

Die Bedeutung des Ausbaus der Weichsel für die
wirtschaftliche Entwicklung des neuen deutschen Ostraumes

**Der Reichsstatthalter
Reichsgau Danzig-Westpreußen
Generaldirektor für Raumordnung**

Bearbeitet
im
Institut für Weltwirtschaft
an der Universität Kiel

März 1940

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorbemerkung	1
Erster Teil: <u>Die bisherige Wirtschaftsstruktur und die Möglichkeiten der wirtschaftlichen Entwicklung des neuen deutschen Ostraumes</u> ...	2
I. Gebiet und Bevölkerung	2
II. Land- und Forstwirtschaft	6
1) Bisheriger Stand	6
2) Notwendigkeit und Möglichkeiten der Intensivierung	16
III. Industriewirtschaft	26
1) Bisherige Produktion	26
2) Möglichkeiten der Produktionsausweitung	29
IV. Zusammenfassung: Das voraussichtliche künftige Güteraufkommen	37
Zweiter Teil: <u>Der Ausbau der Weichsel als Mittel zur Erschließung des neuen deutschen Ostraumes</u> .	39
I. Bisheriger Zustand und bisheriges Verkehrsvolumen	39
II. Der Umfang der notwendigen Bauarbeiten und ihre voraussichtlichen Kosten	51
III. Sonstige Wasserstraßenprojekte und ihr voraussichtlicher Einfluß auf die Weichselschiffahrt	56
IV. Die Bedeutung des Weichselausbaus	59
1) Für die Landwirtschaft	59
2) Für den Bergbau und die Industrie ..	62
V. Das voraussichtliche Einflußgebiet der Weichsel	66
1) Gegenüber der Eisenbahn	66
2) Gegenüber der Oder	72
Schluß: <u>Der mögliche künftige Umfang des Weichselverkehrs</u>	75
I. Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	75
II. Bergbau- und Industrieerzeugnisse	76
III. Einfuhrwaren	79

Vorbemerkung.

Im Rahmen dieser Arbeit soll der Begriff des "neuen deutschen Ostraumes" sowohl die dem Reich unmittelbar angegliederten Gebietsteile als auch die übrigen zum deutschen Interessengebiet erklärten früher polnischen Gebietsteile (Generalgouvernement) umfassen. Eine Beschränkung auf die letztgenannten Gebiete ist aus folgenden Gründen unzweckmäßig:

- 1.) Es würden daraus unlösbare statistische Probleme entstehen, da die polnischen Statistiken wegen andersartiger Aufgliederung nicht zu verwerten wären und außerdem die Abgrenzung der neuen deutschen Reichsgaue noch nicht endgültig feststeht.
- 2.) Der neugewonnene Ostraum wird unter deutscher Führung mehr und mehr zu einer wirtschaftlichen Einheit werden, wenn auch das Schwergewicht des Wiederaufbaus auf den dem Reich unmittelbar angegliederten Gebieten liegen wird. Insbesondere das Problem des künftigen Güterverkehrsvolumens und der verkehrsmäßigen Erschließung durch den Weichselausbau läßt sich nur mit Bezug auf den gesamten neuen Ostraum sehen. Die Weichsel fließt in ihrem unteren Teil mitten durch den neuen Reichsgau Danzig, und die künftige Entwicklung des gesamtoberschlesischen Industriegebietes hängt ebenfalls eng mit der Frage des Ausbaus der Weichsel zusammen.

Das Schwergewicht der vorliegenden Untersuchung soll auf dem Weichselausbau als Mittel zur wirtschaftlichen Erschließung des neuen deutschen Ostraumes liegen. Um den richtigen Ausgangspunkt für die Behandlung dieses Problems zu gewinnen, mußte in einem ersten, allgemein gehaltenen Teil ein kurzer Überblick über die bisherige Wirtschaftsstruktur und die Möglichkeiten der künftigen Produktionssteigerung in diesem Raum gegeben werden.

Die Zahlenangaben für die neuen deutschen Ostgebiete sind z.T. geschätzt, da die Grenzziehung in den neuen Reichsgauen Danzig und Posen, in der früheren Wojewodschaft Schle-

sien, im Dombrowaer Industriegebiet und in den ehemaligen Wojewodschaften Bialystok und Lemberg noch nicht endgültig feststeht. Die Schätzungen beschränken sich jedoch im allgemeinen auf die zum deutschen Interessengebiet gehörenden Teile der ehemaligen Wojewodschaften Bialystok und Lemberg und können daher das Gesamtbild nicht wesentlich verändern. Hierbei wurden die Fläche und Bevölkerung dieser beiden Wojewodschaftsteile zugrundegelegt. - Der neue ostpreußische Regierungsbezirk Zichenau und das Gebiet um Suwalki wurden als Teile der ehemaligen Wojewodschaften Warschau und Bialystok behandelt.

Für die Auswahl der Zahlenangaben und Wirtschaftskarten war der Gesichtspunkt maßgebend, daß das wirtschaftliche Schwergewicht der neuen Ostgebiete für absehbare Zeit noch die Landwirtschaft bilden wird, mit Ausnahme des ostoberschlesischen Industriegebietes mit seinem allerdings sehr bedeutenden Anteil an dem künftigen Güterverkehrsvolumen im neuen deutschen Ostraum.

Erster Teil: Die bisherige Wirtschaftsstruktur und die Möglichkeiten der wirtschaftlichen Entwicklung des neuen deutschen Ostraumes.

I. Gebiet und Bevölkerung.

Nach den Ergebnissen der letzten polnischen Volkszählung von 1931 setzt sich die Fläche und Bevölkerung der neuen deutschen Ostgebiete folgendermaßen zusammen:

Tabelle 1: Fläche und Bevölkerung der neuen deutschen Ostgebiete im Jahre 1931.¹⁾

(Verwaltungseinteilung vom 1. April 1938)

Ehemalige Wojewodschaften	Fläche in 1000 qkm	Bevölkerung	
		in Mill.	je qkm
Pomerellen ^{a)} (seit 1.IV.1938)	25,7	1,9	73
Pomerellen (vor 1.IV.1938)	(16,4)	(1,1)	(67)
Posen ^{a)} (seit 1.IV.1938)	28,1	2,3	83
Posen (vor 1.IV.1938)	(26,6)	(2,1)	(79)
Schlesien	4,2	1,3	307
Olsagebiet	0,8	0,2	284
Stadt Warschau	0,1	1,2	9.375
Warschau	25,0	2,1	85
Lodsch	12,7	2,0	158
Kielce	25,6	2,9	115
Krakau	17,4	2,3	132
Lublin	31,2	2,5	79
Bialystok (Teile) ^{b)}	4,5	0,3	67
Lemberg (Teile) ^{b)}	10,0	1,1	110
Gesamt	185,3	20,1	108

a) Polen änderte 1938 die Verwaltungsgrenzen dieser Provinzen, um ihren deutschen Charakter zu verwischen.

b) z.T. geschätzt.

Die Gesamtfläche der neuen deutschen Ostgebiete beträgt mithin rd. 185.000 qkm und die Bevölkerung 1931 rd. 20 Mill., was einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von damals 108 Einwohnern je qkm entspricht. Der natürliche Bevölkerungszuwachs betrug von 1931 bis 1938 etwa 1,7 Mill., sodaß die Gesamtbevölkerung dieses Gebietes für Anfang 1939 auf rd. 21,8 Mill. und die Bevölkerungsdichte auf 118 geschätzt werden kann.

1) Quellen: Petit annuaire statistique de la Pologne 1938, Warszawa 1938, S.12 ff. - Institut für osteuropäische Wirtschaft: Die wirtschaftliche Bedeutung der Angliederung Olsa-Schlesiens an Polen. Königsberg (Pr.) 1938, S.5.

Die Bevölkerungsabnahme seit Kriegsausbruch (unmittelbare Kriegsverluste, Flucht ins Ausland usw.) ist nicht bekannt. Die Ende 1939 anwesende Bevölkerung kann daher nur ganz grob auf 20 - 21 Mill. und die Bevölkerungsdichte auf 108 - 114 Einwohner je qkm geschätzt werden. (Die Verwaltungseinteilung im ehem. Polen vgl. Schaubild 1)

Die Fläche der dem Reich unmittelbar eingegliederten Gebiete soll Pressemeldungen zufolge rd. 80.000 qkm betragen; davon entfallen auf den Warthegau rd. 38.000 qkm, auf die ehemals polnischen Teile des Reichsgaues Danzig rd. 25.000 qkm, auf Ostoberschlesien rd. 5.000 qkm, auf das Suwalki-Gebiet rd. 2.000 qkm und auf den Regierungsbezirk Zichenau rd. 10.000 qkm. Für die Aussiedlung aus diesen Gebieten kommen in Frage: rd. 3 - 400.000 Juden¹⁾ (davon rd. 30.000 aus den früheren Wojewodschaften Posen, Pomerellen und Schlesien und über 200.000 allein aus der Stadt Lods) und etwa 4 - 5 Mill. Polen (2,9 Mill. aus den früheren Wojewodschaften Posen und Pomerellen, rd. 100.000 aus dem Suwalki-Gebiet und der Rest aus den dem Reichsgebiet unmittelbar eingegliederten Teilen der früheren Wojewodschaften Schlesien, Lods und Warschau). Andererseits lebten im deutschen Interessengebiet rd. 350.000 Ukrainer (hauptsächlich im östlichen Teil der Wojewodschaft Lublin und im deutschen Teil der Wojewodschaft Lemberg), von denen aber wohl nur ein Teil für eine Aussiedlung auf freiwilliger Grundlage in Frage kommt. Bei restloser Durchführung der Umsiedlung in das Generalgouvernement würde die Bevölkerungsdichte des Generalgouvernements auf 160 - 170 Einwohner je qkm steigen gegenüber etwa 120 vor Kriegsausbruch und 136 im Deutschen Reich (ohne Memelland) mit seiner ungleich höher entwickelten Wirtschaftskraft. Aus diesen zukünftigen Bevölkerungsverhältnissen ergibt sich die Notwendigkeit einer wirtschaftlichen Erschließung der neuen Ostgebiete, eine Tatsache, die vor allem auch für das künftige Volumen des Güterverkehrs in diesem Raum von großer Bedeutung ist.

1) Nur Glaubensjuden. Die Zahl der Rassejuden und Mischlinge soll in Polen im Landesdurchschnitt noch um fast 50 v.H. höher gewesen sein als die der Glaubensjuden.

Schaubild 1: 1)

Hand am 1938



1) Nach: Magyar Statisztikai Szemle, Oktober 1939

II. Land- und Forstwirtschaft.

1) Bisheriger Stand.

Die wirtschaftliche Struktur der neuen Ostgebiete war bisher entscheidend durch die Landwirtschaft bestimmt. Nach der Volkszählung von 1931 waren von der Gesamtbevölkerung 10,3 Mill., d.s. 51,2 v.H. landwirtschaftliche Berufszugehörige (Berufstätige einschl. Angehörige). Die Verteilung auf die einzelnen früheren Wojewodschaften war folgende:

Tabelle 2: Landwirtschaftliche Berufszugehörige in den neuen deutschen Ostgebieten 1931.¹⁾

Ehemalige Wojewodschaften	Landwirtschaftl. Berufszugehörige	
	in 1000	in v.H. der Gesamtbevölkerung
Posen ^{a)}	992	47,1
Pomerellen ^{a)}	556	51,5
Schlesien ^{b)}	180	11,8
Stadt Warschau	5	0,4
Warschau	1.539	60,8
Lodsch	1.278	48,6
Kielce	1.668	56,8
Krakau	1.368	59,5
Lublin	1.749	71,0
Bialystok (Teile) ^{c)}	218	69,9
Lemberg (Teile) ^{c)}	751	68,6
Gesamt	10.304	51,2

a) Verwaltungsgrenzen vor dem 1.IV.1938. - b) Einschl.Olsagebiet. - c) z.T. geschätzt.

Mit Ausnahme der Stadt Warschau und der Wojewodschaft Schlesien war also die landwirtschaftliche Bevölkerung in allen Gebietsteilen ausschlaggebend, besonders in den früheren

¹⁾ Zusammengestellt nach Angaben in: Petit Annuaire 1938, a.a.O., S.30 ff und Wiadomości Statystyczne 1938, Nr.30 (Beilage), Warszawa 1938, S.2.

Wojewodschaften Lublin, Bialystok und Lemberg.

Die Hauptarten der Bodenbenutzung waren folgende:

Tabelle 3: Hauptarten der Bodenbenutzung 1931.¹⁾
(in v.H. der Gesamtfläche)

Ehemalige Woje- wodschaften	Landwirt- schaftl. Nutzfläche	davon		Wald	Odland Bauland Gewässer
		Acker- land	Wiesen u. Weiden		
Posen ^{a)}	74,0	62,9	9,9	18,9	7,1
Pomerellen ^{a)}	65,1	54,4	9,8	24,6	10,3
Schlesien ^{b)}	57,0	42,5	13,1	32,7	10,3
Warschau	77,5	64,2	12,4	12,8	9,7
Lodsch	73,8	60,1	12,8	16,4	9,8
Kielce	68,4	56,6	10,9	22,5	9,1
Lublin	72,6	55,7	15,5	19,1	8,3
Krakau	69,2	52,2	15,8	23,0	7,8
Bialystok (Teile) ^{c)}	64,8	46,2	17,3	23,9	11,3
Lemberg(Teile) ^{c)}	69,8	50,3	17,9	24,8	5,4
Gesamt	71,4	57,4	12,7	19,9	8,7
Altreich(1937)	61,1	41,3	18,1	27,5	11,5

a) Verwaltungsgrenzen vor dem 1.IV.1938. - b) Ohne Olsagebiet. -
c) z.T. geschätzt.

Von der Gesamtfläche waren mithin über 71 v.H. der Landwirt-
schaft nutzbar gemacht und zwar in sehr hohem Maße dem Acker-
bau. Der Anteil der landwirtschaftlichen Nutzfläche und ins-
besondere des Ackerlandes an der Gesamtfläche war bedeutend
größer als im Deutschen Reich. Umgekehrt liegen die Verhält-
nisse hinsichtlich der Wiesen und Weiden und des Waldbestandes.
Tabelle 3 zeigt also, daß von einer Vermehrung der landwirt-
schaftlichen Nutzfläche und einer Kultivierung des Ödlandes
keine nennenswerte Zunahme der landwirtschaftlichen Erträge

¹⁾ Quelle: Petit Annuaire 1938, a.a.O., S.67 - Statistisches
Jahrbuch für das Deutsche Reich 1938, Berlin 1938,
S.92 f.

in den neuen Ostgebieten zu erwarten ist, ein auch für das künftige Güteraufkommen dieser Gebiete wichtiger Tatbestand.

(Die Bodenbenutzung im ehem. Polen vgl. Schaubild 2)

Die weitaus wichtigsten Fruchtarten sind die vier Hauptgetreidearten sowie Kartoffeln und Zuckerrüben. Diese 6 Fruchtarten nahmen im Jahre 1937 über 83 v.H. der gesamten Anbaufläche ein (vgl. Tabelle 4) und sind für die gesamte Erntemenge und damit auch für das Güterverkehrsaufkommen im landwirtschaftlichen Sektor absolut entscheidend. Die Erntemengen dieser 6 Hauptfruchtarten und die bisherigen Erträge je ha sind aus Tabelle 5 zu ersehen.

Tabelle 4: Anbaufläche der wichtigsten Fruchtarten in 1000 ha.
(Jahresdurchschnitt 1928-1937)¹⁾

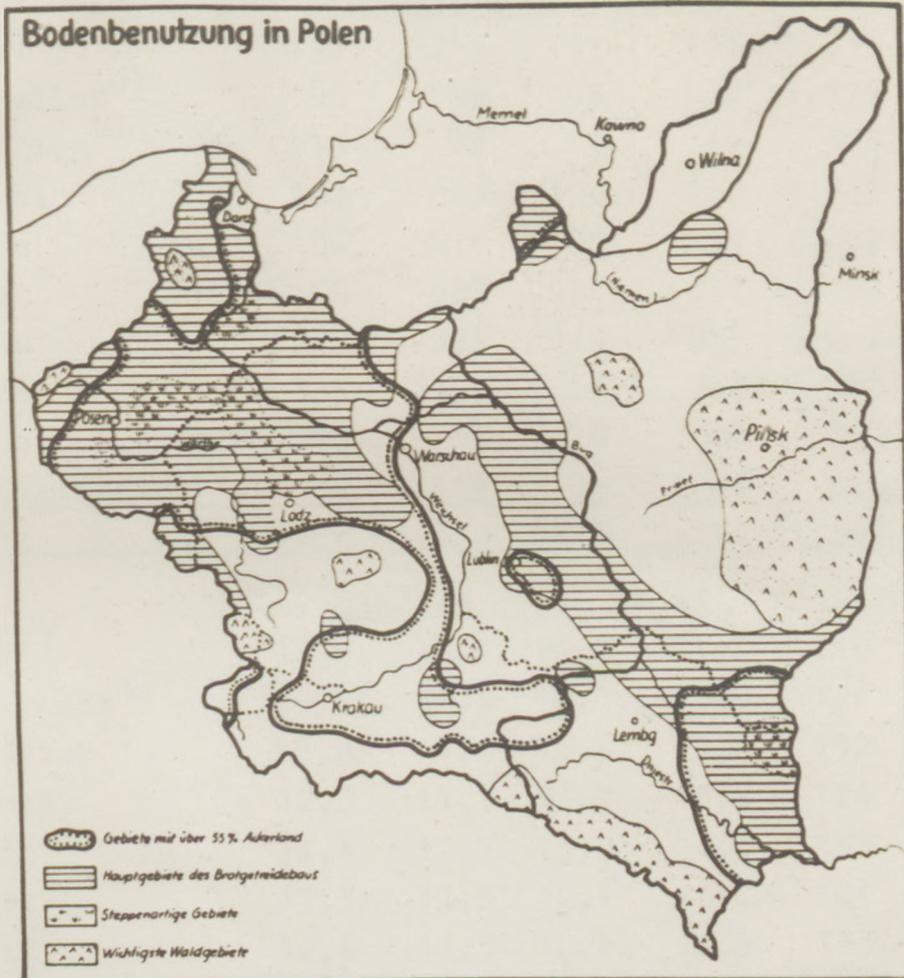
Ehemalige Wojewodschaften	Anbaufläche gesamt	davon				Kartoffeln	Zuckerrüben
		Weizen	Roggen	Gerste	Hafer		
Posen ^{a)}	1.617	131	607	119	135	274	59
Pomerellen ^{a)}	813	54	293	57	66	131	16
Schlesien ^{b)}	171	9	53	6	33	41	1
Warschau	1.711	141	734	80	144	274	26
Lodsch	1.084	58	522	27	103	204	8
Kielce	1.378	123	499	118	170	258	6
Lublin	1.608	198	509	121	216	252	14
Krakau	847	103	185	64	188	156	1
Bialystok (Teile) ^{c)}	162	9	63	9	25	26	-
Lemberg (Teile) ^{c)}	451	68	111	35	86	75	2
Gesamt	9.842	894	3.576	636	1.166	1.691	133

a) Verwaltungsgrenzen vor dem 1.IV.1938. - b) Ohne Olsagebiet. -
c) z.T. geschätzt.

Den weitaus größten Teil der Erntemengen stellte bisher der Kartoffelanbau; erst mit großem Abstand folgten Roggen, Zuckerrüben und die übrigen Hauptfruchtarten. Die Intensität der

1) Quelle: Petit Annuaire 1938, a.a.O., S.73.

Schaubild 2: 1)



1) Nach: E. Wunderlich. Das moderne Polen. Teil I. Land, Volk und Wirtschaft. Stuttgart 1933.

Tabelle 5: Erntemengen und -erträge je ha der Hauptfruchtarten.¹⁾
(Jahresdurchschnitt 1933-1937)

Ehemalige Wojewodschaften	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Kartoffeln	Zucker- rüben	Insge- samt
<u>I. Erntemengen in 1000 t</u>							
Posen ^{a)}	196	819	191	191	3.753	1.047	6.197
Pomerellen ^{a)}	86	328	95	88	1.575	294	2.466
Schlesien ^{b)}	15	79	9	49	528	18	698
Warschau	182	863	120	200	3.543	430	5.338
Lodsch	86	674	38	149	2.802	140	3.889
Kielce	166	587	137	237	3.301	89	4.517
Lublin	258	591	149	285	3.602	216	5.101
Krakau	103	199	63	204	1.573	6	2.148
Bialystok(Teile) ^{c)}	10	61	9	25	322	0	427
Lemberg(Teile) ^{c)}	72	119	34	84	838	36	1.183
Gesamt	1.174	4.320	845	1.512	21.837	2.276	31.964
<u>II. Erträge je ha in dz</u>							
Posen ^{a)}	15,6	13,4	16,0	14,8	135	230	
Pomerellen ^{a)}	16,3	11,3	16,0	13,9	120	240	
Schlesien ^{b)}	15,8	14,8	16,3	15,0	132	218	
Warschau	12,6	11,7	14,7	13,8	124	210	
Lodsch	14,1	12,7	13,9	14,5	133	218	
Kielce	13,3	11,5	12,1	13,7	124	194	
Lublin	12,4	11,5	12,6	12,9	135	199	
Krakau	10,2	10,7	10,1	10,9	97	185	
Bialystok(Teile) ^{c)}	9,4	9,6	9,6	9,3	118	145	
Lemberg(Teile) ^{c)}	10,4	10,1	10,0	9,7	107	188	
Gesamt	12,9	12,0	13,6	12,9	125	215	
Altreich(1937)	22,6	16,6	21,2	20,8	191	345	
Ostpreußen, Pomern u. Schlesien (1937)	20,6	16,2	21,1	20,2	196	356	

a) Verwaltungsgrenzen vor dem 1.IV.1938. - b) Ohne Olsagebiet. -
c) Geschätzt bzw. Wojewodschaftsdurchschnitt.

¹⁾ Aufgestellt nach Angaben in: Petit Annuaire 1938, a.a.O., S.74 f. - Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1938, a.a.O., S.98 f.

Ackerbauwirtschaft weist in den einzelnen Gebietsteilen recht große Unterschiede auf; sie war in den früher preußischen Provinzen größer als in den übrigen Gebieten, im ganzen jedoch bedeutend geringer als im Altreich und in den Ostprovinzen des Altreichs.

Außer den 6 aufgeführten Hauptfruchtarten fallen von den sonstigen pflanzlichen Erzeugnissen nur noch Stroh und Heu mengenmäßig stärker ins Gewicht (vgl. Tabellen 6 und 7). - Der Obstertrag war in den neuen Ostgebieten, verglichen mit dem Deutschen Reich, bisher recht gering. Im Jahre 1936 werden in ganz Polen nur 213.000 t Äpfel, 64.000 t Birnen, 27.000 t Kirschen und 24.000 t Pflaumen geerntet, gegen 1,87 Mill.t Äpfel, 0,46 Mill.t Birnen, 0,19 Mill.t Kirschen und 0,39 Mill.t Pflaumen in Deutschland im Jahre 1937.¹⁾

Tabelle 6: Futtermittel- und Strohernte 1937.²⁾

(in 1000 t)

Ehemalige Wojewodschaften	Heu	Klee	Sonst. Futter- mittel	Stroh	Gesamt
Posen ^{a)}	630	60	9	1.997	2.696
Pomerellen ^{a)}	278	60	7	664	1.009
Schlesien ^{b)}	96	59	1	252	408
Warschau	340	47	29	1.789	2.205
Lodsch	296	20	11	1.238	1.565
Kielce	392	134	19	1.479	2.024
Lublin	575	162	20	1.568	2.325
Krakau	310	416	4	977	1.707
Bialystok (Teile) ^{c)}	80	8	3	111	202
Lemberg (Teile) ^{c)}	202	82	2	476	762
Gesamt	3.199	1.048	105	10.551	14.903

a) Verwaltungsgrenzen vor dem 1.IV.1938. - b) Ohne Olsagebiet. -
c) Geschätzt.

1) Petit Annuaire 1938, a.a.O., S.85. - Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1938, a.a.O., S.110 f.

2) Quelle: Statystyka Rolnicza 1937, Warszawa 1938, S.23 ff.

Tabelle 7: Erntemengen verschiedener pflanzlicher Erzeugnisse¹⁾.
(in 1000 t)

Erzeugnis	Gesamt	davon	
		Posen	Pomerellen
Buchweizen	49	0	1
Hirse	50	0	0
Mais	7	4	0
Mischgetreide	135	66	32
Erbsen	68	33	9
Bohnen	15	1	1
Raps und Rübsen	35	6	2
Verschiedene Saaten	275	74	39
Flachsfaser	9	2	0
Hanffaser	3	0	0
Gesamt	646	186	84

Auch der andere Hauptzweig der landwirtschaftlichen Produktion, die Viehwirtschaft, hatte in den neuen Ostgebieten bisher einen wenig intensiven Charakter. Bezogen auf je 100 ha landwirtschaftliche Nutzfläche war nur der Bestand an Pferden größer als im Altreich, der Bestand an Rindvieh dagegen um 44 v.H., der Bestand an Schweinen sogar um 62 v.H. geringer als im Altreich (vgl. Tabelle 8).

Der Forstwirtschaft kommt für das Güterverkehrsvolumen und speziell für die Binnenschifffahrt insofern eine besondere Bedeutung zu, als das Holz ein ausgesprochenes Massengut ist und sich sehr gut für den Wassertransport eignet. Aus Tabelle 9 geht hervor, daß die neuen deutschen Ostgebiete nicht so walddreich sind wie das Deutsche Reich; die walddreicheren Gebiete des ehem. Polen fielen an Sowjetrußland (vgl. Schaubild 3). Verhältnismäßig am walddreichsten sind noch die ehemaligen Wojewodschaften Pomerellen und Schlesien. Auch der Holzertrag je ha waldbestandener Fläche war beträchtlich geringer als im Altreich. Der Holzeinschlag betrug in den neuen Ostgebieten

1) Quelle: Statystyka Rolnicza 1937, a.a.O., S.18 ff.

Tabelle 8: Der Viehbestand im Jahre 1937.¹⁾

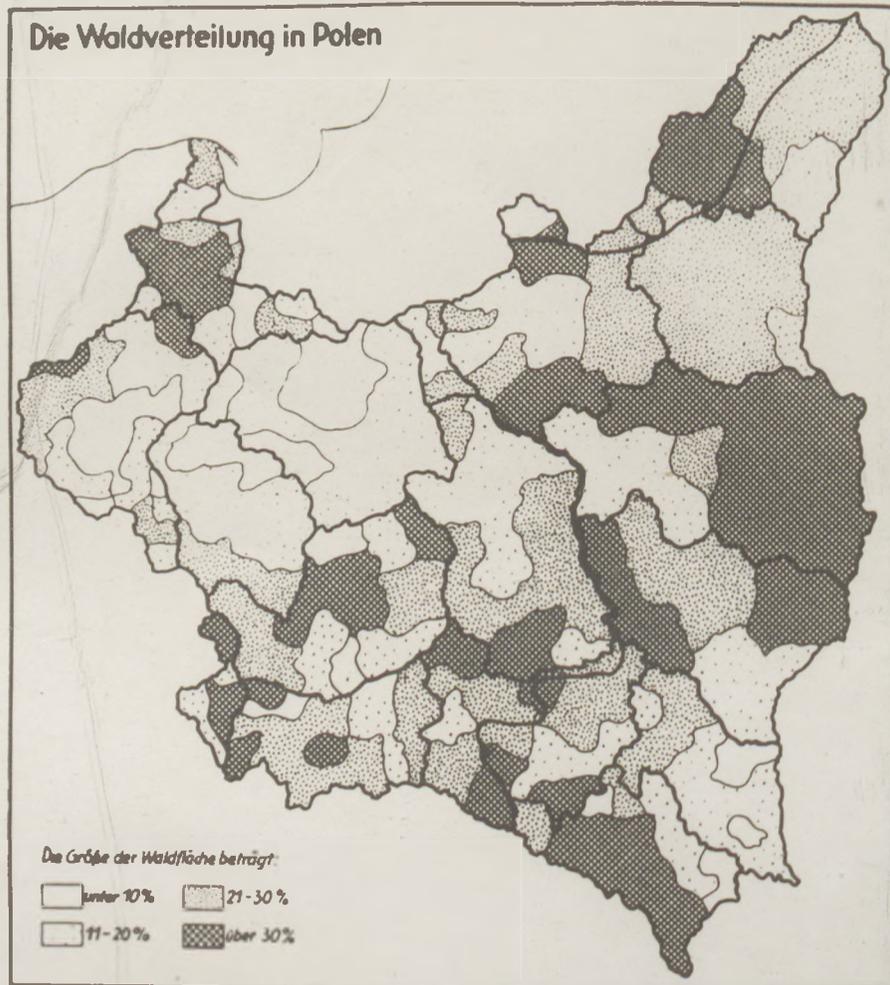
Ehemalige Wojewodschaften	Pferde	Rinder	Schweine	Schafe	Ziegen
a) <u>in 1000 Stück</u>					
Posen ^{a)}	259	754	902	154	99
Pomerellen ^{a)}	143	377	442	150	20
Schlesien ^{b)}	29	124	81	7	50
Warschau	326	866	710	72	9
Lodsch	206	605	474	59	31
Kielce	263	808	461	67	22
Lublin	372	884	900	102	2
Krakau	146	755	258	81	34
Bialystok (Teile) ^{c)}	42	93	73	53	0
Lemberg (Teile) ^{c)}	118	353	124	38	6
Gesamt	1.904	5.619	4.425	783	273

b) <u>in Stück je 100 ha landwirtschaftl. Nutzfläche</u>					
Posen ^{a)}	13,9	40,4	48,3	8,3	.
Pomerellen ^{a)}	14,0	36,9	43,2	14,7	.
Schlesien ^{b)}	12,8	55,5	36,3	3,0	.
Warschau	14,8	39,4	32,3	3,3	.
Lodsch	15,2	44,6	34,9	4,3	.
Kielce	15,6	47,7	27,2	4,0	.
Lublin	17,2	41,0	41,7	4,7	.
Krakau	12,8	66,3	22,6	7,1	.
Bialystok (Teile) ^{c)}	15,6	34,4	27,1	19,7	.
Lemberg (Teile) ^{c)}	17,9	53,4	18,7	5,8	.
Gesamt	14,6	43,2	34,0	6,1	.
Altreich (1937)	12,8	76,8	89,2	17,6	.

a) Verwaltungsgrenzen vor dem 1.IV.1938. - b) Ohne Olsagebiet. -
c) Geschätzt bzw. Wojewodschaftsdurchschnitt.

1) Quellen: Petit Annuaire 1938, a.a.O., S.67, 86. - Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1938, a.a.O., S.83, 116 f.

Schaubild 3:¹⁾



1) Nach: E. Wunderlich. Das moderne Polen. Teil I. Land, Volk und Wirtschaft. Stuttgart 1933.

im Jahre 1938 durchschnittlich nur 2,0 cbm je ha (in den staatlichen Forsten 2,7, in den nichtstaatlichen 1,5 cbm je ha) gegen 4,5 cbm im Jahre 1935 im Altreich. Wegen der zweimaligen Änderung der Wojewodschaftsgrenzen ließ sich ein Vergleich des Holzeinschlages je ha in den einzelnen Wojewodschaften nur für die nichtstaatlichen Forsten durchführen (Tabelle 9). Dieser Vergleich beweist, daß der Holzertrag nur in den früher preußischen Provinzen und in den Wojewodschaften Krakau und Lemberg einigermaßen befriedigend war.

Tabelle 9: Waldbestand und Holzertrag in den neuen Ostgebieten¹⁾

Ehemalige Wojewodschaften	Waldfläche 1937 ^{a)}		Holzeinschlag 1938 ^{b)}		
	1000 ha	v.H.der Gesamt- fläche	Staatswälder 1000 cbm	Übrige Wälder 1000 cbm	cbm je ha
Posen	525	19,8	514	515	2,0
Pomerellen	438	26,7	1.004	148	1,4
Schlesien	118	27,9	140	183	2,1
Warschau	336	11,4	211	177	0,9
Lodsch	279	14,7	126	148	0,7
Kielce	543	21,2	837	391	1,3
Lublin	517	16,6	332	439	1,1
Krakau	363	20,9	85	749	2,3
Bialystok(Teile) ^{c)}	111	24,4	182	29	0,8
Lemberg (Teile) ^{c)}	232	23,3	44	522	2,3
Gesamt	3.462	18,7	3.475	3.301	1,5
Altreich (1935)	12.948	27,5	25.875	24.325	4,5

a) Verwaltungsgrenzen vor dem 1.IV.1938. - b) Verwaltungsgrenzen vom 1.IV.1938. - c) Geschätzt.

1) Quellen: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1938, a.a.O., S.96 f, 41. - Maly Rocznik Statystyczny 1939, Warszawa 1939, S.87 ff.

2) Notwendigkeit und Möglichkeiten der Intensivierung.

Um den richtigen Ausgangspunkt für die Beurteilung der Möglichkeiten einer Intensivierung der landwirtschaftlichen Produktion in den neuen Ostgebieten zu gewinnen, sei zunächst darauf hingewiesen, daß die Intensivierung eine unausweichliche Notwendigkeit ist, um den unzureichenden Nahrungsspielraum für die Bevölkerung dieser Gebiete zu erweitern. Die neuen Ostgebiete sind im Vergleich zur bisherigen Produktion in hohem Grade landwirtschaftlich überbevölkert, d.h. der landwirtschaftlich nutzbare Boden reichte bei der bisherigen Produktion nicht aus, um der landwirtschaftlichen Bevölkerung hinreichende Arbeits- und Unterhaltungsmöglichkeiten zu gewährleisten.

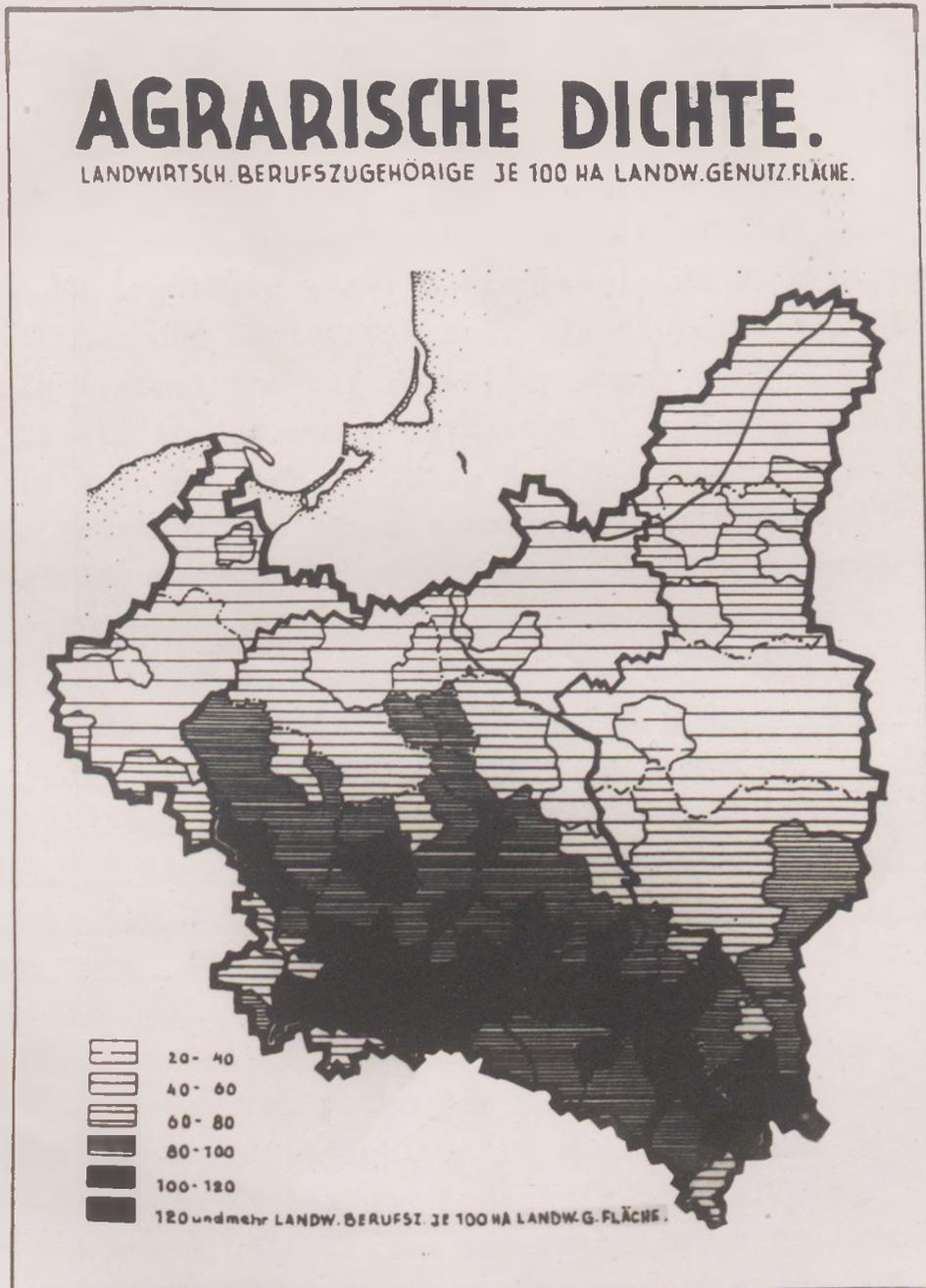
Über das Ausmaß der landwirtschaftlichen Überbevölkerung des ehem. Polen hat Th. Oberländer eine ausführliche Untersuchung durchgeführt.¹⁾ Er kam zu dem Ergebnis, daß im Jahre 1931 im ganzen ehem. Polen die Arbeitskraft von rd. 8,5 Mill. landwirtschaftlicher Berufszugehöriger, d.h. 43 v.H. aller landwirtschaftlichen Berufszugehörigen überschüssig war.²⁾ Die vom früheren polnischen Landwirtschaftsminister für das Jahr 1936 genannte Zahl der landwirtschaftlichen Überschußbevölkerung von 8,8 Mill. scheint die Berechnung Oberländers zu bestätigen, wenn man die Bevölkerungszunahme in dem zwischen den beiden Berechnungen liegenden Zeitraum berücksichtigt. W. Staniewicz³⁾ vertritt jedoch die Auffassung, daß die Zahl von Oberländer zu hoch sei; er nimmt nur die Hälfte an, was der Wirklichkeit auch mehr entsprechen dürfte. Auf jeden Fall aber hatte die landwirtschaftliche Überbevölkerung im ehem. Polen gewaltige Ausmaße erreicht. Sie ist besonders stark in den früheren Wojewodschaften Kielce, Krakau, Lemberg, Stanislaw und Tarnopol (vgl. Schaubild 4).

1) Th. Oberländer: Die agrarische Überbevölkerung Polens, Berlin 1935.

2) Ebenda: S. 52.

3) W. Staniewicz: Das Agrarproblem Polens, Vortrag vor der Deutschen Gesellschaft zum Studium Osteuropas. In: "Osteuropa" Königsberg (Pr.)/Berlin, Jg. 12 (1936/37), S. 433 f.

Schaubild 4: 1)



1) Nach: Polen und seine Wirtschaft. Hrsg. von P.H. Seraphim. Königsberg (Pr.) 1937.



Die agrarische Überbevölkerung hat zur Folge, daß der Nahrungsspielraum der landwirtschaftlichen Bevölkerung stark eingeengt ist. Der Nahrungsspielraum läßt sich feststellen, indem man die den landwirtschaftlichen Berufszugehörigen durchschnittlich zur Verfügung stehenden landwirtschaftlichen Nutzflächen bzw. Ackerflächen berechnet und diese in Beziehung setzt zu den durchschnittlichen Hektarerträgen der Hauptnährfrüchte und zum durchschnittlichen Viehbestand. Eine solche Berechnung ergibt, daß der Nahrungsspielraum im Altreich bei Brotgetreide und Kartoffeln mehr als doppelt, bei Rindern mehr als dreimal und bei Schweinen sogar mehr als viermal so groß ist wie in den neuen Ostgebieten (s. Tabelle 10). Dieses Verhältnis würde sich im Falle der Umsiedlung von etwa 5 Mill. Menschen bis zu einem kaum tragbaren Maße weiter verschlechtern, wenn nicht gleichzeitig eine entsprechende Intensivierung der landwirtschaftlichen Produktion durchgeführt würde.¹⁾

Die natürliche Beschaffenheit des Bodens im neuen Ost-
raum stellt einer beträchtlichen Steigerung der landwirtschaft-
lichen Erträge keine ernststen Hindernisse in den Weg. Die Bo-
dengüte der neuen Ostgebiete steht der Bodengüte in den Ost-
provinzen des Altreichs mit ihren weit höheren Erträgen kei-
neswegs nach und übertrifft sie teilweise noch.²⁾ Besonders fruchtbare Böden finden sich am unteren Teil der Weichsel, im nördlichen Teil der früheren Wojewodschaft Warschau ("Kujawische Schwarzerde"), an der Grenze der früheren Wojewodschaften Posen und Lodsch und im südlichen Teil der früheren Wojewodschaften Kielce und Lodsch (s. Schaubild 5). - Das Klima in den neuen Ostgebieten unterscheidet sich, auch im Hinblick auf die Niederschlagsmengen, nur wenig von dem Nord- und Ostdeutschlands.

1) Auf die Mittel zur erfolgreichen Durchführung dieser Produktionssteigerung kann hier im einzelnen nicht eingegangen werden. Es sei hier nur kurz auf drei Voraussetzungen für die Erreichung dieses Zieles hingewiesen: a) die Bodenbeschaffenheit, b) die Verwendung von Düngemitteln und landwirtschaftlichen Maschinen und c) den Preisstand für landwirtschaftliche Produkte.

2) Vgl. P. Krišche, Bodenkarten und andere kartographische Darstellungen der Faktoren der landwirtschaftlichen Produktion verschiedener Länder. Berlin 1928.

Tabelle 10: Der Nahrungsspielraum der landwirtschaftlichen Bevölkerung im Altreich und in den neuen Ostgebieten.¹⁾

	Neue Ostgebiete	Altreich
I. Je 100 landwirtschaftl. Berufszugehörige standen zur Verfügung (in ha)		
Landwirtschaftl. Nutzfläche	126,5	216,0
Ackerland	101,6	146,0
Wiesen und Weiden	22,9	64,1
II. Erträge auf dem je 100 landwirtschaftl. Berufszugehörige zur Verfügung stehenden Ackerland (in dz) ^{a)}		
Weizen	1.311	3.300
Roggen	1.219	2.424
Kartoffeln	12.700	27.886
III. Viehbestand auf der je 100 landwirtschaftl. Berufszugehörige zur Verfügung stehenden landwirtschaftl. Nutzfläche 1937 (in St.)		
Pferde	18,5	27,6
Rinder	54,5	165,9
Schweine	43,0	192,7
Schafe	7,7	38,0

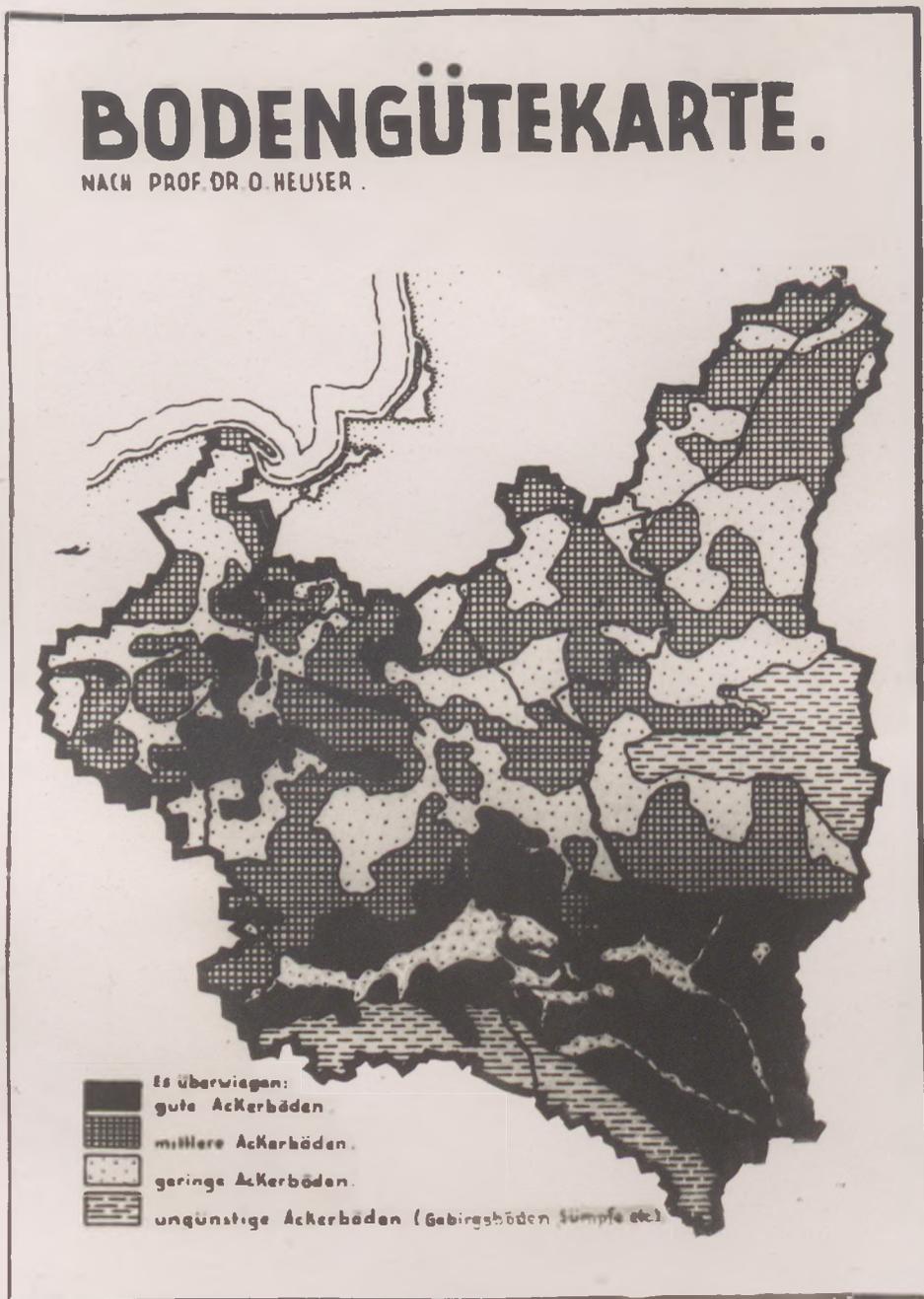
a) Altreich 1937, neue Ostgebiete Durchschnitt 1933/37.

Die Bodenbeschaffenheit der neuen Ostgebiete macht eine Drainage und künstliche Düngung erforderlich, verschafft dieser aber auch die größte Wirksamkeit.²⁾ Das beweist der Anstieg der Hektarerträge in Posen und Westpreußen vor dem Weltkriege. Dank vermehrter künstlicher Düngung stiegen dort die Hektarerträge von 1881/90 bis 1907/12 bei Roggen von 7,5 auf 17,1, Weizen von 9,4 auf 20,6, Gerste von 8,2 auf 20,2, Hafer von 7,7 auf 18,9, Kartoffeln von 68,3 auf 150,0 und Zuckerrüben von 230 auf 310 dz. Im Gegensatz zu diesem Tatbestand ging unter polnischer Herrschaft in den früher preußischen Provinzen die Verwendung künstlicher Düngemittel stark

1) Berechnet nach Angaben in: Petit Annuaire 1938, a.a.O., und Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1938, a.a.O.
2) Vgl. Kriche, a.a.O., S.46 ff.

BODENGÜTEKARTE.

NACH PROF. DR. O. HEUSER.



1) Nach: Polen und seine Wirtschaft. Hrsg. von P.H.Seraphim. Königsberg (Pr.) 1937.

zurück; in den übrigen neuen deutschen Ostgebieten war sie völlig unzureichend. Eine Berechnung für die einzelnen Gebietsteile ließ sich nur für das Jahr 1929 durchführen.

Tabelle 11: Verbrauch von Kunstdünger im Jahre 1929.¹⁾
(kg je ha landwirtschaft.Nutzfläche)

Ehemalige Wojewodschaften	Stickstoff	Phosphor	Kali
Posen ^{a)}	68,9	55,2	72,0
Pomerellen ^{a)}	28,8	35,8	45,0
Schlesien	67,5	154,0	96,0
Warschau	10,7	23,5	9,8
Lodsch	15,8	35,8	25,6
Kielce	10,0	20,0	8,9
Lublin	4,5	14,3	3,4
Krakau	5,7	62,0	7,5
Bialystok ^{b)}	1,5	5,8	1,2
Lemberg ^{b)}	2,9	16,3	9,1
Gesamt	20,4	33,7	23,8
Altreich	70,4	118,7	131,5

a) Verwaltungsgrenzen vor dem 1.IV.1938.
b) Wojewodschaftsdurchschnitt.

Der Gesamtverbrauch von Kunstdünger je ha landwirtschaftliche Nutzfläche war demnach im Altreich mehr als viermal so groß wie durchschnittlich in den neuen Ostgebieten. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß im Jahre 1929 ein bisher nicht wieder erreichter Höchststand des Düngemittelverbrauches im ehem.Polen zu verzeichnen war. Bis 1932 ging der Verbrauch in Polen auf ein Viertel der Menge von 1929 zurück und nahm erst in den letzten Jahren wieder etwas zu.

Ähnlich lagen die Verhältnisse bisher hinsichtlich der Verwendung von Maschinen durch die Landwirtschaft. Eine er-

1) Berechnet auf Grund von Angaben in: M.Sowiński, Rolnictwo słościańskie w zarysie statystyczno-terytorjalnym. Warszawa 1933, S.53, 60.

schöpfende Statistik der Verwendung von landwirtschaftlichen Maschinen gibt es für das ehem. Polen nicht. Aus einigen Teilangaben lassen sich jedoch gewisse Rückschlüsse ziehen. So betrug z.B. im Jahre 1926/27 der Wert des Maschineninventars je ha in der Wojewodschaft Posen 101 Zl., in der Provinz Schlesiens dagegen 198 Zl, also fast das Doppelte. Die Aufwendungen für Maschinenunterhaltung betragen je ha in Westpolen 29 Zl., dagegen in Pommern 59 Zl. (also fast das Doppelte) und in Schlesiens 43 Zl.¹⁾ In den übrigen Gebietsteilen des neuen deutschen Interessengebietes war die Verwendung von landwirtschaftlichen Maschinen noch bedeutend geringer als im ehemaligen Westpolen, wie eine im Jahre 1935 durchgeführte polnische Enquete beweist.²⁾ Auf 100 untersuchte Betriebe der Größenklasse 2 - 50 ha waren in den einzelnen Wojewodschaftsgruppen vorhanden:

	<u>Westpolen</u>	<u>Zentralpolen</u>	<u>Südpolen</u>
Kultivatoren	32,0	5,6	0,3
Sämaschinen	12,7	1,1	0,4
Mähmaschinen	4,5	1,0	0,1
Dreschmaschinen	55,9	10,8	8,4
Göpel	63,4	21,8	6,7
Getreidereinigungsmaschinen	69,6	25,5	30,4

Die Investitionen von landwirtschaftlichen Maschinen gingen zudem im ehem. Polen von 1928 = 100 auf 1932 = 8,8, also knapp ein Zehntel zurück und nahmen auch bis 1937 auf 31,2 v.H. des Standes von 1928 zu. Der Abstand zum Altreich vergrößerte sich also in den letzten Jahren immer noch mehr.

In engstem Zusammenhang mit der Verwendung von Kunstdünger und Maschinen durch die polnische Landwirtschaft steht das Verhältnis der Preise der landwirtschaftlichen Produkte zu denen der landwirtschaftlichen Bedarfsgüter. Dieses Ver-

1) O. Stübner, Der Stand der Mechanisierung in der Landwirtschaft Polens (Diss.) Danzig 1931, S.57.

2) K. Czerniewski, Maszyny i narzedzia rolnicze w gospodarstwach mniejszej wlasnosci, Warszawa 1938.

hältnis verschlechterte sich 1929 in einem für die polnische Landwirtschaft geradezu katastrophalen Ausmaß und machte es ihr unmöglich, größere Investitionen an künstlicher Düngung oder landwirtschaftlichen Maschinen durchzuführen.

Tabelle 12: Die Preisentwicklung für landwirtschaftliche Produkte und landwirtschaftliche Bedarfsartikel in Polen 1928-1938.¹⁾
(1928 = 100)

Jahr	Landwirtschaftl. Produkte	Landwirtschaftl. Bedarfsartikel	Verhältnis 1 : 2
1929	89,5	100,7	0,89
1930	67,6	98,5	0,69
1931	59,5	90,4	0,66
1932	48,9	81,0	0,60
1933	42,6	72,6	0,59
1934	37,0	70,3	0,53
1935	35,8	66,3	0,54
1936	38,7	64,6	0,60
1937	49,2	66,2	0,74
1938	43,8	65,0	0,67

Zusammenfassend lassen sich also die wichtigsten Voraussetzungen, von denen eine Erhöhung der landwirtschaftlichen Produktion in den neuen Ostgebieten abhängt, folgendermaßen kennzeichnen: Die natürliche Beschaffenheit des Bodens erfordert eine reichliche künstliche Düngung, macht diese aber auch sehr erfolgversprechend; die Wirksamkeit der künstlichen Düngung hängt in einigen Teilen des neuen Ostraumes von einer geregelten Wasserwirtschaft (Entwässerung) und anderen Meliorationen ab, wie sie in den früher preußischen Provinzen bereits größtenteils durchgeführt sind. Auch die Verwendung von landwirtschaftlichen Maschinen ist zu steigern. und zwar besonders von ertragsteigernden, weniger von arbeit-

¹⁾ Polish Institute for Economic Research. "Monthly Statistical Tables Relating to Business Conditions in Poland", Warszawa, Jg.1938 und 1939.

sparenden, da ein Überschuß an landwirtschaftlichen Arbeitskräften vorhanden ist. Der Umfang aller dieser Maßnahmen hängt größtenteils von einer Neuregelung des Preisverhältnisses zwischen landwirtschaftlichen Produkten und landwirtschaftlichen Bedarfsgütern ab. Diese Neuregelung ist durch Senkung der zu polnischer Zeit überhöhten Kosten und Preise für landwirtschaftliche Bedarfsgüter und Heraufsetzung der Preise für landwirtschaftliche Produkte möglich. Sie wird durch einen Einbau der Landwirtschaft der neuen Ostgebiete in die Preis- und Marktregulierungen des Reichsnährstandes wahrscheinlich ohne Schwierigkeiten stattfinden.

Nach Erfüllung dieser Voraussetzungen ist mit einer bedeutenden Steigerung der landwirtschaftlichen Erträge zu rechnen. Als erreichbares Ziel kann hierbei für die dem Reiche unmittelbar eingegliederten Gebiete der Durchschnitt der benachbarten deutschen Ostprovinzen (Ostpreußen, Pommern und Schlesien) bzw. der Reichsdurchschnitt angesetzt werden. Für die übrigen Gebiete erscheint nach einigen Anlaufsjahren ein Durchschnitt, wie er vor dem Weltkriege in den früher preußischen Provinzen erreicht war, durchaus möglich.

Die Erreichung dieses Zieles würde in den einzelnen Teilen der neuen Ostgebiete unter der Annahme, daß das Verhältnis der Anbauflächen unverändert bleibt, folgende Mehrerträge der 6 Hauptfruchtarten ergeben: (Tabelle 13). Nach dieser groben Berechnung wären also im Durchschnitt aller Gebiete Ertragsteigerungen zwischen 25 v.H. (bei Kartoffeln) und 54 v.H. (bei Weizen) möglich. Die gesamte Erntemenge der 6 Hauptfruchtarten würde demnach um fast 10 Mill.t (rd. 30 v.H.) höher sein als im Jahresdurchschnitt 1933/37. Es ist aber möglich, daß dieser Mehrertrag nach voller Durchführung der Intensivierungsaufgaben auch noch größer sein wird, weil der Boden der neuen Ostgebiete sich besonders gut für den Anbau von Kartoffeln, also der mengenmäßig entscheidenden Fruchtart eignet und eine Vergrößerung der Kartoffelanbaufläche daher sehr wahrscheinlich ist.

Die Steigerung der Ernteerträge und insbesondere der Kartoffelernte würde auch eine Vermehrung der Viehbestände, vor

Tabelle 13: Mögliche Steigerung der Erträge der 6 Hauptfruchtarten in den neuen Ostgebieten.¹⁾

Ehemalige Wojewodschaften	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Kartof- feln	Zucker- rüben	Gesamt
I. <u>Möglicher Mehrertrag in % des Ertrages 1933/37</u>							
Posen ^{a)}	32	21	32	36	45	55	.
Pomerellen ^{a)}	26	43	32	45	63	48	.
Schlesien ^{b)}	30	9	29	35	48	63	.
Warschau	58	44	31	29	15	43	.
Lodsch	41	33	38	23	6	38	.
Kielce	50	47	59	30	15	55	.
Lublin	60	47	52	38	5	51	.
Krakau	95	58	90	63	46	62	.
Bialystok(Teile) ^{c)}	112	76	100	91	20	107	.
Lemberg(Teile) ^{c)}	91	67	92	84	33	60	.
Gesamt	54	40	47	41	25	51	.
II. <u>Mögliche künftige Erträge in 1000 t</u>							
Posen ^{a)}	253	991	252	259	5.442	1.623	8.820
Pomerellen ^{a)}	108	469	125	128	2.567	435	3.832
Schlesien ^{b)}	20	86	12	66	781	29	994
Warschau	288	1.243	157	258	4.074	615	6.635
Lodsch	121	896	52	183	2.970	193	4.415
Kielce	249	863	218	308	3.796	138	5.572
Lublin	413	869	226	393	3.782	326	6.009
Krakau	201	314	120	333	2.297	10	3.275
Bialystok(Teile) ^{c)}	21	107	18	48	386	0	580
Lemberg(Teile) ^{c)}	138	199	65	155	1.115	58	1.730
Gesamt	1.812	6.037	1.245	2.131	27.210	3.427	41.862

a) Verwaltungsgrenzen vor dem 1.IV.1938. - b) Ohne Olsagebiet. - c) Geschätzt.

allem des Schweinebestandes dank vermehrter Kartoffelverfüt-
terung zur Folge haben. Über die hierbei bis zur Erreichung

¹⁾ Berechnet auf Grund von Angaben in: Petit Annuaire 1935 und 1938, a.a.O.; Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1938, a.a.O.

des Reichsdurchschnitts bestehenden Steigerungsmöglichkeiten unterrichtete bereits Tabelle 8. Die übrigen landwirtschaftlichen Erzeugnisse, bei denen ebenfalls Ertragsteigerungen möglich sind, fallen weniger ins Gewicht, mit Ausnahme von Stroh und Heu. Für Stroh kann bei einer Ertragszunahme um etwa 40 v.H. eine künftige Gesamternte von rd. 14,5 Mill.t angesetzt werden. Es ist jedoch möglich, daß die mit der Steigerung der Hektarerträge für Getreide zu erwartende Zunahme der Strohernte durch eine Verminderung der Getreideanbauflächen zugunsten des Kartoffelanbaus teilweise wieder ausgeglichen wird. Bei Heu ist mit einer Ertragsteigerung um etwa ein Drittel und einer Gesamternte von über 4 Mill.t zu rechnen, und zwar durch intensive Düngung, weniger durch Vermehrung der Wiesenflächen.

Auf längere Sicht wird auch eine Zunahme der Holzerträge möglich sein, vor allem durch bessere Pflege und Holznutzung und in gewissem Maße vielleicht auch durch Wiederaufforstung. Bei einer Holznutzung wie im Altreich wäre auf der gegenwärtigen Waldfläche in den neuen Ostgebieten mit einem Holzeinschlag von 15,3 Mill.cbm (rd. 7,5 Mill.t) gegen bisher 6,8 Mill.cbm, also mit mehr als der doppelten Menge zu rechnen (vgl. Tabelle 9).

III. Industriewirtschaft.

1) Bisherige Produktion.

Obwohl der größte Teil der Industrie des ehem. Polen in den neuen deutschen Ostgebieten liegt, sind diese Gebiete, verglichen mit dem Altreich, doch noch verhältnismäßig schwach industrialisiert. Von der Gesamtbevölkerung dieser Gebiete nach der Volkszählung von 1931 entfielen nur 25 v.H. auf die Wirtschaftsabteilung Industrie (einschl. Bergbau und Handwerk) gegen 39 v.H. im Altreich.

Tabelle 14: Berufszugehörige der Wirtschaftsgruppe Industrie.
(einschl. Bergbau und Handwerk)¹⁾

Ehemalige Wojewodschaften	Berufszugehörige der Industrie	
	in 1000	in v.H. der Gesamtbevölkerung
Posen ^{a)}	473	22,5
Pomerellen ^{a)}	208	19,3
Schlesien ^{b)}	835	54,9
Stadt Warschau	500	42,6
Warschau	536	21,2
Lodsch	828	31,4
Kielce	786	26,8
Lublin	343	13,9
Krakau	428	18,6
Bialystok (Teile) ^{c)}	44	14,1
Lemberg (Teile) ^{c)}	130	11,9
Gesamt	5.111	25,4
Ehem.Polen gesamt ^{b)}	6.306	19,6
Altreich (1933)	25.761	39,0

a) Verwaltungsgrenzen vor dem 1.IV.1938. - b) Einschl.Olsagebiet. - c) Geschätzt bzw. Wojewodschaftsdurchschnitt.

Stärker industrialisiert sind Oberschlesien, das Olsagebiet, die Stadt Warschau und Lodsch (vgl.Schaubild 5).

Für die Zwecke dieser Untersuchung sind vor allem die bisherigen Produktionsmengen und die Art der Produkte von Interesse. Eine allgemeine Übersicht hierüber vermittelt Tabelle 15.

Es zeigt sich, daß die Produkte der Schwerindustrie, und insbesondere die Kohle von absolut entscheidender Bedeutung für die Gesamtmenge von Industriegütern in den neuen Ostgebieten ist. Die Schwerindustrie des ehem.Polen liegt vollständig im deutschen Interessengebiet. Der weitaus größte Teil der

1) Petit Annuaire 1938, a.a.O., S.30 ff. Wiadomości Statystyczne 1938, Nr.30 (Beilage). Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1938, a.a.O., S.24 f.

Tabelle 15: Die mengenmäßig wichtigsten Bergbau- und Industrie-
produkte Polens 1937.¹⁾
(in 1000 t)

Produkt	Polen gesamt	davon Wojewodschaft Schlesien ^{a)}
Steinkohle	36.200	27.400
Koks	2.328	2.150
Eisenerz	792	.
Zink- und Bleierz	492	492
Erdöl	501	-
Salz	603	-
Kalialze	521	-
Bauziegel	5.087	825
Zement	1.289	150
Kalk	848	67
Steine	4.484	479
Roheisen	720	508
Stahl	1.468	919
Andere Hüttenerze	1.829	1.043
Künstliche Düngemittel	498	249
Garne und Gewebe	233	13
Papier, Holzmasse, Zellulose	369	87
Holzprodukte ^{b)}	2.420	56
Zucker	559	5
Mühlenprodukte	4.114	79

a) Ohne Olsagebiet.

b) Gesamtproduktion der Sägewerke, umgerechnet von cbm auf t nach dem spezifischen Gewicht von Nadelholz.

Produktion entfiel auf Ostoberschlesien und fast der ganze Rest auf das benachbarte Dombrowaer und Krakauer Revier. Auf Ostoberschlesien entfiel außerdem die Hälfte der gesamtpolnischen Produktion an künstlichen Düngemitteln. Für die übrigen Gebietsteile war eine ins Einzelne gehende Aufgliederung nach

1) Quellen: Maly Rocznik Statystyczny 1939, a.a.O., S.128 ff. - Statystyka Przemysłowa 1937, Warszawa 1938. - Wiadomości Statystyczne 1939, Heft 15, Warszawa 1939, S.281.

den verschiedenen Industrieprodukten nicht möglich. Es können hier nur einige allgemein gehaltene Angaben gemacht werden: Von der mengenmäßig gleich auf die Kohle folgenden Produktion von Bauziegeln entfielen fast 90 v.H. auf das deutsche Interessengebiet; die Ziegeleien sind hier aber so regelmäßig verteilt, daß ein Transport von Bauziegeln auf längere Strecken oder mit der Binnenschiffahrt kaum in Frage kommt. Der mengenmäßig ebenfalls ziemlich stark ins Gewicht fallende Abbau von Steinen erfolgte vor allem in Wolhynien (1,6 Mill.t). Der weitaus größte Teil der Holzproduktion entfiel auf die an Sowjetrußland gefallenen östlichen und südöstlichen Wojewodschaften, auf Posen und Pomerellen nur knapp 0,3 Mill.t. Erze wurden vor allem in der Wojewodschaft Kielce (Eisenerze) und in Ostoberschlesien (Zink- und Bleierze), Salz südöstlich von Krakau und bei Hohensalza gewonnen. An Erdöl wurden rd. 150.000 t im deutschen Interessengebiet (bei Jaslo), 350.000 t im sowjetrussischen Interessengebiet (bei Drohobycz und Stanislau) gefördert. Von der Gesamtproduktion an Zucker entfielen fast 300.000 t, also über die Hälfte allein auf Posen und Pomerellen Die Mühlenproduktion war ziemlich gleichmäßig auf die einzelnen Gebietsteile verteilt. In Posen wurden 1937 über 600.000 t Getreide vermahlen, in Pomerellen über 400.000 t, zusammen also über eine Mill.t. Die wenig ins Gewicht fallende Produktion von Textilien hatte ihren Hauptsitz in Lodsch, wo rd. 150.000 t Garne und Gewebe hergestellt wurden. - Die übrigen Industrieprodukte waren zwar wertmäßig, aber nicht mengenmäßig von Bedeutung, können hier also unerwähnt bleiben.

2) Möglichkeiten der Produktionsausweitung.

Bei der Untersuchung der Möglichkeiten einer Ausweitung der industriellen Produktion in den neuen Ostgebieten soll von dem Schema der für jede wirtschaftliche Produktion maßgeblichen Faktoren Boden (für die industrielle Produktion die Bodenschätze, d.h. Rohstoffe), Arbeit und Kapital ausgegangen werden.

Von allen industriellen Rohstoffen kommt die größte Bedeutung, vor allem in mengenmäßiger Hinsicht, gegenwärtig der Kohle zu, zumal in der letzten Zeit ihre industrielle Verwertungsmöglichkeit noch bedeutend erweitert worden ist (zahlreiche chemische Produkte, synthetischer Treibstoff usw.). Mit diesem wichtigsten industriellen Rohstoff sind die neuen Ostgebiete sehr reich ausgestattet. Neben Braunkohlevorräten in Höhe von 5 Mill.t (zum größten Teil in Posen und Pomerellen) besaß Polen nach Angaben des Staatlichen geologischen Instituts aus dem Jahre 1932 mindestens 61,8 Mrd.t Steinkohle in abbaufähigen Lagermengen bis zu einer Tiefe von 1.000 m. Andere Schätzungen gehen bis 170 Mrd.t (ohne Olsagebiet).¹⁾ Die Steinkohlevorräte des Altreiches wurden nicht viel höher geschätzt als die des ehem.Polen, die sämtlich im deutschen Interessengebiet liegen. Sie reichen auch bei sehr viel stärkerem Abbau noch für mehrere Jahrhunderte aus. - Die Erzbasis der neuen Ostgebiete ist dagegen nicht so breit. Die gesamten Vorkommen von Eisenerzen im ehem.Polen sind von polnischer amtlicher Seite auf 165 Mill.t geschätzt worden und liegen im Lande verstreut. Die Lager des oberschlesischen Beckens (in der Nähe von Beuthen und Tarnowitz), auf denen sich früher mehrere Hüttenwerke aufbauten, sind größtenteils erschöpft. Eine verhältnismäßig große wirtschaftliche Bedeutung haben die Erze des Tschenstochau-Wieluner Gürtels mit einem Eisengehalt von 30 - 40 v.H. und die Lagerstätten zwischen Radom, Kielce und Ostrowice. Die längs der Karpathen verstreut liegenden Erze sind dagegen sehr arm und haben nur einen Eisengehalt von 12 - 15 v.H. - Die im Südwesten des ehem.Polen auftretenden Zinkerze sind dagegen recht bedeutend, besonders die Lagerungen in Ostoberschlesien (um Scharley und Tarnowitz). Die meist zusammen mit den Zinkerzen auftretenden Bleierzvorräte sind weniger reichhaltig und zum großen Teil schon erschöpft. Insgesamt wurden die Vorräte an Zink- und Bleierzen auf 33 Mill.t geschätzt. Die Erdölvorräte im ehem.Polen betragen nach amtlichen polnischen Schätzungen 160 Mill.t. Das bisher ergie-

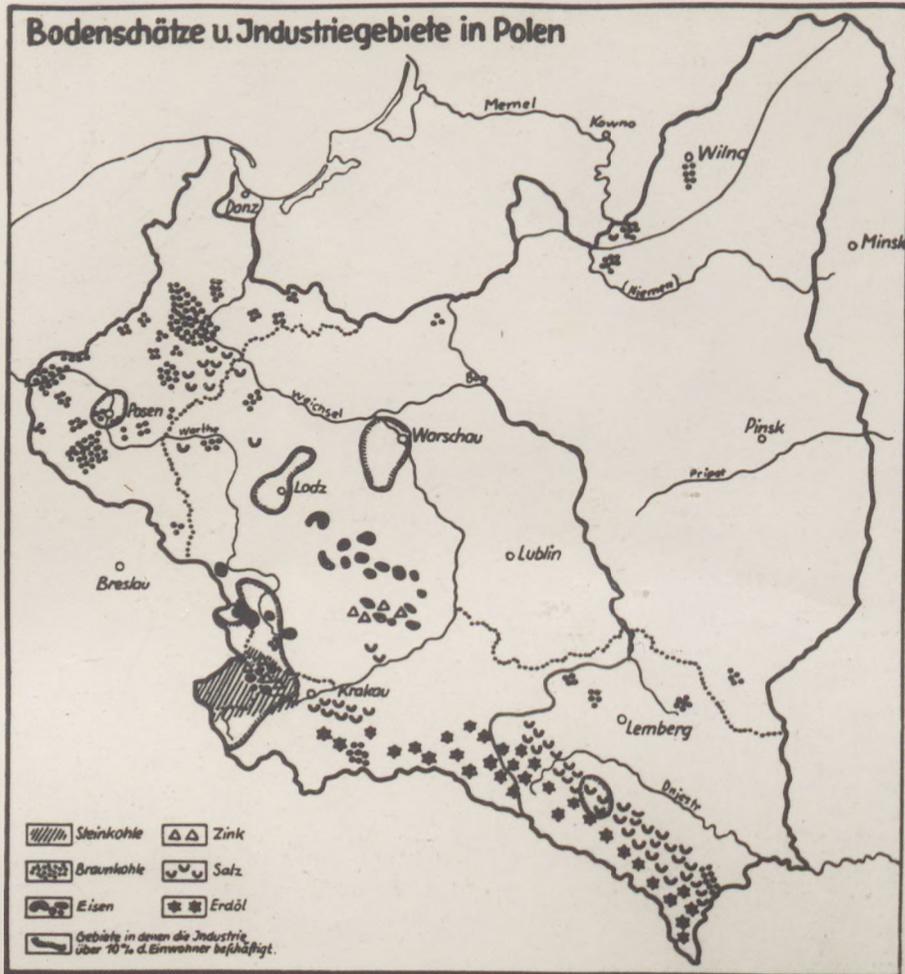
¹⁾ Petit Annuaire 1936, a.a.O., S.65.

bigste Bohrrevier um Boryslaw im sowjetrussischen Interessengebiet soll angeblich zum großen Teil schon erschöpft sein. Es ist aber anzunehmen, daß sich durch vermehrte und tiefere Suchbohrungen, die zu polnischer Zeit nicht energisch genug durchgeführt wurden, neue ergiebige Quellen auffinden lassen. Das gilt besonders für das deutsche Interessengebiet. - Die Steinsalzvorräte im ehem. Polen betragen 5,9 Mrd.t und reichen auch bei steigendem Verbrauch lange Zeit aus. Die für die Landwirtschaft wichtigen Kalialsalze wurden amtlich auf 450 Mill.t geschätzt. Die reichsten Lager liegen bei Kalusz und Stebnik in Ostgalizien im russischen Interessengebiet. - Die Verteilung der Bodenschätze auf das deutsche und sowjetrussische Interessengebiet zeigt im einzelnen das Schaubild 6. Mit Ausnahme eines Teils der Vorräte an Erdöl und Salzen liegen demnach fast alle Bodenschätze im deutschen Interessengebiet.

In Bezug auf den Produktionsfaktor Arbeit liegen die Verhältnisse für eine Steigerung der industriellen Produktion im neuen Ostraum ausgesprochen günstig. Außer der mehrere Millionen zählenden landwirtschaftlichen Überschußbevölkerung, von der an anderer Stelle schon die Rede war, waren im ehem. Polen auch noch mehrere Hunderttausend von Industriearbeitern arbeitslos; sie stellen ein gewaltiges Reservoir an Arbeitskräften dar. Schwierigkeiten in der Verwendung wegen mangelnder fachlicher Vorbildung der Arbeitskräfte wären nur bei gewissen hochentwickelten Spezialindustrien (Produktion von komplizierten Maschinen, elektrotechnische und optische Industrie usw.) zu erwarten. Der Aufbau solcher Industrien kommt aber wohl kaum in Frage und außerdem treten diese Produkte mengenmäßig gegenüber den an früherer Stelle im einzelnen aufgeführten industriellen Massengütern, für deren Produktion nur wenige qualifizierte Arbeitskräfte erforderlich sind, völlig zurück. - Günstig für eine Erhöhung der Industrieproduktion sind auch die relativ niedrigen Lohnsätze in den neuen Ostgebieten.

Das entscheidende Hemmnis für eine stärkere Industrialisierung waren im ehem. Polen die Schwierigkeiten der Beschaffung des nötigen Kapitals. Die inländische Kapitalbildung

Schaubild 6: 1)



1) Nach: E. Wunderlich. Das moderne Polen. Teil I. Land, Volk und Wirtschaft. Stuttgart 1933.

Polens war außerordentlich gering und auch die Kapitalbeschaffung aus dem Auslande reichte für die Finanzierung eines größeren Industrieaufbaus nicht aus. Nach der Neuordnung der polnischen Verhältnisse in diesem Raum besteht eine ernste Schwierigkeit der Kapitalbeschaffung nicht mehr, da das Reich die Finanzierung der wichtigsten Industrieunternehmungen (vor allem der Produktion der Massengüter Kohle, Eisen und Stahl, Erzbergbau und Erdöl) mittelbar oder unmittelbar ermöglicht.

Es sind somit die wichtigsten Voraussetzungen für eine beträchtliche Steigerung der industriellen Produktion in den neuen Ostgebieten gegeben. Für die wichtigsten industriellen Massengüter sind folgende künftige Produktionszahlen möglich:

a) Kohle. Nach Ausführungen des Chefs der Zivilverwaltung Kattowitz, Präsident Fitzner in der Zeitschrift "Der Vierjahresplan", soll die Kohlenproduktion Großoberschlesiens (Westoberschlesien, Ostoberschlesien, Dombrowaer Revier, Olsagebiet und Mährisch-Ostrau) in absehbarer Zeit auf 90 Mill.t erhöht werden.¹⁾ Auf längere Sicht wird man wohl sogar eine Förderung von 100 Mill.t annehmen dürfen. Im ersten Halbjahr 1939 betrug die Kohlenförderung in Westoberschlesien 13,9 Mill.t, in Ostoberschlesien 14,7 Mill.t, im Dombrowaer Revier 3,3 Mill.t, im Krakauer Revier 1,4 Mill.t, im Olsagebiet 3,8 Mill.t und im Mährisch-Ostrauer Revier (im Jahre 1937) rd. 4,8 Mill.t.²⁾ Auf das ganze Jahr umgerechnet ergibt sich somit für das gesamtoberschlesische Revier eine Förderung von rd. 79 Mill.t Steinkohlen. Zur Erreichung des künftigen Produktionsprogramms von 90 Mill.t wäre also eine Erhöhung der letztjährigen Förderung um rd. 14 v.H. nötig. Zum Beweis, daß eine solche Produktionssteigerung in absehbarer Zeit tatsächlich möglich ist, genügt es, auf die Vernachlässigung von Investitionen und die strukturelle Absatzkrise in den ehemals polnischen Bergwerken und andererseits auf die in Westoberschlesien erzielte Produktionssteigerung von 8,5 Mill.t 1913

1) O.Fitzner. Deutschlands Kriegswirtschaft gestärkt. In: "Der Vierjahresplan", 3.Jg., Nr.19, Berlin 1939, S.113 ff.

2) "Wirtschaft und Statistik". Laufende Hefte des Jg.1939. - Wiadomości Statystyczne, Warszawa, Jg.1939, Nr.15, S.261. - G.Behagel: Kohle und Eisen in der Tschecho-Slowakei, Breslau 1939, S.194.

auf 27 Mill.t 1938 und den jetzigen Fortfall der Absatzschwierigkeiten hinzuweisen. - Eine gleiche prozentuale Steigerung ist auch für Koks anzunehmen (von 3 Mill.t auf 3,4 Mill.t).

b) Erdöl. Die Rohölförderung im Gebiet des gesamten ehem.Polen betrug in letzter Zeit rd. 0,5 Mill.t. Sie war unter polnischer Herrschaft dauernd abgesunken, doch ist dies kein Beweis für die tatsächliche Erschöpfung der Vorräte, da das ehem.Polen keine nennenswerten Mittel für Suchbohrungen aufwandte und außerdem im Inlande für eine Mehrproduktion keine Verwendung hatte. Beide Voraussetzungen haben sich nunmehr grundlegend geändert, und so darf auch mit einer Erhöhung der Produktion gerechnet werden. Deren Ausmaß läßt sich allerdings noch nicht bestimmen. Für das im deutschen Interessengebiet liegende Revier um Jaslo wird eine vorläufige Mehrproduktion von 100.000 t (250.000 t statt bisher 150.000 t) genannt. Eine Produktionssteigerung gleichen Ausmaßes im sowjet-russischen Interessengebiet würde eine Mehrproduktion von rd. 230.000 t ergeben (580.000 t statt bisher 350.000 t). Doch ist eine solche Steigerung angesichts des schon vor dem Weltkrieg einsetzenden dauernden Produktionsrückganges im besonders wichtigen Drohobyczer Revier zumindest für die nächste Zeit nicht sehr wahrscheinlich.

c) Erze. Der Anstieg der Eisenerzförderung schon zu polnischer Zeit von 77.000 t im Jahre 1932 auf 872.000 t im Jahre 1938 und die weitere Zunahme um 12 v.H. im ersten Halbjahr 1939 gegenüber dem ersten Halbjahr 1938¹⁾ scheint darauf hinzuweisen, daß eine weitere Steigerung der Förderung ziemlich leicht möglich ist. Es kann fürs erste mit mindestens 1 Mill.t jährlich und nach einer gewissen Anlaufzeit jährlich vielleicht sogar mit 2 Mill.t gerechnet werden. Denn es ist zu berücksichtigen, daß in Polen die einheimischen Erze aus Kostengründen nur ungerne und nur zur Beimischung verwendet wurden. Erst der Zwang zur Devisenersparnis und die Notwendigkeit einer höheren Eisen- und Stahlproduktion veranlaßten Polen in letz-

¹⁾ Maly Rocznik Statystyczny, 1939, a.a.O., S.128. - Wiadomości Statystyczne, a.a.O., 1939, Heft 15, S.261.

ter Zeit zu einer stärkeren Heranziehung auch der inländischen Erze. Da Deutschland das technische Problem der Verarbeitung auch der niedrigprozentigen Erze gelöst, die Eisenindustrie Gesamtoberschlesiens einen sehr dringlichen Bedarf an Eisenerzen hat und auch die nötigen Kapitalanlagen jetzt bereitgestellt werden können, ist ein bedeutender Anstieg der Eisenerzförderung im neuen Ostraum als sicher anzunehmen. - Bei einer etwaigen Zunahme der Zink- und Bleierzförderungen hingegen kann es sich nur um relativ geringe Mengen handeln, die ohne größere Bedeutung für das gesamte Güteraufkommen wären.

d) Hüttenprodukte. Die künftige Mehrförderung von Eisenerzen in der früheren Wojewodschaft Kielce und die Aufnahmefähigkeit des Reiches wird auch den Ausbau der Eisen- und Stahlproduktion Gesamtoberschlesiens anregen. Die Produktion nahm auch in den ehemals polnischen Hüttenwerken in letzter Zeit schon beträchtlich zu. Sie betrug, auf Grund der Produktionszahlen des ersten Halbjahres 1939 auf das ganze Jahr umgerechnet, einschl. des Olsagebietes rd. 1,3 Mill.t Roheisen, rd. 2 Mill.t Stahl, rd. 1,3 Mill.t Walzwerkserzeugnisse und rd. 0,5 Mill.t andere Hüttenerzeugnisse.¹⁾ Eine weitere Produktionssteigerung um etwa 20 v.H. ist bei voller Ausnutzung der Kapazitäten und neuen Investitionen, die ganz besonders im Hüttenwesen zu polnischer Zeit völlig unzureichend waren, durchaus möglich. Es kann daher mit einer baldigen Produktion von rd. 1,6 Mill.t Roheisen, 2,4 Mill.t Stahl, 1,6 Mill.t Walzwerkserzeugnissen und 0,6 Mill.t anderen Hüttenerzeugnissen gerechnet werden. Die Frage des künftigen Umfangs der Produktion in den Südwerten im "Zentralen Industriegebiet" ist dabei noch ungeklärt.

e) Holzprodukte. Die neue Zollgrenze gegen das sowjetrussische Interessengebiet, in dem der größte Teil der Sägewerke des ehem.Polen seinen Sitz hatte, kann u.U. zu einem Neuaufbau von Sägewerken im deutschen Interessengebiet führen. Vor allem aber würde die Verbesserung der Holznutzung je ha, die um mehr als die Hälfte hinter dem Altreich zurücksteht, auch

¹⁾ Wiadomości Statystyczne, a.a.O., 1939.

eine vermehrte Holzverarbeitung mit sich bringen. Eine Verdoppelung der bisherigen Anlieferung von Holzprodukten im deutschen Interessengebiet liegt also im Bereich des Möglichen; das würde einer künftigen Menge von rd. 2,2 Mill.t Holzprodukten entsprechen, davon rd. 0,7 Mill. in Krakau und Lemberg und 0,6 Mill.t in Posen und Pomerellen.

f) Mühlenprodukte. Die künftige Produktion der Getreidemühlen wird sich ähnlich entwickeln wie die künftigen Getreiderträge. Bei Erreichung des oben erwähnten Intensitätsgrades der Getreidewirtschaft würde sie also um rd. 50 v.H. zunehmen und in Zukunft rd. 4 Mill.t statt bisher rd. 2,7 Mill.t betragen. Denn eine stark vermehrte Verfütterung von Getreide dürfte kaum in Frage kommen, und die Vermahlung des angelieferten Getreides in den neuen Ostgebieten selbst ist als Mittel zur Förderung der Industrie erwünscht. - Auch die Produktion von Zucker wird in dem gleichen Maße steigen wie die Zuckerrübenenerträge, also unter der Voraussetzung, daß die Anbaufläche nicht verändert wird, um rd. 50 v.H., d.h. von 0,4 Mill.t auf 0,6 Mill.t.

g) Salze. Im Zusammenhang mit einer intensiveren Viehwirtschaft wäre auch eine stärkere Nachfrage nach Viehsalz zu erwarten, die ebenso wie ein zunehmender Industriebedarf ohne Schwierigkeiten durch eine vermehrte Produktion gedeckt werden könnte. Die zukünftige Produktion kann auf rd. 0,7 Mill.t statt bisher 0,6 Mill.t geschätzt werden. - Der zukünftige Bedarf an Kalisalzen wird bei Durchführung der notwendigen Intensivierungsaufgaben der Landwirtschaft ein Mehrfaches des bisherigen Bedarfs betragen. Einer entsprechenden Steigerung der Produktion steht jedoch die Schwierigkeit entgegen, daß die bisher ergiebigsten Lagerstätten im sowjetrussischen Interessengebiet liegen.

h) Künstliche Düngemittel. Bei einer gleich intensiven künstlichen Düngung wie im Altreich würde der Bedarf der neuen Ostgebiete an künstlichen Düngemitteln (ohne Kalisalze) um das Dreieinhalbfache steigen. Der größte Teil dieses zusätzlichen Bedarfs könnte allein schon durch die bestehenden Werke (Stickstoffwerke in Chorzow und Moscice) gedeckt werden,

deren Produktionskapazität in letzter Zeit nur sehr gering ausgenutzt war. Gewisse Schwierigkeiten könnte u.U. die entsprechende Vermehrung der Produktion von Phosphordünger bereiten, da den neuen Ostgebieten gewisse Phosphorite fehlen. Die künftige mögliche Produktion von künstlichen Düngemitteln soll daher auf das Dreifache der bisherigen geschätzt werden (1,5 Mill.t statt bisher 0,5 Mill.t).

IV. Zusammenfassung: Das voraussichtliche künftige Güteraufkommen.

Es sind damit die Grundlagen für eine Beurteilung des Umfangs der bisherigen und künftig möglichen Produktion der Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Industrie in den neuen Ostgebieten erarbeitet worden. Die Ergebnisse seien in der nachstehenden Tabelle 16 nochmals zusammengefaßt.

Es sei ausdrücklich betont, daß es sich bei der künftig möglichen Produktion nur um sehr grobe Schätzungen handeln kann, und zwar aus folgenden Gründen: Es mußten verschiedene Voraussetzungen eingeführt werden, von denen noch nicht feststeht, ob sie eintreffen werden, z.B. hinsichtlich der künftigen Intensität der landwirtschaftlichen Produktion, der unveränderten Beibehaltung der Anbauflächen und der Holznutzung. Ferner lagen bei einigen, allerdings mengenmäßig nicht sehr wichtigen Industrieprodukten keinerlei Anhaltspunkte für eine Schätzung der künftigen Mehrproduktion vor, an deren Stelle daher die bisherigen Produktionsmengen eingesetzt wurden. Bei anderen Erzeugnissen (Holzprodukte, Rinderzucht und Schweinemast) schließlich mußten Umrechnungsschlüssel von Stück bzw. cbm auf t zur Hilfe gezogen werden, in denen wegen der in den neuen Ostgebieten vorliegenden besonderen Verhältnisse u.U. Fehlerquellen liegen können. Für das mengenmäßig weitaus wichtigste Produkt, die Kohle, beruht jedoch die folgende Schätzung auf Erklärungen der maßgebenden Sachkenner, so daß die hier errechnete Gesamtmenge der künftigen Produktion der neuen Ostgebiete (rd. 157 - 158 Mill.t ohne und rd. 190 - 191

Tabelle 16: Die bisherige und künftig mögliche Produktion der mengenmäßig wichtigsten Güter in den neuen Ostgebieten.
(in Mill. t)

Produkte	Bisherige Produktion ^{a)}	Schätzung der künftigen Produktion ^{b)}	Geschätzte Mehrproduktion
<u>I. Land- u. Forstwirtschaft</u>			
Weizen	1,2	1,8	0,6
Roggen	4,3	6,0	1,7
Gerste	0,8	1,2	0,4
Hafer	1,5	2,1	0,6
Kartoffeln	21,8	27,2	5,4
Zuckerrüben	2,3	3,4	1,1
Stroh	10,6	14,5	3,9
Heu	3,2	4,0	0,8
Rinder (Mill.St.)	(5,6)	(8,0)	(2,4)
Rinder (Mill.t) ^{c)}	0,7	1,0	0,3
Schweine (Mill.St.)	(4,4)	(9,1)	(4,7)
Schweine (Mill.t) ^{c)}	0,5	1,1	0,6
Holzeinschlag	3,4	7,5	4,1
<u>II. Bergbau u. Industrie</u>			
Steinkohle	46,4	57,0 ^{d)}	rd.11,0
Koks	3,0	3,4	0,6
Eisenerz	0,8	1,0-2,0	0,2-1,2
Zink- u. Bleierz	0,5	.	.
Erdöl	0,15	0,25	0,1
Salz	0,6	0,7	0,1
Kalisalze	0,5	.	.
Bauziegel	4,4	.	.
Zement	1,1	.	.
Kalk	0,8	.	.
Steine	2,6	.	.
Roheisen	1,3	1,6	0,3
Stahl	2,0	2,4	0,4
And. Hüttenerzeugnisse	1,8	2,2	0,4
Künstl. Düngemittel	0,5	1,5	1,0
Garne u. Gewebe	0,2	.	.
Papier, Holzmasse, Zellulose	0,3	.	.
Holzprodukte	1,1	2,2	1,1
Zucker	0,4	0,6	0,2
Mühlenprodukte	2,7	4,0	1,3
Alle aufgeführten Produkte	rd.121	rd.157-158	rd.36-37

- a) 6 Hauptfruchtarten Durchschnitt 1933/37; Stroh und Heu 1937 Rinder- und Schweinebestand 1937. Holzeinschlag 1938; Steinkohle, Koks und Hüttenprodukte 1939 auf Grund des 1. Halbjahres; übrige Industrieprodukte 1937.
- b) Bei den mit . bezeichneten Produkten wurde in der Addition die bisherige Produktion eingesetzt.
- c) Berechnet nach dem durchschnittlichen Lebendgewicht des Schlachtviehs in Polen 1937.
- d) Ohne Westoberschlesien und Mährisch-Ostrau, für die eine künftige Produktion von rd.28 und rd.5 Mill.t angenommen wurde.

Mill.t mit der westoberschlesischen und Mährisch-Ostrauer Kohle) nicht allzu stark von der Wirklichkeit abweichen dürfte. Es ist danach mit einer mengenmäßigen Produktionssteigerung von insgesamt 30 v.H. zu rechnen.

Zweiter Teil: Der Ausbau der Weichsel als Mittel zur Erschließung des neuen deutschen Ostraumes.

T. Bisheriger Zustand und bisheriges Verkehrsvolumen.

Um die Voraussetzungen und künftigen Möglichkeiten des Weichselverkehrs abschätzen zu können, ist es nötig, zunächst einen Überblick über den bisherigen Zustand und das Verkehrsvolumen sowohl des Flußgebietes der Weichsel selbst als auch der übrigen ehemals polnischen Wasserstraßen zu gewinnen.

Nach der amtlichen polnischen Statistik ergibt sich nachstehendes Bild von dem Zustand der polnischen Wasserstraßen zu Beginn des Jahres 1939 (vgl. Tabelle 17). Von der Gesamtlänge der Wasserstraßen von 14.603 km wurden demnach 6.250 km, d.h. rd. 43 v.H. als schiffbar bezeichnet. Diese Angaben der amtlichen polnischen Statistik lassen aber den tatsächlichen Zustand der Wasserstraßen im ehem. Polen als viel zu günstig erscheinen. Denn nach Angaben im polnischen See- und Kolonialjahrbuch 1938 hatten nur 2.659 km, d.h. 23 v.H. der von der amtlichen polnischen Statistik als schiffbar bezeichneten Wasserwege einen Güterverkehr aufzuweisen, und nach Ansicht der polnischen Wasserfachleute sind nur 2.500 km schiffbar und nur 1.400 km für Schiffe über 200 t.¹⁾ Als im europäischen

1) Aus: Teilübersetzung aus T. Tillinger: "Zur Frage der Wasserstraßen". In: Ausbaupläne für die polnischen Wasserstraßen. In: "Ostland-Schriften", hrsg. vom "Ostland-Institut" in Danzig, Heft 9. Danzig 1937, S. 3.

Tabelle 17: Die Wasserstraßen im ehem. Polen Anfang 1939.¹⁾
(Länge in km)

Wasserstraßen	Gesamt	schiff- bar gesamt	Höchste Tragfähigkeit der					Schiffe in t		Flöß- bar
			bis 50	51-100	101-200	201-400	401-600	über 600		
Gesamt	14.603	6.250	1.628	1.309	2.052	496	733	32	8.353	
I. Flüsse mit Nebenflüssen	13.716	5.363	1.610	1.276	1.540	351	554	32	8.353	
davon										
Weichsel	5.338	2.515	794	148	1.070	77	394	32	2.823	
dav. Nebenflüsse	4.398	1.575	794	148	556	77	-	-	2.823	
Warthe	582	426	192	-	-	100	134	-	156	
Memel	3.153	605	116	245	160	84	-	-	2.548	
Düna	582	199	-	116	83	-	-	-	383	
Pripet	2.831	1.257	409	505	227	90	26	-	1.574	
Pruth	214	-	-	-	-	-	-	-	214	
Dnjestr	1.016	361	99	262	-	-	-	-	655	
II. Andere Wasser- straßen	887	887	18	33	512	145	179	-	-	
davon										
kanalis. Flüsse	504	504	-	-	300	50	154	-	-	
Seen	115	115	18	-	30	67	-	-	-	
Kanäle	268	268	-	33	182	28	25	-	-	

Sinne schiffbar sind nach W.Hahn nur 621 km der ehemals polnischen Wasserstraßen zu bezeichnen, weil nur dieser Teil für Schiffe über 400 t befahrbar ist. Auf 690 km sei ein Verkehr mit Kähnen von 200 - 390 t möglich. Den Rest bezeichnet W.Hahn als "sogenannte Wasserwege, die für Kähne unter 200 t schiffbar sein sollen, in Wirklichkeit aber nur auf einem geringen Teil von bedeutend kleineren Fahrzeugen befahren werden können". Dieses Urteil erscheint durchaus berechtigt, da auf diese Wasserwege nur 10 v.H. der gesamten Binnenschiffstransporte Polens entfielen.²⁾

Auf den einzelnen Wasserstraßen liegen die Verhältnisse folgendermaßen: Bei der Weichsel sind an sich die beiden wichtigsten natürlichen Voraussetzungen der Schiffbarkeit eines Flusses, nämlich ein mäßiges Gefälle und ausreichende

1) Quelle: Maly Rocznik Statystyczny 1939, a.a.O., S.202.

2) W.Hahn: Die verkehrspolitische Bedeutung und der Ausbau der polnischen Wasserstraßen. In: Beiträge zur Wirtschafts- und Verkehrsgeographie Polens. 29.Heft, Breslau 1939, S.20.

Wassermengen,¹⁾ gegeben. Sie verliert schon nach 40 km ihren Gebirgscharakter, hat auf dem größten Teil ihres Laufes entsprechend ihrer Natur als Fluß des Flachlandes ein mäßiges Gefälle, und auch ihr Wasserreichtum ist durchaus befriedigend. Gegenüber den anderen mitteleuropäischen Strömen ist ihre Schiffbarkeit jedoch durch den Eisstand und das Eistreiben beeinträchtigt. Die Sperrzeit wegen Vereisung (gewöhnlich von der zweiten Hälfte des Dezember bis Ende Februar) betrug bisher durchschnittlich 110 Tage und wird sich nach Ansicht der Fachleute auch in Zukunft nicht wesentlich verkürzen lassen. Das zweite bisherige Hindernis einer regelmäßigen Weichselschiffahrt, das bisher oft über 3 Monate andauernde Niedrigwasser, läßt sich dagegen durch entsprechende Maßnahmen (Eindeichung, Verkleinerung des Flußbettes, Anlage von Talsperren und Staubecken usw.) beseitigen. "Aus der Weichsel ist eine Schiffahrtstraße zu machen, die bis auf Donau und Rhein alle anderen Ströme Mitteleuropas übertreffen würde".²⁾ Diese großen Möglichkeiten blieben jedoch zu polnischer Zeit völlig unausgenutzt. Die Folge davon war, daß das Flußbett z.B. in Masowien eine Breite von 600 bis über 1.000 m aufweist; nur bei Warschau ist es auf 340 m verengt. Wegen der großen Breite ist die Tiefe natürlich sehr gering, so daß ein Schiffsverkehr nur bei hohem Wasserstande möglich ist; bei einer Verengerung des Flußbettes auf 365 m, wie es in einem Projekt vorgesehen war, wäre eine Normaltiefe von 3,70 m zu erreichen. Reguliert wurde die Weichsel nur im früher preußischen Teil, von der Mündung der Drewenz bei Thorn an; ihre Breite erreicht dort knapp 300 m. Auf diesem Teil ist daher trotz der zwanzigjährigen Vernachlässigung durch Polen ein Schiffsverkehr mit Kähnen von 400 - 600 t möglich. Der anschließende Teil von der früher preußischen Grenze bis Warschau ist nur für Kähne

1) Diese Voraussetzungen müssen erfüllt sein, "damit bei zweckmäßiger Breite nicht zu große Geschwindigkeiten und genügende Wassertiefen vorhanden sind". R.Winkel: "Die Weichsel. Ihre Bedeutung als Strom und Schiffahrtstraße und ihre Kulturaufgaben". Leipzig 1939. S.212.

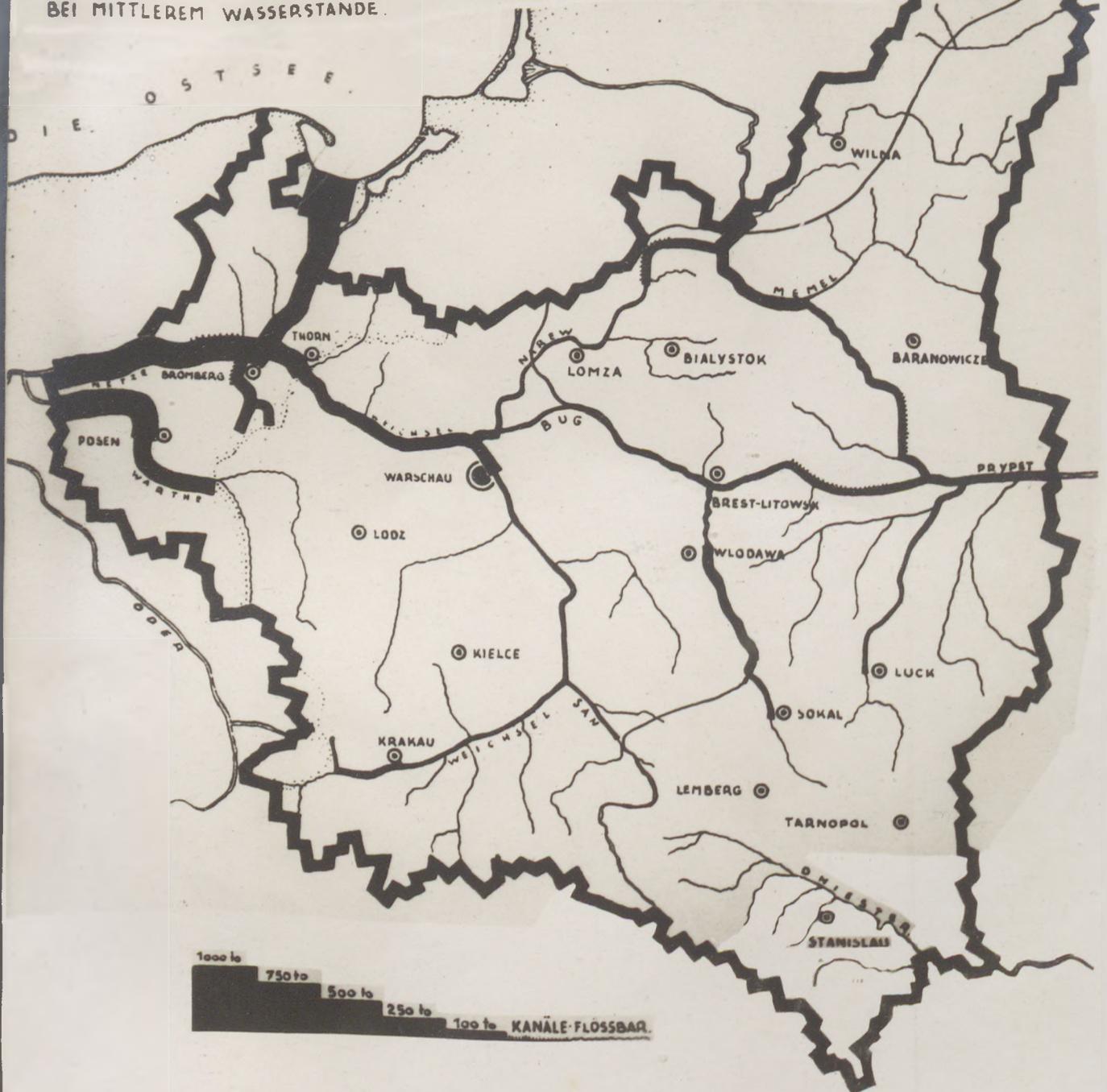
2) Ebenda, S.212.

von höchstens 400 t befahrbar, und auch das nur bei günstigem Wasserstande. Oberhalb von Warschau bis Pulawy können nur noch kleinere Kähne bis höchstens 200 t zu gewissen Zeiten verkehren. Auf dem Teilstück oberhalb von Pulawy bis Sandomir oder zu bestimmten Jahreszeiten sogar bis zum Dunajec ist ein Schiffsverkehr praktisch vollkommen unmöglich. Nur oberhalb der Mündung des Dunajec bzw. San bis Krakau können wieder einige Monate im Jahr Kähne ganz kleinen Ausmaßes verkehren. Die Weichsel zerfällt also gegenwärtig in zwei voneinander völlig getrennte Verkehrsabschnitte.

Auf den Nebenflüssen der Weichsel war ein gewisser Schiffsverkehr bisher nur auf dem Bug bis Wyszkw und auf dem Narew bis Pultusk in einer Länge von je etwa 60 - 80 km möglich, und zwar nur mit kleinen Kähnen. Im übrigen sind diese an sich recht großen Flüsse, die einen ausgesprochenen Tiefebenecharakter haben, gegenwärtig nur für die Flößerei geeignet. - Die Warthe ist in ihrem mittleren Teil von der ehemaligen deutsch-~~sowjet~~trussischen Grenze an für Schiffe von 250 t und ab Posen von 450 t schiffbar. Weiter flußaufwärts ist sie bis etwa Dzialoszyn nur noch flößbar. - Die mittlere Netze und der Bromberger Kanal lassen einen Verkehr mit Schiffen bis 450 t Tragfähigkeit, der Obernetzkanal einen Verkehr mit Schiffen bis 200 t Tragfähigkeit zu. - Der sog. Königskanal (1775 erbaut, 1840 ergänzt, 44 km lang, 20 m breit und bei Mittelwasser 1 m tief) verbindet in allerdings völlig unzureichender Weise die Weichsel über den Bug mit dem Dnjepr. Er soll nach der polnischen Statistik angeblich für Schiffe bis 150 t Tragfähigkeit befahrbar sein, eignet sich aber in Wirklichkeit gegenwärtig nur zur Holzflößerei und auch das nur im Frühjahr. - Der Augustowo-Kanal (1824 - 1839 erbaut, 102 km lang, 20 m breit und bei Mittelwasser 1,20 m tief) stellt eine bisher gleichfalls kaum brauchbare Verbindung zwischen Memel und Narew dar. Auch er soll angeblich einen Verkehr mit Schiffen bis 150 t Tragfähigkeit ermöglichen, diente bisher aber tatsächlich nur der Flößerei; die längeren Flöße müssen überdies auseinandergenommen werden, um in den zu kleinen Schleusenkammern Platz zu finden. (Über die Schiffbarkeit der einzelnen Wasserstraßen im ehem. Polen vgl. auch Schaubild 7.)

SCHIFFBARKEIT DER FLÜSSE.

BEI MITTLEREM WASSERSTANDE.



1) Nach: Polen und seine Wirtschaft. Hrsg. von P.H.Seraphim. Königsberg (Pr.) 1937.

Einen weiteren Beweis für die außerordentlich geringe Schiffbarkeit der ehemals polnischen Binnenwasserstraßen liefert auch eine Aufgliederung des Binnenschiffsbestandes nach der Tragfähigkeit:

Tabelle 18: Tragfähigkeit der Binnenschiffe ohne eigenen Antrieb im ehem. Polen.¹⁾
(Stand am 1.I.1938)

Tragfähigkeit in t	Zahl der Schiffe
unter 25	1.469
25 - 50	563
51 -100	243
101 -200	55
201 -400	232
401 -600	51
über 600	8
Zusammen	2.621

Danach hatten 56,0 v.H. aller Kähne eine Tragfähigkeit von weniger als 25 t und 77,5 v.H. eine solche von weniger als 50 t. Die gesamte Transportkapazität der polnischen Frachtkähne betrug am 1.I.1938: 149.383 t, im Durchschnitt also je Schiff nur 57 t. Außerdem waren am 1.I.1938 in Polen noch 127 Dampfschiffe und 46 Motorschiffe vorhanden, die zum großen Teil aus der Vorkriegszeit stammten und eine Tragfähigkeit von insgesamt 7.725 t hatten, durchschnittlich also je Schiff nur knapp 45 t.²⁾

Aus Tabelle 19 über die Verteilung der ehemals polnischen Binnenschiffsflotte geht ferner hervor, daß die mittlere und untere Weichsel, die auch hinsichtlich der Gesamttonnage bei weitem an der Spitze stand, mit rd. 200 t noch die relativ größte Durchschnittstonnage aufwies. Auf der Warthe

¹⁾ Statystyka przewozów na drogach wodnych śródlądowych 1938, Warszawa 1939, S.6.

²⁾ Ebenda S.4.

und Netze betrug die Durchschnittstonnage nur rd. 150 t und auf der oberen Weichsel und den Flüssen Ostpolens sogar noch nicht einmal 50 t. Das bisher gewonnene Bild von der Schiffbarkeit der ehemals polnischen Wasserstraßen wird also auch hierdurch voll bestätigt.

Tabelle 19: Verteilung der ehemals polnischen Binnenschiffsflotte auf die einzelnen Stromgebiete im Jahre 1932.¹⁾

Art der Schiffe	Obere Weichsel		Mittlere u. unt. Weichsel		Warthe u. Netze		Ostliche Flüsse	
	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage
Schiffe insg.	533	16.500	1.252	86.900	234	21.600	344	9.500
davon:								
mit eigenem Antrieb	9	100	89	4.300	37	1.100	30	400
ohne eigenen Antrieb	524	16.400	1.163	82.600	198	20.500	314	9.100
davon:								
Barken	6	1.700	250	63.600	59	15.300	59	2.700
Krippen	36	1.000	103	7.300	-	-	7	200
Galeeren	414	13.100	-	-	74	4.900	6	500
Kähne u. Prähme	68	700	810	11.600	65	400	242	5.600
Durchschnittl. Tonnage d. Barken, Krippen u. Galeeren	35		201		152		47	

Bei einem solchen Zustand der Wasserstraßen konnte sich bisher auf der Weichsel und ihrem Flußgebiet trotz einer an sich recht bedeutenden Güteranlieferung in diesem Raum (vgl. Tabelle 16) ein größerer Verkehr natürlich nicht entwickeln. Der Passagierverkehr betrug im Jahre 1938 auf allen Binnenwasserstraßen Polens zusammen rd. 991.000 Personen. Davon entfiel der größte Teil auf den Ausflugsverkehr auf kurze Strecken. Auf der Weichsel wurden rd. 700.000 Personen befördert, davon der größte Teil von und nach Warschau.

¹⁾ Wiadomości Statystyczne 1934, a.a.O., S.308.

Der gesamte Güterverkehr (ohne Holz und lebende Tiere) betrug im Jahre 1938, das zudem noch einen Höchststand brachte, auf allen ehemals polnischen Wasserstraßen zusammen nur 742.000 t, davon auf der Weichsel und ihrem Flußgebiet nur rd. 450.000 t. Die Verteilung auf die einzelnen Stromgebiete und wichtigsten Waren zeigt, getrennt nach Ein- und Ausladungen, Tabelle 20.

Tabelle 20: Verladungen von Waren auf den wichtigsten Wasserstraßen des ehem. Polen 1938.¹⁾

Wasserstraßen	Alle Waren ^{a)}	davon			Holz 1000 cbm	Lebende Tiere 1000 Stck.
		Getreide u. Mehl 1000 t	Kohle	Zucker		
a) Einladungen						
Weichsel mit Flußgebiet	463	100	181	56	220	29
davon						
obere Weichsel	199	3	181	-	62	3
mittlere Weichsel	128	43	-	19	102	26
untere Weichsel	136	54	-	36	56	-
Bromberger Kanal-unt. Netze	44	21	-	21	92	-
Goplosee-obere Netze	109	31	-	32	12	-
Warthe mit Flußgebiet	8	7	-	-	5	-
Alle Wasserstraßen	742	161	182	109	1.162	29
davon im Inland	631	160	182	109	1.162	29
in Danzig u. Gdingen	111	-	-	-	-	-
b) Ausladungen						
Weichsel mit Flußgebiet	441	18	181	49	138	29
davon						
obere Weichsel	205	1	168	1	35	1
mittlere Weichsel	215	17	13	47	78	28
untere Weichsel	21	-	-	-	25	-
Bromberger Kanal-unt. Netze	10	-	-	-	175	-
Goplosee-obere Netze	27	-	-	-	-	-
Warthe mit Flußgebiet	9	7	-	-	5	-
Alle Wasserstraßen	742	161	182	109	1.162	29
davon im Inland	494	27	182	49	1.024	29
in Danzig u. Gdingen	248	134	-	60	103	-
im Ausland	-	-	-	-	35	-

a) Ohne Holz und lebende Tiere.

¹⁾ Quelle: Statystyka przewozów na drogach wodnych śródlądowych 1938, Warszawa 1939, S. 10 ff.

Aus der Zusammenstellung in Tabelle 2o lassen sich folgende Einzelheiten über die Zusammensetzung des Warenverkehrs entnehmen:

a) Weichsel. Einen durchgehenden Güterverkehr von der oberen bis zur unteren Weichsel gab es wegen mangelnder Schiffbarkeit der oberen und unteren Weichsel nicht. Auf der oberen Weichsel bestand der Verkehr fast ausschließlich aus dem Transport von 181.000 t Kohle, die noch im Bereich der oberen Weichsel, größtenteils in Krakau, wieder ausgeladen wurde. Außer Kohle wurden auf der oberen Weichsel noch 62.000 cbm (etwa 30 - 40.000 t) Holz (größtenteils Floßholz) transportiert. Der übrige Warenverkehr war völlig unbedeutend.

Im Abschnitt der mittleren Weichsel wurden nur 128.000 t Waren eingeladen, davon nur 26.000 t oberhalb Warschaus. Ein Drittel entfiel auf Getreide und Mehl, das nach Warschau und Danzig ging, 15 v.H. auf Zucker (für Warschau) und der Rest verteilte sich auf verschiedene Waren mit dem Bestimmungsort Warschau. Außerdem wurden befördert 102.000 cbm Holz, das für Wloclawek und Danzig bzw. für den Export bestimmt war, sowie 26.000 Stück lebende Tiere, fast ausschließlich Geflügel, das nur eine kurze Strecke, von Pulawy bis Warschau befördert wurde.

Der Verkehr auf der unteren Weichsel war von allen Teilabschnitten weitaus der stärkste, zumal man auch die Einladungen auf dem Bromberger Kanal und der Netze hinzurechnen muß. Von den Gesamtwareneinladungen in diesem Flußgebiet in Höhe von 289.000 t entfielen 37 v.H. auf Getreide (meist Gerste und Roggen) und Mehl und 31 v.H. auf Zucker. Außerdem wurden 160.000 cbm Holz befördert, davon der größte Teil auf der Brahe nach Bromberg. Im Gegensatz zu den Einladungen waren die Ausladungen (der Güterempfang) im Flußgebiet der unteren Weichsel recht gering, da Polen die Einfuhr über Gdingen auf den Landweg umlenkte. Das einzige wichtigere Importgut, das über die Weichsel bezogen wurde, war Reis (1938 rd. 30.000 t), der größtenteils (rd. 19.000 t) nach Warschau befördert wurde.

b) Der Güterverkehr im Flußgebiet der Warthe war unter polnischer Herrschaft völlig bedeutungslos, weil bisher eine Ver-

bindung zur oberen Netze fehlte, die Provinz Posen vom deutschen Absatzgebiet handelspolitisch abgetrennt war und die polnische Staatsbahn Kampftarife in Anwendung brachte, um die Ein- und Ausfuhr von der Oder auf den Landweg und nach Gdingen umzulenken.

c) Auf den übrigen (östlichen) Wasserstraßen Polens wurde fast ausschließlich Floßholz befördert (Einladungen zusammen 830.000 cbm, davon Pripet mit Flußgebiet-Königskanal 348.000 cbm und Niemen mit Flußgebiet 230.000 cbm).

Auch die Tabelle über den Verkehr in den wichtigeren polnischen Flußhäfen bestätigt, daß der Gütertransport auf der oberen und unteren Weichsel bis Warschau zu polnischer Zeit sehr gering war. Er beschränkte sich auf den Transport von etwas Kohle auf Galeeren von etwa 50 t und den Versand von Geflügel aus der Gegend um Pulawy nach Warschau. Erst unterhalb Warschaus und besonders im regulierten Teil der Weichsel ab Thorn war der Weichselverkehr lebhafter.

Tabelle 21: Ein- und Ausladungen in den wichtigeren Flußhäfen des ehem. Polen 1938.¹⁾

(E = Einladungen, A = Ausladungen)

Hafen		Alle Waren ^{a)}		
		in 1000 t	Holz in 1000 cbm	Lebende Tiere in 1000 St.
Krakau	E	6,9	0,1	-
	A	70,8	-	1,5
Pulawy	E	0,3	-	10,9
	A	13,6	-	-
Warschau	E	10,7	0,2	0,1
	A	166,1	3,0	27,7
Plock	E	18,4	0,8	1,1
	A	6,5	2,9	-
Wloclawek	E	43,8	0,6	-
	A	14,4	45,1	0,1
Thorn	E	77,0	4,4	-
	A	8,5	2,4	-
Bromberg	E	21,4	8,6	-
	A	9,8	141,4	-
Graudenz	E	22,5	-	-
	A	2,2	-	-

a) Ohne Holz und lebende Tiere.

¹⁾ Quelle: Statystyka przewozów na drogach wodnych śródlądowych, a.a.O., S.14 f.

Die Transportleistung der Binnenschifffahrt war somit im ehem. Polen außerordentlich gering. Sie betrug nur etwa 1 v.H. der Transporte der Eisenbahn, gegenüber mehr als 20 v.H. in Deutschland. Die Schuld hieran trägt neben dem schlechten Zustand der Wasserstraßen auch die einseitige Seehafenpolitik des ehem. Polen mit der Begünstigung der Landtransporte von und nach Gdingen durch Eisenbahnausnahmetarife. Unter der Auswirkung dieser Politik ging der Anteil des Weichselverkehrs am gesamten seewärtigen Außenhandelsumsatz Polens (1938 ohne Transit 14,7 Mill.t) von 10,9 v.H. im Jahre 1924 vor dem Ausbau Gdingens auf 3,1 v.H. im Jahre 1938 zurück. Der Güterverkehr auf der Weichsel durch die Schleuse Einlage betrug daher im Jahre 1938, das zudem noch ein besonders günstiges Jahr war, insgesamt nur 453.851 t gegen 623.450 t im Jahre 1913, also nur knapp 73 v.H. des Verkehrs von 1913. Dabei gehörte die Weichsel vor dem Weltkriege zu drei Zollgebieten, nach dem Weltkriege einheitlich zum polnischen Zollgebiet. Während vor dem Weltkriege viele Rohstoffe weichselabwärts aus Kongreßpolen nach Posen und Westpreußen kamen, von der dortigen Industrie verarbeitet und mit der Binnenschifffahrt oder Eisenbahn in andere Provinzen des Reiches weiterbefördert wurden, ging dieser Güterverkehr aus Kongreßpolen über die mittlere zur unteren Weichsel nach dem Weltkriege stark zurück. Von den insgesamt 182.762 t im Jahre 1937 weichselabwärts nach Danzig gelieferten Gütern stammten nur 30.163 t, d.h. nur 16,5 v.H. aus Innerpolen und nicht eine einzige Tonne aus Orten oberhalb Warschau. Die übrigen 83,5 v.H. kamen aus dem Unterweichselgebiet, über den Bromberger Kanal, Warthe und Oder und aus Ostpreußen.¹⁾ Einen nennenswerten Süd-Nordverkehr auf der Weichsel gab es also zu polnischer Zeit nicht. Daß darüber hinaus auch der Gesamtverkehr auf der Weichsel unter polnischer Herrschaft bedeutend geringer war als vor dem Weltkriege, zeigt ein Vergleich der Tabelle 20 mit Tabelle 22.

¹⁾ Vgl. Die Weichsel ist nicht Polens Handelsstrom. In: "Der Deutsche im Osten", Jg.2, Heft 4, Berlin 1939, S.83.

Tabelle 22: Der Güterverkehr auf der Weichsel im Jahre 1913.¹⁾

Art des Verkehrs	Gütermenge in 1000 t
1) Lokalverkehr auf der oberen Weichsel	120
2) Durchgangsverkehr obere-mittlere Weichsel	-
3) Ein- und Ausladungen der wichtigsten Häfen der mittleren Weichsel	255
4) Durchgangsverkehr mittlere-untere Weichsel	672
5) Gesamtverkehr auf der unteren Weichsel ^{a)}	857
davon Lokalverkehr auf d.unt.Weichsel	297
Wechselverkehr mit d.übr.Deutschland und Wechselverkehr Ostpreußen-Westen	560

a) Ohne Wechsel- und Durchgangsverkehr mit Kongreßpolen.

Der Transitverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich über die untere Weichsel und Netze hat in den letzten Jahren beträchtlich zugenommen, da der Wirtschaftsaufschwung im Reiche auch den stärkeren Einsatz des Binnenschiffverkehrs von und nach Ostpreußen erforderte. Der Transitverkehr betrug im Jahre 1913 in beiden Richtungen zusammen rd. 39.718 t (von Ostpreußen 26.773 t, nach Ostpreußen 12.945 t), sank in der Nachkriegszeit bis 1934 auf einen ziemlich bedeutungslosen Stand und stieg seither bis 1938 auf einen Höchststand von 84.602 t (von Ostpreußen 48.167 t, nach Ostpreußen 46.435 t). Die wichtigsten Güter waren im Jahre 1938 im Verkehr von Ostpreußen Holz (15.465 t), sowie Gerbstoffe, Rohleder, Papier und Wolle (zusammen 22.624 t), im Verkehr nach Ostpreußen Kohle (16.000 t) und Ziegel (8.072 t).²⁾

1) Einschl. Floßverkehr. - Quelle: P.-H.Seraphim: Die verkehrspolitische Bedeutung der Weichsel. In: Archiv für Eisenbahnwesen Jg.1937, Heft 1/2, Berlin 1937, S.141.

2) Statystyka przewozów na drogach wodnych śródlądowych, a.a.O., S.26. - R.Winkel: Die Weichsel, a.a.O., S.188.

II. Der Umfang der notwendigen Bauarbeiten und ihre voraussichtlichen Kosten

Zum Zwecke der Ermittlung der notwendigen Bauarbeiten und finanziellen Aufwendungen soll zunächst von den bisherigen polnischen Projekten ausgegangen werden.

Angesichts der jahrzehntelangen Vernachlässigung der Weichsel werden die erforderlichen Arbeiten und ihre Kosten natürlich in keinem Verhältnis zu den finanziellen Aufwendungen des früheren polnischen Staates stehen. Polen gab im Laufe von 19 Jahren, von 1918 - 1936, für Wasserbauarbeiten insgesamt nur 194,7 Mill. Zl. aus, davon für Erhaltungsarbeiten 68,5 Mill. und für Regulierung, Eindeichungen, Arbeiten an den Gebirgsflüssen und Bau von Sammelbecken, Hafenanlagen und Kanälen zusammen 126,2 Mill. Zl. Von diesem letzten Betrag entfielen auf direkte Investitionen an der Weichsel 32,5 Mill. Zl. (obere Weichsel 10,5, mittlere Weichsel 19 und untere Weichsel 3 Mill. Zl.), auf den Bau von Hafenanlagen an der Weichsel 10,4 Mill. und Regulierung der Zuflüsse der Weichsel 5,6 Mill., zusammen also 48,5 Mill. Zl. Das macht durchschnittlich im Jahre nur 2,5 Mill. Zl. Für 1939 war im Rahmen des allgemeinen staatlichen Investitionsplanes, von dem noch nicht feststand, ob er voll durchgeführt werden konnte, für Wasserbauarbeiten (einschl. Wasserkraftwirtschaft) in ganz Polen der Einsatz von 15,1 Mill. Zl. aus dem Staatshaushalt, 25 Mill. aus Investitionskrediten und 10,7 Mill. aus dem Arbeitsfonds, zusammen also 50,8 Mill. Zl. geplant, davon entfielen allein auf die Wasserkraftwirtschaft 24 Mill. Zl.

Vom früheren polnischen Verkehrsminister Ulrych wurde selbst zugegeben, daß die Investierung so geringer Beträge die Durchführung auch nur der allerdringlichsten Arbeiten nicht in entferntesten ermögliche. Darüber hinaus aber bestand in der polnischen Öffentlichkeit noch nicht einmal Klarheit über die Art der in Frage kommenden Bauprojekte. Es wurde eine Fülle von Projekten mit völlig verschiedenen Zielsetzungen diskutiert. Von diesen zahlreichen Projekten sollen hier stichwortartig nur diejenigen wiedergegeben werden, in denen die künftige Bedeutung der Weichsel und ihre Aufgaben berücksichtigt zu sein scheinen.

- 1) Vollständige Regulierung der Weichsel (Kosten 300 Mill. Zl.) und Bau eines Kanals vom ostoberschlesischen Kohlenrevier bis Krakau für Schiffe von 600 t (Kosten 51 Mill. Zl.): Vorschlag des polnischen Wasserbaufachmannes T. Tillinger¹⁾
- 2) Bau einer Wasserstraße Kattowitz-Krakau-Warschau-Danzig für Schiffe von 600 t Ladefähigkeit, Stauregelung von Krakau bis zum Dunajec (Kosten 500 - 600 Mill. Zl.): Projekt des polnischen Wasserstraßenfachmannes Legun-Bielinski aus dem Jahre 1934²⁾.
- 3) In dem Sachverständigen-Gutachten einer Völkerbundskommission über die wichtigsten Fragen der polnischen Wasserwirtschaft aus dem Jahre 1927 werden folgende polnischen Kostenvorschläge mitgeteilt³⁾: a) Ausbau der Weichsel von Thorn bis Zawichost (mittlere Weichsel) 300 Mill. Zl., wozu noch die Kosten für den Bau von Grundswellen kommen, die einen Angriff auf die Flußsohle verhindern sollen. b) Nachregulierung der früher preußischen Weichsel von Thorn bis zur Weichselmündung 100 Mill. Zl. c) Stauregelung der Weichsel zwischen Zawichost und Krakau, die einem Seitenkanal vorgezogen wird, 100 Mill. Zl. d) Ausbau des von Österreich begonnenen Kanals bei Krakau 30 Mill. Zl. und seine Weiterführung bis zum ostoberschlesischen Kohlenbecken (Länge 38 km) 50 Mill. Zl. Zusammen also für das Gesamtprojekt 580 Mill. Zl.
- 4) Nach anderen Schätzungen würde die Regulierung der gesamten Weichsel etwa 600 - 1.000 Mill. Zl. und der Bau eines Kohlenkanals von Ostoberschlesien nach Krakau etwa 50 Mill. Zl. kosten⁴⁾.
- 5) Der Bau eines Kohlenkanals von Myslowitz (Ostoberschlesien) bis zur Sanmündung für Schiffe von 600 t und mehr würde nach einigen polnischen Schätzungen einen Kostenaufwand von

1) Zitiert nach: W. Hahn, Die verkehrspolitische Bedeutung und der Ausbau der polnischen Wasserstraßen, a.a.O., Heft 9, S.47

2) Zitiert nach: R. Winkel, Die Weichsel, a.a.O., S.402 f.

3) Ebenda, S. 398 ff.

4) Vgl. W. Hahn, Die verkehrspolitische Bedeutung und der Ausbau der polnischen Wasserstraßen, a.a.O., S. 44 ff.

120 Mill.Zl. erfordern.¹⁾ Andere Schätzungen gehen bis 150 Mill.Zl., wozu noch 80 Mill.Zl. für den Bau von Staubecken und Elektrizitätswerken auf dem Dunajec kämen. Für die Rentabilitätsberechnung wurde eine anfängliche Güterbeförderung von 1,5 Mill.t zu Tal und 0,3 Mill.t zu Berg angenommen, man erwartete eine Verdreifachung des Verkehrs in 30 Jahren. Diese Wasserstraße sollte wie folgt verlaufen: Von Myslowitz bis zur Przemsamündung (25 km) Bau eines Kanals in gleicher Richtung mit der Przemsza, von Smolice bis Krakau (19 km) Kanalisierung der Weichsel an zwei Abschnitten und Bau eines Seitenkanals, mit dem bereits Österreich vor dem Kriege begann; bei Krakau Kanalisierung der Weichsel auf einer Strecke von 5 km; unterhalb Krakau sollte die Weichsel bis zur Rabamündung reguliert, anschließend eine kurze Strecke kanalisiert, dann bis zur Mündung des Dunajec durch einen 70 km langen Seitenkanal weitergeführt und von der Mündung des Dunajec bis zur Sanmündung wieder reguliert werden.

- 6) Nach einer deutschen Pressenotiz²⁾ würden die Kosten für den Bau eines Kanals von Myslowitz bis zum Dunajec und für den Weichselausbau vom Dunajec bis zum San durch Schiffe von mindestens 600 t zusammen rd. 200 Mill.RM betragen.

Damit sind die wichtigsten Projekte gekennzeichnet. Bei ihrer Beurteilung ist von folgender Zielsetzung für den Weichselausbau auszugehen:

Als Ziel des Weichselausbaus muß die Schiffbarkeit für 600 t-Schiffe ab Krakau während des größten Teils des Jahres und eine Kanalverbindung zum oberschlesischen Kohlenrevier (ebenfalls für mindestens 600 t-Schiffe) aufgestellt werden. Eine Zwischenlösung, wie sie vom ehem. Polen zeitweise geplant wurde (Kanalisierung der Przemsza mit Hilfe einfacher Nadelgitterwehre für 2,5 Mill.Zl. und teilweise Regulierung des Weichselabschnittes von Oswiecien bis zum San zwecks Ermöglichung eines Verkehrs mit 150 t bzw. 200 - 300 t-Kähnen) ist wirtschaftlich ungerechtfertigt, denn sie würde weder den neuen Aufgaben der Weichsel entsprechen noch die Rentabilität des Transports insbesondere von Kohle gegenüber der Eisenbahn gewährleisten.

1) Vgl. Polens Wasserstraßenbaupläne für 1939. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jg. 1939, Heft 6, Berlin 1939 S. 277 ff.

2) Nach: Deutsche Allgemeine Zeitung, Berlin, Nr. 485/86 v. 12. 10.

Der genannte polnische Plan war lediglich auf den Transport von relativ geringen Kohlenmengen bis zum zentralen Industriebezirk von Sandomir ausgerichtet, dem in Zukunft kaum die ihm von Polen zugedachte Bedeutung zukommen dürfte.

Im einzelnen sind zur Erreichung dieses Zieles folgende Arbeiten erforderlich:

- 1) Entweder die Fortführung des Adolf-Hitler-Kanals bis Krakau oder die Kanalisierung der Przemsza ab Myslowitz und der Weichsel bis Krakau bzw. auf einigen Teilstrecken bis zum Dunajec.
- 2) Der Bau von Staubecken an den Gebirgszuflüssen der Weichsel und eine Wildwasserregulierung der Gebirgsflüsse. Dabei ist eine Anlehnung an die polnischen Projekte möglich. Zwecks Verbesserung der Wasserzufuhr für die Przemsza wurde von Polen mit dem Bau eines Staubeckens in Kozlowa Gora an der Brinitza begonnen, zwei weitere Staubecken bei Piekar und Scharley waren geplant. Es bleibt offen, ob diese drei Staubecken im Falle der Weiterführung des Adolf-Hitler-Kanals noch nötig sind. Weiter wurden vom ehem. Polen in Angriff genommen ein Staubecken an der Sola in Porabka (35 Mill. cbm), ein weiteres größeres Staubecken am Dunajec in Roznow (228 Mill. cbm) und ein Ausgleichsbecken in Czchow. Der Hauptzweck dieser Staubecken sollte die Gewinnung von elektrischer Kraft sein, und erst in zweiter Linie der Hochwasserschutz und die Hebung der Schiffbarkeit der Weichsel. Das Staubecken von Porabka sollte die Hochwasserwelle der Sola aufhalten und die niedrigen Wasserstände der Weichsel zwischen Oswiecim und Krakau um 20 cm heben, das Staubecken von Roznow sollte den Niedrigwasserstand der Weichsel vom Dunajec bis zur Sanmündung erhöhen. Insgesamt waren 25 Staubecken geplant, n.a. zwei größere in Zabroda am San (218 Mill. cbm) und in Czorzstyn am Dunajec.
- 3) Der Bau von Staubecken aber würde der Weichselschifffahrt auf längeren Strecken nichts nützen, wenn nicht gleichzeitig das Flußbett der Weichsel selbst reguliert wird. Unterhalb des San ist die Weichsel bis zu 3 km breit. Der Einsatz des Staubeckens von Roznow hätte unter diesen Umständen, wie man im ehem. Polen selbst zugab, den Wasserstand der Weichsel nur um wenige Zentimeter erhöhen können. Wenn die Schiffbar-

machung der Weichsel bis zum San noch verhältnismäßig einfach sein wird, weil die Donaumonarchie wenigstens etwas für den Strom getan hat, so ist der Abschnitt vom San bis Pulawy und Warschau vollkommen verwildert. Der Abschnitt unterhalb Warschau bis Thorn kann zwar von Schiffen bis höchstens 400 t befahren werden, ist aber ebenfalls vollständig auf Niedrigwasser zu regulieren und für 600 t Schiffe auszubauen. Auf der früher preußischen Weichsel ist eine Nachregulierung und Beseitigung der durch zwanzigjährige Vernachlässigung entstandenen Schäden erforderlich.

- 4) Um einen rationellen Güterumschlag zu ermöglichen, wird auch ein Ausbau bzw. Neubau der Hafenanlagen an der Weichsel nötig sein. Das ehem. Polen plante z.B. die Errichtung eines Umschlaghafens in Nadbrzezie gegenüber Sandomir. Er war für die Bedürfnisse des Zentralen Industriebezirks berechnet, sollte zusammen mit dem Bau einer Werft rd. 18 Mill. Zl. kosten und eine Fläche von 10 ha umfassen.

Einen Anhaltspunkt für die voraussichtlichen Kosten der Regulierungsarbeiten können die beim Ausbau der preußischen Weichsel vor dem Kriege gemachten Erfahrungen geben. Die reinen Baukosten für die 222 km lange Strecke betragen seit dem Jahre 1880 insgesamt 27,4 Mill. Mark (je km also 123.400 Mark), die Kosten für den Ausbau der Buhnen bei einer mittleren Bauhöhe von 3 - 5 m 151 Mark je m und die Kosten für den Ausbau der Deckwerke bei gleicher Bauhöhe 115 Mark je m. Für Unterhaltung und Verwaltung der Weichselstrombauverwaltung (282 km) wandte der preußische Staat vor dem Weltkriege durchschnittlich 3,2 Mill. Mark im Jahre auf¹⁾. Bei einem Vergleich mit der Gegenwart ist zu berücksichtigen, daß die Arbeitskosten, die einen hohen Anteil an den Gesamtkosten der Regulierung ausmachen würden, angesichts der Möglichkeit des Einsatzes billiger, bisher beschäftigungsloser polnischer Arbeitskräfte bedeutend niedriger wären als vor dem Weltkriege. Außerdem ist es möglich, daß sich auch aus der im Vergleich zum Unterlauf geringeren Breite und Wasserführung der oberen und mittleren Weichsel Kostenersparnisse gegenüber den Vorkriegsarbeiten ergeben werden. Unter Zugrundelegung der obigen Durchschnittskosten je km würden die

1) R. Winkel, Die Weichsel, a.a.O., S.327

reinen Baukosten für die insgesamt 707 km lange Strecke von Krakau bis zur früheren preußischen Grenze bei Thorn 87 Mill. Vorkriegsmark betragen. Dazu kämen noch die Kosten für den Ausbau der Buhnen und Deckwerke, deren Höhe im Rahmen dieser Arbeit auch nicht annähernd abgeschätzt werden kann. Von den oben aufgeführten Gesamtschätzungen scheint die auf polnische Quellen-gestützte Schätzung von W.Hahn¹⁾ der Wirklichkeit noch am nächsten zu kommen. Danach wäre für die Regulierung der gesamten Weichsel mit einem Kostenaufwand von 600 - 1.000 Mill.Zl. zu rechnen.

III. Sonstige Wasserstraßenprojekte und ihr voraussichtlicher Einfluß auf die Weichselschifffahrt.

Es seien hier noch kurz die sonstigen Wasserbauprojekte im östlichen Mitteleuropa gestreift, soweit sie von größerer Bedeutung für die Weichselschifffahrt sind und dazu beitragen können, ein geschlossenes System von Binnenwasserstraßen in Ostmitteleuropa mit der Weichsel als Mittelpunkt zu schaffen.

1) In erster Linie ist hier der Plan einer Großwasserstraße vom Dnjepr bis Danzig bzw. bis Berlin und Hamburg zu nennen. Dieses Projekt ist an sich schon mehrere Jahrzehnte alt, ohne daß aber vom ehem. Polen zu seiner Verwirklichung etwas unternommen worden wäre. Jetzt, nach Schaffung einer gemeinsamen deutsch-sowjetrussischen Grenze und im Zeichen eines intensiven deutsch-russischen Güteraustausches auf sehr weite Strecken liegen für die Verwirklichung sehr günstige Bedingungen vor.

An sich besteht bereits eine Verbindung zwischen Dnjepr und Weichsel in dem 1775 erbauten sogen. Königskanal (über den Muchawiec, die Pina und den Pripet), sie war aber, wie schon an anderer Stelle ausgeführt wurde, selbst für die bisherigen Bedürfnisse völlig unzureichend. Im einzelnen wären für die Verwirklichung einer solchen Großwasserstraße neben

¹⁾ W.Hahn, Die verkehrspolitische Bedeutung und der Ausbau der polnischen Wasserstraßen, a.a.O., S.44 ff.

der Niedrigwasserregulierung der Weichsel von der Mündung des Bug bis Thorn folgende Arbeiten nötig: Zunächst müßte der Bug von Brest-Litowsk bis zur Mündung in die Weichsel für 400 t-Kähne schiffbar gemacht werden. Außerdem wäre auf sowjetrussischem Gebiet der Königskanal auszubauen, nach Westen (entlang dem Muchawiec) und nach Osten (entlang der Pina, einem Nebenfluß des Pripet) zu verlängern oder der Muchawiec und die Pina zu kanalisieren. Die Schaffung einer solchen Großwasserstraße hängt also größtenteils von der Einstellung der Sowjetunion zu diesen Projekten ab¹⁾.

Für den Ausbau spricht die Möglichkeit umfangreicher Transporte von Massengütern aus Sowjetrußland, insbesondere von Holz aus Polesien und dem sehr walddreichen Gebiet um die Rokitnosümpfe. Eine Holzausfuhr aus diesen Gebieten nach Deutschland war bisher wegen der Grenzziehung und aus handelspolitischen Gründen nicht möglich; außerdem war der Königskanal selbst für Holzflößerei nur im Frühjahr geeignet. Der Ausbau dieser Wasserstraße würde eine erhebliche Entlastung für den Eisenbahngüterverkehr mit Sowjetrußland bringen, den Transport von Holz und anderen Massengütern aus Sowjetrußland in das deutsche Interessen- und das eigentliche Reichsgebiet (über die Weichsel, den Bromberger Kanal und die Netze) ermöglichen und damit dem Weichselverkehr einen starken Auftrieb geben. Es ist dabei nicht nötig den im ehem. Polen diskutierten Plan einer Verbindung von der Weichsel bei Wyszogrod über die Bzura und den Ner zur Warthe bei Kolo (an Stelle der Verbindung über den Bromberger Kanal und die Netze) durchzuführen. Den Polen ging es hierbei hauptsächlich um eine direkte Wasserstraße von Posen nach Warschau, der aber jetzt, besonders im Hinblick auf die veränderte Rolle Warschaus im neuen Ostraum, keine größere Bedeutung mehr zukommt.

1) Pressemeldungen zufolge soll im Frühjahr 1940 der Güterverkehr aus Sowjetrußland über den Königskanal nach Deutschland und bis Danzig aufgenommen werden. Es kann sich bei einer solchen Verbindung Ostsee-Schwarzes Meer vorerst aber nur um einen Verkehr mit Schiffen unter 200 t handeln, entsprechend dem gegenwärtigen Zustand des Bug und der Verbindungsstraßen zum Pripet

- 2) Ein Gegenstück zu der Großwasserstraße Dnjepr-Bug-Weichsel ist das Projekt eines San-Dnjestr-Kanals. Er war schon einmal im 16. Jahrhundert geplant, im Jahre 1848 setzte sich die Danziger Kaufmannschaft besonders dafür ein, und im Jahre 1911 begann Österreich mit der Sanregulierung, die aber vom Versailler Polen nicht fortgesetzt wurde. In letzter Zeit wurde der Plan im ehem. Polen im Zusammenhang mit dem Aufbau des Zentralen Industriebezirks von Sandomir wieder oft erörtert. Der San-Dnjestr-Kanal würde zwar die kürzeste Verbindung zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer schaffen, die geplanten Großwasserstraßen Oder-Donau, Rhein-Main-Donau und Dnjepr-Weichsel sind aber doch wohl zu überlegene Konkurrenzprojekte. Denn das Verbindungsstück von der Weichsel bis zum Dnjestr müßte sehr lang sein, und der Dnjestr selbst ist in seinem früher polnischen Teil gegenwärtig überhaupt nicht und in seinem sowjetrussisch-rumänischen Teil nur auf einigen Strecken schiffbar. Der Plan des San-Dnjestr-Kanals könnte allerdings im Falle eines sehr intensiven deutsch-sowjetrussischen Güteraustausches und einer Lösung der bessarabischen Frage zugunsten Sowjetrußlands wieder aktuell werden.
- 3) Im Jahre 1940 wollte das ehem. Polen den Warthe-Goplosee-Kanal fertigstellen. Er ist für einen Verkehr mit 600 t-Kähnen geplant. Um einen durchgehenden Verkehr wenigstens mit 400 - 450 t-Kähnen von der mittleren Warthe zur Weichsel zu ermöglichen, müßten die Schleusenanlagen der kanalisierten oberen Netze erweitert und die Warthe von Posen bis Konin nachreguliert werden. Dem Warthe-Goplosee-Kanal war vom ehem. Polen die Aufgabe zgedacht, das Warthe-Gebiet von der Oder zu lösen. In Zukunft wird ihm die Aufgabe zufallen, zur verkehrsmäßigen Erschließung des Warthegaus beizutragen und den Ost-West-Verkehr von der Warthe zur Oder in der Nord-Süd-Richtung zum Gau Danzig-Westpreußen hin zu ergänzen.
- 4) Durch Schiffbarmachung des Narew und der Pissa ließe sich eine besonders für den Kohletransport sehr wichtige Verbindung nach Ostpreußen über die Masurischen Seen schaffen. Der Ausbau des anschließenden Augustowo-Kanals würde den Holztransport aus dem westlichen Weißrußland erleichtern.
- 5) Erwogen wurde im ehem. Polen ferner der Bau eines Kanals vom

Horyn, einem rechten Nebenfluß des Pripet, nach Pińsk (Kamien-ny Kanal) und damit eine Verbindung zum Bug. Dieser Kanal sollte vor allem den Transport von Steinen aus der Gegend um Sarny in Wolhynien zum Straßenbau nach Innerpolen sowie den Transport von Holz und Getreide ermöglichen. Es ist fraglich, ob Sowjetrußland diesem Kanal noch die entsprechende Bedeutung zumessen wird.

- 6) Schließlich sei noch das von polnischer Seite erörterte Projekt eines Weichsel-Bug-Kanals (sog. Roboczy-Kanal) genannt. Der Hauptzweck dieses Planes war aber nicht die Schiffbarmachung des Bug, sondern die Errichtung eines Großkraftwerkes im Zentrum Polens, er ist daher nicht als vordringlich anzusehen.

IV. Die Bedeutung des Weichselausbaus.

1) Für die Landwirtschaft.

Die große Bedeutung und zugleich die unbedingte Notwendigkeit des Weichselausbaus ergibt sich allein schon aus der Tatsache, daß die Weichsel in ihrem bisherigen Zustand fast alljährlich riesige Ländereien unter Wasser setzte und Millionenwerte vernichtete. Im Jahre 1888 z.B. betrug der Schaden allein im preußischen Teil der Weichsel 11,7 Mill. Mark,¹⁾ und in dem einen Jahr 1934 richtete das Weichsel-Hochwasser einen Schaden von 74,5 Mill. Zl. an.²⁾ In den letzten 50 Jahren betragen die durch die Weichselüberschwemmungen verursachten Schäden nach Mitteilungen des polnischen Senators Debski allein in Südpolen rd. 2 Milliarden Zl., d.h. seit 1885 durchschnittlich 25 Mill. Zl. im Jahr. Pressemeldungen zufolge sollen die seit 1918 angerichteten Hochwasserschäden der Weichsel so groß sein wie die Kosten einer Weichselregulierung. Der durch die Überschwemmungen der Weichsel und ihrer Nebenflüsse verwüstete Boden stelle allein einen Wert von 90 Mill. Zl. dar, und seit 1918 seien am Mittellauf der Weichsel wieder 5.000 ha Land verwüstet worden.

1) R. Winkel, a.a.O., S. 210.

2) B. Sikorski, Problem inwestycyjny w Polsce, Warschau 1937, S. 79.

Nach Berechnungen polnischer Fachleute lassen sich durch die Regulierung der Weichsel 45.000 ha Boden neu gewinnen und der Landwirtschaft nutzbar machen. Weitere 150.000 ha Ackerland sowie Gebäude im Werte von 50 Mill. Zl. ließen sich vor dem Hochwasser bewahren¹⁾. In der ehem. polnischen Presse wurde der durch die Weichselregulierung erzielbare Landgewinn auf 180.000 ha geschätzt²⁾.

Die Wirtschaftlichkeit des Weichselausbaus läßt sich also schon auf Grund der Möglichkeit, die in die Milliarden gehenden Überschwemmungsschäden zu vermeiden und wertvolles Ackerland zu gewinnen, nachweisen. Im übrigen lassen sich die Werte, die durch den Weichselausbau geschaffen werden könnten, nicht vollständig zahlenmäßig erfassen und ausdrücken. So würde die Weichselregulierung ganz allgemein z.B. die Landeskultur heben und eine geregelte Wasserwirtschaft in weiten Landesteilen Kongreßpolens ermöglichen. Die Bedeutung dieser Tatsache erkennt man klar an dem Unterschied zwischen der Landeskultur und den Bodenerträgen am preußischen Teil der Weichsel und denen Kongreßpolens, wo wegen mangelnder Flußregulierung keine geregelte Entwässerung des Bodens besteht. Außerdem würde der Weichselausbau durch Beseitigung der dem Leben und Besitz der Weichselanwohner alljährlich drohenden Gefahr überhaupt erst die psychologischen Voraussetzungen schaffen, ohne die eine Intensivierung der landwirtschaftlichen Produktion dieser Gebiete kaum möglich sein dürfte.

Was schließlich den zukünftigen Transport von landwirtschaftlichen Produkten auf der Weichsel betrifft, so ist eine genaue Berechnung der Gütermengen gegenwärtig natürlich noch nicht möglich. Im ersten Teil der vorliegenden Arbeit ist der Versuch unternommen worden, die im Weichselraum künftig mögliche landwirtschaftliche Produktion zu schätzen. Die dort errechneten Produktionsmengen könnten selbstverständlich erst nach einer jahre- oder sogar jahrzehntelangen Aufbauarbeit erzielt

1) B. Sikorski, a.a.O., S. 78

2) Polens Kanal der fernen Zukunft. In: Berliner Börsenzeitung Nr. 125 vom 15.3.1939, S. 3

werden. Welcher Teil dieser Produktion in den allgemeinen Güterverkehr auf längere Strecken und insbesondere in den Weichselverkehr eingehen wird, das hängt ab von der künftigen Aufteilung der Anbauflächen, der künftigen Siedlungsdichte in diesem Raum, der weiteren Entwicklung des Verbrauchs je Kopf der Bevölkerung usw., also von zahlreichen Größen die auch nicht annähernd feststehen. Es können deshalb hier nur folgende Andeutungen über die voraussichtlichen Entwicklungstendenzen gemacht werden:

Der in verhältnismäßig kurzer Zeit erzielbare Mehrertrag in den neuen Reichsgauen wird, soweit er nicht durch eine vermehrte Industrialisierung in diesen Gauen selbst verbraucht werden sollte, zum größten Teil mit der Eisenbahn nach Oberschlesien und auf der Warthe und Netze nach dem übrigen alten Reichsgebiet (besonders Berlin) befördert werden. Für den Weichselverkehr kommen diese Erträge nur soweit in Frage, als sie in nordöstlichen Teile des Reichsgaues Danzig-Westpreußen und in Südostpreußen erzielt werden und für die menschliche Ernährung in den Konsumzentren Stadt Danzig und Berlin bestimmt sind (Roggen, Weizen, weniger Kartoffeln). Es kann sich dabei aber nicht um größere Mengen handeln, da die mengenmäßig entscheidenden Produkte zum größten Teil in den neuen Gauen selbst verfüttert und industriell verarbeitet werden dürften (Kartoffeln, Zuckerrüben, Gerste und Hafer). Ähnlich wird die Verwertung der landwirtschaftlichen Produktion im Generalgouvernement sein. Da sich der Boden in diesen Gebieten besonders für den Kartoffelanbau eignet, wird voraussichtlich vor allem dieser ausgedehnt werden. Der größte Teil der zu erwartenden Mehrerträge wird wohl an Ort und Stelle verfüttert werden, denn die Viehwirtschaft dieser Gebiete ist in besonderem Maße ausbaubedürftig. Außerdem ist der Mehrverbrauch der ansässigen Bevölkerung an landwirtschaftlichen Produkten zu berücksichtigen, der für die Zukunft bei einer Siedlungsdichte von etwa 160 statt bisher 120 Menschen je qkm und gleichbleibendem Verbrauch je Kopf um rd. ein Drittel höher anzusetzen wäre als bisher. Von den sonstigen mengenmäßig wichtigen Erzeugnissen der Landwirtschaft kommen Vieh, Stroh und Heu ihrer Natur nach für einen Weichsel-

verkehr auf längeren Strecken kaum in Frage. So wird also der Verkehr mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen auf der Weichsel, trotz der großen Möglichkeiten einer Steigerung der landwirtschaftlichen Produktion in diesen Gebieten, auch in Zukunft ziemlich eng umgrenzt sein und sich weitgehend auf die Versorgung Warschaus beschränken. Dem steht aber der Vorteil der Bodensicherung und Bodenverbesserung im Stromgebiet der Weichsel gegenüber.

2) Für den Bergbau und die Industrie.

Entscheidend für das Volumen des zukünftigen Güterverkehrs auf der Weichsel wird der Transport von Produkten des Bergbaus und der Industrie sein. In erster Linie ist hier die Steinkohle aus dem gesamtoberschlesischen Revier zu nennen. Der Transport von Steinkohle auf der Weichsel war bisher sehr gering (nur rd. 180.000 t im Bereich der oberen Weichsel). Das lag aber nicht an dem verhältnismäßig niedrigen Kohleverbrauch im ehem. Polen oder gar an den geförderten Kohlemengen, sondern vor allem an dem fehlenden Weichselausbau. Tabelle 23 beweist, daß der inländische Kohleverbrauch im ehem. Polen allein schon ausgereicht hätte, um eine Vervielfachung der Kohletransporte auf der Weichsel zu ermöglichen. Auf der oberen und mittleren Weichsel gab es bisher mit Ausnahme von Krakau keine größeren Konsumzentren für Kohle; nach einer Berechnung der Union der polnischen Bergbau- und Hüttenindustrie betrug der Kohleverbrauch Krakaus im Krisenjahr 1934 rd. 70.000 t und der Kohleverbrauch entlang der Przemsza und Weichsel von Myslowitz bis Dęblin nur rd. 190.000 t, da an diesem Abschnitt der Weichsel bisher keine größeren Industriewerke lagen, die nennenswerte Kohlemengen verbraucht hätten. Dies würde sich im Falle des vollen Ausbaus des Zentralen Industriebezirks von Sandomir in gewissem Umfange ändern. Im ehem. Polen rechnete man für die nächsten Jahre mit einem Transport von mehreren hunderttausend Tonnen Kohle auf der Weichsel zum Zentralen Industriebezirk. Die Wassertransporte wären deshalb so verhältnismäßig eng begrenzt

Tabelle 23: Verbrauch von Steinkohle im ehem. Polen
im Jahre 1936.¹⁾

Wojewod- schaften	Verbrauch d.Gruben (einschl. Deputate) (1000 t)	Verbrauch d.Eisen- bahn u. Schiffahrt (1000 t)	Übriger Verbrauch ^{a)} 1000 t v.H.	Gesamt- verbrauch (1000 t)	Verbrauch je Kopf in kg	
<u>Zentralwoje- wodschaften</u>	588	1.033	6.067	29	7.688	539
davon						
Stadt Warschau			1.115	5		
Warschau			925	4		
Lodsch			1.826	9		
Kielce	588		1.833	9		
Lublin			235	1		
Bialystok			133	1		
<u>Ostwojewod- schaften</u>		222	190	1	412	69
Wilna			80	} 1		
Nowogrodek			12			
Polesien			20			
Wolhynien			78			
<u>Westwojewod- schaften</u>	1.682	1.061	7.376	35	10.119	2.114
Posen			1.406	7		
Pomerellen			483	2		
Schlesien	1.682		5.487	26		
<u>Südwojewod- schaften</u>	281	717	1.958	9	2.956	328
Krakau	281		1.380			
Lemberg			413			
Stanislau			69			
Tarnopol			96			
Zusammen	2.551	3.033	15.591	74	21.175	622
Eigenverbrauch d.Gruben und Deputate			2.551	12		
Verbrauch d. Eisenbahn u. Schiffahrt			3.033	14		
Gesamtverbrauch			21.175	100		

a) Ohne Eigenverbrauch der Gruben, Deputate, Verbrauch der Eisenbahn und Schiffahrt.

1) Quelle: Statystyka Przemyslu Węglowego w Państwie Polskim za rok 1936, S.49.

gewesen, weil im Zentralen Industriebezirk größtenteils Erdgas und elektrische Kraft verwendet werden sollte und weil Staubkohle für den Wassertransport nicht in Frage kam.

Ein großes für den Transport von Kohle auf der Weichsel in Betracht kommendes Konsumzentrum ist jedoch die Stadt und die Wojewodschaft Warschau mit einem Verbrauch von über 2 Mill.t Steinkohle (im Jahre 1936). Nach einer Berechnung des polnischen Wasserstraßenfachmanns Prof. Rybczynski wäre schon bei der Möglichkeit der Verwendung von 320 t-Kähnen bis Warschau auf der Weichsel ein Kohleversand von 2 Mill.t jährlich erreichbar. Bei Verwendung von 750 t-Kähnen würde der Kohletransport auf der Weichsel für den polnischen Inlandsmarkt (einschl. der Ostgebiete über Dęblin-Włodawa) sogar 4 Mill.t betragen, wobei nur der Verbrauch des Krisenjahres 1932 zugrunde gelegt ist.¹⁾ Zudem ist die Möglichkeit einer konjunkturellen und strukturellen Zunahme des Kohleverbrauchs im Raum des ehem. Polen infolge einer größeren Bevölkerungsdichte und etwaigen stärkeren Industrialisierung zu berücksichtigen. Einen Anhaltspunkt hierfür bietet ein Vergleich des Kohleverbrauchs je Kopf der Bevölkerung im ehem. Polen mit 736 kg im Jahre 1937²⁾ und im Altreich mit 2.679 kg im selben Jahre, also fast das Vierfache.³⁾ In diesen Zahlen spiegelt sich zwar auch die höhere Industrialisierung des Altreichs wieder, es bestehen aber in den ehemals polnischen Gebieten jedenfalls noch große Steigerungsmöglichkeiten, besonders angesichts der als sicher anzunehmenden Einschränkung des unnatürlich hohen Brennholzverbrauchs.

Von noch weit größerer Bedeutung als der Absatz im Raum des ehem. Polen aber würde der Weichseltransport von Kohle nach dem früheren Freistaat Danzig, nach Ostpreußen und besonders nach dem Ausland sein. Die Kohletransporte für Danzig könnten direkt auf dem Wasserwege erfolgen (Der Kohleverbrauch von

1) Vgl. Z. Wasilewski, Znaczenie dróg wodnych dla przemysłu śląskiego, Katowice 1936, S.22.

2) Maly Rocznik Statystyczny 1939, S.159.

3) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1938, a.a.O., S.392.

Danzig allein kann mit rd. 500.000 t angesetzt werden). Für die Versorgung Ostpreußens wäre teilweise ein gebrochener Verkehr Weichsel - Eisenbahn (Umladehäfen Danzig und Elbing) nötig, doch bestünde nach entsprechenden Bauarbeiten auch die Möglichkeit einer Kohlebeförderung von der Weichsel über Narew, Pissa und Masurische Seen nach dem Innern Ostpreußens (der Steinkohleverbrauch Ostpreußens betrug im Jahre 1937 rd. 2,1 Mill.t¹⁾). Die Menge der für den Weichselverkehr in Frage kommenden Exportkohle läßt sich auf Grund der bisherigen polnischen Kohleausfuhr über die Seehäfen Danzig und Gdingen ungefähr feststellen; diese betrug im Jahre 1938 rd. 10,1 Mill.t Steinkohle und 0,2 Mill.t Koks.²⁾ Unter den nunmehr geänderten politischen Verhältnissen ist nicht nur eine Aufrechterhaltung der Kohleausfuhr aus Gesamtoberschlesien, sondern darüber hinaus eine beträchtliche Steigerung zu erwarten. Als Beweis sei hier die Äußerung maßgebender deutscher Wirtschaftler angeführt, die eine Zunahme der Ausfuhr von ober-schlesischer Kohle nach Skandinavien und dem Baltikum auf 9 Mill.t jährlich für wahrscheinlich halten.³⁾ Im Vergleich hierzu betrug die Ausfuhr von polnischer Kohle nach diesen Ländern im Jahre 1938 nur rd. 3,5 Mill.t. In diesen Zahlen spiegelt sich allein schon die große Bedeutung des Weichselausbaus für den ober-schlesischen Kohlenbergbau wieder. Daneben würde der Weichselausbau der ober-schlesischen Industrie den billigen Bezug von hochprozentigen ausländischen Erzen ermöglichen. Die Einfuhr des ehem. Polen an Erzen (einschl. Schlacken) betrug im Jahre 1938 rd. 840.000 t, davon 704.000 t über die Seehäfen;⁴⁾ eine Zunahme auf eine Million Tonnen und mehr ist angesichts des notwendigen Ausbaus der ober-schlesischen Eisen- und Stahlindustrie zu erwarten. Auch der Bezug von Holz (besonders Grubenholz) auf dem billigen Wasserwege würde der Industrie möglich sein und ihr gewisse Kostenersparnisse bringen.

- 1) Steinkohleempfang, d.h. Transport auf Eisenbahnen und Wasserstraßen (einschl. Seeverkehr). Quelle: Statistisches Heft. Produktions- und wirtschaftsstatistische Angaben aus der Montanindustrie. Hrsg. vom Verein für die bergbaulichen Interessen, Essen, 40. Ausg., 1939, S. 60.
- 2) Rocznik Handlu Zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska, Część I, 1938, Warszawa 1939, S. 39.
- 3) Vgl. Deutsche Verkehrs-Nachrichten Nr. 241 vom 16. 10. 1939, S. 2.
- 4) Rocznik Handlu Zagranicznego, a. a. O., S. 4.

V. Das voraussichtliche Einflußgebiet der Weichsel.

Damit sind die wichtigsten Gründe dargelegt, die vom Standpunkt der Landwirtschaft, des Bergbaus und der Industrie für den Ausbau der Weichsel sprechen. Es ist nun noch die Frage zu klären, wie sich im Falle des Weichselausbaus die Frachtenlage zwischen der Weichsel einerseits, der Eisenbahn (insbesondere der Kohlemagistrale), der Oder- und dem Oder-Donau-Kanal andererseits voraussichtlich gestalten wird, und ob vom Standpunkt der Industrie der neuerworbenen Gebiete überhaupt das Bedürfnis nach einem Ausbau der Weichsel als Großschiff-fahrtsstraße besteht.

a) Gegenüber der Eisenbahn.

Hierzu ist zunächst festzustellen, daß die Rentabilität des Kohletransportes auf der Weichsel gegenüber der Eisenbahn bei einem Ausbau der Weichsel für 600 t-Kähne gesichert wäre. Die auf diesen Punkt sich beziehenden Berechnungen polnischer Fachleute gehen überdies von den Seehafentarifen der polnischen Staatsbahn aus, die bei Kohle und Koks um 69 v.H. geringer als die Normaltarife waren und weit unter den Selbstkosten der Exportkohletransporte lagen. Nach Berechnungen des polnischen Professors Gieysztor zahlten die polnischen Staatsbahnen schon im Jahre 1928 für jede Tonne Exportkohle nach Danzig 4,17 Zl. und nach Gdingen sogar 4,53 Zl. zu.¹⁾ Nach weiteren Ermäßigungen betrug der Seehafenexporttarif für Kohle im Jahre 1937 nur 4,20 Zl. je t, d.h. 0,83 Groschen je tkm, während das polnische Verkehrsministerium die Selbstkosten des Kohletransportes auf 1,6 Groschen je tkm und die variablen Kosten allein auf 1,2 Groschen je tkm schätzte.²⁾ Die Verluste der polnischen Staatsbahnen aus dem Transport

1) Z. Wasilewski, a.a.O., S.13.

2) Quelle: Sejmreden des Abg. B. Sikorski, Problem inwestycyjny w Polsce. Hrsg. von der Industrie- und Handelskammer Warschau, 1937, S.57.

von Exportkohle wurden von J.Ginsbert¹⁾ für das Jahr 1934 mit 20 Mill.Zl. angegeben. Jährlich soll der Verlust beim Kohletransport auf der Kohlemagistrale Ostoberschlesien-Gdingen nach Meldungen der polnischen Presse sogar 7 Zl. je t betragen haben. Bei einem Export von 10,1 Mill.t Steinkohle über die Seehäfen entspräche dies einem Verlust von rd. 71 Mill. Zl. im Jahre 1938. Auf Grund der oben erwähnten Angaben des polnischen Verkehrsministeriums würde sich ein Verlust von 3,90 Zl. je t und ein Gesamtverlust von 39,4 Mill.Zl. errechnen lassen. Ohne nachprüfen zu können, welche von diesen Angaben richtig ist, darf festgestellt werden, daß sich durch die teilweise Umlenkung der oberschlesischen Exportkohle von der Eisenbahn auf die Weichsel in jedem Falle Millionenverluste vermeiden ließen. Nach Wegfall dieser Verluste könnte die Wirtschaft der neuen Ostgebiete, insbesondere auch die Landwirtschaft, durch Tarifermäßigungen im Inlandverkehr unterstützt werden, deren Einführung bisher wegen der verlustbringenden Transporte von Exportkohle, die im Jahre 1937 allein 59 v.H. der tonnenkilometrischen Gesamtleistung der polnischen Staats-Eisenbahn ausmachten, nicht möglich war.

Ein Vergleich der Frachtenlage zwischen Weichsel und Eisenbahn ist in bezug auf die Kohle nur für den Oberlauf der Weichsel möglich, weil nur dort gewisse Kohletransporte stattfanden; außerdem sind die bisherigen schlechten Schiffbarkeitsverhältnisse der Weichsel in Rechnung zu stellen, so daß ein solcher Vergleich nur ganz allgemeine Rückschlüsse auf die voraussichtliche künftige Wettbewerbslage zuläßt. Im Jahre 1937 betragen die durchschnittlichen Transportkosten für Kohle aus dem ostoberschlesischen Industriegebiet auf dem Wasser- und Landwege je t (in Zl.):²⁾

	<u>Eisenbahn</u>	<u>Wasserweg</u>
nach Niepolomice	6,47	6,45
nach Szczucin	9,75	11,85
nach Sandomir	10,92	13,45
nach Pulawy	11,55	15,95

1) J.Ginsbert: Die polnischen Staatsbahnen. Hrsg.vom Verkehrsministerium, Warszawa 1935, S.26.

2) Nach: A.Olszewski: Wisla jako arteria węglowa, Warszawa 1938, S.36.

Der Transport auf dem Wasserwege war also wider Erwarten mit zunehmender Entfernung immer unrentabler, da die Weichsel unterhalb Krakau völlig vernachlässigt ist. Angesichts der im Vergleich mit dem Landwege höheren Kosten war der Transport von Kohle auf dem Wasserwege überhaupt nur mit Unterstützung der Kohleindustrie möglich. Schon bei einer Schiffbarkeit der Przemska und der oberen Weichsel für 220 t-Kähne hätten aber die Kosten für den Kohletransport betragen: nach Sandomir 4,60 Zl. je t (1,76 Groschen je tkm) und nach Pulawy 5,60 Zl. je t (1,5 Groschen je tkm), also nur rd. 35 v.H. der bisherigen Kosten. Dieser Kostenvoranschlag wurde jedenfalls den Projekten für den Ausbau eines solchen Wasserweges zugrunde gelegt. Die Kostenersparnis hätte demnach auf dem Wasserwege von Myslowitz bis Sandomir gegenüber der Eisenbahn 4 Zl. je t Kohle betragen.¹⁾ Auf weitere Entfernungen und bei dem allein in Frage kommenden Ausbau der Weichsel für mindestens 600 t-Kähne würde sich die Frachtenlage noch mehr zugunsten des Weichselverkehrs verbessern. Beim Transport von Exportkohle bis Danzig würde der Weichselverkehr gegenüber der Eisenbahn allerdings durch den unterhalb von Warschau beginnenden Weichselbogen und die hieraus sich ergebende größere kilometrische Entfernung benachteiligt sein: die Kohlemagistrale ist 506 km lang, der Wasserweg von Myslowitz an der Przemska bis Danzig 929 km. Es ist aber kaum anzunehmen, daß die genannten Kostenvorteile des Weichselverkehrs durch diese größere kilometrische Entfernung aufgewogen werden könnten. Aber abgesehen von den Kostenvorteilen wird eine Heranziehung der Weichsel für die Beförderung der oberschlesischen Kohle schon deshalb notwendig sein, weil die Eisenbahn die großen Transportaufgaben, die sich aus der zu erwartenden Steigerung der oberschlesischen Kohleausfuhr und des Kohleverbrauchs in den ehemals polnischen Gebieten sowie aus der Belieferung Ostpreußens durch Oberschlesien ergeben werden, allein nicht befriedigend wird lösen können. Es sei hier nur noch einmal darauf hingewiesen, daß in Zukunft mit einer gesamtoberschlesischen Kohleförderung von

¹⁾ A.Olszewski, a.a.O., S.54.

100 Mill.t und einer Steigerung der Kohleausfuhr aus Oberschlesien nach Skandinavien und dem Baltikum auf 9 Mill.t zu rechnen ist. Hinzu käme die allgemeine Intensivierung der Wirtschaftstätigkeit und des Güterverkehrs in den neuen Ostgebieten. Unter diesen Umständen wäre es technisch zumindest sehr schwierig und wirtschaftlich kaum vertretbar, einseitig den Eisenbahnverkehr auszubauen. Der Weichselausbau scheint also, auch von dieser Seite her gesehen, eine unbedingte Notwendigkeit zu sein.

Auch im Hinblick auf die sonstigen für den Weichselverkehr in Frage kommenden Güter war die Frachtenlage zwischen der Weichsel und der Eisenbahn bisher wegen der mangelhaften Schiffbarkeit der Weichsel stark zuungunsten der Weichsel beeinflusst. Dies zeigt recht deutlich die folgende Zusammenstellung der Frachtraten beim Transport verschiedener Waren von Danzig weichselaufwärts.

Tabelle 24: Frachtraten für verschiedene Güter beim Transport von Danzig weichselaufwärts im Durchschnitt 1927/32¹⁾

(in Zl. je t)

Bestimmungshafen	Reis und Mehl	Ole, Fette, Harz, Gerbextrakt, Häute Pflanzenfasern	Natürliche Gerbstoffe
Graudenz	8,50	9,00	10,00
Bromberg	9,50	10,50	11,25
Thorn	10,00	10,75	11,50
Leslau (Wloclawek)	14,25	15,00	16,00
Plock	19,50	20,00	20,50
Warschau	28,50	29,00	29,50

Mit zunehmender Entfernung ist also eine beträchtliche Kostenprogression statt - wie es gewöhnlich in der Binnenschifffahrt zu sein pflegt - einer relativen Kostensenkung festzustellen. So betragen z.B. die Frachtsätze für die oben aufgeführten

¹⁾ Nach P.H.Seraphim, a.a.O., S.375.

Güter nach Thorn durchschnittlich 10,75 Zl., nach Warschau dagegen 29,00 Zl., d.h. fast das Dreifache, obgleich die Entfernung von Danzig nach Warschau nur etwa das Doppelte der Entfernung Danzig-Thorn ausmacht. Der Grund hierfür ist in der im Vergleich mit der früher preußischen Weichsel ungleich schlechteren Schiffbarkeit des Weichselabschnittes Thorn-Warschau zu suchen; durch Regulierung dieses Abschnittes ließen sich also offensichtlich beträchtliche Kostenersparnisse erzielen.

Ein weiteres Hemmnis ergab sich für die Weichselschifffahrt bisher aus dem Fehlen von Eisenbahntarifermäßigungen im Zubringerverkehr. Als Beispiel seien in Tabelle 25 die Frachtsätze für Zucker im Verkehr weichselabwärts nach Danzig im Eisenbahnverkehr, im Binnenschiffsverkehr und im kombinierten Verkehr Eisenbahn-Binnenschiff aufgeführt.

Tabelle 25: Frachtsätze für Zucker nach Danzig im Durchschnitt
1927/32.¹⁾
 (in Zl. je t^{a)})

Abgegangen	Eisenbahn	Binnenschiff	Eisenbahn-Binnenschiff kombin.
a) von Orten an der Weichsel bzw. am Bromberger Kanal			
Nackel	27,10	13,72	-
Bromberg	26,20	10,47	-
Thorn	28,50	10,72	-
Schwetz	24,30	9,22	-
Kruschwitz	29,00	16,72	-
b) von Orten mit Anlaufstrecke zum Weichselumladehafen			
Znin über Karlsdorf	28,50	-	20,52
Gnesen über Karlsdorf	32,30	-	28,32
Culmsee über Thorn	26,20	-	18,12
a) Bei Sendungen von mindestens 15 t.			

¹⁾ Nach P.H.Seraphim, a.a.O., S.386 f.

Ähnlich war die Wettbewerbslage bei der Einfuhr von Heeringen über Danzig. Hier betragen die Frachtsätze nach den Weichselhäfen Leslau und Warschau auf der Eisenbahn 27,20 und 35,10 Zl., auf der Weichsel dagegen nur 16,12 und 23,72 Zl., dagegen nach Lodsch und Brest-Litowsk auf der Eisenbahn 35,10 und 42,10 Zl., im kombinierten Verkehr Weichsel-Eisenbahn aber 39,72 und 46,82 Zl.¹⁾ Die Weichselschiffahrt erzielte also aus den genannten Gründen nur bei Orten, die unmittelbar an der Weichsel bzw. am Bromberger Kanal gelegen sind, eine Frachtersparnis gegenüber der Eisenbahn.

Durch Abbau der verlustbringenden Seehafentarife, Einführung von Zubringertarifen zu Weichselhäfen und vor allem durch den Ausbau der Weichsel für 600 t-Kähne würden sich die Wettbewerbsverhältnisse eindeutig zugunsten der Weichsel ändern. Über die hierbei bestehenden Möglichkeiten liegen einige polnische Angaben vor, die im folgenden wiedergegeben seien: Im Jahre 1929 betragen die Schiffsfrachten im Verkehr weichselaufwärts von Danzig nach Warschau für die verschiedenen Güterklassen 4 - 9,5 Groschen je tkm; im Verkehr weichselabwärts waren sie um 20 - 25 v.H. niedriger, stellten sich also auf 3,2 - 7,7 Groschen je tkm. Die Eisenbahnfracht kostete je nach den Güterklassen 4,97 - 17 Groschen je tkm. Die Weichselschiffahrt erbrachte bisher also nur im Verkehr zu Tal und bei den höheren Güterklassen einen Kostenvorsprung. Vergleichsweise betrage die Fracht auf den großen mitteleuropäischen Wasserstraßen nur 0,9 - 1,5 Groschen je tkm. Auch auf der Weichsel sei durch Niedrigwasserregelung auf 1,2 m, Modernisierung des Schiffsparks und rationelle Betriebsorganisation eine Senkung der Frachtkosten auf 2,5 und sogar 1,8 Groschen je tkm möglich.²⁾ Eine andere polnische Quelle gibt die Selbstkosten im Weichselverkehr für 1930 (also ebenfalls in einem Jahr relativ hoher Preise) bei einer Ladefähigkeit der Kähne von 270 t je nach der Transportentfernung mit 3,88 - 5,56

1) Bei Sendungen von mindestens 10 t. Nach: P.H.Seraphim, a.a.O., S.387.

2) Nach: T.Maliszewski, Koszt przewozu wodą. In: Drogi Wodne w Polsce, Tom III, Warszawa 1929, S.49 f.

Groschen je tkm zu Berg und 2,94 - 4,19 Groschen je tkm zu Tal an. Bei Regulierung der mittleren Weichsel sei eine Senkung der Selbstkosten auf 2,3 Groschen zu Berg und 1,2 Groschen zu Tal möglich, was eine Herabsetzung der bisherigen Frachten um die Hälfte gestatten würde.¹⁾ Obwohl diese Angaben im einzelnen nicht nachzuprüfen sind, so scheint doch festzustehen, daß der Weichselverkehr nach Erfüllung der obengenannten Voraussetzungen dem Eisenbahnverkehr zumindest im Hinblick auf die entscheidenden Massengüter Kohle, Koks, Erze, Holz, Zucker und teilweise auch Reis, Heringe u.a. frachtenmäßig überlegen wäre.

b) Gegenüber der Oder.

Für die Wettbewerbslage der Weichsel gegenüber der Oder ist zunächst von Bedeutung, daß die Schifffahrtsstrecke auf der Oder von Gleiwitz bis Stettin 680 km und von Kattowitz im Zentrum des oberschlesischen Industriereviers bis Stettin rd. 700 km beträgt, dagegen die Strecke auf der Weichsel wegen des breiten Weichselbogens von Krakau bis Danzig 850 km und von der Mündung der Przemsza bis Danzig 929 km. Diese geographische Tatsache und das Zeitmoment beeinflußt natürlich auch die Frachtenlage entsprechend zuungunsten der Weichsel. Auf der Oder betrug die Schiffsfracht (Kahnfracht einschl. Schlepplohn) für Kohle von Kosel nach Stettin (rd. 650 km) im Jahre 1939 je t 4,10 RM,²⁾ d.h. 0,63 Rpf je tkm. Bei völlig unregelmäßigem Wettbewerb wäre also auf der Weichsel wegen der längeren Strecke eine Fracht von nur 0,48 Rpf je tkm nötig, um die Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Oder zu gewährleisten. Es kommt hinzu, daß auch die Sperrzeit durch Vereisung auf der Weichsel länger ist als auf der Oder. Dies spielt zwar keine Rolle bei solchen Gütern wie Getreide, Zucker, Holz usw., die

1) Vgl. M. Rybczynski, Drogi wodne na Pomorzu, Toruń 1935, S. 34 f.

2) Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Berlin 1939, Heft 6, S. 235.

entweder ihrer Natur nach im wesentlichen nur während der eisfreien Zeit verschifft zu werden pflegen oder deren Verschiffung doch ohne Schwierigkeiten auf die eisfreie Zeit gelegt werden könnte. Die längere Vereisungszeit der Weichsel kann aber von Bedeutung sein bei solchen Gütern wie z.B. Kohle, die laufend das ganze Jahr hindurch befördert werden müssen. Eine kostenmäßige Benachteiligung des Weichselverkehrs gegenüber der Oder ließe sich ferner u.U. auch darin erblicken, daß die Weichsel vorerst nur für 600 t-Kähne schiffbar zu machen wäre, während die Oder gegenwärtig für Schiffe bis zu 800 t und nach ihrem geplanten Ausbau sogar für solche bis 1.000 t befahrbar ist und auch der Adolf-Hitler-Kanal einen Verkehr mit Schiffen von 800 - 1.000 t zuläßt.

Gegenüber diesen scheinbar gegen einen Ausbau der Weichsel als Großschiffahrtstraße sprechenden Gründen ist darauf hinzuweisen, daß die Oder allein ebensowenig wie die Eisenbahn in der Lage wäre, die neuen großen Verkehrsaufgaben, die sich im gesamten neuen deutschen Ostraum in Zukunft ergeben werden, befriedigend zu lösen. Die im Jahre 1937 erreichte Höchstmenge der auf der Oder beförderten Kohle betrug 3,2 Mill.t, d.h. nur 13,2 v.H. der Gesamtförderung Westoberschlesiens allein. Der Adolf-Hitler-Kanal reicht für einen solchen und auch noch für einen stärkeren Verkehr aus.¹⁾ Für die künftige Kohleförderung von Gesamtoberschlesien in Höhe von 100 Mill.t dürfte die Oder in Verbindung mit einem nur westwärts gerichteten Verkehr auf dem Adolf-Hitler-Kanal kaum ausreichen, es wird vielmehr auch ein ostwärts gerichteter Verkehr vom verlängerten Adolf-Hitler-Kanal zur Weichsel nötig sein. Die künftige Kohleausfuhr aus Oberschlesien nach Skandinavien und dem Baltikum soll allein 9 Mill.t betragen. Hinzu käme der große Kohlebedarf der größtenteils zum Einflußgebiet des ober-schlesischen Reviers gehörenden deutschen Ostprovinzen (Berlin, Brandenburg, Pommern, Schlesien, Ostpreußen und Reichsgau Danzig-Westpreußen), der auf Grund der vorhandenen unvollständigen

¹⁾ Vgl. die Rede des Staatssekretärs Koenigs auf dem Odertag 1939, zitiert in: Zeitschrift für die Binnenschiffahrt, Juli/August 1939, Heft Nr.7/8, S.277.

Unterlagen auf mindestens 19 Mill.t Steinkohle und 3 Mill.t Koks zu schätzen ist,¹⁾ sowie die Beanspruchung des Adolf-Hitler-Kanals und der Oder für den Transport von Kohle und anderen Massengütern nach und von der Ostmark und Südosteuro- pa über den Oder-Donau-Kanal; die Transportmenge dieses Ka- nals wird mit 10 Mill.t angenommen.²⁾ Der weitaus größte Teil der künftigen Steinkohleförderung Oberschlesiens von 100 Mill.t wird jedenfalls trotz eines höheren Eigenverbrauchs im Revier(durch Erweiterung der Eisen- und Stahlindustrie, Bau von Hydrierwerken usw.) in andere Verbrauchsgebiete zu befördern sein. Berücksichtigt man schließlich noch die künftige Steigerung des Bedarfes Oberschlesiens an ausländi- schen Erzen, so dürfte die Oder und der jetzt fertige west- liche Teil des Adolf-Hitler-Kanals bis Gleiwitz dieser viel- fältigen Beanspruchung kaum gewachsen sein. Die Lenkung eines gewissen Teiles der Kohle-, Koks-, Erz- und Grubenholztrans- porte zur Weichsel dürfte damit notwendig werden; auf jeden Fall ist sie als ein wichtiges Mittel zur wirtschaftlichen und verkehrsmäßigen Erschließung der neuen deutschen Ostgebiete sehr wünschenswert. Danzig ist in besonderem Maße förderungs- bedürftig, während Stettin und die übrigen Oderhäfen, besonders nach Bau des Oder-Donau-Kanals, hinreichende Arbeitsgebiete behalten werden. Auch eine Ausschaltung der Kohlemagistrale und damit die Vernichtung der darin investierten großen Kapi- talien ist bei Förderung der Weichselschiffahrt nicht zu be- fürchten, weil die Kohlemagistrale während der Vereisung der Weichsel und Oder für die Exportkohletransporte benötigt werden wird, die ohne Unterbrechung abgewickelt werden müssen.

Als Ergebnis dieses Abschnittes kann festgehalten werden: Eisenbahn, Weichsel- und Oderschiffahrt werden nur zusammen die künftigen großen Verkehrsaufgaben im neuen deutschen Ost- raum lösen können.

1) Geschätzt auf Grund des Kohlenempfanges bzw. -verbrauches dieser Gebiete im Jahre 1936 bzw. 1937. - Quellen: Stati- stisches Heft, Produktions- und wirtschaftsstatistische Angaben aus der Montanindustrie, a.a.O. - Statystyka Przemyslu Węglowego 1936, a.a.O.

2) Zeitschrift für Binnenschiffahrt, a.a.O., 1939 Heft 4, S.102.

Schluß: Der mögliche künftige Umfang des Weichselverkehrs.

I. Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse.

Der künftige Umfang des Weichselverkehrs mit Erzeugnissen der Landwirtschaft läßt sich aus den oben geschilderten Gründen gegenwärtig auch noch nicht annähernd zahlenmäßig erfassen. Einen gewissen Anhaltspunkt bieten die Ergebnisse des ersten Teils der vorliegenden Arbeit über die voraussichtliche künftige Produktion von landwirtschaftlichen Gütern in den neuen Ostgebieten.

Die Erzeugnisse der Forstwirtschaft werden zu einem beträchtlichen Teile auf den Weichselverkehr übergehen. In Frage kommt vor allem der Transport von Grubenholz aus dem Generalgouvernement (besonders dem südlichen Teil der früheren Wojewodschaft Lublin) und Ostpreußen einschl. Suwalki (über die Masurischen Seen, die Pissa, den Augustowo-Kanal und den Narew) nach Oberschlesien und dem Altreich sowie die Holzeinfuhr aus dem riesigen Gebiet der Pripetsümpfe über den Dnjepr-Bug-Kanal. Bei einer gleich intensiven Holznutzung wie im Altreich wäre in den neuen Ostgebieten auch ohne Wiederaufforstung mit einem Holzeinschlag von über 15 Mill.cbm (rd. 7,5 Mill.t) zu rechnen. Nimmt man an, daß davon nur etwa 10 v.H. auf den Weichselverkehr übergehen werden, so entspräche das einem Holztransport von rd. 750.000 t aus den neuen Ostgebieten. In Ostpreußen betrug der Holzeinschlag im Jahre 1935 rd. 3,4 Mill.cbm (rd. 1,7 Mill.t),¹⁾ davon stammt wohl der größte Teil aus dem Gebiet um die masurischen Seen; es darf angenommen werden, daß hiervon nach Schaffung einer Verbindung von den masurischen Seen über die Pissa zum Narew mindestens 10 v.H. zur Weichsel befördert werden (rd. 200.000 t jährlich). Ferner kommen die Holzerträge in den früheren polnischen Ostgebieten für die Holzflößerei bzw. (nach einem entsprechenden Ausbau) für den Holztransport mit Schiffen

¹⁾ Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1938, a.a.O., S.96.

zur Weichsel in Frage, besonders die Holznutzung in der ehemals polnischen Wojewodschaft Polesien, im nördlichen Teil Wolhyniens (über Styr und Horyn zum Pripet) und im südlichen Teil der ehemaligen Wojewodschaft Nowogrodek (über Szczara und Oginski-Kanal zum Pripet). Im Jahre 1938 betrug die Holznutzung in Polesien rd. 1,5 Mill.cbm, in Wolhynien 1,4 Mill.cbm und in Nowogrodek 0,9 Mill.cbm, zusammen 3,8 Mill.cbm (rd. 1,9 Mill.t).¹⁾ Gerade in diesen Gebieten ist eine besonders große Steigerung der Holznutzung möglich. Rechnet man aber nur mit einer künftigen Holznutzung von rd. 2,5 Mill.t und einer Holzausfuhr aus diesen ausgesprochenen Holzüberschußgebieten nach Deutschland in Höhe von 20 v.H. der Holznutzung, so ergäben sich weitere Holztransporte auf der Weichsel in einer Menge von rd. 500.000 t jährlich. Die Holzmengen, die daneben aus den alten westrussischen Gebieten um die Rokitnosümpfe in Zukunft nach Deutschland exportiert werden können, lassen sich heute noch nicht abschätzen; sie würden jedenfalls in voller Höhe ihren Weg über den Dnjepr-Bug-Kanal zur Weichsel nehmen, da die Eisenbahn nach dem geplanten Ausbau dieses Kanals nicht konkurrenzfähig wäre.

II. Bergbau- und Industrieerzeugnisse.

Für das mengenmäßig entscheidende Produkt, die Kohle, seien zunächst die im Einflußgebiet der Weichsel liegenden Verbrauchsgebiete im einzelnen aufgeführt:²⁾

	<u>Steinkohleverbrauch 1936^{a)}</u>
1) Stadt Warschau	1,7 Mill.t
2) Ehem.Wojewodschaft Warschau	0,9 Mill.t
3) Ehem.Wojewodschaft Pomerellen	0,5 Mill.t
4) Ehem.Wojewodschaft Krakau	1,4 Mill.t
5) Ehem.Wojewodschaft Lublin	0,2 Mill.t
6) Ehem.Wojewodschaft Lemberg (Teile)	0,2 Mill.t
7) Ehem.Wojewodschaft Bialystok (Teile)	0,0 Mill.t
8) Früh.Freistaat Danzig	rd. 0,5 Mill.t
9) Provinz Ostpreußen ^{b)}	2,1 Mill.t
Gesamt	<u>6,9 Mill.t</u>

a) Ohne Eigenverbrauch der Gruben, Verbrauch der Eisenbahn und Schifffahrt und ohne Deputate. - b) Steinkohleempfang.

1) Maly Rocznik Statystyczny 1939, a.a.O., S.89.

2) Quellen: Statystyka Przemyslu Węglowego, a.a.O., S.49. - Statistisches Heft. Produktions- und wirtschaftsstatistische Angaben aus der Montanindustrie, a.a.O., S.60.

Die aufgeführten Verbrauchsgebiete hatten in den Jahren einer Durchschnittskonjunktur 1936/37 einen Gesamtverbrauch von rd. 7 Mill.t Steinkohle, der aber in Zukunft wohl beträchtlich steigen wird (größere Bevölkerungsdichte, stärkere Industrialisierung, Einschränkung des ungewöhnlich hohen Brennholzverbrauchs). Für diese Gebiete würde ein Wettbewerb der Oder gegenüber der Weichsel nach deren Ausbau und nach Schaffung einer brauchbaren Verbindung über den Narew und die Pissa zu den Masurischen Seen kaum in Frage kommen. Auch die Eisenbahn wäre nur in einigen der genannten Verbrauchsgebiete (z.B. in den ehem.Wojewodschaften Krakau und Lemberg) als Konkurrent des Weichselverkehrs anzusprechen, und auch das nur solange, als keine Zubringertarife für einen gebrochenen Verkehr Weichsel-Eisenbahn eingeführt **werden**. Die größten und wichtigsten Verbrauchsgebiete sind ausgesprochenes Einflußgebiet der Weichsel, insbesondere die unmittelbar an der Weichsel gelegenen Konsumzentren Stadt Krakau, Stadt Warschau und Danzig. Setzt man den Kohlenverbrauch des ganzen Gaues Wartheland und der ehemaligen Wojewodschaften Lodsch, Kielce, Lemberg und selbst Krakau in voller Höhe als Einflußgebiet der Eisenbahn ab, so würden für den Weichselverkehr immer noch rd. 5,3 Mill.t verbleiben, wobei die künftige Verbrauchssteigerung noch nicht berücksichtigt ist. Im einzelnen würde sich dieser Verkehr wie folgt zusammensetzen: Stadt Warschau 1,1 Mill.t; ehem.Wojewodschaft Warschau 0,9 Mill.t (Umschlagshäfen Warschau, Plock); ehem.Wojewodschaft Lublin 0,2 Mill.t (Umschlagshäfen Sandomir, Pulawy und Demblin); ehem.Wojewodschaft Pomerellen 0,5 Mill.t (Umschlagshäfen Thorn, Bromberg, Kulm und Dirschau); Danzig 0,5 Mill.t und Ostpreußen 2,1 Mill.t (über Plock für den Regierungsbezirk Zichenau, über Elbing und die masurischen Seen).

Die künftige Kohleausfuhr aus Gesamtoberschlesien nach Skandinavien und dem Baltikum soll, wie schon erwähnt, 9 Mill.t betragen. Über die Verteilung dieser Transporte auf Oder, Weichsel und Eisenbahn lassen sich natürlich jetzt noch keine genauen Aussagen machen. Nimmt man an, daß die Verteilung auf die drei genannten Verkehrswege gleichmäßig sein wird, so

würde für den Weichselverkehr eine Gütermenge von weiteren 3 Mill.t zur Verfügung stehen. Hinzu käme die oberschlesische Kohleausfuhr nach den übrigen überseeischen Ländern, deren Höhe gegenwärtig gleichfalls noch nicht abzuschätzen ist, zumal die Abgrenzung der Absatzgebiete des Ruhrgebietes und Gesamtoberschlesiens noch nicht feststeht. Zweifelhaft ist auch, in welchem Umfang in Zukunft eine Kohleausfuhr aus Oberschlesien in die jetzt zu Sowjetrußland gehörenden früheren polnischen Ostgebiete möglich sein wird. Der Kohleverbrauch dieser Gebiete war bisher allerdings sehr gering. Er betrug im Jahre 1936 nur rd. 0,7 Mill.t,¹⁾ könnte aber im Falle der Einschränkung des Brennholzverbrauchs, einer stärkeren Industrialisierung und der Loslösung der dortigen Landwirtschaft von ihren engen hauswirtschaftlichen Produktionsformen in gewissem Umfange steigen. Von dem Kohleverbrauch der neuen sowjetrussischen Westgebiete in Höhe von 0,7 Mill.t im Jahre 1936 kommt der Verbrauch der ehem.Wojewodschaften Lemberg, Stanislaw und Tarnopol (zusammen 0,4 Mill.t)¹⁾ für den Weichselverkehr solange nicht in Betracht, als keine Verbindung zwischen Weichsel und Dnjestr besteht.

Die übrigen Industrieerzeugnisse würden im künftigen Weichselverkehr hinter der Kohle an Bedeutung weit zurücktreten. Die Ausfuhr von Eisen und Stahl und Erzeugnissen daraus betrug im Jahre 1938 aus dem ehem.Polen über die Seehäfen nur 179.000 t.²⁾ Auch in Zukunft ist wahrscheinlich nicht mit größeren Transporten dieser Erzeugnisse auf der Weichsel zu rechnen, zumal sie sich nicht sehr für den Weichselverkehr eignen. Die Zuckertransporte auf der Weichsel betragen bisher schon über 100.000 t und werden sich wohl noch weiter steigern lassen. Dagegen ist es zweifelhaft, ob die - im übrigen wenig bedeutenden - Mehltransporte auf der Weichsel ihren bisherigen Umfang behalten werden, da die Mehllüberschüsse der neuen

1) Statystyka Przemysłu Węglowego, a.a.O., S.49.

2) Rocznik Handlu Zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska Część I, 1938, Warszawa 1939, S.9.

Reichsgaue in Zukunft weniger für die Ausfuhr über Danzig als vielmehr für den Transport über die Warthe, den Bromberger Kanal und die Netze ins Altreich bestimmt sein werden. Künstliche Düngemittel könnten in Zukunft in einem Umfange von mindestens 100.000 t auf der Weichsel in das Generalgouvernement und die neuen Reichsgaue befördert werden, besonders aus den Stickstoffwerken Chorzow und Moscice. Bauziegel, Zement, Kalk und Steine kommen wohl nur für einen beschränkten Lokalverkehr auf der Weichsel in Frage.

III. Einfuhrwaren.

Für die künftig möglichen Transporte von Einfuhrwaren auf der Weichsel kann die bisherige Einfuhr Polens über die Seehäfen einen Anhaltspunkt geben. Die Haupteinfuhrwaren Polens waren im Jahre 1938 (nur Einfuhr über Seehäfen): 704.000 t Erze und Schlacken, 426.000 t Eisenzeug, 260.000 t chemische Erzeugnisse und Farben, 122.000 t Textilrohstoffe, 62.000 t Heringe, 51.000 t Obst und Früchte, 48.000 t Reis und 46.000 t Ölsaaten und -früchte.¹⁾ Der Bedarf Oberschlesiens an überseeischen Erzen dürfte in Zukunft rd. eine Million t, an Eisenzeug rd. 500.000 t betragen. Bei Annahme einer gleichmäßigen Verteilung dieser Einfuhr auf Eisenbahn und Weichsel würden also auf den Weichselverkehr rd. 700.000 t entfallen. Die Einfuhr von chemischen Produkten und Farben wird nur zu einem geringen Teile auf den Weichselverkehr übergehen. Die Textilrohstoffeinfuhren, die hauptsächlich für Lodsch bestimmt waren und an sich für einen Weichseltransport bis Leslau (Wloclawek), Plock oder Warschau in Frage kämen, werden in Zukunft wegen der Einschränkung der Lodscher Textilindustrie und der teilweisen Umstellung auf inländische Textilrohstoffe voraussichtlich zurückgehen. Die Einfuhr von Heringen, Ölsaaten und -früchten könnte auch im Falle einer künftigen Zunahme dem Weichselverkehr nur relativ geringe Gütermengen zuführen.

¹⁾ Rocznik Handlu Zagranicznego 1938, a.a.O., S.4 ff, 22 und 31/32.

und Rhein alle anderen Ströme Mitteleuropas übertreffen würde.¹⁾ Die im Jahre 1936 auf der Oder beförderte Gütermenge betrug vergleichsweise rd. 7,7 Mill.t (2,3 Mrd.tkm).²⁾ Auch nach Ausführungen des früheren polnischen Verkehrsministers Ullrych wäre auf der Weichsel ein Güterverkehr von jährlich 2,5 Mrd. tkm erzielbar. Mit diesem Gütervolumen hätte die Weichsel einen größeren Verkehr als die Oder und einen ungefähr gleichgroßen Verkehr wie die Elbe.

Tabelle 26: Güterbeförderung auf deutschen Binnenwasserstraßen 1935 und 1936.²⁾

Flüsse	Beförderte Güter einschl. Floßverkehr Mill.t	
	1935	1936
Rhein (von Rheinfeldern bis zur niederld.Grenze)	66,4	74,2
Elbe (von der ehem.tschech.Grenze bis Hamburg)	9,0	11,2
Oder (von Kosel bis Stettin)	6,3	7,7
Weichsel (Schätzung)	10,0-12,0	

Als Gesamtergebnis der vorliegenden Arbeit kann somit festgestellt werden, daß der Ausbau der Weichsel als Großschiffahrtsstraße voll gerechtfertigt ist, weil dadurch die Möglichkeit gegeben wäre, die riesigen Überschwemmungsschäden der Weichsel zumindest stark zu beschränken, umfangreiches Ackerland zu gewinnen, allgemein den neuen Ostraum wirtschaftlich zu erschließen, und weil die Weichsel nach ihrem Ausbau in der Lage wäre, eine mehrere Milliarden Tonnenkilometer umfassende Verkehrsaufgabe zu lösen. Es wäre falsch, den Ausbau der Weichsel nur unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten zu sehen.

1) R.Winkel: Die Weichsel, a.a.O., S.212.

2) Statistik des Deutschen Reichs, Band 523, Die Binnenschiffahrt im Jahre 1937, Berlin 1938, S.14.

BIBLIOTEKA
UNIERSYTECKA
GDAŃSK

D. Z. Sfu 5070