtschaft eine der allergrößten und wichtigsten materiellen Aufgaben, die Deutschland überhaupt zu lösen hat. Denn wie die deutsche Scholle und die Bodenschätze ist

das Wasser eine unbedingte Lebensnotwendigkeit für alle, und wie jene beiden ist es uns vom Schicksal zugemessen und wir können es nur bewirtschaften, aber nicht nach eigenem Wunsch vermehren.

Wir müssen uns dabei darüber klar sein, daß die verschiedenen Bedürfnisse, die das Wasser zu befriedigen hat, grundsätzlich nicht von gleicher Lebensbedeutung für das deutsche Volk sind. Das darf nicht ausschließen, daß im Einzelfalle die Wertung verschiedener Belange von der grundsätzlichen abweichen kann, ja abweichen muß. Niemals wird das lebendige Leben blühen, wenn es starr und unabänderlich in tote, kalte Normen gepreßt wird. Dennoch wird man eine grundsätzliche Regel nicht entbehren können.

Zwei große Aufgabengruppen stehen danach in der ersten Linie: Landeskultur und Hochwasserschutz, zur Sicherung der Ernährung aus deutscher Scholle, und daneben Versorgung des Menschen und der Industrie mit Trink- und Brauchwasser zur Erhaltung des Menschen und zur Sicherung seiner Arbeit. Erst hinter diesen Grundbedürfnissen denken wir an den Bedarf für den Verkehr auf den Binnenschiffsstraßen. Seine Bedeutung wird aber bisweilen unterschätzt. Gewiß, es gibt andere und raschere Verkehrsmittel; aber wenigstens für alle Massengüter sind diese nur Ersatz oder örtliche Ergänzung des Lastschiffs. Gerade unter den Massengütern aber sind Erzeugnisse, deren Verteilung durch den Verkehr unerläßliche Lebensnotwendigkeit darstellt. Nicht zu vergessen ist daneben der national- und wirtschaftspolitische Schatz, der in den vielen Tausenden selbständiger Einzelschiffer, in den mit ihnen auf Gedeih und Verderb verknüpften kleineren Werften und Schiffsausrüstungsbetrieben und in den zugehörigen Klein- und Gefolgschaften liegt, in all dem, das in zähem Ringen sich durch die vergangenen Zeiten schrankenloser Konzernbildung frei und unabhängig bewahrte.

Als letzte große materielle Aufgabe aber sehen wir die gesteigerte Ausnutzung der deutschen Wasserkräfte. Ihr Wert beruht einmal in der oft gegebenen und weitest zu verwendenden Speichermöglichkeit zur Erzeugung von Spitzenstrom, um durch damit besseren Wirkungsgrad der Kohlekraftwerke die Strompreise zu senken und der Energiewirtschaft neuen Absatz zu schaffen. Er liegt zum andern in der Streckung unserer begrenzten Kohlenvorräte, denen immer mehr und immer wichtigere Aufgaben zu fallen, als nur verbrannt zu werden.

Und neben den materiellen Aufgaben steht die große ideelle Aufgabe des Wassers, Quell zu sein für die Gesundheit des deutschen Menschen an Leib und Seele. Schwimmen und Wassersport aller Art auf der einen Seite, Erquickung des Auges und der Seele für den Erholungsuchenden nach seiner Arbeit im Amt, im Geschäft oder der Werkstatt.

Damit unsere Ströme und Flüsse diese Aufgabe in vollem Umfang übernehmen können, ist aber eine Vorbedingung zu erfüllen: wir müssen unsere Wasserläufe endlich wieder gründlich säubern von all dem Unrat und den Chemikalien, die sie heute — ein Erbe bisheriger liberalistischer Wirtschaftsgestaltung — nur zu oft geradezu verpesten.

Die Aufgabe ist gestellt; wie ist sie zu lösen? Sehen wir noch einmal zurück auf das, was bisher wasserbaulich geschah. Fast mit alleiniger Ausnahme der Wehr- und Talsperrenbauten lief jede Maßnahme am Ende auf das gleiche Ergebnis hinaus. Wasser, das der Himmel schickte, wurde so schnell, wie es nur zu erreichen war, weiter und weiter zu Tal geschickt bis zum letzten Ziele, dem Meer. Das Notwendigste, das wir vom Schicksal erhielten, wurde in Wahrheit verschwendet.

Demgegenüber heißt das Ziel deutscher Wasserwirtschaft, keinen Tropfen Wasser eher dem Meere zu überlassen, ehe er nicht für das deutsche Volk den größten erreichbaren Nutzen gestiftet hat.

Gewiß, früher erzielter Nutzen soll nicht verkannt, noch geschmälert werden. Heute aber heißt es, der Verschwendungswirtschaft eine Vorrats- und Speicherswirtschaft hinzuzufügen. Wir müssen Wasserspeicher errichten, wo es nur möglich ist. Voraussetzung ist nur, daß sie derart liegen, daß von ihnen das Wasser an Stellen des Bedarfs geleitet werden kann. Nicht einzelne Riesenstaubecken sind das Ziel, sondern Hunderte von kleinen und mittleren Speichern, in möglichst hoch gelegenen Teilen der Nebenflüsse. So müssen wir im Odergebiet diese Stellen durchweg nahe den beiderseitigen Grenzen suchen. Nur für Sonderzwecke werden auch in Zukunft einzelne Großbecken zu errichten sein.

Ehe wir bauen dürfen, müssen wir aber genauere Kenntnisse erlangen von dem Vorkommen und dem

Anfall von Wasser in dem Hauptniederschlagsgebiet der Oder. Diese Kenntnis muß gleichermaßen die Niederschläge und den Abfluß in den Wasserläufen, wie den Grundwasserschatz und endlich die gegenseitige Einwirkung beider aufeinander umfassen.

Neben der Kenntnis der Wasserschätze aber brauchen wir ebenso die Kenntnis des Bedarfs an Wasser in den einzelnen Gebieten. Endlich aber muß die wasserwirtschaftliche Planung, die auf diesen Kenntnissen sich aufbauen soll, Hand in Hand gehen mit der Raumordnung und der Landesplanung, aus der sich die Entwicklung und Verteilung des Bedarfes ergibt.

Gelangen wir auf diesem Wege zu jener Art der Planung einer neuen Wasserwirtschaft, so muß das Gesetz uns instand setzen, nach seinen Vorschriften den Plan zur Tat werden zu lassen. Letztens aber muß der Aufbau der Behörden und Verwaltungen die Möglichkeit einheitlicher Führung in Planung und Bau verschaffen.

Das Reichswassergesetz, das auf nationalsozialistischer Grundlage einheitliches und klares Recht schafft, ist im Entstehen. Ein Umbau der Verwaltungszuständigkeiten hat begonnen. So schafft das Dritte Reich die Unterlagen, auf denen die neue deutsche Wasserwirtschaft wachsen wird. Möge sie ihrer großen Aufgabe gerecht werden: mitzuwirken, daß auf deutschem Boden ein freies und starkes Volk wachse und blühe in alle Zeit!

Die Oderwasserstraße in ihrer Bedeutung für die gewerbliche Tätigkeit des deutschen Ostens

Dr. phil. Dr. iur. h. c. Freymark, Syndikus der Industrie- und Handelskammer Breslau

Der Oderstrom ist der Lebensnerv des die Provinzen Schlesien, Pommern, einen Teil Brandenburgs und die Grenzmark umfassenden Gebietes mit einer Bevölkerungszahl von rund 10 Millionen Einwohnern und einer hochentwickelten gewerblichen Tätigkeit. Wie für die Landeskultur, die Volksgesundheit und die menschlichen Siedelungen, ist er in gleicher Weise für die gewerbliche Tätigkeit die Vorbedingung für ihr Gedeihen. In demselben Maße wie alle anderen beteiligten Zweige unseres gesamten Lebens ist die gewerbliche Tätigkeit von dem gleichmäßigen Abfluß des Wassers abhängig, mag es sich um die Benutzung für Betriebs- und Kraftzwecke, die Ableitung der eigenen Gewässer oder um Verkehrszwecke handeln.

In früheren Jahrhunderten, in denen ein Verkehr über weitere Entfernungen in der Hauptsache in hochwertigen Gütern stattfand, lag die Bedeutung des Oderstroms als Verkehrsstraße vor allem darin, daß er den Handelsverkehr über die Grenzen hinaus ermöglichte; die Stellung eines Großhandelsplatzes wie Breslau wurzelte vor allem in der Tatsache, daß sich hier wichtige Landstraßen mit dem sich weit in das Binnenland hineinschiebenden Oderstrom kreuzten;

in gleicher Weise erwuchs Stettin zu dem Großseehandelsplatz dank der Lage kurz vor der Einmündung des Stromes in das Meer. Doch bald gewann der Strom für die eigene Erzeugung in Landwirtschaft und gewerblicher Tätigkeit eine immer größer werdende Bedeutung, da er den Versand der gewonnenen Güter und den Bezug der notwendigen Hilfsstoffe erleichterte. — Es sei hier nur der Stellung gedacht, die der Oderstrom im 17. und 18. Jahrhundert für die Ausfuhr schlesischen Leinens gewann. Je mehr die Oder in für die Beförderung von Massengütern geeigneter Weise ausgebaut wurde, um so mehr trat auch diese Stellung, zahlenmäßig gesehen, in den Vordergrund.

Im Jahre 1934 stellte sich der gesamte Oderverkehr beim Versande in Pommern auf 2½ Millionen t, in Brandenburg und der Grenzmark auf mehr als eine halbe Million t, in Schlesien auf 3¼ Millionen t; beim Empfang in Pommern auf mehr als 1½, in Brandenburg auf fast ½ und in Schlesien auf wesentlich mehr als 1 Million t, zusammen also beim Versande auf mehr als 6¼ und beim Empfang auf mehr als 3 Millionen t; d. i., im Verhältnis zu dem gesamten deutschen binnenländischen Wasserstraßenverkehr,

über $\frac{1}{8}$ beim Versand und $\frac{1}{16}$ beim Empfang; im besonderen im Verhältnis zur Elbe $\frac{9}{10}$ beim Versand, $\frac{1}{2}$ beim Empfang und im Vergleich zum Rhein mit allen seinen Nebenflüssen, also mit einem Wasserstraßennetz von mehr als der dreifachen Ausdehnung des der Oder, beim Versand fast $\frac{1}{3}$ und beim Empfang $\frac{1}{6}$. Bei einer Würdigung dieser Zahlen bleibt jedoch zu beachten, daß auf der einen Seite beim Rhein-Verkehr der sehr bedeutende unmittelbare Auslandsverkehr hinzukommt, der bei der völlig auf deutschem Boden verlaufenden Oderwasserstraße natürlich nur eine geringe Rolle spielt, daß auf der anderen Seite die Zahlen für die Oder nur die des Oderstromes selbst, nicht aber auch die der märkischen Wasserstraßen mit umfassen, die zum Teil auf das engste mit dem Stromgebiet der Oder verbunden sind. Der Versand belief sich bei den in Frage kommenden märkischen Wasserstraßen auf mehr als $3\frac{1}{3}$, der Empfang auf $7\frac{3}{4}$ Millionen t. Auffällig ist beim Oderverkehr, im Vergleich zu dem gesamten deutschen Binnenwasserstraßenverkehr und im besonderen auch zu dem auf der Elbe und Rhein, das starke Ueberwiegen des Versandes gegenüber dem Empfang. In anderen Stromgebieten entsprechen Versand und Empfang einander im wesentlichen. Daß auf der Oder der Versand mehr als das Doppelte des Empfanges beträgt, ist ein Zeichen dafür, in welchem Umfange das Odergebiet Ueberschußgebiet ist. In Schlesien überwog der Versandverkehr den Empfangverkehr sogar um mehr als das Dreifache. Ein gleiches Verhältnis ergibt sich erst dann, wenn der Berliner Verkehr hinzugerechnet wird.

An dem Oderverkehr ist die Landwirtschaft von jeher stark beteiligt gewesen. Der Verkehr in den wichtigsten Körnerfrüchten betrug beim Versand fast $\frac{1}{2}$ Million t. Dazu treten Mühlenfabrikate (einschließlich Futtermitteln, wie Kleie und Oelkuchen) mit 210 000 t, Rüben und Melasse mit 60%, Zucker mit 250%, Holz mit 175 000 t hinzu. Insgesamt stellt sich der Verkehr in landwirtschaftlichen Erzeugnissen auf annähernd $1\frac{1}{4}$ Millionen t beim Versand und auf 1 Million t im Empfang. Schließlich ist die Landwirtschaft an der billigen Beförderung einer Reihe von allgemeinen Bedarfsartikeln, wie Kohle, stark beteiligt. Unter den Erzeugnissen der gewerblichen Tätigkeit steht der Versand von Steinkohle und Koks mit 3 Millionen t an erster Stelle. Es folgen Steine und Erden der verschiedensten Art mit 700%, Erzeugnisse aus Eisen und Stahl mit 120%, Holz für Holzzeugmasse und Holzzeugmasse selbst mit 100%, Papier mit 90%, Roheisen mit 35 000 t. Beim Empfang sind vor allem Steine und Erden mit 1 Million, Eisenerz mit über 180 000, weiter Holz und Holzzeugmasse mit 100 000 t zu nennen. Aber auch für Gewerbe mit geringerer Erzeugung und Betrieben von kleinerem Umfange spielt der Wasserverkehr eine bedeutende Rolle; stellt sich doch allein der Verkehr in Sammelgütern auf 110 000 t beim Versande und 45 000 t beim Empfang.

Schließlich hat sich die Oder auch bei der Vermittlung des Güteraustausches über die Grenzen hinaus eine sehr wichtige Stellung bewahrt, die bei der Ver-

besserung der Schiffbarkeit der Oder neue starke Auftriebe erlangen wird.

Im Verdergrunde der Notwendigkeiten auf wasserwirtschaftlichem Gebiet steht für die gewerbliche Tätigkeit in gleicher Weise wie für alle an der Wasserwirtschaft beteiligten Kreise die Regelung eines gleichmäßigen Wasserablaufes, die nicht nur der Oder als Verkehrsstraße, sondern auch als Grundlage der gesamten Wasserwirtschaft zugute kommen wird. Um den gleichzeitigen Ausbau der Oder mit den anderen großen deutschen Wasserstraßen, insbesondere der Ausführung des Mittelland-Kanals, sind seit der Wende des Jahrhunderts schwere Kämpfe geführt worden. Nur mit größten Anstrengungen gelang es der Provinz Schlesien bei den Verhandlungen über die sogenannte Kanalvorlage, sich mit ihren Forderungen durchzusetzen und von der Preußischen Staatsregierung bindende Zusagen dafür zu erhalten, daß gleichzeitig mit der Ausführung des Mittelland-Kanals eine voll leistungsfähige Wasserstraße von Schlesien nach Berlin geschaffen wird. Die Reichsregierung im neuen Deutschland hat in dieser Richtung nicht nur die früheren Zusagen übernommen, sondern auch in die Tat umgesetzt. Die großen Bauten an der Oder sind in vollem Gange, und es besteht die Zuversicht, daß sie im wesentlichen gleichzeitig mit der Inbetriebsetzung der großen westöstlichen Wasserstraße einen ständig vollschiffigen Verkehr auf der Oder ermöglichen. Allerdings werden die in Ausführung und in der Vorbereitung begriffenen Staubeckenanlagen nur im großen Durchschnitt der Jahre die Erreichung dieses Zieles sicherstellen, nicht aber auch in Jahren mit außergewöhnlicher Wasserknappheit. In diesen wird sich der Verkehr zunächst mit dem großen Vorteil eines zwar nicht vollschiffigen, so doch ungehemmten Verkehrs abfinden müssen. Es muß weiteren Erwägungen überlassen bleiben, auch in solchen Jahren das Ziel voll zu erreichen.

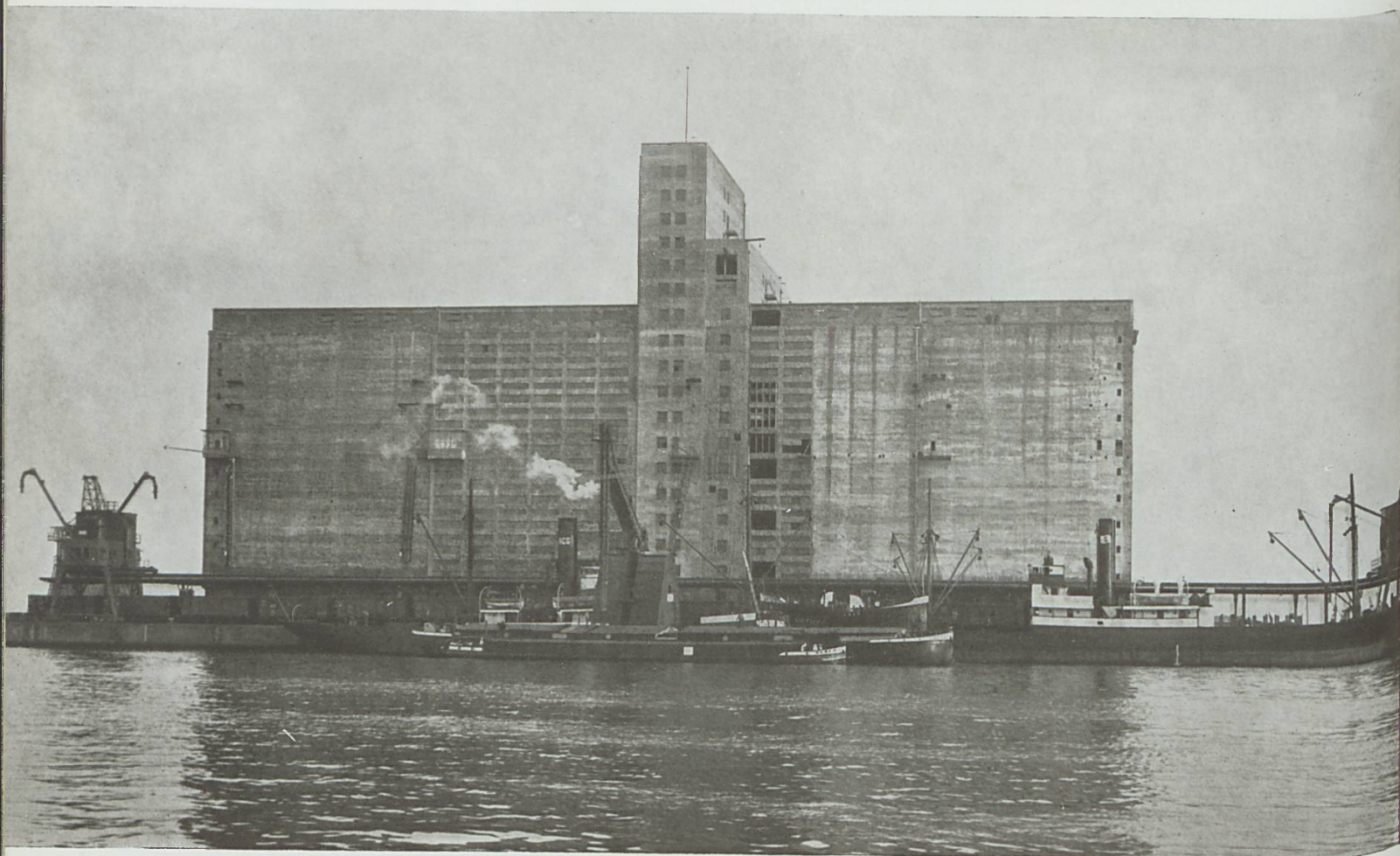
Gleichzeitig mit der Fertigstellung des Oderausbau es wird das andere, lange Zeit hindurch umstrittene Projekt des Anschlusses des oberschlesischen Industriegebietes an die Oder durch die Herstellung des Adolf Hitler-Kanals zur Durchführung gelangen. Es gilt weiter, den Vorteil des billigen Wasserweges den weitesten Kreisen im gesamten Oderstromgebiet nutzbar zu machen. Dafür sind nicht nur entsprechende Umschlagseinrichtungen erforderlich; die Wirtschaft selbst kann an ihrem Teile stark dabei mithelfen. Oft wird darüber geklagt, daß die Abnehmer in bestimmten Bezugsgebieten der aus dem Odergebiet kommenden Güter, z. B. bei Steinkohle, sich mit mehrfachem Umschlag nicht einverstanden erklären. Anderweit kennt man solche weitgehenden Ansprüche nicht; ebenso wie die Abnehmer in anderen Teilen Deutschlands einen mehrfachen Umschlag als selbstverständlich ansehen, so müßten sich auch die Abnehmerkreise des Odergebietes den allgemeinen Notwendigkeiten anpassen.

Der Aufgabe der vollen Befruchtung der Wirtschaft können die Binnenwasserstraßen erst dann gerecht werden, wenn der Gedanke des Zusammenarbeitens der anderen Verkehrsmittel mit der Wasserstraße sich



Getreideumschlag im Stettiner Hafen

Foto Kasper



Getreidespeicher in Stettin

Foto Klett

voll durchgesetzt haben wird. Das muß, ebenso, wie die Entscheidung über den Anschluß der Oder an andere Wasserstraßennetze, u. a. zur Donau auf der einen Seite, und von Maltsch nach der Elbe bei Torgau auf der anderen Seite, der Zukunft überlassen bleiben.

Die Jahre seit der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus haben eine Reihe der Fragen, die in früheren Zeiten sehr umstritten waren und unlösbar

erschieden, auch auf dem Gebiet der Oderwasserwirtschaft in kürzester Zeit geklärt und gelöst. Alles das, was jetzt der Vollendung entgegengeht, wird die Stellung der Oder im deutschen Wasserstraßennetz stärken, die Wirtschaft des Odergebietes in engere Verbindung mit den anderen deutschen Wirtschaftsgebieten und dem Weltmeer bringen und sich somit zum Nutzen der gewerblichen Wirtschaft und des gesamten Lebens Ostdeutschlands auswirken.

Oder — See — Rhein

Dr. H. Schrader, Syndikus der Industrie- und Handelskammer Stettin

Die Oder ist bekanntlich mit 829 km Länge nicht nur der längste innerhalb des Reichsgebiets fließende Strom, sie ist auch hier mit 700 km die längste, schiffbare natürliche Wasserstraße Deutschlands. Die Oder verläuft wie mit Ausnahme der Donau alle großen deutschen Ströme in der Süd-Nordrichtung und ist durch die vertiefte Seeschiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde, die durch das Stettiner Haff führt, mit der Ostsee verbunden. Der Rhein verfügt innerhalb des Reichsgebiets über eine schiffbare Länge von 698 km. Rheinmündungen und Odermündungen stehen durch das freie Meer, die Nord- und Ostsee, miteinander in Verbindung. So ist, verkürzt durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal, ein sicherer abgabefreier Weg zwischen den ostdeutschen Provinzen diesseits und jenseits des Korridors, den landwirtschaftlichen Ueberschußgebieten Deutschlands und den dicht bevölkerten rheinisch-westfälischen Industrieprovinzen, den Konsumgebieten ostdeutscher landwirtschaftlicher Erzeugnisse vorhanden. Die beiden Gebiete des Reiches stehen in einem wechselseitigen, eng verflochtenen Güteraustausch, in dem der Osten vornehmlich Getreide, Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte, Oelmüllerei-Erzeugnisse, Rohzucker, Kartoffeln, Kartoffelfabrikate, Holz aller Art, Zellulose und Papiererzeugnisse liefert, während der Westen Getränke, Abgänge von der Verarbeitung landwirtschaftlicher Erzeugnisse, Kohlen, Mineralöle, Steinkohlenteerstoffe, Fettsäuren, Seife, Wachs, Chemikalien, Firnis, Lacke, künstliche Düngemittel, Eisen und Eisenwaren, Metallwaren, Maschinen, elektrotechnische Waren usw. dem Osten zur Verfügung stellt. Die Bedeutung dieses Güteraustausches und dieses Verkehrs für die deutsche Volkswirtschaft im allgemeinen und die beteiligten deutschen Gebiete im besonderen ist nicht unerheblich. Die Landwirtschaft des deutschen Ostens ist auf die westdeutschen Verbraucher angewiesen, die landwirtschaftlich gebundene ostdeutsche Industrie ist ohne den Absatz ihrer Halbfabrikate im deutschen Westen kaum denkbar, während andererseits die Wirtschaft des deutschen Ostens der industriellen Produktionsgüter des Westens dringend bedarf.

Die verkehrsgeographische Lage der an diesem Güteraustausch beteiligten Wirtschaftseinheiten ist für die Benutzung des Weges Oderwasserstraßensystem —

Seehäfen — Seeschiffahrt und Rheinwasserstraße von ausschlaggebender Bedeutung. Die Standorte der wirtschaftlichen Unternehmungen sind nichts willkürliches; ohne die Kohlenläger säße die Eisenindustrie nicht an der Ruhr und in Oberschlesien, ohne die Rübenproduktion landwirtschaftlichen Großgrundbesitzes wären die Standorte der Rohzuckerfabriken unerklärlich. Die Standorte sind maßgebend für die Entwicklung und bestimmend für die Wettbewerbsverhältnisse der Unternehmungen in ihren verschiedenen Produktionsstufen. Eine Verschiebung der natürlichen verkehrsgeographischen Lage durch künstliche Eingriffe, z. B. eisenbahntarifarischer Art für eine Industrie oder gar ein Unternehmen, oder aber auch eine bestimmte Industriegruppe eines Landstriches, wird immer zu tiefgreifenden Wettbewerbsverschiebungen innerhalb der gewerblichen Wirtschaft führen müssen. Es ist deshalb volkswirtschaftlich bedenklich, wenn einzelne Industriegruppen sich durch Eisenbahnausnahmetarife aus den Standorts- und verkehrsgeographischen Gegebenheiten auf Kosten anderer Wirtschaftskreise und ihrer Wettbewerber herauszulösen versuchen. Zu diesen unorganischen Verschiebungen gehören die von einzelnen ostdeutschen Industrien oder landwirtschaftlichen Kreisen angestrebten Ost-Westtarife, die vielfach mit dem mißverständlichen Schlagwort der Wirtschaftsferne begründet werden. Wenn seit Menschenaltern z. B. das schlesische Getreide durch die Oderschiffahrt nach Stettin und von dort über See und die Rheinwasserstraße durch die Rheinschiffahrt zum Bestimmungsort zu Frachten befördert worden ist, die niedriger sind, als die bahnwärtigen Frachten, dann ergeben sich für ober-schlesisches, niederschlesisches, märkisches und pommersches Getreide durch die geographische Lage in einem bestimmten Verhältnis stehende Transportkosten, die die Wettbewerbsfähigkeit dieser Produktionsgebiete untereinander in Bezug auf den Absatz ihrer Produkte in den westdeutschen Verbrauchsgebieten mitbestimmen. Würde Oberschlesien einen beispielsweise um 50 % ermäßigten Ausnahmetarif für Getreide nach Mannheim erhalten, so würde Oberschlesiens natürliche Wettbewerbsstellung zu Schlesien, der Mark und Pommern verschoben, die ober-schlesischen Transporte würden bahnwärts gehen, die Oderschiffahrt, die Seehäfen, die Seeschiffahrt und

die Rheinschifffahrt würden diese Transporte verloren und der Reichsbahn würde in der Erntezeit eine weitere Spitzenleistung zufallen. Würde man dagegen diesen Tarif auf die Getreideproduktion des gesamten Ostens diesseits des Korridors ausdehnen, so würden die natürlichen, standortbedingten Wettbewerbsverhältnisse der ostdeutschen Getreideproduktionsgebiete völlig verloren gehen. Die zu den Binnenumschlagsplätzen der Oder oder den Seehäfen günstig gelegene Wirtschaften würden ihre natürliche Vorzugsstellung verlieren. Es würde sich eine unorganische Nivellierung der Wettbewerbs- und Verkehrslage ergeben, die zum Untergang der Binnenschifffahrt und der Küstenschifffahrt führen und damit Volk und Wirtschaft wohlfeiler Transportwege und Transportmittel berauben würde, deren man besonders in Krisenzeiten auf das dringendste bedarf. Was für das Getreide gilt, gilt in verschärftem Maße für ostdeutsche industrielle Halberzeugnisse und Waren. Eisenbahntarifermäßigungen sollten daher nur gleichmäßig den Binnenumschlagsplätzen, den Seehäfen, den Autobahnen und dem Eisenbahnwege zugute kommen. Für den Osten kann es sich nur um die Weiterentwicklung und Verbilligung seiner billigsten, natürlichen Verkehrsstraße, der Oder, durch organische Zusammenarbeit der Wasserstraße, der Häfen, der Binnen- und Seeschifffahrt und der Reichsbahn handeln¹⁾.

Von den im deutschen Reichsgebiet vorhandenen 9590 Betrieben der Binnenschifffahrt mit 42375 beschäftigten Personen entfallen auf Pommern 620 Betriebe mit 2775 beschäftigten Personen, auf die Grenzmark Posen-Westpreußen 19 Betriebe mit 46 Personen, auf Niederschlesien 820 Betriebe mit 2581 Personen und auf Oberschlesien 142 Betriebe mit 413 Personen. Es handelt sich also für das Odergebiet ohne Berücksichtigung Brandenburgs²⁾ um 1601 gewerbliche Niederlassungen mit 5815 beschäftigten Personen. Diese Ziffer erhöht sich auf 9—10000 Beschäftigte, wenn die in der pommerschen Seeschifffahrt, der Küstenschifffahrt, den Häfen und auf den Kanälen tätigen Personen hinzugerechnet werden. Charakteristisch für die Oderschifffahrt ist die große Anzahl der auf sie entfallenden Einzelschifferbetriebe, die mit 2000 zu veranschlagen sind. Nach der Bestandsaufnahme von 1935 ist die Oderwasserstraße mit 10 % an dem deutschen Binnenschiffsverkehr mit eigener Triebkraft (5060 Fahrzeuge) also 535 Fahrzeugen beteiligt, während von dem deutschen Binnenschiffsbestande ohne eigene Triebkraft, der 12666 Einheiten ausmacht, 2795 Einheiten mit 978000 t Tragfähigkeit oder 16 % der Tonnage nach auf die Oderschifffahrt entfallen. Gliedert man nach tonnenkilometrischen Leistungen, so steht die Oderschifffahrt mit 1552 Millionen tkm hinter dem Rheingebiet, dem Elbegebiet und dem nordwestdeutschen Wasserstraßengebiet an 4. Stelle. Aufschlußreich ist die Feststellung, daß nach der Statistik des Deutschen Reiches, Band 481, die Ein- und Ausladungen des Odergebietes 1934 9,7 Millionen t betrugen und damit fast die Hälfte des Umschlages des größten Binnenschifffahrtshafens der Erde, Duisburg, erreichten. Bei einer Aufteilung die-

ser Menge nach Stromgebietsteilen ergibt sich, daß auf die Oder und ihre Wasserstraßen in Pommern 5,4 Millionen t, also mehr als die Hälfte des Gesamtverkehrs der Oderwasserstraße entfallen. Es erweist sich somit die auch von hoher Stelle wiederholt zum Ausdruck gebrachte Tatsache als zutreffend, daß die Seehäfen die größten und wichtigsten Zubringer der Binnenwasserstraßen und der Binnenschifffahrt überhaupt sind. Für das Oderstromgebiet zeigt eine Uebersicht über die Umschlagsmengen der Oderhäfen, daß der Seehafen Stettin fast 50 % der gesamten Mengen der Oderhäfen bestreitet. Es entfallen vom Gesamtverkehr der Binnenschifffahrt der Oder 1934 in Tonnen zu 1000 kg auf

Stettin	3 807 087 t
Cosel	2 198 602 t
Breslau	808 987 t
Maltsch	727 066 t
Glogau	103 922 t
Landsberg	102 804 t
Swinemünde	76 345 t
Oppeln	57 629 t
Frankfurt/O.	51 365 t

Im Jahre 1935 wurden an den von der Stettiner Hafengesellschaft betriebenen Umschlagsstellen des Stettiner Hafengebiets allein über 1,5 Millionen t Güter vom Seeschiff in das Binnenschiff oder vom Binnenschiff in das Seeschiff umgeschlagen. Diese Tatsache ist ein weiterer sinnfälliger Beweis für die überaus enge Verflechtung der Seeschifffahrt mit der Binnenschifffahrt, insonderheit der Küstenschifffahrt.

Der größte Oderumschlagshafen, der Seehafen Stettin, nimmt im deutschen Küstenverkehr und in der deutschen Küstenschifffahrt eine Sonderstellung ein³⁾. So unterhält die Reederei Rud. Christ. Gribel einen Linienverkehr zwischen Stettin—Memel, Stettin—Königsberg und Stettin—Danzig, während die Firma A. Zedler, Elbing, einen Verkehr Stettin—Elbing unterhält. Die Linien Stettin—Stolpmünde, Stettin—Rügenwalde, Stettin—Kolberg werden von der Reederei C. E. Geiß, Stolpmünde, befahren; Hermann Otto Ippen befährt die Linie Stettin—Rostock, Stettin—Lübeck, Stettin—Kiel, während die Reederei Sartori & Berger, Kiel, gleichfalls eine Linie zwischen Stettin und Kiel unterhält. Die Reederei Hermann Otto Ippen unterhält ferner einen Linienverkehr zwischen Stettin—Wolgast, Stettin—Stralsund und Greifs-

¹⁾ Vergl. Dr. H. Schrader: Ostdeutsche Verkehrsprobleme, Ostseehandel 1932 Nr. 12 und Nr. 14, derselbe: Stettin als Zentralpunkt des ostdeutschen Binnenschifffahrtsverkehrs; a. a. O. 1934 Nr. 15, derselbe: Der ostdeutsche Getreideverkehr; a. a. O. 1935 Nr. 8, derselbe: Der Stettiner Getreidespeicher; a. a. O. 1935 Nr. 18, derselbe: Ostwest-Tarife Ostdeutsche Verkehrspolitik; a. a. O. 1936 Nr. 8.

²⁾ Für Brandenburg weist die Reichsstatistik insgesamt 2083 Betriebe mit 3324 Beschäftigten aus: für das brandenburgische Odergebiet sind gesonderte Ausschreibungen nicht erfolgt. Vgl. Verkehr und Statistik 1935 Heft 11.

³⁾ Vgl. Dr. Schrader: Die Stettiner Küstenschifffahrt a. a. O. 1933 Nr. 10.

wald. Die Linie Stettin—Flensburg wird von der Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft in Flensburg befahren, während die Linie Stettin—Hamburg von den Reedereien L. F. Mathies & Co., Hamburg, Sartori & Berger, Kiel, und der Ippen-Linie Reederei Aktiengesellschaft, Hamburg, befahren wird. Außerdem befährt die Reederei Sartori & Berger, Kiel, die Linie Stettin—Bremen. Die Stettiner Rheinlinien werden von der Reederei Rud. Christ. Gribel der Dampfschiffahrtsgesellschaft Neptun in Bremen (Stettiner Vertretung Gustav Metzler) und der Poseidon Dampfschiffahrts A. G. Königsberg unterhalten. Die hiermit in Zusammenhang stehende Linie Stettin—Amsterdam wird von der Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (Stettiner Vertretung Johann Reimer) seit 30 Jahren unterhalten, deren Tochtergesellschaft mit Eildampfern einen Verkehr auf dem Rhein betreibt. In dem Stettin—Rotterdam—Antwerpen Verkehr werden von der Reederei Rud. Christ. Gribel allein regelmäßig 6 Schiffe beschäftigt⁴⁾. Ueber die volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen Küstenschiffahrt ist man sich vielfach im unklaren. Sie wird in der Regel verkannt. Ziffernmäßig ergibt sich, daß von 106 374 im Jahre 1913 in deutschen Häfen eingekommenen Seeschiffen mit einer Tonnage von 34,3 Millionen Nettoregistertonnen 66 555 Schiffe mit 7,6 Millionen Nettoregistertonnen, also 62% der Schiffszahl und 22% der Tonnage nach auf die Küstenschiffahrt entfielen. Dieses Verhältnis hat sich nicht wesentlich geändert, denn 1934 entfielen von 81 302 Schiffen mit 39,8 Millionen Nettoregistertonnen 52 121 Schiffe mit 10,5 Millionen Nettoregistertonnen, also 64% der Schiffszahl und 26% der Tonnage nach auf die Küstenschiffahrt.

Betrachtet man die Verhältnisse der Stettiner Schiffahrt vor dem Kriege, so ergibt sich, daß im Jahre 1913 von 5926 eingegangenen Seeschiffen und einer Tonnage von 7,5 Millionen cbm 1127 Seeschiffe = 19% mit 1,25 Millionen cbm = 16% der Tonnage auf die Küstenschiffahrt, während 1935 von 5071 eingegangenen Schiffen mit 7,6 Millionen cbm 2308 Schiffe = 45% mit 2,6 Millionen cbm = 33% der Tonnage auf den Küstenverkehr entfielen.

Die Zunahme des Stettiner Küstenverkehrs geht unzweifelhaft auf den gesteigerten Kohlenverkehr Rhein—Ruhr—Bezirk Stettin—Berlin und Emden—Stettin—Berlin zurück. Andererseits war Getreide am Küstenverkehr in erheblichem Maße beteiligt. Würde der Kohlenverkehr wieder absinken, was leicht durch veränderte Dispositionen der Zechen oder durch bessere Wasserführung auf der Elbe eintreten kann, so würde sich erweisen, daß tatsächlich eine Steigerung dieses Küstenverkehrs gegenüber der Vorkriegszeit kaum eingetreten ist. Das gilt auch für den Küstenverkehr zwischen Stettin und Ostpreußen, der erst 1935 und besonders seit Februar 1936, nachdem polnischerseits der Korridorverkehr, wie das die Industrie- und Handelskammer bereits vor Jahren vorausgesagt hatte, stark gedrosselt wurde, in stärkerem Maße einsetzte⁵⁾. Von den durch die deutsche Küstenschiffahrt von und nach Stettin bewegten Gütermengen entfällt der größte Anteil auf den Verkehr nach und von den

Rheinhäfen. Die im Verkehr Stettin—Rheinhäfen gefahrenen Gütermengen werden wiederum, wie nachgewiesen, zu einem großen Teil durch die Oderschiffahrt zum Seehafen angefahren oder abgefahren. Das gleiche gilt für die Rheinhäfen und die Rheinschiffahrt. Die zwischen Stettin und Rheinhäfen bewegten Gütermengen beliefen sich 1935 auf 1,5 Millionen t. Da die für die Niederlande und Belgien angeschriebenen Gütermengen gleichfalls zu einem erheblichen Teil zum Rheinverkehr gehören, wird man den Gesamtverkehr Stettin—Rheinhäfen auf 1,7 bis 1,8 Millionen t veranschlagen können. Das bedeutet, daß ein Viertel bis ein Drittel des seewärtigen Stettiner Warenverkehrs 1935 auf den Rheinverkehr entfiel⁶⁾. Diese Zahlen vermitteln ein eindrucksvolles Bild der Bedeutung des Verkehrs Oder—See—Rhein und zeigen die Stellung, die diesem Verkehr im Rahmen der deutschen Verkehrswirtschaft, insbesondere derjenigen des Ostens, zukommt. Unzweifelhaft ist die enge Verflechtung und gegenseitige Befruchtung des Binnenschiffsverkehrs auf der Oder mit der deutschen Küstenschiffahrt und der Rheinschiffahrt ein wertvolles Aktivum der nationalen deutschen Volkswirtschaft, das der Öffentlichkeit viel zu wenig bekannt ist und viel zu wenig Beachtung, geschweige denn pflegliche Behandlung findet⁷⁾.

Deutschland besitzt in seinen großen Strömen, die mit Ausnahme von Rhein und Donau an der deutschen Küste das freie Meer erreichen, Verkehrsstraßen, deren Wert ein ständig steigender sein wird. Deutschland besitzt in der Ost- und Nordsee und seiner langgestreckten Seeküste wertvollste Verkehrswege für seine Seeschiffahrt, die keine Unterhaltungskosten beanspruchen und mit keinerlei Schiffsabgaben belastet sind. Allerdings besitzen verschiedene europäische Staaten das Recht der Cabotage an der deutschen Küste. Die deutsche Küstenschiffahrt muß daher auch gegen ausländische Flaggen und abgewertete Valuten den Wettbewerb aufnehmen. Sie hat ihn bisher ebenso zu führen vermocht, wie die deutsche Binnenschiffahrt, die auf Oder, Elbe, Donau und Rhein gleichfalls gegen ausländische Flaggen im Wettbewerb steht. Die deutsche Binnen- und Küstenschiffahrt birgt nicht nur gesunde, aussichtsreiche Entwicklungsmöglichkeiten, die in enger organischer Verbindung mit Schiene und Reichsautobahn restlos zum Vorteile der deutschen Volkswirtschaft und des deutschen Volkes ausgenutzt werden sollten, sie bildet auch wertvolle Bevölkerungs- und wehrpolitische Kraftquellen, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann.

⁴⁾ Vgl. Paul Engelhardt: Der deutsche Rhein-See-Verkehr ohne Umladung, Eisenbahn- und Schiffsverkehrsberichte 14. Jahrgang Nr. 11 v. 22. 5. 1936.

⁵⁾ Vgl. Denkschrift zur Behebung der Notlage der ostdeutschen Verkehrswirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der ostdeutschen Seehäfen und Binnenschiffahrt, Stettin 1932.

⁶⁾ Vgl. Der Rhein-See-Verkehr im direkten Durchgang über Rotterdam, Eisenbahn- und Schiffsverkehrsberichte.

⁷⁾ Vgl. Dr. W. Teubert: Die Aussichten für die Verkehrsentwicklung im Stettiner Hafen. Ostseehandel Nr. 4 u. 5, 1936.

Die Bedeutung der Oder für die ostdeutsche Landeskultur

Professor Wechmann, Oberregierungs- und -baurat, Berlin

Die Aufgaben, die unsere schiffbaren Ströme für die Landeskultur zu erfüllen haben, werden in weiten Kreisen unterschätzt. Es mag in der geschichtlichen Entwicklung begründet sein, daß dem Wasserverkehr ein Vorrang in der Wasserwirtschaft zugestanden werden mußte, war doch einerseits die Schifffahrt noch vor wenig mehr als 100 Jahren die einzige Möglichkeit zur Beförderung von Massengütern und bestand damals andererseits noch kein so großes Bedürfnis, den Boden für die landwirtschaftliche Erzeugung in so ausgiebiger Weise nutzbar zu machen wie heute. Ohne den auch augenblicklich noch bestehenden volkswirtschaftlichen Wert der Binnenschifffahrt zu schmälern, kann doch kaum zweifelhaft sein, daß sie durch die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs an Bedeutung eingebüßt hat*), während der Landeskultur, d. h. den Maßnahmen, die eine Vermehrung des Ertrages des landwirtschaftlich genutzten Bodens zum Ziele haben und sich zur Erreichung dieses Zieles auf wasserwirtschaftliche Maßnahmen stützen, eine hervorragende Stellung nicht wird versagt werden können, was im einzelnen zu begründen sich wohl erübrigt.

Die Landeskulturarbeiten bewegen sich nach zwei Richtungen hin: das schädliche Wasser fernzuhalten oder abzuleiten und das nützliche Wasser zurückzuhalten oder zuzuführen. Es ist also zwischen Hochwasserschutz und Entwässerung einerseits und Bewässerung andererseits zu unterscheiden.

An der Oder ist der Hochwasserschutz diejenige landeskulturelle Maßnahme, die besonders vordringlich behandelt worden ist. Die meteorologische Lage des Sudetenlandes, aus dem die Oder selbst und ihre wichtigsten linken Nebenflüsse ihren Ursprung nehmen, bedingt außerordentlich starke Niederschläge, die z. B. im Juli 1903 bis zu einer Stärke von 240 mm in 24 Stunden anstiegen. Die verheerenden Ueberschwemmungen, die solche Niederschläge im Gefolge haben müssen, zu bannen, war umsomehr eine Notwendigkeit, als diese Hochwässer im Sommer auftreten, wenn sie der Landwirtschaft am meisten Schaden zufügen können.

Das Gesetz vom 3. Juli 1900 betr. Maßnahmen zur Verhütung von Hochwassergefahren in der Provinz Schlesien sah daher zunächst den Ausbau der hochwassergefährlichen linken Nebenflüsse der Oder vor, wobei unter Ausbau auch die Anlage von Talsperren verstanden sein sollte. Die Kosten der Arbeiten, für die zunächst 39 Millionen Mark vorgesehen waren, wurden vom Staat und der Provinz ohne Heranziehung der Beteiligten getragen. Etwa 1700 km Wasserläufe wurden auf Grund dieses Gesetzes in die Unterhaltung der Provinz überführt und, soweit erforderlich, ausgebaut und 19 Talsperren mit einem Gesamtschutzraum von etwa 70 Millionen Kubikmeter errichtet, die ihre segensreiche Wirkung seitdem bei

vielen Hochwässern erwiesen haben. Allerdings ist diese Wirkung nicht so zu denken, daß nunmehr in dem gesamten Flußlauf unterhalb der Talsperre jede Hochwassergefahr beseitigt ist und womöglich, wie manche träumen, sämtliche Deiche überflüssig werden, vielmehr beschränkt sich der Einfluß auf ein bestimmtes unterhalb liegendes Gebiet. Meist handelt es sich dabei um den Schutz von Ortschaften, die früher verheerenden Ueberschwemmungen ausgesetzt waren, wie Lähn, Löwenberg, Marklissa, Bad Warmbrunn usw.

An der Oder selbst wurden unter dem Eindruck des Hochwassers von 1903 auf Grund des Gesetzes betr. Maßnahmen zur Verhütung von Hochwassergefahren an der oberen und mittleren Oder vom 12. August 1905, des sog. Odergesetzes umfangreiche Hochwasserschutzmaßnahmen durchgeführt. Nach der Begründung zu diesem Gesetz soll der beabsichtigte Zweck erreicht werden durch

1. Nieder- oder Tieferlegung von hochwasserfreien Deichen zur Schaffung natürlicher, den Hochwasserstrom entlastender Staugebiete (Ueberlaufpolder),
2. Verlegung von Deichen zur Beseitigung von Deichengen und vorspringenden Deichecken,
3. Verhütung der Erhöhung bisher nicht hochwasserfreier Deiche in Verbindung mit der Herstellung von Ueberläufen und Auslässen,
4. Erhöhung und Verstärkung (Normalisierung) hochwasserfreier Deiche,
5. Umwallung von Ortschaften mit Ringdeichen.

Die Arbeiten sind zum größten Teile vollendet. 11 Ueberlaufpolder mit einem Fassungsraum von insgesamt etwa 100 Millionen Kubikmeter sind ausgeführt worden. Sie bezwecken, den Scheitel der Hochwasserwelle zu erniedrigen, und sind in der Mehrzahl lediglich ein Ersatz für diejenige Entlastung des Oderhochwassers, die früher infolge von Deichbrüchen eintrat. Das Hochwasser strömt durch feste Ueberläufe in die Polder ein; ein Teil der Ueberlaufpolder ist außerdem mit beweglichen Einlaßvorrichtungen versehen, um die einzulassende Wassermenge innerhalb gewisser Grenzen regeln zu können.

Von den Hauptdeichen an der Oder sind etwa 300 km erhöht und verstärkt worden, so daß sie nunmehr nach menschlichem Ermessen auch den größten Hochwässern Trutz bieten können. Der damit erreichte Erfolg wird am besten dadurch gekennzeichnet, daß bei dem Hochwasser des Jahres 1903 allein in Schlesien 16 Hauptdeiche gebrochen sind, während 1930 nur ein einziger Deichbruch eintrat, und auch dieser an einer Stelle, deren Abänderung damals bereits vorgesehen und jetzt längst durchgeführt ist. Durch Zurückverlegung vorspringender Deichecken ist an zahlreichen Stellen der Hochwasserabfluß verbessert und dadurch die Gefahr für die Deichpolder verringert worden.

*) Dieser Auffassung wird man kaum zustimmen können. Der Herausgeber.

An der unteren Oder ist auf Grund des Gesetzes vom 4. August 1904 (S. S. S. 183) eine durchgreifende Verbesserung der Vorflut durchgeführt. Eine Reihe Eindeichungen gegen höchstes Hochwasser wurde ausgeführt und die zwischen West- und Ostoder gelegenen sog. Mittelpolder gegen kleinere Hochwässer (Sommerhochwässer) geschützt. Diesen Schutz noch zu erhöhen, wird augenblicklich erwogen.

Genauer auf alle die Arbeiten einzugehen, die auf Grund der Gesetze von 1904 und 1905 ausgeführt worden sind, verbietet sich im Rahmen dieser Ausführungen. Es verdient jedoch hervorgehoben zu werden, daß sie bei zahlreichen Hochwässern ihren Zweck, Kulturland zu schützen, erfüllt haben und damit zu einem wichtigen Glied der Landeskultur geworden sind.

Außer dieser unmittelbaren Wirkung haben die Schutzmaßnahmen insofern auch eine weitergehende Bedeutung, als sie die Ausführung anderer Landeskulturarbeiten überhaupt erst ermöglichen. Es wäre nicht zu verantworten, in einem nicht oder nicht sicher genug gegen Hochwasser geschützten Gebiet ein kostspieliges Entwässerungsunternehmen zur Ausführung zu bringen auf die Gefahr hin, daß bei großen Niederschlägen, wenn die Anlagen gerade in Wirksamkeit treten sollen, das ganze Gebiet unter Wasser kommt. Für die Anlagen in der Golka-Niederung zwischen Ratibor und Oppeln und die großzügige künstliche Entwässerung eines Teiles des Aufhult-Glauchower Polders war die Voraussetzung, daß zunächst einmal die Deiche sicher hergestellt wurden. Ebenso gibt der Ausbau des Stromes selbst und seiner Ufer und ihre ordnungsmäßige Unterhaltung erst die Möglichkeit, bestimmte Landeskulturarbeiten durchzuführen. In einem mangelhaft unterhaltenen Wasserlaufbett bilden sich Vorfluthindernisse, die sich auch in den Nebenflüssen durch Behinderung des Wasserabflusses bemerkbar machen und damit die landwirtschaftliche Nutzung des anliegenden Geländes beeinträchtigen können. Uferabbrüche, die durch mangelhafte Unterhaltung entstehen, bedeuten nicht nur einen Landverlust, sondern können sich unter Umständen auch bis zu nahe gelegenen Deichen ausbreiten und Anlaß zu Deichbrüchen geben. An einer zweckmäßigen und ordnungsgemäßen Unterhaltung eines Stromes ist also nicht nur die Schifffahrt, sondern auch die Landwirtschaft lebhaft interessiert. Daneben können durch Einzelmaßnahmen wichtige Vorflutverbesserungen erzielt werden. So hat z. B. der Abschluß der Westoder den Rückstau für einen großen Teil des Oderbruchs bis nach Friedrichsthal vorverlegt und damit wesentlich zur Verbesserung der Vorflutverhältnisse beigetragen.

Für Bewässerungszwecke ist bisher das Wasser der Oder nur in sehr geringem Umfange ausgenutzt worden. Die Tatsache, daß in Zeiten der Wasserknappheit alle Nutznießer des Wassers ihren Bedarf zu decken trachten, die vorhandene Abflußmenge hierfür aber nicht ausreicht, mag in Verbindung mit der eingangs erwähnten, durch die geschichtliche Entwicklung bedingten Rolle der Schifffahrt der Grund sein, daß an die Abgabe von Wasser für Bewässerungszwecke bisher nur zögernd herangegangen worden ist.

Durch die Ableitung von Oderwasser für Bewässerungen im Bereich der Wassergenossenschaft „Schwarzer Winkel“ oberhalb Glogau ist allerdings ein bedeutsamer Anfang mit der Ausnützung des Wassers auch in dieser Beziehung gemacht worden.

Viel Arbeit bleibt in der Zukunft jedoch noch zu leisten. Die überragende Bedeutung der Landeskultur erfordert, daß auch an den schiffbaren Strömen alle Maßnahmen getroffen werden müssen, die ihren Zwecken dienen können. In den Vorländern der Oder befindet sich noch eine Fülle von Abflußhindernissen, deren Beseitigung nicht nur wegen des schlankeren Hochwasserabflusses erforderlich ist, sondern die auch eine zweckmäßige Bewirtschaftung des Vorlandes unmöglich machen. Durch Beseitigung von abflußhindernden Aufhöhlungen und Ausfüllen von Ausrissen mit dem gewonnenen Boden kann Abhilfe geschaffen werden, wenn auch die Vorlandflächen wohl kaum als vollwertige Nutzflächen werden angesprochen werden können, da dem Vorteil der düngenden Bewässerung durch das Hochwasser doch die Gefahr entgegensteht, daß das Hochwasser, wenn es zur Unzeit kommt, die Heuernte vernichtet. Da gerade die Oder in der Zeit des Eintretens von Hochwässern unberechenbar ist, liegt diese Gefahr besonders nahe. Eine völlige Beseitigung der Ausuferungen durch Anlage von Hochwasserschutzbecken läßt sich aber an der Oder, so verlockend dieser Gedanke auch ist, nicht erreichen. Das Ziel des Hochwasserschutzes kann nur sein, derartige Schutzbecken dort, wo sie technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar sind, zu erbauen und im übrigen das dann noch erforderliche Hochwasserabflußgebiet freizuhalten und zu pflegen.

Auch soweit Sammelbecken anderen Zwecken als dem Hochwasserschutz dienen, sollte sie jeder Wasserwirtschaftler freudig begrüßen; denn sie gestalten in allen Fällen den Wasserablauf gleichmäßiger, was für alle Nutznießer des Wassers von einem gewissen Vorteil ist.

Weitere landeskulturelle Verbesserungen sind in der Bewirtschaftung der hochwasserfrei eingedeichten Polder möglich. Die Ansprüche an die Verwertung des landwirtschaftlich genutzten Bodens sind erfreulicher Weise in den letzten Jahrzehnten erheblich gestiegen. Es genügt jetzt nicht mehr, ein Gelände vor Hochwasser zu schützen, es aber dabei zu belassen, daß jedesmal bei hohen Außenwasserständen die Entwässerungsmöglichkeit unterbrochen ist, vielmehr muß für dauernde Aufrechterhaltung der Vorflut gesorgt werden. Hierzu sind ein zweckentsprechendes Grabennetz und künstliche Entwässerung durch Schöpfwerke erforderlich.

Auf dem Gebiete der Bewässerung muß angestrebt werden, daß mehr als bisher das Flußwasser zur Befriedigung des Bedarfs der Landwirtschaft verwendet wird. Für die Landwirtschaft ebenso wie für die Wasserversorgung der Gemeinden und der Industrie ist das Wasser ein kostbares, nicht durch andere Stoffe ersetzbares Gut, während der Verkehr

und die Erzeugung von Arbeit nicht auf das Wasser angewiesen sind. Die moderne Form der Bewässerung durch Verregnung bietet im übrigen die Gewähr dafür, daß Wasser nicht unnütz vergeudet wird. Den gesamten Wasserschatz eines ganzen Stromgebietes nach einheitlichen Gesichtspunkten zu bewirtschaften, muß ja das Ziel einer planmäßigen Wasser-

wirtschaft sein. Daß dabei den schiffbaren Wasserlaufstrecken auch wichtige landeskulturelle Aufgaben zufallen, darf dabei nicht außer acht gelassen werden. Nur wenn wirklich die Ausnutzung des Wasservorrats der Allgemeinheit und nicht einzelnen Bevorrechtigten zugute kommt, wird rechte Wasserwirtschaft im nationalsozialistischen Sinne betrieben.

Die Bedeutung der Wälder im Oderstromgebiet

Professor Dr. H. Lemmel, Eberswalde

Die Bäche, Flüsse und schiffbaren Ströme unseres Vaterlandes sind ohne den deutschen Wald nicht denkbar. Ohne ihn würden die Wassermassen starker Regengüsse und Gewitter wild und unbändig von Berg zu Tal stürzen, die Landschaft rechts und links verwüsten, aber — oft nach wenigen Stunden schon — nur noch ein ausgewaschenes, trockenes Steinbett zurücklassen. Wenn dagegen unsere deutschen Flüsse und Bäche das ganze Jahr hindurch fast gleichmäßig dahinziehen, der Schifffahrt und Fischerei dienen wie auch dem Wasserhaushalt von Land und Stadt, wenn sie der Landschaft stets ein schönes und liebliches Gepräge und den Menschen reiche Gelegenheit zu körperlicher und geistiger Erfrischung geben, so wirkt sich in alledem der wohltuende Einfluß der Wälder aus, die in dem Einzugsgebiet der Gewässer liegen.

Sich selbst bieten die Forsten damit die wichtigste Existenzbedingung, einen reichlichen und gleichmäßigen Wasserhaushalt. Alle wasserwirtschaftlichen Maßnahmen aber beeinflussen unmittelbar ihr Wachstum und ihre Ertragsverhältnisse, können ihnen förderlich oder abträglich sein. Darüber hinaus dienen die Wasserläufe den Forsten auch als billige Verkehrswege für das geschlagene Holz und haben als solche oft eine große wirtschaftliche Bedeutung.

So stehen die Wälder und Flüsse in mannigfachen und engen Wechselbeziehungen zueinander und wohl kein Stromgebiet unseres Vaterlandes ist hierin lehrreicher als das der Oder. Betrachten wir zunächst einmal die Wälder, die in dem weit nach Osten reichenden Einzugsgebiet dieses Flusses liegen.

In der Mark und in Pommern bis Stettin ist „der Brotbaum“ der ostdeutschen Forstwirtschaft, die Kiefer im Odergebiet beheimatet. Sie wächst in reinen oder mit Buche gemischten Beständen und liefert das in Norddeutschland für Bauzwecke meist verarbeitete Holz. In Schlesien lassen sich neben ausgedehnten Kiefernforsten drei hauptsächliche Waldtypen unterscheiden, die für die Wasserverhältnisse der Oder große Bedeutung haben, wie auch wiederum von diesen in ihrem natürlichen Zustand und ihrem wirtschaftlichen Nutzeffekt weitgehend beeinflusst werden.

Es ist eine wichtige Aufgabe der Landeskultur, den Wasserhaushalt des Kulturbodens und der Oder samt ihren Zuflüssen so zu regeln, daß die berechtigten Interessen der einzelnen Wirtschaftszweige gefördert und der Wohlstand des Gebietes im ganzen gehoben

wird. Hierbei fällt den Gebirgsforsten Schlesiens eine sehr bedeutungsvolle und durch ein besonderes Gesetz festgelegte Aufgabe zu. Das Gesetz, betr. Schutzmaßnahmen im Quellgebiet der linksseitigen Zuflüsse der Oder in der Provinz Schlesien vom 16. September 1899 engt für die darunter fallenden Schutzwäldungen des Riesengebirges und der umliegenden Gebirgszüge und bewaldeten Hügel die Forstwirtschaft zu ihren Maßnahmen mit Rücksicht auf die Bedeutung dieser Wälder für die Oder stark ein. Veranlaßt wurde dieses Gesetz durch die im Oderstromgebiet Ende Juli 1897 eingetretenen Hochwasserschäden. Dem Wald, besonders dem Gebirgswald, fällt die wichtige Aufgabe eines Wasserreservoirs zu, das hohe Niederschlagsmengen auffängt und sie nur langsam zum Abfließen in die Gräben, Bäche und Flüsse abgibt. Gerade in dieser Verzögerung des Abflusses liegt ein wichtiges Mittel für die Verhinderung der durch plötzlichen Wasserüberschuß eintretenden Hochwasserschäden. Darum ist in dem Gesetz eine diesen Erkenntnissen widerstrebende Forstwirtschaft verboten. Eine solche liegt vor, wenn „die Zurückhaltung des Niederschlagswassers vereitelt oder erheblich erschwert oder die Gefahr der Entstehung von Wasserrissen, Bodenabschwemmungen, Hangrutschungen, Geröll- und Geschiebebildungen herbeigeführt wird.“ Darunter würde z. B. fallen, wenn der Wald derartig licht gehauen wird, das seine wohltuenden Eigenschaften, die Schneeschmelze zu verzögern und das Tageswasser zurückzuhalten, aufgehoben werden, kahl abgetriebene Bestände nicht als bald wieder aufgeforstet, an steilen Hängen Stöcke und Wurzel gerodet und übermäßige Streunutzungen stattfinden würden. Eingehend geregelt ist ferner die Anlage von Gräben und die Be- und Entwässerung. Danach kann die Neuanlage offener Gräben an Gebirgshängen in der Hauptgefällrichtung, die Entwässerung von Moorflächen sowie die Beackung und Beweidung an den Hängen und auf den Hochlagen verboten werden. Darüber hinaus kann zum langsamen Abfluß des Wassers angeordnet werden, das Stichgräben quer zum Hang zur Verteilung und Versickerung des abfließenden Wassers anzulegen sind.

So einschneidend diese Bestimmungen auf den ersten Blick für einen an selbständiges Wirtschaften gewöhnten Waldbesitzer erscheinen, so passen sie recht gut zu den forstpolitischen Bestrebungen, die auf



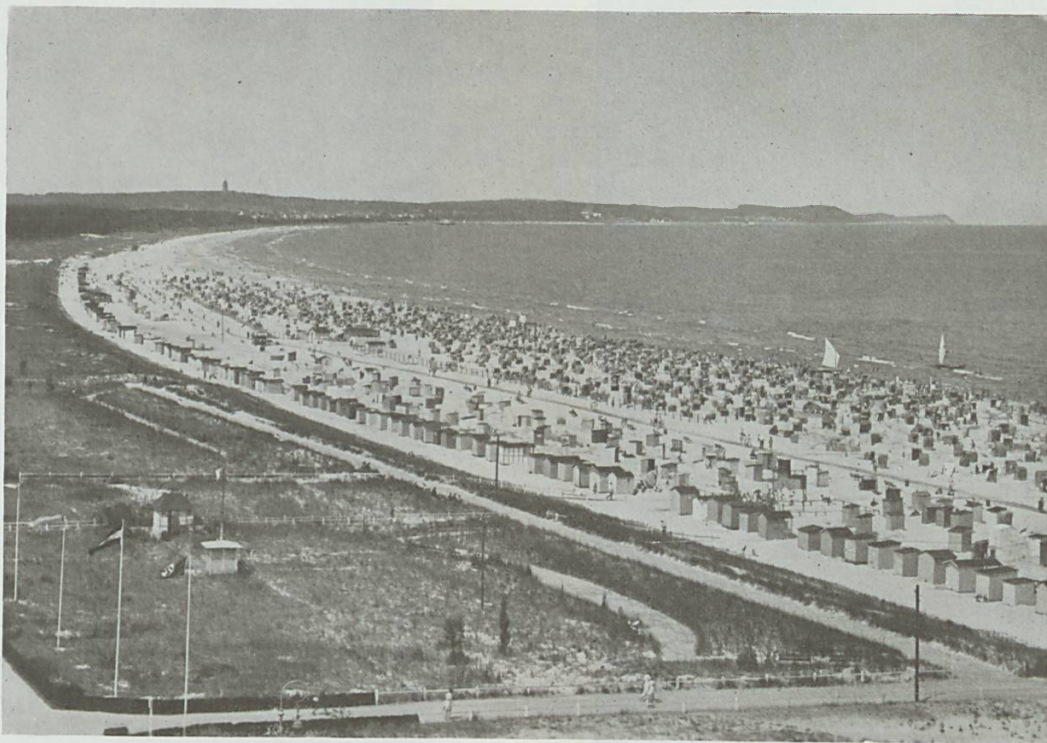
Ein als Mittelwald erzogener Auewald mit Eiche als Oberstufe und verschiedenen Holzarten, Sträuchern und Schlinggewächsen als Unterholz. Der Artenreichtum der Flora gibt eine kleine Vorstellung eines tropischen Urwaldes.



Seltene und äußerst wertvolle alte Eichen mit unterständigen Hainbuchen als Bodenschutzholz im Auewald.

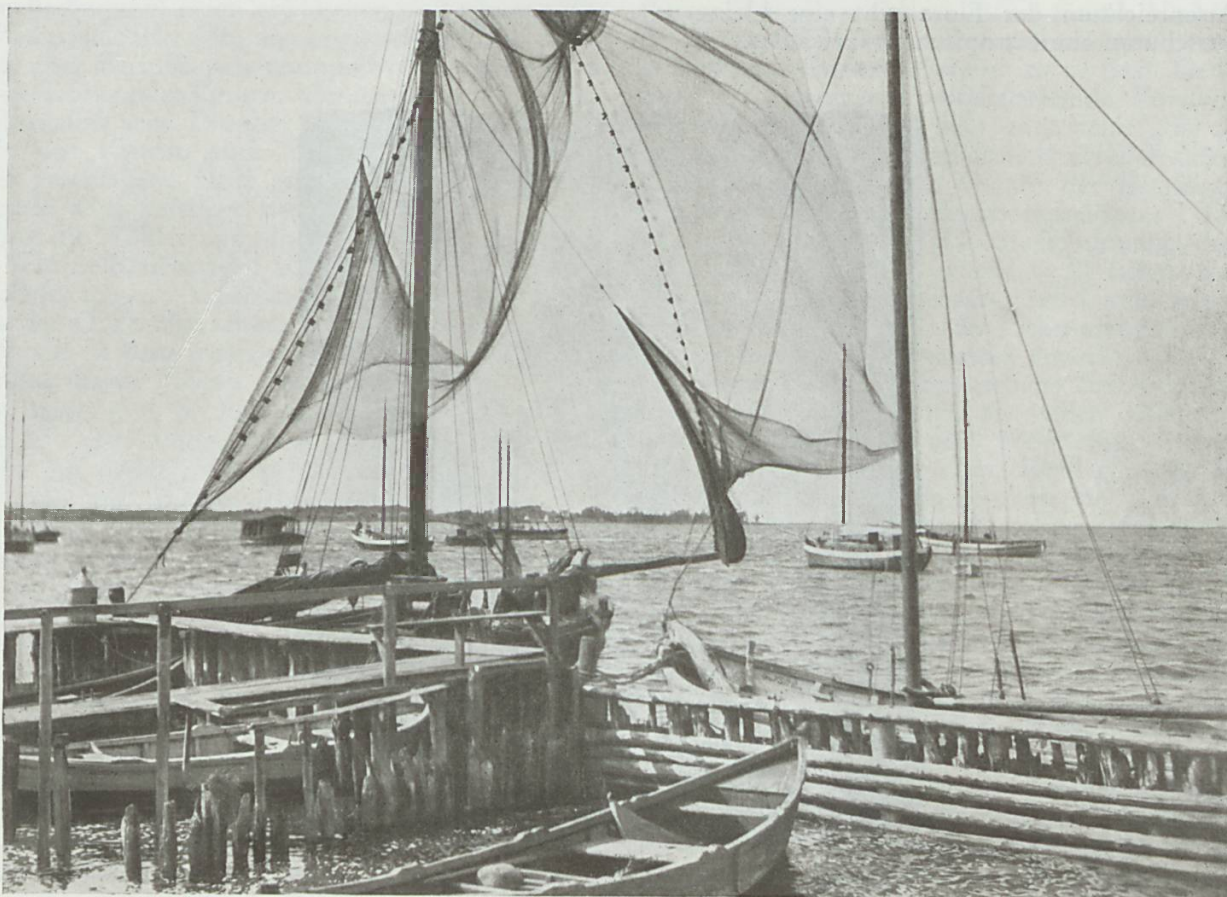


Geglückte vorteilhafte Einmischung der Lichtholzarten Lärche und Kiefer mit den Schattenholzarten Fichte und Tanne.



Swinemünder Strand

Foto Hartz



Haffischer

Foto Steidl

eine geordnete und ertragsreiche Waldwirtschaft hinauslaufen.

In diesen Gebirgswaldungen ist unsere massenreichste Holzart, die Fichte, beheimatet. All die anderen beigemischten Holzarten, Lärche, Tanne und Buche verschwinden in der Prozentzahl neben ihr. Trotzdem sind diese Mischhölzer ungemein wichtig für die Gesunderhaltung des Bodens. Sämtliche forstliche Wirtschaftsmaßnahmen müssen stets die Pflege und möglichst eine Besserung der Bodenkraft erreichen. Reine Fichtenwälder, die in vergangenen Jahrzehnten wegen ihrer hohen Rentabilität leider allzu reichlich nachgezogen worden sind, zeigen am Boden und überlassen ihn verschlechtert den folgenden Baumgenerationen, die nicht annähernd dasselbe wie ihre Vorgänger auf ihm leisten können. Eine der erfolgreichsten, natürlichsten und darum billigsten Bodenpflege ist die Erhaltung und Förderung der beigemischten Laubhölzer und bestimmter Nadelhölzer wie Lärche und Tanne. Die vorzüglichste und beste Lärchenrasse haben wir in den Sudeten: gesund, geradschäftig und massenreich. Sie liefert ein ausgezeichnetes Holz, das alle anderen Nadelhölzer in seiner Güte überragt.

Daß der Boden oder wie der Forstmann in weiterem Sinne sagt, Standort, meist entscheidend für das Gedeihen des Waldes und überhaupt für die Auswahl der Holzarten ist, wird im Oderstromgebiet sehr deutlich. Auf den Gebirgshängen und -höhen stehen die dunklen und dichten Fichtenwälder, in der Oderniederung die lichten und weitständigen „Auewaldungen“. Der Auewald und seine Holzartenmischung wird von der Oder dem Forstmann geradezu diktiert. In den jetzigen oder ehemaligen Ueberschwemmungsgebieten stocken die Auewaldungen auf meist fruchtbarem und sehr nassem, moorigen Schlickboden. Allen Auewaldungen ist das Fehlen sämtlicher Nadelhölzer und der Rotbuche eigentümlich, die gegen Ueberschwemmungen sehr empfindlich sind und in diesem Falle sofort absterben. Die im Auewald meist verbreitete und sich wohlfühlende Holzart ist unsere Eiche, genauer gesagt die Stieleiche, die von Natur hier ein optimales Vorkommen hat. Der Auewald ist in Deutschland die Waldform, die dem tropischen Urwald mit seiner überreichen Holzartenzahl, den zahllosen Sträuchern, Schlinggewächsen, Kräutern, Gräsern usw. am meisten ähnelt.

In den Auewaldungen hat sich z. T. bis in die heutige Zeit die sog. Mittelwaldform erhalten, die den Wald in eine Oberstufe mit altem und starkem Holze und in eine unter diesem Kronendach stockende Etage mit schwächerem Holze gliedert. Das hohe alte Nutzholz hat ein mehrfaches Alter des niedrigen jungen, meist zu Brennholz bestimmten Holzes. Die moderne Forstwirtschaft wandelt diese Mittelwälder allmählich in Hochwälder um, die eine weit höhere Ausbeute an Nutzholz geben. Deutschland ist ausreichend mit Brennholz versorgt, führt aber seit siebzig Jahren zunehmend Nutzholz ein.

Der Eiche sind als Mischhölzer im Auewald Esche, Ulme, Pappeln, Weiden, Erlen, Birken, Ahorn, wilde Obstbäume, viele Sträucher wie Faulbaum, Hartriegel,

Holunder, Schneeball, Hasel, Jäslängersjesslieber und Rankengewächse wie Efeu, wilder Hopfen, Waldrebe, rankendes Geißblatt usw. beigesellt. In manchen Beständen tritt die Eiche an Zahl zurück und eine der anderen Holzarten wie Erle oder Esche wird zur Hauptholzart. Die Auewaldungen finden sich mit Hochwasser ab, dessen Beschädigungen an Bäumen und den jungen Saaten oder Pflanzungen durch Eisschollen und Aus- und Unterspülungen nicht gering sind. Andererseits haben sich diese Waldungen wie alle natürlichen Pflanzengesellschaften auf ihre von der Natur bestimmten Lebensbedingungen eingestellt. Entzieht man ihnen die Lebensgrundlage durch Senken des Grundwassers, so reagieren die Wälder feiner und bestimmter darauf, als es häufig Messungen zu tun vermögen. Es braucht kein plötzliches Absterben zu sein, sondern unmerkbar für den oberflächlichen Beobachter nimmt die Wuchsfreudigkeit ab. Die Bäume beginnen zu kümmern und sterben allmählich ab. Die Ursache hierfür kann Jahre und Jahrzehnte zurückliegen. Ein abschreckendes Beispiel dieser Art gibt uns der allen bekannte Spreewald, wo die Erlen allmählich absterben, ohne daß der Forstmann sie durch künstliche waldbauliche Maßnahmen retten kann.

Noch eine andere, durch die Oder ermöglichte forstliche Kulturart, die wegen der kurzen Zeit zwischen Pflanzung und Ernte und ihrer intensiven Bewirtschaftung einer landwirtschaftlichen Nutzung ähnelt, finden wir zwischen Oppeln und Frankfurt. Hier liegen die meisten Weidenkulturen der preussischen Staatsforstverwaltung. Auf ungefähr 340 ha werden hier Korb- und Bandweiden gezogen. Korbweiden werden zu Flechtarbeiten verschiedenster Art verwendet: Pack-, Wasch-, Schließ-, Hand-, Tragkörbe und Korbmöbel. Die Bandweiden werden vor allem zu Faßreifen, Tonnenbänder und den Gestellen von Korbmöbeln verarbeitet.

Eine weitere forstlich und landschaftlich interessante Waldform finden wir in Oberschlesien, die Kiefern-Fichten-Tannen-Mischbestände. Sie muten gegenüber norddeutsch-preussischen Waldformen seltsam an; wir kennen sie in solcher Mischung und Verjüngungsfreudigkeit sonst nur aus süddeutschen Wäldern. Diese drei Holzarten ergänzen sich sehr glücklich in ihren Eigenschaften. Unter der Lichtholzart Kiefer wachsen die Fichte und die noch mehr schattenertragende Tanne vorzüglich. Die Sturmgefahr der reinen Fichtenbestände wird durch die sturmfeste, mit ihrer fahlwurzel fest im Boden verankerte Kiefer gemildert. Die schattenspendende Fichte verhindert den Unkrautwuchs unter der Kiefer; die Tanne begegnet der Rohhumusgefahr reine Fichtenbestände mit ihrer leicht zersetzlichen Nadelstreu. So leistet diese Holzartenmischung die beste Gewähr für die Gesunderhaltung und Steigerung der Ertragsfähigkeit des Waldbodens und der Bestände. Ideal ist dabei eine Einzelstamm-Mischung, die wegen ihrer besonders schwierigen Erziehung zunächst meist durch gruppenweise Mischung ersetzt wird. Diese kann aber bis zur Nutzung durch das Ausscheiden vieler Stämme bei geschickt ge-

fürten Durchforstungen und Durchhauungen vom Forstmann zu einer Einzelstamm-Mischung erzogen werden. Jeden Naturliebhaber entzücken die prachtvollen Bilder der Naturverjüngungen dieser Kiefern-Fichten-Tannen-Mischbestände, wo der Forstmann unter gelichtetem Schirm oder am Rande des Altholzes durch wohlüberlegtes Fällen der alten Bäume die Keimungs- und Lebensbedingungen für den Jungwuchs schafft. Hierbei zeigt sich erst die künstlerische Begabung des Forstmannes, die über das rein Handwerksmäßige hinauswachsen muß, wenn er meistern und leitend die Natur lenken und, ohne ihr Gewalt anzutun, sie in den ihm vorschwebenden Bahnen weiterführen will.

Beeinflußt die Oder einen großen Teil der in ihrem Strombereich liegenden Wälder in ihren Wuchseinstellungen und Holzartenzusammensetzungen, so dient sie vielem in ihrem Einzugsgebiete gefällttem Holze als Transportstraße. Der Wasserweg wird bekanntlich von ausgesprochenen Massengütern benutzt. Eines der ältesten in großem Umfange auf den natürlichen Strömen verfrachteten Massengüter ist das Holz, das als organischer Rohstoff zu allen geschichtlichen und vorgeschichtlichen Zeiten aus dem Leben der Menschen nicht wegzudenken ist. Bevor auf den Flüssen Transportkähne verkehrten, wurde das Holz in Flößen stromabwärts gefahren. Die Flößerei ist auch heute noch der billigste Weg, Rundholz zu verfrachten: Transportbehälter werden nicht benötigt, das Holz trägt sich allein.

Mit dem Ausbau der natürlichen Wasserwege und dem Neubau von Kanälen ist die Flößerei stark zurückgegangen. Während früher hauptsächlich Rundholz als Wasserfracht verschickt wurde, nimmt in der Neuzeit das Schnittholz in der versandten Holzmenge einen steigenden Hundertsatz ein. Für den Schiffsverkehr ist das sperrige und nur schlecht den Laderaum ausnutzende lange Rundholz weniger geeignet als das glatte, gut stapelbare Schnittholz, dem kurzes Rundholz wie Gruben- und Papierholz hierbei gleichzustellen ist.

Holz gehört zu den Massengütern, die auf weiten Transport angewiesen sind. Das auf ausgedehnten Flächen gewachsene und geerntete Holz kann nicht an seinem Wuchsorte zu Fertigwaren verarbeitet und als solche von hier verschickt werden. Das Holz für Gruben- und Papierfabriken, für Masten und Schwellen usw. bedarf überhaupt gar keiner oder nur sehr geringfügiger Bearbeitung und kann kaum als Halbfertigware angesprochen werden. Bei seinem geringen Wert trägt es keine hohen Frachtkosten. Aber gerade bei diesen Sortimenten ist an eine wirtschaftliche Ausnutzung nur zu denken, wenn sie in großen Mengen an einem bestimmten Bedarfsorte zur Verfügung gestellt werden können, wie z. B. Grubenholz in Oberschlesien, Papierholz für die Fabriken in Krappitz oder Altdamm. Die Größe des Einzugsgebiets und damit die wirtschaftliche Existenz dieser Holzverbrauchenden Industrien hängt daher in erster Linie von den Transportkosten ab. Es leuchtet ohne weiteres ein, welche Bedeutung gerade dem billigen

Wasserwege für den Transport der weniger wertvollen Holzsortimente über große Entfernungen zukommt. Die mittlere Beförderungsweite für Rund- und Schnittholz beträgt auf der Eisenbahn etwa 170 km, auf den Binnenwasserstraßen ist sie etwas größer, die weiten Transporte sind hier aber verhältnismäßig häufiger als auf dem Schienenwege, auf dem fast die Hälfte des ganzen Holztransportquantums nicht über 100 km hinaus versandt wird. Im Floßverkehr wird ein durchschnittlicher Transport von 180 bis 190 km und unter Hinzurechnung der auf ausländischen Wasserstraßen zurückgelegten Strecken ein solcher von 210 km erreicht.

Die wirtschaftliche Entwicklung hat von ganz allein dazu geführt, daß Rohstoffe darstellende Massengüter wegen der hohen Belastung durch Transportkosten in einer rohstofforientierten Industrie verarbeitet werden. Bei dem von der Forstwirtschaft gelieferten Holze ist dies in vielen Fällen aus den verschiedensten Gründen nicht möglich. Holz ist daher ein transportgebundener Rohstoff, der überall dort, wo es ihm möglich ist, die Wasserstraße als billigsten Weg vorzieht. Das Einzugsgebiet der Oder ist für den Holzverkehr ein recht günstiges. Niederschlesien ist zu 29 v. H., Brandenburg und die Grenzmark zu 34 v. H. bewaldet, also mehr als das ganze Reich im Durchschnitt (27 v. H.). Die entsprechenden absoluten Zahlen sind für Niederschlesien 769 000, Brandenburg mit Berlin 1 367 000 und Grenzmark 252 000 Hektar.

Im Jahre 1934 sind auf der Oder und dem mit ihr zusammenhängenden und sich gegenseitig ergänzenden Wasserstraßennetz von der Bahn zur Wasserstraße rund 25 000 t und von der Wasserstraße zur Bahn 27 000 t an Holz, Holzwaren und Zellstoff umgeladen worden. Dieses vom Wasser zur Eisenbahn oder umgekehrt umgeladene Holz gehört zu den auf weite Entfernungen transportierten Gütern, denn auf kurzen Strecken trägt das Holz keine zusätzliche Belastung durch Umschlagkosten. Ein einmaliger Umschlag macht sich erfahrungsgemäß erst bei einer Entfernung von etwa 70 km, ein zweimaliger Umschlag erst nach etwa 160 km bezahlt.

Die Bedeutung der Oder für den Holztransport ersieht man am besten aus den auf ihr überhaupt gefahrenen Holzmengen. Dabei sind nicht nur die von den Oderhäfen empfangenen und versandten Holz mengen zu berücksichtigen, sondern auch die auf den märkischen Wasserstraßen, soweit sie mit der Oder für den Schiffsverkehr nach Berlin eine organische Einheit bilden, denn auf sich selbst angewiesen, könnte die Oder nicht den Holztransport haben, der ihr erst durch das große Verbrauchszentrum Berlin eröffnet wird. Während beim unbearbeiteten Rundholz die märkischen Wasserstraßen mit ihrem Versand und Empfang an der Spitze des gesamten Holzverkehrs stehen, verschickt das Brandenburg rechts der Oder die größte Menge an Schnittholz, das von dem größten Verbraucher für Schnittholz, Berlin, aufgenommen wird.

Betrachtet man den Verkehr auf der Oder und den benachbarten Wasserstraßen etwas genauer nach den von der Statistik unterschiedenen Bezirken, so ergibt

sich für das Jahr 1934 folgendes. Von den gesamten aus dem Odergebiet versandten Holz mengen ist die Verfrachtung aus Pommern mit 106 000 t am höchsten. Den bedeutendsten Anteil hat hierbei das Papierholz mit 64 000 t, das stromaufwärts nach Niederschlesien und sogar bis Oberschlesien zum Versand gelangt. Auf Pommern folgt die Provinz Brandenburg rechts der Oder mit 23 000 t, wovon der Hauptteil in Richtung Berlin und Stettin verfrachtet wird. Wohl wird aus dem Bereich der märkischen Wasserstraßen noch weit mehr Holz versandt, das aber zum größten Teil nicht den Weg zur Oder, sondern direkt nach Berlin nimmt. Hauptanteil an dieser Menge hat das Brennholz, das selbst auf dem Wasserwege als sehr billiges Massengut nur geringe Entfernungen verträgt, soll sein Preis nicht absatzhemmend wirken. Umgeschlagen wird das Brennholz nicht, sondern meist im Walde mit Gespann zur Wasserablage gefahren und zu Schiff durchgehend bis in die Berliner Häfen geschafft.

In den an der Oder interessierten Verkehrsbezirken: Pommern, Oberschlesien, Niederschlesien, Breslau, Berlin und Teilen der Mark findet außer dem Holzverkehr von Bezirk zu Bezirk der im Versand rund 251 000 t und im Empfang 246 000 t ausmachte, noch innerhalb der einzelnen Bezirke ein lebhafter Lokalverkehr statt, an dem bezeichnenderweise das Rundholz ganz hervorragenden Anteil hat. Die märkischen

Wasserstraßen mit ihren 57 000 t Rundholz müssen bei diesen Betrachtungen ausscheiden, weil sie das Holz nicht in Richtung Oder befördern. In der Neumark rechts der Oder werden 10 000 t im Lokalverkehr verfrachtet. Hiervon wird ein Teil als Floßholz verschifft.

Im allgemeinen hat, wie oben erwähnt, die Flößerei stark nachgelassen. Vor dem Weltkriege bestand ein ausgedehnter Floßverkehr in ost-westlicher Richtung auf den rechtsseitigen Oderzuflüssen. Der Anteil des Floßholzes an der überhaupt transportierten Holzmenge betrug damals in Bromberg ungefähr 75 v. H. In den Jahren 1905 bis 1907 gingen fast 500 000 t Floßholz durch die Netze und Warthe in die Oder, auf der nicht nur der Floßverkehr, sondern überhaupt der Holzverkehr vor dem Kriege den heutigen weit übertraf. Der größte Teil des talwärts verfrachteten Holzes ging damals wie heute bei Fürstenberg auf die Spree-Oderwasserstraße über. Das Holz der Netze und Warthe und das in Stettin verladene Holz gelangte über Hohensaaten in den Großschiffahrtsweg. Wollte man eine Lebensgeschichte der Waldbäume im Oderstromgebiet schreiben, so würde man immer wieder auf die Beziehungen und gegenseitige Beeinflussung von Oder und Wald zurückkommen. Von der Jugend des Baumes bis zu seiner Verarbeitung zu Holzwaren greift die Oder häufig in den Lebenslauf der im Oderstromgebiet wachsenden Wälder ein.

Die Oder- und Haff-Fischerei

Dr. Germershausen, Preuß. Oberfischmeister in Stettin

Wenn der von der brandenburgischen Grenze kommende Reisende auf dem Wasserwege der pommerschen Hauptstadt entgegenfährt, so empfängt er auf der West- oder Ostoder den Eindruck, daß die Fischerei im Rahmen der gesamten Wasserwirtschaft dieser Ströme eine wichtige Rolle spielt. Er hat Gelegenheit, zahlreiche Fischer beim Fischfang zu vieren mit dem Strohs und Treibgarn in zwei Booten oder einzeln bei der Staknetz- und Reusenfischerei zu beobachten. Kommt er mit den Oderfischern in Greifenhagen, Gartz, Fiddichow oder Podejuch ins Gespräch, so wird er hören, daß die Fischerei ohne Unterlaß, Tag und Nacht, bei schwerem Wetter und eisiger Kälte ausgeübt wird. Er gewinnt dann die Ueberzeugung, daß der Fischerberuf hart und entbehrungsreich ist, der den einzelnen mit seiner Familie bis ins hohe Alter unerbittlich aufs äußerste anspannt, um die Wirtschaft zu erhalten und um unter Anwendung der in den einzelnen Jahreszeiten verschiedenen Fangmethoden zur Sicherung der Volksernährung aus der heimatlichen Scholle beizutragen. Weiter wird ihm die Bedeutung der Oderfischerei beim Anblick der umfangreichen Fischbollwerke mit ihren zahlreichen Booten, Fischhälterungen und Verkaufsständen in den genannten Ortschaften bewußt. Auch der Betrieb auf dem Stettiner Fischmarkt am Bollwerk zwischen der Baum- und Hansabrücke als Zentrum der Fisch-

wirtschaft der Oder gibt über die Menge der anlandenden Fänge und den Umsatz im Fischhandel hinreichenden Aufschluß.

So wichtig die fischereiliche Bedeutung der Oder ist, so hat sie doch im Ausbau der Oderströme gegenüber der Schifffahrt zurücktreten müssen. Dieser Ausbau der ehemals im breiten pommerschen Odertal hin und her pendelnden Oder zu zwei abgeschlossenen Stromschläuchen, der Ost- und Westoder, war notwendig, um den Strom als leistungsfähigen Träger der Schifffahrt zu gestalten. Durch die vor einigen Jahren zum Abschluß gebrachte Oderregulierung ist die Ostoder für den Verkehr mit 400 t-Schiffen während der Schifffahrtsperiode hergerichtet und die Westoder als Wasserstraße für 600 t-Schiffe ausgebaut. Daneben wurde gleichzeitig den landwirtschaftlichen Interessen des Poldergebietes zwischen den Strömen durch eine beiderseitige Eindeichung Rechnung getragen, um einmal das für die Polderäcker und Wiesen schädliche Sommerhochwasser von diesem fernzuhalten, aber andererseits das nützliche Winterhochwasser nach Bedarf durch Öffnung der Schleusen und Siele den Ländereien zuzuführen. Dieser Oderausbau hat empfindliche Schädigungen der Fischerei zur Folge gehabt, mit denen sich aber die Fischer nicht nur abgefunden, sondern es auch verstanden haben,

sich der Veränderung dieser biologischen Verhältnisse anzupassen durch Anwendung anderer Fangmethoden in den Strömen und in den stehenden Gewässern der Polder, die gleichzeitig als Entwicklungsstätten für Jungfische eine pflegliche Behandlung erfahren. Somit ist es gelungen, in den Odergewässern auch nach ihrer Regulierung eine intensive Fischerei einzurichten, um die natürliche Erzeugungskraft von fließendem Strom und stagnierendem Poldergewässer an Fischfleisch restlos auszunutzen. In den Strömen bildet die schon erwähnte Fischerei mit dem Strohgarn und Treibgarn die Hauptfangart. Diese Geräte dienen zum Fang von Plötze, Blei, Zander, Aal, Hecht und Quappe. Dort, wo das Stromprofil breiter, die Strömung also schwächer ist und einen Daueraufenthalt der Fische in der mit Unterwasserpflanzen bewachsenen Uferzone gestattet, wird am Ufer mit Staknetzen, Stellnetzen und Reusen gefischt. Unter den letzteren spielen die schmalen Aalkörbe, auch Aaljörken genannt, von April bis Juni eine wichtige Rolle. Unentbehrlich für die Fischerei in den Schleusen zwischen Strom- und Poldergewässer ist der Fang mit dem Aalhamen, einer Reuse mit großer Öffnung und nach hinten spitz zulaufend. Sie beruht darauf, daß der stromab ziehende Aal im Herbst die stehenden Gewässer in den Poldern zur Winterruhe aufsucht und im zeitigen Frühjahr in die Ströme zurückkehrt. Demzufolge haben die Fischer das größte Interesse an der möglichst frühzeitigen Öffnung der im Sommer geschlossenen Schleusen bei der Zuwanderung der Aale in die Poldergewässer im Herbst und an der möglichst langen Offenhaltung der Schleusen im Frühjahr. Die Ausgleichung der hier auseinandergehenden Belange der Landwirtschaft in den Poldern und der Fischerei erfolgt durch eine wasserwirtschaftliche Polizeiverordnung. Die innige Verbindung der Ströme mit den Poldergewässern ist weiter in biologischer Hinsicht von größtem Wert, weil durch sie ein reger Fischwechsel und eine die Fruchtbarkeit der stehenden Gewässer bedingende Frischwasserzufuhr und Wasserbewegung erfolgt. Außerdem bewirkt das für die Regulierung des Wasserstandes der lebhaft strömenden Ostoder geschaffene Marienhofer Wehr bei Fiddichow infolge der Abführung der überflüssigen Wassermenge der Ostoder zur Westoder eine fischereilich wichtige Steigerung der Wasserbewegung in der träge abfließenden Westoder. Die Hauptfischerei in den Poldergewässern wird mit den Geräten der stillen Fischerei, wie Reusen und Stellnetzen, auf Hecht, Schlei, Aal, Barsch und Plötze ausgeübt. Nur in den besonders großen, langgestreckten Restgewässern des früheren Stromes, wie z. B. der Schillersdorfer Fahrt, der Scholwer Grube und der Krummen Reglitz, die noch eine geringe Strömung aufweisen, wird auch noch die Strohgarnfischerei ausgeübt.

Der örtliche Fischabsatz gestaltet sich in den einzelnen Oderortschaften ganz verschieden und ist abhängig von der wechselnden Aufnahmefähigkeit des Stettiner Marktes. Letzterer wird von den Oderfischern unmittelbar beliefert oder durch Händler, die den Fischern den Fang auf dem Wasser oder an den ört-

lichen Bollwerken abnehmen. Wichtig ist für den Kleinverkauf und die Preisbildung die Kaufkraft in den den Fischerdörfern benachbarten Ortschaften. Am günstigsten liegen hier die Verhältnisse in der Umgebung von Greifenhagen und Podejuch, die den Fischerinnungen dieser Orte einen regelmäßigen Absatz der Fänge zu rentablen Preisen gewährleisten.

Nach dem Abschluß der Oderregulierung ist die Erhaltung der Oder als Fischgewässer in ihrer jetzigen Gestaltung eine Lebensfrage für die 420 Oderfischer mit ihren Familien. Es findet daher eine besondere Pflege aller der Gewässerstrecken statt, die als Laichplätze, als Zufluchtsorte der Fische bei Hochwasser und als wertvolle Fangplätze einen besonderen Wert für die Volksernährung darstellen. Diese Pflege führen die Fischer unter großem Arbeitsaufwand selbst durch. Für besonders schwierige Meliorationen werden behördliche Beihilfen gegeben.

Das Stettiner Haff mit seinen Nebengewässern, dem Peenestrom mit Achterwasser, Dievenowstrom mit Camminer Bodden, Swinestrom mit Vietziger See, Papenwasser und Dammscher See umfaßt eine Fläche von 92 500 ha. Durch diese zahlreichen Nebengewässer unterscheidet sich das Stettiner Haff wesentlich von dem wenig gegliederten schlauchförmigen Frischen Haff und dem Kurischen Haff mit seiner dreieckigen Form. Seine Durchströmung erfolgt durch die Oder, die auf der Mitte des östlichen Beckens, des Großen Haffs, einmündet. Der Ausstrom geht durch drei Verbindungen mit der Ostsee vor sich. Die im Haff herrschenden Wasserstandsverhältnisse werden bestimmt durch den Wind und die Menge des zuströmenden Oderwassers. Der starke Einfluß des Windes hat seinen Grund in dem geringen Gefälle der unteren Oder und den drei Mündungen zur Ostsee. Daneben wirkt noch der stark schwankende Wasserstand der Ostsee in der Region der Küste ein. Bei ablandigen Winden, wenn die Ostsee von der pommerschen Küste wegfällt, geht der Abstrom der Oder und damit des Haffwassers schneller vor sich, während beim Ansteigen des Ostseewasserspiegels Seewasser in das Haff eindringt und zusammen mit der zuströmenden Oder den Wasserstand des Haffs so lange erhöht, bis er den Ostseewasserstand erreicht hat. Hieraus erklärt es sich, daß das Haffwasser brackig ist, also aus einem Gemisch von Ostsee- und Oderwasser besteht. Da die Wasserführung der Oder von den Niederschlagsmengen der einzelnen Jahre abhängt, haben wir in trockenen Jahren einen öfteren und längeren Einstrom von Salzwasser als in nassen Jahren. Diese hydrographischen Vorgänge wirken sich natürlich auf den Salzgehalt aus, der wiederum die Gestaltung der fischereibiologischen Verhältnisse dieses gewaltigen Binnensees entscheidend beeinflusst. Dieser Salzgehalt im Haff und seinen Nebengewässern ist großen Schwankungen unterworfen. Im Herbst und Winter ist er höher als im Sommer. Er übt einen ganz bestimmten Einfluß auf die Nahrungstiere der Fische und damit auch auf den Fischbestand selbst aus, der auf die im Haff vorhandene Naturnahrung angewiesen ist. So hat sich in der Brackwasserregion eine ganz bestimmte Tierwelt entwickelt, die Brackwasser-

tierwelt, die naturgemäß in den Strommündungen und im nördlichen Teile des Haffs mehr als im Südteile und in der Einmündungszone der Oder anzutreffen ist.

Trotz der Fischwanderungen, die zwischen Haff und Ostsee vor sich gehen, sind fast sämtliche Nutzfische, die im Haff gefangen werden, dort auch abgewachsen. Die über die Nahrung und den Abwuchs der Fische seit Jahrzehnten von den Fischereibiologen vorgenommenen Untersuchungen haben den Aberglauben, daß der Fischbestand des Haffs von der See aus immer wieder ergänzt wird, widerlegt. Das Haff ist, wie viele große Binnenseen, ein Gewässer, in dem eine planmäßige und pflegliche Fischereiwirtschaft in einem beschränkten Umfange getrieben werden kann. Von größter Bedeutung für die Lebensbedingungen der Fischnährtiere ist der Haffboden, die flachen Uferzonen und die freie Wasserfläche selbst. Diese drei Regionen bilden eine strenge Scheidung der Arten der Fischnahrung. Der Haffboden ist mit einem für die Ernährung der Bodentiere recht wertvollen, hochschichtigen feinen Schlickschlamm in einer Gewassertiefe von 4—6 m bedeckt. Hier haben sich in der Hauptsache angesiedelt die großen Larven der Zuckmücke, der Schlammröhrenwurm und verschiedene Arten von Schnecken und Muscheln. Alle diese Tierarten bieten dem Aal, Blei, der größeren Plötze und dem Kaulbarsch hervorragende Nahrungsverhältnisse. Die Behandlung der Uferzonen, auch Schaare genannt, ist bedeutend vielgestaltiger als die des Bodens. Den Hauptanteil an der Nahrung stellen hier verschiedene Schneckenarten, kleinere Arten der Zuckmücken und Eintagsfliegenlarven. Hier findet neben der Plötze der Hecht gute Entwicklungsbedingungen. Eine weitere Art der Fischnahrung, die im Haff eine ungleich höhere Bedeutung hat, als in den meisten Binnenseen, ist das Plankton, das sich aus kaum mit dem bloßen Auge sichtbaren Lebewesen zusammensetzt, die für die Fische des freien Wassers, den Stint und den Zander, in Frage kommen, für den Stint als unmittelbare Nahrung und für den Zander als Stintfresser. Von der Entwicklung des Planktons im Haff ist immer ein guter Stint- und Zanderbestand abhängig. Bleibt in bestimmten Jahren das Plankton aus, so wandern beide Fischarten aus Gründen der Ernährung oderaufwärts.

Die Zusammensetzung des Fischbestandes ist neben den Nahrungsverhältnissen bedingt durch die weiten, offenen Verbindungen mit der Ostsee und durch die mächtige Einmündung der Oder, die im Papenwasser eine seeartige Erweiterung erfährt. Hierdurch wird einerseits ein reger Fischwechsel mit der Ostsee herbeigeführt, wie dies durch wissenschaftliche Forschungen nachgewiesen ist, während andererseits das Haff ein riesiges Sammelbecken des Fischbestandes bildet, der durch die Strömung der Oder abwärts getrieben wird, insbesondere zur Zeit des Frühjahrshochwassers. Es bildet damit das Stettiner Haff ein Fischgewässer, dessen Nutzung sich auf einen intensiven, aber pfleglichen Fischfang zu erstrecken hat, ohne einer besonderen Besetzung mit Fischbrut und Satzfishen bedürftig zu sein, wie dies für die Land-

seen meist erforderlich ist. Aus den in den Jahren 1922—1931 vom Preußischen Oberfischmeisteramt vorgenommenen Schätzungen ergibt sich ein Jahresdurchschnittsertrag an Fischen von 3 670 000 kg, also auf den ha Wasserfläche von 40 kg.

Ueber den Anteil der einzelnen Fischarten an dem Fang hat Oberfischmeister Dr. Mertens in Swinemünde für die Jahre 1900—1924 eine Zusammenstellung vorgenommen, die nach der Fangmenge folgende Reihenfolge ergibt: Plötze, Aal, Blei, Stint, Kaulbarsch, Hecht, Barsch und Zander. Die beiden Fischarten, deren Vorkommen vom Plankton abhängen, sind Stint und Zander. Wegen des Planktonreichtums des Haffs ist der Stint in großer Menge vertreten, so daß sich damit auch der Bestand des hochwertigen Zanders erklärt, für den der Stint die Hauptnahrung bildet. Eine weitere wichtige Rolle spielen Plötze und Hecht. Die im Haff reichlich vorhandene Plötze bildet die bevorzugte Nahrung des Hechtes, weshalb auch der Hecht als Wertfisch im Haff gute Existenzbedingungen vorfindet. Eine besondere Rolle spielen der Aal, Blei und Kaulbarsch als diejenigen Fischarten, die auf die Bodennahrung angewiesen sind. Die reichen Erträge an Aal sind in erster Linie auf die große Menge an Schnecken und kleinen Muscheln zurückzuführen, während der Blei sich von den wurmförmigen Larven der Zuckmücke auf dem Schlickboden der Tiefe und auf den mit Unterwasserpflanzen bestandenen Teilen der Uferzone ernährt. Die in diesen Pflanzenbeständen des Ufers reichlich vorhandene niedere Tierwelt bildet die Nahrung des jüngeren, in Schwärmen lebenden Barsches, während der größere, einsam lebende Barsch Raubfisch ist und sich seine Beute unter Stint, Ukelei und Kaulbarsch aussucht.

Nach der wirtschaftlichen Bedeutung steht an erster Stelle der Aal, der dem Fischer im Sommer den Hauptverdienst gibt. Wegen seines guten Preises macht er etwa 40 v. H. des Gesamtverdienstes aus. Sodann folgt die Plötze, deren kleiner Preis durch die starken Fänge ausgeglichen wird. Es sind sodann Hecht und Zander zu nennen, die etwa die gleiche Bedeutung haben, und dem Fischer hauptsächlich in den Wintermonaten eine Einnahme verschaffen. Leider hat sich in den letzten Jahren der Fang des Bleis infolge des starken Absinkens des Preises immer unlohnender gestaltet. Der Barsch, dessen Preis eine gewisse Festigkeit bewahrt hat, wird zu jeder Jahreszeit gefangen, vorzugsweise aber im Frühling und im Herbst.

Der Fischfang im Haff wird von rund 4800 Fischern ausgeübt, einschließlich der Nebenfischer und der Angler unter Anwendung von 50 verschiedenen Arten von Fanggeräten. Die wichtigsten sind: Zuggarne, Treibgarne, Reusen, Aalhamen, Stellnetze, Staknetze, Treibnetze, Angeln und Kesser. Zur Kennzeichnung der Bedeutung der Hafffischerei sei erwähnt, daß der Fang zur Zeit mit 100 Zuggarnen, 69 Treibgarnen, 29 großen Zeesen (Schleppnetzen), 173 kleinen Zeesen, 14 900 Reusen, 243 Aalhamen, 5000 Stellnetzen, 733 Staknetzen, 600 Treibnetzen, 12 600 Schock Aalangeln, 2 250 Stück sonstigen Angeln und 45

Kessern ausgeübt wird. Diese Fanggeräte haben insgesamt ohne Fahrzeuge einen Wert von 900 000 RM. und unterliegen einer jährlichen Abnutzung von 360 000 RM. Die mit ihnen erzielten Fänge bilden nicht nur einen bedeutsamen Anteil an den unserer Volksernährung zugeführten Nahrungsmitteln und geben mehreren tausend Fischern Nahrung und Brot, sondern sie dienen auch zur Erhaltung und Belebung anderer Wirtschaftszweige im Handel, Gewerbe und in der Industrie, wie Bootsbauereien, Segelmachereien, Motorfabriken, Betriebsstofflieferanten, Netzfabriken und Seilereien.

Das Fischereigesetz gibt eine Einteilung der Gewässer in Binnen- und Küstengewässer. Das Stettiner Haff einschließlich seiner Nebengewässer und die Oder von der Baumbrücke in Stettin abwärts mit der Gr. Reglitz unterhalb der Altdammer Chausseebrücke gehören zu den Küstengewässern. Die Fischerei steht, abgesehen von verhältnismäßig geringen Mitfischereirechten, im Eigentum des Staates, der den Fischern das Fischereiausübungsrecht entweder auf Grund von Pachtverträgen oder durch Erlaubnisscheine für bestimmte Fanggeräte überträgt. Die Anwendung bestimmter Arten von Fanggeräten ist den Berufsfischern vorbehalten, die auch bezüglich der zu zahlenden Entgelte Vergünstigungen gegenüber Nichtberufsfischern erfahren.

Vertreter des Staates als Inhaber der Fischereiberechtigung ist der Preussische Oberfischmeister in Swinemünde. Neben der allgemeinen Verwaltung der Fischerei obliegt ihm die wirtschaftliche Betreuung der Fischer seines Aufsichtsbezirkes. Außerdem übt der Oberfischmeister im Bereich der Küstengewässer die Fischereipolizei aus. Die Nutzung der Gewässer durch eine Vielheit von Fischern auf ein und derselben Wasserfläche bedingt selbstverständlich den Erlass polizeilicher Bestimmungen, die sich auf eine räumliche und zeitliche Beschränkung des Fischfanges und auf die Beschaffenheit der Fanggeräte beziehen. Ebenso fällt der Aufsichtsbehörde die oft nicht leichte Aufgabe zu, nach wirtschaftlichen und sozialen Ge-

sichtspunkten die verschiedenen Fischereibetriebsarten so gegeneinander abzugrenzen, daß Reibungen unter den Fischern vermieden und eine rationelle Nutzung der Gewässer gewährleistet wird.

Wenngleich sich die wirtschaftliche Lage der Fischer im letzten Jahre schon gebessert hat, so steht doch die Entwicklung, die auf eine Erzielung und Festigung der Rentabilität der Einzelwirtschaft hinausläuft, erst in den Anfängen. Die allmählich zu überwindenden Schwierigkeiten sind in der Regelung des Absatzes der Massenfische in den Sommermonaten und nach großen Fängen, sowie in dem Abbau der hohen Unkosten zu suchen. Zur organisatorischen Durchführung des Fischabsatzes und der Fischverwertung im Binnenlande ist vor 2 Jahren die Fischverwertungsgenossenschaft für das Haff mit seinen Nebengewässern in Swinemünde gegründet worden, die ihre Hauptaufgabe darin sieht, über den überlasteten Berliner Fischmarkt hinaus ihre Erzeugnisse nach Mittel-, West- und Süddeutschland zu leiten, wo bereits fester Fuß gefaßt werden konnte. Die jetzt durchgeführte Zusammenfassung aller Zweige der deutschen Fischwirtschaft im Reichsnährstande läßt erhoffen, daß auch die heute noch immer schwierigste Aufgabe der Absatzförderung und der gesunden Preisbildung einer Lösung zugeführt wird.

Schrifttum

- Dr. Mertens: Die Fischerei im Stettiner Haff mit Nebengewässern. Ihre Voraussetzungen und gegenwärtige Lage. — Die Deutsche Fischwirtschaft, Jahrg. 1935, Heft 4.
- Dr. Neubaur: Beiträge zur Kenntnis der Molluskenfauna des Stettiner Haffs und der Swinemünder Bucht. — Zeitschrift für Fischerei, Band XXV. 1927.
- Dr. E. Neuhaus: Studien über das Stettiner Haff und seine Nebengewässer. I. Untersuchungen über die allgemeinen hydrographischen und biologischen Verhältnisse. — Zeitschrift für Fischerei, Band XXXI, 1933.

Die Oder in der Geschichte

Professor Dr. Fritz Curschmann, Greifswald

Der Name der Oder ist deutsch, er kommt nicht nur einmal für den großen ostdeutschen Strom, sondern mehrfach auch in anderen Teilen unseres Vaterlandes vor. Die Tatsache erinnert uns daran, daß zur Zeit, als der Fluß in irgendwelcher, sehr lange zurückliegender Zeit den Namen empfing, an seinen Ufern deutsch gesprochen wurde. Das war in der sog. vorgeschichtlichen Zeit, deren Bild uns die Wissenschaft des Spätens immer mehr klärt. An den Funden vermögen wir schon die verschiedenen Stämme der alten Odergermanen zu unterscheiden. Einer von ihnen war der zum großen Volke der Vandalen gehörige Stamm der Silingen, der im Namen des Oberoderlandes, Schlesien, bis heute fortlebt.

Dann kommt die dunkelste Zeit für das ganze Bereich des heutigen Ostdeutschland und damit auch für das Oderstromgebiet. Die Germanen wandern in der Völkerwanderungszeit ab und kleine, den Vorkolonisten kulturell erheblich nachstehende Slawenstämme schieben sich langsam, von Osten kommend, bis zur Elbe vor. Erst im 10. Jh. beginnt es in diesen Landstrichen wieder lichter zu werden. Die Deutschen dringen im Kampfe gegen die Wenden aufs neue ostwärts über die Elbe, damals die Reichsgrenze, vor. Um die Mitte des Jahrhunderts (948) glaubt Kaiser Otto der Große schon sein Ziel, die Unterwerfung der Elbslawen, erreicht zu haben, er teilt ihr Land in Bistümer und setzt ihnen und dem Reiche die mittlere Oder als Grenze. Gegen wen? Das erfahren wir bald. Dem Fürstengeschlechte der Piasten, vielleicht ebenso wie die Ruriks in Rußland skandinavischen Ursprungs, war es gelungen, einen guten Teil der Slawenstämme zwischen Weichsel und Oder zu einigeln. Ihr Herzog Meschkow und sein Volk nehmen das Christentum an und damit sichert sich dieser neue, polnische Staat die Anerkennung der europäischen Mächte. Nach Gnesen an der Warthe, dem Fürstensitze, scheint er sich zunächst genannt zu haben. Als seine Grenze betrachtete er ebenfalls die Oder.

Nicht lange aber sollte der Fluß eine Grenze bleiben. Gegen Ende des 10. Jhs. schüttelten die Wenden die deutsche Herrschaft wieder ab und hielten sich von den Deutschen, wie von den Polen einstweilen unabhängig. Ein neues Element um sich greifender Kraft erschien dafür an der südlichen Ostseeküste: nordländische Wikinger. Einen ihrer Hauptstützpunkte hatten sie an der Odermündung: Jomsburg nennen ihn die nordischen Quellen, Jumne oder Jumneta schreiben die deutschen, woraus die spätere Sage dann Vineta gemacht hat. Bei Wollin an der Dievenow glauben wir heute mit großer Wahrscheinlichkeit diese alte Krieger- und Handelssiedlung gefunden zu haben. Hier haben in den letzten Jahren die Ausgrabungen die Erzeugnisse einer nordischslawischen Mischkultur ans Licht gebracht und Funde ähnlicher Art sind auch an anderen Stellen, besonders in der Grenzburg Zantoch an der Warthe und bei Oppeln in Oberschlesien gemacht worden. Es schien eine zeitlang, im 11. Jahrhundert, als sollte nordgermanische

Herrschaft und Kultur im Oderlande zwischen dem Machtbereiche der Deutschen und Polen festen Fuß fassen.

Aber es schien nur so, das beginnende 12. Jahrhundert brachte die Wendung zu Gunsten der Deutschen: Das slawische Pommern wurde christlich, und sein Missionar war ein deutscher Reichsbischof, Otto von Bamberg (1125). Das bedeutete, dem polnischen Staate und der polnischen Kirche war die Ausdehnung nach der Ostseeküste und oderabwärts abgeschnitten. Ein Vorspiel! Die Entscheidung über das Wendenland zwischen Elbe und Oder fiel ein Menschenalter später, und sie herbeigeführt zu haben, ist das unvergängliche Verdienst des großen Kaisers Friedrich Rotbart selbst. Schon zu Beginn seiner Regierung ist er in einem glücklichen Sommerfeldzug gegen die Polen bis tief ins Posensche gezogen (1157) und hat dann im Frieden zwei piastischen Brüdern, Söhnen einer deutschen Mutter, den Weg zur Rückkehr in ihr Herzogtum Schlesien wieder geöffnet: der Beginn der Abgliederung der Oberoderlandes vom Polnischen Staate. Kaiser Friedrichs treueste Diener, Erzbischof Wichmann von Magdeburg und Markgraf Albrecht der Bär, haben das deutsche Machtbereich bis an die Oder ausgedehnt. Längs der Küste ist Herzog Heinrich der Löwe noch weiter ostwärts vorgedrungen, als er, nach Unterwerfung Mecklenburgs auch die Herrschaft über das Unteroderland, Pommern, gewann. Aber auch nach dem Sturze des Löwen und der Zergliederung seines Machtgebietes hat sich der Kaiser dies vorgeschobene Land nicht entgleiten lassen wollen: Boleslaw von Pommern nahm sein Herzogtum unmittelbar vom Kaiser zu Lehn (1181).

Wieder ein halbes Jahrhundert später haben die Enkel Albrechts des Bären die Mark Brandenburg zu einem starken Territorialstaat ausgebaut, der bald über die Oder hinauswuchs. Zur Alten Mark trat jetzt die Marca transoderana, die Ueberodermark und den Flußübergang sicherte eine neubegründete deutsche Stadt, der man stolz den Namen der Krönungsstadt des Reiches gab: Frankfurt (1253).

Um dieselbe Zeit drang auch in Schlesien die deutsche Einwanderung immer machtvoller vor. Neben dem uralten Mittelpunkt des Landes, der Feste Wratislaw auf der Oderinsel, entsteht die deutsche Stadt Breslau. Und Pommern geht denselben Gang unaufhaltsamer Germanisierung. Sein Fürstenhaus bricht mit der alten slawischen Tradition und öffnet die Tore seines Staates weit der Einwanderung deutscher Rittergeschlechter, mit denen deutsche Bauern einziehen und ebenso den deutschen Bürgern, die sich in den vom Landesherrn privilegierten Städten niederlassen. Stettin, seit alters schon eine Hauptburg und Handelsniederlassung der Slawen, wird jetzt eine deutsche Stadt. Hier, wo sich die Oder den Seeschiffen öffnet, und zu Wolgast an der Peene, dem wichtigsten der drei Odermündungsarme, residieren die pommerschen Herzöge. So ist das Oderland im Mit-

telalter in drei Herrschaftsgebiete mit drei großen Handelsstädten geteilt, zwei von ihnen sind zugleich fürstliche Residenzen.

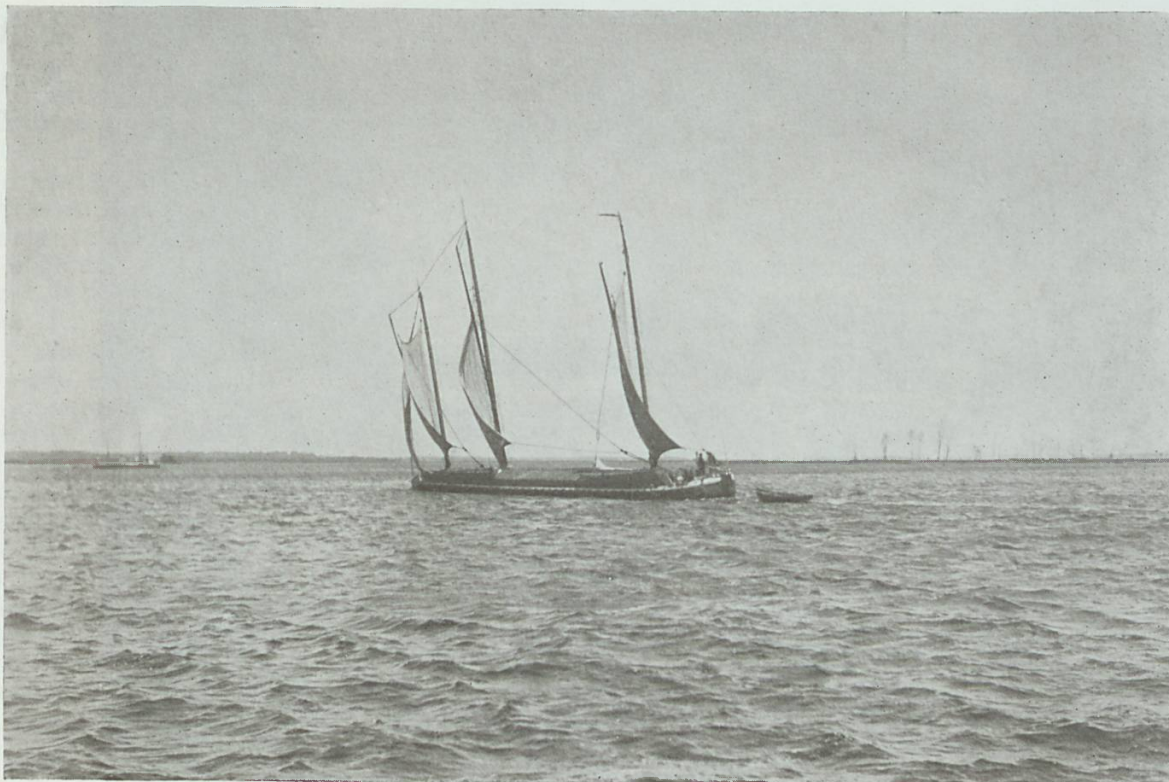
Schlesien blieb vorerst noch ein Bestandteil des Polnischen Staates, der hier sein Recht endgültig erst zu Gunsten des Luxemburgers, König Johann von Böhmen aufgab (1335). Sein Sohn Karl IV., der deutsche Kaiser, beherrschte, nachdem er die Mark Brandenburg übernommen hatte, ein mächtiges und geschlossenes ostdeutsches Machtbereich: Böhmen, Mähren, Schlesien, die Lausitz und Brandenburg. Die Oder floß von ihrer Quelle bis unterhalb von Schwedt, wo damals wie heute die brandenburgisch-pommersche Grenze lag, durch seine Staaten, deren Nordspitze sich bei Schivelbein bis auf 35 km dem Meere näherte. Große Hoffnungen auf die Aufrichtung einer starken Reichsgewalt auf der Grundlage einer ostdeutschen Hausmacht der kaiserlichen Familie tauchten auf und vergingen wieder. Das luxemburgische Staatswesen zerfiel und das Oberoderland Schlesien kam als Nebenland von Böhmen an die Habsburger. In Brandenburg zog zu Anfang des 15. Jhs. ein neues Herrscherhaus ein, die Hohenzollern. Sie wußten, daß ihre Vorgänger immer Ansprüche auf die Oberlehnsherrschaft über Pommern erhoben hatten und haben den schwächeren Nachbarstaat an der unteren Oder ständig unter Druck gehalten. Mehrfach haben sie sich, zuletzt im Grimnitzer Vertrage (1529), die Nachfolge in Pommern für den Fall des Aussterbens des Herzoghauses verbriefen lassen. Man muß sich aber hüten in diesem Bestreben zur Ausbreitung der Macht flußabwärts eine einheitliche wirtschafts- und raumpolitische Tendenz zu sehen, etwa von dem Drange zum freien Meere zu sprechen, es genügt zur Erklärung das natürliche Bedürfnis des starken Staates zur Ausdehnung seiner Macht in der Richtung des geringsten Widerstandes.

Durchfloß der Oderstrom im Mittelalter und bis ins 18. Jh. auch dreier Herren Länder, so gehörten sie doch alle zum Deutschen Reiche. Wurden an seinen Ufern an nicht wenigen Stellen Durchgangszölle und Schiffsabgaben erhoben, hatten die großen Städte ihre besonderen Niederlagsrechte, eine grundsätzliche Hemmung des Flußverkehrs oder eine Durchschneidung an den Staatsgrenzen bestand nicht. Gerade aus früher Zeit, aus dem 13. Jh. schon, haben wir Nachrichten von einem weitgespannten Oderverkehr: auf eigenen Schiffen holten die Mönche von Lebus in Schlesien sich Heringe aus Pommern als Fastenspeise, sowie das Lüneburgische und Hallesche Salz aus Lebus, flußabwärts von Frankfurt, und Guben an der unteren Neiße. In Kolberg besaß das Kloster Trebnitz bei Breslau eine eigene Salzhütte. Aber man hat den Eindruck, als hätten sich im Laufe der Zeit die Verkehrsverhältnisse auf dem Flusse eher verschlechtert als verbessert. Verordnungen zur Erhaltung einer freien Fahrinne im Oderstrom, die König Johann von Böhmen und Karl IV. mehrfach gegeben haben, blieben ohne dauernden Erfolg. Es ist bezeichnend, daß das Lüneburger Salz, das seit Eröffnung des Stecknitzkanals (1391) über Lübeck zur See in die Oder verfrachtet wurde, in Frankfurt ausgeladen wer-

den mußte und zu Wagen weiter nach Breslau ging. Ein gewisses Dichterwerden der Bevölkerung und eine Intensivierung der Wirtschaft zog auch den Fluß in Mitleidenschaft. Ueberall entstanden längs seinen Ufern neue Mühlen und Wehre, nutzten das Wasser, durchschnitten aber auch den Flußlauf und hemmten die Schifffahrt. Bei Beginn der preußischen Besetzung von Schlesien zählte man — um nur ein Beispiel zu geben — von Breslau oderabwärts bis zur Landesgrenze 14 Wehre. Wohl sind zu allen Zeiten Flöße, allen Hindernissen zum Trotz, den Fluß hinabgeschwommen, haben sich flach gehende Lastkähne abwärts treiben lassen und sind aufwärts wieder getreidelt worden. Einen Nachbarverkehr auf kleine und mittlere Strecken hat es überall gegeben, eine länderverbindende Schifffahrt über weite Entfernung kannte man noch kaum. Noch fehlten ja auch die großen Mengen der Stapelprodukte, die sie hätte transportieren sollen.

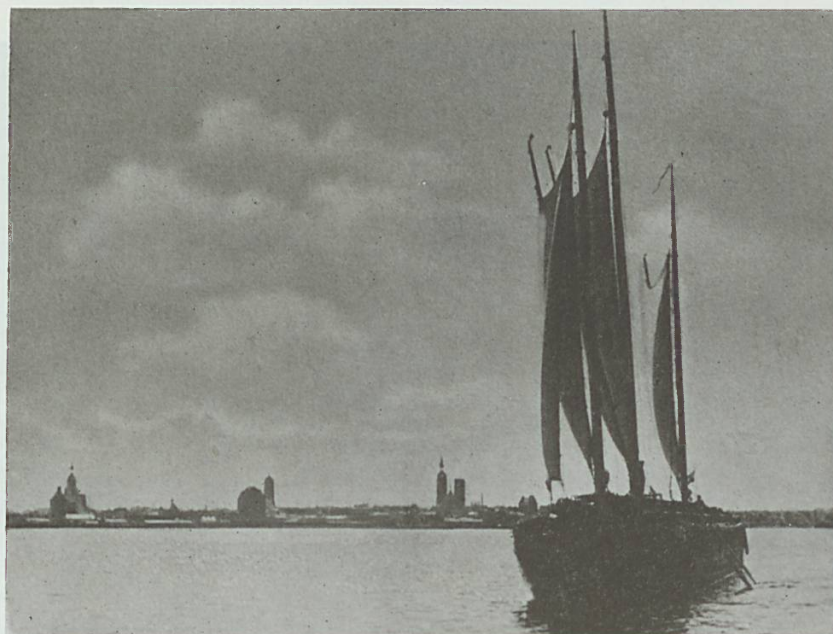
Das Aussterben des pommerschen Herzoghauses mit Bogislaw XIV. (1637) leitete neue große politische Veränderungen im Oderbecken ein. Die alten brandenburgischen Erbansprüche traten jetzt — im denkbar unglücklichsten Augenblicke — in Kraft. Deutschland zerfleischte sich im 30jährigen Kriege. Ein schwacher Herrscher in der Mark, Pommern zum großen Teile von den Schweden besetzt, die ein Jahrzehnt vorher schon, den Spuren der Wikinger folgend, unter ihrem heldenhaften König an der Odermündung gelandet waren. Zehn Jahre später der Westfälische Frieden (1648), der den jungen tatenfrohen Markgrafen von Brandenburg, den man später den Großen Kurfürsten genannt hat, um einen großen Teil seiner Hoffnungen brachte. Nur Hinterpommern mit einem langen hafenarmen Stück Seeküste konnte er gewinnen, Stettin aber, alle drei Mündungsarme der Oder und ein schmaler Streifen Landes östlich von der Unteroder, Haff und Dievenow blieb in schwedischer Hand. Eine schikanöse Grenzziehung, die uns Nachlebende an die Grenzkünsteleien von Versailles erinnert, kam zustande und die alte Dreiteilung des Oderlaufes blieb erhalten. Der Aufstieg Brandenburg-Preußens war aber doch nicht zu hindern. Zwei Menschenalter später setzte Friedrich Wilhelm I. im Stockholmer Frieden (1720) eine lebenswichtige Erweiterung seines Staatsgebietes durch: Vorpommern bis zur Peene wurde preußisch, die Oder auf ihrem Unterlaufe ein preußischer Fluß. Zwei Mündungsarme, Swine und Dievenow, standen jetzt den Schiffen mit der weißen Flagge und dem schwarzen Adler offen. Am dritten und wichtigsten allerdings, der Peene, hielten die Schweden mit ihrer überlegenen Flotte noch die Wacht und konnten ihn jederzeit für den Seeverkehr schließen.

Zwanzig Jahre später folgte dem bedeutenden Vater der große Sohn, Friedrich, der Eroberer Schlesiens. Jetzt floß die Oder von der Quelle fast bis zur Mündung im Gebiete eines Staates, des werdenden Großmacht Preußen. Seine Grenze aber lag nicht sehr weit jenseits des Flusses. Deshalb haben Friedrich Wilhelm I. und sein Sohn für die Sicherung der Oderlinie durch den Ausbau einer Kette von



Pommerscher Kahn

Foto Steinl



Stralsund

Foto Hegewald

Ratibor

Neue
Oderbrücke

Werkfoto

Beuthen

a. d. Oder
Bez. Liegnitz

Foto
Aerokartographisches
Institut



Festungen: Kosel, Brieg, Breslau, Glogau, Küstrin, Stettin rechtzeitig Vorsorge getroffen. Noch bis zur Gegenwart stehen da und dort Teile dieser Wehranlagen, wie die Bastionen von Küstrin und in Stettin das Berliner und Königstor, Werke eines imposanten Barockstils nach den Entwürfen des großen Festungsbaumeisters Walrawe selbst. Und diese Rüstungsarbeit im Frieden hat sich bewährt, als später im Siebenjährigen Kriege die Oesterreicher, Russen und Schweden immer wieder die Vereinigung im Odergebiete versuchten, sie dauernd aber nie erreichen konnten. Vor allen Oderfestungen ist der Feind erschienen, nur eine, Breslau, ist vorübergehend (1757) in den Händen der Oesterreicher gewesen. Oft aber haben die befestigten Flußübergänge dem Könige einen schnellen, strategisch wichtigen Uferwechsel gestattet, dem Feinde die gleiche Möglichkeit gesperrt. Zorndorf (1758) und Kunersdorf (1759), ein Sieg und eine Niederlage, sind beides Abwehrschlachten gegen von Osten auf die Oderübergänge anrückende Heere. Bedeutungsvolle Erfolge im Sinne eines Schutzes für das Oderland waren es daher, daß Preußen in der 1. Polnischen Teilung (1772) den Netzedistrikt gewann und in der 2. Teilung das ganze Flußgebiet der Warthe, des größten Nebenflusses der Oder und noch einen erheblichen Strich polnischen Landes ostwärts darüber hinaus.

Aber nicht nur Kriegsheld war der große Friedrich, sondern auch der sorgsamste Pfleger des eroberten Landes, ein Verwaltungsgenie, dem im Sinne des aufklärten deutschen Absolutismus die Erfolge der Innenpolitik fast mehr galten als der Lorbeer des Krieges. Unendliches hat sein nimmer müder Geist für das ganze Oderland geleistet. „Menschen erachte als den größten Reichtum des Staates“, die vom Vater überkommene Lehre hat er treu befolgt. „Ausländer“ aus dem Reiche und deutsche Rückwanderer aus Polen wurden ins Land gezogen und, wo sich nur Platz in den preußischen Staaten fand, angesetzt, nicht zum wenigsten im ganzen Oderstromgebiet, vom oberschlesischen Waldlande bis zur See. Seit der König Herr des ganzen Flusses war, ließ sich auch eine einheitliche Oderstromkulturpolitik treiben. Die Entwässerung der beiden großen Staugebiete beiderseits des mittleren Flußlaufes war die erste Aufgabe. „Für meinen Sohn Friedrich“, mit dieser Marginalie hatte der alte König die Trockenlegung und Besiedlung des Oderbruches dem Nachfolger anvertraut. Eine Fläche von zirka 50 000 Morgen, auf der bisher nur wenige Fischerdörfer bescheidene Nahrung gefunden hatten, wurde kultiviert, 40 Dörfer und Vorwerke entstanden neu. Um einen schnelleren Wasserabfluß aus dem bis dahin versumpften Gebiete zu schaffen, wurde dem Flusse ein neues Bett gegraben, das die große Oderschleife um das sogenannte Plateau von Neuenhagen herum zwischen Güstebiese und Hohensaathen abschnitt. Der berühmte Mathematiker der Berliner Akademie Leonhard Euler hat selbst die Nivellementsrechnungen hierzu aufgestellt. So mußte jeder im alten Preußen mit seinen Kräften dem Staate dienen. Das war die größte mögliche und ausgeführte Begradigung am

Oderlaufe, viel andere sind ihr vorangegangen und gefolgt. Man hat berechnet, daß durch Abschneiden von Flußschleifen der Strom zwischen Ratibor und Schwedt um ein Sechstel seiner bisherigen Länge, von 777 auf 647 km verkürzt worden ist.

Noch aus dem Kriegslager heraus befahl der König im letzten Jahre des Siebenjährigen Krieges ein neues großes Werk, die Kultivierung des Warthe- und Netzebruches und vertraute sie dem hochbegabten Brenckenhoff, einem Manne aus der ökonomischen Schule des Alten Dessauers an. Ueber ein halbes Hundert Neusiedlungen entstanden wieder, 12 000 Einwanderer fanden eine neue Heimat. Auch der größte Nebenfluß der Oder, die Warthe, wurde durch diese Regulierungsarbeiten schiffbar gemacht. Schon drei Jahre nach der Besetzung Westpreußens war diese Wasserstraße durch den Bromberger Kanal bis zur Weichsel fortgesetzt. An die überaus schwierigen Arbeiten im untersten, pommerschen Oderlauf hat sich das 18. Jahrhundert allerdings noch nicht gewagt. Die beiden Flußufer aber hat der große König, besonders flußabwärts von Stettin, dicht mit neuen Kolonien besetzt. Dem merkantilistischen Staate war sehr viel an Seefahrt und Außenhandel gelegen. Deshalb hat der König, um die preußische Schifffahrt unabhängig von der Peene und dem unter der Hoheit des schwedischen Königs stehenden Wolgast zu machen, in Swinemünde eine neue pommersche Hafenstadt aus dem Nichts geschaffen, und neben dem für seine Zeit ganz modernen Hafen wurden Bauern angesetzt, um die Seefahrer mit frischem Gemüse, als wichtigstem Teil ihres Proviantes, zu versorgen.

Friedrich der Große war auch der Neubegründer der Montanindustrie in Schlesien, des Bergbaus auf Kohle und Erz, wie der Verarbeitung der gewonnenen Produkte in den Hütten. Mit Eisenwerken in den Wäldern zwischen Malapane und Stober begann man, Anlage der königlichen Hütten Malapane (1754) und Kreuzburger Hütte (1755). Gegen Ende der Regierung des Königs gelang es der Schaffenskraft des neuen, bedeutenden Berghauptmanns Friedrich Wilhelm von Reden, auch im eigentlichen Oberschlesien die Anfänge eines Bergbaus großen Stils zu entwickeln: 1788 dampfte die neuartige, aus England bezogene Feuermaschine zur Wasserhaltung in Tarnowitz und ersetzte die Arbeit von 120 Pferden, 1794 wurde die Gleiwitzer Hütte begründet und seit 1796 erlaubte der Klodnitzkanal die Produkte des Bergbezirks auf dem Wasserwege zur Oder zu führen und dann weiterhin in die Ferne abzusetzen. Ein Menschenalter später wieder ist die junge oberschlesische Industrie von grundlegender Bedeutung für die Erhaltung des Preußischen Staates geworden. Nur über Schlesien und seinen Festungen — Glogau allerdings ausgenommen — verfügte König Friedrich Wilhelm III. 1813 frei, hierhin zog sich nach dem Frühjahrsfeldzug das preußische Heer zurück, um mit den Mitteln des Landes neu zum Entscheidungskampfe gegen Napoleon ausgerüstet zu werden: Gewehre lieferte damals Malapane, Geschütze und Kanonenkugeln wurden in Gleiwitz gegossen. Den

mittleren und unteren Oderlauf beherrschten während dessen noch die Franzosen von den in ihrer Hand befindlichen Festungen aus. Erst nachdem die verbündeten Heere schon längst am Rhein und in Frankreich standen, haben sie ihre Tore der preussischen Landwehr geöffnet, Stettin am 30. November 1813, Küstrin und Glogau am 7. März und 17. April des folgenden Jahres.

Durch ein Jahrhundert und einige Jahre mehr (bis zur Besetzung von Oberschlesien durch Entente-truppen 1919) hat kein feindlicher Soldat das Oderland wieder betreten. Gesichert schienen die drei Oderprovinzen, man konnte den Festungsstädten längs des Flusses Luft geben und außer um Breslau und Glogau ihre Werke schleifen. Der Preussische Staat hatte freie Hand für eine friedliche Oderpolitik mit dem Ziele, den Fluß zu einer großen Wasserstraße auszubauen, die das ganze Jahr hindurch der Schifffahrt dienen könnte. Es hatte sich gezeigt, daß die Arbeiten des 18. Jahrhunderts, die in erster Linie schnellen Wasserabfluß erreichen wollten, des Guten gelegentlich zu viel getan hatten. Es fehlte nun oft an Wasser. Daher begann man 1844 eine neue planvolle Regulierung, vertiefte das Flußbett, engte den Wasserlauf durch Buhnen ein und sicherte die Ufer in ihrer ganzen Ausdehnung durch Deiche, deren Unterhaltung besonderen Deichverbänden der Angrenzer übertragen wurde. So wurde die Schifffahrtsstraße leistungsfähiger, aber immer mehr wurde von ihr dafür auch verlangt. Die Lebuser Salzschiffe des 13. Jhs., von denen schon die Rede war, konnten höchstens eine Last von 200 Centnern befördern, eine Tragfähigkeit, die auch zu Anfang des 18. Jhs. noch nicht überschritten war. Ein Jahrhundert später luden sie schon 500 Centner und von nun an wuchs ihre Tragfähigkeit das 19. Jh. hindurch in raschem Tempo: in den 80 iger Jahren waren die 5000 Centner erreicht und heute sind schon 12 000 Centner überschritten. Die Holzkähne wurden durch eiserne Leichter ersetzt, die längst nicht mehr Menschen- oder Pferdekraft bewegt, sondern die von Schleppdampfern in langen Zügen von 7 und 8 Schiffen gezogen werden.

Lange Zeit hatte bei Breslau die große Oder-schifffahrt ihr Ende. Das wurde anders, als 1897 der

die Stadt umgehende Kanal eröffnet und gleichzeitig ein neuer städtischer Flußhafen angelegt wurde. Damit war der Weg zur Oberoder frei bis hinauf zum neuen Endpunkte der Schifffahrt, dem großen Umschlagshafen von Kosel. Sein Gegenpol gewissermaßen ist Stettin, wo die Seeschifffahrt beginnt. Mehr noch als Breslau hat Stettin das Aussehen einer jungen Großstadt des 19. Jhs. und mühevoll war seine Entwicklung von der durch Wälle eingegengten Festung zum gegenwärtigen Zustande. Die Industrialisierung begann um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, aus kleinen Anfängen erwachsen große Werke, das allergrößte unter ihnen die Schiffswerft des Vulcan. Hier entstanden in den letzten Friedensjahrzehnten vor 1914 unsere Panzerschiffe und Oceanschnelldampfer, die, wenn sie einmal geschleppt die Unteroder passiert hatten, niemals wieder in die Ostsee zurückkehrten. In seiner eigenen Flotte vollzog Stettin während des 19. Jhs. die Entwicklung von den alten Seglern zu den modernen Dampfern, die alle Weltmeere befahren können. Eine neue Pforte wurde dieser Seeschifffahrt durch die Kaiserfahrt eröffnet, jenen den Ostzipfel der Insel Usedom durchschneidenden Kanal, der die Swine erst für große Schiffe wirklich wegsam gemacht hat (1880). Eine Epoche für die Wirtschaft Stettins bedeutete 1897 die Inbetriebsetzung des großen Hochofenwerkes Kraft bei Kratzwieck. Frei gingen seine Wasserverbindungen jetzt nach beiden Seiten, schwedisches Erz wurde hier mit schlesischer Kohle verarbeitet und das Produkt konnte dann auf Stettiner Schiffen in alle Welt gehen. Ein Jahr darauf wurde der Stettiner Freihafen eröffnet (1898). Hoffnungsvolles Gedeihen herrschte im Oderhafen um die Jahrhundertwende.

Schmerzlich und verhängnisvoll hat sich der Ausgang des Krieges auf das ganze Odergebiet ausgewirkt: die Oder wurde ein internationalisierter Fluß, in dessen Verwaltung sich einzumischen, das Versailler Diktat fremden Mächten ein Recht gab. Nach dem fast restlosen Verlust von Westpreußen und Posen ist unsere Ostgrenze dem Flusse wieder bedrohlich nahe gerückt, und die Möglichkeit ist nicht von der Hand zu weisen, daß die Oderlinie einmal wieder bei der Verteidigung gegen von Osten andringende Heere eine Rolle spielen wird.

Die Oderstädte



STETTIN

Trotz Diktat von Versailles, trotz Zusammenbruch der weltberühmten großen Vulkanwerft und trotz der Krise auf dem Weltmarkt hat Stettin, die Hauptstadt der Provinz Pommern, niemals seine besondere Bedeutung im Wirtschaftsgefüge des Deutschen Reiches und im Ostseeraum verloren. Als größter und wichtigster deutscher Ostseehafen, als Mittelpunkt der Kornkammer Deutschlands und als Sitz großer Industrien, Handelsfirmen und Reedereien wird es diese Sonderstellung unter den Hafenstädten der deutschen Ostsee auch künftig nicht nur behaupten, sondern noch festigen, wenn Tatkraft, Unternehmungsgeist, Weitblick, Fleiß und echter Bürgersinn die natürlichen Gegebenheiten zu nutzen verstehen, die Stettin im Wettbewerb mit anderen Hafenstädten zugute kommen. Diese natürlichen Gegebenheiten bestehen in der glücklichen Vereinigung von See- und Binnenlage des Stettiner Hafens und der nahezu unbegrenzten Möglichkeit seiner Erweiterung, der Nähe der 4-Millionenstadt Berlin, in erster Linie aber aus seiner Lage an der SchiffsstraÙe der Oder, die Stettin unmittelbar mit der Großstadt Breslau und den Bodenschätzen Oberschlesiens verbindet und hoffentlich auch einmal mit dem Donaauraum verbinden wird. Die Stadt Stettin widmet daher allen Bestrebungen, die der Förderung der Oderschiffahrt dienen, ihre ganz besondere Aufmerksamkeit und heiÙt alle Teilnehmer an der Tagung des Vereins zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen auf das herzlichste willkommen.

Oberbürgermeister



RATIBOR

Nach dem Eintritt der Oder auf deutsches Reichsgebiet ist die erste größere Stadt, welche der Fluß berührt, die alte deutsche Grenzstadt Ratibor. In einer langen geschichtlichen Entwicklung ist diese Stadt mit dem Strom verwachsen, da er als eine der ersten wichtigen HandelsstraÙen nach dem Norden anzusehen ist. Die Oder hat der Ratiborer Wirtschaft durch das Hochwasser, das fast alljährlich wiederkehrte, viel Schaden zugefügt. Die nationalsozialistische Regierung führt jetzt die Oderumlegung bei Ratibor durch. Dadurch ist die Hochwassergefahr gebannt. Außerdem ergeben sich noch nicht übersehbare Möglichkeiten des wirtschaftlichen Aufschwunges der Stadt für die Zukunft. Die Oder wird bei Ratibor wie in früheren Zeiten wieder schiffbar werden. Die Oderumlegung wird als ein sehr wichtiges Teilstück des Oder-Donau-Kanals im Strom- und Kanalnetz Europas die Verbindung zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer herstellen.

Oberbürgermeister

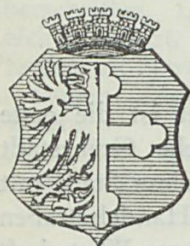


COSEL

Am oberen Oderlauf zwischen einem östlichen, waldreichen Gebiete und einem westlichen überaus fruchtbaren Lößlande liegt die alte Burgen- und Festungsstadt Cosel. Zum ersten Male im Jahre 1104 in der Geschichte genannt, hat die Stadt die Nachteile eines befestigten Platzes durch die Jahrhunderte hindurch gewaltig empfinden müssen. Der Dreißigjährige Krieg hinterließ Spuren, von denen sich Cosel nie mehr erholen konnte. In den Schlesischen Kriegen fanden in und um Cosel wiederholt schwere Kämpfe statt, und im Jahre 1806/7 rettete die kleine, nicht bezwangene Festung Preußens Ehre.

Als Kreisstadt zählt Cosel über 10 000 Einwohner und ist Sitz des Landratsamtes, eines Amtsgerichtes und mehrerer wirtschaftlicher und kultureller Einrichtungen. Die Wiedereinführung der Wehrmacht machte Cosel zum Standort des II. Batl. Inf.-Regts. Nr. 84. Stadt und Land Cosel stehen auch im Dienste der ostdeutschen Volksgemeinschaft. Eines der größten Kulturwerke auf dem Gebiete des wirtschaftlichen Lebens stellt der Coseler Hafen dar, der jetzt seine wichtige Bedeutung an den der Vollendung harrenden Adolf-Hitler-Kanal mit seinen eng verknüpften Plänen abtreten dürfte. Nicht minder bedeutungsvoll ist in technischer Beziehung die Zellstoffabrik „Waldhof“, die zu den größten Industriewerken dieser Art zählt und an der Spitze in Südostdeutschland marschiert. Umfangreiche Siedlungsanlagen am äußeren ehemaligen Festungsgürtel, erheblich steigender Handel und Wandel sind sichtbare Kennzeichen der fortschreitenden Entwicklung der Stadt Cosel im neuen Dritten Reiche.

I. Beigeordneter der Stadt Cosel O.-S.



OPPELN

Regierungs- und Provinzialhauptstadt von Oberschlesien. Die alte Piastenstadt, die Brückenstadt an der Oder ist eine aufstrebende Stadt der Industrie und des Handels. Vor 25 Jahren noch 33 000, hat es heute bereits rund 50 500 Einwohner bei einem 31,02 qkm großen Stadtgebiet. Oppeln ist der Verkehrsmittelpunkt von Oberschlesien. 7 Schienenstränge gehen strahlenförmig von Oppeln aus und sorgen für schnellste Verbindung nach dem Hütten- und Bergbaugebiet Oberschlesiens und dem Innern des Reiches. 10 Kraftpostlinien verbinden den Stadt- und Landkreis. 4 Autobuslinien die Punkte des Stadtkreises. Umschlaghafen mit Lagerplätzen, Speichern und einem der modernsten Getreidesilos dient dem Güterverkehr auf dem Wasser. Oppeln ist zugleich die Verwaltungszentrale von Oberschlesien. Fast alle Reichs- und Landesbehörden der Provinz sowie viele Banken und Genossenschaften haben in Oppeln ihren Sitz. Oppeln ist die Zementstadt des deutschen Ostens. Kaufkräftige Landbevölkerung entfaltet Wirtschaft und Verkehr zu voller Blüte. Günstige Siedlungsmöglichkeit, regste Bautätigkeit, großzügige Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen trugen zur fast restlosen Beseitigung der Arbeitslosigkeit und zur Wiedergesundung von Handwerk und Gewerbe bei.

Oberbürgermeister



BRIEG

Brieg, die alte Oderstadt, einst Residenz des deutschen Fürstengeschlechts der Piasten, starke Festung und Waffenplatz Friedrichs des Großen, zählt jetzt zu den schönsten Städten Schlesiens. Die köstliche Ruine des alten Piastenschlosses, das schöne Rathaus, das Gymnasium und zahlreiche schöne alte Bürgerhäuser, Kleinodien deutscher Renaissance, die stattlichen Kirchen u. a. m. sind Zeugen bester deutscher Kultur und stolzen Bürgersinns. Ansehnliche öffentliche und private Neubauten legen Zeugnis ab vom neuen deutschen Stil nationalsozialistischer Baugesinnung. Die wundervollen, fast einzigartigen Wallpromenaden inmitten der Stadt, der herrliche Waldpark und zahlreiche andere Grünflächen neben weiträumig in Gärten gebauten Wohnvierteln und neuzeitlichen Siedlungen haben der Stadt mit Recht die Bezeichnung „Gartenstadt“ eingetragen. Nach schweren und stilleren Zeiten ist wieder kräftig blühendes Leben in der Stadt eingeleitet. Unter tatkräftigem Vorwärtstreben ist die Stadt bemüht, die ihr gestellten Aufgaben im Dienste der Volksgemeinschaft und als Hort deutscher Kultur im deutschen Osten zu erfüllen.

Schmidt

Oberbürgermeister



BRESLAU

Wie Breslau dereinst als Siedlung am Oderübergang, an der Kreuzung uralter Handelsstraßen von Ost nach West und von Süd nach Nord gegründet wurde, so ist zu jeder Zeit die Oder bestimmend für Breslaus Geschehnisse gewesen. Von dieser Schicksalsverbundenheit zeugen die Anlagen der alten, malerischen, von Wasser rings umschlossenen Innenstadt, nicht minder aber die weiten Speicher- und Industrieanlagen, die Wasserbauten, die Mühlen, die modernen Bauten des Breslauer Stadthafens. Im Strome spiegeln sich die alten, gotischen Gotteshäuser, die an der Dom- und Sandinsel in Breslau ein Stadtbild von einzigartiger Schönheit formen. Dann aber ist die Oder die Grundlage für die landschaftliche Schönheit von Breslau und seiner näheren Umgebung. Die herrlichen Oderwälder stromauf und stromab locken den Wanderer zu jeder Jahreszeit, ihr ewig flutendes Wasser aber spendet Gesundheit und Lebensfreude den ungezählten Tausenden, die sich sommers Tag für Tag auf der Oder als Wassersportler tummeln.

So ist Breslau und seine gesamte Bevölkerung aufs engste mit dem Oderstrom verbunden, und der Ausbau der Oder als Schifffahrtsweg liegt im Interesse der gesamten Breslauer Wirtschaft.

W. Frimj

Oberbürgermeister



STEINAU

Steinau besitzt in Schlesien ganz deutlich erkennbar eine vorherrschende günstige, geographische, verkehrspolitische und strategische Lage. In dem Raum zwischen Breslau und Glogau einerseits und Liegnitz und der polnischen Grenze andererseits ist Steinau in obigem Sinne der weitaus wichtigste Punkt. Drei Bahnlinien, die Strecken Breslau—Glogau, Liegnitz—Rawitsch und die Lissa-Guhrau-Steinauer Kreisbahn schneiden Steinau. Zwei Oderbrücken für Eisenbahn und Fuhrwerk vermitteln den Verkehr bis zur polnischen Grenze, der Oderhafen ist Güterumschlagsstelle für ein Gebiet weit über die Grenze hinaus bis nach Polen. Der Altkreis Steinau hat das dichteste Straßennetz aller umliegenden Kreise, kein Dorf ist ohne Anschluß an eine Kunststraße. Diese günstigen Verhältnisse haben ehemals eine Reihe von Behörden und wirtschaftliche Einrichtungen nach Steinau gezogen.

Wirtschafts- und verkehrsgeographische sowie geopolitische Vorteile Steinaus geben Steinau in dem Landraume zwischen Breslau, Glogau, Liegnitz und der polnischen Grenze in jedem Falle das Recht, als geeigneter Verwaltungsort betrachtet zu werden.

Bürgermeister



FRANKFURT

(Oder)

Frankfurt (Oder) ist als größte Stadt im deutschen Ostraume zwischen Stettin und Breslau seit jeher mit Oderwirtschaft und Oderverkehr eng verbunden. Schon der Name der alten Siedlung vom Anfange des 13. Jahrhunderts „Vrankenvorde“ weist darauf hin, daß hier der günstigste Oderuebergang in der mittleren Ostmark war. Die heute noch eindrucksvollen Bauten aus gotischer Zeit zeugen von dem Reichtum und der Bedeutung unserer alten Hansestadt. Noch in der heutigen Oderschiffahrt, im Straßennetz und den Eisenbahnlinien, die hier sich kreuzen — von Berlin nach Posen-Warschau, von Stettin nach Dresden und nach Breslau —, wirkt die alte Verkehrsgrundlage unserer Gründungszeit fort. Die Bedeutung und die Verantwortung unserer Oderstadt Frankfurt aber ist um so größer geworden, seitdem wir die vorgelagerten beiden Ostprovinzen mit Posen und Bromberg verloren haben. Unsere Aufgabe als Brückenkopf in der mittleren Ostmark werden wir im nationalsozialistischen Staate treu erfüllen.

Oberbürgermeister



GLOGAU

Glogau, im Jahre 1253 mit dem Deutschen Stadtrecht bewidmet, entwickelte sich dank seiner Lage an einem wichtigen Oderübergang zu einem Handelsknotenpunkt in den deutschen Grenzgebieten. Die vom Reich durch die Lausitz nach Polen führende Wagenstraße durchquerte die Stadt Glogau und überschritt hier die Oder auf einer Prahmfähre, die aber schon gegen Ende des 13. Jahrhunderts mit dem Aufblühen der deutschen Neustadt durch eine Brücke ersetzt wurde. Bereits im Jahre 1315 erhielt Glogau das Recht zur Warenniederlage an der Oder und schaltete sich damit auch in den Verkehr zwischen den Großhandelsplätzen Frankfurt an der Oder und Breslau ein. Die Bedeutung der Handelsbeziehungen der Stadt Glogau beruhte auf dem Umschlag der Rohprodukte des Ostens gegen den „Reichskram“ und die Gewerbeerzeugnisse des Westens. Dieser Güteraustausch wurde durch die Eröffnung der Salzschiifahrt und die erst mit ihr ernstlich ins Werk gesetzte Schiffbarmachung der Oder um die Mitte des 16. Jahrhunderts in neue Bahnen gelenkt. In der Folgezeit, namentlich durch den von Friedrich dem Großen gegebenen Anstoß, entstanden die Ladebollwerke auf der Dominsel und der Domhafen an der Hindenburgbrücke. Im 19. Jahrhundert legte die Stadt Glogau neben dem fiskalischen Winterhafen einen zweiten Umschlaghafen mit unmittelbarem Bahnanschluß an.

Die Glogauer Hafenanlagen dienen in erster Linie dem Umschlag, der Verfrachtung und der Lagerung von Industrie- und Gewerbeerzeugnissen aller Art, dem Getreide-, Kolonial-, Wein-, Futter- und Düngemittelhandel. Durch die Eisenbahnhauptlinien Stettin—(Berlin) Breslau und Halle—(Leipzig) Sagan—Fraustadt—Lissa—Posen sind sie an das Schienennetz der deutschen Reichsbahn angeschlossen. In diesen beiden Eisenbahnhauptlinien, zu denen noch die Kleinbahnstrecken zur Versorgung des Glogauer Hinterlandes treten, machen sich die gleichen Gegebenheiten der geographischen Lage geltend, welche schon die alten Handelsstraßen der Vergangenheit schufen. Mit der vom Dritten Reich eingeschlagenen Ostpolitik aber steht zu hoffen, daß der Stadt Glogau auch die alten Absatzgebiete jenseits der heutigen Ostgrenze wieder mehr und mehr erschlossen werden.

Oberbürgermeister



KÜSTRIN

Küstrin, am Zusammenfluß von Oder und Warthe gelegen, hatte seit den ältesten Zeiten eine Schlüsselstellung nach dem Osten inne. Die Festungswerke, vor 400 Jahren begonnen, sichern viele wuchtige Brücken über beide Ströme für mehrere Steinstraßen und sieben Eisenbahnlinien. Diese Festungswerke und die Garnison geben der Stadt ein besonderes Gepräge. In dem einst festen Schloß, dessen älteste Teile schon vom Deutschen Ritterorden erbaut wurden, verlebte der Große Kurfürst seine Jugendzeit und Friedrich der Große als Kronprinz die leidvollsten Jahre seines Lebens. Das benachbarte, fruchtbare Oderbruch und die nahen Wälder der Neumark ließen Küstrin nach 1870 sich bedeutend erweitern und zu einer Industrie- und Handelsstadt werden.

Bürgermeister



SCHWEDT

Am Schnittpunkte der Hauptverkehrsstraße Berlin—Stettin mit der wichtigsten Querverbindung zwischen Uckermark und Neumark gelegen ist Schwedt an der Oder eine zwar nur kleine Stadt von 10 000 Einwohnern, aber eine landschaftlich und geschichtlich überaus reizvolle Stadt, die sich seit der Machtübernahme wieder in erfreulicher wirtschaftlicher Aufwärtsentwicklung befindet. Der städtebauliche Charakter ist Schwedt aufgeprägt worden als 100 jährige Residenz der Markgrafen von Brandenburg-Schwedt. Ihn bis in die Gegenwart zu erhalten, ist das erfolgreiche Bestreben aller Verantwortlichen. Ein geschichtlicher Zusammenhang besteht zwischen Schwedt als Residenzstadt und Schwedt als Reiterstadt. Im alten Heere waren die Schwedter Dragoner ein historischer Begriff und auch heute noch drückt das hier in Garnison liegende Reiter-Regiment der Stadt seinen markanten Stempel auf. Wirtschaftlich ist für Schwedt von steigender Bedeutung die Lage an der hier zum Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin ausgebauten Westoder mit sehr günstiger Verbindung zur Ostoder. Nach wie vor bildet aber das wirtschaftliche Rückgrat der Stadt ihre Stellung als Zentrale des uckermärkischen Tabakbaues und Tabakhandels mit einem in die Millionen gehenden jährlichen Umsatz.

Bürgermeister



SWINEMÜNDE

Swinemünde und der Oderstrom sind eine untrennbare Einheit. Der Oder verdankt die Stadt ihre Entstehung, und die Oder war es auch, die im wechsellvollen Laufe der Geschichte immer wieder die Entwicklung der Stadt maßgebend beeinflusste. Als bescheidener Fischerort am damals unschiffbaren Oderarm der Swine entstanden, wuchs Swinemünde mit der Schiffbarmachung der Swine zur Stadt und zum bedeutenden Hafenplatz heran. Der wechselnde Zustand der Wasserstraße nach der benachbarten Großstadt Stettin brachte dem Wirtschaftsleben der jungen Hafenstadt je nach der vorhandenen Wassertiefe Aufstieg oder Abstieg, bis ihr eine weitere Erwerbsquelle in dem Bade entstand. Als Ausgangspunkt des Seedienstes Ostpreußen hilft Swinemünde in neuerer Zeit, die Brücke zum deutschen Osten zu schlagen. Der Swinemünder Hafen beherbergt alljährlich große Teile der deutschen Flotte. Mit herzlicher Gastfreundschaft begrüßt die Stadt wiederkehrend Kriegsschiffe der verschiedensten Nationen. Ihre starken Befestigungen, die hier stationierten Kriegsschiffe und Luftstreitkräfte, sowie ihre bedeutende Garnison zeigen aber auch dem fremdländischen Besucher Swinemündes eindringlichst, daß das Deutsche Volk wieder geworden ist ein Volk in Wehr und Waffen.

Bürgermeister

Die schöne Oder

Edmund Glaeser, Breslau

Es geht diesem Strom des deutschen Ostens so, wie den deutschen Gauen, die er durchfließt: er ist in seiner Schönheit der Mehrzahl der deutschen Volksgenossen unbekannt. Wenn wir von der Schönheit deutscher Ströme und Flüsse sprechen, dann taucht vor uns zu allererst das Bild des deutschen Rheines auf mit seinen ragenden Burgen, den rebenbewachsenen Bergen, der Stadt mit dem ewigen Dom und der imponierenden Breite seines Laufes durch die niederrheinische Ebene. Oder wir gedenken der Weser und ihrer buchenwaldbestandenen Höhenzüge und wie die vielen Lieder vom Rhein, so klingt auch das Weserlied auf und kündigt von der Schönheit dieses Flusses. An die Saale denken wir mit der klassischen Flußlandschaft an der Rudelsburg und der Saaleck, der Burgen, von denen das Volkslied singt: An der Saale hellem Strande . . . Oder wir hören von der Elbe und vor unserem Auge steht das Bild dieses Stromes, da er eines der schönsten deutschen Gebirge durchbricht und das weite Dresdner Tal durchströmt, das mit dem schönen Stadtbilde und den Wäldern und Gärten auf den Höhen zu einer der großen deutschen Landschaften, sich vereinigt, die man nicht vergißt.

Aber von dem Strom des deutschen Ostens, der Oder und ihrer Schönheit kündigt kein Lied, wenigstens keins, das über die Grenzen des deutschen Ostgaues hinaus klingt. Und doch ist dieser Strom wert, daß auch ihm einmal ein Lied gesungen werde, ein Lied, das von seiner unbekannten großen Schönheit kündigt: denn dieser Strom ist schön in seinem langen Lauf. Ist er doch der längste Strom, der schiffbar deutsches Gebiet allein durchfließt. Länger als der deutsche Rhein, länger als die Elbe. In dieser Länge liegt die ganze Vielfalt deutscher Landschaft beschlossen, ganz besonders aber das hundertfältige Gesicht des Schlesierlandes, das wie keine andere deutsche Landschaft so abwechslungsreich ist. Durch die fruchtbare Ebene Oberschlesiens nimmt die Oder ihren Weg, vorbei an der Pracht dunkelroter Kleefelder und der großen Getreideschläge, die in diesem Jahre verheißungsvoll einer glücklichen Ernte entgegenreifen. Erlengruppen und Weidenbüsche säumen ihren Lauf, und dann wird das Bild lebendig, da die drei großen Becken des Oderhafens Cosel auftauchen. Eine Strecke stromab und der Klodnitzkanal führt die Schätze des oberschlesischen Kohlenreviers der großen Wasserstraße zu und bald ragt vor unseren Augen das große Wahrzeichen Oberschlesiens empor, der Annaberg mit seiner Wallfahrtskirche, dem Kloster und der unauslöschlichen Erinnerung an den Opfergang deutscher Jugend in tiefster Notzeit. Aber dicht neben diesem Zeugen großer Vergangenheit steht die lebendige Gegenwart mit dem Bau der Oder-talkokerei Deschowitz, die in ihrer vorbildlichen Gestaltung als Industriewerk zu den schönen Bauten am Oderstrom zu zählen ist. Zum ersten Male tritt eine Weile stromab der deutsche Eichenwald an das Ufer des Stroms und dieser Wald begleitet seinen

Lauf immer wieder meilenlange Strecken. Er ist das Wesentliche dieses naturhaftesten aller deutschen Ströme. Und wir werden seine ganze Schönheit am Mittellaufe der Oder noch oft wahrnehmen. Aber noch sind es die großen Bauten der verschiedenartigsten Industrien, die seine Ufer abwechslungsreich und lebendig gestalten. Krappitz taucht vor uns auf mit dem neuen Bau einer Schuhfabrik aus Glas und Eisen, mit der Fülle der freundlichen Siedlungshäuser ihrer Belegschaft und bei Rogau grüßen zum erstenmal Schloß und Park den Strom. Der Wald ist zurückgetreten, ein neues Bild der Industrielandschaft steht vor unserem Auge! Mit feinem Graugelb bedeckt ragen die mächtigen Türme der Kalköfen und die Bauten der Zementfabriken im Raume von Groschowitz und Oppeln. Die erste größere Stadt spiegelt sich in den Fluten des jungen Stromes mit den Türmen alter Kirchen, dem mächtigen Rundturm der alten Piastenburg, die einem ganz modernen Neubau eines Regierungsgebäudes Platz gemacht hat. Dann geht der Weg wieder hinaus in die Felder. Aber bald umschlingt die Ufer von neuem wieder das grüne Band der Oderwälder. Noch einmal durchfließt der Strom flaches Ackerland in der fruchtbaren Ebene um die alte Piaststadt Brieg, die mit ihren Türmen und altersgrauen Bauten sich in den Fluten spiegelt. Nun wird der Wald dichter und von Ohlau bis an die Tore der Landeshauptstadt Breslau fließt der Strom mit kurzen Unterbrechungen unausgesetzt durch prächtigen deutschen Laubwald. Aber nicht als freier Strom, sondern unterbrochen von 22 Stau-stufen, die es allein ermöglichen, daß er schiffbar gehalten wird. Durch die Kronen mächtiger Baumgruppen tauchen die Türme von Breslau auf. Die moderne Verkehrsstraße dieses Wasserweges wird in großen Flutkanälen um die Stadt herumgeführt. Wer aber die Schönheit eines deutschen Städtebildes in sich aufnehmen will, der muß dem alten stillen Lauf der Oder folgen, der vorbeifließt an den hochragenden gotischen Gotteshäusern, an den Giebeldächern der Domkurien und ihren blühenden Gärten; der muß hinüberschauen zu der altersgrauen Kirche zu St. Maria auf dem Sande, einem der schönsten Städtebilder des deutschen Ostens.

Die Stadt liegt hinter uns. Wieder umrahmt den Oderlauf der deutsche Wald, der Oderwald, der für dieses Land Schlesien zum Inbegriff des Waldes seiner Ebenen geworden ist und hier im Angesicht von Breslaus Türmen zu Füßen der uralten Schwedenschanze, die mit jener Nation nicht das geringste zu tun hat, sondern die eine uralte Fließburganlage der schlesischen Veneter ist. Hier an dieser waldumrauschten Stelle steht das letzte große Schleusenwerk des Oderstromes, die Doppelschleuse von Ransern, durch die jahraus, jahrein die vielen hundert Fahrzeuge zu Berg geschickt und zu Tal gelassen werden. Nun ist die Oder frei und als freier Strom fließt sie ungehindert durchs Schlesierland, die Mark Brandenburg und Pommern der Ostsee zu. Am

alten Städtlein Auras führt ihr Weg vorüber und bald taucht umrauscht von alten Eichenbäumen Schloß Dyhernfurt, der vieltürmige Repräsentationsbau des 19. Jahrhunderts auf. Aber der Zauber dieses Schloßbezirkes liegt in seinen alten Bauten, in dem klassizistischen kleinen Schloß, das einst der schlesische Minister des großen Königs, Graf Hoym, bewohnte und in dessen Park so manches kleine Bauwerk von bedeutenden preußischen Baumeistern ein vergessenes Dasein träumt. Und nun geht es jener Oderlandschaft entgegen, die den ersten großen Höhepunkt der Ideallandschaft dieses deutschen Stromes darstellt: der Waldlandschaft von Maltsch bis Leubus. Am Umschlaghafen Maltsch, der die Kohle des Waldenburger Berglandes der Oder zuführt, treten zuerst noch einmal die großen Bauten der Arbeit an den Strom und dann steht vor unseren Blicken der großartigste Bau der Vergangenheit an der schlesischen Oder. Hoch über den Wipfeln der Oderwälder, die auf beiden Seiten den Strom umsäumen, ragen die Doppeltürme von Kloster Leubus und der langgestreckte Bau dieser alten Abtei, er ist heute noch der größte zusammenhängende Profanbau der Barockzeit auf dem europäischen Kontinent, größer als der Hradschin zu Prag, größer als das alte Königsschloß zu Madrid. Seine alte Klosterkirche und die großartigen Repräsentationsräume, die diese baufreudige Zeit gestaltete, bergen erlesene Kunstwerke an Gemälden und Skulpturen. Eine halbe Meile stromab ragt auf dem Weinberg die hochgebaute Weinbergskirche, und von dieser Stelle aus erblicken wir eines der schönsten Landschaftsbilder am Oderstrom. Tief unten fließt er mit seinem klaren Wasser und seinem weißen Sande. Meilenweit dehnt sich der prangende Laubwald, in dem die Eiche vorherrscht. Breit hingelagert, wie ein mächtiges Schiff, dehnt sich der gewaltige Klosterbau und über die Wipfelwogen des Oderwaldes gleitet der Blick hinaus in das schlesische Land, hinüber zu den anderen Wahrzeichen, dem Siling oder Zobtenberg, der aus der Ackerebene wie ein blauer, ferner Hügel emporragt, und der große Zug der Sudeten mit dem fernen Kamm des Riesengebirges und der Schneekoppe, er beschließt dieses einzigartige Landschaftsbild. Der Wald begleitet den Strom viele Meilen lang, alte Fährhäuser mit schönem Fachwerk wechseln ab mit freundlichen Oderdörfern. An Steinau fließt der Strom vorüber, der alten Stadt mit schönen Türmen und einem hellen Klosterbau. Heute überspannen zwei eiserne Brücken die Oder und wir gedenken der Zeiten, als die alte hölzerne Brücke und die Schanze von Steinau im Dreißigjährigen Kriege hart umkämpft ward. Noch einmal grüßt auf dem linken Ufer von der Höhe herab blickend eine malerische kleine Stadt den Strom: Köben mit seiner alten steinernen Kirche, und vor der Stadt ragt das Erdwerk eines der größten schlesischen Ringwälle aus frühgeschichtlicher Zeit. Der Wald ist zurückgetreten; durch fruchtbares Wiesen- und Ackerland gleitet der Strom und in der Ferne tauchen die Türme von Glogau auf, der ältesten Stadt Nordniederschlesiens, der ehemaligen starken Oderfeste, die der große König in unermüdlicher Arbeit

ausbauen ließ. Wie in Oppeln und Breslau hat dort die Oder in alten Zeiten Inseln gebildet. Auf einer solchen ehemaligen Insel ragt zur Rechten der gotische Dom, zur Linken aber spiegelt sich in den Fluten die alte Herzogsburg mit dem dicken zinnenbewehrten Rundturm, ein düsterer Zeuge schlesischer Geschichte; denn im Verließe dieses Bauwerkes ließ Herzog Hans von Sagan sieben Glogauer Ratsherren verhungern. Eine kleine Meile stromab umfängt uns wieder jene beglückende Landschaft von Busch und Baum und zusammenhängenden Oderwäldern. Zum erstenmal grüßen den Strom blaue bewaldete Höhenzüge in der Ferne. Es sind die Hügel des Baltischen Landrückens, die sich in den Dalkauer Bergen in Nordniederschlesien zu beträchtlicher Höhe erheben. So geht es der Strecke entgegen, die den zweiten landschaftlichen Höhepunkt des Oderlaufes in Schlesien bildet, dem Abschnitt von Beuthen, Carolath bis zum Weißen Berg und zur Landesgrenze nach Brandenburg.

Wer den Zauber einer kleinen alten Stadt im deutschen Vaterlande so recht verspüren will, der steuere das verträumte kleine Beuthen an der Oder an. Wie ein mittelalterliches Bild steigen Türme und Giebel dächer hoch über dem Strom gegen den Abendhimmel auf und wer durch seine stillen Gassen schreitet und den auffallend großen mit reich verzierten Bürgerhäusern umgebenen Ring überquert, auf dem der Brunnen plätschert und an der Ecke der zweimal durchsichtige hohe Rathausturm emporragt, der empfindet das, was ein deutscher Dichter in die Worte gekleidet hat: „Mondschein und Giebeldächer in einer deutschen Stadt, ich weiß nicht, warum der Anblick mich stets ergriffen hat“. Der diese Verse geschrieben, gehört dem alten Geschlecht an, dessen Schloß eine halbe Meile stromab von Beuthen über den schönsten schlesischen Oderwalde sich erhebt. Auf jener Strecke zwischen Beuthen und Carolath entfaltet sich die ganze Schönheit des Oderwaldes. Zu beiden Seiten wölben sich die Wipfel vielhundertjähriger Eichen, das helle Laub der Linden mischt sich mit dem Silbergrau alter Weiden und dort an dieser Biegung steht eine Gruppe von Trauerbirken, die ihre zarten Aeste im Winde bewegen. Durch das Grün des Waldes leuchten die Blüten wilder Birnbäume und wer zur Maienzeit diese Strecke entlangfährt, der erlebt das Wunder der Fliederblüte von Carolath. Der breit sich hinziehende Hügel, auf dessen einer Kuppe der Witwensitz und auf dessen Haupthöhenzug das prächtige alte Renaissanceschloß erbaut sind, sie sind ganz und gar mit Fliederbüschen bewachsen. Ein zarter Duft weht auf den Strom hinab und wie ein violetter Schleier breitet sich die Blütenpracht zu Füßen des alten Schlosses. Hier hat sich Natur und Kunst zu einer der schönsten Landschaftsbilder vereinigt. Hier hat Emanuel Geibel, der Dichter des Liedes vom Mai, monatelang am Hofe seines fürstlichen Freundes gewohnt. Schloß Carolath entschwindet unseren Blicken. Wiederum nimmt uns das grüne Waldrevier auf. Vorbei geht der Weg an der freundlichen Stadt Neusalz, deren Industriewerke hart an den Strom herantreten. Der Wald aber bleibt uns treu bis zu der Stelle, wo wiederum der Oderstrom

einen der sandigen Höhenzüge der Eiszeit durchbricht. Der Weiße Berg oder, wie ihn die Schiffer gern nennen, der Dammerberg gehört zu den großen Naturlandschaften des Oderstromes, der erst an dieser Stelle in jüngster Zeit von Menschenhand verändert worden ist. Einmal noch treten Höhenzüge zur Rechten hart an den Strom, ehe er das schlesische Land verläßt. Am Einfluß der Odra ziehen sich die Höhen von Tschicherzig hin, die seit Jahrhunderten Reben tragen. Heute herrscht zwar der Obstbau auf den sandigen Hügeln vor, aber die schönen alten Weinbergshäuser und mancher wohlgepflegte Weingärten sagen uns, daß wir das nördlichste Weinbaugebiet der Welt passieren, denn zur Linken des Stromes grünt der große Oderwald der Stadt Grünberg. Bei Deutsch-Nettkow und Pommerzig tritt noch einmal der Oderwald an die Ufer des Stromes und dann geht er hinaus in offenes Land. Aber immer wieder begleiten Höhenzüge seinen Lauf, die sich bei der Stadt Crossen zu einem schönen Landschaftsbilde mit den prangenden Wiesen der Oderaue und dem freundlichen Städtebild vereinigen. Welche landschaftliche Schönheit gerade diese Oderhöhen aufweisen, geht daraus hervor, daß vor wenigen Jahren ein Film, der an den Ufern des Rheines spielte, in den Blüthen- gärten hoch über der Oder bei Crossen gedreht wurde. Von Polenzig über Fürstenberg, der Einfahrt zum Oder-Spree-Kanal bis Aurith fließt die Oder durch Feld- und Wiesenlandschaft. Wer altes unverfälschtes Volkstum der märkischen Wenden an der Oder betrachten will, der verweile in diesem kleinen Dorf. Noch einmal erhebt sich die Oderlandschaft zu vielfältiger Schönheit. Wir steuern Frankfurt, die alte große Handelsstadt am Oderstrom, an. Eichenwälder in der weiten Talaue, zur Linken ein steil abfallender Höhenzug, solange man denken kann, die steile Wand genannt. Kurz zuvor grüßt den Strom einer der schönsten Industriebauten der Gegenwart, das Kraftwerk Finkenherd. Auf der steilen Wand aber hat die Vorgeschichtsforschung eine der interessantesten und bedeutungsvollsten Anlagen menschlicher Kultur freigelegt. An der gleichen Stelle, wo einst ein Dorf der Veneter stand, haben germanische Völker eine Kultstätte errichtet, die des Schauers nicht entbehrt, denn in sieben Meter tiefen runden Schächten wurden Tier- und Menschenopfer geschichtet aufgefunden. Wieder verging ein Jahrtausend und auf der einstigen Stelle von Dorf und Kultstätte ragte eine frühgeschichtliche Burg. Die Grabungen auf der steilen Wand an der

Oder erregten vor wenigen Jahren die Aufmerksamkeit der gelehrten Welt des ganzen Erdballes. Wir legen in Frankfurt an der Oder an, der Stadt mit den schönen Backsteinbauten von Kirche und Rathaus, der Stadt mit dem schönen stillen Garten an der Oderbrücke. Dort hat ein kunstsinniger Wirt aus den Bauresten eines alten abgebrochenen Patrizierhauses einen Pavillon gebaut, der vielleicht zu den reizvollsten Einkehrstätten am ganzen Oderstrom gehört. Dort kann der Fremdling sich wirklich einmal dem Genuß der Dinge hingeben, die dieser Strom aufzuweisen hat. Aber der Strom trägt uns nach dieser erholsamen Rast weiter, neuen Schönheiten entgegen. Die kleine alte Stadt Lebus grüßt zur Linken von der Höhe herab. Wie Kloster Leubus, so verdankt auch Lebus seine Entstehung den fleißigen Zisterzienser Mönchen. An der kleinen freundlichen Stadt Göritz zur Rechten geht der Weg auf Küstrin zu. Hier tritt wiederum ein Stück preußisch-deutscher Geschichte vor unser Auge. Unmittelbar über dem Strom ragen die alten Wälle mit den großen gußeisernen Inschriften ihrer einzelnen Werke. Das Schloß blickt auf uns hernieder, aus dessen Fenster Kronprinz Friedrich den Tod seines Freundes Katte ansehen mußte. Nun nimmt den Strom das große Flachland auf. Bei Hohenwutzen begegnen wir einer Fähre, auf der nebeneinander acht vollbeladene Erntewagen stehen. Bald teilt sich der Strom in die Westoder und in die Stromoder. Noch einmal tritt Wald und Park und ragendes Schloß an die Ufer, Schwedt grüßt uns mit seinem prächtigen Barockbau. Bei Lunow schaut der alte Wachturm, der Grütztopf, weit ins Land hinaus und die vielen großen Tabakspeicher mit ihrem sauberen Fachwerk geben dieser Oderlandschaft das besondere Gepräge. Alte Herrensitze und Schlösser bei Peetzig und Radun wechseln ab mit den großen Speicherbauten der Schilfindustrie von Fiddichow, und durch die Klützer Querfahrt geht es hinein in die großen Hafenbecken von Stettin. Unter der Haken-terrasse, dem prächtigen Wahrzeichen der alten Oderstadt, haben wir festgemacht. Hinter uns liegt eine Fahrt mit der Fülle der Gesichte. Hinter uns liegen Tage und Stunden, in denen zu uns eine unerschöpfliche Fülle der Schönheit deutschen Landes gesprochen hat, hinter uns liegt der Lauf eines Stromes, von dem wir mit Fug und Recht sagen können, daß er sich würdig in seiner mannigfaltigen Schönheit an die Seite der bekannten schönen deutschen Ströme stellen kann.

Oderschifffahrt und Mittellandkanal

Ministerialrat Dr. Werner Teubert, Potsdam

Die wirtschaftspolitischen Maßnahmen der letzten Zeit, die Umstellungen im Außenhandel, in der Rohstoffversorgung und in der Landwirtschaft zur Folge haben, sowie die Reichsverkehrspolitik, die auf eine Hebung des Kraftfahrzeugverkehrs, auf eine Verbesserung des Wasserstraßennetzes sowie auf eine Zusammenarbeit innerhalb der einzelnen Verkehrsmittel und zwischen ihnen abzielt, haben den Binnenschiffahrtverkehr und damit auch die Oderschifffahrt bereits erheblich beeinflusst und werden sich hier in den nächsten Jahren noch weiter auswirken. Die fühlbarsten Umstellungen im Binnenschiffahrtverkehr sind jedoch durch die in 2 bis 3 Jahren zu erwartende Vollendung des Mittellandkanals zu erwarten. Wird doch durch den Kanal die Schifffahrt auf den westdeutschen Wasserstraßen ebenso wie die des Elbegebietes, der Märkischen Wasserstraßen und der Oder beeinflusst werden. Die Änderungen in den Frachten und Verkehrsbeziehungen, die der Kanal bringen wird, werden ebenso wie für die Binnenschiffahrtbetriebe auch für zahlreiche See- und Binnenhäfen,

für Handel und Spedition sowie Landwirtschaft und Industrie von Bedeutung sein. Die Auswirkungen des Mittellandkanals auf die Oder können entweder darin bestehen, daß ein Teil des Verkehrs, der sich jetzt zwischen dem Odergebiet und Westdeutschland unter Benutzung des Seewegs vollzieht, vom Seeweg auf den Mittellandkanal abwandert, oder darin, daß infolge der Frachtverbilligungen, die der Mittellandkanal bringt, Verkehrsmengen zwischen Odergebiet und Westdeutschland vom Bahnweg auf den Kanalweg abwandern oder ein neuer Güteraustausch zustande kommt, oder auch darin, daß sich der Wettbewerb zwischen der ost- und westdeutschen Industrie, um die Absatzmärkte, besonders in Mitteldeutschland, verschärft. Bevor darauf eingegangen wird, welche Änderungen der Oderverkehr durch den Mittellandkanal zu erwarten hat, sei kurz betrachtet, welchen Umfang der Verkehr im Odergebiet zur Zeit besitzt, und welche Entwicklung er in den letzten Jahren genommen hat.

Entwicklung der Oderschifffahrt

Millionen t in den Jahren	1929	1930	1932	1934	1935*)	1935 vH von 1929	von 1932
Güterumschlag der Binnenschifffahrt in allen deutschen Häfen.....	157,8	149,5	107,6	142,0	152	96	141
Güterumschlag in allen Häfen des Odergebietes vH des Reichs.....	9,45 6,00%	9,60 6,40%	6,50 6,00%	10,75 7,60%	10,4 6,90%	110	160
Güterbewegung auf den deutschen Binnenwasserstraßen	110,7	105,2	73,7	94,6	100,1	91	136
Güterbewegung auf der Oder von Kosel bis Stettin vH des Reiches.....	6,0 5,20%	6,0 5,70%	4,08 5,50%	6,70 7,10%	6,4 6,40%	106	157
Anteil des Odergebietes an den tkm auf allen Wasserstraßen	7,70%	8,70%	7,00%	9,10%	80%	—	—
Ein- und Ausladungen zu Bahn in Pommern...	15,2	13,9	10,1	13,6	14,8	97	147
Ein- und Ausladungen zu Binnenschiff in Pomm. Anteil der Binnenschifffahrt	4,54 29,80%	4,73 34,00%	3,25 32,20%	5,58 41,00%	5,3 360%	117	163
Ein- und Ausladungen zu Bahn in Schlesien...	74,8	63,4	47,5	61,7	67,2	88	139
Ein- und Ausladungen zu Binnenschiff in Schles. Anteil der Binnenschifffahrt	4,02 5,40%	4,16 6,50%	2,65 5,60%	4,31 7,00%	4,3 6,50%	107	162
Güterverkehr über See in Stettin.. vH des Umschlags der Binnenschifffahrt in den Häfen des Odergebietes	4,92 520%	4,89 510%	3,34 510%	5,72 530%	6,07 580%	123	181
Binnenschifffahrtverkehr in Stettin	1,44	1,32	1,25	2,30	2,25	156	180
Empfang	1,33	1,71	0,94	1,50	1,26	95	134
Binnenschifffahrtverkehr in Kosel, Breslau, Malsch							
Versand	2,85	2,93	2,10	3,02	3,06	107	146
Empfang	0,81	0,74	0,46	0,72	0,78	96	169
zusammen in diesen 4 Häfen.....	6,43	6,70	4,75	7,54	7,35	114	155
Binnenschifffahrtverkehr in allen Häfen von Kosel bis Stettin	7,75	7,95	5,29	8,98	8,7	112	164
Anteil der 4 Häfen hieran	830%	840%	900%	840%	850%	—	—

*) zum Teil vorläufige Zahlen

In dem Zeitraum seit 1928 hat sich der Güterverkehr auf der Oder günstiger entwickelt als auf den übrigen deutschen Wasserstraßen. Von 1928 bis 1930, als der Gesamtverkehr der Binnenschifffahrt infolge der beginnenden Wirtschaftskrise bereits sank, stieg

der Oderverkehr noch um 7 v. H.; im Jahr des Tiefstands 1932 war allerdings gegenüber dem Höchstverkehr des Jahres 1929 der Güterverkehr auf der Oder ebenso wie der auf allen Wasserstraßen um ein Drittel gesunken. Die folgenden Jahre brachten jedoch

der Oder eine erheblich stärkere Belegung; denn 1934 war gegenüber 1932 der gesamte Binnenschiffahrtsverkehr um etwa 30 v. H. gestiegen, der Oderverkehr aber um 65 v. H. Das Jahr 1935, in dem der deutsche Gesamtverkehr weiterhin anstieg, brachte für den Oderverkehr jedoch einen gewissen Rückschlag; die Güterbewegung auf der Oder war 1935 immerhin um 6 v. H. höher als 1929, während sie auf allen deutschen Wasserstraßen noch um 9 v. H. gegenüber diesem Jahr des Höchstverkehrs zurückblieb. Infolgedessen konnte der Anteil der Häfen des Odergebiets am Gesamtumschlag der Binnenschiffahrt in allen deutschen Häfen von 1928 auf 1935 von 5,8 auf 6,8 v. H. zunehmen. Etwas weniger günstig war die Entwicklung der Gesamtverkehrsleistungen der Binnenschiffahrt im Odergebiet; denn die dort zurückgelegten Nutzentonnenkilometer machten 1928 etwa 7½ und 1935 nur 8 v. H. der tonnenkilometrischen Leistungen auf allen deutschen Binnenwasserstraßen aus. Dies kommt daher, daß der wichtigste Verkehrszuwachs im Odergebiet durch den Kohlenverkehr von Stettin nach Berlin hervorgerufen wurde, der nur eine kurze Strecke auf der Oder zurücklegt.

Die Oderschiffahrt konnte sich in dem betrachteten Zeitraum auch günstiger entwickeln als der Eisenbahnverkehr im Odergebiet. In Pommern wie in Schlesien hat, wenn man die in diesen Gebieten insgesamt ein- und ausgeladenen Gütermengen vergleicht, von 1932 bis 1935 die Binnenschiffahrt einen stärkeren Aufschwung genommen als der Eisenbahnverkehr; der Höchstverkehr von 1929 wurde 1935 im Odergebiet auf der Eisenbahn noch nicht wieder erreicht, bei der Binnenschiffahrt aber überschritten — obgleich von 1934 auf 1935 der Binnenschiffahrtverkehr etwas zurückging, der Bahnverkehr aber anstieg. Faßt man die Provinzen Pommern und Grenzmark, Nieder- und Oberschlesien zusammen, so machte im Jahr 1929 von dem Gesamteisenbahngüterverkehr dieser Provinzen der Hafenverkehr des Odergebiets 10,2 v. H. aus; dieser Anteil der Binnenschiffahrt stieg 1934 auf 13,9 v. H. und betrug 1935 noch 12,5 v. H. Trotz dieser verhältnismäßig günstigen Entwicklung der Oderschiffahrt ist ihr Anteil am Eisenbahnverkehr jedoch bisher nur gering, jedenfalls erheblich geringer als in anderen Stromgebieten: in Westdeutschland (Rhein- und Ruhrgebiet) machte 1934 der Binnenschiffahrtverkehr ein Drittel des Umfangs des Bahnverkehrs aus, im ganzen Reich 21 v. H. Wenn der Binnenschiffahrtverkehr im Verhältnis zum Bahnverkehr im Odergebiet von 1929 auf 1934 stärker als im übrigen Reich gestiegen ist, so ist dies in erster Linie auf die günstige Entwicklung des Stettiner Seeverkehrs zurückzuführen, und zwar vor allem auf die starke Zunahme der Ruhrkohlendungen, die von Emden nach Stettin und von dort zu Binnenschiff nach Berlin verfrachtet wurden.

Der Güterverkehr über See in Stettin ist zwar von 1928 auf 1932 ebenso wie der Binnenschiffahrtverkehr in allen Oderhäfen zusammen um 27 v. H. gesunken, ist jedoch in der folgenden Zeit noch erheblich stärker als dieser angestiegen, so daß er 1935 mit rund 6 Mill. t um ein Drittel umfangreicher war als 1928.

Dieser Seeverkehr in Stettin, der mehr als die Hälfte der Gütermengen ausmacht, die in allen Häfen des Odergebiets von Binnenschiffen ein- und ausgeladen wurden, hat den gesamten Oderverkehr, vor allem aber natürlich den Binnenschiffahrtverkehr Stettins, stark beeinflusst. So kam es, daß von 1929 auf 1935 der Seeverkehr in Stettin um 23 v. H., der Binnenschiffahrtverkehr in Stettin um 27 v. H. gestiegen ist, während in den übrigen größeren Oderhäfen, in Kosel, Breslau und Maltsch, der Gesamtverkehr nur um 5 v. H. zunahm. Daher war der Verkehr dieser drei schlesischen Häfen zusammen in den Jahren 1934 und 1935 nur noch so umfangreich wie der Stettiner Binnenschiffahrtverkehr. Auf diese vier Häfen zusammen entfallen etwa 85 v. H. des Gesamtverkehrs aller Oderhäfen von Kosel bis Stettin, d. h. der Verkehr der übrigen Oderhäfen ist verhältnismäßig unbedeutend. Von den gesamten Ein- und Ausladungen der Binnenschiffahrt im ganzen Odergebiet entfallen andererseits etwa 84 v. H. auf die Oderhäfen von Stettin bis Kosel; der Rest zum größeren Teil auf das Odergebiet unterhalb Stettins, zum kleineren auf die Häfen an Warthe und Netze. Von erheblicher Bedeutung für die Oderschiffahrt ist, daß der Versand der Häfen des Odergebiets (die Hälfte dieses Versands entfiel 1935 auf Kohlen) erheblich größer als der Empfang ist, was vor allem auf die für den Gesamtverkehr maßgebenden Kohlensendungen zurückzuführen ist, die einerseits von Oberschlesien, andererseits von Stettin nach den Märkischen Wasserstraßen und Berlin versandt werden, von wo aus wenig Rückfracht zur Oder zu erwarten ist. Im Jahre 1930 machte in den Häfen des Odergebiets der Empfang noch 60 v. H. des Versands aus, in den letzten Jahren aber infolge des zunehmenden Kohlenversands nur noch die Hälfte, so daß die Rückfrachtverhältnisse in der Binnenschiffahrt noch ungünstiger geworden sind.

Bei der Untersuchung, wie sich der Mittellandkanal auf den hier beschriebenen Oderverkehr vermutlich auswirken wird, sei zunächst der Verkehr betrachtet, der schon jetzt zwischen dem Odergebiet und dem Westen, d. h. dem künftigen Einflußgebiet des Mittellandkanals, besteht und sich des Seeweges über Stettin bedient. Welcher Anteil dieser Gütermenge durch Abwanderung auf den Mittellandkanal dem Hafen Stettin im Binnenschiffahrtverkehr wie im Seeverkehr verloren gehen kann, ist bereits früher untersucht worden*). Die Berechnung ist auf Grund des Güterverkehrs im Jahre 1934 (für 1935 liegt die ausführliche Statistik noch nicht vor) durchgeführt worden. Von dem gesamten Güterverkehr über See in Stettin entfielen 1934 etwa 2,1 Mill. t oder 37 v. H. auf den Verkehr mit den Rhein-, Ems- und Weserhäfen und könnten mithin für eine Abwanderung auf den Kanal in Betracht kommen. Der Empfang Stettins über See aus diesem Gebiet bestand ganz überwiegend in Steinkohlen, Walzwerkserzeugnissen und Düngemitteln, der Versand zum größten Teil in Getreide, Mehl und Zucker. Um zu ermitteln, wie weit

*) Zu vgl. den Aufsatz des Verfassers: „Die Aussichten für die Verkehrsentwicklung im Hafen Stettin“ in Nr. 4 und 5 des Jahrgangs 1936 des „Ostsee-Handel“.

dieser Verkehr dem Stettiner Hafen verloren gehen kann, mußte an Hand der Statistik untersucht werden, von welchen Bezirken im Gebiet des Mittellandkanals der Versand von den westlichen Seehäfen kam, und wohin er von Stettin aus zu Binnenschiff oder zu Bahn weiter vordrang; entsprechend in der umgekehrten Richtung, im Versand von Stettin nach Westen. Alsdann war es möglich, die Frachten, die bisher diese Gütermengen im gebrochenen Verkehr unter Benutzung des Seeweges zu entrichten hatten, mit denen zu vergleichen, die bei Benutzung des Mittellandkanals zu erwarten sind. Dabei waren neben den Wasserfrachten die zusätzlichen Bahnfrachten, die Hafen- und Umschlagskosten zu berücksichtigen.

Bei diesem Frachtvergleich wurden die im Jahre 1935 geltenden Eisenbahntarife und Wasserfrachten zugrunde gelegt. Die Frachten über den Mittellandkanal mußten dagegen theoretisch nach den Selbstkosten des Schiffahrtsbetriebes ermittelt werden. Dabei wurde angenommen, daß der jetzt für die Schiffahrtsabgaben auf diesem Kanal geltende Tarif nach dessen Vollendung in Kraft bleibt und für die Strecke bis nach Berlin mit den gleichen Sätzen je tkm gelten wird. Es ergibt sich dann, daß im Versand vom Westen zum Odergebiet vor allem die Ruhrkohlendungen nach Berlin dem Hafen Stettin sowohl im See- als im Binnenschiffahrtverkehr verloren gehen werden; auch ein Teil der englischen Kohle, die jetzt von Stettin nach Berlin geht, wird vermutlich dort durch Ruhrkohle ersetzt werden. Die Stettiner Binnenschiffahrt wird ferner, da bis zur Vollendung des Mittellandkanals auch die Schiffbarkeit der Oder verbessert sein wird, auch die Mengen an oberschlesischer Kohle verlieren, die jetzt bei Niedrigwasser zu Bahn nach Stettin und von dort zu Schiff nach Berlin gingen. So wurden die Kohlenmengen, die von Stettin abwandern werden, nach dem Verkehr des Jahres 1934 für die Seeschiffahrt auf 1,01, für die Binnenschiffahrt auf 1,05 Mill. t veranschlagt. Dazu wird Stettin die Mengen an Eisen und Stahl aus Westdeutschland verlieren, die bisher von Stettin aus in das weitere Hinterland zu Binnenschiff oder Bahn weiter verfrachtet wurden, da die Frachtersparnisse durch den Mittellandkanal recht erheblich sein werden, zumal dann der mehrmalige teure Umschlag in den Seehäfen fortfällt. Es ist anzunehmen, daß dieser Ausfall für Stettin in der Seeschiffahrt etwa 80 000, in der Binnenschiffahrt 60 000 t erreichen wird. Nicht viel geringer dürfte der Ausfall an Düngemitteln, besonders phosphorhaltigen, sein, die bisher vom Westen kamen und von Stettin zu Binnenschiff oder Bahn weiter gingen.

In der umgekehrten Richtung ist besonders der erhebliche Stettiner Versand an Weizen, Roggen und Mehl, der über See nach Westdeutschland ging, bedroht. Hier wird von erheblichem Einfluß sein, ob auf dem Mittellandkanal der jetzt für diese drei Güterarten geltende teure Ausnahmetarif weiter bestehen bleibt, oder ob die niedrige Abgabeklasse, die für anderes Getreide gilt, auch für Brotgetreide und Mehl in Kraft tritt. Nimmt man das letztere an, so

dürfte Stettin von seinem Versand über See etwa je 130 000 t Weizen und Roggen und 55 000 t Mehl verlieren, während dieser Verlust, falls die hohen Abgaben bleiben, zusammen nur etwa 100 000 t betragen würde. Die Oderschiffahrt würde im Versand nach Stettin an Weizen, Roggen und Mehl bei niedrigen Kanalabgaben etwa 255 000 t, bei hohen Abgaben nur 90 000 t verlieren. Von dem Versand an Futtergetreide nach Westen würde die Stettiner Seeschiffahrt etwa 25 000 t einbüßen, während die Mengen, die jetzt zu Binnenschiff nach Stettin kommen, künftig aber über den Mittellandkanal gehen werden, noch geringer sind. Wesentlich für Stettin ist, daß ferner etwa 40 000 t Zucker, die jetzt von Schlesien zum Rhein über Stettin verfrachtet werden, dort sowohl im Binnenschiffahrt wie im Seeverkehr ausfallen werden, da auch für sie der Mittellandkanal billiger wird.

Durch die Abwanderung des Seeverkehrs zwischen Ost- und Westdeutschland auf den Mittellandkanal würde unter den Häfen des Odergebiets lediglich Stettin einen Verkehrsverlust erleiden; denn für die übrigen Häfen würde anstelle ihres Verkehrs mit Stettin der unmittelbare Binnenschiffahrtverkehr mit dem Mittellandkanal im Versand oder Empfang treten. Im Empfang von Westen her würden nach dem Verkehrsumfang von 1934 etwa 50 000 t Düngemittel, Eisen und Kohle über den Mittellandkanal statt über Stettin nach dem übrigen Odergebiet gelangen; im Versand nach Westen würden etwa 260 000 t von dieser Umlegung betroffen, doch würde diese Menge auf etwa 120 000 t zusammenschrumpfen, wenn für Brotgetreide und Mehl die hohen Abgaben auf dem Kanal gelten würden. Von dieser Veränderung in der Versand- oder Empfangsrichtung würden vor allem die schlesischen Oderhäfen betroffen werden. Daher würde die Oderschiffahrt, wenn sie auch die Gütermengen weiterhin befördert, doch erhebliche Verkehrsleistungen auf der Oder selbst verlieren; denn anstelle der weiten Strecke zwischen Schlesien und Stettin würde dieser Verkehr nur noch die kürzere Strecke zwischen Schlesien und Fürstenberg zurücklegen. Rechnet man dazu den erheblichen Verkehrsausfall auf der Strecke von Stettin bis Hohensaaten durch den übrigen Verlust im Stettiner Binnenschiffahrtverkehr, so ergibt sich, daß der Oderwasserstraße zwischen Kosel und Stettin in der Bergrichtung etwa 96 Mill., in der Talrichtung etwa 53 Mill. Nutztkm jährlich verloren gehen würden. Legt man statt des Verkehrs von 1934 den von 1935 zugrunde, der zum Teil erst geschätzt werden kann, so wird, wie der folgenden Zahlenübersicht zu entnehmen ist, dieser Ausfall für die Oderschiffahrt sowie der Verkehrsverlust im Stettiner Hafen allerdings geringer, besonders deswegen, weil im Jahre 1935 erheblich weniger Getreide als 1934 aus dem Odergebiet nach Westdeutschland versandt wurde.

Zu diesen Verlusten für die Oderschiffahrt könnten an sich weitere dadurch hinzutreten, daß die westdeutsche Industrie und besonders die Ruhrkohle durch die Frachtverbilligungen des Mittellandkanals

weitere Absatzgebiete in Mitteldeutschland gewinnen, zum Nachteil der ostdeutschen Industrie, besonders Oberschlesiens, und damit auch der Oderschiffahrt. Es muß aber hier vorausgesetzt werden, daß die Reichsverkehrspolitik, wie beabsichtigt, einer solchen Verschiebung entgegenwirken kann, und zwar, falls der erwünschte Frachtenausgleich nicht durch den Adolf-Hitler-Kanal und die Verbesserung der Oderwasserstraße durch Talsperren und Niedrigwasserregulierung erreicht werden kann, durch entsprechende Erhöhung der Abgaben auf dem Mittellandkanal. Es bliebe daher nur zu prüfen, welchen Verkehrszuwachs die Oderschiffahrt im Ausgleich für den hier beschriebenen Verkehrsverlust dadurch zu erwarten hat, daß die Frachten für den Güterverkehr zwischen Odergebiet und dem von dem Mittellandkanal beeinflussten Teil Westdeutschlands, der jetzt auf den Eisenbahnweg angewiesen ist, durch die durchgehende Binnenschiffahrt so verbilligt werden, daß eine Abwanderung vom Bahnweg eintritt. Läßt man zunächst außer Acht, daß durch diese Ermäßigung der Frachten für den Ost-Westverkehr auch neuer Güteraustausch zustande kommen und damit zusätzlicher Verkehr in den Oderhäfen entstehen kann, so ergibt sich aus der Eisenbahngüterbewegung zwischen den östlichen und westlichen Verkehrsbezirken und einem jeweiligen Vergleich der Frachten auf dem Bahnweg und den künftigen zu Schiff zwischen Oder und Mittellandkanal für das Jahr 1934 etwa folgendes:

Der Versand von Westdeutschland zum Odergebiet, der von der Bahn auf den Mittellandkanalweg abwandern wird, dürfte sich im wesentlichen auf Walzwerkserzeugnisse, andere Eisen- und Stahlwaren und Düngemittel erstrecken. Der zusätzliche Empfang in den Häfen des Odergebiets an Walzwerkserzeugnissen kann auf 80 000 t veranschlagt werden, von denen der größere Teil nach den schlesischen Häfen gehen wird. Aber auch die Binnenschiffahrt nach Stettin wird an diesem Verkehr teilnehmen, zumal vermutlich auch ausländisches Eisen, das bisher über See nach Stettin kam, von Erzeugnissen des Ruhrgebiets und des Peiner Walzwerks, die erhebliche Frachtersparnisse durch den Mittellandkanal erhalten haben, verdrängt wird. Der Versand von anderen Eisen- und Stahlwaren von Westdeutschland über den Kanal nach den Oderhäfen kann auf etwa 40 000 t, der Versand von Düngemitteln auf 100 000 t veranschlagt werden. Sowohl phosphorhaltiger als auch Stickstoff-Dünger und Kalisalze werden von den den Oderhäfen nahegelegenen Gebieten trotz der erforderlichen Bahnanschlußfrachten über den Kanal billiger als auf dem geschlossenen Bahnweg bezogen werden können, da die Versandorte zum Teil günstig zum Mittellandkanal liegen. Der neue Verkehr zur Oder in den genannten Gütergruppen würde der Oderwasserstraße selbst eine zusätzliche Verkehrsleistung von etwa 48 Mill. tkm bringen. Im Eisenbahnverkehr vom Odergebiet nach dem Westen nehmen Grubenholz, Nutzholz, Kartoffeln und Papier einen größeren Umfang ein; eine Abwanderung des Kartoffelverkehrs auf den Mittellandkanal wird zunächst nicht angenommen, da wegen der niedrigen Bahntarife die Frachtersparnisse nur ge-

ring wären und auch sonst Kartoffeln nur wenig auf Binnenschiffen verfrachtet werden. Der Grubenholzversand aus den Provinzen des Odergebiets nach der Ruhr hat zwar von 1929 auf 1934 infolge der stark gesunkenen Grubenholzpreise erheblich abgenommen; trotzdem dürfte mit einer Verfrachtung von 100 000 t über den Mittellandkanal zu rechnen sein, an der sowohl die schlesischen Häfen als auch das Warthe-Netze-Gebiet und Stettin beteiligt wären. Wesentlich geringer, nur auf etwa 20 000 t, ist der Versand an Nutzholz nach dem Westen zu veranschlagen; die Papiermengen werden vermutlich noch etwas geringer sein. Durch den Versand dieser Güterarten zusammen in der Richtung nach Westen würde die Oderwasserstraße einen Zuwachs von etwa 38 Mill. tkm erhalten. Wenn man für die Ermittlung dieses Zuwachses für die Oder und ihre Häfen statt 1934 den Verkehrsumfang von 1935 zugrunde legt, ergibt sich für die meisten Verkehrsbeziehungen entsprechend der allgemeinen Steigerung des deutschen Güterverkehrs ein etwas höherer Betrag.

Schätzung des Einflusses des Mittellandkanals auf den Verkehrsumfang der Oderschiffahrt

In 1000 t	Wirklicher Verkehr		Abwanderung durch den Mittel-		Zuwachs durch Mittel-		Daher Ver-	
	1934	1935	landkanal 1934	landkanal 1935	landkan. 1934	landkan. 1935	lust v. H. d. Gesamtverkehrs 1934	1935
Im Güterversand der Oderhäfen								
Binnenschiffahrt								
Stettins	2300	2250	1150	1060	50	60	48	50
Oderhäfen in								
Schlesien	3240	3280	230*)	110*)	50	50	-1,5	-1,5
Häfen des Odergebiets zusammen	6990	6900	1150	1060	140	150	14	15
Dagegen Versand über See in Stettin	1770	2200	380	200	—	—	21	9
Im Gütereingang der Oderhäfen								
Binnenschiffahrt								
Stettins	1500	1260	320	140	80	90	16	4
Oderhäfen in								
Schlesien	1060	1150	30*)	20*)	120	130	-11	-11
Häfen des Odergebiets zusammen	3760	3500	320	140	220	240	3	-3
Dagegen Empfang über See in Stettin	3950	3870	1140	1100	—	—	29	28
Im Versand und Empfang zusammen								
Binnenschiffahrt								
Stettins	3800	3510	1470	1200	130	150	35	30
Oderhäfen in								
Schlesien	4300	4430	260*)	130*)	170	180	-4	-4
Häfen des Odergebiets zusammen	10750	10400	1470	1200	360	390	10	8
Dagegen im Seeverkehr Stettins	5720	6070	1520	1300	—	—	27	21
Binnenschiffahrtsverkehr in den Oderhäfen von Kosel bis Stettin	6700	6400	1140	1030	360	390	12	10
Millionen tkm auf der Oder von Kosel bis Stettin								
	1780	1700	149	109	86	93	3,5	1

*) Kein Verkehrsverlust, sondern Umlegung vom Weg über Stettin auf den über den Mittellandkanal.

Faßt man diese Angaben über die Aenderungen, mit denen im Verkehr des Odergebiets und seiner Schifffahrt nach Vollendung des Mittellandkanals zu rechnen ist, zusammen, so ergibt sich die vorstehende Zahlenübersicht; die in ihr angegebene Abwanderung auf den Mittellandkanal gilt für den Fall, daß auf dem Kanal die niedrigen Abgaben für Brotgetreide und Mehl erhoben werden. Die schlesischen Oderhäfen würden, da sie keinen Verkehr verlieren, einen Zuwachs erhalten, der sich jedoch nur auf 4 v. H. ihres bisherigen Gesamtumschlags beläuft. Der Stettiner Binnenschiffahrtverkehr würde im Versand etwa die Hälfte, im Empfang etwa ein Drittel seines bisherigen Verkehrs einbüßen. Faßt man den gesamten Umschlag der Binnenschiffahrt in den Häfen des Odergebiets zusammen, so würde er bei dem Verkehrsumfang von 1934 um etwa ein Zehntel vermindert werden. Dagegen würden von den Tonnenkilometern, die in diesem Jahre auf der Oder zurückgelegt wurden, nur $3\frac{1}{2}$ v. H. verloren gehen, da der größte Teil des Verkehrsverlustes, die Ruhrkohle von Stettin nach Berlin, auf der Oder nur eine kurze Strecke zurücklegt. Nimmt man an, daß auf dem Mittellandkanal für Brotgetreide und Mehl die hohen Abgaben gelten werden, so vermindert sich der gesamte Verkehrsverlust: für 1934 würde z. B. der Ausfall an Tonnenkilometern von 3,5 auf 1,9 v. H. zurückgehen, der Verlust der Binnenschiffahrt in Stettin von 35 auf 31 v. H. Der Stettiner Seeverkehr würde bei niedrigen Abgaben 27 v. H., bei hohen 23 v. H. seiner Verkehrsmengen einbüßen. Nach dem Verkehrsumfang des Jahres 1935 ergibt sich sowohl für Stettin als für die übrige Oderschiffahrt infolge des gesunkenen Getreideversands nach dem Westen ein etwas geringerer Verlust. Da der Getreideversand des Jahres 1935 als ungewöhnlich niedrig angesehen werden kann, der des Jahres 1934 aber sehr hoch war, weil Ende 1933 bei der Landwirtschaft des Odergebiets weit höhere Getreidemengen als in späteren Jahren sich noch in erster Hand befanden, wird es richtig sein, den durch den Mittellandkanal zu erwartenden Verkehrsverlust für die Oderhäfen nach dem Durchschnitt der Jahre 1934 und 1935 zu veranschlagen.

Die Zahlen der Uebersicht konnten nur roh veranschlagt werden; immerhin muß man aus ihnen folgern, daß die Aussichten der Oderschiffahrt im Hinblick auf den Mittellandkanal nicht sehr günstig sind: das, was der Mittellandkanal ihr an Verkehr neu bringen wird, wird, wenn man den ganzen Oderverkehr zusammenfaßt, übertroffen werden von dem Ausfall, der ihr durch die Umlegung des Stettiner Seeverkehrs mit dem Westen auf den Mittellandkanal erwächst. Der nach vorstehenden Berechnungen sich ergebende Verlust für die Oderschiffahrt von einem Zehntel der von ihr gefahrenen Gütermengen, von einem Drittel der Stettiner Binnenschiffahrt und einem Viertel bis zu einem Fünftel des Stettiner Seeverkehrs würde sich auch kaum ändern, wenn man noch den Verkehr weiterer Güterarten in Betracht ziehen würde. An sich machen die hier genannten Güterarten schon den größten Teil des in Frage kommenden Verkehrs

aus, andererseits würden die übrigen geringen Gütermengen sowohl bei der Abwanderung als bei dem Zuwachs zu berücksichtigen sein und sich daher wohl ausgleichen. Es fragt sich daher, ob ein Verkehrsaufschwung, wie ihn die übrige Binnenschiffahrt durch den Mittellandkanal erwartet, auf der Oder nicht auf andere Weise eintreten kann. Sicherlich werden der neue Adolf-Hitler-Kanal sowie die infolge Oderausbau und Talsperren von Jahr zu Jahr günstiger werdenden Oderwasserstände zur Gesundung der Oderschiffahrt beitragen. Es ist jedoch zweifelhaft, ob durch Vollendung dieser Bauten eine wesentliche Vermehrung des Schifffahrtverkehrs auf der Oder eintreten wird; denn diese Bauten haben ja vor allem die Aufgabe, Schlesien die gleichen Frachtabbilligungen nach Mitteldeutschland, besonders nach Berlin, zu geben, wie sie Westdeutschland durch den Mittellandkanal erhält. So wird z. B. die in den letzten Jahren so lebhaft ausgeführte Kohlenausfuhr von Oberschlesien über Stettin auch trotz des Adolf-Hitler-Kanals nicht der Oderschiffahrt zufallen, da der Eisenbahnweg billiger als der Oderweg bleibt. Auch auf eine allgemeine Belebung des Güterverkehrs in Deutschland darf die Oderschiffahrt ebenso wenig wie das übrige Reichsgebiet hoffen; läßt sich doch aus der Entwicklung in der Nachkriegszeit folgern, daß trotz des allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs, den die letzten Jahre gebracht haben, die Güterbewegung nur noch langsam zunehmen wird, jedenfalls nicht mehr Schritt hält mit der Zunahme der Gütergewinnung.

Die Oderschiffahrt wird daher in den nächsten Jahren wichtige Aufgaben zu erfüllen haben, wenn sie ihre Bedeutung beibehalten oder gar ihren Verkehr vermehren will; um so mehr, als von dem gesamten Güteraufkommen die Kraftwagen einen höheren Anteil beanspruchen werden und schon deswegen auch die Eisenbahn bemüht bleiben wird, möglichst wenig Verkehr an die Schifffahrt abzutreten. Zunächst wird zu prüfen sein, wie es erreicht werden kann, daß von dem Binnenschiffahrtverkehr zwischen Odergebiet und Mittellandkanal ein angemessener Teil den an der Oder beheimateten Schiffen zufällt und nicht der überwiegende der westdeutschen Schifffahrt, die zur Zeit wohl über geeignetere Fahrzeuge für diesen Verkehr verfügt. Es wird daher an der Oder wohl der Neubau von für die Kanalfahrt geeigneten Schleppkähnen und Selbstfahrern zu erwägen sein, der sich jedoch nur dann rechtfertigen dürfte, wenn gleichzeitig eine beträchtliche Anzahl von überalterten, besonders hölzernen Schiffen abgewrackt wird. Sobald die Oderschiffahrt gleichwertigen Schiffsraum anbieten kann, wird ihre Aufgabe, mit den anderen am Mittellandkanalverkehr beteiligten Stromgebieten zu einer Verständigung über eine gewisse Verkehrsteilung zu kommen, sicher erleichtert werden. Die Oderschiffahrt wird aber nicht nur eine engere Zusammenarbeit mit anderen Schifffahrtkreisen, sondern auch mit anderen Verkehrsmitteln anstreben müssen. So wird die Einschaltung des Kraftfahrwesens in den Zubringerdienst für die Oderhäfen noch erheblich gesteigert werden können; sie wird der Oderschiffahrt um so

mehr Nutzen bringen können, wenn sie sich dabei des Behälterverkehrs bedient, der anscheinend berufen ist, die Zusammenarbeit von Kraftfahrwesen, Binnen- und Küstenschifffahrt, See- und Binnenhäfen erheblich zu fördern. Wichtig für die Entwicklung der Oderschifffahrt wird auch sein, daß der Stettiner Seeverkehr nicht in einem solchen Umfang an Verkehr verliert, wie es nach den hier gegebenen Zahlen befürchtet werden kann; denn, wie in anderen deutschen Stromgebieten, wird auch an der Oder die Binnenschifffahrt weiterhin von der Verkehrsentwicklung des Mündungshafens stark abhängig bleiben.

Die dringendste Aufgabe der Oderschifffahrt und der an ihr beteiligten Wirtschaftskreise ist wohl, Einfluß auf die künftige Gestaltung der Frachten zu gewinnen, und zwar besonders auf die Höhe der Abgaben auf dem Mittellandkanal. Wie wir bereits gesehen haben, wird schon dadurch, ob für Brotgetreide und Mehl künftig die Klasse I oder III gilt, der Oderverkehr sowie der Stettiner Seeverkehr erheblich beeinflusst werden können. Es müßten daher eingehende Untersuchungen darüber angestellt werden, wie durch Bemessung der Abgaben ein gewisser Teil des bisherigen Verkehrs zwischen Ost- und Westdeutschland dem Seeweg über Stettin und der Oder erhalten bleiben kann, ohne daß andere Wirtschaftskreise Nachteil erleiden. Dafür würde der Mittellandkanalverkehr auf andere Weise durch entsprechende Gestaltung seiner Abgaben gefördert werden können. So dürfte es bei niedrigen Abgaben z. B. möglich sein, den Verkehr von Düngemitteln und Holz, besonders Gru-

benholz, über die hier veranschlagten Mengen hinaus zu erhöhen und vielleicht auch einen Verkehr von Kartoffeln zu Schiff nach dem Ruhrgebiet ins Leben zu rufen. Für einen solchen Verkehr wäre neben niedrigen Abgaben eine besondere Verständigung der Oderschifffahrt mit der Land- und Forstwirtschaft zwecks Bildung von Schiffsloadungen wohl Voraussetzung. Angesichts der wenig günstigen Aussichten für die Oderschifffahrt erscheint auch die Forderung nach Aufhebung der Schifffahrtabgaben auf der Oder berechtigt, da dann die Oder nur den anderen abgabefreien Strömen gleichgestellt würde. Wenn durch derartige Tarifmaßnahmen auch ein gewisser Teil des Eisenbahnverkehrs auf die Oder abgelenkt würde, so ist doch zu beachten, daß im Odergebiet, wie wir sahen, die Binnenschifffahrt bisher einen erheblich geringeren Teil des Eisenbahnverkehrs ausmacht als in anderen Stromgebieten. Daher wären wohl auch Ermäßigungen von Eisenbahntarifen mit dem Ziel, den Schiffsverkehr zwischen Odergebiet und Mittellandkanal zu drosseln, kaum berechtigt. Die Maßnahmen der Verwaltung, der Verkehrstreibenden und der übrigen Wirtschaft, die der Mittellandkanal auslösen wird, werden jedenfalls so vielfältig sein, daß es auch für die Oderschifffahrt geboten erscheint, keine Zeit zu versäumen, um die künftigen Möglichkeiten abzuwägen, zahlenmäßig zu erfassen und die sich dann ergebenden Schritte einzuleiten; um so mehr, als auch die anderen Stromgebiete und Wettbewerber dem Vernehmen nach sich für die künftigen Verkehrsaufgaben bereits rüsten.

Der Einfluß des Elbe-Spree-Oder-Kanals auf die Verkehrswirtschaft und Schifffahrt des Odergebiets

Dr.-Ing. Christian Havestadt, Berlin-Wilmersdorf

Der verkehrswirtschaftliche Wert eines Flusses hängt, abgesehen von seiner eigenen Schiffbarkeit, von dem Umfang der von ihm aufgeschlossenen Erzeugungs- und Verbrauchsgebiete ab. Durch Schiffbarmachung von Zuflüssen und den Bau von Kanälen können diese Gebiete erweitert werden. Hierdurch wird die Bedeutung des Hauptflusses als Verkehrsträger gesteigert.

Bei der Oder reichen die Bestrebungen, durch den Bau künstlicher Wasserstraßen das Flußgebiet zu erweitern, bis an die Wende des Mittelalters zurück. Frühzeitig beginnen auch hier die ersten praktischen Ausführungen. In den Jahren 1605 bis 1620 baute Kurfürst Joachim Friedrich die Wasserstraße zwischen Oder und Havel, den Finowkanal, der allerdings, weil seine Bauwerke mangelhaft ausgeführt waren, bereits im Dreißigjährigen Krieg verfiel. Rund 100 Jahre später, in den Jahren 1744—1746, wurde er von Friedrich dem Großen wiederhergestellt. 1662—1669 schuf der Große Kurfürst durch den Friedrich-Wilhelm-Kanal die Verbindung zwischen Oder und Spree. 1773

bis 1774 baute Friedrich der Große den Bromberger Kanal und stellte damit die Verbindung zwischen Netze und Brahe und somit den Wasserweg von der Oder zur Weichsel her. Gleichfalls auf Friedrich den Großen ist der Plan des Klodnitz-Kanals zum Anschluß des Gleiwitzer Bergwerksreviers an die Oder bei Cosel zurückzuführen, der 1792—1812 gebaut wurde.

Verhältnismäßig spät setzt erst der durch die Erfindung des Dampfschiffs einerseits und das Aufkommen der Eisenbahn andererseits notwendige Neuausbau dieser Wasserstraßen ein. Auch der Ausbau der Oder selbst ließ lange auf sich warten. Im 18. Jahrhundert hatte man mit der Beseitigung von Mühlenwehren, die die Schifffahrt hinderten, begonnen. Das letzte störende Wehr bei Beuthen fiel erst 1856. Ferner wurden neben Mühlenstauen, die blieben, 1781 und 1782 bei Ohlau und Brieg und 1793 und 1794 bei den beiden Breslauer Wehren Kammerschleusen gebaut. Erst mit dem Gesetz vom Jahre 1888 beginnt der Ausbau der Oder zur neuzeitlichen Wasserstraße, indem die Oder oberhalb

Breslau kanalisiert wird und hierbei Schleusen für 55 m lange und 8 m breite Schiffe (Breslauer Maßkähne) errichtet werden. Etwas früher, und zwar im Jahre 1886 verabschiedete der Landtag das Gesetz über den Ausbau des Schiffahrtsweges oberhalb Berlin, das auch den Bau des Oder-Spree-Kanals mit umfaßt, wodurch neben dem Friedrich-Wilhelm-Kanal eine neue, für Breslauer Maßkähne befahrbare Wasserstraße zur Oder entsteht. Seitdem sind an der Oder selbst, wie an der Oder-Spree-Wasserstraße die Bauarbeiten, die eine weitere Vervollkommen dieser Schiffahrtsstraßen bezwecken und sie für größere und somit leistungsfähigere Schiffe zugänglich machen sollen, kaum zum Stillstand gekommen. Sie sind auch heute noch und zwar mit beachtlicher Intensität im Gange, die man besonders anerkennen muß, wenn man an die großen nationalen Aufgaben denkt, die die Reichsregierung gleichzeitig und primär erledigen muß. Einzelheiten anzuführen würde im Rahmen dieser einleitenden Betrachtung zu weit führen.

Erheblich später begann die Verbesserung bzw. Neugestaltung der anderen mit der Oder in Verbindung stehenden Schiffahrtswege. Erst in den Jahren 1906 bis 1913 wird neben dem Finowkanal der zunächst für 600 t Schiffe befahrbare Hohenzollernkanal hergestellt, der sich mit dem Ausbau des Spandauer Schiffahrtskanals und der Westoder zum Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin zusammenschließt. Die Erweiterung der Schiffahrtsstraße für 1000 t Schiffe ist vorgesehen und durch die Herstellung des 1934 in Betrieb genommenen Hebewerks am Oderabstieg sowie den jetzt begonnenen Bau einer zweiten Schleuse bei Lehnitz bereits eingeleitet.

Noch später, und zwar erst 1917, wurde der Neuausbau der Oder-Weichselwasserstraße vollendet, die nunmehr auch von Breslauer Maßkähnen befahren werden kann. Infolge der neuen Grenzen nach dem Krieg hat sich diese Wasserstraße für das Reich bisher nicht verkehrswirtschaftlich richtig auswirken können.

Der Ersatz des nur für Schiffe von äußerst 135 t Tragfähigkeit befahrbaren Klodnitzkanals durch eine neuzeitliche Wasserstraße, den Adolf Hitler-Kanal, ist erst in allerjüngster Zeit in Angriff genommen, nachdem 1933 nach der Machtergreifung durch den Nationalsozialismus der Streit der Meinungen, ob der Oberschlesische Industriebezirk durch eine Massengüterbahn oder einen Kanal an die Oder angeschlossen werden solle, durch einen autoritativen Entschluß der Reichsregierung zu Gunsten der Wasserstraße entschieden wurde.

Zusammengefaßt ist der derzeitige Zustand der, daß die Oder sowie die historischen mit ihr in Verbindung stehenden Wasserstraßen, soweit sie nicht schon jetzt den neuzeitlichen Verkehrsansprüchen genügen, sich im weiteren Ausbau befinden, sodaß in absehbarer Zeit diese Wasserstraßen den Anforderungen entsprechen werden, die billiger Weise von den Verkehrstreibenden gestellt werden können.

Der historische Rückblick zeigt, daß in verkehrswirtschaftlicher Hinsicht im Odergebiet Neues in diesem und im vorigen Jahrhundert nicht geschaffen wurde und auch zur Zeit nicht geschaffen wird. Denn die Neubauten, die im Odergebiet vor 50 Jahren begannen und demnächst zu einem Abschluß kommen, dienen letzten Endes nur dazu, um den Schiffahrtsverkehr auf den vorhandenen Wasserstraßen der Neugestaltung des gesamten Verkehrswesens anzupassen, die durch die Erfindung der Dampfmaschine und die technische Entwicklung der Eisenbahn hervorgerufen ist.

Gegenüber den Verbesserungen und dem Ausbau der bereits bestehenden Wasserstraßen mußten neue Planungen zunächst in den Hintergrund treten. Sie müssen aber jetzt, wo die ersten gesichert und ihre Fertigstellung in absehbarer Zeit zu erwarten ist, besondere Beachtung finden. Für die deutschen Schiffahrtstreibenden und Verfrachter ist hierbei der seit 1914 seitens der Interessenten energisch geförderte Plan des Elbe-Spree-Oder-Kanals (kurz ESO-Kanal genannt) von weittragender Bedeutung. Seine Eingliederung in das Deutsche Wasserstraßennetz zeigt die beigegefügte Karte.

Die für 1000 t Schiffe befahrbare Wasserstraße zweigt nahe der preußisch-sächsischen Grenze, der auch der sächsische Elbhafen Riesa benachbart liegt, aus der Elbe mittels einer Schleuse ab. Sie führt an Elsterwerda vorbei zur Schwarzen Elster, die für Vorflut Zwecke bereits in sehr gradliniger Führung reguliert ist und deswegen lediglich durch Profilerweiterung und den Einbau einer Schleuse schiffbar gemacht wird. Bei Senftenberg verläßt der Schiffahrtsweg den Fluß, durchdringt mit einem Einschnitt den Fläming und steigt dann mittels dreier Schleusen zum Spreetal bei Cottbus hinab. Die Spree wird oberhalb des Spreewalds niveaufrei gekreuzt. Alsdann durchschneidet der Kanal wieder einen Höhenzug, den die Spree in großem Bogen über Lübben und Leibsch umfließt und senkt sich mittels zweier Schleusen zum Schwielochsee. Ueber diesen findet die Wasserstraße Anschluß an die an Beeskow vorbeiführende, für Finowmaß schiffbare obere Spreewasserstraße, die neu ausgebaut wird, wobei die beiden jetzt entgegengesetzt kehrenden Schleusen bei Beeskow und Neuhaus in Fortfall kommen. An der Stelle, an der der alte Friedrich-Wilhelm-Kanal aus der Spree abzweigt (Neuhaus), verläßt auch der neue Weg das Spreetal, um dann — teilweise im Zuge des alten Kanals — in die Scheitelhaltung des Oder-Spree-Kanals mit einer Gabel einzumünden. Hierdurch wird die Verbindung nach Berlin einerseits und der Oder andererseits erreicht.

Da sich von der neuen Wasserstraße aus und über diese ein erheblicher Verkehr mit dem Gebiet der unteren Oder, dem Warthe-Netze-Gebiet sowie Ostpreußen entwickeln wird, ist zur Abkürzung des Weges (34 km) und zur Entlastung der Fürstenberger Schleusen ein neuer Abstieg des Oder-Spree-Kanals zur Oder geplant, der im Zuge des Friedrich-Wilhelm-Kanals liegend diese bei Brieskow oberhalb Frankfurter erreicht.

Der ESO-Kanal hat zwischen Elbe und Oder-Spree-Kanal eine Länge von rund 156 km und insgesamt 7 (evtl. 8) Schleusen. Der Brieskower Abstieg bedingt den Bau von 5 km Kanal und einer Schleuse. Vom ESO-Kanal liegen 25 km im Zuge der Schwarzen Elster, 11 km entfallen auf einen oberhalb des Spreewalds aus der Spree abzweigenden Vorfluter, der aus wasserwirtschaftlichen Gründen demnächst gebaut wird und der ohne besondere Mehrkosten der geplanten Schifffahrt dienstbar gemacht werden kann, 17 km entfallen auf den Schwielochsee, die sonstigen im Zuge der oberen Spreewasserstraße liegenden Seen und die Teile dieses Schifffahrtsweges, die nur profilmäßig zu erweitern sind.

Es sind also recht erhebliche Strecken (insges. rund 53 km) der neuen Schifffahrtsstraße bereits vorhanden, die teils ohne Kosten in diese eingegliedert werden können, teils mit nur verhältnismäßig geringem Geldaufwand auszubauen sind.

Noch mehr als in bautechnischer Hinsicht gliedert sich der ESO-Kanal verkehrswirtschaftlich in das bereits Vorhandene ein, indem er für viele Verkehrsbeziehungen dem jetzt vom Entladeort leer zurückgehenden Schiffsraum Rückfrachten gibt.

Ähnlich verhält es sich mit der Eingliederung der neuen Wasserstraße in das Ausbauprogramm des deutschen Wasserstraßennetzes. Wie das Reichsverkehrsministerium wiederholt betont hat, muß, abgesehen von der Vollerhaltung des Mittellandkanals, die Wasserstraßenpolitik des Reichs das Ziel haben, die deutschen Seehäfen zu fördern, woraus sich als zwingende Forderung die nordsüdliche Ausrichtung neuer Wasserverkehrspläne ergibt.

Im Rahmen eines solchen Ausbauprogramms würde der von Süden nach Norden führende ESO-Kanal die wichtige Bedeutung haben, daß er dem Ostseehafen Stettin mit der mittleren und oberen Elbe, die jetzt nur mit erheblichem Umweg über Berlin, Genthin, Magdeburg erreicht werden kann, eine vorzügliche Verbindung verschafft. Der Weg nach Land Sachsen und der Tschechoslowakei wird durch den ESO-Kanal in Verbindung mit dem Brieskower Abstieg so abgekürzt, daß künftig nach diesem Gebiet der Weg von Stettin um 172 km bzw. 186 km kürzer ist als von Hamburg bzw. Lübeck.

Um die verkehrswirtschaftliche Bedeutung des ESO-Kanals für das Verkehrsgebiet der Oder zu erläutern, muß zunächst darauf hingewiesen werden, daß die neue Wasserstraße den wichtigsten Produktionsstätten des Niederlausitzer Braunkohlenreviers einen unmittelbaren Wasseranschluß bringt. Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung dieses Rohstoffgebietes erhellt daraus, daß hier jährlich 9 bis 10 Mill. t Briketts zum Versand gebracht werden, von denen bedeutende Teilmengen in das Odergebiet und weiter östlich bis nach Ostpreußen gehen. Die durch die neue Wasserstraße bewirkte Frachtverbilligung wird die Niederlausitzer Versandmengen erheblich steigern, zumal der Aktionsradius der Rohbraunkohle durch die Frachtkostensenkung so erweitert wird, daß, wie eingehende Untersuchun-

gen ergeben haben, beispielsweise eine Belieferung der Berliner Großkraftwerke mit Rohbraunkohle durchaus möglich wird.

Das Niederlausitzer Revier liegt nun zwischen zwei großen engbesiedelten Gegenden, nämlich Land Sachsen und Berlin und Umgebung. Beide Gebiete empfangen in großem Umfange auf dem Wasserwege Güter von Plätzen, die ihrerseits in erheblichem Ausmaße Niederlausitzer Briketts verbrauchen.

Daher kann der Brikettversand in viele Verkehrsbeziehungen so eingegliedert werden, daß, abgesehen von einer kurzen Zureise zum Braunkohlenrevier, Leerfahrten der Schiffe vermieden werden.

Dies sei an einem Beispiel aus dem Verkehrsgebiet der Oder erläutert:

Der Schiffsverkehr zwischen Stettin und Berlin weist einen ganz erheblichen Ueberschuß der Bergfrachten über die Talfrachten auf. Unter Berücksichtigung der Verkehrsverschiebungen, die der Mittellandkanal für die Kohlentransporte von Stettin nach Berlin zu Ungunsten von Stettin bringen wird, kann damit gerechnet werden, daß mindestens 200 000 t Schiffsraum von Berlin unbeladen nach Stettin zurückkehren. Da der in Berlin freiwerdende Kahnraum in zwei bzw. drei Tagen das Braunkohlenrevier erreicht, je nachdem es sich um motorisierte oder geschleppte Schiffe handelt, kann statt der Pendelfahrt Stettin-Berlin mit leerem Rücklauf, die Dreiecksfahrt Stettin-Berlin-Braunkohlenrevier-Stettin treten, wodurch das Verhältnis zwischen Last- und Leerfahrt ganz erheblich verbessert wird.

Ebenso verhält es sich mit den Schiffen, die Frachten von Stettin nach Oberschlesien bringen und von dort nur Rückfracht bis Berlin finden.

Auch der Verkehr, der sich dank der bereits erörterten Abkürzung des Wegs zur mittleren und oberen Elbe von Stettin aus entwickeln muß, kann durch die Fracht aus dem Niederlausitzer Revier Gegenfracht erhalten.

Diese günstige Eingliederung der Braunkohlentransporte in die Güterbewegung wird sich, da die Binnenschifffahrt nicht an ein starres Tarifsysteem gebunden ist, günstig auf die Frachtenbildung auswirken und nicht zuletzt auch die Frachten ab Stettin verbilligen. Eingehende verkehrswirtschaftliche Untersuchungen*) ergaben diesbezüglich, daß an der Elbmündung des Kanals Stettin denselben Vorsprung in der Binnenschifffahrt vor Hamburg haben wird wie jetzt in Berlin. Dieser Frachtvorsprung wird es Stettin ermöglichen, wie in Berlin, auch auf der sächsischen und oberen Elbe wirksam mit Hamburg in Wettbewerb zu treten, auch bezüglich solcher Ueberseegüter, die vom Westen kommen.

Erheblich mehr noch wird naturgemäß die Geltung des Stettiner Hafens gegenüber Hamburg im Umschlag des Güterverkehrs mit dem Gebiet der Ost-

*) Näheres siehe in der von dem Verfasser dieses Aufsatzes im Auftrage der Stadt Frankfurt a. O. bearbeiteten und 1931 veröffentlichten Denkschrift „Die Bedeutung des Ostflügels des Elbe-Spree-Oder Kanals, eine qualitative verkehrswirtschaftliche Analyse“. 3. Abschnitt: „Die Bedeutung des ESO-Kanals für Stettin“.

see gesteigert werden. Hierzu kommt insbesondere hinzu, daß Stettin der natürliche Ausfuhrhafen für Braunkohlenbriketts ist:

Das an der Ostsee gelegene Ausland ist bereits seit längerer Zeit Abnehmer der deutschen Braunkohlenbriketts, die es, abgesehen von Jütland, über die nasse Grenze einführt. Besonders stark war die deutsche Brikettausfuhr 1926, als der englische Kohlenarbeiterstreik den Wettbewerb der englischen Kohle ausschaltete. Damals wurden allein über die nasse Grenze 573 000 t ausgeführt. In den vom Streik nicht mehr beeinflussten Jahren 1928 und 1929 betrug die gleiche Ausfuhr 203 000 bzw. 198 000, also im Mittel 200 000 t. Der Hauptverfrachter dieser Ausfuhrmenngen war das Niederlausitzer Revier, der Hauptausfuhrhafen Stettin. Die erhebliche Senkung der Binnenfracht, die der ESO-Kanal bringt, wird dazu führen, daß die gesamte Brikettausfuhr über die nasse Grenze nach den Ostseestaaten Domäne des Niederlausitzer Reviers wird, daß die Ueberladung zum Seeschiff überwiegend in Stettin erfolgt und daß diese Ausfuhr anwachsen wird und so vielleicht für die deutsche Außenhandelsbilanz eine ähnliche Bedeutung erhält, wie der Export der rheinischen Briketts nach dem westlichen Ausland. Dieser konnte nämlich, nicht zuletzt gestützt auf die Rheinschifffahrt, im Jahre 1929 auf über 1,4 Mill. t gesteigert werden.

Die Vergrößerung des auf dem Binnenwasserwege von Stettin zu erreichenden Hinterlandes muß dazu führen, daß die Verteilung größerer Seeschiff Ladungen an verschiedene Empfänger in vielen Fällen von Stettin aus zweckmäßiger sein wird als von Hamburg, das jetzt auch über den Binnenwasserweg Schlesien mit Ueberseegütern beliefert, trotzdem dieser Weg erheblich weiter ist als der von Stettin.

Beispielsweise könnte Stettin der Haupteinfuhrhafen für Schwefelkies werden, von dem 1929 über die Elb- und Oderhäfen in das gemeinsame Hinterland insgesamt, und zwar vornehmlich auf dem Binnenwasserwege, 383 000 t gingen. Von dieser Gesamtmenge wurden 22 Prozent ab Stettin versandt, während im Jahre 1927 der Stettiner Anteil sogar nur 14 Prozent betrug. Es ist bezeichnend, und nur durch den großen Anteil, den das Elbegebiet an der Einfuhr von Schwefelkies hat, zu erklären, daß von den Wassertransporten, die nach Schlesien und Brandenburg einschl. Berlin gingen, also in Gebiete, die dem Hafen Stettin frachtlich näherliegen, der Stettiner Umschlag 1929 den verhältnismäßig geringen Anteil von nur 56 Prozent hatte und 1927 mit 46 Prozent sogar der Quote der Elbhäfen unterlegen war.

Ist aber die Einfuhr über Stettin nach Land Sachsen und der Tschechoslowakei, die 1929 101 000 und 1927 120 000 t Schwefelkies über die Elbhäfen auf dem Binnenwasserwege bezogen, nicht teurer, so wird Stettin, gestützt auf die Absatzgebiete, die es frachtlich billiger bedienen kann, den Schwefelkiesumschlag in großem Ausmaße an sich ziehen können.

Vorstehende Ausführungen mögen genügen um darzulegen, daß der ESO-Kanal den Hafen Stettin außerordentlich fördern wird und ihm so einen Ausgleich

bietet für die großen Einbußen an Hinterland, die ihm der unglückliche Ausgang des Krieges mit seinen neuen Grenzfestsetzungen brachte.

Auch für das Gebiet der oberen Oder bringt der ESO-Kanal eine neue Verbindung mit dem Land Sachsen, die gegenüber dem bestehenden Wasserweg über Berlin um fast 300 km kürzer ist. Diese Abkürzung und die durch den ESO-Kanal geschaffene günstige Rückfrachtenlage ermöglichen es, schlesische Güter, wie Steinkohlen, Koks, Zement, Eisen, Holz und Holzschliff mit erheblicher Frachtverbilligung gegenüber der Bahn nach Sachsen zu transportieren. Hiervon würde die oberschlesische Kohle einen besonderen Nutzen haben:

Zur Zeit hat sie im Wettbewerb mit der Ruhrkohle in den an der sächsischen Elbe gelegenen Plätzen, die beide Reviere über die Eisenbahn bedienen, einen kleinen Frachtvorsprung. Nach Fertigstellung des Mittellandkanals aber kann das rheinisch-westfälische Kohlenrevier Sachsen auf dem Wasserwege zu Frachtsätzen erreichen, die noch eine Anstoßfracht auf der Bahn gestatten, sodaß mit einer Verdrängung der oberschlesischen Kohle aus fast ganz Sachsen zu rechnen ist. Da es sich um eine Jahreslieferung von rund 1 Mill. t (Verkehr 1928) handelt, würde dies ein empfindlicher Verlust für das oberschlesische Revier sein.

Der Bau des Adolf Hitler-Kanals und die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Oder werden den Frachtvorsprung der rheinisch-westfälischen Kohle im Elbegebiet nur vergrößern: Denn die Sonderabgaben, die auf dem Mittellandkanal für die nach Osten gehende Kohle vorgesehen sind, um in Berlin die bestehenden Wettbewerbsverhältnisse zwischen den östlichen und den westlichen Steinkohlenrevieren aufrecht zu erhalten, werden in dem gleichen Umfange verschwinden, wie sich die Steinkohlentransporte von Osten nach Berlin verbilligen. Der völlige oder teilweise Fortfall der Sonderabgaben auf dem Mittellandkanal käme dann aber auch den Lieferungen des Ruhrgebiets nach Sachsen zu Gute.

Anders gestalten sich die Verhältnisse, wenn der ESO-Kanal gebaut wird. Es läßt sich nachweisen*), daß, wenn in Berlin für das oberschlesische und rheinisch-westfälische Kohlenrevier bei der Wasserfracht Parität vorhanden ist, der ESO-Kanal der oberschlesischen Kohle an der Kanalmündung in die Elbe und oberhalb einen Frachtvorsprung von mindestens 1,40 M/t (Preis- und Tariflage 1929) bringt, und daß dieser Vorsprung um denselben Betrag wächst, um den die oberschlesische Kohle bei der Wasserfracht auf Berlin durch die Gestaltung der Abgabentarife begünstigt wird.

Der ESO-Kanal würde also bewirken, daß der Einfluß des Adolf Hitler-Kanals und des Ausbaus der Oder auf die Frachtensenkung sich auch auf die Transporte der oberschlesischen Kohle nach Sachsen auswirkt, die dementsprechend weiter im gebrochenen Verkehr auch westlich der Elbe sich ihr jetziges Ab-

*) Vergl. die in der Fußnote S. 65 angeführte Denkschrift-Abschnitt 4 „Die Bedeutung des ESO-Kanals für Schlesien“.

satzgebiet nicht nur sichern, sondern sogar noch erweitern kann.

Es bedarf keiner Begründung, daß eine Wasserstraße, die mehrere Millionen Tonnen neu dem Schiffsverkehr zuführt, der Binnenschifffahrt selbst einen neuen Impuls gibt, besonders, wenn sich neuer Verkehr, wie an dem Beispiel der Verkehrsbeziehungen mit dem Odergebiet nachgewiesen wurde, in die Leerläufe bestehender Transporte eingliedern läßt. Für die Schifffahrt und in Sonderheit für die Oder-schifffahrt wird der ESO-Kanal, wenn er zur gegebenen Zeit betriebsfertig ist, sich ganz besonders auswirken: Durch die in der Durchführung begriffene Nachregulierung der Oder und ihre Wasseranreicherung mittels eines Systems von fünf Talsperren, von denen bereits eine (Ottmachau) fertig und zwei (Sersno und Turawa) im Bau sind, wird die Oder eine Fahrwassertiefe von 1,70 m erhalten. Hierdurch werden die Verfrachter zweifellos den großen Vorteil haben, daß durch die erheblich gesteigerte Leistungsfähigkeit der einzelnen Schiffe sich die Frachten verbilligen. Für die Schifffahrtstreibenden aber kann, wenn das Volumen der Wassertransporte nicht im gleichen Maße wächst, wie sich das Transportvermögen der Schiffe steigert, ein schädigendes Ueberangebot an Schiffsraum entstehen. Besonders die kleineren Schiffe würden in diesem Falle die Leidtragenden sein, da naturgemäß mit wachsender Fahrwassertiefe und gesteigerter Zuverlässigkeit der Wasserstraße die Ueberlegenheit der großräumigen Schiffe vor den kleinen Typen wächst. Die Zahl der großen Schiffe auf den östlichen Wasserstraßen wird außerdem zunehmen, wenn nach der Vollendung des Mittellandkanals, aus den westdeutschen Wasserstraßen die dortigen, im Durchschnitt größer und besser gebauten Schiffe nach dem Osten kommen können.

Der ESO-Kanal würde diese Nachteile, die einem erheblichen Teil der östlichen Schifffahrtstreibenden in einer nicht allzu fernen Zukunft drohen, mit Sicherheit beseitigen: Denn er schafft nicht nur einen erheblichen neuen Wasserstraßenverkehr, der in seinem eigenen Einflußgebiet entsteht, sondern er wird darüber hinaus durch die von ihm geschaffene Mög-

lichkeit von Rückfrachten auch einen neuen Binnenschiffsverkehr hervorrufen, der ihn selbst gar nicht berührt.

Ferner ergibt sich aus der Tatsache, daß das Brikett ein Massengut ist, das nicht nur in den großen Verkehrszentren, sondern überall Absatz sucht und findet, daß sich auch nach kleinen Plätzen und über Nebenwasserstraßen ein neuer Verkehr entwickeln wird, für den nur kleine Schiffe in Frage kommen. So wird dem Kleinschiffer eine Erwerbsmöglichkeit geboten, bei der er von dem Wettbewerb überlegener Schiffstypen frei ist.

Diesbezüglich sei besonders hingewiesen auf Briketttransporte nach den zahlreichen, nur für Finowschiffe zugänglichen Nebenwasserstraßen zwischen Oder und Elbe sowie nach Ostpreußen. In beiden Fällen entstehen hier Verkehrsbeziehungen, die auch hinsichtlich der Rückfrachtenlage günstig liegen.

Im Rahmen des für diesen Aufsatz zur Verfügung stehenden Raums ließen sich die Auswirkungen des ESO-Kanals auf das Gebiet der Oder nur skizzenhaft und ohne zahlenmäßige Belege schildern. Doch dürfte die Darstellung genügen, um zu zeigen, daß die neue Wasserstraße ebenso berufen ist, die Bedeutung der Oder als Verkehrsweg zu heben und zu erweitern, wie es die schon historischen Zuwegungen zur Oder, die wir der Tatkraft des Großen Kurfürsten und Friedrichs des Großen verdanken, getan haben.

Nachdem die vom Elbe-Spree-Oder-Kanalverein sowie dem Reichsverkehrsministerium in den letzten 10 Jahren vorgenommenen eingehenden technischen und wirtschaftlichen Vorarbeiten die Bauwürdigkeit dieser neuen Wasserstraßen nachgewiesen bzw. nachgeprüft haben, sollte das jetzt in der Durchführung befindliche Ausbauprogramm der Wasserstraßen des Odergebiets dahin erweitert werden, daß neben dem neuzeitlichen Ausbau der bestehenden Wasserstraßen auch der neue Schiffsverkehr zwischen Oder und Elbe geschaffen wird. Denn dieser wird in hohem Maße dazu beitragen, daß die gesteigerte Leistungsfähigkeit, die die alten Wege im Odergebiet nunmehr erhalten, zum Segen der gesamten nationalen Volkswirtschaft in verstärktem Maße ausgenutzt wird.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Einzelhandel

Sommerschlußverkauf 1936.

Auf Grund des § 9 des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb hat der Reichswirtschaftsminister eine Anordnung über die Warenliste für die Sommerschlußverkäufe des Jahres 1936 erlassen. Danach dürfen in den diesjährigen Sommerschlußverkäufen folgende Waren des Textilfachgebiets nicht zum Verkauf gestellt werden:

Glatte (ungemusterte) weiße Wäschestoffe jeder Art einschließlich Rohnessel, Inletts jeder Art, Handtücher einschließlich Küchenhandtücher (zugelassen sind jedoch Frotteierhandtücher), Küchengeschirrtücher, Erstlingswäsche, glatte (ungemusterte) ungarnierte Bettwäsche, auch wenn sie mit garnierter Bettwäsche zu einer Garnitur zusammengestellt wird, Bettfedern, Kapok und sonstiges Bettenfüllmaterial, Matratzen, Matrazenschoner, Reformbetten, Bettstellen, blaue Mützen aller Art, schwarze, steife Herrenhüte, schwarze, weiche Herrenhüte, Berufskleidung (zugelassen sind jedoch

Livreen und Chauffeuranzüge), Pelze, pelzgefütterte Mäntel, Teppiche, Brücken und Verbindungsstücke jeder Art (zugelassen sind jedoch Läufer und Vorlagen), Fahnen und Fahnenstoffe jeder Art, Herrenschirme und -stöcke, glatte schwarze Damenschirme, Kinderschirme, Gartenschirme. — Diese aufgeführten Waren können selbstverständlich auch während des Sommerschlußverkaufs im normalen Verkaufsgeschäft verkauft werden. Sie dürfen aber in keinem Falle unter dem Schlagwort Sommerschlußverkauf angeboten werden, müssen also in den Schaufenstern, Dekorationen von den für den Sommerschlußverkauf angebotenen Waren geschieden werden.

Auf Grund der allgemeinen Anordnung des Reichswirtschaftsministers über die Veranstaltung von Sommer- und Winterschlußverkäufen vom 14. Mai 1935 dürfen in Sommerschlußverkäufen neben Textilien und Bekleidungsgegenständen auch Schuhwaren zum Verkauf gestellt werden. Hier gelten die allgemeinen Bestimmungen dieser vorjährigen Anordnung.

Union Action-Gesellschaft für See- und Fluss- Versicherungen in Stettin

Gegründet 1857

Transportversicherungen aller Art

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

Zäher Aufbauwille

vereint mit fachlichem Können
schufen in wenigen Jahr-
zehnten aus der alten
„Feldmühle“ in Liebau i. Schl.
ein ausgedehntes Unter-
nehmen mit Weltgeltung.

Alle Verbraucherkreise
schätzen die Güte der vielfäl-
tigen „Feldmühle“-Erzeug-
nisse, die in 13 Werken von
über 9000 Gefolgschaftsmit-
gliedern hergestellt werden.

Zeitungsdruckpapier,
Tapetenroh papier,
Zellstoffpapier,
holzfreie u. holzhaltige
Druck- und Schreib-
papiere, Pergament-
ersatz, Echt Pergament,
Krepppapier,
Chromoerfahkarton,
Holzkarton,
Graukarton

Besonderheiten:

„Feldmühle
Special-Bank-Post“;

„Heliozell“
das glasklare Zell-
glas der Feldmühle



Feldmühle
Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft
Stettin

Preisgegenüberstellungen bei Ausverkäufen.

Zu der Frage der Preisgegenüberstellungen bei Ausverkäufen hat das Amtsgericht Leipzig vor einiger Zeit Stellung genommen. In dem betreffenden Urteil wird entschieden; daß es unzulässig ist und gegen die §§ 3 und 4 des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb verstößt, wenn ein Gewerbetreibender bei einem Ausverkauf, der zu herabgesetzten Preisen stattfindet, auf den Etiketten in einer dem Käufer erkennbaren Weise den Ausverkaufspreisen durchkreuzte Preise hinzufügt, die mit den letzten tatsächlichen Preisen nichts zu tun haben.

In der Urteilsbegründung geht das Amtsgericht davon aus, daß es dabei keine Rolle spielen kann, ob diese Preise vor längerer Zeit einmal tatsächlich gültig gewesen sind. Wenn eine Gegenüberstellung der Preise erfolgt, so muß dazu derjenige Preis herangezogen werden, der zuletzt unmittelbar vor dem Ausverkauf gültig war. Wird dem Ausverkaufspreis ein früher schon lange herabgesetzter Preis gegenübergestellt, so wird bei den Kunden damit der Anschein eines besonders günstigen Angebots erweckt. Denn das kaufende Publikum richtet seinen Einkauf nicht nur nach den Ausverkaufspreisen unter Berücksichtigung seiner Mittel, sondern gerade auch nach dem Unterschied, der zwischen dem Ausverkaufspreis und dem vor dem Ausverkauf gültigen Preis besteht. Je größer diese Differenz ist, für umso günstiger hält das Publikum das Angebot.

Der durchkreuzte Preis stellte im vorliegenden Fall daher eine unwahre Angabe dar, durch die auch der Anschein einer besonders preiswerten Einkaufsmöglichkeit erweckt wurde. Zur Frage der Gegenüberstellung von Preisen aus

Daraus ergibt sich, daß in diesen Fällen für die Aufstellung eines Automaten der Nachweis der erforderlichen Sachkunde Anlaß von Preisherabsetzungen hat auch der Sonderausschuß zur Regelung von Wettbewerbsfragen im Einzelhandel einmal gutachtlich Stellung genommen. Der Sonderausschuß hat dabei zum Ausdruck gebracht, daß, soweit solche Preisvergleiche überhaupt vorgenommen werden können, die neuen Preise nur mit den unmittelbar vorher im Geschäft geforderten verglichen werden dürfen und auch nur dann, wenn die früheren Preise im Geschäft nicht über den in anderen Geschäften üblichen lagen.

Automaten und Einzelhandelsschutzgesetz.

In Einzelhandelskreisen herrscht noch vielfach Unklarheit darüber, inwieweit die Vorschriften des Einzelhandelsschutzgesetzes auch bei der Aufstellung von Automaten beachtet werden müssen. Dazu ist darauf hinzuweisen, daß die Aufstellung eines Automaten, die nicht in Verbindung mit einer bereits bestehenden Einzelhandelsverkaufsstelle erfolgt, als Eröffnung einer neuen Verkaufsstelle anzusehen ist. Dies beruht auf der Vorschrift des Einzelhandelsschutzgesetzes, wonach unter einer Einzelhandelsverkaufsstelle alle Räume zu verstehen sind, in denen Waren gewerbsmäßig zum Verkauf an den letzten Verkäufer feilgehalten werden und die zu diesem Zweck jedem Kauflustigen zugänglich sind. Ist auf Grund dieser Bestimmung die Aufstellung eines Automaten als Errichtung einer Verkaufsstelle anzusehen, so findet auch das Gesetz zum Schutze des Einzelhandels Anwendung. Die Aufstellung eines Automaten in räumlicher Trennung vom Laden ist demnach genehmigungspflichtig; die Genehmigung darf nur bei Vorliegen der vom Einzelhandelsschutzgesetz geforderten Voraussetzungen erteilt werden.

Pommersche Bank

Aktiengesellschaft Stettin

Aktienkapital und Reserven 3 Millionen Reichsmark

**Anklam - Cammin - Greifenberg - Greifswald - Köslin - Kolberg
Neustettin - Schlawe - Stolp - Stralsund - Swinemünde - Treptow a. Rega**

**Gewährung von vertretbaren Wirtschaftskrediten / Führung laufender
Konten / Annahme von Spargeldern / Vermögensverwaltung / Beratung
bei Kapitalsanlage**

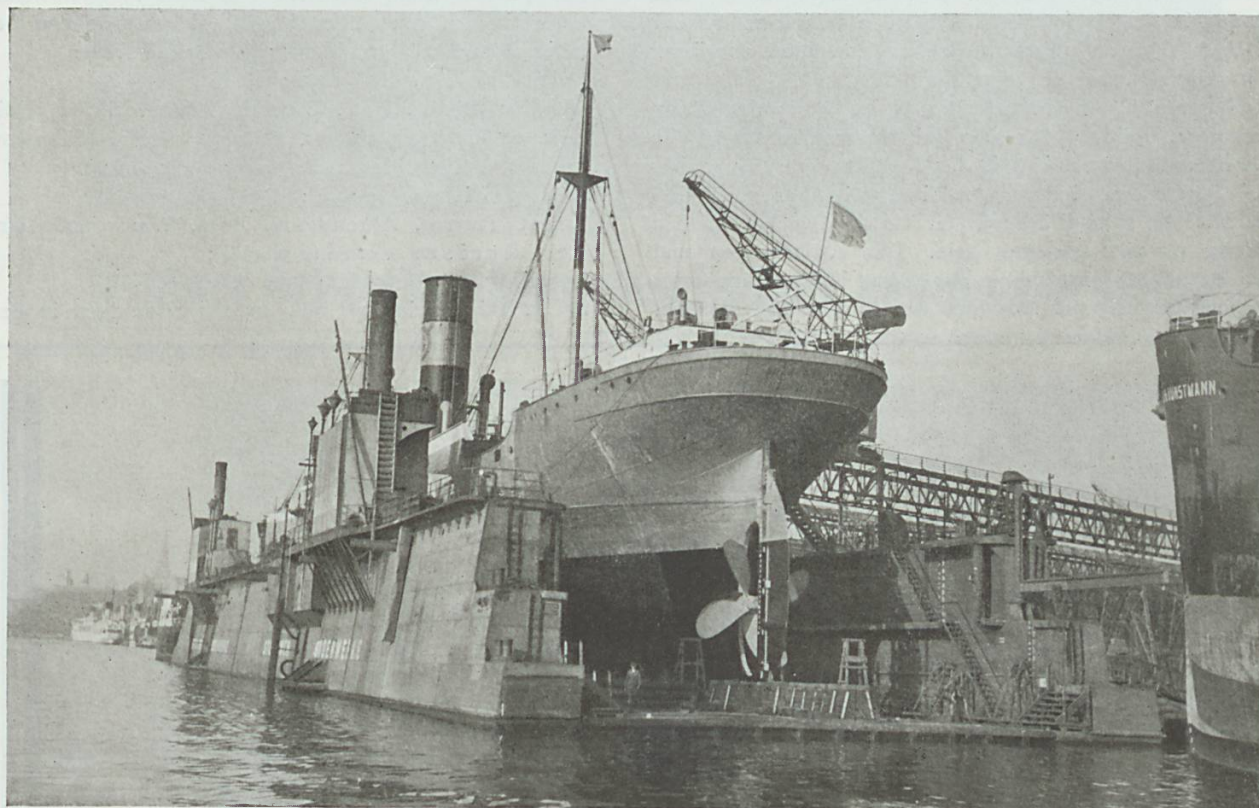
Stettiner Oderwerke

**Aktiengesellschaft für Schiff- und Maschinenbau
Stettin**

Postanschrift: Stettin-Grabow
Fernsprecher: 25651



Drahtanschrift: Oderwerke Stettin
Scotts-Code / Mosse Code



Schiffsreparaturen, Schwimmdocks, Maschinenreparaturen, Eisen- und Metallgießerei

Frachtschiffe / Fahrgastschiffe / Eisbrecher / Motorboote

**Personen- u. Schleppdampfer
für Binnenwasserstraßen und Seen**

Dampfbagger bis zur höchsten Leistungsfähigkeit in besonders bewährten Typen
Dampfmaschinen und -Kessel jeder Art und Leistungsfähigkeit

und persönlichen Zuverlässigkeit vom Aufsteller erbracht werden muß. Würde der Geschäftsinhaber noch einen zweiten Automaten getrennt von seinem Laden aufstellen wollen, so müßte für diesen zweiten Automaten auch die Bedürfnisfrage geprüft werden, da dieser zweite Automat insgesamt bereits die dritte Verkaufsstelle des Einzelhandelsunternehmens darstellt und somit die Bestimmungen des Einzelhandelschutzgesetzes über Filialunternehmungen Anwendung finden.

In allen diesen Fällen, in denen die Aufstellung von Automaten die Errichtung einer neuen Einzelhandelsverkaufsstelle bedeutet, finden auch die Bestimmungen über Ladenschlußzeiten Anwendung. Das bedeutet, daß diese Automaten nur so lange offen gehalten werden dürfen, wie es in den entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen vorgeschrieben ist.

Verkauf während des Ladenschlusses.

Viele Geschäftsinhaber glauben, daß es möglich sei, daß der Kunde die Waren wochentags bestelle und sonntags nur abhole. Das Oberlandesgericht Breslau entschied zu dieser Frage in einem Prozesse folgendermaßen:

Begrifflich umfaßt der Gewerbebetrieb im Sinne der Sonntagsruhevorschrift des § 41 a der Reichsgewerbeordnung alle diejenigen Handlungen, die mit der Ausübung des Gewerbes überhaupt verbunden sind, mögen sie unmittelbar oder bloß mittelbar auf die Herbeiführung des Gewinnzweckes, dessen Realisierung es gilt, gerichtet sein. Das Aushändigen und Bezahlen der Ware fällt daher ebenso gut in den Kreis des Gewerbebetriebes wie der Abschluß des Kaufvertrages selbst.

Das Gesetz gibt keinerlei Anhalt dafür, daß die einzelnen zur Verwirklichung des Geschäftszweckes vorgenommenen Handlungen unterschiedlich zu behandeln wären. Der Verkäufer macht sich somit strafbar, wenn er vor Beginn der Sonntagsruhe eingekaufte Waren nach Beginn der Ruhe aushändigt und sich bezahlen läßt.

Neuregelung des Sonntagsverkaufs in Badeorten.

Auf die nachfolgend abgedruckte Bekanntmachung des Regierungspräsidenten, die im Regierungsblatt der Regierung Stettin, Jahrgang 1933 S. 197 abgedruckt ist, wird hingewiesen:

„Auf Grund der §§ 105 e und 41 a der Gewerbeordnung sowie der Richtlinien des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe vom 26. November 1924 bzw. den Erlaß vom 4. Juli 1930 gestatte ich hiermit unter Aufhebung meiner Bekanntmachung vom 27. Juni 1933 (Amtsblatt S. 170), betreffend Sonntagsverkauf in Göhren, Baabe, Saßnitz und Binz, daß in den offenen Verkaufsstellen, die ausschließlich oder überwiegend die nachstehend bezeichneten Waren führen, in folgenden Badeorten:

des Kreises Rügen:

Altefähr, Baabe, Binz, Breege, Göhren, Glowe, Juliusruh, Lohme, Lietzow, Putbus, Saßnitz, Sellin, Thiessow und der Ortschaften des Amtsbezirks Hiddensee,

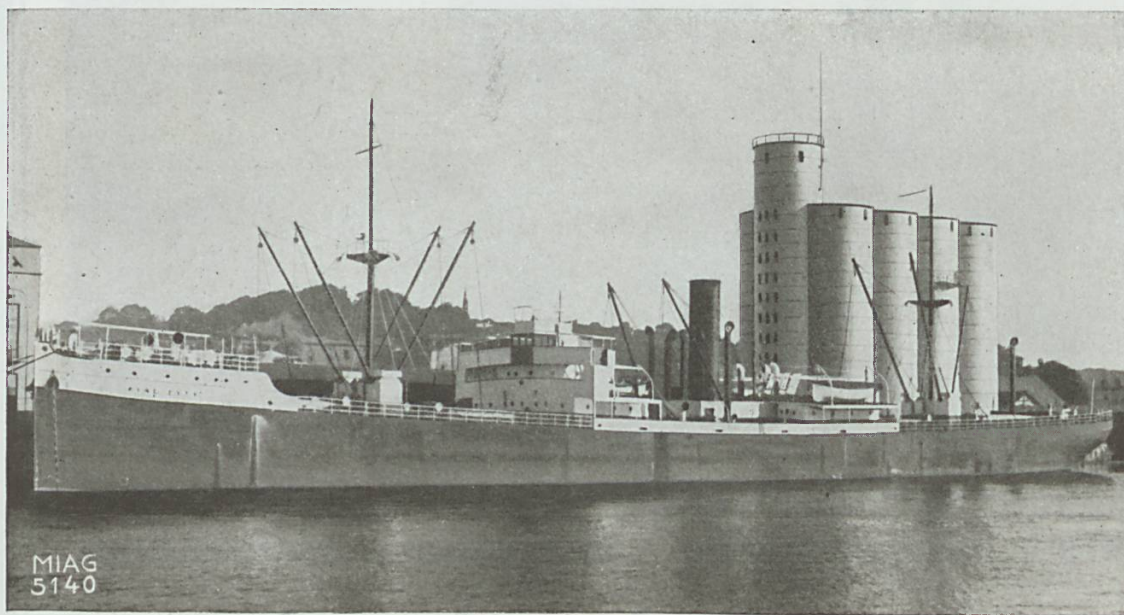
des Kreises Barth:

Zingst, Prerow, Ahrenshoop, Born, Wieck und Darß,

des Kreises Greifswald:

Lubmin,

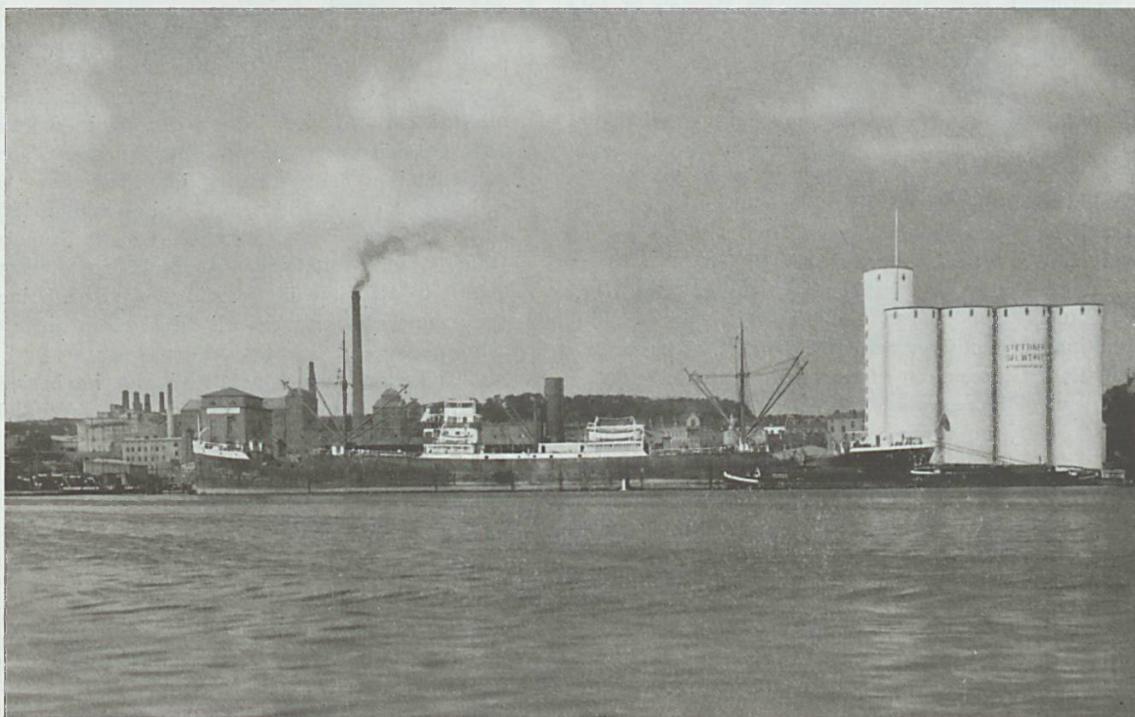
am 1. Pfingstfeiertage und an den Sonntagen in der Zeit



Stahlilo der Stettiner Oelwerke A. G., Züllchow

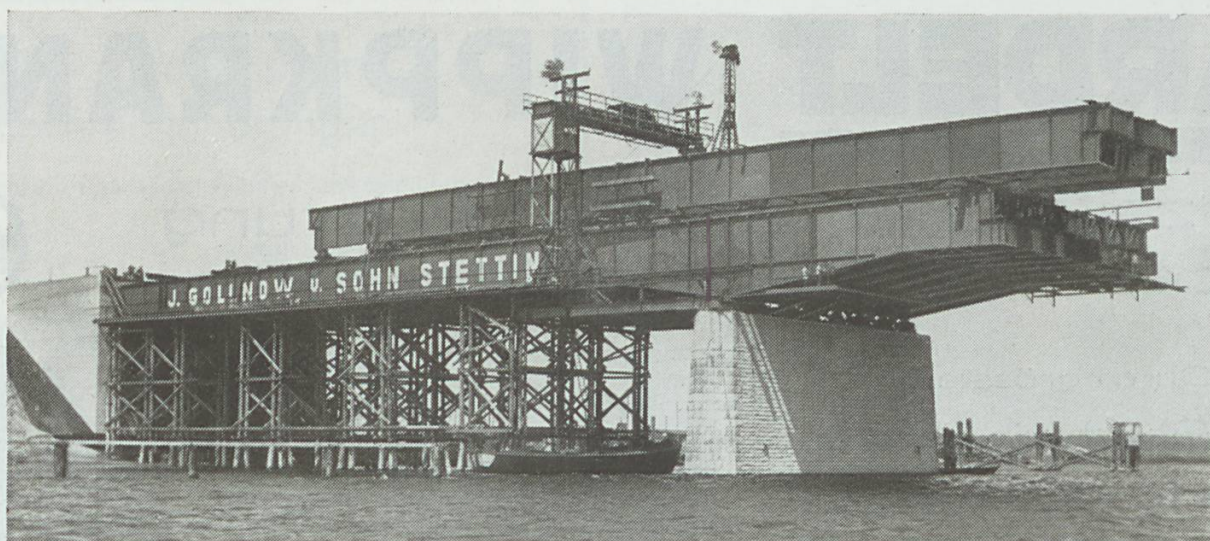
Nicht allein in Deutschland, in der ganzen Welt wird die Miag mit dem Bau bedeutender Speicher- und Silo-Anlagen beauftragt, weil Wirtschaftlichkeit und hohe Leistungsfähigkeit stets im besonderen Maße in Miag-Anlagen verkörpert sind.

MIAG BRAUNSCHWEIG



Stettiner Oelwerke von der Wasserseite

Stettiner Oelwerke Aktien-Gesellschaft, Zülchow b. Stettin



AUTOBAHNBRÜCKE ÜBER DIE ODER BEI STETTIN

J. GOLLNOW U. SOHN

STAHLBAU



STETTIN

vom 1. Juni bis 31. August j. Js. eine Beschäftigung von Gehilfen, Lehrlingen und Arbeitern und im Betrieb in folgendem Umfange zulässig ist:

1. für den Verkauf von frischem Fleisch von 7,30 bis 9,30 Uhr,

2. von Roheis, Milch, Bäckerei, Feinbäckerei- und Konditorwaren, Feinkostwaren, von frischem Gemüse und frischen Fischen von 11 bis 13 Uhr, in Binz 10 bis 12 Uhr, in Sellin 8,30 bis 10,30 Uhr, in Göhren 11,30 bis 13,30 Uhr und in Putbus von 7 bis 9 Uhr.

3. von geräucherten Fischen von 17 bis 19 Uhr,

4. von Zeitungen und Zeitschriften von 16 bis 18 Uhr, in Prerow von 17 bis 19 Uhr, außerdem in Binz, Sellin und Göhren in der Zeit von 9 bis 11 Uhr vormittags,

5. von Obst, Bade-, Andenken-, Luxusartikeln, Tabakwaren, Süßigkeiten, und Blumen von 11 bis 13 Uhr, in Sellin 8,30 bis 10,30 Uhr, in Göhren 11,30 bis 13,30 Uhr und außerdem in allen Orten außer Binz, Putbus und Saßnitz von 16 bis 19 Uhr, in Binz von 10 bis 13 Uhr und 17 bis 19 Uhr, in Putbus von 7 bis 9,30 Uhr und 11 bis 13 Uhr, in Saßnitz von 11 bis 16 Uhr.

Die unter 5 genannten Waren dürfen auch am 2. Pfingstfeiertage in den offenen Verkaufsstellen während der oben erwähnten Stunden feilgeboten werden.

Arbeitnehmern, die länger als zwei Stunden beschäftigt werden, ist zum Ausgleich ein Nachmittag in der Woche freizugeben.

Ferner gestatte ich auf Grund des § 10 der Verordnung über die Regelung der Arbeitszeit der Angestellten vom 18. März 1919 in Verbindung mit § 14 der Verordnung

über die Arbeitszeit in der Fassung vom 14. April 1927 und auf Grund des Erlasses des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe vom 26. April 1927, daß werktäglich die offenen Verkaufsstellen vom 1. Juni bis 31. August j. Js. bis 20 Uhr geöffnet sein dürfen. Den Geschäftsinhabern wird jedoch die Bedingung auferlegt, daß den beschäftigten Angestellten Pausen von mindestens zweistündiger Gesamtdauer innerhalb der Arbeitszeit gewährt werden. Ferner muß zwischen den Arbeitsschichten eine ununterbrochene Ruhezeit von 11 Stunden liegen. Die Dauer der gesetzlichen regelmäßigen werktäglichen Arbeitszeit darf nicht überschritten werden. Eine Ausdehnung der gesetzlichen Arbeitszeit wird durch diese Genehmigung nicht gestattet.

Nachstehende Ausnahmegewilligung ist in jedem Betriebe, der von ihr Gebrauch macht, zum öffentlichen Aushang zu bringen.

Stettin, den 21. Juli 1933."

Verkehrswesen

Eisenbahn-Güterverkehr*)

a) Deutsche Tarife.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A.

Zum vorgenannten Tarif tritt mit Gültigkeit vom 15. Juni 1936 der Nachtrag VI in Kraft.

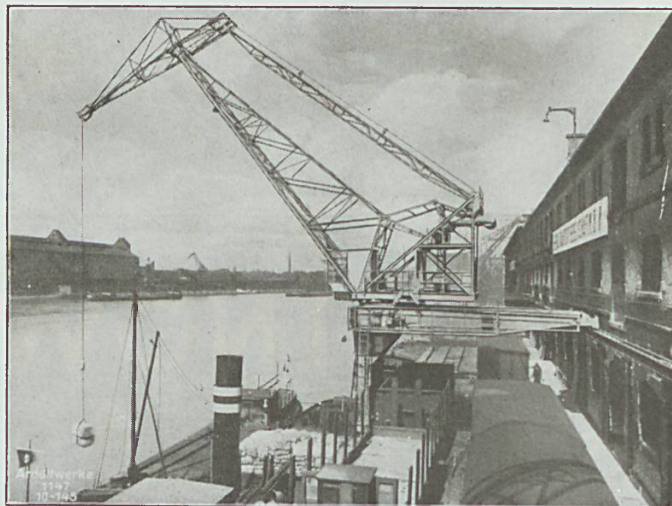
*) Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, das allen Interessenten für Auskünfte in Eisenbahntarifangelegenheiten gegen geringe Gebühr zur Verfügung steht.

ARDELT WIPPKRANE

für zeitgemäße Güterförderung
in See- und Binnenhäfen



Durch grösste
Geschwindigkeiten
Höchstleistungen
und daher
kürzeste Liegezeit
der Schiffe



ARDELTWERKE G. M. B. H.
EBERSWALDE

„Silesia“

Schiffahrts-Gesellschaft
m. b. H.

Maltsch a./O. (Schles.)

Fernruf Nr. 64 und 107

Vertretungen:

Cosel-Oderhafen O/S.
Fernruf Nr. 227

Fürstenberg a./O.
Fernruf Nr. 239

Umschlag und Wasserver-
frachtung von Massengütern
jeglicher Art,
insbesondere Kohlen u. Koks

Schiffs-, Ladungs- und Fracht-Versicherungen

übernimmt zu günstigen Prämien und Bedingungen die

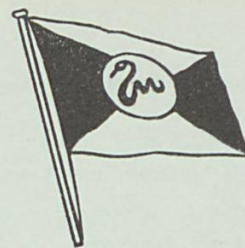
Mannheimer Versicherungsgesellschaft

Mannheim, Zweigniederlassung

Lloyd - Breslau

Breslau 18, Derfflingerstr. 4, Telefon 81051

A u ß e r d e m : Haftpflicht-, Unfall-, Feuer-,
Einbruch-, Diebstahl-, Auto-, Lebens- und
sämtliche anderen Versicherungen übernimmt
gleichfalls die Mannheimer Versicherungs-
gesellschaft, Filialdirektion Emil Heß,
Breslau 18, Derfflingerstr. 4, Telefon 81051



Midgard

Deutsche Seeverkehrs A.G.

Stettin

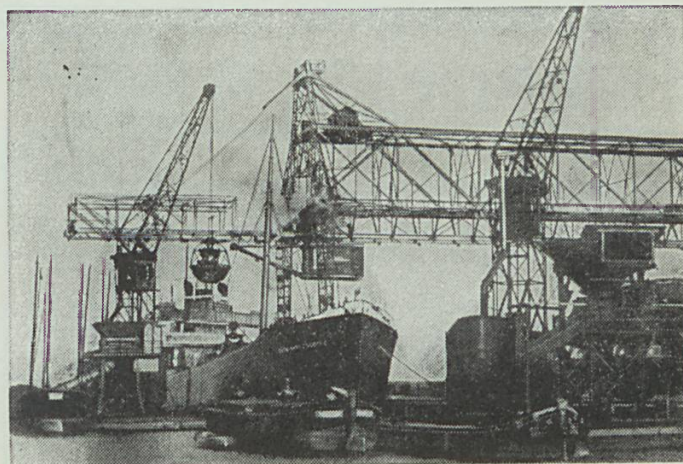
und

Swinemünde

*Schiffsmakler, Befrachtungen,
Stauerei, Havarie-Agenten*

Telefon: 36700

Telegramm: MIDGARD.



Eigene Umschlagstelle in Stettin

*In- und ausländische
Industrie- und Bunkerkohlen
Betriebsstoffe, Schmieröle*

Hugo Stinnes G. m. b. H.

STETTIN-SASSNITZ

Telegramm-Adresse: Stinnesugo

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1936 an tritt der Nachtrag VII in Kraft.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

In den **Ausnahmetarifen**

- 14 B 17 (Mineralschmieröle usw.) und
14 A 1 (Butan usw.)

wurde die Geltungsdauer längstens bis 31. Mai 1937 verlängert.

Der **Ausnahmetarif 18 B 16 (Handelsklasseneier)** wurde zum 1. Juni 1936 mit geänderten Anwendungsbedingungen unter gleichzeitiger Verlängerung der Geltungsdauer bis 31. Mai 1937 neu herausgegeben.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Zum direkten Tarif, Anhang zu Teil I, Teil III Heft A, B und C, Teil IV, (Heft A und B wurde mit Gültigkeit vom 1. Juni 1936 der Nachtrag I herausgegeben.

Zum gleichen Zeitpunkte wurde unter Aufhebung des bisherigen Heftes, Teil V, Heft A neu herausgegeben.

c) Verschiedenes.

Kursänderungen. Im Verkehr mit nachstehenden Ländern wurden die Kurse ab 1. Juni 1936 wie folgt festgesetzt:

Verkehr mit	a) Erhebungskurs	b) Versandüberweisungskurs
Dänemark	1 Kr. = 56 Rpf.	1 RM. = 1,81 Kr.
England	1 engl. Pfd. = 1241 Rpf.	1 RM. = 0,081 engl. Pfd.
Frankreich	1 Fr. = 16,4 Rpf.	1 RM. = 6,11 Fr.
Italien	1 Lira = 19,5 Rpf.	1 RM. = 5,13 Lire
Norwegen	1 Kr. = 63 Rpf.	1 RM. = 1,61 Kr.
Schweden	1 Kr. = 64 Rpf.	1 RM. = 1,57 Kr.
d. Tschechoslowakei	1 Kr. = 10,3 Rpf.	1 RM. = 9,74 Kr.

Post, Telegraphie

Zweite Sommerausgabe 1936 des Reichskursbuchs.

Einige Tage vor dem 1. Juli erscheint die zweite Sommerausgabe des erheblich verbilligten Reichskursbuchs (Große Ausgabe) mit den Fahrplänen nach dem neuesten Stande für die Eisenbahn-, Luftverkehr- und Dampfschiffverbindungen Deutschlands und der fremden Länder. Alle in Deutschland verkehrenden Züge mit Bahnposten sind besonders gekennzeichnet. Der Verkaufspreis beträgt nur 3,50 Rm. Daneben ist die billige „Kleine Ausgabe“ des Reichskursbuchs (ohne fremde Länder) zum Preise von 2,50 Rm. erhältlich. Den Beziehern des Reichskursbuchs wird gegen Rückgabe des diesem beiliegenden Gutscheins das Kraftpostkursbuch zum Vorzugspreis von 50 Rpf. geliefert.

Bestellungen nehmen schon jetzt alle Postanstalten, die Bahnhöfe der Reichsbahn sowie auch Buchhandlungen und Reisebüros entgegen. Baldige Bestellung wird empfohlen, weil

Städtische Hafen- u. Lagerhaus Verwaltung Glogau

Telefon: Sammelnummer Glogau 1827
Postanschrift: Glogau 2, Schließfach 4
Waggonanschrift: Glogau, Winterhafen
Stückgutanschrift: Station Glogau

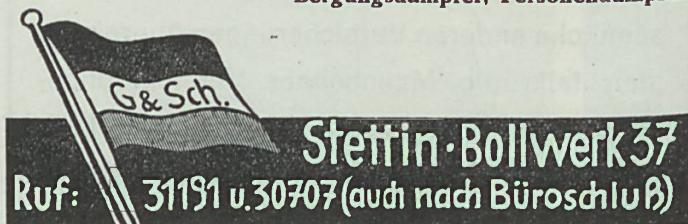
Spedition, Lagerung, Schifffahrt Verzollung, Orderlagerscheine Hafenbetrieb

Moderner eigener Umschlag-
hafen mit elektrischen Kränen.
Speicher mit direktem Gleis-
und Wasseranschluß.



Das Spezialgeschäft für Massenladungen nach allen Plätzen der Elbe, Havel, Oder, Warthe, Netze usw., sowie nach pommerschen Haff- und Küstenplätzen. — Kahngestellung für Lagerungen aller Art. — Prompte Ausführung von Bugsier- und Schlepparbeiten im Hafen und nach allen Stationen der ostdeutschen Wasserstraßen. — Vermietung eigener Dampfer und Motorschiffe für Vereinsfahrten und Schulausflüge.

**Eigener Dampfer- und Kahnpark,
Bergungsdampfer, Personendampfer.**



Reinhold Kühnke, Steffin

gegr. 1875

Fernspr. 30113, 30585

**Flußschiffsreederei
Spedition**

Bunkerkohlen

in Stettin und Hohensaaten

Ein neuer deutscher Rohstoff für die Nahrungsmittel-Industrie

In dem Augenblick, da ausländischer Fleischextrakt als Grundstoff für die Herstellung von Suppenerzeugnissen jeder Art, sowie zur Verwendung im Kleinhaushalt und in Großküchenbetrieben infolge des Devisenmangels knapp zu werden beginnt, präsentiert die Stettiner Hefeindustrie nach über zehnjähriger wissenschaftlicher und praktischer Vorarbeit als Ersatz für Fleischextrakt deutschen, vitaminhaltigen

Hefe-Extrakt.

Dieser Hefe-Extrakt ist jedoch kein einfacher „Ersatz“ für Fleischextrakt, sondern ein Erzeugnis eigener Art von besonderem Wert. Hefe-Extrakt ähnelt geschmacklich und im Aussehen dem besten Fleischextrakt. In stofflicher Hinsicht hat Hefe-Extrakt gewisse Vorzüge, z. B. durch hohen Gehalt an Vitamin B, an Tryptophan, an organischem Phosphor u. a. — Die Verwendung von Hefe-Extrakt ist entschieden zu begrüßen, da sie der Hebung des Absatzes inländischer Erzeugnisse und der Ersparung von Devisen dient. Auch vom Standpunkt der Lebensmittel-Kontrolle und der Gesundheitsfürsorge werden keine Bedenken erhoben. — Hefe-Extrakt wird daher bei der Herstellung schmackhafter, appetitanregender Speisen nicht nur für Gesunde, sondern auch für Kranke und Genesende (Krankenhäuser) Verwendung finden.

Auskünfte u. Proben kostenlos u. unverbindlich durch:

OHLY'S EXTRAKT G.m.b.H., STETTIN 10

Hermann Riedel STETTIN

Getreidespedition

Verfrachtung / Umschlag

Versicherung

Lagerung in erstklassigen

Getreidespeichern

Moderne Trocknungs- u. Begasungsanlagen

Fernsprecher: Sammel-Nr. 35071 / Telegr.-Adr.: Speriedel

LANDSCHAFTLICHE BANK FÜR POMMERN

(Central-Landschafts-Bank)



STETTIN

Paradeplatz Nr. 40

Fernsprech-Sammel-Nr. 25421

Postscheck-Konto Stettin 1436

Körperschaft öffentlichen Rechts

Amtliche Hinterlegungsstelle für Mündelgelder

Ausführung aller bankmäßigen Geschäfte

Führung von Banksparkonten * Vermietung von Schrankfächern unter eigenem Verschuß der Mieter

sonst bei der beschränkten Auflage auf Lieferung nicht sicher zu rechnen ist.

Einziehen der Rundfunkgebühren.

Die Genehmigungsgebühr für eine Rundfunkempfangsanlage von monatlich 2 Rm. ist bestimmungsgemäß im voraus fällig. In den ersten Tagen jedes Monats findet sich der Brief- oder Landzusteller des zuständigen Postamts in der Wohnung des Rundfunkteilnehmers ein, um die Gebühr gegen Aushändigung einer Bescheinigung in Empfang zu nehmen.

Wenn die Einziehung nicht möglich ist oder der Teilnehmer nicht angetroffen wird, muß ein zweiter Einziehungsversuch gemacht werden. Bleibt auch dieser erfolglos, wird ein Benachrichtigungszettel mit der Aufforderung, die Gebühr am Schalter des zuständigen Postamts zu entrichten, hinterlassen. Leider hat sich bei vielen Rundfunkteilnehmern die Gewohnheit herausgebildet, den Zusteller aus verschiedenen Gründen immer wieder auf einen weiteren Tag zu vertrösten. Um den Teilnehmern in seinem Bezirk entgegenzukommen, übernimmt der Zusteller meistens die mit den weiteren Einziehungsversuchen verknüpfte Mehrarbeit freiwillig; sie bedeutet aber für ihn eine erhebliche und eigentlich unnötige Mehrbelastung.

Für eine glatte Abwicklung des Einziehungsgeschäfts und, um den Teilnehmern den Weg zum Postamt und u. U. das mit Kosten verbundene Verwaltungszwangsverfahren zu ersparen, empfiehlt es sich dringend, die Rundfunkgebühr in der Einziehzeit stets für den Zusteller abgezahlt bereit

zu halten und ihm seine Dienstobliegenheiten nicht unnötig durch fortgesetztes Hinausschieben der Zahlung zu erschweren.

Devisenvorschriften für den Postverkehr.

Nach den neuen Vorschriften der Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung ist die Freigrenze von 10 Rm. für gewisse weitere Zahlungszwecke aufgehoben worden. Wer Zahlungen innerhalb dieser Freigrenze nach dem Ausland leisten will, muß fortan eine vorgedruckte „Devisenrechtliche Erklärung“ unterschreiben, daß die Zahlung aus seinen eigenen Mitteln erfolgt und daß sie keinem der in der „Erklärung“ aufgeführten Zwecke dient, für die eine Ausnutzung der Freigrenze verboten ist. Den Zahlungszweck muß der Absender in der „Erklärung“ angeben; das Formblatt hat er in Uebereinstimmung mit der Unterschrift in seinem gleichzeitig vorzulegenden Reisepaß zu unterschreiben. Ein Formblatt zur devisenrechtlichen Erklärung erhält der Postbenutzer kostenlos bei jedem Postamt. Von Postagenturen und Poststellen werden diese Formblätter nicht vorrätig gehalten, bei Bedarf werden sie beim zuständigen Postamt angefordert.

Postagenturen und Poststellen nehmen Zahlungen nach dem Ausland, und zwar sowohl genehmigungsfreie als auch genehmigungspflichtige, nicht mehr selbst an. Sie übersenden jedoch die bei ihnen eingereichten Auslandspostanweisungen oder Wertsendungen — bei Freigrenzenzahlungen mit dem Reisepaß und der devisenrechtlichen Erklärung des Einzahlers, bei genehmigungspflichtigen Zahlungen mit der Devisengenehmigung oder -bescheinigung — dem zuständigen Postamt zur Prüfung und

Hautz & Schmidt

Stettin und Hamburg

G e g r ü n d e t 1 8 7 2

Spedition · Lagerung · Versicherung
Spezialverkehre für Heringe, Malz, Papier,
Kartoffelfabrikate, Holz, Zellulose usw.

Transporte von und nach dem Rhein, Belgien
und Holland.

Eigene eiserne Leichterfahrzeuge. Eigene große,
am Wasser gelegene Lagerräume.

Stettin: Hansahaus
Telegr. - Adr.: Hautzhus
Fernsprecher: 35011

Hamburg: Sprinkenhof
Telegr. - Adr.: Hautzspedition
Fernsprecher: 327258

Franz Fobke

Stettin u. Swinemünde

Makler für See- und Binnenschifffahrt

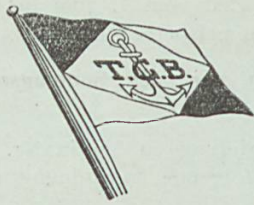
Telegr.-Adr.: FRACHTENMARKT STETTIN

Fernsprecher: STETTIN: Samm.-Nr. 25951

SWINEMÜNDE: Nr. 2057

**Regelmäßiger Güterverkehr
nach BERLIN, Oder, Elbe,
östlichen Wasserstraßen,
Haffstationen und Rügen**

Befrachtungen nach allen Plätzen der Nord- und
Ostsee und dem Rhein.



Transport-Genossenschaft zu Berlin

Berlin C, Neue Friedrichstr. 3
Geschäftsstelle Stettin
Mönchenbrückstraße 4

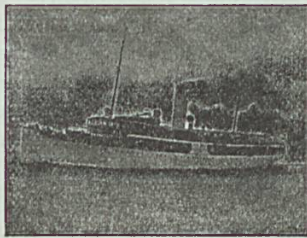
e. G. m. b. H.

Schiffsbetrachtung und Schleppgeschäft

Fernsprecher 30605 u. 32432

Massenverladungen nach und von allen Plätzen der Elbe, Oder, Warthe und Netze, ebenso nach den Haff-, Peene- und Boddenstationen, Kahngestellung für Güter aller Art zur Fahrt oder Lager. Anzahl der Mitglieder ca. 2000 mit ebensovielen Fahrzeugen in einer Größe von 220 bis 800 to pro Fahrzeug.

Anzahl der Tonnage ca. 1000000 Tons



Von Stettin an die Ostsee

mit den größten und schönsten Schnelldampfern der Rügenlinie

„Rugard“, „Hertha“, „Odin“, „Frigga“.

Im Sommer tägliche Fahrten nach

Swinemünde • Heringsdorf • Zinnowitz

Insel Rügen • Bornholm • Kopenhagen

Abfahrt: von Stettin 11⁰⁰ Montags, Mittwochs, Freitags ab 3. VI., ab 20. VI. werktätig in beiden Richtungen, Sonntags außerdem Sonderfahrt um 2⁴⁵ früh ab 7. VI.

Ermässigte Urlaubs-Rückfahrkarten

Illustrierte Prospekte und nähere Auskünfte durch

Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J.F. Bracunlich G. m. b. H. / Stettin

Bollwerk 1 b.

Liegestelle und Fahrkartenausgabe: vor Mitte Hakenterrasse.

Tel. 20030 u. 21415

dazu Seedienst Ostpreußen: Kiel / Travemünde—Warnemünde—Binz—Swinemünde—Zoppot—Pillau—Memel—Libau—Reval—Helsingfors.

Oppelner Verlade- u. Lagerhaus-Gesellschaft

Albert Koerber m. b. H., Oppeln

Telegrammanschrift: Hafenlager

Gegr. 1826

Fernsprech-Sammelnummer 3431

Schiffahrt / Spedition / Umschlag / Lagerung

Eil-Motorkahn-Verkehre

weiteren Behandlung. Den Paß oder die nicht voll ausgenutzte Devisengenehmigung oder -bescheinigung erhält der Absender g. F. in gebührenfreiem Einschreibbrief zurück. Will er die Einsendung dieser Papiere vermeiden, so muß er die Zahlung unmittelbar bei einem Postamt vornehmen oder vornehmen lassen.

Postscheckkunden, die aus ihrem Postscheckkonto unter die Devisenfreigrenze fallende Ueberweisungen oder Barzahlungen leisten, die Einsendung ihres Reisepasses an das Postscheckamt aber vermeiden wollen, können den Auftrag mit dem Reisepaß und der devisenrechtlichen Erklärung ebenfalls einem Postamt zur Eintragung des Vermerks vorlegen oder vorlegen lassen. Im Verkehr mit dem Ausland dürfen künftig auch inländische Scheidemünzen nicht mehr versandt werden.

Verschiedenes

Konsulatsnachrichten.

Nach Mitteilung des Oberpräsidenten, Stettin, ist das Königlich Britische Konsulat in Berlin in ein Generalkonsulat umgewandelt worden. Der Leiter Georg Lyall ist zum Generalkonsul ernannt worden.

Ferner wird mitgeteilt, daß Herr Rudolf Galitz, zum kgl. Schwedischen Wahlvizekonsulin Saßnitz ernannt worden ist und das Reich am 15. Mai 1936 das Exequatur erteilt hat.

Adolf-Hitler-Spende.

Vom Kuratorium der Adolf-Hitler-Spende der deutschen Wirt-

schaft wird darauf hingewiesen, daß die Adolf-Hitler-Spende der deutschen Wirtschaft nicht der vom Reichs- und Preußischen Minister des Innern für die Zeit vom 1. Juni bis 30. September 1936 angeordneten Sammelsperre unterfällt.

Verordnung über die Ausnahmen von der Sonntagsruhe für Arbeiter und Angestellte.

Im Amtsblatt der Preußischen Regierung zu Stettin Nr. 22, ausgegeben den 30. Mai 1936 ist folgende Verordnung enthalten:

„Auf Grund von § 105 e der RGO. und der hierzu erlassenen Richtlinien des Herrn Reichsarbeitsministers vom 6. 12. 1934 bestimme ich folgendes:

1. In Einstellhallen für Kraftfahrzeuge (Garagen) und in Tankstellen ist die Beschäftigung von Arbeitern und Angestellten an allen Sonn- und Festtagen zulässig.
2. In Werkstätten für Kraftfahrzeuge ist die Beschäftigung von Arbeitern und Angestellten an allen Sonn- und Festtagen mit dem Abschleppen und Bergen beschädigter Fahrzeuge, mit dem Ein- und Ausfahren der Fahrzeuge, der Wiederherstellung der Fahrbereitschaft und mit der Abgabe von Betriebsstoffen, Ersatzteilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge zulässig.
3. In Brauereien, Betrieben zur Herstellung von Mineralwässern und Limonaden, in Bierniederlagen, Flaschenbier- und Mineralwasserhandlungen ist die Beschäftigung von Arbeitern und Angestellten zur Belieferung der Kundschaft bei öffentlichen Festen und bei unerwartetem Witterungswechsel an allen Sonn- und Festtagen in der Zeit vom 1. April bis zum 31. Ok-



Druckfachen

für Spedition und Schiffahrt

für Handel und Industrie

für Handwerk und Gewerbe

Buchdruckerei Fischer & Schmidt

Stettin, Gr. Wollweberstr. 13 · Fernsprecher 216 66



Rud. Christ. Gribel Stettin

Regelmäßige Frachtdampferlinien

zwischen **Stettin**

und allen hauptsächlich deutschen und ausländischen Häfen der Ost- und Nordsee.

Durchfrachten nach Binnenplätzen und Uebersee.
Dampfer für **Massentransporte** in der europäisch. Fahrt.
Spezialschiffe zur Beförderung von **langem Eisen**.
Dampfer mit **Kühlräumen** für Butter-Transporte usw.

Regelmäßige Passagierdampferlinien

zwischen

Stettin—Tallinn (Reval)—Helsingfors

Stettin—Tallinn (Reval)—Wiborg

Stettin—Wisby—Stockholm

Stettin—Riga

Wöchentliche Abfahrten in allen Richtungen.

Bequeme Gelegenheiten zu Rundreisen auf der Ostsee bei Benutzung obiger Linien.
Gesellschafts- und Pauschalreisen nach Finnland, Estland, Lettland, Schweden, Norwegen.

Auskünfte in allen Fracht- und Passageangelegenheiten sowie Fahrpläne durch die Reederei

Rud. Christ. Gribel, Stettin

Garantiemittel 1. 1. 1935:
39,2 Millionen RM.
Große Auslandsguthaben



Schadenzahlungen
1924—1934:
91,7 Millionen RM.

National-Versicherung Stettin

Ursprung 1845

Denkbar bester Versicherungsschutz

Feuer-Versicherung

Transport-Versicherung

Unfall-Versicherung

Haftpflicht-Versicherung

Kraftfahrzeug-Versicherung

Kombinierte Feuer- u. Einbruchdiebstahl-Haushalts-Versicherung

Lebensversicherung mit und ohne ärztliche Untersuchung

Besonders zeitgemäß: ABC-Versicherung über kleine Summen

Einbruchdiebstahl-Versicherung

Wasserleit.-Schäd.-Versicherung

Reisegepäck-Versicherung

Aufruhr-Versicherung

Bezirksdirektionen in den Großstädten — Agenturen an allen Plätzen Deutschlands
Leistungsfähige Vertreter noch an allen Orten gesucht.

Gustav Sehl

G. m. b. H.

Stettin

Fernsprecher Nr. 326 11, 326 12 — Königsplatz 15 am Stadttheater

Bunkerkohlen

Kohlen / Koks / Briketts / Anthracit

*Bündelbrikett in Holzpackungen
für Haushalt, Industrie und Gewerbe*

tober für die Höchstdauer von 4 Stunden zulässig. Die Beschäftigung ist in jedem Falle innerhalb 3 Tage der Gewerbeaufsichtsbehörde unter Angabe der beschäftigten Personen und der Dauer ihrer Beschäftigung anzuzeigen.

4. Im Milch- und Sahnegroßhandel ist die Beschäftigung von Arbeitern und Angestellten zur Belieferung von Schank- und Speisewirtschaften, Konditoreien und Milchhallen mit Flaschenmilch und Sahne in der Zeit vom 1. April bis zum 30. September bis 16 Uhr, in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 31. März bis 12 Uhr zulässig.

Die Beschäftigung in den unter Ziffer 1—4 benannten Betrieben und Anlagen wird an folgende Bedingungen geknüpft: Werden Arbeiter oder Angestellte an Sonn- und Festtagen

innerhalb eines Zeitraums von mehr als 3 Stunden beschäftigt, so ist die Ruhezeit so zu regeln, daß sie am nächsten Sonntag mindestens 18 Stunden oder alle 3 Wochen mindestens 36 Stunden, die einen vollen Sonntag umfassen müssen, von der Arbeit frei sind. Das gilt auch für Arbeiter und Angestellte, die durch die Beschäftigung am Besuch des Hauptgottesdienstes gehindert werden.

Soweit die Dauer der Beschäftigung des einzelnen Arbeiters oder Angestellten nicht nach Stunden begrenzt ist, darf sie 8 Stunden an einem Sonn- oder Festtag nicht überschreiten, falls nicht die besondere Art der Beschäftigung oder der Schichtwechsel eine Ueberschreitung dieser Grenze erfordert. Jugendliche Arbeiter, d. h. Arbeiter bis zu 16 Jahren, dürfen an Sonn- und Festtagen nicht beschäftigt werden.

Stettin, den 25. Mai 1936.

I.G.A. 954. 1345 II.

Der Regierungspräsident."

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincq, verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schoene, für den Anzeigenteil W. Winkelmann, alle in Stettin, Börse, Fernspr. 353 41.

I. Vj. 2816. Auflage dieser Nummer 5000.

Bezugspreis vierteljährlich 2,50 Reichsmark. — Anzeigen-Preisliste Nr. 5 a.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Aannahme: Stettin, Börse. Fernsprecher Sammel-Nr. 353 41. Die Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. Zahlungen auf das

Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Pommersche Bank A.-G.

Für nicht erbetene Zusendungen übernimmt der Verlag keine Verantwortung.

Deutsche öffentlich-rechtliche Versicherung

Pommersche Feuersozietaät Pommersche Provinzial- Lebensversicherungsanstalt

Stettin, Pölitzer Straße 1 — Fernruf 25441



Bieten zu niedrigen Beiträgen
und günstigen Bedingungen

Uneigennützigen Versicherungsschutz

Gas-Feuerstätten

für Härteglühöfen, Schmelzöfen, Tauchlötöfen, Lackieröfen, Hochtemperaturöfen, Schmiedeleuer, Lötereien, Druckereien, Glasbläsereien, Duraluminbäder, Plättanstalten, Hotels, Gastwirtschaften, Bäckereien, Fleischereien und andere mehr.

Rationelle Wirtschaft durch Gas!

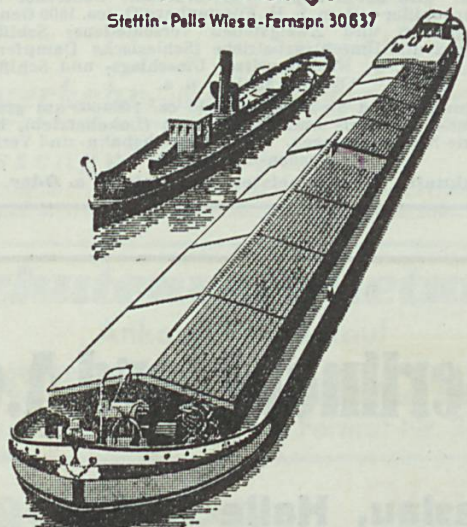
Kennen Sie unseren außerordentlich günstigen Gewerbetarif? Wir beraten Sie kostenlos und dienen Ihnen jederzeit ganz unverbindlich für Sie mit ausführlichen Voranschlägen.

Gasgemeinschaft Städtische Werke A.-G.

Stettin, Kleine Domstraße 20, Telefon 31909; Große Wollweberstraße 60/61, Telefon 30788; Jasenitzer Straße 3, Telefon 20797
Altdamm, Gollnower Straße 195, Telefon Altdamm 657; Finkenwalde, Adolf-Hitlerstraße 80, Telefon Altdamm 270
Greifenhagen, Fischerstraße 33, Telefon Greifenhagen 416; Stolzenhagen, Hermann Göringstraße 41, Telefon Stolzenhagen 43



Stettin - Pells Wiese - Fernspr. 30637



**Neubauten u. Reparaturen
von Fluss u. Küstenschiffen aller Art**
Elektr. Längs u. Queraufzüge für Schiffe bis 1000 t Eigengew

Provinzialbank Pommern

Oeffentlich rechtliche Bankanstalt

Die Bank für jeden Stand!

Gewährung von Krediten zur Arbeitsbeschaffung
Annahme von Spareinlagen

STETTIN, Luisenstraße Nr. 13

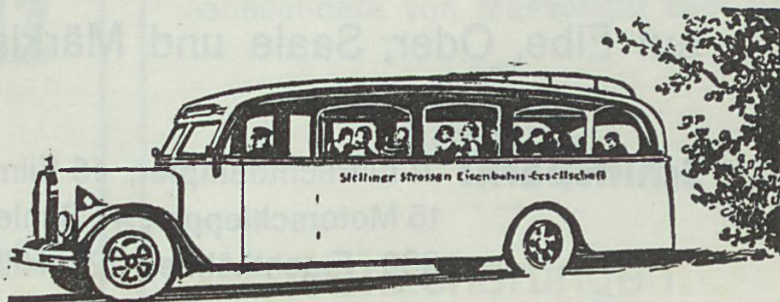
STOLP Pom., Kaufmannswall 6

STRALSUND, Alter Markt Nr. 4

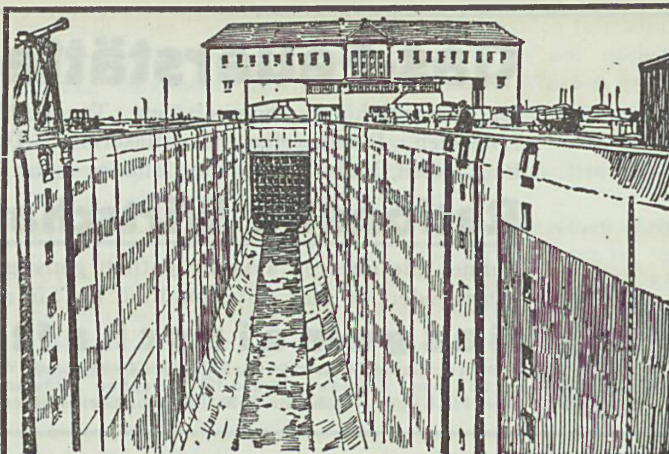
Ausflugsfahrten

mit der

**Stettiner
Straßenbahn**



BIALA



Fürstenberg a. O.

7200 Einwohner, Binnenschiffahrtshafen am Großschiffahrtsweg Oberschlesien nach Stettin, Berlin, Magdeburg, Hamburg und den westdeutschen Häfen. Einmündung des Oder-Spree-Kanals in die Oder, Zwillingschachtschleuse am Umgehungskanal für 1000-t-Kähne, 1929 eröffnet, Abstieg 14 m tief, Station der Bahnstrecke Berlin-Breslau; Kreuzung der Verkehrsstraßen Beeskow-Crossen/O. und Frankfurt/O.-Guben. Schiffswerften, Glasindustrie, Korbwarenfabrikation. Sitz der Dampfer-Genossenschaft Deutscher Strom- und Binnenschiffer e. G. m. b. H. Fürstenberg/O. (ca. 1500 Genossenschaftsmitglieder) und Zweigstellen verschiedener Schiffahrtsgesellschaften und Umschlagsbetriebe (Schlesische Dampfer Co.—Berliner Lloyd A. G., Niederlausitzer Umschlags- und Schiffahrts-Kontor Mielenz u. a.

Städt. Industrie- und Siedlungsgelände ca. 1000000 qm groß mit städt. Hafen-, Speicher- und Gleisanlagen (Lokobetrieb), baureif für Industrie-Niederlassungen. Wasser-, Reichsbahn- und Verkehrsstraßen-Anschluß.

Auskunft: Bürgermeister Fürstenberg a. Oder.

Schlesische Dampfer-Co.—Berliner Lloyd A.G.

Hamburg, Berlin-Westhafen, Breslau, Halle/Trotha, Magdeburg, Stettin, Havelberg, Tschicherzig, Glogau, Fürstenberg/Oder, Maltsch, Cosel/Oderhafen, Oppeln

EXPRESS-, EIL- und SCHLEPP-SCHIFFFAHRT

auf Elbe, Oder, Saale und Märkischen Wasserstraßen

Schiffspark: 21 Eilfrachtdampfer, 46 Eilmotorschiffe,
15 Motorschlepper, 47 Schleppdampfer,
330 Frachtkähne, 121 Hilfsfahrzeuge

Gustav Schulz

Stettin, Neue Königstraße 4

Fernsprecher Nr. 36302 und 36322

Reederei und Verfrachtungs-Geschäft
Regelmässige Dampfschiffsverbindung
Stettin—Bergland—Lübzin

Gestellung von
 Bugsier- und Bergungsdampfern, sowie Vermietung von
 Personendampfern für Vereinsfahrten und Schulausflüge

OSTREEDEREI

G.m.b.H.
 Hansahaus — Fernruf 31543 u. 31545

STETTIN

Regelmässiger

Eilverkehr zwischen **Stettin-Breslau**

Massengutverkehr

auf der Oder, in Verbindung mit der Elbe u. den Märkischen Wasserstraßen

Schutenvermietung

Ankauf — Verkauf

GEORG GADOW

Frauendorf i. Pom.

Fernruf Nr. 26760

Sie gewinnen,
wenn Sie ständig den
Nachrichtendienst des
OSTSEE-HANDELS lesen

Franz L. Nimtz

STETTIN, Bollwerk 1

Tel.: Sammelnummer 35081

Bunkerkohlen, Klarierungen
Reederei

C.KOEHN

Stettin-Bollwerk 10 (Baumhof)
 Ruf 30291-92-Tel-Adr: Schleppkoehn
 Gegr. 1873



Fritz & Johs. Brandenburg

Maschinenfabrik

Stettin, Unterwiek 11 Züllichow, Stadenstr. 6a
 Fernsprecher 36937 Fernsprecher 36876

Fabrikation von Kochherden, Lösch- und
 Ladeblöcken, Spannschrauben und
 Trossenwinden

Ausführungen von Schiffs- u. Kesselreinigungen

Wieler & Co.

Stettin

Beutlerstraße 10-12

Fernspr. Nr. 23344/45

Hamburg

Dovenhof

Fernspr. Nr. 322091

Telegr.-Adr.: Transwieler

Spedition u. Wassertransporte
 insbesondere von Massengut aller Art

Lagerung

Versicherungen

Der OSTSEE-HANDEL

*Die Wirtschaftszeitung
für das ostdeutsche Wirtschaftsgebiet
und die Ostseeländer*

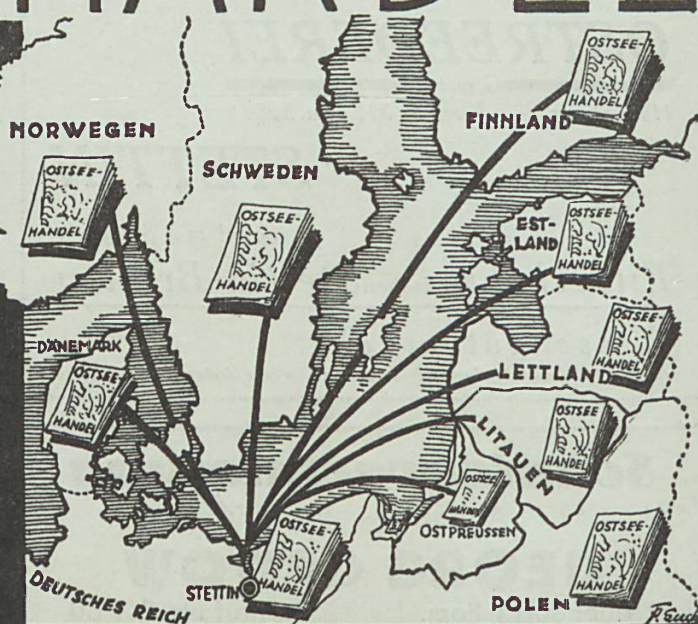
*erhilft Ihnen zu neuen
Geschäftsverbindungen!*

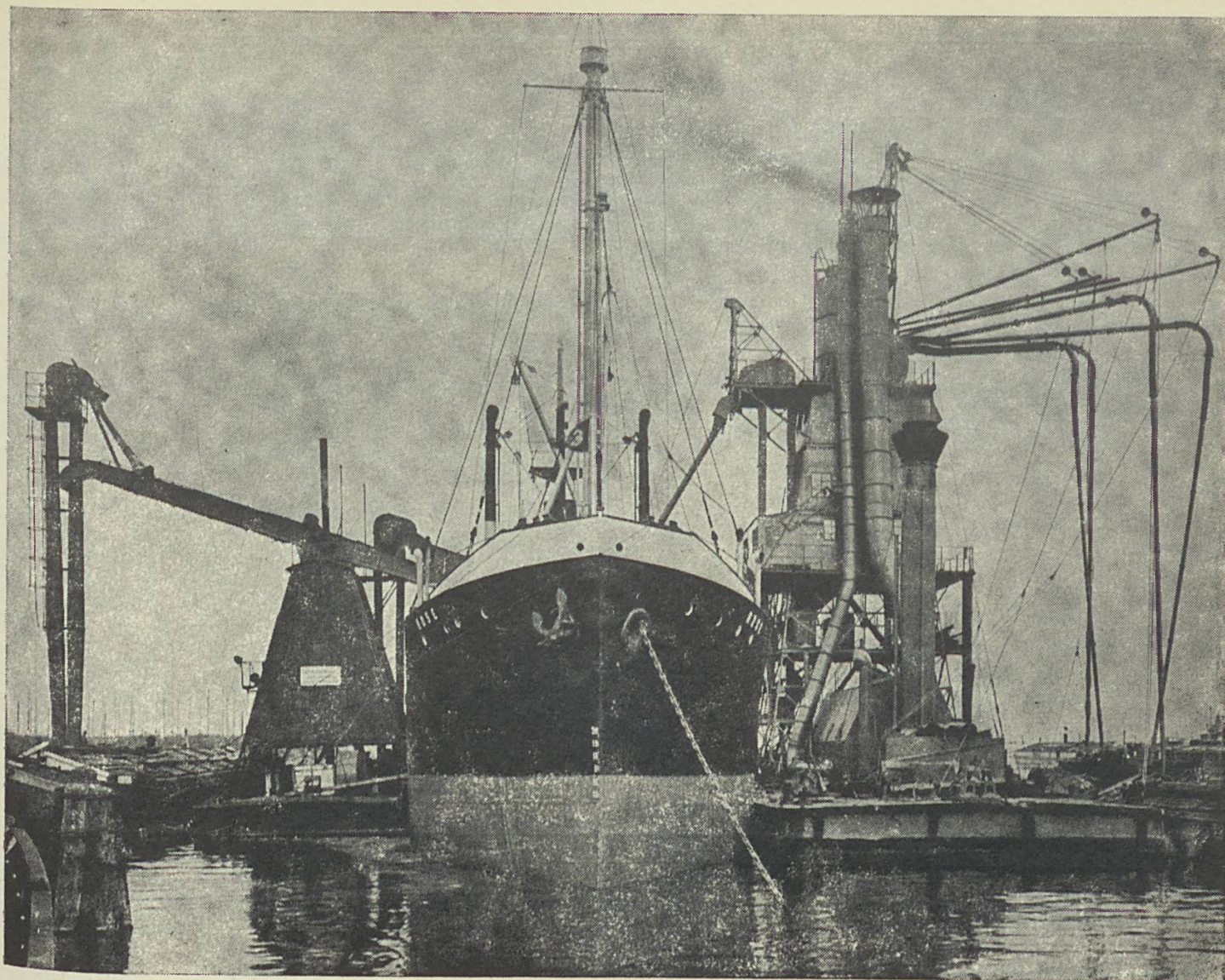
*Bedienen Sie sich seiner
für Ihre Werbung!*

*Er erscheint am 1. u. 15. jeden Monats
und kostet im Abonnement RM. 2,50
für das Vierteljahr.*

*Fordern Sie
Probe-Exemplar u. Anzeigentarif vom*

Baltischen Verlag G.M.B.H. Stettin-Börse





Billigster Getreideumschlag

aus Kähnen, Eisenbahnwagen, Speichern und Lagerräumen
in Seeschiffe und umgekehrt

1 schwimmender pneumatischer Getreideheber
200 to Leistungsfähigkeit stündlich

4 schwimmende Getreideheber
mit Leistungsfähigkeit bis zu 100 to stündlich

Amtliche Verwiegung, Reinigungs- u. Entstaubungsanlagen, Absackvorrichtungen

Die Elevatorenverwaltung
der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Fernsprecher 35341 und 34766

Deutschlands großer See- und Binnenschifffahrthafen an der Ostsee

Anschlußmöglich-
keit nach allen
Häfen der Welt

Eildampfer- u. Kahnverbindungen
mit allen Stationen des Oder-
gebietes und der anschließenden
Wasserstraßen

Niedrige Hafenabgaben

See- und Binnenumschlag
im Stettiner Hafen



STETTIN

Günstig gelegene Lager-
plätze und Grundstücke
aller Art für industrielle
und gewerbliche Unter-
nehmungen mit und ohne
Gleis- u. Wasseranschluß
zu vermieten oder zu
verkaufen.

140 Hebezeuge von 1-40 t
Kühlanlagen

Getreide-Großanlagen

Eigene Hafenbahn

Hafengesellschaft Stettin-Freihafen