

SCHRIFTEN DES INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

12. Jahrgang

Berlin, den 30. Dezember 1939

Nummer 51/52

Nachdruck und Vervielfältigung sowie schriftliche, telegraphische und telephonische Verbreitung — auch auszugsweise — ohne besondere Genehmigung nicht zulässig

Das Eisenbahnnetz der UdSSR

In diesen Tagen ist eine Reihe von Grenzübergangsstationen für den direkten Eisenbahngüterverkehr zwischen Deutschland und Sowjetrußland an der deutsch-sowjetrussischen Interessengrenze geöffnet worden. Gleichzeitig wurde ein deutsch-sowjetrussischer Eisenbahngütertarif in Kraft gesetzt. Damit sind wichtige verkehrspolitische Grundlagen für die Ausweitung des Handelsverkehrs zwischen dem Deutschen Reich und der Sowjet-Union geschaffen worden, der sich zu einem erheblichen Teil über die trockene Grenze abwickeln dürfte. Der folgende Aufsatz gibt in diesem Zusammenhang einen Überblick über Stand und Entwicklung des russischen Eisenbahnnetzes.

Die Entwicklung bis zur Machtübernahme durch die Sowjets

Die wechselvolle Geschichte des russischen Bahnbaus beginnt mit der Eröffnung der 26,6 km langen Bahn zwischen Petersburg und Zarskoje Selo im Jahre 1837. Dieser Bahnbau entsprang — wie die meisten dieser Erstlingsbauten — nicht etwa bestimmten wirtschaftlichen oder militärischen Bedürfnissen, sondern überwiegend dem Bestreben, die Errungenschaften der Technik, die sich um jene Zeit in Mittel- und Westeuropa machtvoll durchzusetzen begann, um des Prestiges willen auch im eigenen Lande vertreten zu sehen. Erst nach dem verlorenen Krimkriege (1856) rückte die volks- und wehrwirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen stärker in den Vordergrund¹⁾. In dem Jahrzehnt von 1858 bis 1862 entstanden zwei strategisch hochbedeutsame Verbindungen zur Westgrenze: die Bahnen St. Petersburg-Warschau (1288 km) und Riga-Dünaburg (218 km).

¹⁾ So dürfte auch die Tatsache, daß sich schließlich die Spurweite von 1,524 m (Breitspur) im russischen Eisenbahnbau durchsetzte (erstmalig bei der von Moskau nach St. Petersburg führenden und im Herbst 1851 vollendeten Nicolaibahn gewählt), militärischen Erwägungen zuzuschreiben sein.

Die weitere Entwicklung des Eisenbahnnetzes wurde vor allem dadurch bestimmt, daß zunächst Moskau als Zentrum des europäischen Rußlands durch Bahnen mit den Süd- und Südwestgrenzen des Reiches verbunden wurde. So entstanden

- 1863 die Bahn von Odessa nach Balta mit einer Abzweigung nach Beßarabien;
- 1864 die Bahn von Moskau nach Kursk und die Bahn von Balta nach Jelisawetgrad;
- 1866 die Bahn von Balta über Schmerinka nach Kiew;
- 1867 die Bahnen von Jelisawetgrad nach Kremenetschug und von Tiraspol nach Kischinew, die beide bis zum Jahre 1872 in Betrieb genommen wurden.

In den folgenden Jahren wurde auch mit dem Bahnbau östlich der Wolga, in Transkaukasien und im Ural begonnen. Auch der Bau der Transkaspischen Bahn wurde aus strategischen Erwägungen in Angriff genommen, während die Arbeiten an der Sibirischen Bahn (Jekaterinburg—Tjumen) erst 1883 in Gang kamen. Damals verfügte Rußland bereits über ein Netz von rd. 24 000 km Betriebslänge mit Moskau als Mittel-

punkt, von dem aus die Bahnen sternförmig das Land erschlossen.

Unter dem weitblickenden Eisenbahnreformator Witte wurde ein neuer Abschnitt in der Geschichte des russischen Eisenbahnwesens eingeleitet (1888). Er war es auch, der den Bau der Transsibirischen Bahn mit Eifer betrieb; 1891 wurde der Grundstein zum östlichen Teil der Bahn, der sogenannten Ussuri-Bahn, gelegt und im Jahre 1904 die Baikal-Umgebungsbahn erbaut. Ihr folgte die Amurbahn, die — auf russischem Gebiet verlaufend — Chabarowsk mit der Transsibirischen Bahn verbindet.

Auch auf dem Gebiete der Organisation des russischen Eisenbahnwesens hat sich Witte große Verdienste erworben. Neben der im Jahre 1857 gegründeten „Großen Russischen Eisenbahngesellschaft“ war nämlich eine große Anzahl kleiner Unternehmungen entstanden, die sich trotz staatlicher Subventionen in dauernden Geldschwierigkeiten befanden und unfähig waren, die ihnen gestellten Aufgaben zu lösen. Als Sergej Witte die Leitung der Eisenbahnabteilung im russischen Finanzministerium übernommen hatte, begann alsbald der planmäßige Abbau der privaten Bahngesellschaften und ihre allmähliche Verstaatlichung. Der Umstand, daß sich bei Wittes Amtsantritt bereits neun Zehntel des gesamten Anlagekapitals der Bahnen in der Hand der Regierung befanden, erleichterte die Reorganisationsarbeit.

Der unglückliche Ausgang des russisch-japanischen Konflikts, zu dem der den Anforderungen eines Kriegs nicht gewachsene eingleisige Ausbau der Transsibirienbahn nicht wenig beigetragen hatte, zeigte Rußland mit aller Deutlichkeit die Notwendigkeit eines leistungsfähigen Bahnnetzes als Voraussetzung jeder erfolgreichen Landesverteidigung. Unter Beteiligung erheblicher Summen französischen Kapitals wurde daher in der Folgezeit der Bau strategischer Bahnen besonders in den westlichen Provinzen des ehemaligen Kaiserreiches gefördert, doch verhinderte der Ausbruch des Weltkriegs die Vollendung der in Aussicht genommenen Bahnbauten.

daß ein beachtlicher Teil des Netzes, namentlich in seinen westlichen, an das deutsche Reichsgebiet grenzenden Teilen, unter rein strategischen Gesichtspunkten gebaut worden war. In den Jahren 1914 bis 1917 waren beispielsweise in den westrussischen Gebieten und im Kaukasus rd. 11 000 km neue Bahnlinien erstanden, um die geplanten militärischen Operationen reibungslos durchführen zu können. Für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes wirkte sich ferner nachteilig aus, daß auch der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecken sich vielfach nur auf die strategisch wichtigen Bahnen erstreckte.

Für den Handelsverkehr standen daher im wesentlichen nur eingleisige Bahnen zur Verfügung. Daraus erklärt sich, daß die Leistungsfähigkeit der russischen Bahnen in Zeiten starker saisonmäßiger Beanspruchung — wie beispielsweise anlässlich der Ernteeinbringung — den gestellten Anforderungen fast durchweg nicht gewachsen war.

Die starke Beanspruchung des rollenden Materials durch die Kriegshandlungen, die ungenügende Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaus sowie die infolge des lebhaften Bewegungskrieges eingetretenen Kriegsverluste an Eisenbahnmateriale schränkten die Leistungsfähigkeit der Bahnen weiter ein, zumal der Fahrzeugpark schon im Frieden stark überaltert war.

Die Lage im ersten Nachkriegsjahrzehnt

Durch den Zusammenbruch des Zarenreiches und den danach folgenden Bürgerkrieg wurden die russischen Bahnen erneut schwer getroffen. Im Westen gingen große Teile des dort verhältnismäßig gut ausgebauten Netzes, darunter vor allem die unmittelbaren Zugänge zur Ostsee, die für den russischen Außenhandel von hoher Bedeutung sind, verloren. Im ganzen hatte Rußland durch die damaligen Gebietsverluste im Westen rd. 14 000 km Eisenbahnen eingebüßt.

Bahnverluste in den abgetretenen Gebieten
Stand Ende 1916

	km
Länge der im ehemals russischen Teil Polens befindlichen Bahnen ¹⁾	3 591
Länge der Bahnen in den ehemals „Baltischen Provinzen“	2 660
Länge der Bahnen Litauens	3 375
Länge der Bahnen Finnlands	4 125
Länge der Bahnen Belarabiens	868
Zusammen	14 619
¹⁾ Einschl. der im Bau befindlichen Strecken.	

Der russische Bahnbau bis zum Jahre 1916

Jahre	Neu in Betrieb genommen km	Erreichte Streckenlänge km
bis 1856	1 044	1 044
von 1857 „ 1876	18 411	19 455
„ 1877 „ 1896	19 925	39 380
„ 1897 „ 1916	38 630	78 010

Am Ende des zaristischen Regimes (1917) verfügte Rußland über ein betriebsfähiges Bahnnetz von mehr als 84 000 km; auf weiteren 5 600 km war bereits ein provisorischer Verkehr im Gange. Von der gesamten Betriebslänge waren jedoch nur knapp 18 000 km zweigleisig ausgebaut.

Der volkswirtschaftliche Wert der vorhandenen Bahnlinien wurde dadurch beeinträchtigt,

Als die Sowjets die Regierung übernahmen, fanden sie ein durch die Kriegsfolgen weitgehend heruntergewirtschaftetes Bahnnetz von rd. 74 300 km vor, von denen sich jedoch etwa 3 000 km erst in provisorischem Betrieb befanden. In der Folgezeit brachten die Feldzüge der ausländischen Interventionsarmeen und die Bürgerkriegswirren das russische Bahnwesen zunächst vollends in

Unordnung. Im Jahre 1918 befand sich beispielsweise mehr als ein Drittel des gesamten Wagenparks und die Hälfte aller Lokomotiven in der Hand der Gegner der Räteregierung. Wie trostlos der von den Sowjets auszuräumende Zustand des Bahnnetzes beim Beginn des Wiederaufbaus war, erhellt die Tatsache, daß zeitweise von dem gesamten Streckennetz nur noch rd. ein Fünftel betriebsfähig war. Erst mit dem Ablauf des Jahres 1927 konnten die Kriegs- und Revolutionsschäden im wesentlichen als geheilt gelten; am Ende des gleichen Jahres waren wieder nahezu 76000 km Bahnen im Betrieb.

Bis zu diesem Zeitpunkt war daher die Hauptarbeit auf die Wiederherstellung des zerstörten oder betriebsunfähig gewordenen Eisenbahnnetzes verwandt worden. Während im Jahre 1918 noch über 1000 km Strecke neu in Betrieb genommen werden konnten, ging die jährliche Neubautätigkeit in den folgenden Jahren auf 100 bis 200 km und weniger zurück. Immerhin wurden auch schon in den Jahren 1919-1923 insgesamt über 800 km Bahnstrecke neu dem Verkehr übergeben. Eine regere Neubautätigkeit begann erst wieder mit dem Jahre 1924. Im ganzen wurden bis 1928 3984 km Bahnstrecke erbaut, von denen 1667 km auf das östlich des Ural liegende Gebiet entfallen.

Der Ausbau des Bahnnetzes im Rahmen der Planwirtschaft

Die Stalinsche Wirtschaftspolitik schloß radikal mit der bis zum Jahre 1928 betriebenen Verkehrspolitik ab und stellte das Eisenbahnwesen auf eine neue Grundlage. Da die Fünfjahrespläne nicht nur unter wirtschaftlichen, sondern in hohem Maße auch unter wehrpolitischen Gesichtspunkten aufgebaut wurden, wirkten sich im Bahnbau in gewissem Umfange auch unter dem neuen Regime militärisch-strategische Erwägungen aus. So bestanden im ersten Fünfjahresplan die beiden Hauptaufgaben der sowjetrussischen Eisenbahnbaupolitik darin,

- leistungsfähige Verbindungen zwischen den einzelnen Industriezentren herzustellen und
- die Grenzen der UdSSR durch den Bau strategischer Bahnen zu sichern.

Im ganzen wurden unter dem ersten Fünfjahresplan (1928-1932) 5649 km Strecke neu dem Verkehr übergeben. Der überwiegende Teil dieser Neubauten entfiel dabei auf Sibirien und Mittelasien. Ende 1932 hatte das russische Bahnnetz eine Betriebslänge von 81574 km erreicht. Wenn die Erweiterung des Bahnnetzes im Verlauf des ersten Fünfjahresplans nicht rascher vorangetrieben werden konnte, so ist dies u. a. dem Umstand zuzuschreiben, daß der rasche Anstieg der Industrieproduktion vor allem den Ausbau einiger besonders stark beanspruchter Hauptbahnen zu größerer Leistungsfähigkeit erforderte. Namentlich der geringe Bestand an zweigleisigen Strecken

machte sich störend bemerkbar. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit wurden daher von 1928 bis 1932 rd. 3500 km Bahnstrecke zweigleisig ausgebaut. Trotzdem verfügte Sowjetrußland Ende 1932 erst über 19000 km zweigleisige Bahnen.

Vergleicht man die Erweiterung des Eisenbahnnetzes mit dem Entwicklungstempo der industriellen Produktion, so zeigt sich, daß der Eisenbahnbau mit dem industriewirtschaftlichen Anstieg nicht völlig Schritt gehalten hat. Unter dem I. Fünfjahresplan konnte der Ausbau des Eisenbahnnetzes auf etwas über 1000 km je Jahr gebracht werden; in den Jahren 1933-1937 ist die jährliche Bauleistung mit rd. 800 km Betriebslänge sogar wieder etwas zurückgegangen. Dafür hatte man sich aber in verstärktem Maße dem offenbar noch dringlicher gewordenen Ausbau der eingleisigen Strecken zu zweigleisigen Bahnlängen zugewendet. Von 1933 bis 1937 konnten 7500 km Betriebslänge mit zweiten Gleisen ausgestattet werden, d. i. mehr als das Doppelte der unter dem I. Fünfjahresplan erzielten Bauleistung. Die namentlich im zweiten Planjahrfünft (1933-1937) eingetretenen Stockungen im Eisenbahnverkehr ließen jedoch deutlich erkennen, daß das bisherige Bautempo noch nicht ausreichte, um mit der rasch wachsenden Industrialisierung Schritt halten zu können.

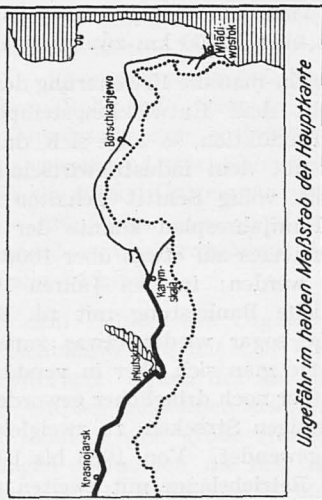
Die Neubauten im Eisenbahnnetz der UdSSR
km

Zeitraum	Neu in Betrieb genommen	Neubau von zwei- gleisigen Strecken	Betriebslänge am Ende des betreffenden Zeitraumabschnittes ¹⁾	
			insgesamt	davon zweigleisig
Von der Sowjetregierung am 1.11.1917 übernommen	—	—	571 200	—
1924 bis 1927	3 984	—	75 753	15 500
1928 „ 1932	5 649	3 500	81 569	19 000
1933 „ 1937	4 017	7 500	86 500	26 500
1938 „ 1942 ²⁾	11 000	8 000	97 000	34 000

¹⁾ Jahresdurchschnitt. — ²⁾ Ohne provisorisch betriebene Strecken.
— ³⁾ Planzahlen.

Die neuen Pläne sehen daher eine wachsende Berücksichtigung der Neubautätigkeit vor. Unter dem III. Fünfjahresplan (1938-1942) sollen rd. 11000 km Bahnstrecke neu in Betrieb genommen und 8000 km bisher eingleisig betriebene Strecken mit zweiten Gleisen versehen werden. Damit würde das Eisenbahnnetz der UdSSR bei voller Erfüllung des Planes bis Ende 1942 auf rd. 96000 km Betriebslänge anwachsen, von denen nahezu 35000 km zweigleisig ausgebaut wären. Dabei sind die in den ehemals polnischen Gebietsteilen gelegenen Bahnlinien, soweit sie inzwischen in den sowjetrussischen Bahnbetrieb überführt worden sind, noch nicht berücksichtigt. Nach vorläufigen Schätzungen dürften im Zuge der deutsch-russischen Vereinbarungen über die beiderseitige Interessengrenze immerhin rd. 8700 km Bahnstrecke an die UdSSR gefallen sein, das sind etwas mehr als 40 v.H. des gesamten ehemals polnischen Eisenbahnnetzes.

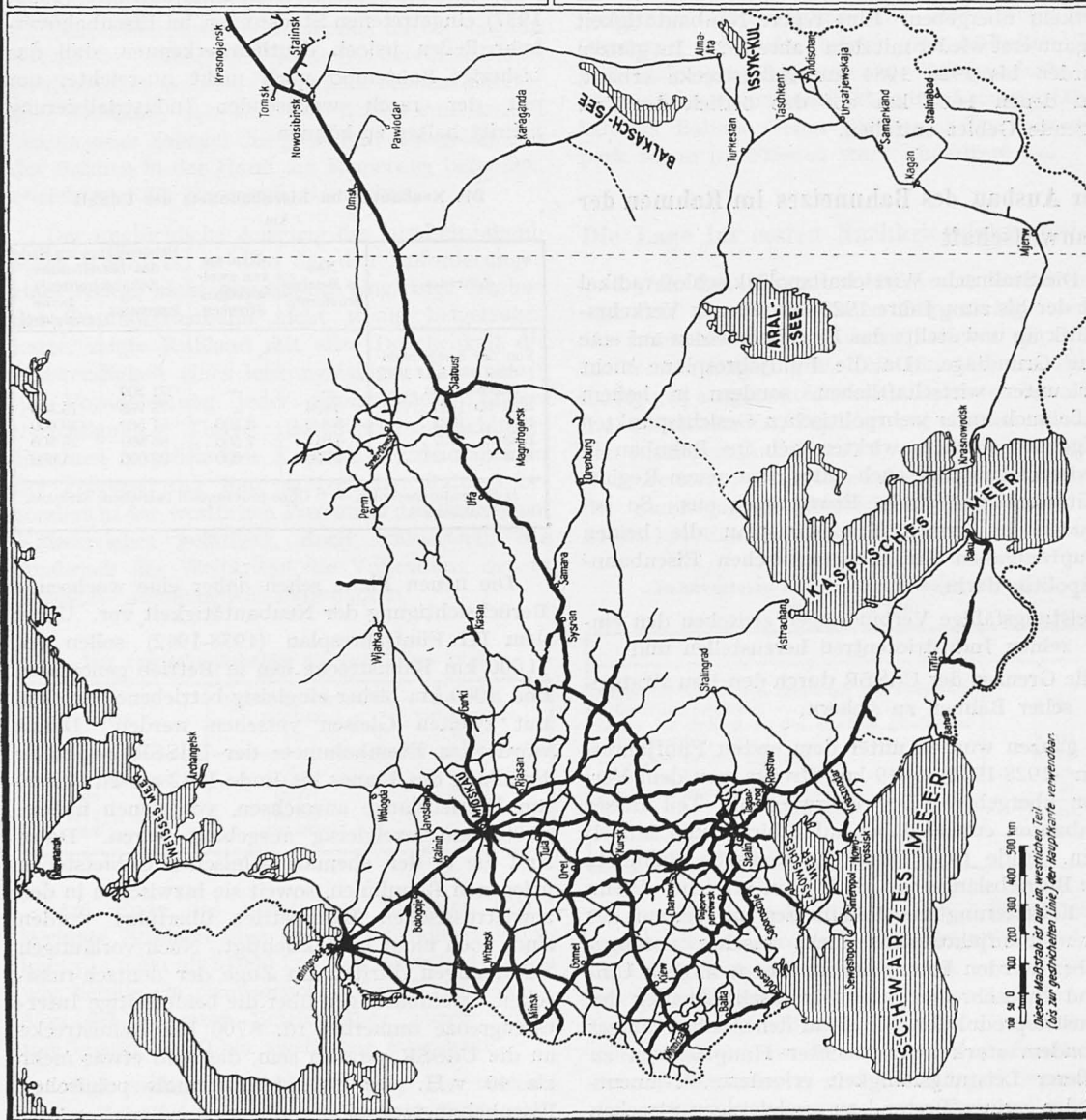
OSTSIBIRIEN UND FERNER OSTEN



DAS EISENBAHNNETZ IN DER UdSSR

Stand 1935

- **Eingleisige Bahnen**
— **Zweigleisige Bahnen**



Netzdichte und regionale Verteilung

Obwohl die Eisenbahnbetriebslänge der UdSSR gegenwärtig um rd. zwei Drittel größer sein dürfte als 1913, ist die Eisenbahndichte, verglichen mit den Verhältnissen in den mittel- und westeuropäischen Industrieländern, vorläufig noch gering.

Dichte des Eisenbahnnetzes der UdSSR

Jahr	Streckenlänge in km ¹⁾		Dichte je 1000 qkm	
	UdSSR ²⁾	Deutsches Reich ³⁾	UdSSR ²⁾	Deutsches Reich ³⁾
1913.....	58 549	50 741	2,75	108,3
1928.....	76 887	53 607	3,62	114,7
1932.....	81 569	53 885	3,84	114,9
1937.....	86 500	54 464	4,07	115,8

¹⁾ Jahresdurchschnitt. — ²⁾ Grenzen von 1921. — ³⁾ Deutsche Reichsbahn.

Die schwache Ausstattung der UdSSR mit Eisenbahnen ist in gewissem Umfang dadurch bedingt, daß die Sowjetunion über weite Landflächen verfügt, die lediglich als Steppen und Tundren, z. T. sogar als Wüstenland anzusprechen sind und die für den Eisenbahngüterverkehr daher noch überhaupt keine Bedeutung haben. Diese Gebiete, die bei einem Vergleich der Eisenbahndichte in den einzelnen Ländern außer acht gelassen werden müssen, wenn man vergleichbare

Die Dichte des Eisenbahnnetzes in den einzelnen Gebieten der UdSSR

Gebiet	km Bahnstrecke auf 1000 qkm Fläche		
	1. 1. 1918	1. 1. 1928	1. 1. 1933
<i>Europäisches Rußland</i>			
Ukraine.....	28,0	30,1	30,9
Westgebiet.....	17,2	20,3	21,1
Weißrussische Bundesrepublik			24,0
Leningrader Gebiet.....	10,5	11,1	14,5
Karelien.....			6,2
Moskauer Gebiet.....	26,5	29,2	29,6
Iwanow-Gebiet.....	15,9	16,1	16,7
Zentrales Schwarzerdegebiet..	24,6	24,6	24,6
Gorki-Gebiet.....	9,2	9,2	9,5
Mittelwolgja-Gebiet.....	13,3	13,3	13,3
Unterwolgja-Gebiet.....	8,7	9,6	9,8
Nordkaukasus.....	10,8	11,5	14,3
<i>Außereuropäisches Rußland</i>			
Uralgebiet.....	2,3	3,0	3,1
Westibirien.....	2,1	.	3,1
Osteibirien.....	0,7	.	0,9
Kasakstan.....	0,8	1,1	1,9
Kirgisien.....	0,2	0,5	0,9
Usbekistan.....	6,7	10,9	11,0
Tadschikistan.....	0,2	0,9	1,3

Werte erhalten will, lassen sich jedoch nicht genügend sinnvoll abgrenzen. Welche Ausbaumöglichkeiten im russischen Eisenbahnwesen aber noch vorhanden sind, geht am besten daraus hervor, daß die Betriebslänge selbst in den am dichtesten mit Eisenbahnen durchzogenen Gebietsteilen der UdSSR, wie etwa in der Ukraine oder im Moskauer Gebiet, lediglich Werte erreicht, die nur rd. ein Viertel des deutschen Reichsdurchschnitts ausmachen. Es wird daher ohne weiteres deutlich, daß die UdSSR auf dem Gebiet des Eisenbahnbaus noch vor gewaltigen Aufgaben

steht. Bei dem Ausbau des russischen Verkehrsnetzes wird Deutschland mit seinen hochentwickelten Spezialindustrien im Rahmen der deutsch-russischen Zusammenarbeit wertvolle technische Hilfe leisten können; darüber hinaus dürfte aber die UdSSR noch auf Jahrzehnte hinaus einen aufnahmebereiten Markt für die Ausfuhr von Lokomotiven, Eisenbahnwagen und Oberbaumaterial aus Deutschland darstellen.

Betriebslänge und Verkehrsdichte der wichtigsten Bahnen der UdSSR
Stand 1933/34

Bezeichnung der Bahnbezirke	Betriebslänge in km ¹⁾	Beförderte Güter in 1000 t ²⁾	Verkehrsdichte je km Betriebslänge ³⁾ in 1000 tkm
Südwestliche Bahnen.....	5 892	19 592	912
Westliche Bahnen.....	5 406	24 388	1 369
Moskau-Kasan-Bahn.....	4 656	31 575	2 455
Südöstliche Bahnen.....	4 151	29 018	2 649
Mittelasiatische Bahn.....	4 071	7 263	1 177
Nordkaukasische Bahnen...	4 001	19 674	2 232
Jekaterinen-Bahn.....	3 912	47 521	2 809
Nordbahnen.....	3 836	20 817	2 265
Oktober-Bahn.....	3 721	30 353	1 966
Moskau-Weißrussisch-Baltische Bahn.....	3 702	19 014	1 176
Permser Bahn.....	3 562	28 233	2 237
Moskau-Kursker Bahn.....	3 047	44 278	2 647
Rjasan-Uralbahn.....	2 979	9 636	966
Tomsker Bahn.....	2 891	16 865	2 718
Südliche Bahnen.....	2 685	68 908	3 726
Ussuri-Bahn.....	2 664	6 782	1 423
Omsker Bahn.....	2 619	14 350	3 451
Murmansk-Bahn.....	2 409	11 431	1 896
Transbaikal-Bahn.....	2 235	5 642	2 013
Transkaukasische Bahn.....	2 188	8 983	2 046
Turkestan-Sibirische Bahn..	2 051	2 310	878
Samaro-Slatoustowsk-Bahn..	1 692	11 068	2 010

¹⁾ Im Jahr 1934. — ²⁾ Im Jahr 1933.

Frühere Untersuchungen über Stand und Aufgaben des russischen Eisenbahnbaus, wie beispielsweise die Arbeiten des „Borissowauschusses“ aus dem Jahre 1916, ergaben, daß die Entwicklung der russischen Volkswirtschaft in den nächsten zehn Jahren eine jährliche Neubautätigkeit von rd. 6000 km Eisenbahnstrecke erfordere. Auch wenn man diese Zahl vom heutigen Stand der Eisenbahntechnik aus als recht hochgegriffen ansehen mag, so darf andererseits doch nicht übersehen werden, daß gerade die für das Verkehrsaufkommen auf der Schiene ausschlaggebenden Industriezweige schon unter den beiden ersten Fünfjahresplänen eine damals ungeahnte und wohl für unmöglich gehaltene Ausdehnung ihrer Produktionskapazitäten erfahren haben. Je rascher der Ausbau der sowjetrussischen Industrielandschaft vorangetrieben wird, um so dringlicher stellt sich daher das Problem eines großzügigen Ausbaus der vorhandenen Eisenbahnlinien zu einem geschlossenen Netz. Hinzu kommt, daß der Aufbau neuer Industriestandorte in den östlichen und fernöstlichen Teilen der Sowjetunion unter dem III. Fünfjahresplan in verstärktem Maße fortgesetzt wird, woraus sich ebenfalls erhöhte Anforderungen an den Bahnbau ergeben.

Die bisherige, außerordentlich ungleichmäßige regionale Verteilung der Eisenbahnbauten, die vor allem den westlichen Teil der UdSSR be-

günstigte, hat sich bei der Bildung neuer Industriestandorte vielfach hemmend bemerkbar gemacht. Noch bis zu Beginn des II. Fünfjahresplans war das Eisenbahnnetz in den westlich des Urals gelegenen Gebieten meist 5- bis 10mal so dicht wie in den östlichen und fernöstlichen Gebieten.

Der Aufbau neuer Industriestandorte östlich und südöstlich des Ural hat zwar den Neubau

in diesen Gebieten etwas stärker in den Vordergrund gerückt, doch hat sich auch in neuerer Zeit die regionale Verteilung noch kaum merkbar verschoben. Die Tatsache, daß das Eisenbahnnetz in der westlichen Zone der UdSSR einstweilen weitaus dichter ist als in den übrigen Teilen der Sowjetunion, erleichtert die Wiederaufnahme eines regeren deutsch-russischen Handelsverkehrs aber im übrigen auch von der Transportseite her erheblich.

Neue Wasserwege im schlesisch-mährischen Raum

Anschluß Oberschlesiens an die deutschen Wasserstraßen

Mit der Inbetriebnahme des Adolf-Hitler-Kanals, der am 8. Dezember d. J. dem Verkehr übergeben wurde, geht ein lang gehegter Wunsch des ober-schlesischen Industriegebietes in Erfüllung, der darauf abzielte, die ungünstige wirtschafts- und verkehrsgeographische Lage Oberschlesiens zu verbessern.

Das im äußersten Südosten des Reichsgebiets gelegene und weitgehend auf Bahnverbindungen angewiesene Grenzland war vor allem dadurch benachteiligt, daß der — nach dem verhängnisvollen Beschluß der Pariser Botschafterkonferenz (1921) — bei Deutschland verbliebene Teil des ober-schlesischen Industriegebietes durch die Auswirkungen des Versailler Diktats von seinen natürlichen Absatzmärkten in Ost- und Südosteuropa getrennt und so zu verstärkter Inlandsorientierung gezwungen worden war.

Mit der Einführung des Reichsbahn-Staffeltarifs und durch Gewährung von Ausnahmetarifen war zwar der Versuch unternommen worden, das ober-schlesische Wirtschaftsgebiet frachtmäßig näher an seine neuen Absatzmärkte heranzubringen, doch blieben die Absatzbedingungen für ober-schlesische Industrieerzeugnisse trotz der vorgenommenen Frachtsenkung im allgemeinen immer noch recht schwierig. Nicht wenig hatte hierzu das Fehlen einer leistungsfähigen Wasserstraße beigetragen. Zwar besaß das ober-schlesische Industriegebiet in dem früheren Klodnitz-Kanal eine bereits von Friedrich d. Gr. geplante und im Jahre 1822 fertiggestellte Wasserstraßenverbindung; ein wirtschaftlich ins Gewicht fallender Verkehr konnte sich aber auf diesem Stichkanal, der 18 Schleusen besitzt und nur für kleine Schiffe bis zu 180 t befahrbar ist, nicht entwickeln, da der Einsatz dieser kleinen Kähne bei der langsamen Beförderungsweise gegenüber dem Bahntransport bis Cosel-Hafen kaum Frachtvorteile bietet. Dies erklärt auch den Umstand, daß noch in den letzten Jahren die auf der Oder

abgefahrenen Kohlenmengen nur knapp ein Fünftel der entsprechenden Schienentransporte ausmachten, während beispielsweise das Ruhrgebiet einen weit höheren Anteil seines Versandes über den Wasserweg schickt.

So sehr sich Wirtschaft und Verwaltung in den Jahren vor 1933 um das Zustandekommen eines wirtschaftlich vorteilhaften Transportweges für den Massengutverkehr zwischen dem ober-schlesischen Industriegebiet und dem Oderhafen Cosel bemühten, praktische Erfolge vermochten sie nicht zu erringen. Erst der vom Nationalsozialismus getragene Erneuerungswille und die Erkenntnis grenzpolitischer Notwendigkeiten brachten die bis dahin lebhaft umstrittene Frage einer Wasserstraßenverbindung zur Entscheidung. Am 26. September 1933 genehmigte die Reichsregierung die Inangriffnahme des Kanalbaus, nachdem sich der Führer und Reichskanzler für den Bau eines 45 km langen Industriekanals von Cosel-Hafen nach Gleiwitz entschieden hatte.

Durch die Aufnahme des Verkehrs auf dem Adolf-Hitler-Kanal wird voraussichtlich ein beträchtlicher Teil der Schwierigkeiten behoben werden, die sich für das ober-schlesische Industriegebiet aus seiner „Verkehrsferne“ ergaben. Insbesondere dürfte der vom Adolf-Hitler-Kanal erwartete Frachtkostenausgleich den ober-schlesischen Kohlenzechen und Hüttenbetrieben eine gewisse Festigung ihrer Stellung auf den ost- und mitteldeutschen Absatzgebieten ermöglichen.

Der Inbetriebnahme des Adolf-Hitler-Kanals kommt gegenwärtig insofern noch eine besondere Bedeutung zu, als dadurch nicht nur das ober-schlesische Eisenbahnnetz weitgehend entlastet, sondern auch die Übernahme der neugewonnenen Gebiete Oberschlesiens in das Reich wesentlich erleichtert werden dürfte. Darüber hinaus hat die politische Neuordnung für die schlesisch-mährischen Industriegebiete die Möglichkeit geschaffen, zu einer wirtschaftlichen Einheit zusammenzuwachsen.

Diese Entwicklung dürfte dem Adolf-Hitler-Kanal eine verkehrswirtschaftliche Bedeutung

sichern, die alle bei der Planung dieses Wasserweges gehegten Erwartungen übersteigt. Die günstige Standortlage der schlesisch-mährischen Industriezentren und ihre Bedeutung für die deutsche Wehrwirtschaft berechtigen zu der Annahme, daß die Leistungsfähigkeit des neuen Wasserweges nach seiner Inbetriebnahme rasch ausgenutzt werden wird.

Welche Wirkungen von der Inbetriebnahme des Adolf-Hitler-Kanals auf die Verkehrsstruktur des

Baubeginn am Oder-Donau-Kanal

Mit dem Bau des Oder-Donau-Kanals führt das Großdeutsche Reich ohne Rücksicht darauf, daß in Anbetracht der erforderlichen Bauzeit ein unmittelbarer Kriegsnutzen nicht zu erwarten ist, einen lange Jahrzehnte hindurch zur Diskussion gestellten Friedensplan seiner Verwirklichung entgegen. Damit erhält der verkehrsmäßig von jeher benachteiligte Donaauraum einen neuen Verkehrs-
weg, der den Austausch von Massengütern



schlesisch-mährischen Raumes ausgehen, läßt sich gegenwärtig noch kaum übersehen. Bei dem schwerindustriellen Charakter dieses Wirtschaftsgebietes dürften insbesondere die dort anfallenden Massengüter die Grundlage des Verkehrs auf dem Adolf-Hitler-Kanal bilden. Neben Kohle und Kokereierzeugnissen kommen vorwiegend Zinkerze, Rohzink sowie Eisen- und Stahlerzeugnisse zum Versand, während als Empfangsgüter vor allem Eisen und Schrott sowie Grubenholz zu nennen sind. Nach dem Baubeginn am Oder-Donau-Kanal dürften dem Adolf-Hitler-Kanal in absehbarer Zeit neue und bedeutsame Aufgaben erwachsen.

zwischen der reichsdeutschen und der südost-europäischen Wirtschaft in einem Maße erleichtern dürfte, wie es die Schiene in gleicher Wirtschaftlichkeit kaum vermag.

Die Inangriffnahme des Oder-Donau-Kanals, der eine Bauzeit von etwa sechs Jahren erfordert, dürfte mehr als manches andere beweisen, wie ernst es der deutschen Wirtschaftspolitik mit dem Ausbau der Handels- und Verkehrsbeziehungen zu den Südoststaaten ist; sorgt doch das Reich auf diese Weise auch unter den gegenwärtigen Umständen, die eine Anspannung all seiner Kräfte im Dienste der Kriegführung erfordern, für das Vorhandensein leistungsfähiger Verkehrswege in

der Zukunft. Freilich ist es in nicht geringem Maße auch der politischen Neuordnung im böhmisch-mährischen Raum zu verdanken, daß es gelang, die in der politischen Struktur dieses Staatsgebietes begründeten Schwierigkeiten, die bisher alle zwischenstaatlichen Wasserstraßenpläne scheitern ließen, zu überwinden.

Das Projekt des Oder-Donau-Kanals hat stets das Interesse weitblickender Staatsmänner gefunden und reicht verhältnismäßig weit in die Vergangenheit zurück. In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts war es vor allem Emanuel von Proskowetz, ein Sudetendeutscher, der sich im Mährischen Landtag über zwei Jahrzehnte hindurch mit Nachdruck und Wärme für den Bau dieser Kanalverbindung einsetzte.

Zu Anfang dieses Jahrhunderts schien das Kanalprojekt feste Gestalt annehmen zu wollen, als der österreichische Ministerpräsident v. Koerber in das — unter dem Namen des Junktim bekannt gewordene — Wasserstraßengesetz vom 10. Juni 1901 den Bau einer Oder-Donau-Verbindung aufnahm, von der ein Kanal zur Weichsel und zum Dnjestr führen sollte. Doch blieb es lediglich bei der Ausarbeitung eines ausführlichen Bauplans. Mit dem alten Österreich-Ungarn fielen auch diese großzügigen Baupläne den Pariser Vorort-Diktaten zum Opfer.

Die dem Weltkrieg folgenden anderthalb Jahrzehnte waren zwischenstaatlichen Wasserstraßenplänen wenig günstig. Im Donauraum hatte die Entstehung neuer Staaten und die Verschiebung fast aller Vorkriegsgrenzen den alten Schwierigkeiten noch beträchtliche neue hinzugefügt. Der schlechte Geschäftsgang und die vorhandene Schuldenlast erschwerten zudem eine Gemeinschaftsleistung von der Größe der Oder-Donau-Kanalverbindung. Währungsverfall, Weltwirtschaftskrise und verstärkter Wettbewerb aller Verkehrsträger um das Verkehrsaufkommen taten das ihrige, um den Baubeginn am Oder-Donau-Kanal zu verzögern.

Der Kanalgedanke war jedoch nie völlig erstorben. Neben deutschen nahmen auch tschechische Kreise die alten österreichischen Pläne auf und gaben ihnen eine den veränderten Verhältnissen entsprechende Zielsetzung. Durch Gesetz vom 27. März 1931 stellte auch die ehemalige Tschecho-Slowakische Republik die auf ihrem Staatsgebiet durchzuführenden Vorarbeiten sicher. Erst die Errichtung des Protektorates Böhmen und Mähren schuf jedoch die Voraussetzungen für eine rasche Durchführung der Pläne.

Mit der Fertigstellung des Oder-Donau-Wasserweges dürfte das schlesisch-mährische Industriegebiet wieder seine alte Schlüsselstellung für die Versorgung der südosteuropäischen Märkte zurückgewinnen, die durch die Pariser Vorort-Diktate weitgehend verlorengegangen war. Durch den Bau dieser Wasserstraße rückt aber auch der Südosten verkehrsmäßig näher an seine mittel- und nord-europäischen Märkte heran. Namentlich im Absatz landwirtschaftlicher Erzeugnisse lassen sich gewisse Vorteile aus der Oder-Donau-Kanalverbindung ziehen. Darüber hinaus erhält Südost-europa eine vom Atlantik völlig unabhängige Wasserstraßenverbindung mit den skandinavischen und baltischen Staaten sowie mit Nordrußland, ein Umstand, der auch für den größten deutschen Ostseehafen, Stettin, Bedeutung erlangt.

So wenig es möglich ist, den vom Oder-Donau-Kanal zu erwartenden wirtschaftlichen Nutzen für die anliegenden Wirtschaftsgebiete abzuschätzen, so schwierig ist es auch, das zu erwartende Verkehrsaufkommen auch nur annäherungsweise bestimmen zu wollen. Schätzungen, denen die Verkehrsbeziehungen vor dem Weltkrieg zugrunde lagen¹⁾, gelangten zu einem voraussichtlichen Verkehrsaufkommen für den Oder-Donau-Kanal in Höhe von rd. 10 Mill. t. Spätere Bearbeiter kamen sogar zu noch wesentlich günstigeren Ergebnissen²⁾. Die Weltwirtschaftskrise und der anhaltende Zerfall des zwischenstaatlichen Handelsverkehrs hatten jedoch die Erwartungen in den Jahren nach 1929 sehr stark herabgedrückt. Nach sachverständiger Meinung konnte vor Beginn der Revision des Versailler Diktats höchstens mit einem Verkehrsaufkommen von 4 bis 6 Mill. t³⁾ gerechnet werden.

Der Wandel der politischen Verhältnisse in dem vom Oder-Donau-Kanal durchzogenen Raum gibt jedoch eine völlig neue Basis für das künftige Verkehrsaufkommen ab. Die Schaffung neuer Industriestandorte in der Ostmark und der damit verbundene Bedarf an Brennstoffen lassen namentlich einen recht lebhaften Massengutverkehr erwarten, so daß nach der Verkehrsübergabe mit einem Verkehrsaufkommen gerechnet werden kann, dessen Höhe die nach der Weltwirtschaftskrise vorgenommenen Schätzungen weit übersteigen dürfte.

¹⁾ Contag, Freymark, Schrader u. a.

²⁾ So rechneten Bazika-Lorenz auf Grund der Wirtschaftskonjunktur der Jahre 1928/29 noch mit rd. 16 Mill. t.

³⁾ Schätzungen von Krieg und Bartovsky.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr									Gegenwart							
		31. Okt. bis 5. Nov. 1938	7.-12. Nov. 1938	14.-19. Nov. 1938	21.-26. Nov. 1938	28. Nov. bis 3. Dez. 1938	5.-10. Dez. 1938	12.-17. Dez. 1938	23.-28. Dez. 1938	30. Okt. bis 4. Nov. 1939	6.-11. Nov. 1939	13.-18. Nov. 1939	20.-25. Nov. 1939	27. Nov. bis 2. Dez. 1939	4.-9. Dez. 1939	11.-16. Dez. 1939	18.-23. Dez. 1939	
		44	45	46	47	48	49	50	51	44	45	46	47	48	49	50	51	
Woche:																		
Geschäftsgang (Indexziffer)																		
Deutschland ¹⁾	1936=100	112,7	113,8	113,4	113,8	115,0	116,0	112,0	103,8	.	.	.	.	.	.	.	.	
Großbritannien ²⁾	"	100,0	100,4	100,4	99,9	99,3	99,2	99,3	100,3	.	.	.	.	.	.	.	.	
Ver. Staaten von Amerika ³⁾	"	90,5	91,2	94,0	93,8	94,0	95,4	94,7	92,7	106,6	108,9	107,0	106,7	107,1	107,4	.	.	
Produktion, arbeitstäglich																		
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	419,5	427,5	437,5	427,1	427,1	430,7	436,7	381,8	.	.	.	.	.	.	.	.	
— in Deutsch-Oberschlesien	"	77,6	88,9	89,8	92,7	88,9	89,8	91,3	80,8	.	.	.	.	.	.	.	.	
Kokserzeugung im Ruhrrevier	"	91,9	92,1	91,8	92,1	93,4	93,3	93,7	89,0	.	.	.	.	.	.	.	.	
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾	"	807,2	809,2	783,0	791,1	794,1	823,8	856,8	753,7	.	.	.	.	.	.	.	.	
Verkehr, arbeitstäglich																		
Wagenstellung der Reichsbahn ⁵⁾	1 000	155,8	157,8	159,9	157,3	156,4	156,2	154,0	115,0	.	.	.	.	.	.	.	.	
Reichsbank																		
Kapitalanlagen	Mill. RM	8423	7899	7649	7484	8408	8145	8148	8259	11199	11241	11398	11027	11546	11266	11804	11656	
darunter:																		
Wechsel- und Lombardkredite	"	7575	7053	6803	6638	7561	7299	7302	7405	9393	9660	9908	9622	10184	9960	10546	10455	
Deckungsfähige Wertpapiere	"	550	548	548	548	548	548	548	557	1440	1218	1127	1038	997	942	878	818	
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	1040	918	949	1042	1141	1003	1027	1062	1520	1552	1592	1529	1574	1606	1422	1572	
Zahlungsverkehr																		
Geldumlauf	Mill. RM	9862	9512	9259	9013	9865	9754	9774	9782	.	.	.	.	.	.	.	.	
davon Reichsbanknoten	"	7754	7423	7209	6993	7744	7629	7661	7666	10820	10583	10346	10151	10974	10922	10699	11000	
Postcheckverkehr ⁶⁾	"	2078	2081	1777	2083	2164	2160	2302	2003	.	.	.	.	.	.	.	.	
Postcheckguthaben (Bestände)	"	934	899	902	988	943	947	917	982	.	.	.	.	.	.	.	.	
Zinssätze																		
Blankotagesgeld	% p. a.	2,81	2,27	2,38	2,71	2,98	2,71	3,10	2,75	2,42	2,08	2,06	2,15	2,42	2,27	2,60	2,25	
Rendite der 4 1/2 %-Pfandbriefe ..	"	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,51	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	
Call money New York	"	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Privatdiskont London	"	0,56	0,55	0,61	0,79	0,86	0,91	0,97	1,04	1,19	1,19	1,50	1,22	1,25	1,34	1,22	1,25	
Zürich	"	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	
Amsterdam	"	0,19	0,19	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	1,40	1,29	2,18	2,21	2,28	2,30	2,17	2,21	
Effektenmarkt																		
Festverz. 4 1/2 %-Wertpapiere	v. H.	99,71	98,71	99,69	99,67	99,65	99,58	99,03	98,97	98,95	98,96	98,98	99,00	98,99	98,98	99,02	99,04	
Kursniveau, gesamt ⁷⁾	"	99,98	99,97	99,95	99,94	99,93	99,87	99,23	99,17	99,19	99,19	99,20	99,22	99,21	99,20	99,21	99,21	
— Pfandbriefe	"	99,47	99,44	99,43	99,42	99,38	99,32	99,01	98,88	98,72	98,73	98,77	98,77	98,77	98,77	98,77	98,77	
— Kommunal-Obligationen	"	98,61	98,67	98,66	98,59	99,52	98,36	97,97	97,99	97,97	98,02	98,05	98,16	98,15	98,12	98,40	98,56	
— Öffentliche Anleihen ⁸⁾	"	101,55	101,43	101,23	100,99	100,80	100,59	99,80	99,93	99,38	99,48	99,44	99,34	99,27	99,14	99,27	99,39	
5% Industrie-Obligationen	"																	
Aktienindex, gesamt	1924/26 = 100	108,3	107,3	105,2	104,3	104,0	103,3	102,5	103,0	100,9	101,8	102,7	104,4	105,2	105,7	106,5	107,0	
—, Bergbau und Schwerindustrie ..	"	110,9	110,9	108,6	107,3	106,7	105,7	105,0	105,5	108,1	109,4	110,8	113,2	114,2	114,3	115,4	116,2	
—, Verarbeitende Industrie	"	102,7	102,0	100,1	99,2	99,0	98,5	97,6	98,2	95,8	96,6	97,5	98,9	99,8	100,5	101,4	101,6	
—, Handel und Verkehr	"	114,0	113,1	111,0	110,3	110,1	109,5	108,8	108,9	108,2	103,9	104,3	105,9	106,5	106,8	107,4	108,0	
Aktienindex, Großbritannien ⁹⁾	1926=100	100,9	103,0	102,8	100,9	100,5	97,0	97,7	97,2	93,4	93,1	94,2	95,7	94,1	94,3	94,9	95,4	
—, Ver. Staaten von Amerika ¹⁰⁾ ..	"	94,2	98,2	93,6	92,6	92,1	91,2	93,0	91,1	94,9	94,4	93,5	93,9	91,7	92,5	91,9	.	
Devisenkurse in Berlin																		
New York	RM je \$	2,4970	2,4972	2,4970	2,4970	2,4962	2,4950	2,4940	2,4940	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	
London	RM je £	11,88	11,86	11,75	11,64	11,65	11,68	11,65	11,64	10,00	9,90	9,75	9,75	9,75	9,75	9,75	9,75	
Paris	RM je 100fr	6,65	6,64	6,58	6,52	6,54	6,58	6,56	6,57	5,68	5,62	5,52	5,52	5,52	5,52	5,52	5,52	
Warenpreise																		
Indexziffern																		
Reagible Waren ¹¹⁾	1913=100	75,3	75,1	75,3	74,7	74,5	74,1	74,0	74,0	.	.	.	.	.	.	.	.	
Großhandelspreise (gesamt)	"	106,0	106,0	106,0	106,3	106,2	106,3	106,4	106,4	.	.	.	.	.	.	.	.	
Agrarstoffe	"	106,4	106,4	106,5	107,5	107,1	107,3	107,4	107,3	.	.	.	.	.	.	.	.	
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren ..	"	94,2	94,2	94,2	94,1	94,0	94,0	94,2	94,3	.	.	.	.	.	.	.	.	
Fertigwaren	"	125,6	125,5	125,4	125,4	125,4	125,4	125,5	125,6	.	.	.	.	.	.	.	.	
darunter: Produktionsgüter	"	112,8	112,7	112,7	112,7	112,8	112,8	112,8	112,9	.	.	.	.	.	.	.	.	
Verbrauchsgüter	"	135,3	135,2	135,1	135,1	135,1	135,1	135,2	135,3	.	.	.	.	.	.	.	.	
Großhandelsindex																		
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	80,4	80,5	80,4	80,5	80,4	79,8	79,8	79,7	79,8	79,7	.	.	.	.	.	.	
Großbritannien ¹²⁾	1913=100	103,2	102,8	102,4	102,4	101,8	101,5	101,6	101,9	101,6	101,9	.	.	.	.	.	.	
Großhandelspreise																		
Roggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	189,0	189,0	189,0	189,0	191,0	191,0	191,0	191,0	.	.	.	.	.	.	.	.	
Rinder, Lebendgewicht, Berlin ..	je 50 kg	44,8	44,8	44,8	44,8	44,8	43,8	43,8	43,8	.	.	.	.	.	.	.	.	
Rindshäute, südam. ¹³⁾ , Hamburg ..	je 1/4 kg	0,36	0,36	0,37	0,36	0,34	0,34	0,34	0,34	.	.	.	.	.	.	.	.	
Maschinengußbruch, Düsseldorf ¹⁴⁾ ..	je t	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	.	.	.	.	.	.	.	.	
Rohstoffpreise an den Weltmärkten¹⁵⁾																		
Rohstoffpreise, gesamt ¹⁶⁾	1929=100	58,8	58,0	58,0	57,5	57,3	56,8	56,9	57,3	64,8	66,8	67,2	67,3	68,6	69,1	70,6	.	
9 Nahrungsmittel ¹⁷⁾	"	60,0	58,3	58,6	58,2	58,6	58,3	58,4	58,5	61,3	61,8	61,8	61,8	63,0	63,3	64,5	.	
6 landw. erzeugte Rohstoffe ¹⁸⁾ ..	"	55,1	55,3	55,7	54,8	54,2	52,9	53,2	53,8	65,5	69,5	70,1	70,5	72,2</				

