

Liegt Frankfurt wirklich an der Oder

Ich beabsichtige durchaus nicht einen billigen Sylvesterschertz zu machen, ich weiß sehr wohl das die geographischen Verhältnisse unserer Stadt sich seit ihrer Gründung nicht verändert haben; wer sich lediglich als Spaziergänger fühlt, dem kommt Frankfurts schöne Lage am Oderfluss stets wieder angenehm zum Bewusstsein. Wenn man sich aber eines anderen Verkehrsmittels zu bedienen beabsichtigt als das von der Natur mitgegebenen, so kommt man zu dem Schlusse, dass Frankfurt nicht an, sondern über der Oder liegt.

Um es anders auszudrücken: Die Staatsbahn oder vielmehr die Reichsbahn hat seit der Anlegung der ersten Eisenbahnstrecke im Jahre 1841 das Vorhandensein der großen Wasserstraße vollkommen unberücksichtigt gelassen. Der Oderpegel liegt bei mittlerem Wasserstande bekanntlich etwa 19 Meter über dem Meere, die Schienenhöhe des Personenbahnhofs beträgt aber schon 56 Meter und die des Güterbahnhofs 55 Meter.

Das ist ein Zustand, der für den Personenverkehr schon seit der Errichtung des ersten Personenbahnhofs an der Stelle des heutigen Verwaltungsgebäudes der Eisenbahnwerkstätten außerordentlich beschwerlich und nachtheilig war. Was er aber für die Entwicklung des Güterbahnverkehrs und insbesondere des Verkehrs von und nach dem Oderbollwerk und von und nach dem Industrie Viertel der Lebuser Vorstadt bedeutet, das kann man nur in die Worte zusammenfassen:

Die geringe Entwicklung der Stadt Frankfurt als Industrie- und Handelsstadt ist zum größten Teil durch die unzureichende Eisenbahnverbindung des Oderbollwerks und des Industrie Viertels mit der Reichsbahn verursacht.

Das Bestehen der städtischen Güterbahn, die das Bollwerk und das Industrie Viertel mit der Reichsbahn-Station „Grube Vaterland“ verbindet, hat diesen Übelstand bis heute nicht beseitigen können.

Wenn man die eigentümlichen Eisenbahnverhältnisse unserer Stadt betrachtet, so muss man zunächst sich klar machen, dass die Wasserscheide zwischen Oder und Elbe nur wenige Kilometer westlich von Frankfurt, nämlich in dem der 30 Meter über dem Meeresspiegel gelegenen Dorf Rosengarten liegt. Die Überschreitung der Wasserscheide und Anschluss an die dicht daran aber tief unter ihr liegenden Oderstadt ist von Anfang an eine technische Schwierigkeit gewesen, die in verschiedener Hinsicht nicht als glücklich gewählt anzusehen ist; ich denke dabei nicht nur an den Bahneinschnitt in Rosengarten und die dadurch hervorgerufenen Erdbewegungen mit ihren Gefahren.

Das mangelnde Interesse

Das wichtige Problem, trotz Überwindung der hohen Wasserscheide, die Eisenbahn dem Oderufer nahe zu rücken ist bis heute, vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen, jedenfalls ungelöst. Der Gedanke, das Oderbollwerk und die sich naturgemäß in der Nähe des Wassers ansiedelnde Industrie an die Staatsbahn heranzubringen ist, soviel ich weiß, erst 40 Jahre nach Einweihung

der ersten Bahnverbindung von Berlin nach Frankfurt (Oder) ernstlich erörtert worden.

Im Jahre 1880 haben die Fabrikbesitzer der Lebuser Vorstadt sich in einer Eingabe an das Preußische Ministerium der öffentlichen Ämter--- gewendet und angeregt auf Rechnung des Staates eine Anschlussbahn von der Lebuser Vorstadt nach der zunächst gelegenen Staatsbahnlinie Frankfurt – Küstrin zu bauen, aber der Staat hat dieses Ansinnen „ aus Mangel des öffentlichen Interesses“ in einem ministerialen Reskript vom 28. 4. 1881, man kann noch hier sagen erstaunlicher Weise, abgelehnt. Es blieb also den Interessenten des Umschlagsverkehrs zur Oder und den Industriellen der Lebuser Vorstadt nichts anderes übrig, als nach dem Wege einer Privatanschlussbahn den die wirtschaftliche Entwicklung so nötigen Anschluss an die Staatsbahn zu suchen. Dieser Bahnanschluss wurde in der Station Grube Vaterland an der Frankfurt – Küstriner Bahn gesucht, und zwar war hierfür nicht allein die Nähe dieser Bahnstation maßgeblich als vielmehr folgendes:

Bei dem Dorf Kliestow befand sich die seinerzeit ertragreiche Grube „Vaterland“, die die Frankfurter Industrie hauptsächlich mit Kohle versorgte. Der Transport dieser Kohle mit Fuhrwerken war kostspielig und wegen der Steigung der Göpelstrasse unbequem und so liegt der Gedanke nahe, die Grube durch eine Querbahn unmittelbar mit dem Frankfurter Industrie Viertel zu verbinden. Bei Anlegung einer solchen Bahn war auch gleichzeitig der Gedanke leicht zu verwirklichen, an der Kreuzung mit der Staatsbahn den Anschluss an diese zu erreichen. Auf diese Weise entstand zu Beginn der 80 er Jahre die städtische Güterbahn.

Im Übrigen waren die Eisenbahnverhältnisse und namentlich die Bahnhofsverhältnisse in Frankfurt in den 1880 er und 90 er Jahren sehr schwierig und unzureichend, dass die mangelhafte Verbindung der Oder und des Industrie Viertels mit der Staatsbahn immerhin nur einer von vielen Mängeln empfunden wird. Die Verbesserung der mangelhaften Eisenbahnverhältnisse, welche zu Beginn des neuen Jahrhunderts in Angriff genommen wurden, hatte der zum Hauptziel die Schaffung eines großen modernen Verschiebebahnhofs nebst Güterbahnhof an der Strecke Booßen – Frankfurt (Oder) und als weiteren Schritt die Schaffung eines modernen Personenbahnhofs anstelle des Bisherigen.

Der letzte und nicht minder nötige Schritt einer technisch und wirtschaftlich einwandfreien Verbindung der Oder mit der Staatsbahn ist bisher leider nicht verwirklicht.

Vielleicht gerade deshalb, weil die ursprünglich als Privatunternehmen errichtete, in den Jahren 1912/13 in das Eigentum der Stadtgemeinde überführte städtische Güterbahn nun einmal schon bestand und die Existenz dieser nach mancher Hinsicht unzulänglicher Einrichtung die Erkenntnis der Bedeutung dieses Problems leider erschwerte. Bei den langjährigen und schwierigen Verhandlungen über die Umänderung der Bahnanlagen in Frankfurt hat man den Oderhafen und das Industrie Viertel zwar nicht ganz vergessen, aber, und das muss ausdrücklich gesagt werden, von Seiten des Staates und der Leitung der Staatsbahn nicht genügend gewürdigt.

Die Überführungsgebühren

Zum Verständnis dessen muss ich noch folgendes vorausschicken: Wenn ein Schiff in Frankfurt anlegen, dort seine Güter umschlagen und durch die Reichsbahn weiter befördern lassen will, so ist es selbstverständlich dass das Gut durch die kilometermäßig zu berechnende Fracht vom Güterbahnhof Sanssouci Frankfurt (Oder) aus z.B. nach dem Westen des Reiches belastet wird. Hinzu treten aber zunächst die *Ü b e r f ü h r u n g s g e b ü h r e n*, die die städtische Güterbahn von dem städtischen Bollwerk ab bis zur Haltestelle „Grube Vaterland“ erhebt und z. Z. 6 Pfennig. pro Doppelzentner betragen; das ist aber nicht die einzige Verkehrsabgabe, die das Gut trifft, denn von der Übernahmestelle der Station Grube Vaterland bis zum Frankfurter Güterbahnhof Sanssouci oder richtiger gesagt zum Verschiebebahnhof erhebt die Reichsbahn außerdem noch eine besondere Überführungsgebühr, die verschieden gestaffelt ist, die aber im Durchschnitt, noch mehr als die Hälfte der bereits gezahlten Überführungsgebühren der städtischen Güterbahn beträgt. Zum Überfluss wird für das Gut dann noch, (jedoch ist dies im Vergleich zu anderen Oderhäfen nichts Außergewöhnliches) eine Umschlaggebühr, insbesondere ein Krangeld für den Umschlag vom Wasser in den Güterwagen erhoben.

Das sind Sonderlasten, die einen Umschlag über Frankfurt von vornherein nahezu unmöglich machen und die das in Frankfurt hergestellte Industriegut außergewöhnlich versteuern und die Industrie in ihrer Existenz schwer schädigen müssen.

Für unsere Industrie sind Tariffragen und überhaupt Gütertransportfragen nach der unglücklichen Grenzziehung im Osten heute weitaus wichtiger denn je. Sowohl für den Bezug der Rohstoffe wie für den Absatz ihrer Erzeugnisse ist unsre Industrie nach den Verlust des östlichen Hinterlandes zum größten teil auf den Westen angewiesen. Die Oder ist bekanntlich ein durchaus unzulänglicher, weil unzuverlässiger Verkehrsweg; solange die seit langem versprochene, aber leider noch nicht durchgeführte Oderregulierung und namentlich die Herstellung von Staubecken im Quellgebiet der Oder nicht durchgeführt ist, wird Stettin als Import – und Exporthafen neben Hamburg eine minderwertige Rolle spielen.

Soweit für unsere Industrie ein Import in Frage kommt und für das eingeführte Gut der Wasserweg benutzt werden soll, liegen die Verhältnisse deshalb außerordentlich ungünstig, weil der lange und teure Schifffahrtsweg ab Hamburg über Berlin und Fürstenberg nach Frankfurt gewählt werden muss. Dass unsere Industrie hierbei im Nachteil gegenüber den an der Elbe oder der an der Spree gelegenen Städten ist, erscheint ohne weiteres einleuchtend. Ebenso schlimm liegen aber die Verhältnisse, wenn statt des Wassertransports ab Hamburg der Eisenbahnweg gewählt wird; denn hier wird das Gut, abgesehen von dem sich nach der erheblichen Entfernung bemessenen Kilometertarif der Reichsbahn, bei der Einfuhr zunächst noch besonders mit den hohen Sondergebühren der Reichsbahn für die Fahrt vom Verschiebebahnhof zur Station „Grube Vaterland“ und danach mit den Überführungsgebühren der städtischen Güterbahn von Grube Vaterland bis zum Industrie Viertel belastet. Bei der Versendung der Fertigware tritt nochmals diese Belastung ein, aber in noch höherem Maße.

Das mit hohen Frachtkosten eingeführte Massengut wird als Fertigware nicht im gleichen Gesamtgewicht zur Versendung gebracht, sondern aus dem

Rohprodukt entfällt nur ein Bruchteil des Gewichtes an Fertigware; es ist offenbar, dass die Fertigware daher prozentual mit den hohen Frachtkosten des Warenbezuges in einem weit höheren Verhältnis belastet wird, als es der einfache Frachtsatz, welcher das Rohprodukt trifft, sein würde.

Die Sondergebühren

Infolgedessen ist unsere Industrie nur dann entwicklungsfähig, wenn alles nur irgend Mögliche getan wird, damit wenigstens die Sondergebühr, welche die Frankfurter Industrie und die Umschlaginteressenten, in Fortfall kommt.

Das ist nur möglich durch die weitgehende Herabsetzung, wenn nicht den Fortfall der besonderen Überführungsfrachten vom Verschiebebahnhof bis zur Anschlussstelle im Industrie Viertel oder am Hafen.

Das Problem enthält also zunächst die beiden Fragen: Erstens: Wäre es möglich die Überführungsgebühr der städtischen Güterbahn erheblich herabzusetzen? Als Zweitens: Ist nicht eine Herabsetzung oder ein Fortfall der besonderen Überführungsgebühr der Reichsbahn möglich.

Die Antwort auf die erste Frage ist damit leicht zugeben, dass die städtische Güterbahn solange wie sie im Besitz der Stadtgemeinde ist, kein Überschussbetrieb war, sie erfordert zwar kein Zuschuss, sondern ihre Einnahmen aus den Überführungsgebühren reichen gerade aus, um die Betriebsunkosten zu decken, und den Betrieb technisch auf der Höhe zu halten. Darüber hinaus wirft sie aber keine Überschüsse ab. Würde man also an eine Verbilligung der Überführungsgebühren der Güterbahn denken, so wäre hierzu ein Zuschuss aus Steuermitteln der Stadt nötig, der aber bei den schwierigen Finanzverhältnissen in Frankfurt a. O. nicht in Frage kommt.

Deshalb wird der Frankfurter Steuerzahler fragen, was von Seiten der Stadtverwaltung bislang geschehen ist, um eine Ermäßigung der Überführungsgebühren der Reichsbahn oder möglichst einen Fortfall zu erreichen. Die Antwort lautet: „Versucht ist vieles erreicht leider nichts“. Das die Reichsbahn auf diese Überführungsgebühr gänzlich verzichtet, haben wir ihr bisher nicht zuzumuten gewagt, zumal sie wenigstens in letzter Zeit sogar eine Verminderung der Überführungsgebühren rundweg abgelehnt hat. Die Überführungsgebühren sind sogar seit der Aufhebung des allgemeinen Güterzugsverkehrs zwischen Frankfurt über Station „Grube Vaterland“ nach Lebus und damit der Aufhebung der Gütertarifstation „Grube Vaterland“ erheblich höher geworden, als sie und zwar bis zum Jahr 1917 waren. Infolge der Aufhebung dieses Güterzugsverkehrs stehen zwar die Stadt und die Anschlussgleisnehmer auf dem Standpunkt, dass sie einen Rechtsanspruch gegen die Reichsbahn darauf haben, in tariflicher Beziehung nicht schlechter gestellt zu werden als es vor Aufhebung der Tarifstation d. h. des Güterbahnhofs „Grube Vaterland“ der Fall war, aber die Reichsbahn hat leider diesen Rechtsstandpunkt ihrerseits nicht anerkannt.

Stadt und Bahn

Als im Jahre 1907 der Stadtgemeinde das Projekt über den Umbau des hiesigen Bahnhofs, insbesondere des Verschiebebahnhofs, übersandt wurde, haben die

städtischen Körperschaften dazu Stellung genommen, und es wurde von ihnen die Forderung erhoben, dass die Verlade – und Haltestelle „Grube Vaterland“ für den Personen – und Güterverkehr erhalten bleiben müsse. Aus diesem Gesichtspunkt heraus wurde seitens der Stadt ein Einspruch gegen das Projekt eingelegt ebenso wie von anderen Interessenten, und diese Einsprüche wurden in einem Termin bei der landespolizeilichen Prüfung des Entwurfes erörtert. Hierbei erklärte der Vertreter der Eisenbahnverwaltung, dass die gegen diesen Punkt erhobenen Einsprüche nicht landespolizeilicher sondern privatrechtlicher Natur seien. Er wurde aber seitens der anwesenden Stadtvertreter gebeten, eine Entscheidung des Ministers einzuholen. Die Stadtverordnetenversammlung nahm zu der Frage Stellung und stimmte dem ihr vorgelegten Vertragsentwurf zu mit der Maßgabe dass bezüglich der Frage der Einbeziehung der Strecke Grube Vaterland bis Wilhelmshof, die Aufhebung des Personenverkehrs für Grube Vaterland und der Benutzung der Strecke Grube Vaterland – Frankfurt(Oder) für den Güterverkehr eine befriedigende Erklärung seitens des Eisenbahnfiskus abgegeben würde. Auf ein entsprechendes Schreiben wurde seitens Eisenbahndirektion erwidert, dass „der Personenverkehr über Grube Vaterland sowie der Güterverkehr nach dem dortigen Anschluss auch künftig aufrecht erhalten bleibe“.

Die gutgläubige Stadtverwaltung

Leider haben die städtischen Körperschaften hierin eine befriedigende Erklärung über die Beibehaltung des Güterverkehrs über Grube Vaterland nach dem Industriegebiet und dem Hafen erblickt, ohne sich gleichzeitig über die zukünftigen Tarifverhältnisse noch befriedigende ausdrückliche Zusicherungen geben zu lassen.

Als die Stadtgemeinde in den folgenden Jahren anlässlich der Verhandlungen über den Erwerb der Güterbahn Aufklärungen seitens der Eisenbahnverwaltung erbat und insbesondere darüber, welche technischen Verbesserungen der Güterbahn seitens der Aufsichtsbehörde gefordert würden, wurden zwar gewisse Anforderungen in technischer Hinsicht in Aussicht gestellt, von der Aufhebung der Tarifstation Grube Vaterland und überhaupt von der Verlegung des Anschlusses in Grube Vaterland war aber nicht mit einem Wort die Rede. Die städtischen Körperschaften beschlossen daher, ohne irgendwie Böses zu ahnen den Ankauf der Güterbahn zum Preise von 750000 Mark, zweifellos wäre dieser Preis schon damals bei weitem zu hoch angesehen worden, wenn bekannt gewesen wäre, in welchem Umfange seitens der Eisenbahnverwaltung nicht nur teure betriebliche Verbesserungen der Güterbahn gefordert würden, sondern gleichzeitig durch Aufhebung der Tarifstation die tariflichen Verhältnisse der Güterbahn erschwert wurden.

Bis zum Ende des Jahres 1917 trat auch in den tariflichen Verhältnissen der Überführung keine Änderung ein, als plötzlich am 31. Dezember 1917 die damalige Eisenbahndirektion Posen die Aufhebung der Tarifstation Grube Vaterland erklärte und gleichzeitig die Forderung stellte, die Überführungsgebühren der Staatsbahn auf 4,30 Mark zu erhöhen. Zwar hat offenbar die Eisenbahndirektion Posen das in diesem Vorgehen liegende Unrecht gegenüber der Stadtgemeinde und den Güterbahninteressenten eingesehen, denn im Laufe des Jahres 1918 hat sie zugestanden, dass für die Überführung der Sendungen nach Grube Vaterland nicht diese hohen

Überführungsgebühren sondern nur eine Anschlussfracht, berechnet nach der Entfernung vom Verschiebebahnhof Frankfurt bis Grube Vaterland, mit 1,90 Mark für den Wagen erhoben werden sollte.

Nachdem diese Anschlussfracht nach der Inflationszeit zwangsläufig erhöht war, ist aber nach Beendigung der Inflation wieder die Zahlung von Überführungsgebühren etwa in der gleichen Höhe wie Ende 1917 von der Güterbahn bzw. ihren Interessenten seitens der Reichsbahn gefordert worden und diese nach Auffassung der Stadtverwaltung und der Interessenten unberechtigte und untragbare Tarifpolitik bis heute beibehalten worden. Die seit der letzten Erhöhung geführten eingehenden Vorstellungen der Stadtgemeinde und der Güterbahninteressenten bei den maßgeblichen Stellen der Reichsbahn haben bei ihr leider auch jetzt noch kein Entgegenkommen gefunden. Alle Anträge auf Ermäßigung sind von ihr, zuletzt noch kürzlich, rundweg abgelehnt worden. Im Gegenteil, es ist von ihr das allerdings zurzeit auf einige Jahre befristete Verlangen gestellt, den Anschluss der Güterbahn bei der Station „Grube Vaterland“ umzubauen, was einen Kostenaufwand von über 100000 Mark erfordern würde, deren Zinsen – und Amortisationsdienst wiederum durch Erhöhung der Überführungsgebühren der Güterbahn den Interessenten auferlegt werden müsste.

Zur Vermeidung der besonderen Überführungsgebühren der Reichsbahn entstand sehr bald der nahe liegende Gedanke, den Anschluss der Güterbahn von der Haltestelle „Grube Vaterland“ zu verlegen und einen anderen Anschluss, sei es im Reichsbahnhof Booßen, sei es an der südlichen Seite Verschiebebahnhofs oder einer anderen Stelle, zu suchen.

Die Ausführung eines solchen Projektes würde allerdings für alle Zukunft die besonderen Überführungsgebühren der Reichsbahn nach Station „Grube Vaterland“ beseitigen, aber die Kosten des Projektes belaufen sich auf mehr als eine halbe Million Mark, d. h. der Kapitaldienst für eine so hohe Aufwendung seitens der Stadtgemeinde müsste zu einer abermaligen erheblichen Erhöhung der Überführungsgebühren der Güterbahn führen, und zwar wäre die Erhöhung so groß, dass sie den Fortfall der Überführungsgebühren der Reichsbahn mindestens wettmachen würde.

Zum Überflusse kommt hinzu, dass die Streckenführung der Güterbahn im Zuge der Göpelstrasse von verschiedenen Gesichtspunkten aus nicht für alle Zukunft wird bestehen bleiben können, sondern es ist nötig, ihre Trasse aus der Göpelstrasse heraus in das Gelände nördlich der Winkler Fabrik zu verlegen und den Anschluss an die bisherige Gleißführung in der Nähe des Schlachthofes zu suchen. Die Kosten hierfür betragen abermals mindestens eine halbe Million Mark.

Man kann hieraus sehen, wie die Tarifverhältnisse unserer Güterbahn sich vielleicht schon in naher Zukunft entwickeln werden, wenn die Stadt Frankfurt an der Oder, oder die Frankfurter Industrie allein die Lösung dieses ungemein wichtigen Problems vorzunehmen hätte.

Wenn diese Lösung nicht mit Hilfe des Reiches des Staates oder der Provinz Brandenburg erfolgt, so kann man für die Entwicklung unseres Hafenverkehrs und unseres Industrie Viertels in der Lebuser Vorstadt nur die schwersten Befürchtungen hegen.

Auch das neue Industriegelände südlich des Verschiebebahnhofs wird niemals zu einer gedeihlichen Zukunft kommen können, wenn ihn nicht ein billigerer Anschluss an den Oderstrom ermöglicht wird. Deshalb ist das Problem der städtischen Güterbahn für die Entwicklung Frankfurts und der hier ansässigen Industrie das weitaus wichtigste neben der Beseitigung der Wohnungsnot. Die eigenen Kräfte unserer städtischen Finanzen reichen bei weitem nicht aus, um das Problem zu lösen. Aber auch wenn die Güterbahn mit städtischen Mitteln so umgebaut würde, wie es die von mir geschilderten Umständen erfordern, wenn also die Stadt in der Lage wäre, die hierzu notwendige Million gegebenenfalls mit Unterstützung aus den Ostmitteln des Reiches aufzuwenden, so würde doch auf die Dauer kein befriedigender Zustand geschaffen sein.

Selbst wenn man den Kapitaleinsatz der aufgewendeten Gelder nicht in Form einer Erhöhung der Überführungsgebühren auf die Industrie – und Handelsgüter umlegen würde, dass Geld also als verlorenen Zuschuss an die Güterbahn geben könnte, so bliebe doch stets der Betrieb einer Kleinbahn im Umfang der städtischen Güterbahn so teuer, dass eine Herabsetzung der relativ auch gegenwärtig schon zu hohen Überführungsgebühren der Güterbahn nicht erreicht werden könnte. Deshalb würde auch dann die Güterbahn keine billige Verbindung der Reichsbahn mit der Wasserstraße darstellen;

Entwicklungsmöglichkeiten für die Frankfurter Industrie und für den Umschlag von der Oder zur Reichsbahnstation Frankfurt Güterbahnhof würden nicht gegeben sein.

Eine Änderung könnte nur eintreten, wenn die Reichsbahn sich zur Übernahme der städtischen Güterbahn und zur Schaffung eines Reichsbahngüterhofes Frankfurt – Oderbollwerk entschließen würde. Damit läge die Stadt Frankfurt im verkehrstechnischen Sinne, nicht mehr über sondern wieder an der Oder, wo sie bereits vor der Errichtung der ersten Eisenbahn gelegen hat, also zu einer Zeit, als in ihr Handel und Wandel sehr blühten.