



Wie Wodet

Frühmanns w. d. d. e.
od. Dr. Han. Bernatta
2. Jeleney Song

Jul 31/8 1946

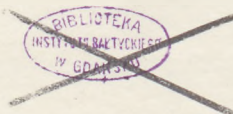
OL Inst. Batt.

Br



1101006775

413897



Der Strom des deutschen Ostens

Glitzernde Ströme an Bergen vorüber, durch Wälder und Fluren, prächtig strömende Flüsse durch gesegnete Felder, Städte am Strom mit ragenden Türmen: solche Landschaftsbilder gehören zum Reichtum Deutschlands.

Vom unbekanntem Strome wollen wir sprechen, von der Oder, dem Strome des deutschen Ostens. Es mag ein Zauber in seinem Unbekanntsein liegen, aber auch eine Gefahr; denn Deutschland soll sich jedes einzelnen seiner Werte immer aufs neue wieder bewußt sein und soll sie hegen und halten.

Wissen wir, daß die Oder der längste deutsche Strom innerhalb des Reichsgebietes ist, daß 21 Nebenflüsse seinen Lauf zum großen Strome verstärken? Ist es bekannt, daß er in seiner Urkraft bis vor wenigen Jahren der unbändigste, in seiner Schönheit aber heute noch der naturhafteste unter allen deutschen Strömen ist? Von der Verbundenheit des Menschen mit diesem Strome des deutschen Ostens werden wir hören, von den Zeiten, da er mit Einbäumen befahren wurde, bis zu unseren Tagen, da Dampfschiffe und Motorkähne auf seinen Wellen Lasten zu Berg und zu Tal führen.

Als die große Wasserstraße der Ein- und Ausfuhr und im Netz der deutschen Ströme, als Verkehrsweg zwischen den Staaten und als Partner der Donau im großen Kanalproblem des europäischen Südostens werden wir die Oder betrachten. Sehen werden wir aus diesen Blättern, wie die großen Werke der Technik in der Gegenwart diesen naturhaften Strom gebändigt und ihn zum Segen eines großen deutschen Raumes gemacht haben. Schlesiens Wasserwirtschaft, die in ihrer planvollen Vielfalt zu den interessantesten Problemen deutscher Landespflege gehört, wird uns in diesem Buche wie eine Überraschung entgegentreten, wenn wir nur allein die Schaffung der Staubeckenlandschaft des deutschen Südostens betrachten.

Unwandelbar aber bleibt die Schönheit der Oder mit dem grünen Band ihrer Wälder, die diesen Strom zu einer Quelle der Kraft und Erholung machen, überraschend der Reichtum der Bauten am Strom in Schlössern und Klöstern, Städten und Dörfern. Der reiche Kranz dieser Werke von Menschenhand zeigt uns, daß dieser Strom des deutschen Ostens durch ein Land alter deutscher Kultur fließt. Die Menschen aber, die im weiten Raume des Oderlandes von Oberschlesien bis zur Ostsee zu Hause sind, sie sagen uns in ihrer Eigenart und in ihrer Verbundenheit mit dem Strom, daß die Oder Nährmutter und Hüterin eines starken deutschen Volkstumes im Osten des Reiches ist.

Die Oder im Ostproblem

Die Ostfrage ist in ihrem letzten Gehalt eine Verkehrsfrage. Die durch Versailles ausgelöste Verkehrszerreißung, bei der die neue Ostgrenze 68 Eisenbahnlinien, 144 Steinstraßen und 722 sonstige Wege zerschnitt, schuf ein Problem, dessen Lösung früher nicht gekannte Schwierigkeiten bereitete. Wurde doch nunmehr erst die Abhängigkeit des ursprünglich wirtschaftsfriedlichen Ostens vom Verkehr in ihrer ganzen Tragweite erkennbar. Aber in dem Maße, wie der einst ungeteilte Ostraum in eine deutsche und slawische Verkehrs- und damit Wirtschaftshälfte zerfiel, wuchs die Bedeutung der Oder als Verkehrsstraße des Ostens. Es ist kein Zufall, daß gerade an den Mündungen der Ströme die großen Häfen Europas liegen, wie Rotterdam und Antwerpen am Rhein, Hamburg an der Elbe und Stettin an der Oder, um im Raum des Nord-Ostsee-Gebietes zu bleiben. Zweifellos verdankt der heute größte in- und ausländische Ostseehafen Stettin seiner Oderlage auch seine beherrschende Seehafenstellung im Ostseeraum.

Bei aller Vordringlichkeit, die in der Erfüllung von Verkehrsaufgaben liegt, die die Entstehung großer und kleiner handelstreibender Städte an ihren Ufern verursachten, ist die Problematik der Oder nicht im Verkehrlichen erschöpft. Die Oder ist seit Versailles der Rhein des Ostens geworden. Das Land, das sie durchzieht, ist Grenzland geworden. Grenzland hat jedoch zum Schutz des Volkstums auch kulturelle Kräfte zu entwickeln. Wer denkt nicht an Breslau, die größte Oderstadt, wenn es deutsche Art, deutsches Wissen und deutsche Kunst im Osten zu verbreiten gilt.

Probleme sind da, um gelöst zu werden. Die Schwierigkeit bei der Lösung der Ostfrage liegt darin, daß außer Deutschland noch andere Nationen mit ihr verstrickt sind. Zahlreich sind die Möglichkeiten und Überlegungen, eine Entspannung des Ostproblems aus Kräften des Oderstromes herbeizuführen. Ein Beitrag hierzu soll auch die vorliegende Schrift sein. Allein in dem Wissen, daß das neue Deutschland der Ostfrage stärkste Beachtung schenkt und daß die frühere einseitige Blickrichtung nach Westen einer aktiven Ostraumpolitik wich, liegt die Zusicherung einer nahegerückten Lösungsmöglichkeit. Die Problematik des Oderstromes wird sich damit in der symbolhaften Deutung nie versiegender Urkräfte auflösen.



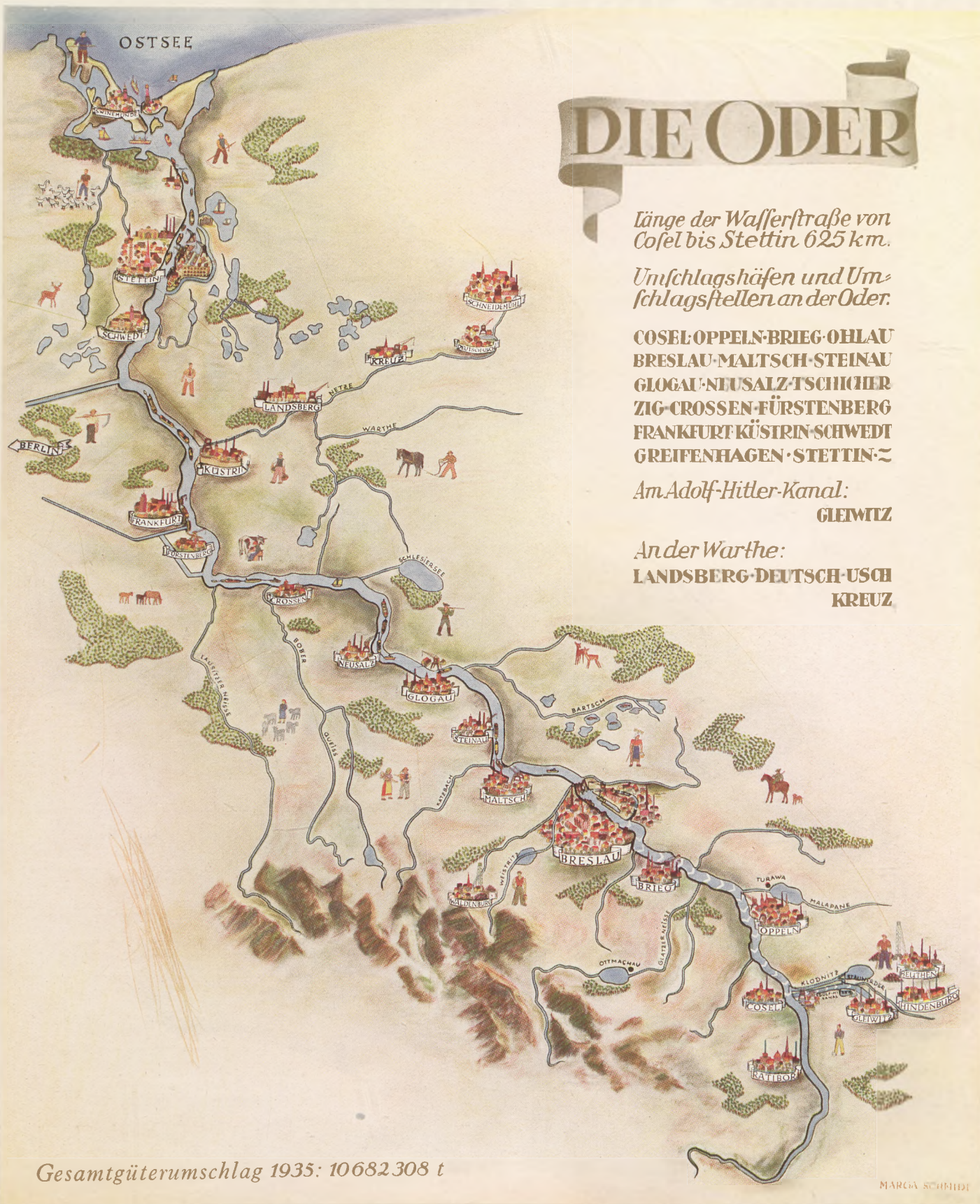
Frankfurt an der Oder

Don Oberschlesien bis Stettin

In vier Quellflüssen entspringt die Oder aus dem breiten Sattel, der die Sudeten von den Beskiden trennt. Bei Oderberg, an der Bahnlinie von Berlin nach Wien und Budapest, erreicht sie die deutsche Grenze. Durch uraltes germanisches Kulturland fließt die Oder im breiten Tal an der alten Herzogstadt Ratibor vorüber. Hier lief eine der großen Bernsteinstraßen, hier lagen Siedlungen germanischer Vandalen, deren Teilstamm, die Silingen, dem Lande Schlesien den Namen gaben.

Erst bei Cosel wird die Oder schiffbar. Bis zum oberschlesischen Industriegebiet zieht der Klodnikkanal ostwärts. Die Fürsorge Friedrichs des Großen für Schlesien schuf ihn. Ersatz für den überalterten Kanal sollte der im 20. Jahrhundert erbaute Oderhafen Cosel werden. Erst Adolf Hitler schloß das Industriegebiet durch den seinen Namen tragenden Kanal, den neuen Adolf-Hitler-Kanal, wieder an die natürliche Verkehrsader, die Oder, an. Von Cosel bis Breslau ist sie noch nicht imstande, als freier Strom die Schifffahrt zu tragen. Mit Wehren und Schleusen ist sie kanalisiert. An den Piaststädten Brieg und Oppeln vorüberfließend erreicht der Strom Breslau, Schlesiens Landeshauptstadt, den Kultur- und Handelsmittelpunkt des deutschen Südostens. Unterhalb der Stadt gewinnt der Strom die Freiheit. Nur durch Buhnen und Leitwerke geregelt führt er auf breitem Rücken die Schiffe zu Tal. Vorbei an jahrhundertealten Eichenwäldern fließt die Oder, vorüber an dem kleinen Städtchen Maltzsch, dem zweitgrößten Hafen bis Stettin. Maltzsch ist der Hafen des Waldenburger Industriegebietes, der Steinbrüche von Strehlen und Striegau und der blühenden Ackerwirtschaft Mittelschlesiens.

Es grüßen die Türme der alten feikischen Festung Glogau; es treten die Steilufer bei Crossen an den Strom; dann weitet sich die brandenburgische Ebene. Bei Fürstenberg zweigt der Oder-Spree-Kanal ab, durch den drei Viertel der Oder-Schifffahrt nach Berlin und zur Elbe gehen. An Frankfurt vorüber erreicht die Oder Küstrin und damit die Mündung der Warthe. Diesem bis nach Polen hinein schiffbaren Nebenfluß fließt die Netze zu, die den Schiffsverkehr ostwärts durch den Bromberger Kanal zur Weichsel und nach Ostpreußen vermittelt. Am Oderbruch vorbei wird die Verbindung zum Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin bei Hohensaaten erreicht, der im bekannten weltgrößten Schiffshebewerk Niederfinow zum Odertale herabsteigt. Von Hohensaaten abwärts umschließt die Oder in zwei Armen die fruchtbaren Wiesenpolder ihres Unterlaufes und erreicht bei Stettin den Seehafen, das Tor zum Ausland.



DIE ODER

*Länge der Wasserstraße von
Cofel bis Stettin 625 km.*

*Umschlagshäfen und Um-
schlagsstellen an der Oder.*

**COSEL-OPPELN-BRIEG-OHLAU
BRESLAU-MALTSCH-STEINAU
GLOGAU-NEUSALZ-TSCHICHER
ZIG-CROSSEN-FÜRSTENBERG
FRANKFURT-KÜSTRIN-SCHWEDT
GREIFENHAGEN-STETTIN-~**

*Am Adolf-Hitler-Kanal:
GLEIWITZ*

*An der Warthe:
LANDSBERG-DEUTSCH-USCH
KREUZ*

Gesamtgüterumschlag 1935: 10682308 t

MARGA SCHEIDT

Quellgebiet und Oberlauf

Betrachtungen über die Oder beginnen sonst gewöhnlich bei der Reichsgrenze, ohne den Anfangslauf zu würdigen. —

Ähnlich dem Rhein entspringt die Oder nicht sehr weit südlich der deutschen Grenzpfähle. An der Sprachgrenze, zwischen den letzten deutschen Ortschaften, liegt ihre Quelle, in 634 m Seehöhe, auf der welligen Hochfläche des Odergebirges, des südlichsten Teiles der großen, walddurchsetzten Rumpffläche des Mährisch-Schleßischen Gesenkes, gleich weit von Olmütz und der Mährischen Pforte bei Weißkirchen. An diese geschichtlich bedeutsame Bodenschwelle und Talwasserscheide, über die der große Verkehr von Wien nach dem Nordosten geht, lehnt sich östlich das fruchtbare Hüggelland des Kuhländchens mit Neutitschein und Fulnek an, das die junge Oder steilrandig durchschlängelt.

Hinter Jauchtel zweigt hier rechts die Bahn nach Odrau-Bautsch ins Odertal ab, das in nordwestlicher Richtung ins Gesenke hineinführt. Auf diesem Wege kommen wir am bequemsten über Oderberg in das liebliche Beskidenvorland des Kuhländchens und ins Odergebirge, beides bis fast in die Gegend von Mährisch Ostrau deutsches, schlesisches Siedlungsland.

Bahn und Straße folgen der Oder aufwärts durch das untere Odertal. Ein gutes Stück oberhalb Odrau, der ersten Oderstadt, beginnt das stille obere Odertal, während die Bahn mitsamt der Straße halbrechts nach Wigstadt abbiegt. Beim nahen Maria Stein, einer idyllischen Wallfahrtsgrötte und kleinen Sommerfrische, hört auch der weitere Zugang für Autos auf, und man kann nun still und unbelästigt im schönen oberen Odertal über Otter- und Altendorfer Mühle, durch den herrlichen Odergrund und weiter über Kriegsdorf, das erste Oderdorf, das einzige im oberen Odertal, der Quelle zuwandern, während man im Auto die schmalen Straßen benützt, die hier und da das obere Flußtal queren.

So kommt man in reizvoller Wanderung durch Au und Wald im Odertal allmählich, ohne merkliche Steigung, bis zur Quelle hinauf, zuletzt auf der Waldstraße über Koslau.

Ein kleiner hölzerner Pavillon beherbergt seit mehr als 25 Jahren die Hauptquelle „beim schönen Orte“; wenige Schritte oberhalb liegt idyllisch am Wege, zu Füßen eines Marterls, mitten im Wald, die obere Oderquelle, zu der man auch von Mährisch Großwasser an der schönen Gesenkebahn Jägerndorf — Olmütz in dreistündiger Wanderung über die Hochfläche des Gesenkes bzw. des Odergebirges über Haslicht, immer durch deutsche Dörfer, gelangen kann — mit dem Auto ein Wochenendausflug von Breslau.



Bei Ratibor

Die Oderschiffahrt

Die Oderwasserstraße selbst und ihre Bauwerke sind in öffentlichem Besitz. Verwaltung und Erhaltung obliegen im Rahmen der Reichswasserstraßen-Verwaltung den Strombaubehörden.

Die Oderschiffahrt dagegen wird rein privatwirtschaftlich betrieben.

3000 Schiffe mit einer Tragkraft von fast 1 Million t durchfurchen den Strom und seine Nebengewässer, darunter 260 Schlepper mit fast 60000 Pferdestärken. Die Oder stellt damit innerhalb der gesamten deutschen Binnenschiffahrt 14 0/0 der Zahl und gleichzeitig Tragfähigkeit der Frachtschiffe sowie 11 0/0 der Schlepperzahl und 9 0/0 der Maschinenstärke. Der Anteil des Odergebietes an der gesamten Güterbeförderung auf den deutschen Binnenwasserstraßen beträgt 10—11 0/0.

Die Schiffstypen sind mannigfaltig und den verschiedenartigsten Bedürfnissen angepaßt. Ihre Größen schwanken zwischen 160 und 750 t. Der Nachdruck der Betätigung liegt in der Talschiffahrt und in der Wahrnehmung des über den Seehafen Stettin eingehenden Verkehrs. Allein 3,3 Millionen t schlesische Brennstoffe schwammen 1936 von den Einladehäfen Cosel und Maltzsch aus oderabwärts nach dem Küsten-, Berliner und Elbegebiet. 4,2 Millionen t betrug der Binnenschiffahrtsverkehr von Stettin im Ein- und Ausgang.

Von Kohle und Erz als den Hauptladungsgütern der Oder gingen auch die hauptsächlichsten Antriebe für den Aufbau von Reedereien aus. In rund 20 Betrieben — darunter 4 Großunternehmungen — und den ihr darüber hinaus zugehörigen Werksreedereien stellt die Reedereischiffahrt rund ein Drittel der Odertonnage.

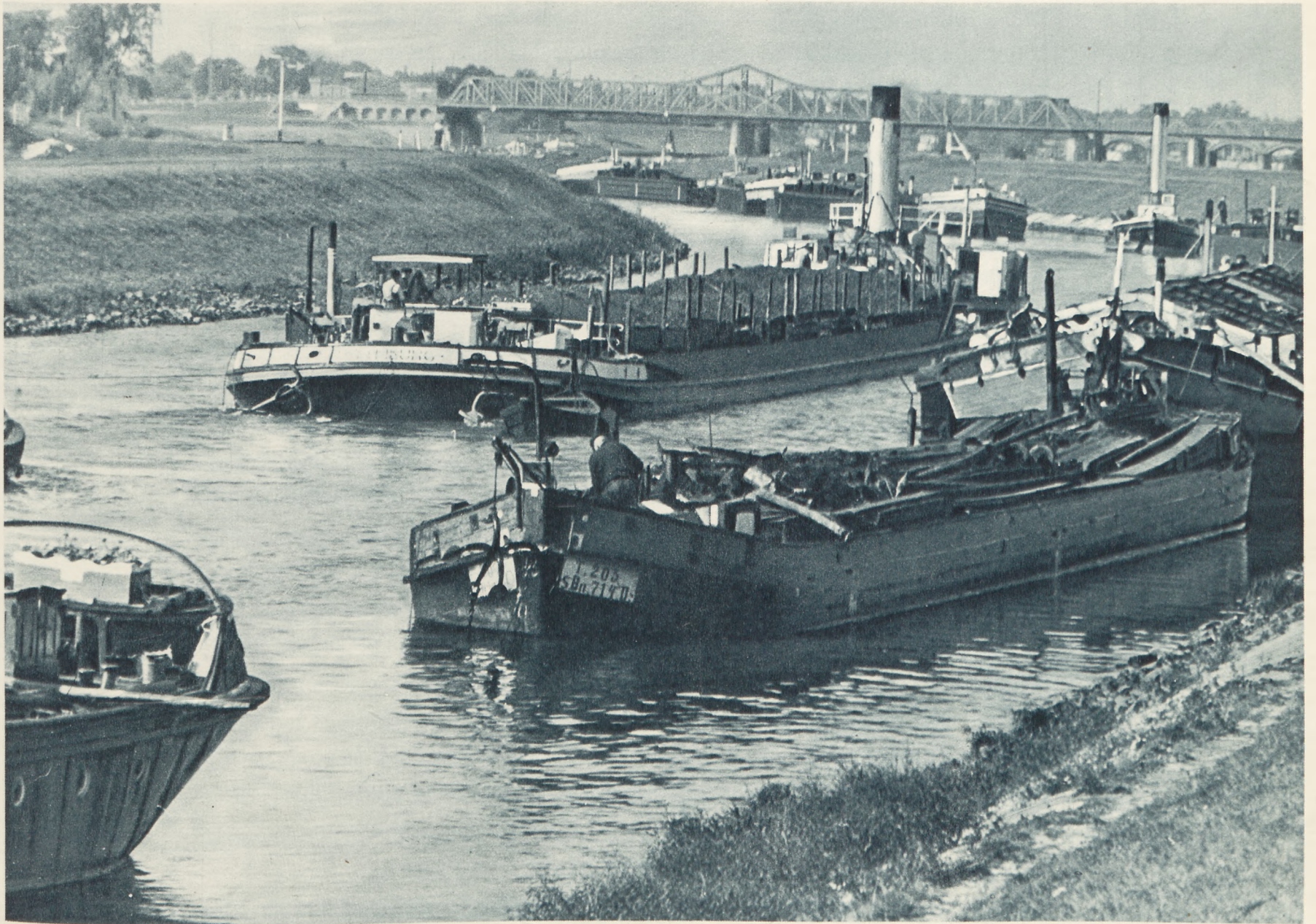
Zwei Drittel des Schiffsraums rechnen der „Kleinschiffahrt“ zu, über 1600 „Privatschiffern“, Besitzern einzelner Fahrzeuge, die mit ihnen verwachsen sind wie der Bauer mit seinem Boden. Vermittelnd zwischen Auftraggebern und Schiffen stehen die Befrachter und Makler.

Die Organisation der Oderschiffahrt ist nach allen Richtungen klar durchgebildet.

Die Schiffahrtsbevölkerung des Odergebietes ist ansässig in den Ortschaften, die den Strom begleiten. Es gibt darunter ausgesprochene Schifferdörfer mit althergebrachtem Brauchtum.

Hingegeben an die herbe Schönheit seines weiten Stromes und an sein langes und schweres Tagewerk, ist der Oderschiffer in ständigem Kampf mit einer besonders hohen Ungunst natürlicher Verhältnisse tüchtig, aber auch selbstbewußt, hart, kämpferisch und manchmal kantig geworden, Eigenschaften, aus denen ihm aber auch Mut und Kraft erwachsen, über alle Krisen hinweg das Schicksal zu meistern. Mag also der Oderschiffer auch eigenwillig sein:

„Doch er stehet männlich an dem Steuer,
Mit dem Schiffe spielen Wind und Wellen,
Wind und Wellen nicht mit seinem Herzen.“



An der Breitenbachfahrt in Breslau

Der Strom und die Technik

Das Leben des Stromes ist das Leben der Technik!

Ein Fluß wie die Oder ruft selbstverständlich auch die Technik und das Ingenieurbauwesen großzügig auf den Plan. Die Beherrschung des Wassers im gesamten Stromgebiete und die einer neuzeitlichen Wasserwirtschaft entsprechende Führung und Verteilung des Wassers verlangen schon im Quellgebiet die Wildbachverbauung, im Mittellauf die Stauregelung (kanalisierung) und im Unterlauf die Hochwasser- und Niedrigwasserregelung. Zahlreiche Flußbauten, wie Bühnen, Leit- und Deckwerke, haben die Aufgabe, Bett und Ufer festzulegen und zu schützen. Die Deiche sollen die Schadenhochwässer vom wertvollen Gelände abhalten oder auch, wie es heute ganz besonders erstrebt wird, den Hochwasserwall in Poldern aufnehmen und dadurch die Höhe der schädlichen Wasserstände herabdrücken. Zahlreiche Kunstbauten, wie Einlaßschleusen und Siele, helfen mit, diese Aufgaben zu erfüllen. Zu den Maßnahmen im Sinne einer neuzeitlichen Wasserwirtschaft gehören auch die großen Talsperren, wie Ottmachau, Turawa und Stauwerder. In ihren Speichern sollen Hochwässer zur Verwertung in wasserarmen Zeiten aufgefangen werden.

Nicht scharf von diesen dem Wasserhaushalt und der Wasserführung dienenden Bauten und baulichen Maßnahmen einer hochentwickelten Wasserbaukunst lassen sich andere Dinge trennen, die mehr dem Schiffsverkehrsverkehr dienen. So müssen z. B. die großen Wehre in der Stauregelungsstrecke oberhalb Breslaus noch zu den Flußbaumaßnahmen gerechnet werden, welche nun zwangsläufig die Schiffschleusen bedingen. Solche Schleusen finden wir dann auch noch in den vom Oderstrom abzweigenden Kanälen, also in den künstlichen Schiffsstraßen, die an sich wiederum beachtenswerte Werke des Ingenieurbauwesens sind. Besonders neuzeitliche, von eisernen Spundwänden gebildete Schleusen befinden sich in der Oder bei Kanfern und im Adolf-Hitler-Kanal; eine gewaltige Doppelschachtschleuse aus Eisenbeton liegt bei Fürstenberg an der Abzweigung des Oder-Spree-Kanals. Ein Meisterwerk deutscher Technik ist schließlich das größte Schiffshebewerk der Welt mit 36 m Hubhöhe für 1000-Tonnen-Kähne bei Niederfinow, durch das der Großschiffahrtsweg nach Berlin erreicht wird. Aber noch mehr Aufgaben stellt der Strom der Technik:

Die Kaimauern der Fluß- und Kanalhäfen und — besonders im Oderend- und Seehafen Stettin — die Gleisanlagen, Straßen, Schuppen und Speicher mit all den Kränen und Maschinen, mit Kippern für Kohlen und Greifern für Erz entstehen in mühsamer geistiger und handwerklicher Gemeinschaftsarbeit vieler technischer Zweige.

Schiffsbau und Brückenbau — welch eine Fülle von technischer Leistung umschließen diese Begriffe!

Das Leben des Stromes ist das Leben der Technik!



Schiffshebewerk Niederfinow

Wasserstraße für Kohle und Erz

Zur Sicherung des Absatzes von Massengütern müssen die Beförderungskosten so niedrig wie möglich gehalten werden. Aus dieser Notwendigkeit ergibt sich im Verein mit der Tatsache, daß die Beförderungskosten des Wasserweges niedriger sind als diejenigen des Bahnweges, die schicksalhafte Verbundenheit zwischen schlesischer Montanindustrie und Oder. Seit jeher wird ein erheblicher Teil der Erzeugnisse der ober- und niederschlesischen Industrie auf dieser Schifffahrtsstraße verfrachtet. Nachdem sich durch die Folgen des Weltkrieges eine verstärkte Inlandsorientierung des Absatzes ergeben hat, gewann die in Richtung des inländischen Absatzes nach Nord-West verlaufende Oder einschl. Oder-Spree-Kanal erhöhte Verkehrsbedeutung.

Von den oberschlesischen Brennstoffen, von denen im Jahre 1913 8,5 v. h. des Gesamtverbandes auf dem Wasserwege befördert wurden, wurden nunmehr durchschnittlich 10—12 v. h. auf der Oder verfrachtet. Von 1932 auf 1936 erhöhte sich der oberschlesische Wasserverband an Brennstoffen von 1,45 Mill. auf 2,87 Mill. t, derjenige Niederschlesiens von 157 000 auf 415 000 t. In der Verfrachtung von Eisen, Eisenerzen, Schrott, Zink und Blei sind gegenüber der Vorkriegszeit infolge des Verlustes des größten Teiles Oberschlesiens an Polen außerordentliche Rückgänge, so besonders bei den Berggütern: Eisenerze, Abbrände und Alteisen, eingetreten. In den letzten Jahren sind infolge der Belebung der Eisen- und Zinkindustrie wieder erhöhte Mengen auf dem Oderweg befördert worden. Je leistungsfähiger die Oder wird, um so größer wird ihre Bedeutung für die ostdeutsche Montanindustrie, deren Erzeugnisse das Rückgrat ihres gesamten Verkehrs sind.

Der Oderwasserstraße kommt im Hinblick auf die Erbauung des Mittellandkanales eine besondere Bedeutung zu. Zur Behauptung des Absatzes der schlesischen Industrie ist die verstärkte Benutzung des billigen Wasserweges zu wettbewerbsfähigen Frachtfähren erforderlich, die jedoch nur dann möglich ist, wenn eine zuverlässige Beförderung gewährleistet ist. Der zielsicher betriebene Ausbau der Oder zu einer leistungsfähigen Großschifffahrtsstraße, so besonders durch Beschaffung des zur Anreicherung der Wasserführung erforderlichen Zuschußwassers, sowie die Verlängerung des Stromes durch den Adolf-Hitler-Kanal bis an das oberschlesische Industrieviertel heran sind die unerläßlichen Voraussetzungen für die Wirtschaftsharmonie Deutschlands zwischen dem Westen und dem Südosten des Reiches.



Nachtschicht in Oberschlesien

Die Wasserwirtschaft der Oder

Kein deutscher Strom benötigt so stark eine ganz klare und großzügige Wasserwirtschaft wie die Oder. Kein deutscher Strom zeichnet zugleich so klar und unmißverständlich die Linien, die die Wasserwirtschaft zu gehen hat. Kein deutscher Strom macht die Durchführung der Wasserwirtschaft so schwer und — so reizvoll.

Die Wasserwirtschaft der Oder muß ausgehen von Schlessien. Sie umfaßt damit das Stromgebiet vom Eintritt der Oder auf deutschen Boden bis unterhalb der Lausitzer Neiße. Abwärts der Lausitzer Neiße ist die Oder Tieflandstrom. Dort sind die großen Aufgaben — zum wesentlichen schon gelöst — Meliorationen von ungewöhnlichem Ausmaß, doch nicht Wasserwirtschaft.

Um so stärker sind die wasserwirtschaftlichen Forderungen in Schlessien. Zwei Hauptrichtungen sind beherrschend:

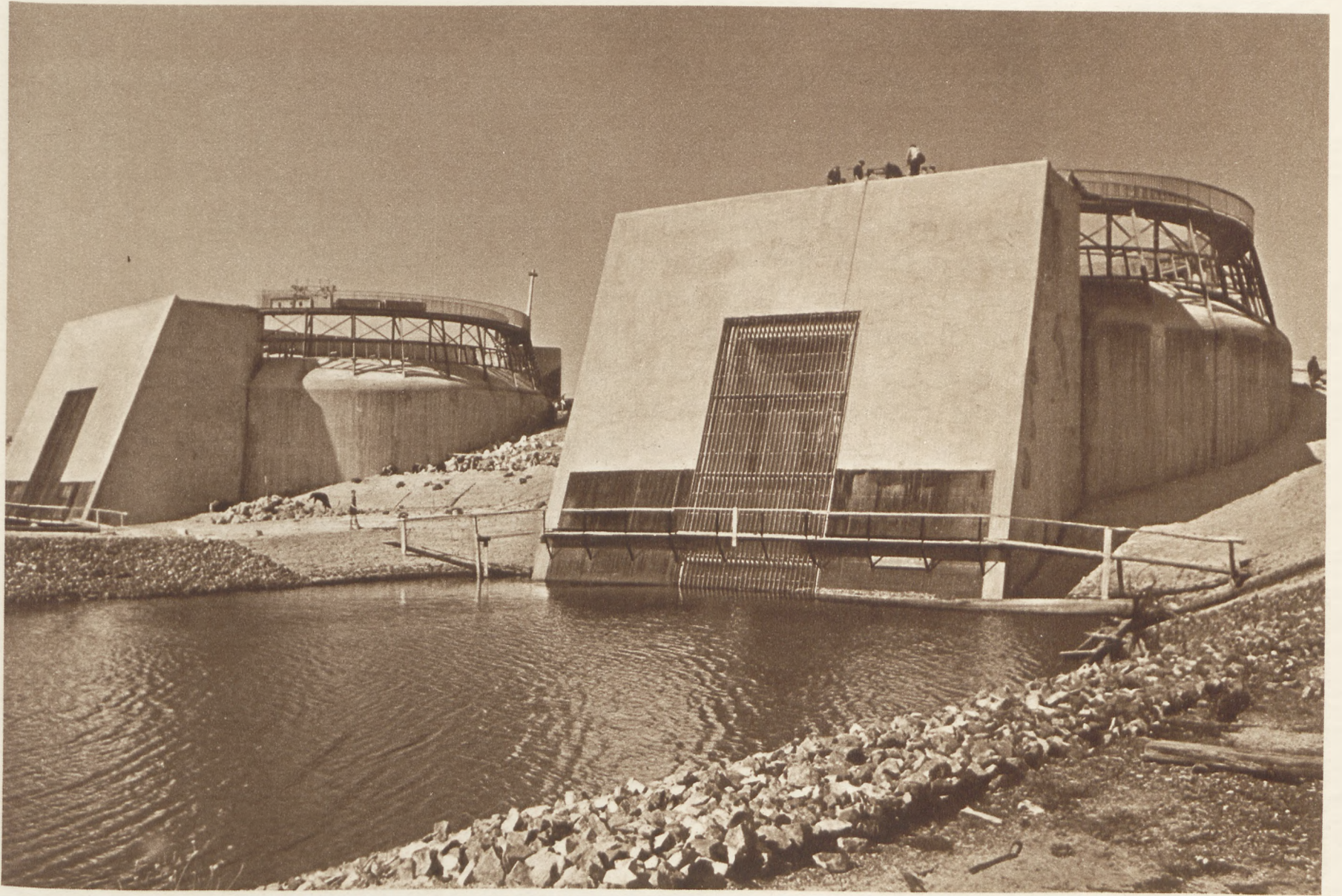
Die Quellflüsse und die linken Nebenflüsse der Oder sind ausgesprochene Gebirgsflüsse, deren Wesen verstärkt wird durch das Festlandklima des Südostens. In natürlicher Folge davon leiden die fruchtbaren schlesischen Flußtäler außerordentlich unter häufigen verheerenden Hochwässern. Das bedingt die eine Richtung.

Reiches Überschußgebiet, vor allem in Kohlen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen, streckt sich Schlessien über 300 km lang als Halbinsel zwischen Grenzen, die gegen jede Ausfuhr so gut wie gesperrt sind. Schlessiens Markt liegt westlich seiner Grenze nach Mitteldeutschland. Sein Schicksal ist seine Verkehrsferne, deren Überwindung Aufgabe der Oder ist. Das ergibt die zweite Richtung.

Auf dem Gebiet des Hochwasserschutzes hat vor allem die Selbstverwaltung der Provinz unter großer geldlicher Beteiligung des Staates seit Beginn des Jahrhunderts hervorragendes geleistet. Mit dem Ausbau der Flußläufe ging die Errichtung einer Reihe von Talsperren einher. Die Schlesiertalsperre in der Weistritz, die Talsperren bei Mauer im Bober, bei Marklissa im Queis und andere sind als Hochwasserschutzbekken erbaut.

In der von der Oderstrombauverwaltung betreuten Oder selber haben sich Staubecken nicht bauen lassen. Die Quellflüsse der Oder sind außerhalb deutscher Grenzen und damit der Wirksamkeit der Verwaltung entzogen. So griff Preußen im Odertal zur Herstellung von Hochwasser-Staupoldern.

Umfangreich und großzügig sind die Maßnahmen in der zweiten Richtung der Oderwasserwirtschaft — der Überwindung der Verkehrsferne —, die im folgenden Abschnitt gewürdigt werden. Stärksten Antrieb erhielten sie unter der Leitung des Reiches durch den Führer. Das Ziel ist, die Oder zu einer leistungsfähigen und zuverlässigen Schifffahrtsstraße zu machen.



Entlastungsbauwerke im Staubecken Turawa

Die Staubecken in Schlesien

Mannigfaltig sind die Aufgaben von Talsperren; dienten sie im wesentlichen bisher dem Hochwasserschutz, der Wasserversorgung und Kraftgewinnung für Städte, Industrie und Landwirtschaft, so werden sie in neuerer Zeit auch in den Dienst der schiffbaren Ströme gestellt. Durch Abgabe von Zuschußwasser aus dem in einem Staubecken angesammelten Wasservorrat kann in Niedrigwasserzeiten die Wassertiefe des frei fließenden Stromes in wirksamer Weise auf lange Strecken vergrößert werden. Diesem Zweck dient in erster Linie das 1933 dem Betrieb übergebene Staubecken an der Glatzer Neiße zwischen Ottmachau und Patzschkau, das die Reihe der schönen schlesischen Stauseen: an der Weistritz im Schlesiertal, am Bober, am Queis und anderen Flüssen, um einen großen, neuen See vermehrt. Dieser Stausee, in dessen blauen Fluten sich die Sudeten spiegeln, wird durch einen 6,5 km langen Erddamm abgeschlossen. Das aus dem Becken planmäßig an die Oder abgegebene Zuschußwasser hat bereits vielen tausend Rähnen die Schifffahrt erleichtert oder überhaupt ermöglicht. Die angestrebte Beständigkeit und Sicherheit der Oderschiffahrtsstraße kann aber nur durch weit größere Dauerabgaben erreicht werden, als das Ottmachauer Becken mit seinem 95 Millionen cbm fassenden Nutzraum leisten kann. Darum ist der Bau von weiteren 3 Becken im Odergebiet in Angriff genommen, nach deren Vollendung ein Gesamtnutzraum von 300 Millionen cbm zur Verbesserung der Oderwasserstände verfügbar sein wird. An der Klodnitz bei Stauwerder zwischen Gleiwitz und Cosel werden die durch Sandentnahme seitens des Kohlenbergbaues entstehenden Becken zur Wasseraufspeicherung ausgebaut. Das erste, rund 10 Millionen cbm fassende Becken wird 1937 in Betrieb genommen werden. Bei Turawa an der Malapanne geht der Bau des mit 2200 ha flächengrößten Stausees Deutschlands der Vollendung entgegen. Die Errichtung eines weiteren Stauraumes ist bei Berghof im Tale der Weistritz begonnen. Die Lage dieses etwa 60 Millionen cbm großen Beckens ist besonders günstig. Der Weg, den das Wasser von der Sperre bis zur Oder bei Ransern, wo der Wasserbedarf beginnt, zurückzulegen hat, beträgt nur 35 km, während bei den übrigen Becken das Zuschußwasser ein vielfaches dieser Strecke durchlaufen muß, bevor es sein Ziel erreicht und dabei Verluste und Störungen erleidet.

Alle diese Staubecken fördern neben dem Nutzen, den sie unmittelbar der Oderschifffahrt durch Ausgleich der so überaus unregelmäßigen Wasserführung der Oder bringen, auch wesentlich die Landeskultur. Die Ausnutzung der Stauhöhen in Wasserkraftwerken kommt außerdem der Volkswirtschaft zugute. Schließlich beleben die schönen Stauseen mit den gewaltigen Bauwerken unser Landschaftsbild und bieten der Bevölkerung beste Gelegenheit für Bad und Sport.



Der Stausee von Ottmachau



Der beste Freund des Bauern

„Die Oder ist der beste Freund des Bauern“, lautet ein altes schlesisches Sprichwort.

Schlesien bringt von allen Provinzen Preußens und den übrigen Ländern des Deutschen Reiches das meiste Brotgetreide an den Markt. Ein erheblicher Teil hiervon dient der Brotversorgung westdeutscher Bedarfsgebiete. Für alle an der Hervorbringung und Versendung dieser und anderer schlesischer Überschußgüter beteiligten Glieder der Ernährungswirtschaft spielt die Oder als Hauptvorfluter und als Wasserstraße eine außerordentlich wichtige Rolle.

Die klimatischen Verhältnisse der Südostprovinz Schlesien sind weniger ausgeglichen als in anderen Gebieten des Reiches. Die Bodenerzeugung hinsichtlich Menge und Güte hat daher neben den im großen und ganzen gleichbleibenden geologischen Fruchtbarkeitsfaktoren stark mit dem in jedem Wirtschaftsjahr zunächst immer wieder auftretenden Faktor „Wasser“ zu rechnen. Der gesamte Wasserhaushalt der schlesischen landwirtschaftlichen Nutzfläche wird aber maßgeblich bestimmt durch den großen Hauptvorfluter Oder, der die langgestreckte Provinz in ihrer ganzen Länge durchfließt. Seine Bewirtschaftung gilt es deshalb mit dem jahreszeitlichen Bedarf der Acker- und Wiesenflächen an Feuchtigkeit in Einklang zu bringen. Der Erfolg der schlesischen Bodenerzeugung ist hier maßgeblich abhängig von der wasser spendenden und wasserhaushaltenden Funktion der Oder.

Die Verarbeiter und Beförderer in der schlesischen Ernährungswirtschaft, denen die Verteilung und Verfrachtung von Getreide und Mehl obliegen, müssen in dem der Ernährungswirtschaft gesteckten Rahmen großes kaufmännisches Können entfalten, um den Ausgleich zu ermöglichen. Rein preislich werden hierbei Opfer verlangt, die indessen schon bei den Erzeugerpreisen für Brotgetreide beginnen, um das Ost-West-Gefälle zu ermöglichen. In dieser alle Glieder des Reichsnährstandes treffenden frachtungünstigen Lage hat ihnen die Natur einen starken Verbündeten gestellt, der in der Lage ist, auf seinem breiten Rücken die räumlichen Entfernungen zu verkürzen und die Wirtschaftlichkeit des Warenverkehrs zu ermöglichen. Bodenerzeugnisse (vorwiegend Getreide, Mehl und Zucker) im Werte von weit über 100 Millionen RM. in unverarbeitetem und verarbeitetem Zustande (schwimmen jahresdurchschnittlich oderabwärts, landwirtschaftliche Bedarfsgüter (vorwiegend Futtermittel) im Werte von über 20 Millionen RM. oderaufwärts. Die Umschlagszahlen sind unterschiedlich. Insbesondere zwingt übermäßige Versommerung zeitweise den Verlager, im Interesse einer ungestörten Bedarfsdeckung, für Teilmengen schnellere, aber unwirtschaftlichere Transportwege zu suchen. Für den Schiffer aber bedeutet dies Verlust von Ladung.

Die Verbundenheit der Landwirtschaft mit der Oder ist naturgegeben. Sie zu vervollkommen, muß das Bestreben aller sein, die den volkswirtschaftlichen Warenausgleich im Reiche zu besorgen haben.



Oderland bei Lebus

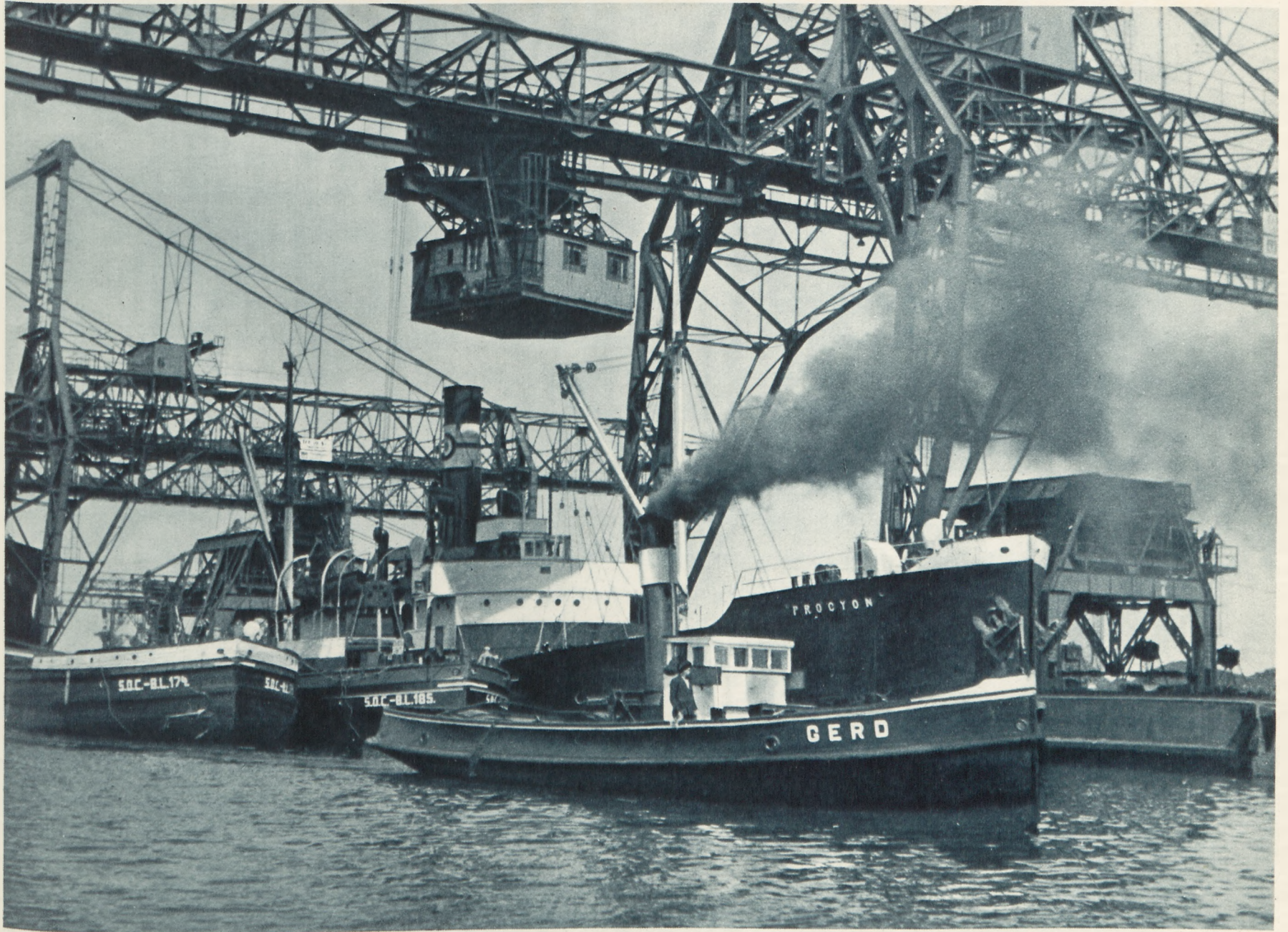
Im Netz der deutschen Wasserstraßen

Die Oder ist der Strom der preußischen Provinzen Schlessien, Pommern, eines großen Teiles von Brandenburg und der Grenzmark, also eines Gebietes mit einer Bevölkerung von etwa 10 Millionen Einwohnern und einer sehr vielgestaltigen und sich gegenseitig ergänzenden wirtschaftlichen Tätigkeit. Sie ermöglicht einen sehr regen Binnenverkehr und leistet der ostdeutschen Wirtschaft wertvollste Dienste in der Überwindung der Verkehrsferne.

Der Seehafen Stettin mit seinen vielen in rüstigem Ausbau sich befindenden Schiffsverbindungen schließt das Odergebiet an die Hochstraßen des Seeverkehrs mit fremden Ländern an. Er ermöglicht im innerdeutschen Verkehr vielfach überhaupt erst einen für die gesamte deutsche Volkswirtschaft fruchtbringenden Gütertausch. Auf der einen Seite bringt der Seeverkehr über Stettin Ostpreußen dem Odergebiet näher und hat in dieser Hinsicht gerade in den letzten Jahren eine große Bedeutung erlangt; auf der anderen Seite ist der Verkehr in manchen Gütern, vor allem auch der Landwirtschaft, mit dem Rheingebiet nur dank dem billigen Seewege über Stettin möglich.

Die Oder steht auch im binnenländischen Verkehr über Warthe, Neße und Bromberger Wasserstraßen in unmittelbarer Verbindung mit der Weichsel und darüber hinaus mit Königsberg. Ein großer Teil dieser Verbindungsstraße gehört jetzt zu Polen; aber auch jetzt bleibt diese Straße zu einer wichtigen Rolle in dem Gütertausch zwischen dem Odergebiet und Ostpreußen berufen.

Mit dem Gebiet der Spree, Havel und Elbe war schon durch den Großen Kurfürsten und Friedrich den Großen ein unmittelbarer Anschluß geschaffen worden, der im Ausgang des 19. und im Anfang des 20. Jahrhunderts vor allem durch den Ausbau des Oder-Spree-Kanals und die Schaffung des hohenzollernkanals den neuzeitlichen Verkehrsbedürfnissen angepaßt worden ist. So ist das Odergebiet in engste Verbindung mit dem Gebiet der Märkischen Wasserstraßen und der Elbe gebracht worden, und für Schlessien hat Hamburg die Stellung eines zweiten Seehafens erlangt. Eine weitere Verbindung zwischen der Oder unterhalb Breslaus und der Elbe etwa bei Torgau und Riesa wird durch die Schaffung eines Oder-Elbe-Kanals, der das Lausitzer Braunkohlengebiet durchschneiden würde, angestrebt. Diese Wasserstraßen werden in Verbindung mit dem Kanal von der Elbe zum Rhein nach dessen Fertigstellung die Oder zu einem Teile eines großen durchgehenden deutschen Wasserstraßennetzes von Osten nach Westen, von Norden nach Süden machen.



Im Stettiner Hafen

Oder-Donau-Kanal

Die Stellung der Oder im internationalen Verkehr mit dem Südosten Europas fordert dazu heraus, diesen Strom des deutschen Ostens in unmittelbare Verbindung mit dem Strom des Südostens Europas, der Donau, zu bringen und damit zu einem Gliede einer großen Weltwasserstraße zu machen.

Die technischen Voraussetzungen sind hierfür die günstigsten. Die Entfernung von dem Endpunkt der Oderschiffahrt, Cosel, bis zur Donau bei Theben, an der Mündung der March, unweit von Preßburg, beträgt rund 300 km, ist also etwa ebenso groß, wie bei der Rhein-Elbe-Verbindung die Strecke vom Rhein bis Hannover. Der Bau bietet keine besonderen Schwierigkeiten; es ist lediglich bei Weißkirchen ein totes Gefälle zu überwinden. Die Höhenlage ist hier 275 m, die des Endpunktes Cosel einerseits 180 m, Thebens an der Mündung in die Donau andererseits 136 m; insgesamt wäre auf deutscher Seite mit 2 und auf tschechoslowakischer Seite mit 33 Schleusen zu rechnen.

Der Kanal ermöglicht zugleich auf die billigste und vorteilhafteste Weise den Anschluß der Elbe an diese Wasserstraße durch einen Zweigkanal von Prerau (am Oder-Donau-Kanal) nach Pardubitz an der Elbe, einer Strecke mit einer Länge von 166 km, mit allerdings etwas größeren technischen Schwierigkeiten, als bei dem Oder-Donau-Kanal selbst.

Die Bedeutung der neu zu schaffenden Verbindung im internationalen Verkehr ergibt sich aus der Tatsache, daß die Entfernung von dem Ausgangspunkt des Kanals an der Donau bis nach Stettin weniger als 1000 km, bis Hamburg weniger als 1200 km, bis zur Rheinmündung dagegen über 1500 km beträgt, daß weiter das gesamte Gebiet des Mittelland-Kanals bis zum Dortmund-Ems-Kanal in den Einflußbereich der geplanten Verbindung fällt und an deren Vorteilen teilnimmt. Die Frachtersparnis ist für eine Reihe von Verkehrsbeziehungen mit dem Südosten für das Odergebiet auf 60 % und darüber berechnet worden.

Die Oder-(Elbe)-Donau-Kanal-Wasserstraße ist dazu berufen, nicht nur für den deutschen Osten, sondern auch für die Länder jenseits der Grenzen die Verkehrsferne überwinden zu helfen und damit die Möglichkeit zu einem Güteraustausch zu schaffen, der durch die jetzigen Frachtsätze unmöglich gemacht wird. Sie ist damit das wichtigste Mittel zur Hebung der wirtschaftlichen Lage der Länder im Südosten und zu einer engeren Gestaltung der wirtschaftlichen Beziehungen im gesamtmitteleuropäischen Raum, die von allen beteiligten Ländern angestrebt wird.



ENTW. G. WYSTUB



*An den Oderinseln
im malerischen Breslau*

Die Verkehrsstraße der Staaten

Die Oder durchfließt in ihrem gesamten schiffbaren Laufe ausschließlich preußisches Gebiet. Das ist für die Stellung des Deutschen Ostens in politischer und volkspolitischer Beziehung von größter Bedeutung geworden, hat jedoch einen stärkeren unmittelbaren Wasserverkehr mit dem Auslande sich nicht entwickeln lassen können. Außer der Binnenwasserstraße über Warthe, Neße und Bromberger Kanal steht die Oder sonst nirgends in unmittelbarer Verbindung mit dem Auslande. Der unmittelbare Güterverkehr mit dem Auslande spielt daher im Vergleich zur Elbe und vollends zum Rhein, wo mehr als ein Drittel des Gesamtverkehrs auf den Verkehr mit dem Auslande entfällt, nur eine geringe Rolle, so bedeutungsvoll er auch für den Seehafen Stettin ist.

Gleichwohl ist die Oder mittelbar eine große Verkehrsstraße auch für den internationalen Verkehr. Der Seehafen des Odergebietes ist Stettin. Er ermöglicht einen nur durch einen Umschlag zwischen Fluß- und Seeschiff unterbrochenen unmittelbaren Verkehr mit den Ländern der Ost- und Nordsee und darüber hinaus mit allen Weltteilen. Für das gesamte Odergebiet wäre es von größter Wichtigkeit, wenn die Überseelinien von Stettin aus so sehr als möglich ausgebaut würden.

Die Lage des Gebietes der oberen Oder — sich tief in fremdes Gebiet wie eine Halbinsel hineinschiebend — hat von jeher dazu angeregt, die Oder für den Verkehr über die Grenzen hinaus nutzbar zu machen und den Häfen der oberen Oder, wie Cosel und Breslau, große Aufgaben in dem Verkehr mit dem Auslande gestellt. Trotz der Wettbewerbsmaßnahmen der verschiedensten anderen Verkehrswege, z. B. des Seeverkehrs über Galatz und Braila, des Seeverkehrs über die Häfen der Adria, der böhmischen Elbe-Umschlagsplätze und schließlich der polnischen Bahnen zugunsten des Hafens Gdingen, hat die Oder sich immer ihre Stellung als internationale Verkehrsstraße bewahrt und wird zur Erfüllung der ihr erwachsenden Aufgaben um so mehr in der Lage sein, wenn die jetzigen handels-einschränkungen bei den Beziehungen zu den Südoststaaten gemildert werden. Der Oder wird dabei die Verbesserung ihrer Einrichtungen zum Zweck der Gewährleistung eines ständigen gleichmäßigen Wasserablaufes sehr zugute kommen.



Stettin, das Tor zum Meer

Die Eigenart des Stromes

Eine Reihe natürlicher oder geschichtlicher Gegebenheiten zwingen der Oder ihre besondere Eigenart auf. Klimatisch gehört das Gebiet der Oderquellflüsse zum ausgesprochenen Festlandklima. Ihre Hauptzuflüsse im Oberlauf entspringen dem Kampfbezirk zwischen Land- und Seeklima und Föhngebiet. Lange Zeiträume ohne Niederschlag sind häufig, ebenso aber sehr heftige Niederschläge von kürzerer Dauer. Das bedingt naturgegebene starke Ungleichmäßigkeit des Wasserabflusses.

Die Gestaltung des Niederschlagsgebietes verstärkt die Wirkung des Klimas. Der weitaus größte Teil des Abflusses zur oberen Oder entstammt dem Nordosthang des Sudetenkammes. Nicht die meist feuchten West- und Südwestwinde sind daher für die Wasserführung der Oder entscheidend, sondern die Nordwest- und Nordwinde. Bei solchen Winden bringt starker Regen Hochwasser, das verderbbringend zu Tal stürzt.

Rechts der Oder aber zieht sich als Erbe der Eiszeiten eine Abflußsperre aus dem Geschiebe der Gletschermoränen. Sie teilt das Niederschlagsgebiet der Oder bis hinab nach Küstzin in zwei genau gleich große Teile. Während oberhalb Küstzins die rechten Nebenflüsse von geringer Bedeutung sind, ist das nördlich der Moränen liegende Gebiet der Warthe und Neße dem der Oder an Größe gleich. Erst mit der Warthe wird die Oder ihrer westlichen Schwester, der Elbe, an Größe ähnlich; bis dahin ist sie der Elbe um die Hälfte unterlegen. Als Beispiel nur zwei Zahlen: bei Küstzin ist das Odergebiet so groß wie das der Elbe bei Dresden; bei Breslau, das am Strom ähnlich wie Dresden liegt, nur zwei Fünftel so groß.

Politisch-geographisch ist bezeichnend die ungewöhnliche Übereinstimmung des politischen Begriffes Schlessien mit dem Niederschlagsgebiet des Stromes. Schlessien ist mit einziger Ausnahme des westlichsten Ausläufers der Lausitz nur Niederschlagsgebiet der Oder. Dadurch ist diese der große und einzige Wasserträger Schlesiens. Alle Zweige schlesischer Wasserwirtschaft sind im weitesten Sinne Oderwasserwirtschaft. Die Oder ist der Lebensspender, aber auch der Bedroher der Landwirtschaft. Von ihr hängt ab die Wasserversorgung von Städten und Industrien, die Nutzung der Wasserkräfte, der Binnenschiffsverkehr.

Als Verkehrsweg liegt die große Bedeutung der Oder aber noch darin, daß der Stromlauf Schlessien in seiner größten Ausdehnung durchfließt, und daß die Stromrichtung dieselbe ist, wie die wirtschaftsnotwendig gegebene Richtung des Verkehrs.



Am Wehr von Ransern

Die Schönheit der Oder

Es gibt deutsche Ströme und Flüsse, die in der Schönheit ihres Landschaftsbildes zum unumstößlichen Begriff geworden sind: Deutschlands Strom, der freie deutsche Rhein mit seinen Bergen und Burgen, oder der Fluß, von dem das Volkslied singt „An der Saale hellem Strande“, oder die Weser mit ihren Bergen, auf denen die Buchen grünen, und da man hinausschaut ins tiefe Tal auf Wehr und glitzernde Wellen.

Aber vom Strom des deutschen Ostens, der Oder und ihrer Schönheit, kündigt kein Lied, wenigstens keines, das über die Grenzen Ostdeutschlands hinausklingt, und doch ist dieser Strom wert, daß auch ihm einmal ein Lied gesungen werde, ein Lied, das von seiner unbekannteren großen Schönheit kündigt. Denn dieser Strom ist so schön wie die Vielfalt der deutschen Landschaft, die er durchfließt. Durch die prangenden Felder Oberschlesiens geht sein Lauf vorbei am Annaberg, dem heiligen Wahrzeichen dieses umkämpften Landes, und bald tritt an seine Ufer der schönste Schmuck, der ihn begleitet bis über die Grenzen Schlesiens hinaus: sein Oderwald. Es liegt ein eigener Jauber in dem Begriff der Oderwälder. Das Wahrzeichen deutscher Kraft und Stärke, die Eiche, ist ihr Hauptbestand. Zu der prangenden Pracht ihrer Wipfel gesellt sich die ganze Fülle deutscher Laubbäume, die schwankende Weide und die mächtig sich breitende Schwarzpappel, die hohe Ulme und die liebliche Linde, die Erle und die Rüster, die zarte Birke, der zierliche Maßholder und in der Maienzeit die Fülle der blühenden wilden Birn- und Apfelbäume im Grün des Ruwaldes. Wenn die Sonne über den klaren Fluten und dem weißen Sand der Uferbänke strahlt und der Maienwald vom hundertfachen Lied der Nachtigallen erklingt, dann wird die naturhafte Schönheit der Oder wie aus einem Füllhorn dem überraschten Wasserwanderer dargebracht. Im beglückenden Wechsel dieser ewigen Naturschönheit ragen die Bilder der malerischen Städte mit ihren gotischen Gotteshäusern, stehen die Bauten prächtiger Schlösser und des gewaltigen Klosters Leubus, der Keimzelle der deutschen Wiederbesiedlung Schlesiens. Hier tritt zum erstenmal ein Höhenzug hart an die Ufer und formt ein Landschaftsbild von erhabener Schönheit im Wechsel von Wasser und Wald und ragenden Höhen. Und das wiederholt sich auf dem langen Lauf der Oder mehrfach, so bei Schloß Carolath und am Weißen Berge bei Bovernig, bei Tschicherzig an der Mündung der Faulen Obra, bei Crossen und an der steilen Wand unweit von Frankfurt, bis sie in mächtiger Breite durch die große Tiefebene der deutschen Ostsee zustrebt.



Im Oderwald zwischen Glogau und Neusalz

Städte am Strom

„Wo im breiten Oderstrom spiegeln Städte sich und Dom . . .“, so heißt es in einem schlesischen Heimatlied, und damit ist der Begriff der alten Oderstädte gekennzeichnet. Segnend blicken über ihre Dächer die großen Gotteshäuser, und die reichen Bauten der Vergangenheit, wie Rathäuser, Klöster und Festungswälle, verbinden sich mit den Werken der Gegenwart zu einem eigenartigen Bilde. So erleben wir es in Ratibor, der ersten großen Stadt am Oberlauf, in Cosel, der oberschlesischen Festung Friedrichs des Großen, und in Oppeln, der alten Piastenstadt und der Stadt der oberschlesischen Zementindustrie. Im Gebiete der mittelschlesischen Ebene grüßen den Strom die freundlichen alten Städte Brieg und Ohlau, beide einst Sitze der schlesischen Piastenherzöge. Ihr Brieger Schloß, ein großartiges Denkmal deutscher Renaissancekunst, sieht seiner Wiederherstellung entgegen. Die Krone der schönen Stadtbilder des deutschen Südostens aber ist Schlesiens Landeshauptstadt Breslau. Über den grünenden Gärten ragen die Doppeltürme des Domes und der beiden anderen ehrwürdigen Gotteshäuser auf den Inseln der Oder. In vielen Armen durchströmt der Fluß diese Stadt am Wasser und im Grünen, und auf gewaltigen Flutkanälen wird der Schiffsverkehr im weiten Bogen um diese große Stadt geleitet. Lange sind ihre Türme hinter den grünen Wipfeln des Oderwaldes verschwunden, da treten eine Reihe kleinerer Städte an die Ufer der Oder: Auras und Köben mit dem Reiz ihrer freundlichen Stadtbilder, Steinau mit Hafen und altem Kloster, Dyhernfurth mit dem vieltürmigen Schloß. In Niederschlesien ragt an den Ufern wieder eine Stadt mit dem Dom auf der Insel, mit Türmen von Kirchen und Rathaus und mit grünen Wällen: die alte Oderfeste Glogau. Der ganze Zauber einer kleinen deutschen Stadt tritt uns in Beuthen an der Oder entgegen, das von seiner Höhe sich in den Fluten spiegelt. Zwei Meilen stromab umfängt uns in der Industriestadt Neusalz die lebenerfüllte Gegenwart. Die Gestaltung ihrer Arbeitsstätten hat die Landschaft nicht beeinträchtigt. An der Schwelle zur Mark Brandenburg grüßt Crossen mit seinen lieblichen Höhen, auf denen die Obstgärten prangen, und Höhen am Strom sind es wieder, die die alte große Handelsstadt an der Oder, Frankfurt, umrahmen. Hier erleben wir auf der Oderfahrt zum ersten Male Norddeutschland mit seinen schönen Backsteinbauten in Rathaus und Kirchen. Von einer Schicksalsstunde preussischer Geschichte spricht Küstrin mit seinen Wällen und dem altersgrauen Schloß. Hier mündet die Warthe, an deren hohem Ufer Landsberg liegt. Vorüber an den schönen kleinen Städten Schwedt und Greifenhagen gleitet der Strom dem Meere zu. Stettin, der große Seehafen kommt in Sicht, mit ihm die Stadt mit den großen alten Bauten der Vergangenheit und dem prächtigen Wahrzeichen der Gegenwart, der Hakenterrasse, die mit ihren schönen Gebäuden zum Begriff von Pommerns Hauptstadt geworden ist.



Aus Oppeln

Die Oder und die Landesplanung

Aufgabe der Landesplanung ist es, eine vorausschauend gestaltete Gesamtplanung des Raumes auszuarbeiten und dafür zu sorgen, daß die Einzelplanungen sich in die größeren Gesichtspunkte der Reichs- und Landesplanung einfügen.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen der schlesischen Planung ist die Erkenntnis von der schicksalhaften Bedeutung des Oderstromes für Volk und Wirtschaft Schlesiens. Wohl kaum eine Teilplanung im Lande bleibt hiervon unberührt. Die überragende Rolle, die die Oder im Wirtschaftsleben Schlesiens, in der Überwindung der Verkehrsferne spielt, ist grundlegend bei den Überlegungen, welche Entwicklung die einzelnen schlesischen Wirtschaftsgebiete — und in ihrer wechselseitigen Auswirkung auch Gesamt-Schlesien — nehmen können und wie die Zukunft dieser Räume in gewerblicher und volkspolitischer Hinsicht zu beurteilen ist. Die Standorteigenschaften beispielsweise des ober-schlesischen Industriebezirkes und damit die Existenz seiner halben Million Einwohner werden maßgebend davon beeinflußt, zu der vorhandenen Rohstoffbasis des Reviers auch noch eine günstige Verkehrsbasis durch Ausbau der Oderwasserstraße und des Adolf-Hitler-Kanals hinzuzufügen. Nur dann ist es der Landesplanung möglich, vorausschauend und in sinnvoller Ordnung die Flächen zu sichern, die jetzt und in Zukunft für die Bedürfnisse der Industrie und Landwirtschaft, des Verkehrs, des Wohnens und der Erholung auszuweisen sind. Es wird auch ihre besondere Aufgabe sein, für den Zusammenklang der verschiedenen Verkehrsmittel — Binnenschifffahrt, Eisenbahn, Kraftwagen — in dieser Flächenplanung zu sorgen. Die Zulaufwege zu den Umschlagplätzen der Oder sind unentbehrliche Bestandteile der Generalverkehrsplanung; ihre Benützung ist daher zu sichern und zu erleichtern, denn nicht nur die am Strome liegenden Wirtschaftskreise, sondern die gesamte Wirtschaft Schlesiens — darunter auch die Landwirtschaft — hat Anspruch auf die Benützung der Wasserstraße. Gegenüber der verkehrspolitischen Bedeutung der Oder treten die Planungsansprüche, die von anderer Seite an die Oder gestellt werden, zwar etwas zurück, sie dürfen aber deswegen nicht weniger sorgsam beachtet werden. Wasserwirtschaftliche Bedürfnisse, Eindeichungsprojekte zum Nutzen der Landwirtschaft, die Forderung auf Erhaltung des Landschaftsbildes und anderes mehr werden von der Landesplanung in den Rahmen der Oderplanung und damit der Gesamttraum-Wirtschaftsplanung Schlesiens gestellt.

Die Landesplanungsgemeinschaft Schlesiens wird stets daran mitarbeiten, das vorhandene volkswirtschaftliche Kapital der Oder der schlesischen Heimat nutzbar zu machen.



J. G. Gayer

In Breslau

Der reiche Arbeitsspender

Die Oder ist der große Arbeitsspender für die verschiedensten Erwerbszweige Schlesiens und der übrigen von ihr durchflossenen Gebiete. Sie gibt nicht nur den eigentlichen Wasserberufen, wie Schiffahrt, Strom- und Schiffsbau, Arbeitsmöglichkeit, sondern auch Betrieben, die mit der Schiffahrt in enger Verbindung stehen, die teils haupt-, teils nebenbetrieblich mannigfaltig auf die Oder angewiesen sind.

Die auf Gedeih und Verderb mit dem Strom verbundene Schiffahrt ist das Schlüsselgewerbe. Sie ist die Arbeitsstätte für Tausende von Volksgenossen und hat für den Arbeitsmarkt um so mehr Bedeutung, als sie Arbeitskräfte von dort zu entnehmen vermag, wo nur wenig Erwerbsmöglichkeiten vorhanden sind. Seit Generationen ist sie der Bevölkerung ganzer Ortschaften Helfer und Hoffnung geworden. Ein gesunder Menschenschlag sieht in der Schiffahrt seine Lebensaufgabe.

Wie auf einer Landstraße nur gefahren werden kann, wenn sie sich in gutem Zustande befindet, so ist auch eine Wasserstraße, wie die Oder, nur wirtschaftlich befahrbar, wenn sie von Hindernissen freigehalten und zur größtmöglichen Ausnutzung geeignet ist. Dies ist Aufgabe einer der nächstwichtigen Oder-Volksgruppe, der Wasserbauer. Eine nicht unbedeutende Anzahl Volksgenossen findet hier jahraus, jahrein bei der Instandhaltung der Strom- und Uferbauten Beschäftigung. Das von ihnen verwandte Material ist in der Hauptsache Produkt der Arbeit anderer Schaffender. Steinbruch- und Waldarbeiter verdanken auf diese Weise ihre Beschäftigung dem Oderstrom.

Einen großen Anteil bei der Gestellung von Arbeitskräften nehmen die Handwerker ein, die sich mit der Erbauung und der Erhaltung der Oderschiffe und ihrer Einrichtungen befassen.

Sind in erster Linie die drei Hauptgruppen Schiffahrt, Wasserbau und Schiffsbau erwähnt worden, so dürfen Schiffahrtspedition — Hafen- und Umschlagbetriebe — nicht vergessen werden. Zählt man zu den bereits genannten Berufszweigen noch den Handel, die Arbeiter und Handwerker hinzu, die mittelbar infolge des Vorhandenseins des Oderstromes Beschäftigung finden, so beträgt die Zahl derer, denen die Oder Arbeit gibt, viele tausend Volksgenossen.



Der Adolf-Hitler-Kanal

Quelle der Kraft und Gesundheit

Ein Strom von so großer Schönheit ruft die Menschen mit zwingender Macht zu seinen Ufern, um auszuruhen vom Alltag und sich zu neuer Arbeit zu stärken. Diese zweckmäßige und schöne Gestaltung der Freizeit ist für die Bewohner der Oderlandschaft seit einem Menschenalter zum Allgemeingut und zur Selbstverständlichkeit geworden. Wohl in jeder Stadt am Oderstrom bestehen heute Rudervereine. Die Gastfreundschaft, die sie in ihren Bootshäusern dem fremden Wasserwanderer gewähren, ist sprichwörtlich für den gesamten deutschen Osten. Die Ruderregatten auf der Oder, ob sie in Oppeln oder Breslau, in Frankfurt oder Stettin auf den bekannten Rennstrecken abgehalten werden, sind sportliche Veranstaltungen, die im ganzen Reich bekannt sind. Zum Rudersport hat sich seit wenigen Jahrzehnten der Segelsport auf der Oder gesellt, denn dieser große Strom der deutschen Ebene, der durch das Stettiner Haff in drei Armen dem Meere zustrebt, gibt dem Winde Raum auf seinen Wellen. Es war um die Jahrhundertwende, als eine deutsche Frau, Marie von Bunsen, zum ersten Male die Eindrücke ihrer Wasserwanderung auf der Oder niederschrieb. Seitdem sind den Oderlauf und seine Nebenflüsse Tausende und aber Tausende von Wasserwanderern in Faltbooten entlanggefahren, nicht einmal nur, sondern immer aufs neue wieder, weil sie beglückt waren von der Schönheit dieses Stromes. Denn er lädt ein zum Wandern und zum Rasten, zum Baden und zum Schwimmen in seinen klaren Fluten, zum Sonnen auf seinem weißen Sande und zum Zelten im Schatten seiner Oderwälder. Gerade das Zelten an der Oder ist zum Allgemeingut derer geworden, die ihre Freizeit gut verbringen. Wer am Wochenende den Strom zu Tale fährt, der kann das fröhliche Treiben betrachten, nicht nur in der Nähe der großen Städte, sondern allenthalben an seinem Lauf auch in der Nähe der kleinen Ortschaften. Daß die Oderlandschaft tüchtige Schwimmer und Schwimmerinnen stellt, das beweisen die Erfolge der großen sportlichen Wettkämpfe im Reich und zwischen den Völkern der Welt. Wer jedoch die Natur ganz still belauschen will an der Oder, der huldigt dem Angelsport. Der Fischreichtum dieses Stromes ist von alters her berühmt, und allenthalben bestehen in den großen und den kleinen Städten an seinem Lauf Anglervereinigungen, die auf weidmännische Ausübung dieses Sportes halten. Wenn der Winter über das Land zieht, sieht der Strom neue Gäste. Der Reichtum seiner Altwässer, die still im schweigenden Walde sich dahinziehen, lockt die Eisläufer, die nicht gezwungen sind, auf kleiner Fläche sich zu tummeln, sondern viele Kilometer durch den winterlichen Wald auf jenen Altläufen entlangfahren. Ist aber der Winter so streng, daß die große Stromoder zufriert, dann ist ihr Lauf erfüllt vom fröhlichen Treiben der Schlittenfahrt und des Schlittschuhlaufes, dann ist auch die Oder im Winter eine Kraftquelle für Sport und Erholung.



Auf froher Fahrt

Der Strom und das Volkstum des Deutschen Ostens

Die Oder, oft als Lebensnerv des schlesischen Landes bezeichnet, ist niemals Grenzstrom gewesen. Schon in der Vorzeit floß sie durch schlesisches Land, und von ihr aus, über hunderte von Kilometern, nach allen Windrichtungen hin, erstreckte sich das germanische Siedlungsgebiet.

Die Oder war allerdings oft der Wegweiser großer Völkerzüge, die durch Schlessien in andere Gebiete strömten. An den Ufern des Oderstromes reihten sich zahllose Städte und Dörfer auf. Gerade hier hat die deutsche Rückbesiedlung des Mittelalters ihre einmalige Größe unter besonders erschwerten Bedingungen erweisen müssen. Denn im Odertal mit seinem fruchtbaren Niederungsboden hatte sich fremdes Volkstum festhaft gemacht, anders als im Gebirge, wo die deutschen Kolonisten aus grüner Wurzel ihr Siedlungsland schaffen und sich Dörfer und Städte bauen konnten. So erhält die Oder ein besonderes Gewicht in der schlesischen Aufgabe. Dazu kommt ihre Bedeutung als verkehrsfördernde Wasserstraße. Als solche schließt sie nicht nur das Gebiet der Mährischen Pforte und damit die Landschaft der Vorkarpaten an Schlessien an, sondern sie verbindet Schlessien auch mit dem Großgebiet des Deutschen Reiches, mit dem Norden und Nordosten ebensosehr wie mit seiner Mitte. Doch nicht allein in der Stromrichtung umfaßt sie Süden und Norden Schlessiens zur Einheit, auch ostwärts und westlich greift sie mit dem Netz ihrer Nebenflüsse weit aus und bindet das gleiche schlesische Volkstum an denselben schlesischen Raum. Eine heute anerkannte Tatsache ist es, daß Flüsse nicht trennen, sondern verbinden. Der Oder ist diese Wirkung in höchstem Maße zu eigen. Das ganze beiderseitige Einzugsgebiet der Oder, gekennzeichnet durch ihre Nebenflüsse und durch das Gewirr kleinerer Wasserläufe und Bäche, gehört zu Schlessien, mag auch im Osten eine politische Grenze die Natur- und Kulturlandschaft zerteilen.

Im Westen und Süden greift das schlesische Stammland über die Sudeten hinaus bis in den sudeten-deutschen Vorraum im Flußgebiet der Elbe. Die Oder fließt nicht eigentlich mitten durch Schlessien, sondern, wenn man das gesamte schlesische Stammland bedenkt, in dessen östlichem Drittel. Teilweise, so bei Grünberg, kommt sie nahe an die Versailler Ostgrenze heran. Es ist daher kein Zufall,



Der Fährmann

wenn sie in fremdvölkischen Bestrebungen als wünschenswertes Ziel herausgestellt wird, und man dort den Versuch macht, ihr im Widerspruch mit allen geopolitischen Erkenntnissen eine trennende Rolle in der Landschaftsbestimmung zuzuweisen. Die Oder durchfließt das Grenzland Schlesiens, das ist gewiß. Aber ebenso gewiß bleibt, daß sie selbst nicht zugleich schon Grenzstrom ist. Sie ist vielmehr die natürliche Klammer der reichen Teillandschaften, die über die Oder nach beiden Seiten ausgreifen und Schlesiens zum einheitlichen Ganzen formen. Falsch ist es daher, Schlesiens in einen ostwärts und westlich der Oder gelegenen Teil mit besonderem Charakter gliedern zu wollen. Finden wir doch auch in den äußeren Kulturformen, in Gehöften, Dörfern und Städten, in Sitte, Brauch und Mundart des schlesischen Menschen, in der ganzen Art seines Volkstums, keine mit der Oder zusammenfallenden Trennlinien, sondern nur allmähliche Übergänge und Abwandlungen im Gefüge des Gesamten. Trennlinien sind die jahrhundertalten Kulturgrenzen im Osten jenseits der Prosna und jenseits der in Versailles abgetrennten Gebiete. Doch auch noch in das weitere schlesische Vorfeld sind Zeugen deutschen Gestaltungswillens eingestreut — man denke nur an Krakau und Lemberg, Lodz und die schlesischen Volkstumsinseln noch weiter östlich und südlich dieser Punkte.

Ist somit der Oderstrom innerhalb seiner nähergelegenen Gebiete ein Anker gesamt-schlesischer Art und deutschen Volkstums, so erfüllt sich seine letzte Bedeutung doch erst in einem größeren Zusammenhang. In der Mährischen Pforte bietet die Donau durch ihren linken Nebenfluß, die March, eine bequeme Verbindungsmöglichkeit zur Oder. Es ist nur noch eine Frage der Zeit, wann der langgeplante Oder-Donau-Kanal diese Verbindung wirklich schafft.

Die Brückenstellung Schlesiens zwischen dem Reich und Südosteuropa gewinnt damit erneut an Gewicht. Und in diesem Zusammenhang ist der Oderstrom nicht irgendein beliebiger Fluß, sondern ein von der Natur gegebenes Zwischenglied auf dem Wege in eine größere und schönere volksdeutsche Zukunft.



Südschiff des Remters im Breslauer Rathaus

Was die Oder sah

Es gab eine Zeit, da über der Talmulde der Oder tropischer Regendampf stand. Und es gab eine Zeit, die einen Schneedruckgletscher über den Strom hinwälzte. Als er sich aus der Fessel dieser Umklammerung löste, gruben die Schmelzwasserfluten Urstromtäler ins Land. Sie hinterließen Spuren, die heute noch da und dort auf eine Strombreite von 5 Kilometer deuten. Kein Wunder, daß der Urmensch diesem Vorzeitriesen aus dem Wege ging. Noch als er sich längst in das harmlose Ausmaß eines alluvialen Tieflandflusses gefügt, sahen die Fischer und Jäger der Jungsteinzeit scheu auf seinen Lauf, der ihre Einbäume durch urwaldiges Dickicht führte und sie mit fallenden Baumstümpfen, mit Stromlöchern und Untiefen umdrohte. Wieviel vorgeschichtliche Geschlechter sind an ihm entlanggezogen; Menschen, die den Stein und das Geweih zur Waffe machten, die das rotbraune Buckelgefäß formten, die mit eisernem Wehrgerät den Strompaß bei Lebus erzwangen! Wo sind die Söhne des Nordens, Bastarnen und Skiren geblieben, wo die Teutonen und Kimbern, die Hasdingen und die Silingen, nach denen sich Schlesien nennt? Wie die Wellen des Stromes sind sie vorübergerauscht. Andere Geschlechter kamen an die Ufer der Oder, lebten als hörige Leute von der Jagd auf den Biber. Nicht mehr der Bauerntroß der entschwundenen Geschlechter band sie zur Volkheit zusammen, sondern die kräftige Faust ihrer eigenen Gebieter. Deutsche Kaiser erschienen: Heinrich der Zweite, der Fünfte. Kaiser Friedrich, der Rotbart, führte ein reissiges Heer vor die festen Kastele. Dann aber sah die Oder die Rückflut germanischen Blutes: Mönche, Handwerker, Bauern. Der Bau des Klosters zu Lebus zeugt noch von dieser Zeit. Deutsche Neustädte wuchsen in die Landschaft am Strom: Frankfurt, Breslau und Glogau. Später bahnte ein Hanseat der Salzschiffahrt Wege ins Land. Dann kam das Glaubensringen: Arnim, Friedland und Stalhansch, Wrangel und Torstensohn zogen am Oderlauf hin; die Söldner aus aller Herren Ländern. Nach den Jahren des Krieges verbindet der Große Kurfürst durch den Kanal von Müllrose den Frachtweg der Oder mit dem Elbstromgebiet. Die Oder sieht Friedrich den Großen: Nährmutter seiner Armee nennt er den wichtigen Fluß. Dann muß der Strom dem kranken Heergerät tragen helfen. An einem Winterabend sieht er ihn auf der Flucht vor der russischen Kälte. Rauchende Hüttenwerke kündigen die neue Zeit, Eisenbahnen und Dampfer. Die Häfen werden lebendig. Das Segel weicht nun dem Dampf. Der Motor verdrängt die Maschine. Und stolze Brücken verbinden die lange getrennten Ufer. Unter den kühnen Bogen ziehen die Fluten zu Tal, durch Stauwerke besser geregelt, durch Wehranlagen besser gebändigt:

„Und so trägt er seine Brüder,
seine Schätze, seine Kinder
dem erwartenden Erzeuger
freudebrausend an das Herz“.



Die Steile Wand bei Frankfurt

Der ruhige Strom

Vorüber an Freude und Trübnis,
dorfentlang und städtchindurch,
fließt unwandelbar
durch die Strömung der Zeiten
die Oder
mit ihren unerschöpflichen Wassern,
ihrem unaufhalttsamen Wogengang,
ihrer unverfleglich treibenden Kraft.

Sacht
fließt sie dahin,
ruhig verströmt sie sich
in die weite ebene Landschaft,
Lastschiffe und Mühlen treibend
und tränkend die durstige Erde.
Ihr Fließen
ist leidenschaftsloser Gesang,
der selten nur anschwillt zum Donnerton
der weit alles Land
überschwemmenden Flut.
Sie ist die schlichteste und unbefungenste
Schwester unter den großen Flüssen,
zu wenig geliebt und entdeckt
in ihrem herben, verhaltenen Reiz.

Und doch
überweht sie unendlicher Klang.
Melodie der Vergangenheit
schwebt über ihr.
Holzflößer sangen ihr Lied
vor Jahrhunderten schon.
Die Brücken erdröhnten
vom Marschtritt der Söldner.
Krieg raste hinweg über sie,
und Friede umgrünte sie neu.
Sommer kräufelte lind ihre gleitende Fläche,
und Winter gefror sie zu Eis.
Die Eisdecke barst.
Föhn strich darüber.
Schleppdampfer baggerten schaumig die Flut.
Schwalben und Nachtvögel
streiften den glitzernden Spiegel,
in den sich die Wolken und Sterne verschütteten.

Alle Lieder des Jahres
begleiteten sie
auf dem Wege zum Meere,
und sommernächtlich
wurde sie selber zum Lied.



Zu Tal



Diese Schrift wurde 1937 herausgegeben vom Verein zur Wahrung der Oder-Schiffahrtsinteressen e. V., Breslau, Ring 30, in Gemeinschaft mit dem Landesfremdenverkehrsverband Schlessen, Breslau, Tauentzienstraße 5.

Unter Mitarbeit von: Dipl.-Ing. Arke, Breslau. — Professor Dr.-Ing. Beger, Breslau. — Deutsche Arbeitsfront, Stromgebietsoverwaltung Oder, Breslau. — Strombaudirektor Franzius, Breslau. — Syndikus Dr. Dr. h. c. Freymark, Breslau. — Dr. Giernoth, Oppeln. — Landesleiter B. D. O. Hartlieb, Breslau. — Ministerialrat Krieg, Berlin. — Reichsminister a. D. Dr. Krohne, Berlin. — Christof Krumbhermer, Breslau. — Syndikus Dr. Kugler, Berlin. — Reedereidirektor Müller, Breslau. — Hans Niekrasch, Oppeln. — Stabsleiter Dr. Niemann, Breslau. — Syndikus Dr. Oldenburg, Stettin. — Syndikus Dr. Schrader, Stettin. — Stadtarchivar Schulz, Glogau. — Stadtrat Siefen, Breslau.

Die farbigen Darstellungen geben nachstehende Gemälde und graphische Karten wieder: „In Breslau“ (S. 37) von Fritz Geyer, Berlin. — „Stettin, das Tor zum Meer“ (S. 29) von Hans Hartig, Stettin. — „Im Remter des Breslauer Rathauses“ (S. 45) von Franz Huth, Weimar. — „Die Oder“ (S. 7) von Marga Schmidt, Stettin. — „Oderlandschaft“ (Titelblatt) und „Nachtsicht in Oberschlessen“ (S. 15) von Arthur Wagner, Breslau. — „Oder-Donau-Kanal“ (S. 25) von Gabriel Wystub, Breslau.

Für die einfarbigen Abbildungen lieferten Lichtbilder: Archiv Landesfremdenverkehrsverband Schlessen (S. 35). — Abramczyk, Ratibor (S. 9). — Behrend, Breslau (S. 41). — Glaeser, Breslau (S. 49). — Haase & Co., Frick, Frankfurt (Oder) (S. 5, 21, 47). — Klose, Breslau (S. 26, 27). — Neumann, Eberswalde (S. 13). — Dr. Oldenburg, Stettin (S. 23). — Dr. Paul Wolff, Frankfurt (Main) (S. 11, 17, 19, 31, 33, 39, 43).

Russtattung, Druckstöcke, Drucklegung und Verlag Wilh. Gottl. Korn, Breslau.



BIBLIOTEKA
UNIERSYTECKA
GDAŃSK

// 413897