Warum Beschäftigung mit diesem Thema?

Was hat die Weichsel mit dem Finowkanal gemeinsam? Auf beiden Wasserstraßen wurde Holz geflößt. Die Flößerei auf dem Finowkanal hatte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ihre Blütezeit. Lange Floßzüge waren damals auf dem heute so beschaulichen Kanal unterwegs. Am östlichen Ende des Finowkanals, rund um Oderberg und Bralitz, verarbeiteten zahlreiche Sägewerke die von der Oder ankommenden Stämme zu Brettern, Balken und Latten. Der weitaus größte Teil des ankommenden Holzes stammte jedoch nicht aus den heimischen Wäldern, sondern aus dem Ausland. Trotz der Vielzahl, der im Oderberger Raum tätigen Sägewerke, wurde immer noch ein beträchtlicher Teil des importierten Holzes in den Finowkanal eingeschleust und zu seinen im Westen gelegenen Bestimmungsorten Berlin, Potsdam, Magdeburg und sogar bis nach Hamburg geflößt.
Woher kam dieses Holz? Stammte es aus der Neumark, also aus der Region östlich der Oder und kam von der Warthe und Netze zur Oder? Wer beförderte dieses Holz? Alle diese Fragen verlangten nach einer Antwort.
Einen ersten Anhaltspunkt lieferte schon vor vielen Jahren eine alte Postkarte, die große Floßverbände zeigte und den Aufdruck **„Ankunft von 3000 Festm. Poln. Schneidekiefer auf Werk Falkenberg“** enthielt. Woher stammte diese Holzlieferung? Für wen war sie bestimmt? Leider war auf dieser Karte nicht mehr ersichtlich, wann sie unterwegs war. Absender und Empfänger waren lange Zeit unbekannt. Zunächst ergaben sich viele Fragen. Was ist zum Beispiel unter *„polnischer Schneidekiefer“* zu verstehen? Um hier Klarheit zu schaffen, kommt man nicht umhin, sich ein wenig mit der Geschichte zu befassen. Die geopolitische Situation in Europa war in den letzten 250 Jahren ständigen Veränderungen unterworfen. Die Staatsgrenzen wurden während dieser Zeit mehrfach verändert. Das begann 1792 mit der Teilung Polens und endete vorerst 1945 mit der Festlegung mit den heute noch gültigen Staatsgrenzen. Lange Jahre waren Deutschland und Russland direkte Nachbarn. Polen existierte zeitweilig nicht mehr als Staat. Erst nach dem Ersten Weltkrieg, am 11. November 1918, wurde die Republik Polen ausgerufen.
Einen weiteren Impuls löste die Lektüre der teilweise vorliegenden Lebenserinnerungen eines, aus der Neumark gebürtigen, deutschen Flößers (* 11.01.1855, Pollychen, † 14.04.1937, Bralitz) aus. Diese Schrift gibt einen Überblick seiner Reisen in der Zeit ab etwa 1875. Er berichtet von Floßholztransporten, die ihren Ursprung in bis zu 1000 Kilometer entfernten Regionen hatten. Wohlgemerkt, der polnische Staat war zu dieser Zeit nicht existent. Ein großer Teil des Holzes kam also aus Russland, aus Gegenden weit östlich der Weichsel. Unter anderem von den Flüssen Bug und Narew kommend, erreichten die Flöße bei der Stadt Torun, früher Thorn, an der Weichsel das deutsche Staatsgebiet. Selbst aus dem deutschen Ostpreußen sollen Transporte auf dem Umweg über Russland auf der Weichsel wieder deutsches Gebiet erreicht haben. Das Wasserstraßennetz war zu dieser Zeit schon recht engmaschig, wenn auch noch sehr ausbaubedürftig. Der Transport auf dem Wasserweg, also in der Regel die Flößerei, war die einzige Möglichkeit, die damals anfallenden riesigen Holzmengen zu befördern.
Das auf der Weichsel nach Deutschland eingeführte Holz hatte verschiedene Ziele. Naheliegend war natürlich, die Transporte weiter stromabwärts bis nach Danzig zu führen. Seit 1793 war unter der Regentschaft von Friedrich II. mit dem Bromberger Kanal eine Verbindung der Stromgebiete von Oder und Weichsel geschaffen worden. Nun war es möglich, die Flöße zur Oder und auf dieser stromabwärts bis nach Stettin fahren zu lassen. Ein immer noch beträchtlicher Teil des Holzes, das die Oder erreichte, wurde der Havel-Oder-Wasserstraße zugeführt, fand sein Ziel in den zahlreichen Sägewerken rund um Oderberg und Bralitz oder wurde in den Finowkanal eingeschleust.
Die Flößerei auf dem Finowkanal hätte ohne die Weichselflößerei niemals die gewaltigen Ausmaße annehmen können, wie sie zum Ende des 19. Jahrhunderts zu verzeichnen waren.

©E.Seelig

Ein wichtiger Abschnitt der Oder-Weichsel-Wasserstraße ist der Bromberger Kanal. Er stellt praktisch die Verlängerung des Finowkanals nach Osten, zur Weichsel hin dar. Beide Kanäle sind sich sehr ähnlich. Sie wurden beide während der Regentschaft des Preußenkönigs Friedrich II. in Betrieb genommen. Sie unterscheiden sich jedoch hinsichtlich ihrer Schleusenabmessungen. Die nach 1820 errichteten Finowkanalschleusen waren einheitlich für die Aufnahme von zwei Finowmaßkähnen ausgelegt. Die Kammerlängen waren gegenüber den alten Anlagen um etwa 10 Meter verkürzt und die Häupter versetzt angeordnet. Zwischen 1874 und 1885 erfolgte dann an allen Staustufen des Finowkanals der Bau einer zweiten Schleuse. [1] Ähnliche, die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße steigernde Maßnahmen kamen am Bromberger Kanal nicht zur Ausführung. Unter diesem Gesichtspunkt können die von den Flößern am Bromberger Kanal erbrachten Leistungen nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Aus den Recherchen, die ausschließlich auf der Grundlage öffentlich zugänglicher Quellen geführt wurden, entstanden in den vergangenen Jahren mehrere Aufsätze.

Der Hafen an der Brahemündung und die Kanalisierung der unteren Brahe

Der erste Beitrag in dieser Reihe beschäftigt sich mit den Bedingungen für die Flößerei auf der Weichsel, die die Einrichtung eines Sicherheitshafens immer dringender erforderten. Der Bau des Hafens an der Brahemündung der 1879 in Betrieb ging, war eng mit der Kanalisierung der unteren Brahe verbunden.

Thorn – ein zentraler Ort der Weichselflößerei

Eine herausragende Rolle für die Flößerei und den Holzhandel spielte die Stadt Thorn. Hier wechselten zahlreiche, aus Russland ankommende Holztransporte den Eigentümer. In einem zweiten Beitrag werden ausführlich die Einflüsse auf die Weichselflößerei und die langjährigen Bemühungen der Stadt Thorn um den Bau eines Sicherheitshafens behandelt.

Flößerei auf der Oder-Weichsel-Wasserstraße

Die Oder-Weichsel-Wasserstraße, die Flößerei auf dieser wichtigen Wasserstraße und die daran Beteiligten stehen im Mittelpunkt des dritten Beitrags. Die Behandlung der zunehmenden Spannungen zwischen den Flößern auf der einen Seite und den Unternehmern auf der anderen nehmen einen breiten Raum ein.

Ausgehend von den jetzt vorliegenden Erkenntnissen bietet sich die nochmalige Bewertung des Zusammenhangs zwischen der Weichselflößerei und der Flößerei zwischen Oder und Havel an. Insbesondere die Holzlagerplätze auf den Oderberger Gewässern sollten näher betrachtet werden. Wurden sie erforderlich, weil die Kapazität des Finowkanals erschöpft war? Wurde hier Holz gelagert, um konjunkturelle Schwankungen des Holzhandels auszugleichen? Wie schlugen sich der Einfluss der russischen Holzeinfuhren und der Holzhandel in Thorn auf die Lagerung des Holzes im Oderberger Raum nieder? Das sind nur einige der Fragen, die einer Klärung bedürfen.

Eberhard Seelig
Dezember 2024

[1] Uhlemann, Hans-Joachim: Berlin und die Märkischen Wasserstraßen, Berlin 1987, S.41, S.47

©E.Seelig

Der Hafen an der Brahemündung und die Kanalisierung der unteren Brahe

Inhaltsverzeichnis:

Flößerei von der Weichsel zum Bromberger Kanal vor 1879
Desolater Zustand der Wasserstraßen erfordert dringend einen Sicherheitshafen
Bedingungen für die Flößerei auf der unteren Brahe
Der Hafen an der Brahemündung wird zur Realität
Der Hafen an der Brahemündung geht in Betrieb
Abbildungen
Quellenangaben
Anmerkungen

Flößerei von der Weichsel zum Bromberger Kanal vor 1879

Um 1870 hatte der größte Teil des in das Deutsche Reich importierten Holzes seinen Ursprung in den Wäldern West- und Ostpreußens, Polens, Russlands und Galiziens. Als Transportwege kamen in der Regel die Wasserstraßen in Frage. Auf dem Weg nach Deutschland musste das Holz aus diesen Regionen zwangsläufig die Weichsel passieren. Die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen war zu dieser Zeit noch nicht ausreichend, die anfallenden Mengen zu transportieren. Außerdem war der bevorzugte Transport auf dem Wasserweg gegenüber dem Bahntransport deutlich billiger. Ein Teil des auf der Weichsel geflößten Holzes nahm seinen Weg stromabwärts bis in die Region um Danzig. Der weitaus größere Teil gelangte jedoch östlich von Bromberg in die Brahe, wurde anschließend in den Bromberger Kanal eingeschleust und weiter über Netze und Warthe bis zur Oder transportiert. [1]

Einen Überblick der Herkunfts- und Bestimmungsorte der Floßholztransporte geben die Zahlen des Kaiserlichen Statistischen Amtes für das Jahr 1877. An den Bromberger Kanalschleusen wurden demnach registriert: [2]

Herkunftsort der Flöße	**Anzahl der Flöße, die die Bromberger Kanal-Schleusen passierten**		**Masse der Flöße, die die Bromberger Kanal-Schleusen passierten**	
	Stück	%	Zentner	%
Galizien	2.307	6,9	468.350	7,0
Russland	944	2,8	216.000	3,2
Polen	27.751	82,6	5.637.170	83,7
andere Weichsel-Orte	44	0,1	6.000	<0,1
Brahe-Orte	1.485	4,4	243.950	3,6
Bromberg	650	1,9	111.650	1,7
andere Kanal-Orte	423	1,3	48.100	0,7
Summe	**33.604**	100	**6.731.220**	100
Bestimmungsort der Flöße	**Anzahl der Flöße, die die Bromberger Kanal-Schleusen passierten**		**Masse der Flöße, die die Bromberger Kanal-Schleusen passierten**	
	Stück	%	Zentner	%
Bromberg	1.314	3,9	177.110	2,6
andere Kanal-Orte	9	<0,1	1.700	<0,1

©E.Seelig

Netze-Orte	1.484	4,4	261.700	3,9
Küstrin	1.524	4,5	294.350	4,4
Stettin	8.571	25,5	2.018.970	30,0
andere Oder-Orte	15.305	45,5	2.925.190	43,4
Havel-Orte	384	1,1	82.500	1,2
Berlin	5.013	15,0	969.700	14,4
Summe	**33.604**	100	**6.731.220**	100

Diese Menge setzte sich wie folgt zusammen (Angabe in Zentner): [3]

Weiches Holz	Stämme	3.892.300
	Schnittware	2.000.750
	Scheite	600
Hartes Holz	Stämme	62.490
	Schnittware	775.080
Summe		**6.731.220**

Bromberg und die untere Brahe stellten im 19. Jahrhundert einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt dar. Hier trafen die Verkehrsströme von der Weichsel, vom Bromberger Kanal, von der oberen Brahe und in der jeweiligen Gegenrichtung zusammen. Diese Wasserstraßen teilten sich Schifffahrt und Flößerei. Auch sollte der Einfluss der Mühlen in Bromberg auf den Zustand der Wasserstraßen an der Brahe nicht unbeachtet bleiben.

Der Verkehr wurde schon frühzeitig durch gesetzliche Vorgaben geregelt. Genauer soll hier die **Polizei-Verordnung, betreffend die Holzflößerei auf der Weichsel und der Unterbrahe bis zum Bromberger Kanal** vom 12. Mai 1866 [4] betrachtet werden. Im Paragraph 3 heißt es: *„Jeder Führer oder Unternehmer von Langholztransporten, welche von der oberen Weichsel nach der Brahe und auf dieser nach Bromberg geflößt werden sollen (Floßmeister, Holzspediteur), ist verpflichtet, dieselben vorerst nach der einstweiligen Lagerstrecke, wozu das linke Weichselufer von Ottorowo bis zur Fährstelle gegen Schulitz* (siehe Abb.12) *bestimmt ist, hinzuschaffen und bei dem in Schulitz stationierten Königl. Flößerei-Aufseher behufs Eintragung in die von ihm zu führende Tourliste anzumelden….“* Die Orte Ottorowo (deutsch Otteraue, polnisch Otrowo) und Schulitz (polnisch Solec Kujawski) liegen nicht in direkter Nähe der Brahemündung. Die genannte Lagerstrecke befindet sich etwa zehn Kilometer oberhalb der Mündung der Brahe in die Weichsel. Weiter fordert die Polizei-Verordnung: *„…Anmeldungsfähig sind nur solche Transporte die bereits in kanalmäßige Tafeln (Flöße) nach Vorschrift des §7 der Polizei-Verordnung für den Bromberger Kanal vom 17. Mai 1859 fest verbunden wurden. Auch müssen die zu einem und demselben Transport gehörigen Tafeln mit fortlaufenden Nummern (1, 2, 3 usw.) bezeichnet sein, welche am vorderen Ende der Tafel mit schwarzer Ölfarbe oder unverlöschbarem Rothstift deutlich erkennbar angebracht sind….“* Die auf der Weichsel fahrenden Flöße, die durch den Bromberger Kanal gehen sollten waren demnach bereits vor dem Eintreffen auf der einstweiligen Lagerstrecke zwischen Schulitz und Otteraue auf die für den Bromberger Kanal vorgeschriebenen Abmessungen umzuverbinden. Die gemäß der **Polizei-Verordnung für den Bromberger Kanal** vom 17.Mai 1859 [5] einzuhaltenden Forderungen sahen für jede Tafel eines Floßes eine Breite von elf Fuß (3,4m) vorn und dreizehneinhalb Fuß (4,2m) am hinteren Ende vor. Offensichtlich waren diese Maße, wie an anderer Stelle sonst üblich, keine Maximalabmessungen sondern Fixmaße. Man kann davon ausgehen, dass bei Einhaltung dieser Maße der Wasserspiegel der Schleusenkammern möglichst vollständig bedeckt und bei der Ein- und Ausfahrt das Anstoßen der Tafeln an den Kammerwänden vermieden wurde. Auch für die Länge der Tafeln waren feste Maße einzuhalten. Wahlweise waren 40, 50, 60, 80 und 95 Fuß (12,4m; 15,5m; 24,8m; 29,4m) möglich. Tafeln mit diesen Längen waren in folgenden Kombinationen zur Schleusung vorzusehen:

Variante 1: 2 Tafeln: 2 x 95 Fuß, = 190 Fuß

		(2 x 29,8m = 59,6m)
Variante 2:	4 Tafeln:	2 x 50 Fuß = 100 Fuß, 2 x 60 Fuß = 120 Fuß, Summe 220 Fuß
		(2 x 15,7m = 31,4m, 2 x 18,8m = 37,6 m, Summe 60,0m)
Variante 3:	3 Tafeln:	1 x 80 Fuß, 2 x 60 Fuß = 120 Fuß, Summe 200 Fuß
		(1 x 25,1m, 2 x 18,8m = 37,6m, Summe 43,9m)
Variante 4:	5 Tafeln:	5 x 40 Fuß = 200 Fuß
		(5 x 12,4m = 62,0m

Die Schleusen des Bromberger Kanals hatten nach Wutzke [6] um 1832 eine Kammerlänge von 156 bis 181 Fuß (49,0m bis56,8m) während die Kammerbreite mit 28 Fuß (8,8m) angegeben war. Jede dieser vier Varianten ergab zwei Teile gekoppelter Tafeln, die nebeneinander in die Schleuse gelegt wurden. Ziel war die optimale Ausnutzung der Schleusenkapazitäten. Die von Wutzke genannte größte Länge der Kanalschleusen von 181 Fuß steht allerdings im Widerspruch zur zitierten Polizei-Verordnung nach der die Tafeln bis zu einer Länge von 200 Fuß zu kuppeln waren.

Den Weichseltraften, die nicht den Kanalmaßen entsprachen war es verboten, in der Lagerstrecke zwischen Schulitz und Otrowo anzulegen. Sie durften Schulitz erst passieren, nachdem der Umverband der Flöße auf das erforderliche Kanalmaß erfolgt war. [7] Nach der Anmeldung des Transports beim Flößereiaufseher in Schulitz war der Transportführer verpflichtet, in ständiger Bereitschaft für die Fortsetzung der Fahrt zur Brahe hin zu bleiben. Zwei Tage vor dem Einfahren in die Brahe hatte der Floßführer die Fahrt bis zur sogenannten Brahespitze fortzusetzen, nach Anweisung des dort stationierten Flößereiaufsehers anzulegen und den Nachweis über die bereits vorher erfolgte Verpflichtung von Treidlern zu erbringen. Nach nochmaliger Revision der Floßhölzer hinsichtlich Anzahl, Abmessung und Festigkeit des Verbandes erteilte der Flößereiaufseher einen Passierschein ohne den auf keinen Fall in die Brahe eingefahren werden durfte. War der Passierschein erteilt, musste in die Brahe eingeschwenkt und unverzüglich mit dem Treideln der Flöße zum Kanal hin begonnen werden. Dem Transportführer oblag es, dafür zu sorgen, dass alle Flöße seines Transports ohne Unterbrechung bis hinter die sechste Kanalschleuse gelangten. Geschleust wurde rund um die Uhr. Für die von der Weichsel kommenden Flöße war das Nachtschleusen verpflichtend vorgeschrieben.
Der Inhalt dieser Polizei-Verordnung lässt bereits erkennen, welche gewaltigen Holzmengen durch Brahe und Bromberger Kanal geschleust wurden. Auch werden bereits die Gefahren, denen die Flöße und Flößer ausgesetzt waren sichtbar. Das Umverbinden des Holzes auf der offenen Weichsel und das tagelange Liegen bevor das Einfahren in die Brahe möglich war, waren sicher mit erheblichen Risiken verbunden.

Sobald die die Flüsse nach dem Winter eisfrei waren, trafen riesige Holzmengen auf dem preußischen Teil der Weichsel ein. Die Ankunft der Floßholztransporte konzentrierte sich hier auf die Monate April und Mai. Zu dieser Zeit waren die Bedingungen für die Flößerei noch am günstigsten. Im Juni wiederum führte die Weichsel oft Hochwasser. Im weiteren Verlauf des Jahres behinderte nicht selten extremes Niedrigwasser Flößerei und Schifffahrt.
Dem starken Andrang der Flöße waren die untere Brahe und der Bromberger Kanal bei weitem nicht gewachsen. Es kam zu großen Ansammlungen der Flöße auf der unteren Brahe. Der Rückstau reichte bis weit in die Weichsel hinein, der sich gelegentlich stromaufwärts bis nach Thorn erstreckt haben soll. Deshalb war man nicht selten gezwungen, die Floßholztransporte auf dem offenen Strom ungeschützt festzulegen. Oftmals konnten die Flöße nicht bis zum Herbst in den Bromberger Kanal einschleusen und erreichten erst im darauffolgenden Jahr ihren Bestimmungsort westlich der Oder. Auf der Weichsel gab es zwischen Thorn und der Brahemündung keine geeigneten und vor allem sicheren Liegeplätze. Die Größe des riesigen Rückstaus der Floßholztransporte wird angesichts der Tatsache, dass die Strecke von der

Brahemündung bist Thorn etwa 50 Kilometer lang ist, deutlich. Dieser Zustand hatte vielerlei Gefahren zur Folge. Bei extremem Niedrigwasser kam es vor, dass die Flöße ihre Fahrt nicht fortsetzen konnten. Hochwasser ließ nicht wenige Stämme abtreiben. War das Überwintern im Strom nicht zu vermeiden, musste das Holz vor dem Beginn des Winters aus dem Wasser gezogen und an Land eingelagert werden. Im darauffolgenden Jahr war das erneute Einbinden der Hölzer dann unerlässlich. Das Überwintern der Hölzer im Eis war äußerst gefährlich. Im Frühjahr eintretender starker Eisgang hätte zum Zerschlagen ganzer Flöße führen können. All diese Hemmnisse der Flößerei hatten erhebliche Holzverluste, in jedem Fall jedoch erhöhten Personalaufwand und kaum kalkulierbare Zusatzkosten zur Folge. [8]

Desolater Zustand der Wasserstraßen erfordert dringend einen Sicherheitshafen

Bereits seit 1849 kamen die Verkehrsprobleme, besonders auf der untern Brahe, deutlich zum Vorschein. Die Königliche Regierung ließ daraufhin eine Planung erstellen, die einen parallel zur Brahe verlaufenden Kanal vorsah. Wegen des problematischen Baugrunds und der hohen Kosten kam der Entwurf nicht zur Ausführung. [9] Spätestens das verheerende Sommerhochwasser von 1867 war Anlass für neue Untersuchungen. 1869 wurde ein Entwurf vorgelegt, der die Kanalisierung der Brahe und die Anlage eines Sicherheitshafens an der Brahemündung zum Inhalt hatte. Anfangs sollte der Hafen mit einer Fläche von 25 Hektar ausgeführt werden, später sah man 70 Hektar als erforderlich an. [10]
Eine Lösung der Probleme war jedoch noch nicht in Sicht. Die Beschwerden aus der Wirtschaft über die unhaltbaren Zustände wurden immer heftiger vorgetragen.

Der **Bericht über den Handel und die Industrie von Berlin im Jahre 1870** [11] stellte die Probleme zusammengefasst dar: *„…Dies Lagern der Hölzer auf der Weichsel, dem offenen, jedes Schutzmittels gegen Hochwasser entbehrenden Stromes, verursacht den Holzinhabern jährlich bedeutende Kosten und setzt sie unvorhergesehenen, durch kein Mittel abzuwendenden Verlusten aus. Es sind dergleichen auch im Jahre 1870 nicht wenige durch Wegschwemmung der Hölzer bei Hochwasser entstanden und der früh mit starkem Froste eingetretene Winter hat noch manche Holztrift, die voraussichtlich noch in die Brahe gelegt werden sollte, auf der Weichsel überrascht; die Hölzer liegen dann im Eise, es schieben sich in harten Wintern mächtige Eismassen auf; der Eisgang zertrümmert und zerschlägt sie, ohne daß es möglich ist, sie zu bergen. Der Bromberger Kanal reicht für den so sehr gesteigerten Schifffahrts- und Flößungsverkehr nicht mehr aus; es bedarf dringend einer Vergrößerung des Kanals selbst, sowie einer Kanalisierung der unteren Brahe bis zur Weichsel mit Anlegung eines dem Verkehr entsprechenden Hafens.“*

Offensichtlich wurden seitens der Wirtschaft die Forderungen gegenüber den staatlichen Stellen zur Kanalisierung der unteren Brahe und Bau eines Sicherheitshafens immer lauter. Wie auch heute in ähnlichen Fällen, war eine solche Investition allein eine Frage der Finanzierung. Dazu wird im **Jahresbericht der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin vom Jahre 1870** [12] die Stellungnahme des Handelsministers vom 28. August 1869 zitiert: **„…***Dagegen wird die größere Leistungsfähigkeit des Bromberger Kanals nur dann zu erzielen sein, wenn Seitens der Holzhändler für eine größere Regelmäßigkeit bei Zufuhr von Hölzern zu den Schleusen vom Beginne der Schifffahrt im Frühjahr ab gesorgt und dadurch die massenhafte Ansammlung der Hölzer im Sommer und Herbst, wo der Wasservorrath wesentlich geringer ist, als im Frühjahr, vermieden wird. Die Anlage eines Sicherheitshafens an der Brahemündung wird ebenfalls selbstredend nur von denen, welche das nächste Interesse und der alleinige Vortheil darauf hinweist, also von den Holzhändlern, niemals vom Staate ausgehen können, der mit den hierzu erforderlichen erheblichen Summen wohl im Interesse der Allgemeinheit, nicht aber im Interesse eines einzelnen Handelszweiges eintreten kann, wenn damit auch nicht eine Betheiligung durch Gewährung entsprechender Beihülfe aus der Staatskasse an geeignete Bauunternehmer abgelehnt sein soll…“* Indirekt werden hier die Holzhändler, indem sie ihr Holz nur unregelmäßig zum Bromberger Kanal bringen, für den stockenden Verkehr im Kanal

verantwortlich gemacht. Primär waren jedoch die Verhältnisse auf der Weichsel und ihren Nebenflüssen für die unregelmäßige Zufuhr des Holzes verantwortlich. Diese waren von den Holzhändlern kaum beeinflussbar. Der Bau eines Hafens an der Brahemündung kann nach Aussage des Ministers nicht vom Staat finanziert werden, da dieser nur dem Interesse eines einzelnen Wirtschaftszweiges, jedoch nicht der Allgemeinheit dienen würde.

Die Stettiner Kaufleute widersprachen dem Minister vehement: *„…Die Unzulänglichkeit der Einrichtungen für die Schifffahrt und Holzflößerei auf der Wasserstraße von der Weichsel bis zur Netze ist außer Zweifel. Die massenhafte Ansammlung der Hölzer im Sommer und Herbst ist hauptsächlich der geringen Leistungsfähigkeit des Bromberger Kanals zuzuschreiben. Die Anlage eines gegen die Einwirkungen des Hochwassers und Eisganges der Weichsel gesicherten Hafens an der Brahemündung ist für die Sicherheit der Schifffahrt höchst nothwendig…“* Sie vertraten die Meinung dass der Staat verpflichtet sei, einen Sicherheitshafen einzurichten und die anfallenden Kosten zu übernehmen hätte. Die Kaufleute beriefen sich dabei auf den Paragraphen 79 des Allgemeinen Landrechtes, in welchem es heißt: *„…Gegen die dem Staate zukommende Nutzung der schiffbaren Ströme ist derselbe verpflichtet, für die zur Sicherheit und Bequemlichkeit der Schifffahrt nöthigen Anstalten zu sorgen…“* [13]

Auch in Posen war der Ausbau der Wasserstraßen von vorrangiger Bedeutung. Im **Jahresbericht der Handelskammer zu Posen für 1870** wird nochmals die Notwendigkeit zur Verbesserung der Verhältnisse hervorgehoben: *„…Auch in Bezug auf Kanalisirung des unteren Laufs der Brahe und Anlegung eines Bergehafens am Ausfluß derselben hat uns dieses Jahr nicht vorwärts gebracht. Können nur wieder von vielen Unfällen berichten, die der letzte Herbst sowohl als das Frühjahr dort in Folge häufigen Hochwassers, Eisgangs und starker Stürme mit sich geführt hat. Es sind damit an Holztransporten allein Schäden verursacht, welche zu Hunderttausenden sich berechnen. Immer dringender tritt daher die Nothwendigkeit einer Verbesserung dieser traurigen Verhältnisse zu Tage…“* Im selben Bericht wird eine sich anbahnende Lösung des Problems angedeutet: *„… In Berlin ist neuerdings der praktischen Lösung durch ein Komitee näher gekommen und die Bildung einer Aktiengesellschaft angebahnt worden, welche die Anlage des vielbesprochenen Sicherheitshafens an der Brahemündung und die Kanalisirung der der Unterbrahe bezweckt. Auf Grund sorgfältiger technischer Ermittlungen und umfassender Vorarbeiten sind die Kosten der Gesamtanlage auf 500.000 Thaler festgesetzt und es soll die Rentabilität des Unternehmens durch eine Schleusen- und Hafenabgabe gesichert, eine jährliche Amortisation des Anlagekapitals herbeigeführt und das Gesammtetablissement nach Ablauf einer bestimmten Frist in das Eigenthum des Staates, dessen Betheiligung mit einem Drittel* der Baukosten in Aussicht genommen ist, hinübergeleitet werden…“ Im Handelsministerium schien man indes die Meinung geändert zu haben. Seitens des Staates wurde nun die Beteiligung in Höhe von mindesten 180.000 Talern, ebenso wie die Finanzierung und der Betrieb des Hafens durch die zu gründende Aktiengesellschaft, akzeptiert. [14]

Zu der im Bericht der Handelskammer zu Posen angedeuteten „Lösung des Problems“ ist in einer anlässlich des 50-jährigen Bestehens (1857-1907) der Firma Berliner Holz-Comptoir erschienen Denkschrift vermerkt: *„…Die grosse Holzverschwemmung auf der Weichsel im Jahre 1867, welche vielen Importeuren von Holz aus Russland und Österreich grossen Schaden zufügte, liess bei den Geschäftsinhabern des Berliner Holz-Comptoir sowohl, wie bei den mitinteressierten Firmen Dav.Francke Söhne in Berlin und Klinckrath & Martens in Hamburg den Plan entstehen, solchen Schaden für die Folge durch Anlegung eines Sicherheitshafens am Ausfluss der Brahe in die Weichsel tunlichst vorzubeugen. Die Inhaber der eben benannten Firmen, Herr Carl Francke (der spätere Geheime Kommerzienrat) und Herr Martens stellten an das Berliner Holz-Comptoir und speziell an dessen Begründer, Herrn Müller, das dringende Ersuchen, die Gründung des gedachten Hafens in die Hand zu nehmen.“* [15]

Es sollten jedoch noch einige Jahre vergehen, bevor 1877 die Bauarbeiten begannen. Die Ausführung des Hafens lag in der Verantwortung der neu gegründeten Bromberger Hafen-Aktiengesellschaft. Federführend bei der Gründung der Gesellschaft war der Mitinhaber des größten Berliner Holzhandelshauses „Berliner Holz-Comptoir“ Theodor Müller. Die Kanalisierung der Brahe erfolgte auf Staatskosten. Im Frühjahr 1879 waren die Bauarbeiten soweit fortgeschritten, dass der Hafen an der Brahemündung in Betrieb gehen konnte. Über die nachfolgende feierliche Einweihung am 27. September 1879 berichtet ein damals 24-jähriger Flößer als direkt Beteiligter: „… Das Holz schwamm nun nach Brahemünde, wie der Ort nach dem Hafenbau umgetauft worden war. Auch galt es nun den neuen Hafen zu *passieren. Als das Holz in den Unterhafen eingeschwenkt war, hieß es, es müsse bleiben bis morgen. Der Hafen wird morgen eingeweiht und der Regierungspräsident wird kommen und den Schlußstein legen. Da mußte nun zur Feier des Tages der Hafen geschmückt werden. Auf jeden Pfahl kam eine Fahne in den Landesfarben. Es waren mehr als 50 Stück. Die Schleusentore wurden mit Girlanden bekränzt. Eine Schütze Holz* (eine Schütze entspricht einer Schleusenfüllung, d. Autor) *mit Bude und Flößer drauf mußte vor dem Schleusentor fertig stehen und dazu hatte mich Sagener beauftragt. War nun mit meiner Bude und der Schütze Holz dicht dabei wo der Schlußstein fertig lag. Das war nun für mich wieder sehr interessant. Als es nun gegen 10 Uhr war kamen die Droschken - Autos gabs damals noch nicht - von Bromberg, Fordon und wer weiß wo angefahren mit den Herren. Der Hafen wurde von einer Aktiengesellschaft gebaut und betrieben. Als nun alles vorbereitet war, kam auch der Regierungspräsident, es wurde ihm Hammer und Maurerkelle gereicht und er vermauerte nun den Schlußstein, wobei er die Worte sprach, die heute noch am Schleusenhaus stehen, wenn sie die Polen nicht haben verwittern lassen: Dem Wasser zur Wehr, dem Holz zum Schutz, dem Lande zur Ehr, dem Handel zum Nutz. Es kam dann noch einer nach dem andern und hielten große Reden. Da wurden die Tore geöffnet - meine Bude war mit Grün und Fahnen geschmückt. Die Schleusenleute schoben nun die Schütze ein, die Tore wurden hinten geschlossen und dann die Schleuse von der Hafenseite her gefüllt. Es waren ungefähr 2 1/2 m Steigung zu überwinden. Nachdem die Hafenhöhe erreicht war, wurden die Tore geöffnet, das Holz rausgeschoben und am Ufer befestigt. So war ich denn zum erstenmal im Hafen der eine Fläche von etwa 2 Quadratkilometer hatte. Nach einigen Tagen Aufenthalt im Hafen ging es dann weiter durch den Bromberger Kanal usw. nach Stettin…“* [16]

<u>Bedingungen für die Flößerei auf der unteren Brahe</u>

Der wichtigste westliche Nebenfluss der Weichsel ist die Brahe (poln.: Brda). Diese fließt von Norden nach Süden um sich dann bei Bromberg nach Osten hin zur Weichsel zu wenden. Der oberhalb der Bromberger Stadtschleuse gelegene Abschnitt des Flusses wird als obere Brahe, die sich daran bis zur Mündung in die Weichsel bei Fordon anschließende, etwa 13 Kilometer lange Strecke als untere Brahe bezeichnet.
Auf der unteren Brahe war schon seit jeher ein starker Schiffsverkehr zu verzeichnen. Vielleicht von noch größerer Bedeutung war hier die Flößerei. Die Bedingungen für Schifffahrt und Flößerei auf der unteren Brahe waren sehr kompliziert. Der Fluss wies hier ein sehr unterschiedliches, zum Teil recht starkes Gefälle auf. Die Herstellung eines gleichmäßigen Gefälles durch Ausbaggern der Sohle war wegen der geringen Wassertiefe an der Bromberger Stadtschleuse nicht möglich. Die Abschnitte mit starkem Gefälle stellten besonders für die Flößerei ein großes Problem dar, denn es wurde stromaufwärts getreidelt.
Eine weitaus größere Herausforderung stellten die vielen engen Krümmungen des Flusses dar. Davon gab es um das 1860 12 Stück mit Radien von nur 30 bis 80 Meter. Innerhalb von 30 Jahren hatten sich die Ufer sehr stark verändert. Ursachen dafür waren nicht, wie normalerweise anzunehmen ist, die Wirkung von Strömung und Eisgang. Vielmehr haben hier die Flöße und die Treidelleinen ihre Spuren hinterlassen. Getreidelt wurde ausschließlich vom linken Ufer aus. Die Flöße wurden gegen das Ufer gezogen und unterhöhlten dieses bis es zum Abbruch kam. Die Treidelleinen schliffen die Böschungen von oben regelrecht ab. Das abgetragene Material hatte eine erhebliche Verringerung der Tauchtiefe zur Folge. In

trockenen Sommern standen nur noch 80 Zentimeter zur Verfügung, was vor allem in den engen Krümmungen für Schiffe nicht ausreichend war und selbst tiefgehende Flöße vor große Probleme stellte. Zu einem gewissen Teil waren diese ungünstigen Bedingungen auf den Einfluss der Weichsel zurückzuführen. Niedrigwasser der Weichsel hatte ein stärkeres Gefälle und somit eine höhere Strömungsgeschwindigkeit in der Brahe zur Folge. Bei Hochwasser staute die Weichsel bis weit in die Brahe zurück und verwandelte den Treidelweg in grundlosen Morast. Sowohl Niedrig- als auch Hochwasser der Weichsel behinderten Schifffahrt und Flößerei auf der unteren Brahe ganz erheblich. [17]

Der Verkehr durch die untere Brahe zum Bromberger Kanal hin war spätestens seit Mitte des 19. Jahrhunderts sehr lebhaft. Die Größe der Schleusenfüllungen mit Floßholz wurde in laufenden Metern angegeben. Die Breite der Flöße lag zwischen 3,9 Meter und 4,3 Meter. In einer Schleuse fanden 50 bis 75 laufende Meter Platz. Die älteren Kanalschleusen waren noch nicht mit versetzten Häuptern ausgeführt und nahmen demzufolge nur etwas kürzere Flöße auf. [18] Durchschnittlich wurde eine Kanalschleuse täglich von 56, in Spitzenzeiten bis zu 60 Füllungen passiert. Das entsprach etwa 4.000 laufenden Metern pro Tag. Zum Vergleich sei hier nebenbei erwähnt, dass zur selben Zeit auf dem Finowkanal Flöße mit einer maximalen Länge von 120 Meter zugelassen waren. Demnach würden die 4.000 laufenden Meter etwa 33 Finowkanal-Flößen mit Maximalabmessung entsprechen.
Bevor überhaupt die erste Kanalschleuse erreicht war, musste von der Weichsel auf der Brahe stromaufwärts getreidelt werden. Die Flöße wurden in Einheiten mit einer Länge von 30 bis 40 Meter gezogen. Das in einer Schleusenfüllung enthaltene Holz wurde demnach der Länge nach in zwei Einheiten geteilt. Für jede Einheit waren vier bis sechs Pferde erforderlich. Eine solche Einheit wurde als „Treiben“ bezeichnet. Für das tägliche Treideln von 4.000 laufenden Metern Flöße waren demzufolge etwa 120 Treiben erforderlich. Unter der Annahme, dass jedes Pferd bei je einem Treiben pro Tag über die 13 Kilometer lange Strecke zum Einsatz kam, mussten dafür jeden Tag 500 bis 600 kräftige Pferde bereit stehen. [19] Der gewaltige Bedarf an Pferden schlug sich direkt in den Kosten für das Treideln nieder. So wurden zum Beispiel die im Jahr 1847 an die Pferdehalter zu entrichtenden Löhne für das Treideln der Flöße mit 90.000 Mark beziffert. Ein derartig starker Betrieb hinterlässt natürlich auch Spuren auf dem Leinpfad, zumal einige Abschnitte über morastigen Untergrund führten. Besonders erschwert war die Benutzung des Pfades wenn die Weichsel Hochwasser führte und weit in das Tal der Brahe zurückstaute. Nicht unerwähnt soll die ab 1870 zeitweilig eingerichtete Kettenschleppschifffahrt auf der unteren Brahe bleiben. Die beiden Kettenschleppdampfer bewährten sich jedoch nicht. Sie waren wegen der zahlreichen engen Krümmungen nicht in der Lage, ihre Leistungsfähigkeit voll zu nutzen.

Die auf Kosten des Staates ausgeführten Regulierungsarbeiten der unteren Brahe begannen 1876. Eine deutliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse entstand durch die Führung der Wasserstraße auf den letzten Kilometern durch das ruhige Fahrwasser des neuen Hafens. Man entschärfte die Krümmungen indem die Radien auf mindestens 135 Meter heraufgesetzt wurden. Die extrem enge Schleife bei Karlsdorf wurde durchstochen. (siehe Abb.1 und 3) Die Böschungen erhielten zum Schutz gegen den Anprall der Flöße eine robuste Pflasterung. Der Leinpfad wurde höher gelegt und in einer Breite von fünf Meter ausgebaut.

Der Hafen an der Brahemündung wird zur Realität

Wie sah der lange geforderte Hafen nun aus? Unmittelbar vor der Mündung lief die Brahe von links kommend zwischen den Ortschaften Deutsch Fordon und Brahnau auf einer Strecke von gut zwei Kilometer Länge im spitzen Winkel gegen die Weichsel. Links der Brahe erhob sich hier ein leichter Höhenzug. (siehe Abb.1) Diese geographischen Gegebenheiten nutzte man aus. Zwischen Weichsel und Brahe wurde ein hochwasserfreier Deich errichtet. Aus dieser, zwischen Höhenzug und Deich gebildeten Senke, sollte der

zukünftige Hafen entstehen. Des Weiteren wurde quer dazu ein weiterer Deich, der bis zum Höhenzug reichte, geschüttet. Dieser war jedoch nicht vollständig geschlossen. Die verbliebene Öffnung war als Standort der zukünftigen Hafenschleuse vorgesehen. Durch die Ausbaggerung der eingedeichten Flächen und Errichtung der Hafenschleuse entstanden zwei Hafenbecken, der große Binnenhafen und der wesentlich kleinere Außenhafen. Der Außenhafen mit einer Fläche von 9 Hektar war zur Weichsel hin offen. Diese Fläche diente nicht als Sicherheitshafen. Hier sollten die von der Weichsel kommenden und für die Fahrt durch den Bromberger Kanal bestimmten Flöße gesammelt und damit der ungestörte Schleusenbetrieb gesichert werden. Der weitaus größere Teil, der Sicherheitshafen, zieht sich von der Hafenschleuse bis zur Brahe hin. Die Fläche des Hafens umfasste bei der Inbetriebnahme 50 Hektar. Sie gliederte sich in die in parallel zum Deich verlaufende, 26 Meter breite Fahrrinne und die etwas flacheren Lagerplätze für das Floßholz. Die einzelnen, durch Dalben getrennten Lagerplätze hatten eine Größe von 100 m x 45 m. Im Lageplan (siehe Abb. 2) sind in Längsrichtung 18 Lagerplätze mit je 100 Meter Länge und quer dazu 5 bis 6 Plätze mit 45 Meter Breite zu erkennen. Hinzu kommen noch die unregelmäßig geformten Flächen im Randbereich. [20]

Die Abmessungen der Hafenschleuse wurden den Erfordernissen der Flößerei angepasst. Für die zu dieser Zeit auf der Weichsel verkehrenden Schiffe hätte die Größe der Schleuse deutlich kleiner ausgeführt werden können. Bei ihrer Inbetriebnahme hatte die Hafenschleuse eine Kammerlänge von 60 Meter. Die Kammer war 18,2 Meter breit während die Tore eine Breite von 9 Meter hatten. Der Hub war so bemessen, dass sowohl bei Niedrigwasser der Brahe, als auch bei Weichselhochwasser geschleust werden konnte. Die von der Weichsel kommenden Flöße waren in der Regel 100 Meter lang und 17,0 Meter bis 17,5 Meter breit. Diese Breite entsprach dem Vierfachen der Breite der Flöße, die durch den Bromberger Kanal gingen. Die Weichselflöße bestanden demnach aus vier nebeneinander gekoppelten Schnüren mit 4,25 Meter bis 4,38 Meter Breite. Daraus resultierten 240 laufende Meter Kanalflöße, die mit einer Füllung in den Hafen geschleust wurden. (4 x 60m = 240m) Den Planungen lagen täglich 40 Schleusungen zu Grunde. Somit konnten täglich 9.600 laufende Meter Kanalflöße durch die Hafenschleuse in den Binnenhafen geschleust werden. (40 x 240m = 9.600m/Tag) Im Frühjahr, also zur Zeit des stärksten Floßholzverkehrs gingen täglich 2.600 laufende Meter Flöße durch die Hafenschleuse zum Bromberger Kanal. Für den Fall, dass die der Planung zu Grunde liegende Holzmenge von 9600 laufenden Meter von der Weichsel hereinkam, mussten demzufolge 7.000 Meter Flöße im Hafen eingelagert werden. (9.600m – 2.600m = 7.000m). Die Hafenfläche war in der Lage, insgesamt 141.000 Meter Flöße aufzunehmen. Demnach wäre der Hafen nach etwa 20 Tagen vollständig gefüllt. (142.000m / 7.000m/Tag = 20,3Tage) Die Schleuse war für eine monatliche Leistung von 288.000 Meter Flöße ausgelegt. (30 Tage x 9.600m/Tag = 288.000m/Monat) Die veranschlagte größte monatliche Holzmenge, die die Schleuse passierte, war mit 142.000 Meter veranschlagt. [21] Die Schleuse war also in der Lage, das Doppelte der normalerweise täglich anfallenden Holzmengen durchzulassen. Erst bei noch größerem Zugang stauten sich die Flöße im Außenhafen. All diese Zahlen sind natürlich reine Planungsgrößen. Sie vermitteln jedoch einen guten Eindruck der riesigen Holzmengen, die von der Weichsel in Richtung der Brahe und des Bromberger Kanals unterwegs waren. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch, dass die gesamte Planung von vornhinein auf die Abmessung der den Bromberger Kanal befahrenden Flöße ausgerichtet war. Deshalb erschienen hier auch die Angaben in „laufende Meter Floß“. Zu erwähnen wäre noch, dass *„… an günstigen Tagen bei Nachtbetrieb bis zu 46 Schleusenfüllungen gemacht und 10.450 lfd.m Flöße sowie 7 Kähne geschleust wurden.“* (durch die Hafenschleuse, Stand 1888, d. Autor) [22] Diese Zahlen zeigen die weitaus größere Bedeutung der Flößerei gegenüber der Schifffahrt auf der Brahe.
Wie schon erwähnt, erstreckte sich der Binnenhafen von der Hafenschleuse bis zur Brahe. Die Brahe selbst führte nicht durch den Hafen. Etwas unterhalb der Verbindung zwischen Brahe und Hafen, knapp zwei Kilometer oberhalb der Mündung in die Weichsel, wurde die Brahe durch ein Nadelwehr angestaut und war

damit für Schifffahrt und Flößerei gesperrt. Der gesamte Verkehr wurde durch die Fahrrinne des Hafens geführt. Im 19. Jahrhundert arbeiteten an der unteren Brahe zahlreiche Sägewerke. Diese bezogen ihr Holz natürlich auf dem Wasserweg und lagerten das ankommende Holz in der Brahe. Im Winter musste das Nadelwehr zwangsläufig niedergelegt werden. Das hatte zur Folge, dass die im Wasser lagernden Hölzer trocken fielen und nur mit großem Aufwand in die Sägewerke geschafft werden konnten.
Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts reichten die zur Verfügung stehenden Lagerflächen nicht mehr aus. Deshalb wurde der Binnenhafen um 6,5 Hektar in westlicher Richtung erweitert. Verbunden war diese Erweiterung mit der Anhebung des Wasserstands im Hafen und der unteren Brahe um zwei Meter. Dadurch entstanden an der Brahe zusätzliche Lagerflächen in einer Größe von insgesamt 38 Hektar. Nach dieser Erweiterung der Hafenanlage dürften damit an der unteren Brahe mehr als 90 Hektar für die Floßholzlagerung nutzbar gewesen sein.

Der Hafen an der Brahemündung geht in Betrieb

Im Sommer des Jahres 1879 waren die Bauarbeiten am neuen Hafen soweit fortgeschritten, dass der Betrieb aufgenommen werden konnte. Die feierliche Eröffnung folgte am 27.September 1879. Die Kosten für den Hafen beliefen sich auf insgesamt 1733359 Mark. [23] Sie wurden vollständig von der eigens für den Bau und Betrieb des Hafens gegründeten Bromberger Hafen-Actiengesellschaft, an der zahlreiche Holzhandelsunternehmen beteiligt waren, aufgebracht.
An der Aktiengesellschaft und der Finanzierung des Hafens beteiligten sich überwiegend westlich von Bromberg gelegene Interessenten. [24] Dazu zählten unter anderem:

Berliner Interessenten insgesamt:		846.000 Mark
davon	Berliner Holz-Comptoir	307.000 Mark
	Dav. Francke Söhne	100.000 Mark
Bromberger Interessenten insgesamt:		135.000 Mark
davon	Stadt Bromberg	90.000 Mark
Russische Interessenten:		36.000 Mark
Oderberger-Lieper Interessenten:		150.000 Mark

Diese Zahlen belegen das relativ geringe Interesse Bromberger und russischer Firmen am Bau des Hafens.

Die Anlagen sollten sich innerhalb von 75 Jahren amortisieren und anschließend in den Besitz des Staates übergehen. Dieses Ziel war bereits nach 20Jahren erreicht. Der Hafen wurde schon 1899 dem Staat schuldenfrei übereignet. Mit dem Betrieb des Hafens wurden Einnahmen in Form von Schleusengeld und Hafengeld erzielt. Für das Schleusen von Floßholz und dessen Lagerung im Hafen wurden Gebühren in folgender Höhe erhoben:

Eine ganze Schleusenfüllung	50 Mark
Weniger als ein Viertel einer Schleusenfüllung	0,60 Mark je 10 Quadratmeter Oberfläche
Eine Schleusenfüllung beinhaltete 928 Quadratmeter.	
Für die Lagerung von Floßholz wurde das Hafengeld berechnet:	
Eine ganze Schleusenfüllung, 30 Tage Liegezeit	20 Mark
Je 3 weitere Tage Liegezeit	2 Mark

Weniger als ein Viertel einer Schleusenfüllung	
30 Tage Liegezeit	0,25 Mark je 10 Quadratmeter Oberfläche
Je 3 weitere Tage Liegezeit	2,5 Pfennig

Diese Gebühren waren im Vergleich zu denen im Bromberger Kanal üblichen sehr hoch. In der Zeitschrift für Bauwesen heißt es dazu: *„...Thatsächlich sind die Vortheile, welche durch die Anlage eines Sicherheitshafens und die Canalisirung der Unterbrahe entstehen, erheblich höher zu veranschlagen. Die Bewachung eines Holztransportes von etwa 2000 qm erforderte zwei Mann und an Kosten monatlich 180 M, während das Hafengeld für einen Monat nur etwa ein Drittel dieses Betrages ausmacht und dafür zugleich vollkommene Sicherheit gegen alle Gefahren gewonnen wird. Das Schleusengeld bildet nur einen Bruchteil derjenigen Ersparnisse, welche durch die verminderten Treidelkosten erwachsen, nachdem das Gefälle der Brahe fast ganz aufgehoben ist, also nur geringe Zugkräfte aufzuwenden sind. Nicht hoch genug können aber die Vortheile angeschlagen werden, welche dem Holzhandel durch die Sicherheit erwachsen, mit der jetzt überhaupt Geschäfte abgeschlossen werden können, während früher die Gefahren und die Unsicherheit so groß waren, daß sie jeder kaufmännischen Berechnung spotteten."* [25]

Den neuen Bedingungen wurden auch bald die Vorschriften für den Betrieb auf den Wasserstraßen angepasst. Gegenüber der Polizei-Verordnung vom 12.Mai 1866 waren einige Neuerungen zu verzeichnen. In der Polizeiverordnung vom 24.April 1888 heißt es: *„Holztransporte, deren Tafeln erst kanalmäßig verbunden werden sollen, dürfen zu diesem Zweck nur bis Otterauer Kämpe gebracht werden"* Bisher durften dies Transporte nur bis Schulitz, also ein Stück weiter stromaufwärts gebracht werden. Das Verbinden auf kanalmäßige Abmessungen hatte vor dem Erreichen von Schulitz zu erfolgen. *„Zwischen der Otterauer Kämpe und der Hafeneinfahrt dürfen nur kanalmäßig verbundene Tafeln gelagert werden"* Hier war das Lagern von Floßholz verboten. Dieser Bereich durfte früher erst befahren werden, wenn zur Hafeneinfahrt aufgefordert wurde. [26]

„kanalmäßig verbunden heißen diejenigen Tafeln, welche

- *a) höchstens 30m Länge haben(für Masten werden Längen bis 40m zugelassen)*
- *b) von höchstens 3,5m, in der Mitte höchstens 4,0m und hinten höchstens 4,3m Breite, oder bei rechteckigem Verbande höchstens 3,9m Breite haben,*
- *c) mit festen Materialien verbunden sind,*
- *d) die Verbandhölzer (Kleisten) nicht über die Floßhölzer vorzustehen haben,*
- *e) nicht unter Wasser gehen,*
- *f) am Hinterende mit einer laufenden Nummer in schwarzer Oelfarbe (Tafelnummer) bezeichnet sind,*
- *g) am Hinterende auf einer angenagelten Blechmarke den Namen des Spediteurs oder Transportführers tragen*

Bei Traften von mehr als einer Tafelbreite müssen die einzelnen Tafeln auf den Verbandhölzern durch Einkerben erkennbar abgesondert sein." Der Verband mit mehr als einer Tafelbreite war bisher verboten. Auf die abgestufte Festlegung der Länge wurde nun verzichtet.

Für das Treideln auf der unteren Brahe galt die Polizei-Verordnung vom 25.März 1881. Der §32 beinhaltete die Abmessungen der getreidelten Flöße: *„Vom Ufer aus dürfen Flöße nur in einfacher Tafelbreite und nicht in größerer Länge als 100m zu einem Treiben verbunden werden…Zum Absetzen vom Ufer müssen die erforderlichen Mannschaften, mindestens aber zwei Leute auf jedem Treiben vorhanden sein.* [27] Da nach der Kanalisierung der unteren Brahe die Strömung wesentlich schwächer war, konnte die Länge der getreidelten Flöße deutlich heraufgesetzt werden. Der §32 regelte das Schleppen von Flößen durch Dampfschiffe: *„Durch Dampfschiffe dürfen Flöße in zweifacher Tafelbreite geschleppt werden. Zum Absetzen vom Ufer müssen die erforderlichen Mannschaften, mindestens aber zwei Leute auf jedem Treiben vorhanden sein."* [28] Vom Transportführer war also recht frühzeitig zu klären wie die Fahrt auf der unteren Brahe ausgeführt werden sollte. Davon war abhängig wie das Floßholz einzubinden war. Vor der Einfahrt in

den Hafen war bereits der Nachweis über die vertragliche Bindung der Treidler zu erbringen. Im §43 war das Alter der Pferdetreiber und Floßmannschaften festgelegt. Das Mindestalter war mit 16 Jahren festgelegt. [29]
Eine, für alle Wasserstraßen im Regierungsbezirk Bromberg geltende Polizei-Verordnung hatte die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Flößer zum Ziel: *„Jedes Floß, welches auf den schiffbaren Wasserstraßen des Regierungsbezirks Bromberg befördert wird, muß seitens des Holztransportführers vom Beginn an der Fahrt an mit einem Feuerherde zum Bereiten der Speisen für die Flößer ausgerüstet sein.“* [30] Nichtbefolgen der Verordnung konnte mit einer Geldstrafe und dem Verbot der Weiterfahrt bis zur Erfüllung der Vorschrift geahndet werden.

Wie entwickelte sich nun nach 1879, nach der Inbetriebnahme des Hafens in der Brahemündung, die Flößerei auf der unteren Brahe? Dazu liegen einige statistische Angaben vor: [31]

Jahr	Flößerei-Verkehr	
	von der Weichsel zur Brahe durch die Hafenschleuse Brahemünde	durch den Bromberger Kanal (II. Schleuse)
	lfdm	lfdm
1880	617.359	-
1881/1885	-	561.307
1885	553.473	-
1890	925.000	899.704
1895	566.071	488.232
1898	840.314	653.094

Diese Zahlen zeigen relativ große Schwankungen des Floßholzverkehrs. Diese können verschiedene Ursachen gehabt haben. Zum einen haben konjunkturelle Einflüsse eine große Rolle gespielt. Zum anderen ließen sich trotz erheblicher Verbesserungen der Verkehrsbedingungen infolge des Hafens an der Brahemündung die Bedingungen auf den vorgelagerten Wasserstraßen nicht ausschalten. Der Hafen bot Schutz vor Hochwasser, Sturm und Eisgang. Wenn jedoch wegen extremen Niedrigwassers der Weichsel oder langanhaltender Frostperioden Schifffahrt und Flößerei völlig zum Erliegen kamen, hatte das natürlich auch erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr auf der unteren Brahe und im Bromberger Kanal. Interessant ist hier auch die Tatsache, dass der weitaus größte Teil des Holzes, welches die Hafenschleuse in Brahemünde passierte, auch in den Bromberger Kanal einfuhr. Nur ein geringer Teil wurde demzufolge den Sägewerken an der unteren Brahe zugeführt. Unberücksichtigt bleibt dabei jedoch das von der oberen Brahe kommende Floßholz, das ebenfalls in den Bromberger Kanal geht.

Die Bedingungen auf der Weichsel und ihren Nebenflüssen scheinen sich auch zu Beginn des 20. Jahrhunderts nicht grundlegend geändert zu haben. Nach Marchet [32] ist auch 1908 die Menge des geflößten Holzes auf der Weichsel noch immer *„von der Gunst des Winters abhängig“.* Marchet beklagt die *„zunehmende Verwilderung der Weichsel in Russland und Galizien“.* Auch die Zustände am Bug, einem wichtigen Nebenfluss der Weichsel, waren völlig unbefriedigend. Hochwasser auf diesem Fluss hatten erhebliche Auswirkungen auf die Weichsel. Deshalb blieben die Regulierungsarbeiten auf dem preußischen Teil der Weichsel ohne gravierende Verbesserungen hinsichtlich der Bedingungen für Flößerei und Schifffahrt. Aus der Kaufmannschaft kamen massive Forderungen zur grundlegenden Regulierung der Weichsel und ihrer Nebenflüsse. Der Hafen an der Brahemündung stellte eine bedeutende Verbesserung der Verhältnisse dar. Seine Wirkung beschränkte sich jedoch nur auf ein verhältnismäßig kleines Gebiet der

Weichselwasserstraße. Ohne die Regulierung der gesamten Weichsel und ihrer wichtigsten Nebenflüsse waren die anstehenden Probleme nicht zu lösen.

Eberhard Seelig
September 2023

Abbildungen:

Abb. 1: Die untere Brahe von der Mündung in die Weichsel bis Bromberg um 1900. Gut erkennbar ist die große Braheschleife bei Karlsdorf.
Quelle: Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen, Jahrgang XXXVIII

Abb. 2: Übersichtsplan des Weichselhafens Brahemünde um 1900. Rechts im Bild der zur Weichsel hin offene Außenhafen, links der Binnenhafen. Beide sind durch die Hafenschleuse voneinander gertrennt.
Quelle: Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen, Jahrgang XXXVIII

Abb. 3: Lageplan des Weichselhafens Brahemünde. Nach dem Bau des Hafens ist das untere Stück der Brahe durch ein Nadelwehr geschlossen und somit nicht mehr schiffbar. Der Verkehr geht vollständig durch die Fahrrinne des Hafens.
Quelle: Messtischblatt 2874 Bromberg (Ost) 1940, Auszug

Abb. 4: Aktueller Situationsplan des Weichselhafens Brahemünde.
Quelle: Google Maps, Bearbeitung Autor

Abb. 5: Weichselhafen Brahemünde, alte Hafenschleuse, in Betrieb von 1879 bis 2002, Blick über die Schleuse zum Binnenhafen, Aufnahme Autor 04/2015

Abb. 6: Weichselhafen Brahemünde, neue Schleuse, in Betrieb seit 2002, Blick in Richtung Nordosten, Aufnahme Autor 04/2015

Abb.7: Weichselhafen Brahemünde, Blick in Richtung Osten über den Binnenhafen zum Beamtengebäude, Aufnahme Autor 04/2015

Abb. 8: Weichselhafen Brahemünde, Blick über den Binnenhafen in Richtung Süden, der Hafen wird zeitweilig als Regattastrecke genutzt, Aufnahme Autor 04/2015

Abb. 9: Weichselhafen Brahemünde, Blick über den Außenhafen zur Weichsel hin, Aufnahme Autor 04/2015

Abb. 10: Weichselhafen Brahemünde, Beamtengebäude, erbaut 1879, Aufnahme Autor 04/2015

Abb. 11: Floßholzlager auf der Weichsel, um 1908, Quelle: Marchet

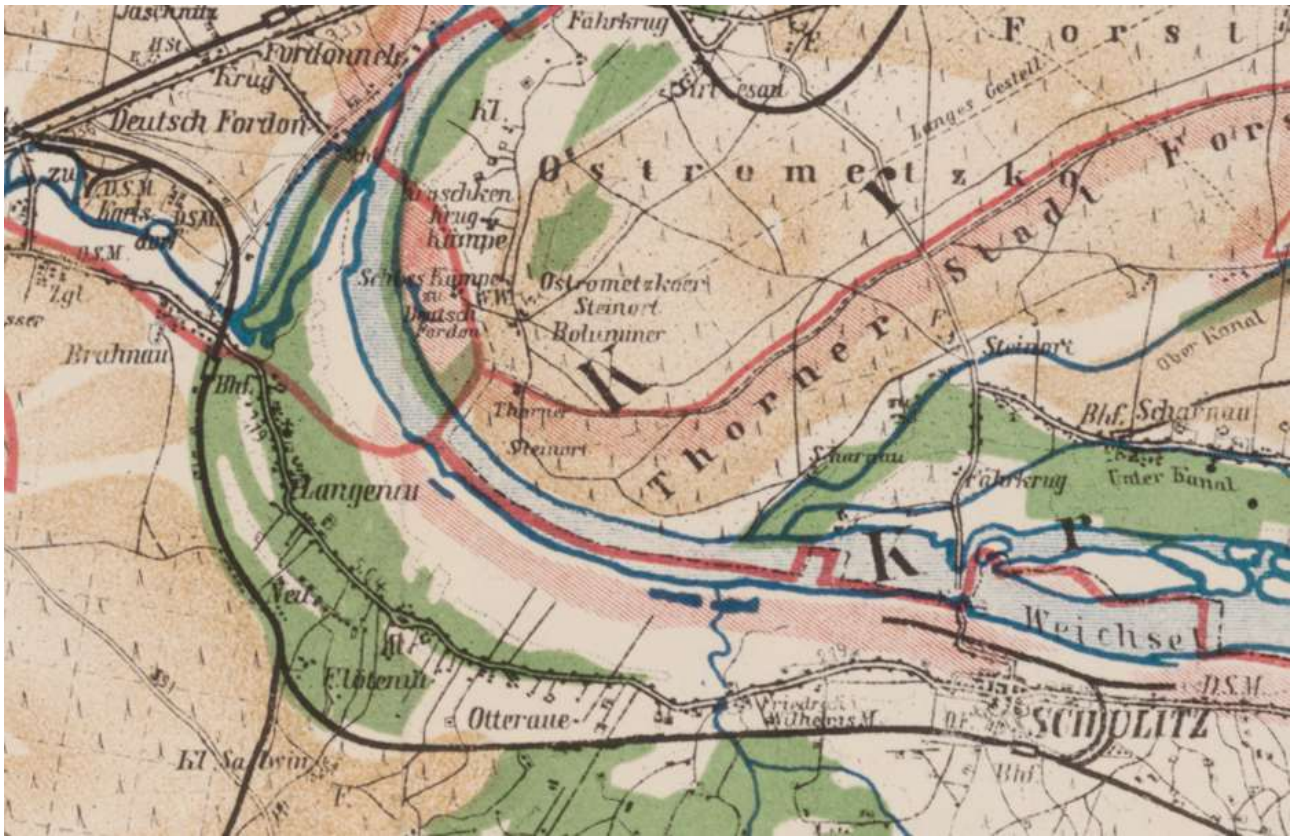

Abb. 12: Lage der einstweiligen Lagerstrecke für die Floßhölzer zwischen *„Ottorowo und Schulitz“*

Quelle: Karte der Stadt und des Landkreises Bromberg 1913

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/f/f1/Stadt-_und_Landkreis_Bromberg_1913.jpg

Bei dem in der Polizei-Verordnung vom 12. Mai 1866 erwähnten Ort Ottorowo handelt es sich offensichtlich entsprechend der vorliegenden Karte um Otteraue

Schulitz (poln. Solec Kujawski), Otteraue (poln. Otorowo)

Quellenangaben:

Jahresberichte der Handelskammern und kaufmännischen Korporationen des Preußischen Staates für 1870, Berlin 1871
(G/0284)

Kaiserliches Statistisches Amt: Statistik des Deutschen Reichs, Band XXXVI, Der Verkehr auf den Deutschen Wasserstraßen im Jahr 1877, Berlin 1879
(G/0391)

Polizeiverordnung betreffend die Holzflößerei auf der Weichsel und der Unterbrahe bis zum Bromberger Kanal, 12.Mai 1866
In: Außerordentliche Beilage zu Nr. 21 des Amtsblatts der Königlichen Regierung zu Bromberg
(G/0169)

Polizei-Verordnung für den Bromberger Kanal, 17.Mai 1859
In: Außerordentliche Beilage zu Nr. 24 des Amtsblattes der Königlichen Preußischen Regierung zu Bromberg pro 1859
(G/0415/002)

Wutzke, J. E.: Bemerkungen über den Bromberger Kanal, Königsberg 1832
In: Preussische Provinzial-Blätter, Band 7, herausgegeben vom Verein zur Rettung verwahrloster Kinder
G/0142)

Garbe, Heinrich: Der Weichselhafen Brahemünde und die Canalisirung der Unterbrahe
In: Zeitschrift für Bauwesen, Jahrgang XXXVIII, Berlin1888
(G/0154)

Roeper, Gustav: Denkschrift anlässlich des 50 jährigen Bestehens
der Firma Berliner Holz-Comptoir 1857-11. April -1907
(G/0403)

Minister der öffentlichen Arbeiten: Die Entwicklung der preußischen Wasserwege,
IX. Internationaler Schiffahrts-Congress, Düsseldorf 1902, Congressführer, Theil II
(G/0409)

Jacob, Karl: Sammlung der Binnenschiffahrts- und Flößerei-Verordnungen für die Weichsel u. Nogat, für deren Nebenflüsse und für die westpreußischen Küstengewässer und Häfen
(G/0421)

Schwabe, Hermann: Die Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, Berlin 1899
In: Verbands-Schriften No. XLIV, Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschiffahrt
(WS/0113)

Julius Marchet: Der Holzhandel Norddeutschlands, Leipzig und Wien 1908
(G/0108)

Geschichte eines Flößers am Ende des 19.Jahrhunderts, Auszug aus den Lebenserinnerungen „eines Flößers aus der Neumark“, * 11.01.1855 in Pollychen, † 14.04.1937 in Bralitz, unveröffentlicht
(E/0007)

Anmerkungen:

[1] Handelskammer Preußen 1870, S.14	G/0284
[2] Statistisches Amt 1877, S.12	G/0391
[3] Statistisches Amt 1877, S.12	G/0391
[4] Verordnung Flößerei Weichsel u. Unterbrahe 1866	G/0169
[5] Verordnung Bromberger Kanal 1859, §7, S.6f	G/0415/002
[6] Wutzke, S.347	G/0142
[7] Verordnung Flößerei Weichsel u. Unterbrahe 1866, §4, S.2	G/0169
[8] Garbe, S.211	G/0154
[9] Garbe, S.217	G/0154
[10] Garbe , S.218	G/0154
[11] Handelskammer Preußen 1870, S.14	G/0284
[12] Handelskammer Preußen 1870, S.43	G/0284
[13] Handelskammer Preußen 1870, S.43	G/0284
[14] Handelskammer Preußen 1870, S.551	G/0284
[15] Roeper, S.5	G/0403
[16] Flößer Neumark, S.60	E/0007
[17] Schiffahrts-Congress 1902, S.137	G/0409
[18] Garbe S.216	G/0154
[19] Garbe , S.217	G/0154
[20] Garbe , S.222ff	G/0154
[21] Garbe, S.226	G/0154
[22] Garbe , S.226	G/0154
[23] Garbe , S.235	G/0154
[24] Roeper, S.12	G/0403
[25] Garbe, S.218f	G/0154
[26] Jacob, S.223	G/0421
[27] Jacob, S.234	G/0421
[28] Jacob, S.235	G/0421
[29] Jacob, S.237	G/0421
[30] Jacob, S.221	G/0421
[31] Schwabe, S.97	WS/0113
[32] Marchet, S.35ff	G/0108

Thorn – ein zentraler Ort der Weichselflößerei

Inhaltsverzeichnis:

Vorwort
Kleiner Exkurs in die Geschichte Thorns
Thorn – Drehscheibe des Handels zwischen Russland und Deutschland
Einflüsse auf die Weichselflößerei
Die Wasserstraßen
Der Holzhafen – eine Chance für Thorn?
Die Flößer
Die Flöße und ihre Bauweise
Fazit
Anhang
Quellenangaben
Anmerkungen

Vorwort

Im 19. und bis in das 20. Jahrhundert hinein wechselten in Thorn riesige Mengen Holz den Eigentümer. Hier wickelten Verkäufer und Käufer ihre Geschäfte ab. Der größte Teil dieser Hölzer stammte aus Russland. Während der Floßsaison von April bis November hielten sich ständig hunderte Flößer in der Stadt auf und versorgten sich mit dem Nötigsten für die Fahrt. Mit dem Eigentumswechsel des Holzes war oft auch der Wechsel der Floßmannschaft verbunden. Für die aus Russland kommenden Flößer war meist hier die Reise beendet. Einige fuhren auf der Weichsel weiter abwärts bis nach Danzig. In Thorn lebten nicht nur kleine Gewerbetreibende von den Geschäften mit den Flößern. Während der Sommermonate verdienten zahlreiche Menschen aus Thorn und den umliegenden Dörfern ihren Lebensunterhalt mit der Flößerei. Große Hoffnungen setzte man auf einen Floßholzhafen bei Thorn. Wurden diese Hoffnungen erfüllt?

Kleiner Exkurs in die Geschichte Thorns

Thorn, das heutige Torun, wurde einst „Perle der Weichsel“ genannt. Ihre günstige Lage an der Weichsel und zugleich an wichtigen Handelswegen begünstigte schon im 13. Jahrhundert die Entwicklung der Stadt zu einem bedeutenden Handelsplatz. Seit 1280 war Thorn Mitglied der Hanse. Die Weichsel wurde zu einer wichtigen, wenn nicht gar zu der wichtigsten Verkehrsader Polens. Landwirtschaftliche Erzeugnisse, vor allem Getreide und Holz waren die dominierenden Güter, die den Weg zu den Häfen an der Ostseeküste nahmen. Stromaufwärts wurden Textilien, Wein, Fisch, Metalle, Pelze und Kolonialwaren verschifft. In einer Festschrift aus Anlass des 50-jährigen Bestehens der Handelskammer zu Thorn wird die bereits seit dem 14. Jahrhundert auf der Weichsel praktizierte Flößerei erwähnt, in der es heißt: *„Zum Transport des Holzes aus den polnischen, galizischen und russischen Wäldern hatte man schon früh sich der Flößerei auf der Weichsel bedient…“* [1]

Dem „goldenen Zeitalter“ folgte Anfang des 17. Jahrhunderts infolge kriegerischer Auseinandersetzungen Polens mit seinen nordischen Nachbarn der Niedergang der Region. Der Handel über die Weichsel ging erheblich zurück. Das Land erlebte eine schwere Krise, die in der Teilung Polens mündete. So gelangte Thorn 1793 unter die Herrschaft Preußens. Nach der dritten Teilung im Jahr 1795 existierte Polen als Staat nicht mehr. Die Großmächte Russland, Österreich und Preußen hatten das Land unter sich aufgeteilt. Eine kurze Renaissance erfuhr der polnische Staat während der Napoleonischen

Fremdherrschaft von 1807 bis 1815 als Herzogtum Warschau. Tatsächlich war dieses Herzogtum ein französischer Vasallenstaat. Nach der Niederlage Napoleons wurde im Ergebnis des Wiener Kongress 1815 die Monarchie in Polen wieder hergestellt. Es entstand das Königreich Polen dessen Territorium etwa dem des Herzogtums Warschau entsprach. Das Königreich Polen, auch Kongresspolen genannt, stand unter russischer Vorherrschaft.
Die Provinz Posen fiel 1815 wieder an Preußen. Damit gehörte auch Thorn, wie schon zwischen 1793und 1805, erneut zu Preußen. Das Königreich Polen wurde bereits 1830 wieder aufgelöst und an Russland angeschlossen. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich Thorn zu einem bedeutenden Verkehrsknotenpunkt. Hier trafen mehrere Eisenbahnlinien aufeinander. Das waren die Strecken Berlin-Alexandrowo, Insterburg-Posen und Danzig-Breslau. Thorn war jetzt Grenzstation und Sitz des Hauptzollamtes. Die Weichsel erreichte bei Schillno, nur wenige Kilometer stromaufwärts von Thorn gelegen, das preußische Staatsgebiet. Während der Zeit der polnischen Teilung, also in dem Zeitraum, den der vorliegende Beitrag behandelt, entsprang die Weichsel in Österreich, führte im mittleren Lauf durch Russland um anschließend oberhalb von Thorn das deutsche Staatsgebiet zu erreichen und bei Danzig in die Ostsee zu münden. (siehe Abb. 1) In einigen nach 1830 veröffentlichten Publikationen wird die deutsch-polnische Grenze erwähnt. Da Polen zu dieser Zeit als Staat nicht existierte, handelt es sich hier aus politischer Sicht um die deutsch-russische Grenze.
In der agrarisch geprägten Region um Thorn lebten seit jeher Menschen deutscher und polnischer Nationalität nebeneinander. Die Bevölkerung setzte sich vor dem Ersten Weltkrieg aus etwa einem Drittel Polen und zwei Dritteln Deutschen zusammen. Bei der Verteilung der Beschäftigten in der Landwirtschaft war das Verhältnis genau umgekehrt. [2] Deshalb liegt die Vermutung nahe, dass der Anteil der polnischen Flößer hier größer wie der deutschen war.

Thorn – Drehscheibe des Handels zwischen Russland und Deutschland

Thorn verdankte der Lage an wichtigen Verkehrswegen zu Lande und zu Wasser und in unmittelbarer Nähe der Grenze zu Russland seine exponierte Stellung im deutsch-russischen Handel. In Thorn hatte ein Hauptzollamt seinen Sitz. Hier waren alle erforderlichen Formalitäten des grenzüberschreitenden Handels zu erledigen. Im Warenverkehr zwischen beiden Ländern spielte die Weichsel eine herausragende Rolle. Auf dieser wichtigen Wasserstraße wurde aus Russland neben Getreide, Futtermitteln und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen vor allem Holz importiert. In der Gegenrichtung passierten Maschinenbauerzeugnisse, Baustoffe und Konsumgüter der verschiedensten Art die Grenze. Der Floßholzverkehr stellte bis in das 20. Jahrhundert hinein eine der hauptsächlichsten Verkehrsarten in den deutsch-russischen Handelsbeziehungen dar. [3] Deshalb ist es naheliegend, dass der Grenzstation Schillno und dem Hauptzollamt Thorn eine herausragende Funktion bei der Einfuhr des Holzes zukam. Das nach Deutschland eingeführte Floßholz wurde in Schillno zum Zweck der Verzollung vermessen, verzollt und vielfach anschließend in Thorn zum Verkauf angeboten.

Floßholzverkehr auf der Weichsel bei Thorn

Bei den importierten Hölzern handelte es sich hauptsächlich um Kiefern- und Eichenholz. Sie waren zu Traften verbunden. Traft ist die in Ostpreußen, an der Memet und im Weichselraum gebräuchliche Bezeichnung eines Floßverbandes. In verschiedenen Quellen sind die Anzahl der Traften, die bei Schillno die Grenze passierten recht genau festgehalten. Zwischen 1860 und 1911 weisen die vorliegenden Quellen jährlich zwischen 1100 und 2905 eingeführte Traften aus. (siehe Tabelle 1) Im Durchschnitt wurden in diesem Zeitraum etwa 1851 Traften pro Jahr in Schillno abgefertigt. Schwartz gibt die prozentuale Verteilung der Herkunftsregionen folgendermaßen an: [4]

Ostpreußen	1%
Polen (zu Russland gehörig)	40%

Russland	40%
Galizien	19%

Eine Besonderheit stellten die Transporte mit dem Ursprung in Ostpreußen dar. Sie nahmen den Weg erst von Deutschland nach Russland, gelangten dann über russische Flüsse und Kanäle zur Weichsel und wurden schließlich in Schillno wieder nach Deutschland eingeführt.
Die Anzahl der über die deutsch russische Grenze bei Schillno auf der Weichsel eingeführten Traften schwankt im betrachteten Zeitraum 1860 bis 1913 ganz erheblich. Die Ursachen dafür sind recht vielfältig.

Einflüsse auf die Weichselflößerei

Ganz entscheidend für die Intensität der Weichselflößerei war natürlich die aktuelle Marktsituation. Die Auswirkungen des Wechselspiels aus Angebot und Nachfrage spiegelten sich meist in den Importzahlen wider. Die Jahresberichte der Handelskammer zu Thorn beinhalten dazu ausführliche Informationen. Die allgemeine wirtschaftliche Lage und handelspolitische Entscheidungen beiderseits der Grenze hatten direkten Einfluss auf das Verhalten der Akteure am Markt und somit auf die Menge der importierten Hölzer.
Im betrachteten Zeitraum führten Russland und Deutschland zeitweilig einen regelrechten Zollkrieg gegeneinander, der das Handelsgeschehen sehr negativ beeinflusste. [5]
Auch politische Ereignisse blieben nicht ohne Folgen für den Warenverkehr. So erhoben sich 1863 polnische Aufständische gegen die russische Besatzungsmacht mit dem Ziel der Wiederherstellung der polnischen Souveränität. Sie besetzten Garnisonen und Zollämter an den Grenzen, um alle Zufahrtswege aus Russland abzuschirmen. Trotz einiger Erfolge wurde der Aufstand niedergeschlagen. In der Folge wurden sämtliche polnischen Sonderrechte aufgehoben, unter anderem erging ein Verbot der polnischen Sprache im offiziellen Verkehr. Es ist nur allzu verständlich, dass sich unter diesen Bedingungen der Handel nicht günstig entwickeln konnte. Dagegen hatten die Unruhen im Verlauf der russischen Revolution zwischen 1905 und 1907 kaum Einfluss auf den Holzimport nach Deutschland. [6]
Einen weiteren hemmenden Einfluss auf die Flößerei stellten die Maßnahmen gegen die Einschleppung von Seuchen nach Deutschland dar. Im 19. und bis Anfang des 20. Jahrhunderts waren die von Pest und Cholera ausgehenden Gefahren immer noch nicht gebannt. 1879 brach in Teilen Russlands die Pest aus. In den Jahren 1892, 1893 und 1905 breitete sich in Russland die Cholera aus. Die deutschen Behörden sahen sich deshalb gezwungen, zum Schutz gegen die Einschleppung dieser gefährlichen Seuchen besondere Vorkehrungen zu treffen. Da inzwischen längst bekannt war, dass sich die Seuchen bevorzugt über die Wasserwege ausbreiteten, wurden an den Grenzstationen, aber auch im Landesinneren spezielle Kontrollstellen eingerichtet. Hier hatten sich alle Schiffer und Flößer besonderen Untersuchungen zu unterziehen und bei positivem Befund in Quarantäne zu begeben. Neben den zu verzeichnenden Zeitverlusten aller Transporte infolge der Untersuchungen an den Kontrollstellen wurden die Flößer auch noch zur Beteiligung an den Kosten der staatlich angeordneten Visitationen herangezogen. 1893 waren als Ausgleich für die anfallenden Kosten 10 Mark je Flößer an den Fiskus zu entrichten. [7] Das hatte natürlich die Verteuerung der Floßholztransporte zur Folge.

Die verschiedensten Witterungserscheinungen wirkten sich teilweise ganz erheblich auf die Flößerei im Stromgebiet der Weichsel aus.
Die Ausgangsorte der Holztransporte in Russland und Galizien befanden sich in der zweiten Hälfe des 19. Jahrhunderts zu einem großen Teil weit entfernt von flößbaren Gewässern. Die Stämme mussten aus den Forsten mühsam zu den Ablagen gebracht werden. Diese Transporte fanden ausschließlich im Winter statt. Im unwegsamen Gelände standen dafür als einziges Transportmittel schwere, von Pferden gezogene Schlitten zur Verfügung. Vorteilhaft für die Zufuhr der Hölzer zu den Ablagen waren strenge

und schneereiche Winter. Fehlte der Schnee, war die Menge der im folgenden Frühjahr zu flößenden Hölzer relativ gering. Lang anhaltende Winter verkürzten die Floßsaison. Ein früher Wintereinbruch führte im schlimmsten Fall zum Einfrieren der Floßholztransporte, die noch relativ spät im Jahr die Ablagen verließen. Große Schneemengen hatten unter Umständen ein großes Frühjahrshochwasser zur Folge, was wiederum den Beginn der Floßsaison weit in das Frühjahr verlagerte. Fielen nur geringe Niederschläge waren meist niedrige Wasserstände auf den Flüssen zu verzeichnen. Besonders Niedrigwasser erschwerte das Fortkommen der Flöße und brachte die Flößerei zeitweilig völlig zum Erliegen. [8]

Die drei gravierendsten Erscheinungen waren sicher Hochwasser, Niedrigwasser und Eisgang. Diese behinderten die Flößerei erheblich und sind zu einem großen Teil für die Schwankungen der auf der Weichsel nach Deutschland eingeführten Holzmengen verantwortlich.

Im Zeitraum von 1879 bis 1913 berichtete die Handelskammer zu Thorn in mindestens acht Jahren über Behinderungen der Flößerei durch Hochwasser. Bei drohendem Hochwasser unterbrachen die Flöße ihre Fahrt. Sie wurden mittels Schricken, im Uferbereich auch mit Tauen gesichert. Anker waren im Stromgebiet der Weichsel nicht gebräuchlich. Trotz der Sicherungsmaßnahmen kam es immer wieder vor, dass sich Flöße losrissen, zerschlagen, oder von anderen Flöße mitrissen und durch diese schwer beschädigt wurden. Die dabei zu verzeichnenden Schäden für das Bergen und Neueinbinden der Hölzer waren beträchtlich. Sehr teuer wurde es in der Regel auch, wenn losgerissene Flöße auf Land gedrückt wurden und bei schnell ablaufendem Wasser trocken fielen. In diesem Fall blieb nichts weiter übrig, als den Verband zu lösen, die Stämme wieder ins Wasser zu bringen und neu zu verbinden. Man sollte nicht vergessen, dass das unter Umständen in der Wildnis, weit entfernt von der nächsten Siedlung, geschah.

Die Auswirkungen eines Hochwassers im September 1906 sind im Bericht der Handelskammer dokumentiert. *„Die Zufuhr russischer und galizischer Hölzer auf der Weichsel überstieg die schon sehr bedeutende Einfuhr des Jahres 1905 noch um etwa 200 Traften. Diese großen Holzmengen konnten natürlich, soweit sie nach Westen bestimmt waren, nur allmählich in den Brahnauer Hafen eingeschleust werden, und die Weichsel war daher von der Grenze bis zur Hafeneinfahrt stets mit Holz belegt, so daß die nach Danzig bestimmten Traften sich nur mühsam einen Weg hindurch bahnen konnten. Unter diesen Umständen war es kein Wunder, daß im September einige vom Hochwasser losgerissene Traften etwa 130 Traften mitrissen und großenteils zerschmetterten, wodurch dem Holzhandel, trotzdem der größte Teil der Hölzer geborgen werden konnte, ein Verlust von über 1 Million Mark entstand….“* [9] Im Bericht heißt es an anderer Stelle weiter: *„Durch das Hochwasser vom 19. September waren verschiedene Traften bei Schillno und Thorn fortgerissen und nach Schulitz zu weitergetrieben worden, wo sie große Holzmengen mitgerissen haben. Um die abgeschwommenen Hölzer zu bergen, waren alle verfügbaren Arbeitskräfte nach Schulitz gezogen worden. Da nun aber vor dem Hochwasser zwischen Schillno und der Korzenieckämpe* (ca. 8 km unterhalb von Thorn, d. Autor) *viele Traften am Ufer festgemacht worden waren, das Wasser aber schnell sank, entstand für diese Flöße die Gefahr des Auftrocknens, weshalb es nötig war, sie so schnell wie möglich vom Ufer wegzuziehen. Da die hierzu nötigen Arbeitskräfte nur in ganz ungenügender Zahl vorhanden waren, wandten wir uns auf Wunsch verschiedener Holzhändler und Holzspediteure an den Kommandeur des hiesigen Pionierbataillons, der auch bereitwilligst eine Anzahl Pioniere zur Verfügung stellte.“* [10]

Diese Bespiele zeigen in anschaulicher Weise, wie sowohl Hochwasser als auch in gleichem Maße das kurz darauf folgende Niedrigwasser erhebliche Gefahren für die Holztransporte auf der Weichsel bargen.

Noch häufiger wie Hochwasser beeinträchtigte Niedrigwasser auf der Weichsel und ihren Nebenflüssen die Flößerei. Niedrige Wasserstände hatten meist ein langsames Fortkommen und damit wesentlich längere Fahrzeiten zur Folge. Im Extremfall kam die Flößerei zeitweilig völlig zum Erliegen. Zum Beispiel waren die Flöße im Jahr 1898 bei Niedrigwasser auf dem Weg von Brest-Litowsk bis zur Weichsel 4 bis 5

Monate unterwegs. Normalerweise wurde diese Strecke, von der Muchawez-Mündung, weiter über den Bug und Narew bis zur Mündung des Narew in die Weichsel in 3 bis 4 Wochen zurückgelegt. [11]
Besonders eindrucksvoll sind die Schilderungen eines jungen Flößers aus der Neumark, der um 1880 für einen Floßholztransport des Berliner Holzkontors nach Danzig als Floßführer verantwortlich zeichnete. Die Berliner Firma hatte das Holz zu einem fest vereinbarten Liefertermin nach Danzig verkauft. Das Holz stammte aus der Gegend nördlich des Pripjet, etwas südwestlich von Minsk gelegen. Die Route führte hier durch die Sümpfe von Pinsk, dem größten europäischen Sumpfgebiet. Wochenlang währte die Fahrt durch eine fast menschenleere Gegend. Unter anderem verlief der Weg über den Pripjet. Auf diesem Fluss musste drei Wochen lang stromaufwärts getreidelt werden. Bei Brest-Litowsk war endlich der Bug erreicht. Inzwischen dauerte die Reise bereits vier Monate. Die Fahrt begann mit einer polnischen Mannschaft. Nachdem die Hölzer unterwegs zu einem neuen, dem Fluss angepassten Verband zusammengefügt waren, traten die Polen den Rückweg an und die Fahrt wurde mit russischen Flößern fortgesetzt. Der Bug führte in diesem Jahr sehr wenig Wasser. Benötigt wurden für die starken Stämme 24 Zoll Wassertiefe, vorhanden waren stellenweise nur 12 Zoll. Man versuchte, mit Hilfe eines kurzfristig angefertigten, pflugähnlichen Gerätes die Untiefen zu passieren. Im Bericht des jungen Traftenführers heißt es: *„Wenn nun eine flache Stelle kam. so wurden die Leute zusammengenommen und mit dem Ding nach beiden Seiten der Sand weggeschleppt, bis das Holz wieder schwamm. Das ging natürlich nur sehr langsam und hinter uns sammelte sich immer mehr Holz an…Wir berichteten nach Bromberg: es geht nicht mehr. Die Russen wollten auch den Pflug nicht mehr ziehen. Dann gabs mal wieder Schnaps und es ging wieder einen Tag. Dann wollten sie Zulage, d.h. ihr Wochenzehrgeld verbessert haben. Da wurde ihr denn ein ½ Rubel bewilligt. Am nächsten Tag sollte es dann ein ganzer sein…. Unsere Telegramme: Kommen nicht mehr weiter, müssen anstellen - gingen alle Tage…. Eines Tages ist dann auch ein Herr aus Berlin da. „Und wenn sie das Holz auf Rubel rollen. Wir haben Lieferfrist und das Holz muss da sein“ - Ja, Wasser, Wasser! Wir haben 12 Zoll und brauchen 24…. Es kam also zum Anstellen, die russischen Leute wurden entlassen, die Deutschen blieben vorläufig zur Bewachung. Wir waren knapp 2 Meilen von Brest-Litowsk in 14 Tagen geschwommen….Da aber immer doch keine Aussicht auf Wasser war, suchten wir uns schon einen Winterstandplatz aus. Eine halbe Meile abwärts war ein See. Da machten wir uns den Plan: Wir bauen dort vom Strom her einen Zugang und stellen das Holz dort ein…“* [12] Dieser Transport des Berliner Holzkontors hatte nicht die geringste Chance, vor Beginn des Winters sein Ziel zu erreichen. Nun waren Ideen der Floßbesatzung gefragt, das Holz so zu sichern, das es im Frühjahr ohne große Verluste seinem Bestimmungsort zugeführt werden konnte. Der finanzielle Schaden ließ sich ohnehin nicht mehr vermeiden.
Im Bericht der Handelskammer des Jahres 1886 ist ein ähnlicher Fall dokumentiert: *„…Es war nämlich auf der Weichsel und auf allen Nebenflüssen, namentlich auf dem Bug, ein ungewöhnlich niedriger Wasserstand eingetreten, welcher das Vorwärtskommen der Flöße in hohem Grade hemmte. Als auch bis zum September eine Aenderung in den Wasserverhältnissen nicht eingetreten war und die Wahrscheinlichkeit mit jedem Tage wuchs, daß der größere Theil der unterwegs befindlichen Transporte überhaupt nicht mehr ans Ziel gelangen werde, entwickelte sich in dem am Markt befindlichen Material ein recht lebhaftes Geschäft…..Es sind ungefähr 300 Traften unterwegs geblieben, deren Herkunft* (Ankunft in Thorn, d. Autor) *erst im nächsten Frühjahr zu erwarten ist. Nicht immer gelingt es den Flößen eine vor Eisgefahren geschützte Stelle zu finden; allzuhäufig kann das Holz nur dadurch geborgen werden, daß es aus dem Wasser gezogen und auf höher gelegenen Ufern aufgestapelt wird, um im Frühjahr wieder ins Wasser geschafft und neu verbunden zu werden. Daß eine derartige Ueberwinterung den Inhabern der Hölzer erhebliche Kosten verursacht, liegt auf der Hand…“* [13]
Besondere Probleme bereitete Niedrigwasser im Herbst zum nahenden Ende der Floßsaison. Dann war es schwierig, eine Entscheidung entweder zum Überwintern oder zum weiteren Warten auf günstiges Fahrwasser vor dem Einbruch des Winters zu treffen. Überwintern auf offener Strecke war zwangsläufig

mit hohen finanziellen Verlusten verbunden. Das Holz durfte keinesfalls im Wasser bleiben und einfrieren. Die Gefahr, dass die Flöße dann im Frühjahr bei einsetzendem Eisgang schwer beschädigt wurden war viel zu groß. Deshalb musste das Holz angelandet und im Frühjahr neu verbunden werden. Diese Arbeit, weit entfernt von einer Ablage, stellte einen Aufwand dar, der nicht kalkuliert war. Genauso gefährlich war es, zu versuchen vor dem Beginn des Winters noch das Ziel oder zumindest einen sicheren Hafen zu erreichen. Schlimmstenfalls war damit zu rechnen, dass die Flöße mitten im Strom einfroren. Wenn dieser Fall eintrat, war es ziemlich schwierig, das Holz sicher an Land zu bringen. So wurde berichtet, dass im Spätherbst des Jahres 1906 erheblich mehr Traften, wie normalerweise üblich, an der Grenzstation in Schillno ankamen. Viele Holzhändler hatten die Befürchtung, den Brahnauer Hafen vor Beginn des Winters nicht zu erreichen und suchten schon auf der russischen Seite sichere Überwinterungsplätze auf. Im Bericht der Handelskammer heißt es dazu: *„Diese Befürchtungen erwiesen sich als sehr gerechtfertigt, denn in der Tat wurden hier* (in Thorn, der Autor) *8 und in Schulitz 14 Traften vom Eisgange überrascht und froren ein. Die Bergung dieser Hölzer erheischte sehr große materielle Opfer. Die Ursache des Einfrierens ist darin zu suchen, daß der Winter dieses Mal früher und stärker auftrat, als in den vergangenen Jahren…“* [14]

Die Wasserstraßen

In den vorliegenden Betrachtungen fanden die Wasserwege bisher keine Berücksichtigung, obwohl ohne sie Flößerei nicht möglich ist. Wie sah es nun auf der Weichsel und ihren Nebenflüssen aus?
Das Einzugsgebiet der Weichsel umfasst insgesamt eine Fläche von 194.424 km². Bereits im 19. Jahrhundert war Thorn über die Nebenflüsse der Weichsel und einige Kanäle mit mehreren Stromgebieten verbunden - mit dem Dnepr im Südosten, der Memel im Nordosten und der Oder im Westen. Von den Nebenflüssen sollen hier nur der rechtsseitig bei Warschau einmündende Wieprz, der rechtsseitige Nebenfluss Narew, der mit dem Bober und Bug verbunden ist sowie die Drewenz genannt werden.
Die Weichsel, wie auch viele ihrer Nebenflüsse führte in der Regel reichlich Wasser. Ihre Tiefe war jedoch sehr gering. Besonders die Nebenflüsse mäanderten sehr stark und bildeten zahlreiche Nebenarme. Steinmann gibt 1866 die Breite der Weichsel im Raum Thorn im Mittel mit 3000 Fuß (ca. 940m) an. [15] Der Strom bildete hier zahlreiche sogenannte Kämpen. Diese entstanden durch Ablagerungen von Partikeln aus Sand, Gestein und Schlamm und befanden sich in einem kontinuierlichen Vorgang aus Transport und Ablagerung. Ihre Lage im Strom änderte sich fortwährend. Steinmann nennt auch die sich aus dem Zustand der Weichsel ergebenden Hemmnisse für die Schifffahrt und Flößerei. Demnach waren die Ufer des Stroms ständig von Erosion bedroht. Starke Strömung, Eisgang und Hochwasser führten häufig zu Uferabbrüchen, die dann wiederum eine Verringerung der Fahrwassertiefe zur Folge hatten. Bereits seit 1829 wurden auf deutscher Seite Planungen, die die Schaffung einer festen Uferlinie mit genügend großen Radien und die Begrenzung der Strombreite auf 100 Ruthen (ca. 377m) zum Ziel hatten, realisiert. Durch diese Maßnahmen vergrößerte sich die Strömungsgeschwindigkeit und die Bildung von Sandbänken mitten im Strom wurde verhindert. Die Gewährleistung einer Fahrwassertiefe von 6 Fuß (1,88m) war damit erreicht. [16] Eine Abhandlung über die Strom- und Kanalschifffahrt in Deutschland im Jahr 1871 sah Fahrwassertiefen von 4 bis 6 Fuß (1,25 bis 1,88m) als ausreichend an, wenn diese während des größten Teils des Jahres vorhanden sind. [17]
Die Stromregulierungsmaßnahmen der Weichsel kamen bis 1866 jedoch nur auf der Stromstrecke von Thorn stromabwärts zur Ausführung. Oberhalb der Stadt bis zur Grenze und vor allem auf russischer Seite war der Strom noch völlig unreguliert.
Eine Publikation anlässlich des III. Internationalen Binnenschifffahrts-Kongresses 1888 in Frankfurt/Main beschäftigte sich unter anderem auch mit der Weichsel. Zur Regulierung unterhalb der Landesgrenze heißt es hier: *„ Bis zum Jahr 1880 war auf der Strecke zwischen Landesgrenze und der Einmündung der*

Drewenz (Die Drewenz mündet auf deutscher Seite zwischen Schilno und Thorn in die Weichsel. d. Autor) *die Stromregulierung noch nicht in Angriff genommen, weil an der oberhalb anschließenden, in Polen liegende Stromstrecke, die sich in nahezu vollständig verwildertem Zustand befand, seitens der russischen Behörden für eine Verbesserung der Stromverhältnisse kaum etwas geschah und daher ein Ausbau der in Preussen liegenden Strecke von wenig Nutzen für die Schiffahrt zu sein schien. Die schiffahrtreibende Bevölkerung aber, veranlasst durch die guten Erfolge, welche eine Stromregulierung inzwischen in den unteren Strecken herbeigeführt hatte, richtete wiederholt an die Regierung Gesuche, auch hier eine Verbesserung der Wasserstrasse anzubahnen…"* [18] Die Regulierungsmaßnahmen hatten die Verbesserung der Fahrwassertiefe auf 1,5m zur Folge während vorher nur 0,6m zur Verfügung standen.

Auch Marchet beklagt in seinem 1908 erschienen Werk „Der Holzhandel Norddeutschlands" die Behinderung der Flößerei durch den mangelhaften Zustand der Wasserstraßen: *„Der Holztransport auf der Weichsel, insbesonders jener von Eiche, wird durch die zunehmende Verwilderung der Weichsel in Galizien und Russland zwar immer mehr erschwert, aber der Wasserstand ist für die Flößerei noch ziemlich ausreichend. In Galizien liegen die Verhältnisse noch günstiger wie in Rußland. Die durchgreifende Regulierung der Weichsel in Preußen wird dadurch freilich teilweise resultatlos…..Die Zustände am Bug lassen ebenfalls sehr viel zu wünschen übrig. Die Hochwässer dieses Flusses sind auch für die Weichselflößerei gefährlich, da die Flöße infolge des Mangels an Häfen und Zufluchtsorten frei auf der Weichsel liegen……bei den jetzigen Zuständen kommt das Eichenholz nur selten in einem Jahr bis nach Schilno an der deutschen Grenze"* [19]

Wegen des unbefriedigenden Zustands führten die zuständigen Behörden in Danzig und Thorn Verhandlungen mit dem russischen Verkehrsminister, die den Ausbau der russischen Weichsel zum Inhalt hatten. Die russische Seite bekundete ihr Interesse, Abhilfe schaffen zu wollen, jedoch wurden außer umfangreichen Protokollen keine nennenswerten Ergebnisse erzielt. [20]

Insgesamt gesehen waren also die Bedingungen, unter denen die Weichselflößerei stattfand äußerst ungünstig. Der Zustand der Wasserwege ließ sehr zu wünschen übrig. Hinzukamen kamen die aus verschiedenen äußeren Umständen herrührenden Gefahren für die Holztransporte und Flößer. Des Weiteren bestimmten auch die organisatorischen Abläufe auf dem Wasser den Fortgang der Flößerei.

Im Folgenden soll hier dargestellt werden, wie die Floßholztransporte von der deutsch-russischen Grenze weiter abliefen. Für alle in Schillno ankommenden Floßholztransporte war die Vermessung der Hölzer zum Zweck der Verzollung obligatorisch. Das an der Grenzstation nach Deutschland eingeführte Holz wurde unterschieden in verkauftes und unverkauftes Holz. Unverkauftes Holz wurde meist von russischen Importeuren nach Deutschland eingeführt ohne dass ein bestimmter Kunde oder ein bestimmtes Ziel feststanden. Dieses Holz wurde in der Regel auf dem Markt in Thorn zum Kauf angeboten. Standen hingegen Ziel und/oder Kunde fest, konnte nach Erledigung der Zollformalitäten ein längerer Aufenthalt in Thorn entfallen. Vielfach wurde jedoch in Thorn die Floßbesatzung ausgetauscht, so dass die Reise hier trotzdem unterbrochen wurde.

In Russland war es überwiegend üblich, das Holz „auf dem Stamm" zu verkaufen. Der Eigentümer, also der Käufer des Holzes war in diesem Fall für das Fällen der Bäume und den Abtransport zu den Ablagen zuständig. Einige große deutsche Holzhandelsgesellschaften hatten ausgedehnte Forstflächen aufgekauft und führten das „verkaufte" Holz direkt, ohne Zwischenhändler ein und ließen es in ihren Werken verarbeiten. Eine dieser Firmen war zum Bespiel die Berliner Holz-Kontor Aktiengesellschaft, ehemals Berliner Holz-Comptoir.

Das unverkaufte Holz wurde in Thorn angestellt. Die Importeure versuchten hier, zu möglichst günstigen Preisen zu verkaufen. Vor dem Verkauf stellten die Beamten eines, nach Tilsiter Vorbild eingerichteten Holzmessamtes, die Maße jedes einzelnen Stammes fest und prüften seine Qualität. Die Handelskammern zu Berlin, Frankfurt a. d. Oder, Graudenz und Thorn sowie die Kaumannschaften zu

Danzig und Elbing hatten sich ein gemeinsames Regelwerk geschaffen, nach welchem die Hölzer in Thorn zu vermessen waren. Das Holzmessamt diente der Vermeidung von späteren Streitigkeiten zwischen Verkäufern und Käufern.
Franz Pierberg, selbst als Vermesser in Thorn beschäftigt, berichtet über die Abläufe beim Vermessen. Die Vermesser arbeiteten in Vierergruppen zusammen, die aus einem Anleger, einem Ausrufer für die Länge jedes einzelnen Stammes, einem Mann, der den Umfang in Stammmitte mittels Kette feststellte und einem Schreiber. Da die Stämme eng aneinander lagen, musste mit *„Eisen beschlagenen Hebebäumen Platz für die Kette geschaffen werden.“* [21]
Die potentiellen Käufer der Hölzer waren entweder an der Weichsel oder im dem Westen des Landes zu finden. Der Bedarf der Sägewerke in und um Thorn war relativ gering. An der Weichsel war Danzig neben Thorn ein weiterer wichtiger Holzhandelsplatz. Der Anteil des Holzes, das die deutsch-russische Grenze auf der Weichsel passierte und nach Danzig transportiert wurde, gibt Marchet folgendermaßen an: [22]

1904	13,8%
1905	28,1%
1906	23,3%

Der größere Teil des Holzes verließ an der Brahemündung die Weichsel, ging durch den Hafen an der Brahemündung, die Brahe stromaufwärts bis nach Bromberg und weiter durch den Bromberger Kanal, über die Netze und Warthe zur Oder.
Die Ziele dieser Transporte waren die untere Brahe bei Bromberg, Stettin, Oderberg und Berlin. An der Brahemündung stand seit 1879 ein sicherer Holzhafen mit einer Fläche von anfangs 50 Hektar, später erweitert auf 90 Hektar, zur Verfügung. Hier hatte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine leistungsfähige Sägeindustrie entwickelt. Der Hafen an der Brahemündung erscheint in verschiedenen Quellen auch unter dem Namen Brahnau oder Brahemünde.
Waren die Preise auf dem Markt schlecht, versuchte man in der Hoffnung auf ein besseres Geschäft den Aufenthalt in Thorn so lange wie möglich hinauszuzögern. Das war jedoch nicht ganz ungefährlich. Die Flöße lagen schließlich auf dem offenen Strom und durften von der Besatzung nicht verlassen werden. Die Flößer mussten während des Abwartens weiter bezahlt werden. Im Fall eines plötzlich einsetzenden Hochwassers war es schwierig, einen sicheren Liegeplatz zu finden. Der nächste Hafen war weit entfernt und die Einfahrt in den Hafen eine langwierige Angelegenheit, da die Hafenschleuse in Brahnau passiert werden musste und die Reihe der auf die Einfahrt Wartenden sehr lang war. Oft stauten sich die Flöße auf der etwa vierzig Kilometer langen Strecke zwischen Thorn und der Brahemündung. Dadurch wurden natürlich die Schifffahrt und auf dem Weg nach Danzig befindliche Flöße behindert. Das Schleusen von der Weichsel in den Hafen war nicht nur sehr zeitaufwendig sondern auch mit Kosten verbunden. Wer zum Schutz vor drohenden Gefahren seinen Transport in den Hafen Brahnau geschleust hatte, war praktisch gezwungen, die Fahrt nach Westen fortzusetzen. Den Hafen wieder zur Weichsel hin zu verlassen und weiter stromabwärts nach Danzig zu fahren, war sehr umständlich, teuer und eigentlich keine praktikable Lösung. Deshalb bemühten sich die Spediteure, ihre Transporte in Thorn so lange stehen zu lassen, bis sich der Verkauf zu einem Ziel mit lohnender Vergütung ergab. Die Option der Fahrt entweder nach Danzig oder nach Westen sollte so lange wie möglich offengehalten werden. (siehe Abb. 2)
Die Bedingungen für Schifffahrt und Flößerei auf der Weichsel waren zum Ende des 19. Jahrhunderts kompliziert und bargen vielerlei Gefahren. In Thorn gab es bereits einen Winterhafen. Dieser war inzwischen zu klein und nur Schiffen vorbehalten. 1881 wurde die Ausführung eines Projekts zur Erweiterung des Winterhafens in Aussicht gestellt. In diesem Zusammenhang richtete die Handelskammer ein Gesuch an den Regierungspräsidenten *„dahin zu wirken, daß bei der Erweiterung*

des Winterhafens gleich darauf Rücksicht genommen werde, daß in Zukunft mit dem Hafen für Kähne ein Nebenhafen für Holztraften in Verbindung gebracht werden könne."
Weiter wurde ausgeführt *„daß die Terrainverhältnisse für den Nebenhafen sehr günstig gelegen seien, da hierzu der todte Weichselarm benutzt werden könnte, der sich hinter dem jetzigen Hafen hinzieht, und die Stadt Thorn sich als Eigenthümerin dieses Terrains verpflichtet habe, dasselbe unentgeltlich herzugeben. Außerdem hoben wir hervor, daß Thorn der eigentliche Stapel- und Handelsplatz für die auf der Weichsel herabkommenden Hölzer sei…."* [23]
Der erweiterte Winterhafen wurde gebaut und stand seit dem Winter 1882/1883 der Schifffahrt zur Verfügung, das Gesuch aus dem Jahr 1881 blieb seitens des Regierungspräsidiums unbeantwortet.
1883 wurde in Erwartung höherer Zölle weitaus mehr Holz, wie normalerweise üblich, importiert. Da der Reichstag der Erhöhung der Zölle nicht zustimmte, war das Angebot in diesem Jahr erheblich größer wie die Nachfrage. Das Holzgeschäft verlief nun äußerst schleppend und die Flöße stauten sich auf der Weichsel in bisher nie dagewesener Länge. Dazu wieder der Bericht der Handelskammer:
„... Zahlreiche Rundholztransporte standen hier auf der Weichsel wochenlang und fanden keine Käufer. Des langen Wartens müde, gingen die Transporte in den Hafen bei Brahnau. Dieser war bald überfüllt und was nachkam mußte vor demselben angestellt werden. Immer mehr rückte heran und schließlich war die ganze Uferstrecke von Brahnau aufwärts bis zu den Katharinchenbergen (1 ½ Meile unterhalb Thorn) von Holz besetzt. Die Gefahren, welche eine solche Anstellung auf offener Weichsel in sich schließt, ferner die damit verknüpften namhaften Kosten bewogen nunmehr die Inhaber ihre Waaren selbst zu gedrückten Preisen loszuschlagen…." [24]
In den folgenden Jahren waren immer wieder Schäden an den zwischen Thorn und Schulitz lagernden Traften zu verzeichnen. Die nach Westen gehenden Flöße warteten zum Teil wochenlang auf der Weichsel bevor sie in den Hafen Brahnau schleusen konnten. Dieser Hafen war zwar großzügig projektiert, jedoch erwies sich die Hafenschleuse als zeitraubendes Hindernis. Hinzu kam noch, dass ein großer Teil der Transporte, die in den Hafen schleusten anschließend auch den Bromberger Kanal passierte. Dieser, im 18. Jahrhundert angelegte Kanal mit zehn relativ kleinen Schleusen, war dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen. Die Folge waren die beschriebenen Staus der Flöße auf der Weichsel. Dazu wieder der Bericht aus dem Jahr 1888 der Handelskammer Thorn*: „Der Hafen in Brahnau, den alles nach Westen gehende Holz passieren muß, war bald gefüllt und spätere Transporte mußten außerhalb desselben bleiben, bis wieder Raum geschafft war; das Hinausschleusen, obgleich Tag und Nacht betrieben, geht naturgemäß nur langsam vor sich und so haben Transporte bis sechs Wochen auf der Weichsel gelegen, bevor sie in den Hafen gelangen konnten…"* [25] Die Forderung nach einem sicheren Holzhafen wurde nun immer lauter. Als bevorzugter Standort eines Hafens kam Thorn auf Grund seiner Lager in Grenznähe, Sitz des Zollamtes und etablierter Holzhandelsplatz in Frage. 1889 begannen in Thorn erste Vorarbeiten für ein Hafenprojekt. Man hoffte auf entgegenkommendes Verhalten der Behörden gegenüber dem Vorhaben. In diesem Jahr waren die Staus der Floßholztransporte, die auf die Einfahrt in den Brahnauer hafen noch erheblich größer. Die Wartezeiten auf der Weichsel stiegen auf zwei bis drei Monate an. [26] Diese Zeit bedeutete nicht nur die Verlängerung der Fahrzeit. Das Holz war unter Umständen zwei bis drei Monate länger den Gefahren des offenen Stroms ausgesetzt. Inzwischen lagerten zwischen Thorn und Schulitz im Juni 1890 etwa 200.000 Stämme. [27] Es wurde immer deutlicher, dass ein Holzhafen dringend benötigt wird. Dazu die Handelskammer zu Thorn: *„Die Nothwendigkeit eines solchen Hafens macht sich in jedem Jahre fühlbarer; schon an anderer Stelle hoben wir hervor, daß auch im Berichtsjahre wieder große Mengen Hölzer auf der Weichsel haben liegen müssen, weil der Brahnauer Hafen überfüllt war. Welche weiteren Vortheile ein Holzhafen gerade in Nähe unserer Stadt für den Holzhandel haben würde, haben wir bereits wiederholt erwähnt. Hier treffen Käufer und Verkäufer seit Jahren in erheblicher Anzahl zusammen; eine im Thorner Hafen liegende Traft kann nach verschiedenen Wasserstraßen verflößt werden, während*

solche im Brahnauer Hafen liegenden z. B. nach Danzig nur schwer geschafft werden können, weil das Ausschleusen, um weichselabwärts zu schwimmen, mit nicht unerheblichen Kosten verknüpft ist. Wir sind mit den hiesigen städtischen Behörden in Verhandlung getreten wegen Hergabe eines geeigneten Terrains zur Anlage eines Hafens und haben bei der städtischen Körperschaft ein freundliches Entgegenkommen gefunden." [28] 1892 lag ein erstes Projekt für die Anlage eines Holzhafens bei Thorn am rechten Weichselufer vor. Dieses wurde jedoch von den zuständigen Ministerien abgelehnt, da hier das erforderliche Hochwasserprofil der Weichsel nicht eingehalten war. Daraufhin wurde weiter stromabwärts ein zweites Projekt vorbereitet. 1895 erklärten sich die beteiligten Ministerien und die Strombauverwaltung mit diesem Standort einverstanden. Im November 1897 lag die Baugenehmigung vor. Damit war die Finanzierung des Hafens aber noch lange nicht gesichert. Die Handelskammer bemerkt dazu: *„Wir erwähnten schon früher, daß das Projekt des Holzhafens in Regierungskreisen eine sehr wohlwollende Würdigung gefunden hat, daß es sogar im strombaufiskalischen Interesse als erwünscht bezeichnet wird. Es steht daher zu hoffen, daß auch der Staat in irgend welcher Form eine Beihülfe zum Bau des Hafens leisten wird. Schifffahrt, Flößerei, Holzhandel und Holzindustrie, Uferbesitzer, Strombaufiskus, alle sind an diesem Werke interessirt. Die Handelskammer wird es sich angelegen sein lassen, mit allen Kräften auf eine baldige Finanzirung hinzuwirken, damit diese für Handel und Industrie Thorns so wichtige Anlage noch vor Ablauf dieses Jahrhunderts in Angriff genommen werden kann."* [29] Die Planung des Hafens umfasste eine Gesamtfläche von 182 Hektar. Die Bausumme war mit 5.426.500 Mark [30] kalkuliert. Auch 1899 war die Finanzierung noch nicht gesichert. Dazu eine Äußerung der Handelskammer: *„Das Projekt unseres Holzhafens ist leider seiner Ausführung auch nicht wesentlich näher gerückt. Es hat sich zwar hier eine Gesellschaft zur Förderung des Holzhafenbaus gebildet, doch war ihre Aktionsfähigkeit gehemmt, da die Staatsregierung sich bis jetzt noch darüber nicht schlüssig gemacht hat, mit welchem Betrage sie sich an den Herstellungskosten betheiligen will. Die bedeutenden Hochwasserschäden, welche die bei Thorn auf freiem Strom umherliegenden Traften im Vorjahr erlitten und die sich auf einige Hunderttausend Mark beliefen, haben deutlich gezeigt, daß die schleunige Herstellung eines Sicherheitshafens durchaus nothwendig ist…"* [31]
Die fortschreitende Regulierung der Weichsel brachte der Flößerei nicht nur Vorteile. Die jetzt über weite Strecken hergestellte feste Uferlinie hatte eine deutlich stärkere Strömung zur Folge. Untiefen, die früher zum Festlegen der Flöße genutzt wurden, verschwanden, der Einsatz der Schricken war an vielen Stellen nicht mehr möglich. Buhnen und andere wasserbautechnische Anlagen erschwerten das Anlegen der Flöße. Einerseits machte die Stromregulierung längeres Festliegen der Flöße im Strom noch gefahrvoller, andererseits stellten die Flöße eine Gefahr für die neu angelegten Buhnen dar. Angesichts der 1899 zu verzeichnenden Hochwasserschäden fordert die Handelskammer von der Regierung eine schnelle Entscheidung zur Beteiligung des Staates an den Kosten des Holzhafens und verweist dabei auf die zweite Denkschrift über die Anlage eines Holzhafens bei Thorn vom 17. September 1898.
Während man noch um die Finanzierung des Thorner Holzhafens rang, wurde 1899 ein konkurrierendes Projekt für einen Hafen in der Nähe von Schulitz unterbreitet. Dieser würde sich näher an Brahnau und Bromberg befinden, wo schon eine leistungsfähige Sägeindustrie existierte. 1899 traten für den Brahnauer Hafen neue Hafentarife in Kraft. Seitdem war dieser Hafen größtenteils mit dem Holz der anliegenden Sägewerke gefüllt. Der Schulitzer Hafen könnte dann den nach Westen gehenden Transporten zur Verfügung stehen, argumentierten die Befürworter des neuen Projekts. Befände sich der Hafen weiter stromaufwärts, also bei Thorn, würde das lange Warten auf dem Strom vor der Einfahrt in den Brahnauer Hafen weiter erforderlich sein. [32]
Die Danziger Kaufmannschaft erteilte diesem Ansinnen eine recht eindeutige Abfuhr: *„Von einer größern Anzahl von Interessenten ist bei der Königlichen Staatsregierung beantragt worden, statt des bei Thorn projektirten Holzhafens einen solchen Hafen 15 km stromabwärts auf dem linken Weichselufer auf dem Gelände von Weichselhof und Grätz anzulegen. Wir haben uns, von dem Herrn Regierungs-Präsidenten*

zur Aeußerung über diesen Antrag aufgefordert, unter dem 10. September 1900 dafür ausgesprochen, daß, falls zwischen Thorn und Brahemünde ein Holzhafen gebaut werden soll, der Hafen in die Nähe von Thorn gelegt werde, und zwar in erster Reihe deshalb, weil der fragliche Hafen für uns vornehmlich als Nothhafen bei Hochwasser und Eisgang in Betracht kommt. In dieser Hinsicht ist die günstigste Stelle für ihn die möglichste Nähe der Grenze und der Zollabfertigungsstelle. Es ist von großer Wichtigkeit, ob die von Rußland kommenden Traften sogleich nach dem Ueberschreiten der Grenze bei Thorn, wo sie an sich zum Zwecke der zollamtlichen Revision längeren Aufenhalt nehmen müssen, oder erst 15 km weiter unterhalb den gesuchten Schutz finden. Des Weiteren kommt in Betracht, daß Thorn für den Handel mit dem wichtigsten Artikel „kiefernes Rundholz" schon jetzt Centralpunkt an der oberen Weichsel ist. Dort treffen die betheiligten Händler und Industriellen zum Abschluß von Geschäften zusammen, und es liegt auf der Hand, welche bedeutende Unterstützung dieser Handelsverkehr durch einen in der Nähe befindlichen Schutz- und Handelshafen erfahren muß…." [33]

Offensichtlich setzte sich In dieser Konkurrenzsituation die Thorner Seite mit den besseren Argumenten durch. Der Staat stellte seine Beteiligung in Höhe von 1,5 Millionen Mark in Aussicht, ohne jedoch eine verbindliche Zusage zu machen. [34] Erst 1902 war die Beteiligung des Staates am Hafenbau gesichert. Das erhoffte Engagement privater Investoren blieb jedoch aus. Nur durch die mutige Übernahme des gesamten fehlenden Aktienkapitals durch die Stadt Thorn wurde das Bauvorhaben vor dem Scheitern bewahrt. [35] Die Ausführung des Projekts übernahm die Thorner Holzhafen-Aktiengesellschaft. Nachdem die Bauarbeiten 1905 begannen, fanden die fast dreißig Jahre währenden Bemühungen zum Bau eines Holzhafens bei Thorn am 5. Oktober 1909 mit der feierlichen Einweihungsfeier ihren Abschluss. Damit stand den Flößen nun ein sicherer Liegeplatz am rechten Weichselufer zur Verfügung. (siehe Abb.3) Das Hafenbecken erstreckte sich über rund 1850 Meter in der Länge und maximal 350 Meter in der Breite. Einschließlich des zum Hafenbecken führenden Kanals stand somit eine nutzbare Fläche von 69 Hektar zur Verfügung, die für die Aufnahme von bis zu 230 Traften mit einer durchschnittlichen Größe von je 3000 Quadratmeter ausgelegt war. [36] Bemerkenswert ist, dass die Nord- und Ostseite mit flachen Böschungen, die das Auswaschen der Hölzer ermöglichten, versehen waren. Neben dem Hafenbecken befanden sich hochwasserfreie Gewerbeflächen (50ha) und Holzlagerplätze (6ha), die für die Errichtung und den Betrieb von Sägewerken und anderen holzverarbeitenden Werken vorgesehen waren.
Die gebührenpflichtige Benutzung des Hafens regelte eine, durch die Thorner Holzhafen-Aktiengesellschaft erlassenen Betriebsordnung. Die Aufsicht über die Betriebsabläufe im Hafen führte der Hafenmeister. Bei der Anmeldung zur Einfahrt waren dem Hafenmeister die Länge und Breite der Traft, Anzahl und Art der Hölzer sowie Name und Wohnort des Holzeigentümers, Spediteurs und Traftenführers zu melden. Das Schleppen der Traften vom Strom bis zur Hafeneinfahrt lag in der Zuständigkeit des Besitzers der Traften. Das Schleppen der Traften von der Hafeneinfahrt, durch den Kanal bis zum angewiesenen Liegeplatz im Hafen war in der Regel den Dampfern der Holzhafen-Aktiengesellschaft gegen eine Gebühr vorbehalten. Bei der Ausfahrt aus dem Hafen wurde sinngemäß gleichermaßen, in umgekehrter Reihenfolge verfahren. Das vom Hafenmeister berechnete Lagergeld berechtigte zur Lagerung des Holzes über einen Zeitraum von vier Wochen. Nach dem Festlegen der Traften wurden die Angaben zur Größe der Traft, Holzart und Stückzahl durch den Hafenmeister geprüft und ein Lagerschein ausgestellt. Dieser Schein berechtigte später zur Ausfahrt aus dem Hafen. Bei sich abzeichnenden Platzmangel im Hafen waren die Traften beim Festmachen in einzelne Tafeln zu zerlegen.
Im neuen Holzhafen fanden die Flöße während ihres Aufenthalts in Thorn einen sicheren Liegeplatz. Da in Thorn häufig die Floßmannschaften wechselten, konnten die Flößer bereits nach der Einfahrt in den Hafen entlohnt und aus ihrem Dienst entlassen werden. Der Flößerlohn entfiel während der Liegezeit im Hafen gegenüber dem Liegen auf dem offenen Strom. Lag das Holz nun sicher im Hafen, waren die

Holzhändler immer noch in ihrer Entscheidung frei, das Holz entweder auf der Weichsel nach Danzig oder über Brahemünde in die westlichen Landesteile zu schaffen.
Im neuen Hafen war nun auch die Vermessung der Hölzer wesentlich einfacher und gefahrloser möglich. Nach der Fertigstellung des Holzhafen in Thorn verbesserten sich die Bedingungen für die Flößerei deutlich, die Probleme auf den Flüssen auf russischem Gebiet blieben jedoch unverändert die gleichen wie bisher. Von der deutsch-russischen Grenze stromabwärts war die Weichsel bereits um 1900 vollständig reguliert. Auch bei Niedrigwasser war hier eine ausreichende Fahrwassertiefe vorhanden. In Russland hingegen fand eine einheitliche Regulierung, mit Ausnahme einiger weniger Regulierungsbauwerken, nicht statt.
Das war wohl auch mit ein Grund, der Ragoczy zu einigen kritischen Anmerkungen zur Flößerei und Holzhandel im westlichen Russland, also auch im Einzugsgebiet der Weichsel veranlasste. Er schätzt ein, dass die Ausfuhr von Holz nach Deutschland eine ganz besondere Rolle spielt. *„…So wurden z.B. im Jahre 1903 allein aus dem Gouvernement Kowno für 1419000 Rubel und aus dem Gouvernement Grodno für 2426147 Rubel Hölzer nach Deutschland ausgeführt. Diese Ausfuhr vollzieht sich zum großen Teile auf den von Rußland nach Deutschland fließenden Strömen…“* Ragoczy vertritt die Ansicht, dass trotz der bedeutenden Holzmengen, die Jahr für Jahr nach Deutschland geflößt werden, die Wasserstraßen noch weit mehr leisten könnten. Er nennt auch dafür einige Gründe, wobei er sich auf amtliche Informationen des kaiserlichen Gouvernements zu Kowno bezieht. *„…Als Hauptmängel der gegenwärtigen Holzhandels werden die mangelhafte Waldwirtschaft, die anhaltende Steigerung der Löhne, die ungenügende Fachkenntniss der russischen Holzhändler und der schlechte Zustand der Flußläufe bezeichnet…Nur im Frühjahr, während des Hochwassers, und im Herbst kann die Beförderung ungehindert erfolgen. Die Fortbewegung der Flöße wird durch Sandbänke und Steine gestört…“* Als Hemmnis für den Holzhandel werden auch unzuverlässige Makler und Holzhändler, die nicht in der Lage sind, sich den Anforderungen des deutschen Marktes und Bedürfnissen der Kunden anzupassen, genannt. Ragoczy merkt kritisch an, *„… daß die Technik bei der Anfertigung der der Flöße durchaus nicht auf der Höhe stehe. Die Zusammenfügung nur durch runde Bauhölzer wird als ungenügend bemängelt. Das infolge mangelhafter Befestigung erfolgende Sichloslösen von Holz während der Fahrt erleichtert den Holzdiebstahl, welcher unter den Flußanwohnern angeblich sehr verbreitet ist und durch die Floßknechte teils begünstigt, teils selbst in derartigem Umfang ausgeübt wird, daß die Bewohner der Flußortschaften angeblich einen ausgedehnten Handel mit gestohlenem Holze betreiben. Die wenigsten Holzhändler versichern ihre Transporte und erhalten daher keinen Ersatz für das gestohlene Holz…“* [37]

<u>Der Holzhafen – eine Chance für Thorn?</u>

Die Handelskammer zu Thorn versprach sich vom Holzhafen drei positive Entwicklungen:

1. Sicherung der der auf der Weichsel ankommenden Hölzer
2. Erleichterung des Holzhandels
3. Entwicklung einer leistungsfähigen Holzindustrie am Hafen

Der Hafen war ganz bestimmt ein großer Fortschritt hinsichtlich der sicheren Unterbringung der Traften. Verluste ließen sich dadurch wenn nicht vermeiden, so doch reduzieren. Die Auslastung des Hafens war zeitweilig jedoch nur relativ gering. Das hatte seine Ursachen zum Teil in den ungünstigen Wasserverhältnissen und den geringen Importen. Viel gravierender war die, trotz des Einspruchs der Handelskammer, von staatlicher Seite durchgesetzte Erhöhung der Hafengebühr. Der Hafen wurde gemieden und nur bei drohendem Hochwasser dem Aufenthalt auf dem Strom vorgezogen. Viele Traften fuhren gleich bis nach Schulitz weiter. Der Holzhandel begann sich allmählich von Thorn nach Schulitz zu verlagern. Die Holzhändler, sowohl Verkäufer als auch Käufer hielten sich nun vermehrt auf dem konkurrierenden Handelsplatz auf. Das wirkte sich unmittelbar auf Handel und Gewerbe in Thorn aus. Nicht nur die Thorner Holzhafen-Aktiengesellschaft litt unter der rückläufigen Entwicklung. Da nun

viele der Flößer ausblieben, die sich bisher in Thorn versorgten, klagten auch zahlreiche Kleingeschäfte über sinkende Umsätze.
Der Holzhandel sollte unter anderem dadurch gefördert werden, dass man im Hafen die Möglichkeit bot, die Traften auseinanderzunehmen, die Hölzer auf ihre Beschaffenheit zu prüfen und sie nach Qualitäten sortiert neu zusammenzufügen. Dazu fehlte jedoch in normalen Jahren während des Sommers ganz einfach der Platz. Auch der Vorteil, der den Käufern bei der Besichtigung der angebotenen Hölzer im Hafen und nicht auf dem offenen Strom geboten werden sollte, wurde nicht richtig wirksam, weil der Hafen zu weit von der Stadt entfernt war.
Die Handelskammer zeigte sich von der Entwicklung der Sägeindustrie schwer enttäuscht und nannte auch die Gründe für die unbefriedigende Entwicklung. Ursprünglich sollte der Hafen näher an der Stadt angelegt werden. Das scheiterte am Einspruch der Wasserbauverwaltung. Zur Ausführung kam eine Stelle etwa neun Kilometer unterhalb der Stadt. Hier standen Gewerbeflächen und ausreichend große Auswaschplätze zur Verfügung. Bis 1911 hatte sich am Hafen jedoch nur ein einziges Sägewerk niedergelassen. Der Transport von Schnittholz nach Westen erfolgte meist mit der Eisenbahn. Der Hafen befand sich an einer Kleinbahnstrecke. Der Übergang zur Staatsbahn war mit zusätzlichen Kosten und einem langen Umweg verbunden. Der Schiffstransport der Schnittware in den Berliner Raum war wegen zu hoher Kosten auch keine Alternative. Der Holzhafen Thorn stand in direkter Konkurrenz mit Schulitz, Bromberg und Karlsdorf am Hafen Brahnau. Ohne die Ansiedlung von Industrie war die Rentabilität des Holzhafens in Frage gestellt. Ab 1912 begann die Hafeneinfahrt zu versanden, wodurch die Nutzbarkeit des Hafens stark eingeschränkt wurde. Die Attraktivität des Hafens sank damit weiter.
Der große wirtschaftliche Aufschwung, wie er dreißig Jahre zuvor nach der Eröffnung des Brahnauer Hafens an der unteren Brahe zu verzeichnen war, blieb in Thorn mit dem Betrieb des Holzhafens aus. Die Lage des Hafens weit ab von der Stadt, die mangelhafte verkehrliche Anbindung an das Eisenbahnnetz und nicht zuletzt die hohen Hafengebühren standen dem im Wege. [38]

Die Flößer

Wer waren nun die Menschen, die die gewaltigen Holzmassen aus Russland mühsam nach Thorn schafften? Ein großer Teil der Flissaken, wie die Flößer auf der Weichsel genannt wurden, waren in Russsland und Galizien beheimatet. [39] Der hier schon mehrfach zitierte Landrat Steinmann bemerkt, dass auch Einwohner seines Landkreises ihren Lebensunterhalt mit der Flößerei verdienen: *„… Die Schifffahrt treibende Bevölkerung, zum nicht kleinen Theile Polnischer Nationalität, wohnt hauptsächlich in Thorn, Mocker* (Mocker in Thorn eingemeindet, d. Autor) *und Zlotterie* (Kreis Thorn, d. Autor). *Die Zahl der jährlich durch Thorn passirenden Schiffsbesatzungsmannschaften, einschließlich der Traftenbesatzungen, variirt zwischen 25- und 30.000. Die Traftenmannschaften stellen davon das bei Weitem größte Contingent. Sie bestehen aus Polnischen und Galizischem Landvolke, welches von jüdischen Traftenführern im Winter zur Reise bis Danzig angeworben wird, die Reise bei Beginn der Schifffahrt, d.h. sobald die Weichsel und ihre Nebenflüsse vom Eise frei sind, antritt, von Danzig aus, früher zu Fuss, jetzt meist auf der Eisenbahn, nach der Heimath zurückgeht, um die Reise im Laufe des Sommers noch ein- wohl auch zweimal zu wiederholen. Sie unterliegen in Thorn, woselbst theils wegen der zollamtlichen Controlle, theils in Folge der Verbindungen der Polnischen Holzhändler mit den hiesigen Spediteuren und Commissionairen, auf einen oder mehrere Tage angelegt wird, einer polizeilichen Controlle (Consignation), und beleben während ihres hiesigen Aufenthalts in ihren bunten und originellen Trachten die Strassen.“* [40] Hier erscheint unwillkürlich das Bild der bekannten Statue des fiedelnden Flissaken am Thorner Rathaus vor den Augen des Lesers. (siehe Abb. 4) Steinmann schreibt weiter: *„…Sodann zieht der Betrieb der Schifffahrt und Flösserei aber auch einen nicht unerheblichen Theil der vorhandenen Kräfte von der landwirthschaflichen Arbeit ab. Man wird die Zahl der regelmässig den Sommer hindurch auf Schifffahrt abwesenden Arbeiter aus Stadt und Kreis Thorn nicht zu hoch auf 1000*

bis 1200 schätzen können.“ [41] Demnach werden nicht wenige Menschen aus der Region Thorn ihren Lebensunterhalt mit der Flößerei verdient haben.
Die Allgemeine Illustrierte Zeitung – Über Land und Meer - widmete mehrere Beiträge den Flissaken, *„… auch Dschimken genannt, welche das in den großen polnischen Wäldern im Winter gefällte Holz die Weichsel hinab nach ihrem Bestimmungsorte transportieren.“* [42] (siehe Abb. 5)
In einem Artikel aus dem Jahr 1881 werden die alltäglichen Bedingungen auf einer Weichseltraft beschrieben. Erstaunlich ist, dass gelegentlich auch Frauen zur Floßbesatzung gehörten *„…Mitten auf der Traft steht die Kabuffke , ein zeltartiges Strohdach, mitunter sogar ein ganzes Häuschen, ziemlich kunstgerecht aus obigem Material und einigen Stangen hergestellt. Hier drinnen haust der Fouragelieferant…Manchmal befinden sich mehrere jener Kabuffken auf einer Traft, welche den übrigen Floßleuten bei schlechtem Wetter als Unterschlupf dienen; in der Regel macht aber der abgehärtete Natursohn von diesem Luxus keinen Gebrauch und schläft vergnügt auf dem blanken Holz unter Gottes freiem Himmel….Aus Lehm und Steinen sind mehrere Feuerherde auf jeder Traft erbaut, an welchen dieses genügsamste aller Menschenkinder sein frugales Mahl bereitet. Sind, wie es ab und zu vorkommt, flissische Weiber mit auf der Reise, so fällt diesen natürlichermaßen die Sorge für Zubereitung der Speisen zu…“* (siehe Abb. 6)
Chill lässt in seinem Artikel „Die Flissaken auf der Weichsel“ die Bedingungen für die Flößer auf den Traften etwas freundlicher erscheinen und widmet sich auch der Hierarchie auf einer Traft: *„Auf den Traften erblickt man einige durch aufgeschüttete Erde errichtete primitive Kochherde und eine Anzahl Strohbuden, in denen die Flissaken ihre Nachtherberge finden und ihre wenigen Habseligkeiten unterbringen….Auf manchen Traften erheben sich größere Holzhütten von mehr menschenwürdigem Aussehen. Das sind die Wohnungen der Holztransportführer. Gewöhnlich gehören zu einem Holztransport mehrere Traften, zuweilen sogar acht bis zwölf Stück. Die technische Leitung eines solchen Transportes hat der sogenannte „Retmann", ein erfahrener Mann, der die Wasser- und Stromverhältnisse von vielen solchen Reisen her genau kennt. Ihm zur Seite steht für jede Traft ein besonderer Traftenführer. Das Geschäftliche eines Holztransportes, namentlich die Löhnung der Leute, Entrichtung des Grenzzolles und sonstiger Abgaben, besorgen „Kassierer", meistens jüdische Leute. Da diese ebenfalls in einer Holzhütte wohnen, wird diese von den Flissaken „Skarbówka", das heißt Schatzkammer, genannt.“* (siehe Abb. 7 u. 8)

<u>Die Flöße und ihre Bauweise</u>

In den vorliegenden Quellen sind auch einige technische Details der Weichseltraften zu finden.
Nach Ebner bestand eine Weichseltraft aus zwei Schnüren, die aus 10 bis 13 hintereinander gebundenen Tafeln gebildet waren. (siehe Abb. 9) Eine Tafel enthielt zwischen 25 und 30 Stämme. Daraus ergab sich die Breite einer Tafel von etwa 10m bis 13m. Die mittlere Fläche einer Traft betrug 3000m². Nach Ebner lag der Tiefgang einer Traft bei Rundholz zwischen 0,3m bis 0,5m und bei Kantholz zwischen 0,2 bis 0,3m. Als Bindematerial der Stämme in einer Tafel kamen Zengelstangen und eiserne Nägel zur Anwendung. Die Tafeln wurden mittels *„Birkenruten oder Draht“* miteinander verbunden. Zur Ausrüstung einer Traft gehörten 7 bis 8 Ruder und *„Schricken in ausreichender Zahl“.* In Deutschland waren Traften mit den Maximalabmessungen Länge x Breite = 200m x 30m zulässig. [43] Im Mündungsgebiet der Weichsel galten davon abweichende Maße.
Die *„zolldicken Nägel“* , die durch *„gewaltige Querleisten hindurchgetrieben* wurden“ und dem Zusammenhalt der Stämme in einer Tafel dienten, wie sie Chill beschreibt, dürften etwas übertrieben sein, sind jedoch ein eindeutiger Beleg für die Einbindung der Stämme mittels aufgenagelter Zengelstangen. Chill gibt die Anzahl der Tafeln in einer Traft mit 40 bis 60 Stück an. [44]
Hinsichtlich der zulässigen Abmessungen einer Traft sind bei Marchet 300m Länge und 30m Breite zu finden. [45] Diese Zahlen stehen im Widerspruch zu den Vorgaben einer Polizeiverordnung vom 1. April

1895 nach der die Länge auf 200m und die Breite auf 30m begrenzt war. [46] Die maximale Fläche einer Traft würde nach Marchet 9000m² betragen haben. Den Planungen des Thorner Holzhafens lag eine mittlere Fläche einer Traft von 3000m² zu Grunde. Den Berichten der Handelskammer Thorn ist zu entnehmen, dass die Größe der Traften im Jahr 1912 auf 4000m² bis 5000m² angewachsen war. [47] Damit wurde die nach geltender Polizeiverordnung zulässige Größe noch nicht ausgeschöpft.
Interessant sind die bei dem bereits zitierten Holzvermesser Pierberg zu findenden Informationen: *„…Eine Traft bestand aus 3 bis 5 Tafeln nebeneinander und 5 Tafeln hintereinander. Eine Tafel enthielt, je nach Stärke der Stämme, 5 bis 20 Stck. 3 Ruder vorn und 3 hinten wurden von Flößern bedient. Als Haltevorrichtung dienten 4 Schrickkästen….“* [48] Die Anzahl der Schnüre, also die Anzahl der nebeneinander angeordneten Tafeln, Pierberg nennt 3 bis 5, stehen im Widerspruch zu den 2 Schnüren laut Ebner. Pierbergs Aussagen werden jedoch durch eine zeitgenössische Abbildung untermauert. Im Betrag von Chill aus dem jahr 1908 sind mehrere Abbildungen enthalten, die eine Traft, bestehend aus 5 Schnüren zeigen. (siehe Abb. 10) Eine Schnur wird hier aus 7 Tafeln gebildet. In einer Tafel sind etwa 9 bis 11 Stämme zu erkennen, die mittels, wahrscheinlich aufgenagelter Zengelstangen miteinander verbunden sind. Bei den im Vordergrund der Abbildung auf den ersten Tafeln zu erkennenden losen Stämmen könnte es sich um die auf der Weichsel verwendeten Schricken handeln. Dann wären die Schricken auf den in Fahrtrichtung gesehen vorderen Tafeln vorhanden. Da das schmalere Ende der trapezförmigen Tafeln normalerweise vorne liegt, dürfte die Fahrtrichtung der Traft eindeutig bestimmt sein. Das Material der Verbindung zwischen den Tafeln einer Schnur ist in der vorliegenden Abbildung nicht zu erkennen. Ungewöhnlich erscheint der nur sehr lockere seitliche Verband der Schnüre untereinander. Interessant wäre hier, wie die Breite einer Traft definiert war. War dieses Maß die Summe der Tafelbreiten oder musste der Abstand zwischen den Schnüren ebenfalls berücksichtigt werden? Die Ausrüstung der Traft wird neben den Rudern durch mehrere Hütten, davon eine etwas größere, vervollständigt. Hier im Bild nicht erkennbar, jedoch unverzichtbar auf dem Floß waren *„durch aufgeschüttete Erde errichtete primitive Kochherde“* [49]
Ganz konkrete Angaben zur Bauweise einer Traft enthielten die „Handelsgebräuche des Thorner Holzhandels“. Dieses Regelwerk galt *„betreffs der im Floßverbande auf der Weichsel bei Thorn eingegangenen und unverändert weitergehenden Hölzer für das Gebiet der Weichsel selbst und das durch den Warthe-Netze-Kanal erschlossene Stromgebiet;…“* [50] Es fand Anwendung für den ostdeutschen Holzhandel *„…im Verkehr der Provinzen Ost- und Westpreußen, Pommern, Brandenburg und Berlin untereinander.“* Der Abschnitt VII des Regelwerkes enthielt Vorschriften für den Verband des Floßholzes. Im § 19 hieß es: *„Das Floßholz muß mit Kleisten und jedes Stück an jedem Ende mindestens mit einem eisernen Nagel fest verbunden sein. Eine Traft auf der Weichsel muß die nöthigen Schreckzeuge haben, und jedes Schreckzeug muß mit einem ganzen Schreck von ca. 6 m Länge versehen sein. Die Tafeln müssen mit Weden, Draht oder Rütteln zusammengespannt sein, und jede Traft muß mindestens 8 brauchbare Pätschen enthalten.“* Der § 20 behandelte die Abmessungen der Flöße „im kanalmäßigen Verbande“. Das betraf die Transporte, die bei Brahnau die Weichsel verließen und weiter nach Westen gingen. Hinsichtlich der Länge, der Breite und des Tiefgangs wurde auf die geltende Polizeiverordnung verwiesen. Um 1905 war die Länge einer Tafel auf 30m begrenzt. Die Breite einer Tafel durfte hinten 4,3m, in der Mitte 4,0m und vorn 3,5m nicht überschreiten. *„Der Tiefgang bei Doppelverband“* war auf maximal 0,6m festgelegt. Diese Angabe ist eine der wenigen Quellen, die die Verwendung mehrlagiger Flöße zwischen Weichsel und Oder belegt. Auf der Weichsel und ihren Nebenflüssen sind angesichts der zeitweilig extrem niedrigen Wasserstände mehrlagige Flöße kaum vorstellbar. Die mehrlagigen Tafeln waren entsprechend § 22 so auszuführen, dass die „Zählung der Stücke durch den Käufer ohne besondere Kosten und Gefahr“ möglich war. Andernfalls hatte der Verkäufer für die extra anfallenden Kosten aufzukommen. Zum Zweck der Zählung und Vermessung

musste die eventuell vorhandene Auflast entfern werden. Waren die Stämme mehrlagig eingebunden, haftete der Verkäufer für die angegebene Stückzahl und Abmessungen der Hölzer.
Nach Ebner waren für die Besatzung einer Traft ein Floßführer und je 600 m² Floßfläche ein Flößer erforderlich. Bei kleineren Flößen genügten drei Flößern und ein Floßführer. Für zwei bis drei, mitunter auch vier Traften waren ein sogenannter Retmann und ein Unterretmann verantwortlich. Der Retmann fuhr in einem Kahn dem Floßtransport voraus und gab durch Zeichen mit den Rudern die Fahrtrichtung an. [51]
Zwei Details hinsichtlich der Ausrüstung der Traften wurden heftig diskutiert. Um 1900 wurde überlegt, die Traften auf dem deutschen Teil der Weichsel mit Ankern und Tauen auszurüsten. [52] Der Ansatz dafür war sicherlich die Tatsache, dass durch die fortschreitende Regulierung des Stromes die Wassertiefe und damit verbunden auch die Strömungsgeschwindigkeit zugenommen hatten. Weiterhin machten die neu errichteten Buhnen es zunehmend schwieriger im Uferbereich geeignete Liegeplätze für die Traften zu finden. Dazu im Bericht der Handelskammer*: „In der Holzflößerei auf der Weichsel bedient man sich zum Anhalten der Flöße langer, zugespitzter Pfähle, der sogenannten*
Schricken, die in den Grund gestoßen werden…. Anker, Ketten und Taue führen die Flöße nicht, weil … die Bemannung mit deren Handhabung nicht vertraut ist.“ [53] Ebner vertrat die Ansicht, dass die Schricke, wenn in ausreichender Anzahl vorhanden, das bessere Mittel zum Festlegen der Traften sei, da sie die Kraft allmählicher aufbringt und damit den Floßholzverband weniger stark beansprucht. Letztendlich hat man auf die Verwendung von Ankern verzichtet.
Für großes Aufsehen unter den mit der Flößerei Beschäftigten sorgte 1907 ein Schreiben des Chefs der Weichselstromverwaltung an den Regierungs-Präsidenten in Bromberg in der es hieß: [54]
„Durch die Bestimmung des §78 der Strom- und Schiffahrtsplizeiverordnung vom 23. September ist die Verbindung der ein Floß bildenden Tafeln mittels Draht für die Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder verboten. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten die sich für die Holzinteressenten aus der Beschaffung anderweitigen Bandmaterials ergab, ist für die nun zu Ende gehende Flößereiperiode noch von einer strengen Befolgung der Vorschrift abgesehen worden. Für die Zukunft muß aber im Interesse der Reinhaltung der Wasserstraße und besonders der Schleusenkammern sowie zur Vermeidung von Verkehrshindernissen, die sich aus dem Verlust alter Drahtteile in der Wasserstraße und dem Verwickeln derselben in den Dampferschrauben, Schleusentoren und Wehrverschlüssen ergeben haben, auf eine genaue Befolgung des Verbots unbedingt gesehen werden.
Wie mir nun bekannt geworden, ist ein Teil des Widerstandes, der sich gegen die Anordnung erhebt, darauf zurückzuführen, daß für den Verkehr auf der Weichsel Draht als Verbandsmaterial für Flöße noch zugelassen ist und somit als das billigere und haltbarere bei der Zusammenstellung der Flöße in Rußland immer noch mit Vorliebe Verwendung findet. Die Holzhändler und Transportführer treten diesem Gebrauche schon aus dem Grunde nicht entgegen, weil beim Abgang des Holzes in Rußland das Ziel des Transportes in den meisten Fällen noch garnicht bekannt ist und die Entscheidung darüber, ob das Holz die Weichsel abwärts nach Danzig oder die Brahe aufwärts gehen soll, erst getroffen wird, wenn das Holz bereits das Preußische Gebiet erreicht hat. Ein Umspannen auf der Weichsel vor dem Eintritt in den Brahemünder Hafen ist aber nicht nur mit Kosten, sondern zuweilen, je nach dem Stande des Wassers, sogar mit Gefahren für den Holztransport verbunden, und so ist schon jetzt vorauszusehen, daß Anträge auf weitere Gestattung des bisherigen Materials auch für die Weichsel-Oder-Wasserstraße immer wieder gestellt und mirt dem Hinweis auf das Befinden in einer Zwangslage werden bergründet werden. Um diesen Weiterungen aus dem Wege zu gehen und die genaue Befolgungder Vorschrift, auf die, wie gesagt, der größte Wert gelegt werden muß, zu sichern,würde es sehr geeignet sein, wenn für den Verkehr der Flöße auf der Weichsel die nämliche Anordnung getroffen weden würde. Ich bitte Euer Exzellenz daher den Erlaß eines derartigen Verbotes in Erwägung ziehen zu wollen.“

Diesem Schreiben ist zu entnehmen, dass sich um 1900 Draht als bevorzugtes Material für die Verbindung der einzelnen Tafeln untereinander durchgesetzt hatte. Draht war haltbarer und auch billiger wie die früher verwendeten Wieden, die an der Weichsel auch als Weiden oder Weden bezeichnet wurden. Offentsichtlich hatte der Verlust von Teilen des Drahtes Probleme an den Schleusen und Wehren zur Folge und behinderte die Schifffahrt. Weiterhin wäre das Umverbinden der Flöße vor der Einfahrt in die Brahe, also noch auf dem offenen Strom, mit erheblichen Gefahren verbunden gewesen. Deshalb strebte die Wasserbauverwaltung die Ausdehnung des Verbots von Draht zwischen Weichsel und Oder auch auf die Weichsel an. Die Reaktion der Thorner Handelskammer war recht eindeutig. Das Verbot von Draht als Verbandsmaterial der Flöße auf der Weichsel-Oder-Wasserstraße wurde akzeptiert, die Ausweitung auf die Weichsel jedoch strikt abgelehnt. Der Drahtverband hatte sich wegen seiner Vorteile hinsichtlich Festigkeit und Kosten gegenüber den Wieden längst durchgetzt. Sollte zukünftig das Umverbinden, das vom Regierungspräsidenten als wichtigstes Argument gegen die Beibehaltung des Drahtverbandes angeführt wurde, erforderlich werden, hätte dafür der im Bau befindliche Holzhafen zur Verfügung stehen können. In einem Gutachten der Danziger Kaufmannschaft wurde in ähnlicher Weise argumentiert. Die Handelskammer bat in ihrer Stellungnahme, *„von dem Erlaß eines Verbots des Drahtverbandes für die auf der Weichsel verkehrenden Traften absehen zu wollen."* In diesem Schriftwechsel wurde jedoch nicht diskutiert, welches Material alternativ verendet werden sollte, wieder zurück zu den Wieden oder hin zum Einsatz von Drahtseilen. Beide Varianten waren mit Sicherheit kostenintensiver wie der bisher verwendete Draht.

Fazit

Thorn spielte bis zum Ersten Weltkrieg zweifellos eine herausragende Rolle für den Holzhandel im gesamten ostdeutschen Raum. Die Stadt Thorn und die Handelskammer zu Thorn waren jahrzehntelang bemüht, günstige Bedingungen für die Flößerei zu schaffen. Diese Bemühungen fanden 1909 mit der Inbetriebnahme des Holzhafens ihren Abschluss. Die damit verbundenen Erwartungen hinsichtlich einer positiven wirtschaftlichen Entwicklungen der Stadt und vor allem einer leistungsfähigen Holzindustrie erfüllten sich nicht. Trotzdem war die Flößerei hier jedoch immer ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Das spiegelt sich nicht zuletzt in den ausführlichen Berichten der Handelskammer zum *„Schifffahrts- und Weichselverkehr"*, in den Spezialberichten *„ Holzhandel"* und den Berichten zum Bau des Holzhafens bei Thorn wider.

Eberhard Seelig
April 2024

Anhang:

Jahr	Anzahl der eingeführten Traften (Stück)	Inhalt der Traften, gesamt (fm)	mittl. Inhalt einer Traft (fm)	Jahr	Anzahl der eingeführten Traften (Stück)	Inhalt der Traften, gesamt (fm)	mittl. Inhalt einer Traft (fm)
1860 *	2075			1893	1814	1.396.780	770
1861 *	2305			1894	1367	990.000	724
1862	2905			1895	1317	1.050.000	797
1863	2407			1896	1650	1.340.000	812
1864 *	2747			1897	1775	1.440.000	811
1865 *	1886			1898	2228		
1866 *	2148			1899	2220		
1867 *	1586			1900	1777		
1879	1716			1901	1705		
1880	1980			1902	916		
1881	2246	1.729.420	770	1903	1877		
1882	2087	1.606.990	770	1904	1499		
1883	2715	1.675.750	617	1905	2290		
1884	1415	1.089.550	770	1906	2456		
1885	1667	1.283.590	770	1907	2456		
1886	1308	1.007.160	770	1908	ca. 1100		
1887	1567	1.206.590	770	1909	ca. 1400		
1888	1803	1.388.310	770	1910	1388		
1889	2288	1.772.760	775	1911	1183		
1890	2329	1.793.330	770	1912	1735		
1891	1234	950.180	770	1913	1132		
1892	1887	1.452.990	770				

Tabelle 1: Anzahl der über Schillno auf der Weichsel aus Russland nach Deutschland eingeführten Traften nach Angaben der Handelskammer zu Thorn, Angaben in den mit * gekennzeichneten Jahren nach Meitzen [55], Inhalt der Traften nach Schwartz [56]

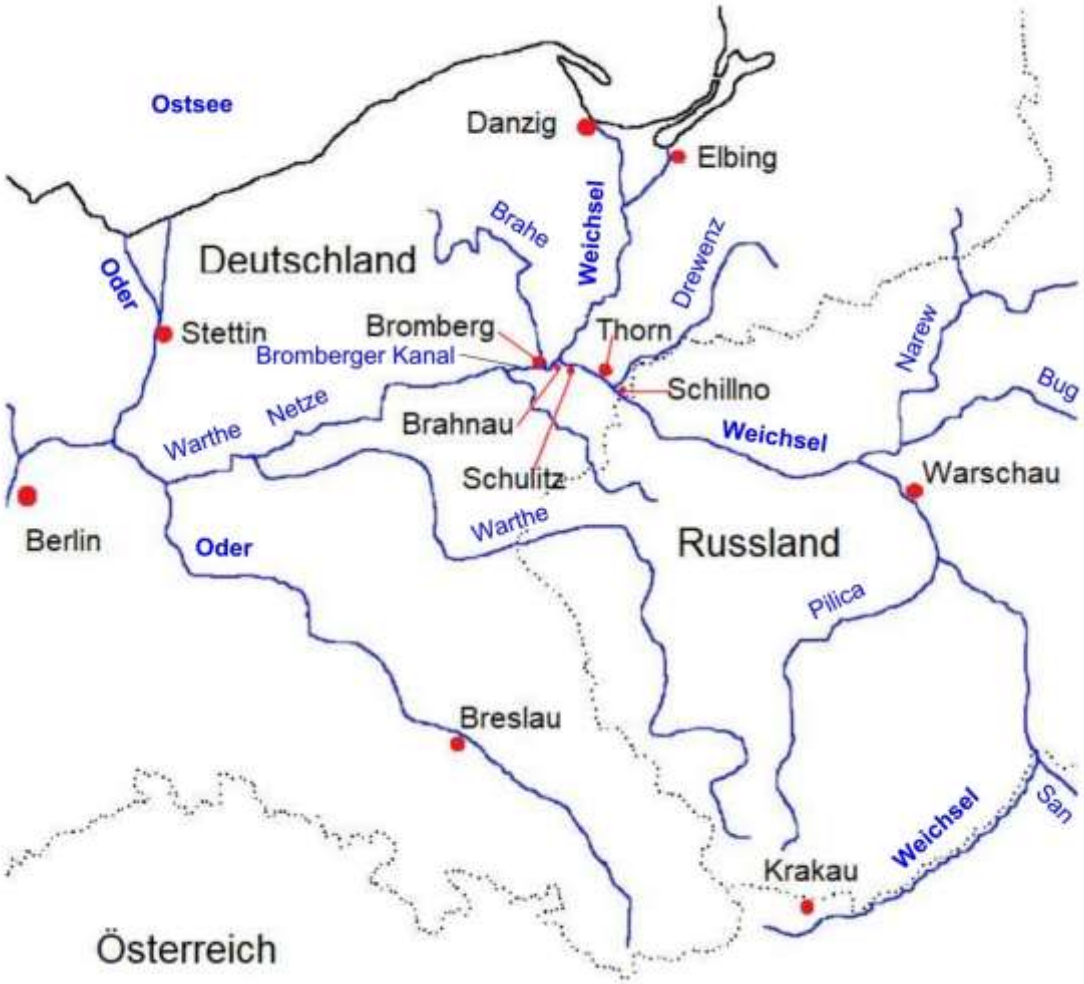

Abb. 1: Wasserwege im Weichselraum, Quelle: Autor

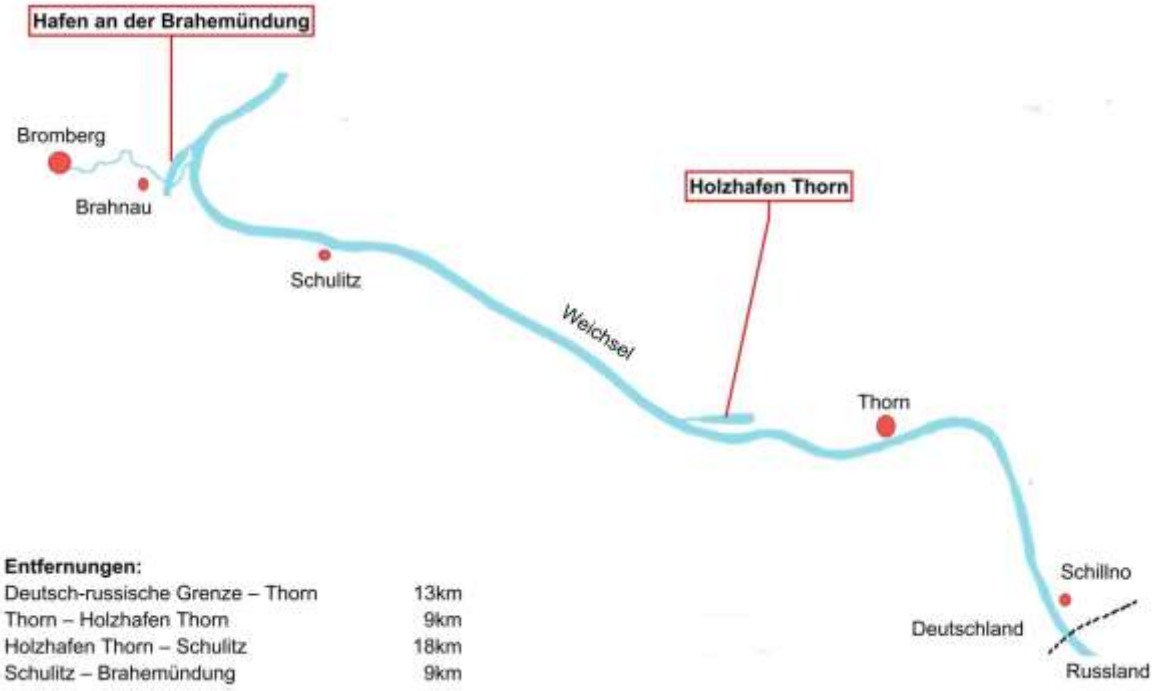

Abb. 2: Die Weichsel zwischen deutsch-russischer Grenze und Brahemündung, Quelle: Autor

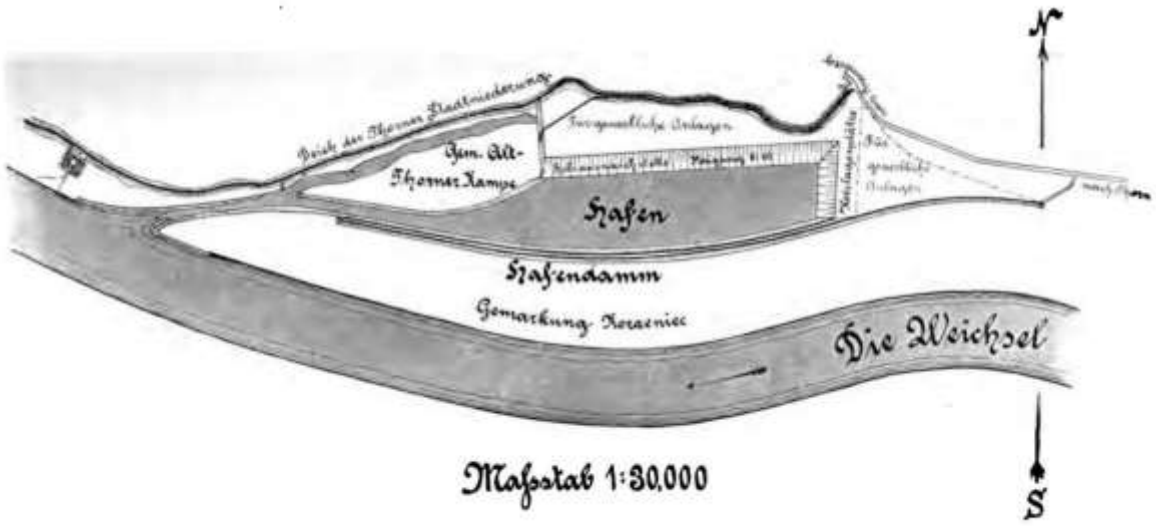

Abb. 3: Der Holzhafen bei Thorn, Quelle: Marchet, S.40

Abb. 4 (links): Brunnen mit Flößerdenkmal in Torun, Quelle: Autor
Abb. 5 (rechts): Flissaken, Quelle: Ueber Land und Meer, 1881, S.696

Abb. 6: Frauen am Herd auf einem Floß, Quelle: Ueber Land und Meer, 1881, S.696

Abb.7: Flissaken neben ihrer Strohhütte auf einer Traft, Quelle: Ueber Land und Meer, 1909, S.190

Abb.8: Die Leiter eines Holztransports vor ihrer Holzhütte (Skarbowka=Schatzkammer)
Von links nachrechts: erster und zweiter Kassierer, technischer Leiter (Retmann), Traftenführer, Koch
Quelle: Ueber Land und Meer, 1909, S.191

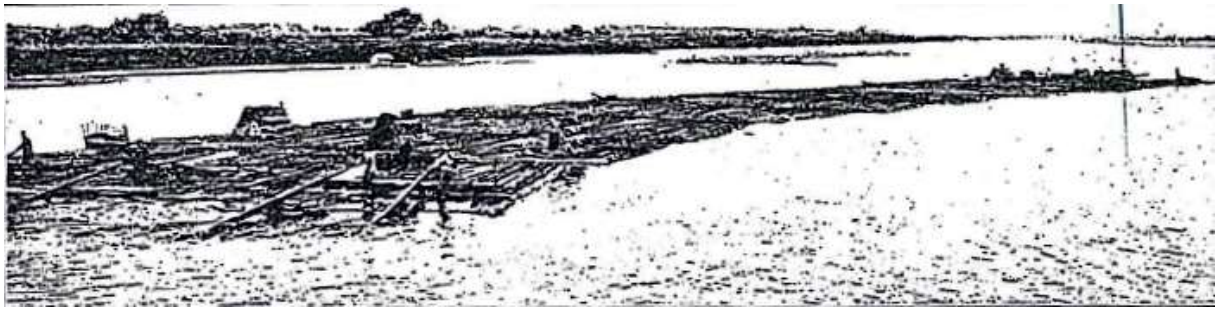

Abb. 9: Floß auf der Weichsel (Traft), Quelle: Ebner, S.278

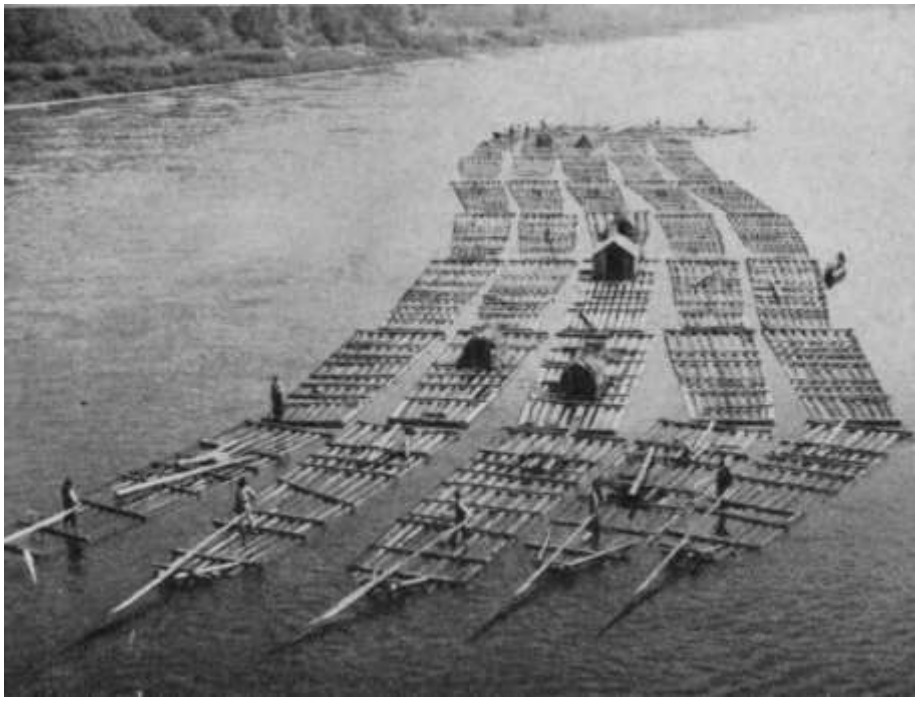

Abb. 10: Traft aus Kanthölzern (behauenen Stämmen),
Quelle: Ueber Land und Meer, 1909, S. 191

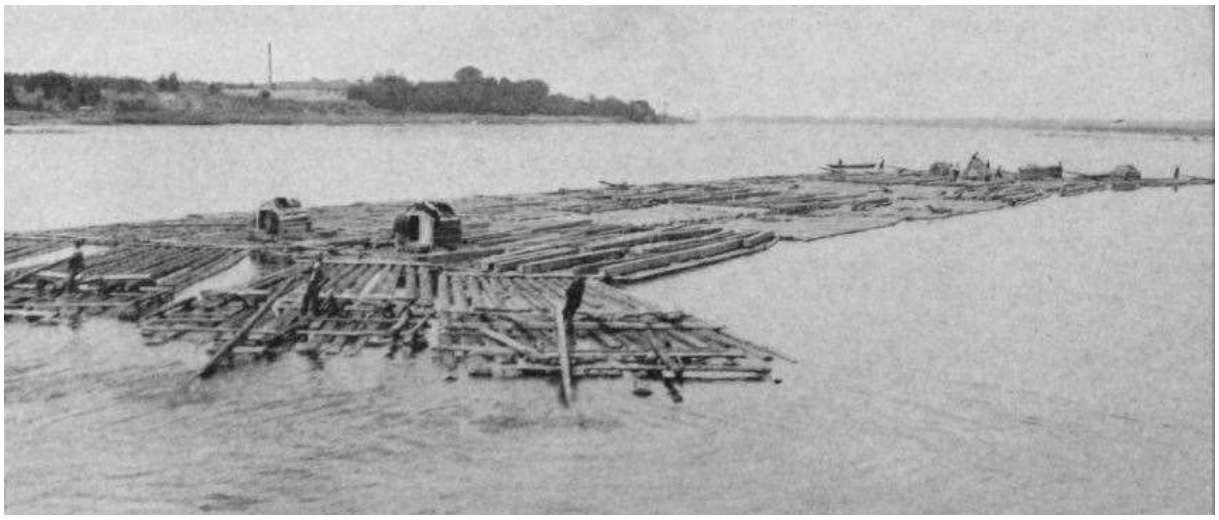

Abb. 11: Holztraft in voller fahrt auf der Weichsel, Quelle: Ueber Land und Meer, 1909, S. 190

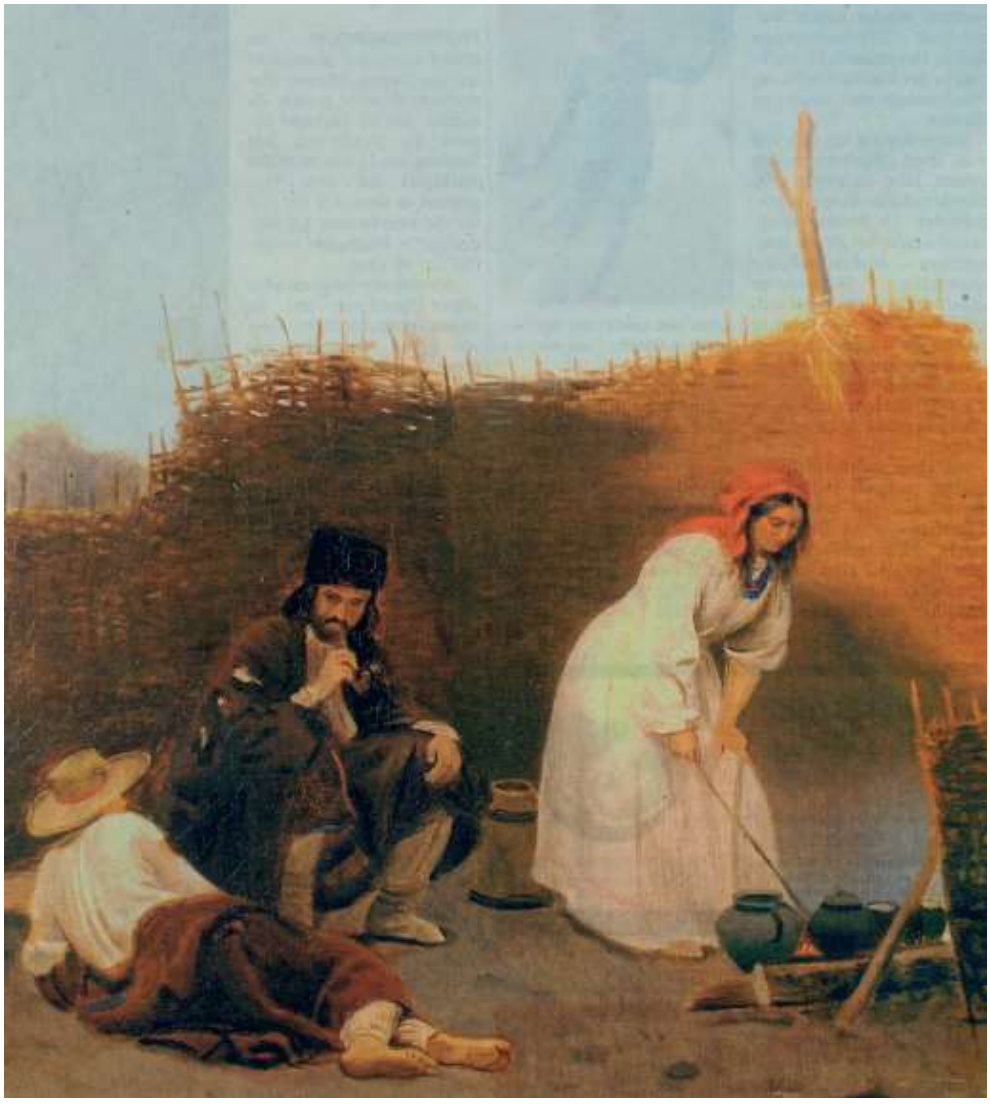

Abb. 12: Stryowski, Wilhelm August (1834-1917): Flößer am Lagerfeuer,
Westpreußisches Landesmuseum Warendorf, Quelle: Westfälische Nachrichten vom 23.03.2018
Der Maler Stryowski hat in seinen Werken mehrfach Motive der Weichselflößerei dargestellt.

Abb. 12: Flößer auf der Weichsel bei Thorn, um 1900,
Quelle: http://www.thorn-wpr.de/AK/630001sbbg.htm

Quellenangaben:

Ebner, Karl: Flöszerei und Schiffahrt auf Binnengewässern mit besonderer Berücksichtigung der Holztransporte in Österreich, Deutschland und Westruszland, Wien und Leipzig 1912
(G/0017)

Berichte der Handelskammer zu Thorn, 1863 bis 1913
(G/0436-G/0480)

Jahresbericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig über seine Thätigkeit im Jahre Mai 1898/99 und über Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt im Jahre 1898, Danzig 1899
(G/0414)

Handelsgebräuche des Thorner Holzhandels, Thorn 1905
(G/0481)

Marchet, Julius: Der Holzhandel Norddeutschlands, Leipzig und Wien 1908
(G/0108)

Ragoczy, Egon: Seeschiffahrt, Binnenschiffahrt und Schiffbau in Rußland mit besonderer Rücksicht auf die Beziehungen zu Deutschland
In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Neunter Band, Berlin und Heidelberg 1908
(G/0417)

Meitzen, August: Der und Boden und die landwirthschaftlichen Verhältnisse des Preussischen Staates, Dritter Band, Berlin 1871
(G/0099)

Steinmann, Georg Franz Max: Der Kreis Thorn - Statistische Beschreibung, Thorn 1866
(G/0159)

III. Internationaler Binnenschiffahrts-Congress zu Frankfurt am Main 1888, Sonder-Verzeichnis der seitens der Königlichen preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ausgestellten Wandpläne, Druck- und Kartenwerke, Modelle usw., Berlin 1888
(G/0371)

Pierberg, Franz: Thorn - Wie es um 1910 war
Herausgeber: Krüger, Horst Ernst: Thorn-Stadt und Land, Geschichte-Geschichten-Namen-Erinnerungen, 1231-1981, S.17-25
(G/0153)

Geschichte eines Flößers am Ende des 19.Jahrhunderts, Auszug aus den Lebenserinnerungen „eines Flößers aus der Neumark“, * 11.01.1855 in Pollychen, † 14.04.1937 in Bralitz, unveröffentlicht
(E/0007)

Thorner Holzhafen-Aktiengesellschaft: Betriebsordnung für den Holzhafen bei Thorn, 1909/1914
(G/0155)

Schwartz, Hermann: Denkschrift über die Anlage eines Holzhafens bei Thorn, 1898
(G/0101)

Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten: Internationale Ausstellung Mailand 1906 - Führer durch die Sammel-Ausstellung aus dem Gebiete des Wasserbaus, Berlin 1906
(G/0482)

Scholtz, Max: Die Flissaken
In: Ueber Land und Meer - Allgemeine Illustrierte Zeitung
Nr. 35, 46. Band, 1881, Nr. 27-52, 1880 – 1881
(G/0483)

Chill,B.: Die Flissaken auf der Weichsel
In: Über Land und Meer - Deutsche Illustrierte Zeitung
Nr. 8, 101. Band, 1909, Nr. 1-26, 1908 – 1909
(G/0484)

Hartmann, Stefan: Zu den Nationalitätenverhältnissen in Westpreußen vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges
In: Zeitschrift für Ostmitteleuropa-Forschung, Bd. 42 Nr. 3 (1993), Seite 391- 405
(G/0485)

Polizeiverordnung vom 1. April 1895, betr. die Ausübung der Schifffahrt und Flößerei auf der Weichsel und Nogat, sowie auf den schiffbaren Theilen ihrer Nebenflüsse
In: Jacob, Karl.: Sammlung der Binnenschifffahrts- und Flößerei-Verordnungen für die Weichsel u. Nogat, für deren Nebenflüsse und für die westpreußischen Küstengewässer und Häfen, Danzig 1901
(G/0412)

Die Wandlungen des Thorner Handels – Festschrift der Handelskammer zu Thorn aus Anlaß ihres 50jährigen Bestehens, Thorn 1902
(G/0490)

Anmerkungen:

[1] Festschrift der Handelskammer zu Thorn aus Anlaß ihres 50jährigen Bestehens, S.17	G/0490
[2] Hartmann, S.391ff	G/0485
[3] Ragoczy, S.136	G/0417
[4] Schwartz, S.3	G/0101
[5] Handelskammer Thorn	
[6] Handelskammer Thorn, 1905, S.5	
[7] Handelskammer Thorn, 1893, S.9	
[8] Handelskammer Thorn	
[9] Handelskammer Thorn, 1906, S.Vf	
[10] Handelskammer Thorn, August-Oktober 1906. S.94f	
[11] Handelskammer Thorn, 1898, S.102	
[12] Flößer Neumark	E/0007
[13] Handelskammer Thorn, 1886, S.37	
[14] Handelskammer Thorn, Nov.-Dez. 1906, Jan. 1907, S.179	
[15] Steinmann, S.29	G/0159
[16] Steinmann, S.188	G/0159
[17] Meitzen, S.239	G/0099
[18] Binnenschiffahrts-Congress zu Frankfurt am Main 1888, S.14	G/0371
[19] Marchet, S.36f	G/0108
[20] Ragoczy, S.148ff	G/0417
[21] Pierberg, S.20f	G/0153
[22] Marchet, S.54	G/0108
[23] Handelskammer Thorn, 1881, S.38	
[24] Handelskammer Thorn, 1883, S.39f	
[25] Handelskammer Thorn, 1888, S.31	
[26] Handelskammer Thorn, 1889, S.35	
[27] Handelskammer Thorn, 1890, S.39	
[28] Handelskammer Thorn, 1890, S.19	
[29] Handelskammer Thorn, 1897, S.70f	
[30] Handelskammer Thorn, 1898, S.71	
[31] Handelskammer Thorn, 1899, S.8	
[32] Handelskammer Thorn, 1900, S.74f	
[33] Kaufmannschanft Danzig, 1900/01, S.37	G/0414
[34] Handelskammer Thorn, 1901, S.11	
[35] Handelskammer Thorn, 1902, S.7	
[36] Handelskammer Thorn, 1902, S.60	
[37] Ragoczy, S.136ff	G/0417
[38] Handelskammer Thorn,1911, S.30ff	
[39] Chill, S.190	G/0484
[40] Steinmann, S.188	G/0159
[41] Steinmann, S.93	G/0159
[42] Scholtz, S.696	G/0483
[43] Ebner, S.277	G/0017
[44] Chill, S.190	G/0484
[45] Marchet, S.39	G/0108
[46] Polizeiverordnung 1.4.1895	G/0412
[47] Handelskammer Thorn, 1912, S.37	
[48] Pierberg, S.20	G/0153
[49] Chill, S.2	G/0484
[50] Handelsgebräuche, S.1	G/0481
[51] Ebner, S.278	G/0017
[52] Ebner, S.278	G/0017
[53] Handelskammer Thorn,1899, S.99	
[54] Handelskammer Thorn, 1907/1908, S.30ff	
[55] Meitzen, S.253	G/0099
[56] Schwartz, S.3	G/0101

©E.Seelig

Flößerei auf der Oder-Weichsel-Wasserstraße

Inhaltsverzeichnis:

Anmerkungen zu den politischen Verhältnissen im Raum der Oder-Weichsel-Wasserstraße
Zur Geschichte der Oder-Weichsel-Wasserstraße
Veränderungen der Oder-Weichsel-Wasserstraße im 19. Jahrhundert
Die untere Brahe
Entwicklung des Verkehrs auf der Oder-Weichsel-Wasserstraße
Flößerei von der Weichsel zur Oder
Der Einfluss der Handelskammer auf die Flößerei
Der Verein deutscher Holz-und Flössereiinteressenten
Die Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft
Die Flößergewerkschaft
Fazit
Abbildungen
Anhang
Quellenangaben
Anmerkungen

Anmerkungen zu den politischen Verhältnissen im Raum der Oder-Weichsel-Wasserstraße

Mit der ersten Teilung Polens im 18. Jahrhundert gelangten Westpreußen und der Netzedistrikt unter preußische Herrschaft. Damit war eine Landverbindung der Provinz Ostpreußen mit dem Kernland hergestellt. Als eine der ersten Infrastrukturmaßnahmen ließ der preußische König Friedrich II. den Bromberger Kanal bauen, über den eine Verbindung von der Weichsel zur Oder geschaffen wurde. Die herausragende Bedeutung dieses Wasserweges wurde in den nachfolgenden Jahrzehnten deutlich. Die vorwiegend agrarisch geprägten östlichen Provinzen waren jetzt in der Lage, ihre Produkte in die wirtschaftlichen Zentren im Westen zu versenden. In entgegengesetzter Richtung gelangten nun auch bisher nicht verfügbare Industriegüter in die weit östlich gelegenen Landesteile. Vor allem für den Handel mit Russland war die neue Verkehrsverbindung von größter Bedeutung. Diese Binnenwasserstraße war die wichtigste und auch einzige Verbindung zwischen dem Osten und den Zentren im Westen. Die wenigen und schlecht ausgebauten Straßen hätten die Güter in der Menge, wie sie auf dem Wasser transportiert wurden, niemals aufnehmen können. Und auch die Eisenbahnverbindungen waren bis in das zwanzigste Jahrhundert hinein noch keine gleichwertige Alternative zu Schifffahrt und Flößerei. Ein wichtiger Aspekt, der die Entscheidung zum Bau des Bromberger Kanals maßgeblich beeinflusste sollte nicht unerwähnt bleiben: Westpreußen gehörte ab 1772 zu Preußen. Die Stadt Danzig (poln. Gdansk) und die Weichselmündung befanden sich zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht im Einflussbereich Preußens. Der Warenaustausch zwischen den neu gewonnen Landesteilen im Osten und dem Westen Deutschlands über die Weichsel und Ostsee war also noch nicht möglich.

Zur Geschichte der Oder-Weichsel-Wasserstraße

Die im ausgehenden 18. Jahrhundert neu geschaffene Wasserstraße wurde später als Oder-Weichsel-Wasserstraße (OWW) bezeichnet. Sie verbindet, wie es der Name bereits aussagt, das Stromgebiet der Oder mit dem der Weichsel. Beide Ströme fließen in nördlicher Richtung zur Ostsee hin. Ihre Einzugsgebiete sind durch eine Wasserscheide, die zwischen Bromberg (poln. Bydgoszcz) und Nakel (Nakło nad Notecia) verläuft, voneinander getrennt. Die Geburtsstunde der Oder-Weichsel-

Wasserstraße schlug im September des Jahres 1774 als die ersten 13 Kähne durch den neuen Kanal Bromberg erreichten. [1] (In anderen Quellen wird das Jahr 1773, in welchem die ersten Schiffe den Kanal passierten, genannt.) Seitdem überwindet dieser Kanal die Wasserscheide und verbindet die bisher voneinander getrennten Stromgebiete. Welche Gewässer sind nun der Oder-Weichsel-Wasserstraße zuzuordnen? Um 1900 war nach Ebner [2] folgender Zustand der Wasserstraße zu verzeichnen:
(siehe Abbildung 1)

(Hinweis: Die Schreibweise von Ortsnamen, Organisationen, Institutionen usw. unterscheidet sich in verschiedenen Quellen voneinander. Hier wird die jeweils am häufigsten aufgefundene Form verwendet)

Die Weichsel fließt ab Thorn (poln. Torun) in nordwestliche Richtung um dann etwas östlich von Bromberg wieder nach Nordosten zu schwenken. In diesem Bogen mündet die Brahe (poln. Brda) in die Weichsel. Die Brahe, ein linker Nebenfluss der Weichsel entspringt in der Tucheler Heide, fließt nach Süden und wendet sich schließlich in Bromberg nach Osten zur Weichsel hin. In Bromberg beginnt der Bromberger Kanal, der die Wasserscheide überwindet und die Brahe im Osten mit der Netze (poln. Notec) im Westen verbindet. Die Netze liegt etwa 60 Fuß (ca. 18,8m) höher als die Brahe. [3] Der Kanal stieg ursprünglich von der Brahe über 10 Staustufen bis zur Scheitelhaltung auf und nach Westen hin über zwei Staustufen zur Netze ab. Die Kanalschleusen sind 44,5m lang und zwischen 4,97m und 6,64m breit. [4]
Die Abbildung 2 zeigt den Verlauf des ursprünglichen Kanals von der ersten bis zur fünften Schleuse. Bei der Fahrt von der unteren Brahe in den Bromberger Kanal oder in die obere Brahe war zwangsläufig die erste Schleuse zu passieren. Der Weg durch den Seitenarm der Brahe, vorbei an den Königlichen Mühlen stand nicht zur Verfügung. Dieses Wasser war dem Mühlenbetrieb vorbehalten.

In die Scheitelhaltung des Bromberger Kanals mündet die obere Netze. Sie liefert das erforderliche Wasser für die sich nach Westen und Osten hin anschließenden Schleusen. Bei Nakel erreicht der Kanal die Netze. Nach Ebner gliedert sich die Netze in vier Abschnitte. Direkt an den Bromberger Kanal schließt sich die kanalisierte Netze an. Hier sind zwei weitere Schleusen vorhanden, deren Länge 41,2m und die Breite 5,95m und 6,18m beträgt. Gleichzeitig mit dem Bau des Kanals wurde ein Teilstück der Netze kanalisiert, das sich etwa bis zu der Ortschaft Gromaden (poln. Gromadno) erstreckt. Der sich daran anschließende Abschnitt, der bis zur Mündung der Küddow (poln. Gwda) bei Usch (poln. Ujscie) reicht, wird als stille Netze bezeichnet. Die Küddow, ein rechter Nebenfluss der Netze, ist sehr wasserreich. Deshalb trägt die Netze auf dem nachfolgenden Teilstück, welches an der Mündung der Drage (poln. Drawa) endet, den Namen lebhafte Netze. Hier sind vier Schleusen, 57,4 m lang und 9,6m breit, zu passieren. Die untere Netze mündet schließlich als rechter Nebenfluss in die Warthe (poln. Warta). Die Warthe bildet dann den westlichen Abschluss der Oder-Weichsel-Wasserstraße. Der gesamte Weg von der Weichsel bis zur Oder bei Küstrin setzte sich um 1900 folgendermaßen zusammen:

Untere Brahe	12km
Bromberger Kanal	26km
Kanalisierte Netze	14km
Stille Netze	53km
Lebhafte Netze	72km
Untere Netze	49km
Untere Warthe	68km

Daraus resultierte zur damaligen Zeit eine Gesamtlänge der Oder-Weichsel-Wasserstraße von etwa 294km.

Schon bald nach der Inbetriebnahme der Oder-Weichsel-Wasserstraße genügten der ursprüngliche Kanal und die Netze nicht mehr den Anforderungen der Schifffahrt und Flößerei. In der Folge wurden hölzerne Schleusen durch massive Bauwerke ersetzt, die Scheitelstrecke des Kanals verbreitert und vertieft. Die Netze erhielt vier zusätzliche Stauanlagen. [5] Zahlreiche scharfe Krümmungen wurden beseitigt. Infolgedessen verkürzte sich die Länge der Wasserstraße um etwa 30 Kilometer. [6] Damit war ein erheblicher Zeitgewinn verbunden. So verringerte sich zum Beispiel die erforderliche Zeit für die Fahrt auf der Strecke von der Küddow bis zur Drage von vier bis fünf Tagen auf zwei Tage bei günstigen Verhältnissen. [7]

Veränderungen der Oder-Weichsel-Wasserstraße im 19. Jahrhundert

Das Gebiet rund um die erste Schleuse, der Bromberger Stadtschleuse, stellte einen besonders sensiblen Punkt der Wasserstraße dar. Die Stadtschleuse befand sich nicht direkt im Kanal sondern in einem Arm der Brahe. Sie war notwendig, um den Aufstau für die königlichen Mühlen, auch Königliche Seehandlungsmühlen genannt, zu gewährleisten. [8] Die Bromberger Stadtschleuse trennte die untere von der oberen Brahe. Hier trafen die Verkehrsströme von der Weichsel zur oberen Brahe und zum Kanal, von der oberen Brahe zur Weichsel und zum Kanal sowie vom Kanal zur oberen Brahe und zur Weichsel aufeinander. In allen genannten Richtungen waren sowohl Schiffe als auch Flöße unterwegs. Die in ihren Abmessungen noch aus den Anfangsjahren des Kanals stammende Stadtschleuse erwies sich nach der Kanalisierung der Unterbrahe als deutlich zu klein und erforderte einen Neubau. Wegen den beengten Platzverhältnissen im Bereich der Seehandlungsmühlen kam für den Neubau eine normale Kammerschleuse nicht in Frage. Die Lösung des Problems war der Bau einer Kopf- oder Sackschleuse bei der beide Tore nebeneinander liegen. In Bromberg ist man noch heute stolz auf diese einzigartige Trapezschleuse, wie dieses Bauwerk auch genannt wird. Sie ging 1882 in Betrieb.
(siehe Abbildung 4 und 5)
Bei dieser Bauform war das Wenden der Fahrzeuge, egal ob Schiff oder Floß unerlässlich. Dieser Vorgang bei der Bergfahrt eines Floßes wird im Zentralblatt der Bauverwaltung folgendermaßen beschrieben: *„…Im Gegensatz dazu drehten die zu Berg gehenden Flöße, deren Zahl durch die 1878 und 1879 erfolgte Kanalisierung der Unterbrahe bedeutend gestiegen war und für die Fahrt durch den Kanal bei 2 x 40 m Länge vorn höchstens 3,5 m und hinten höchstens 4,3 m breit sein durften, erst im Oberwasser, indem nach Ausfahrt aus dem Obertor das breitere Ende des 40 m langen Halbfloßes an der Ufermauer des Trennungsdammes festgehalten und dann die Floßtafel von der Strömung um etwa 180° herumgeworfen wurde, ein mit Zufälligkeiten behafteter Betrieb.“* [9] Das war sicher kein alltägliches Manöver. Seine Ausführung war allerdings nur bis 1914 erforderlich. In diesem Jahr ging die Trapezschleuse außer Betrieb und wurde wenig später mit Sand verfüllt. Das preußische Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 beinhaltete den Ausbau der Oder-Weichsel-Wasserstraße für 400t-Schiffe. Das erforderte Schleusen mit 55m Länge. Dafür war am bisherigen Standort wegen der dichten städtischen Bebauung kein Platz. Man entschloss sich, dem Bromberger Kanal bis zur 6. Schleuse einen neuen Verlauf zu geben. Der neue Kanalabschnitt wurde etwas weiter nördlich angelegt. Ein Teil des ursprünglichen Kanals bis zur 6. Schleuse wurde ab 1972 teilweise zugeschüttet, der Rest zur Parkanlage umgestaltet. (siehe Abbildung 2) Die verfüllte Trapezschleuse ist noch heute, wenn auch teilweise mit Sand verfüllt, in einem gut erhaltenen Zustand. Sie stellt ein touristisches Highlight und bemerkenswertes Zeugnis der Industriekultur dar.

Die untere Brahe

Ein äußerst wichtiges Teilstück der Oder-Weichsel-Wasserstraße ist die untere Brahe. Auf dieser Strecke war ein starker Verkehr in beiden Richtungen, hauptsächlich jedoch in Richtung Westen, zu verzeichnen.

Dieser Teil der Wasserstraße wurde bereits an anderer Stelle [10] ausführlich betrachtet und soll hier nicht weiter behandelt werden.

Entwicklung des Verkehrs auf der Oder-Weichsel-Wasserstraße

Der Bromberger Kanal wurde seit Anbeginn seines Bestehens durch Schifffahrt und Flößerei intensiv genutzt. Bis Ende des Jahres 1775 sollen seit der Inbetriebnahme bereits 222 Schiffe und 1151 Flöße die neue Oder-Weichsel-Wasserstraße befahren haben. [11] In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurden jährlich etwa 6000 Taler für den Unterhalt des Bromberger Kanals aufgewendet. Dem standen Einnahmen in Höhe von 12000 Talern im Jahr gegenüber. Nach Böhm wurde der Bromberger Kanal in den ersten zwanzig Jahren seines Bestehens fast ausschließlich von Kähnen befahren. Die Flößerei durch den Kanal hielt erst mit Beginn des 19. Jahrhunderts Einzug und erlangte in den folgenden Jahrzehnten eine immer größere wirtschaftliche Bedeutung. [12]

Ein Jahrhundert später wurde in der Festschrift aus Anlass des 50-jährigen Bestehens des Technischen Vereins Bromberg die positive Entwicklung der Oder- Weichsel-Wasserstraße gewürdigt. *„…Die weitsichtige Annahme des großen Königs, daß durch eine Verkehrsmöglichkeit zwischen Oder und Weichsel bald ein bedeutender Handelsverkehr auf der die beiden Ströme verbindenden Wasserstraße entstehen müsse, hat sich glänzend bewahrheitet, ja der Verkehr hat die Leistungsfähigkeit dieses Handelsweges bald überholt und hat den Wunsch nach Erweiterung derselben gezeitigt und dauernd rege gehalten. Ausschlaggebend ist hier der Holzverkehr;…“* [13] An anderer Stelle wurde besonders hervorgehoben, dass der „Schiffsverkehr…gegen den Floßverkehr bedeutend zurücktritt…“ [14] Dazu wird in einem Bericht der Bromberger Hafen-Actien-Gesellschaft aus dem Jahr 1888 festgestellt: *„Die Flösserei hat einen Verkehrsanteil von ca. 80% an der Güterbewegung auf der Wasserstrasse zwischen Weichsel und Oder….“* [15] Über die Menge des durch den Bromberger Kanal transportierten Holzes geben die seit 1880 vorliegenden Berichte der Handelskammer zu Bromberg recht detailliert Auskunft. (siehe Tabelle 1) Es sei hier noch einmal daran erinnert, dass 1879 der Hafen an der Brahemündung in Betrieb ging, der Holztransport auf der Oder-Weichsel-Wasserstraße fand seitdem also unter annähernd gleichbleibenden und somit vergleichbaren Bedingungen statt. Die Daten nach Tabelle 1 wurden für die II. Schleuse des Kanals erhoben. Damit hat man sowohl die von der Weichsel als auch die von der oberen Brahe kommenden Flöße erfasst. Es war üblich, die transportierte Holzmenge in laufenden Metern (lfdm) bei vier Meter Breite der Flöße anzugeben. Im Durchschnitt der Jahre 1880 bis 1904 haben demnach jährlich 585090 lfdm Floßholz den Bromberger Kanal passiert. Dieser Wert schwankt ganz erheblich. Das ist, wie schon an anderer Stelle [16] ausgeführt, auf konjunkturelle und politische Einflüsse, aber vor allem auf Hoch- und extremes Niedrigwasser auf der Weichsel und ihren Nebenflüssen zurückzuführen. Im Laufe der Jahre zeigte sich, dass der Zustand der Oder-Weichsel-Wasserstraße selbst eine nicht zu unterschätzende Rolle spielte. Die begrenzte Durchlassfähigkeit der Wasserstraße und häufiger Wassermangel im Bromberger Kanal und der Netze machten sich zunehmend den Verkehr hemmend bemerkbar.

Flößerei von der Weichsel zur Oder

Wie vollzog sich der Transport der Hölzer von Bromberg bis nach Küstrin an der Oder? Bei Ebner [17] sind dazu einige Hinweise zu finden. Auf dem Bromberger Kanal wurde hauptsächlich getreidelt. Selten kamen Schlepper zum Einsatz. Bis zur 6. Schleuse waren die Flöße 78 bis 80 Meter lang. Ihre zulässige Breite war vorne mit 3,8 Meter und hinten mit 4,2 Meter festgelegt. Ebner gibt den Inhalt eines solchen Floßes mit 65 bis 90m³ an. Ein laufender Meter Floß soll bei 4 Meter Breite einem Volumen von 0,9m³ oder etwa 0,75t entsprochen haben. Ein Floß mit diesen Abmessungen wurde von zwei Mann getreidelt. Nach Ebner waren am Bromberger Kanal insgesamt 2000 Treidler beschäftigt. Von der 6. Bis zur 9.

Schleuse kamen Pferde zum Einsatz. Auf diesem Teilstück durften die Flöße eine Gesamtlänge von 200 Meter haben.
Geschleust wurde auf dem Kanal Tag und Nacht. Für das Ein- und Ausfahren an den Schleusen waren 4 Mann des Schleusenpersonals zuständig während 2 Flößer auf dem Holz blieben.

Soweit die Informationen, wie sie bei Ebner zu finden sind. Tatsächlich dürfte der Floßholzverkehr zwischen Weichsel und Oder weitaus komplexer gewesen sein.
Bereits im Juni des Jahres 1793 erließ die *„Königliche Westpreußische Krieges- und Domainen-Cammer“* ein ***„Reglement für die Schiffer, Flößer und andere, so den Brombergschen Canal befahren**.“* [18]
Schon in diesem frühen Regelwerk sind eine ganze Reihe von Zielen zu erkennen, die auch später in den verschiedensten Verordnungen zu finden waren. Diese grundlegenden Ziele waren:

- Gewährleistung eines geordneten und störungsfreien Betriebs auf der Wasserstraße
- Wassersparender Betrieb der Schleusen
- Schonender Umgang mit dem Kanal einschließlich aller Anlagen

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurde eine ganze Reihe von Vorschriften erlassen, die die Flößerei reglementierten. Auf den einzelnen Teilstrecken der Wasserstraße waren zum Teil unterschiedliche Regelungen zu berücksichtigen. Weiter erschwerend wirkten sich widersprüchliche Verordnungen der zuständigen Regierungsbezirke aus. Das traf insbesondere für die Netze zu. Der östliche Teil der Netze befand sich in der Provinz Westpreußen. Hier wurden die verschiedensten Verordnungen von der Königlichen Regierung zu Bromberg erlassen. Etwa 55 Kilometer oberhalb der Mündung in die Warthe befand sich die Grenze zum Regierungsbezirk Frankfurt an der Oder. Dieser Regierungsbezirk gehörte seinerzeit zur Provinz Brandenburg.

Die **Polizei-Verordnung für den Bromberger Kanal vom 17. Mai 1859** [19] enthielt sehr detailliert die Abmessungen, die bereits beim Einbinden der Hölzer zu berücksichtigen waren. Im §7 heißt es dazu: *„Die Holzflöße müssen zu festen Tafeln von elf Fuß* (3,45m, d. Autor) *Vorder- und Dreizehn ein halb Fuß* (4,24m, d. Autor) *Hinterbreite und von solchen Längen verbunden sein, daß eine Anzahl den Wasserspiegel in den Schleusenkammern vollständig bedeckt und ohne Anstoß in die Schleuse ein und aus derselben ausgezogen werden kann….“* Die Verordnung zielte also darauf ab, den zur Verfügung stehenden Platz in den Schleusen so weit wie möglich auszunutzen, somit die Durchlassfähigkeit der Schleusen zu optimieren und den Wasserbedarf zu reduzieren. Die Verordnung nennt auch die Längen und die Anzahl der Tafeln die zusammen geschleust werden sollen: „…Es sind zu einer Schleusung *einzuziehen:*

2 Tafeln a 95 Fuß lang, oder
4 Tafeln 2 a 50 Fuß lang und 2 a 60 Fuß lang, oder
3 Tafeln 1 a 80 Fuß und 2 a 60 Fuß lang, oder
5 Tafeln a 40 Fuß lang,

und so fort, so daß zwei aus einzelnen Tafeln zusammengesetzte Plätze 1 a 120 Fuß, 1 a 100 Fuß (1 a 37,66m; 1 a 31,38m; d. Autor) *entstehen. Unverbundenes Holz wird nicht in den Kanal eingelassen.“*
Ein Floß, bestehend aus 2 Plätzen, hätte demnach maximal 220 Fuß (69,05m) lang sein dürfen. Aus den genannten Längenkombinationen ergeben sich jedoch etwas abweichende Maße:

(2x29,82m= 59,64m)
(2x15,69m+2x18,31m=68,00m)
(25,11m+2x18,31m=61,73m)
(5x12,00m=60,00m)

Zwischen den Schleusen waren wieder ganz andere Längen zulässig. Der §35 der Polizei-Verordnung regelte die Länge der Flöße beim Treideln: *„Die Holzflöße dürfen nicht in größeren Schnüren (Längen-Verbänden) getrödelt werden, als aus den einzelnen Tafeln von vier Schleusungen zusammen gesetzt sind…"* Daraus lässt sich die beachtliche Länge eines getreidelten Floßzuges von 272 Meter (4x68,0m=272,0m) ableiten. Die Verordnung schreibt auch die Mannschaftsstärke eines solchen Floßzuges vor: *„Jede solche Floßschnur muß außer den Trödlern mit wenigstens drei Mann, vorne, hinten und in der Mitte je einem besetzt sein, die das Holz vom Ufer abzuhalten und das Fahrwasser stets frei zu halten haben."* Sonderregelungen galten zwischen der 1. und 2. sowie zwischen der 2.und 3. Schleuse. Auf diesen Strecken durfte nur der Inhalt einer Schleusung zu Floßzügen verbunden werden. Die Besatzung bestand hier aus 2 Mann. In diesen Kanalfeldern durften sich nur zwei Floßzüge gleichzeitig befinden. In Anbetracht der sehr kurzen Abstände zwischen diesen Schleusen hätte der gleichzeitige Aufenthalt weiterer Flöße in diesen Abschnitten sicher zu gegenseitigen Behinderungen geführt. Die Länge eines Floßes scheint zu dieser Zeit in Abhängigkeit des jeweiligen durchfahrenen Streckenabschnittes variabel gewesen zu sein. Hier dürfte die Zielstellung, einen möglichst hohen Durchsatz an Floßholz zu erzielen, ausschlaggebend gewesen sein. Zur Erinnerung: Die Intensität des Floßholzverkehrs wurde nicht in der Anzahl von Flößen sondern in laufenden Metern mit vier Meter Breite gemessen.

Die etwas komplizierte und wahrscheinlich umständlich handhabbare Festlegung der Tafellängen aus dem Jahr 1859 war in der **Polizei-Verordnung für den Verkehr auf dem Bromberger Schifffahrtskanal vom 27. März 1874** [20] nicht mehr enthalten. Hier hieß es jetzt: *„Die Holzflöße müssen mit festem Verbandmaterialien zu festen Tafeln verbunden sein, welche in der Länge höchstens 30 Meter, in der Breite am Vorderende höchstens 3,5 Meter, in der Mitte 4 Meter und am Hinterende höchstens 4,3 Meter, oder bei rechteckigem Verbande höchstens 3,9 Meter messen, und nicht unter Wasser gehen. Die Verbandhölzer dürfen nicht über die Floßhölzer vorstehen.*
Jede Schütze (Schleusenfüllung) muß mit mindestens 2 Mann besetzt…sein…" [21]
Aus technischer Sicht interessant ist der §25 der Verordnung. Von der 2 Mann starken Besatzung musste von der 1. bis zur 4. Schleuse 1 Mann auf dem Holz bleiben. Im weiteren Verlauf bis zur 10. Schleuse konnte auch der zweite Mann das Holz verlassen, *„…wenn durch Anbringung einer Gierleine dafür gesorgt ist, daß das Floß in gerader Richtung gehalten wird."* In diesem Fall wurde das Floß ohne eigene Besatzung ausschließlich durch die Treidler fortbewegt. Wenn zum Treideln Pferde zum Einsatz kamen, durften vier Schleusenfüllungen hintereinander *„zu einem Treiben verbunden werden."* Auf jedem Treiben waren mindestens zwei Mann Besatzung vorgeschrieben. Nach dieser Verordnung scheint der Übergang zwischen Flößer und Treidler auf dem Bromberger Kanal fließend gewesen zu sein. Der Flößer betätigte sich zeitweilig auch als Treidler.

Welchen Forderungen hatten die Flöße nun auf der Netze zu genügen? Darüber gibt die **Schifffahrts- und Strom-Polizei-Ordnung für die Netze vom Bromberger Kanal bis zur Grenze des Regierungsbezirks Bromberg vom 17. Mai 1859** Auskunft. [22] Zu dieser Zeit wurden auf der Netze offensichtlich Brennholz und Langholz geflößt. Das Flößen unverbundenen Holzes war verboten. Brennholz war in Kiepen, Langholz in Tafeln zu verbinden. Ein Floß bestand aus mehreren hintereinander gekoppelten Tafeln. Im Gegensatz zum Bromberger Kanal waren die Flöße am vorderen Ende mit mindestens einem Steuerruder und am hinteren Ende *„mit zwei Schreckzeugen"* zu versehen. Die Länge eines Floßes war mit 200 Fuß (62,77m), die Breite mit dreizehn ein halb Fuß (4,24m) limitiert. Von der Küddowmündung stromabwärts war eine Breite von maximal 17 Fuß (5,33m) zulässig. Flöße dieser Größe erforderten mindestens zwei Mann Besatzung.

Die Schifffahrts- und Strom-Polizei-Ordnung für den im Regierungsbezirk Frankfurt a.d.O. belegenen Theil der Netze vom 19. November 1864 [23] stimmte, soweit sie die Belange der Flößerei berührte, mit der Bromberger Strom-Polizei-Ordnung vom 17. Mai 1859 von der Küddowmündung stromabwärts weitestgehend überein.

Dem Bericht der Bromberger Handelskammer aus dem Jahr 1880 zufolge entsprachen 80 laufende Meter kanalmäßig verbundenes Floßholz einer Netzetraft mit einer Breite von 4,3 Meter. Auf der Warthe wurde aus zwei Netzetraften eine Warthetraft mit nun 8,6 Meter Breite bei unveränderter Länge gebildet. Im selben Bericht wurde kritisch angemerkt, dass auf dem im Regierungsbezirk Frankfurt gelegenen Abschnitt der Warthe Flöße mit nur 64 Meter Länge und 6,4 Meter Breite zugelassen sind. Daraus resultierte zeitaufwendiges und kostenintensives Umverbinden des Holzes beim Wechsel in den benachbarten Regierungsbezirk. Das war umso unverständlicher, da die Warthe gegenüber der Netze wesentlich einfacher und gefahrloser zu befahren werden konnte [24]

Gegenüber den sehr detaillierten Regeln für die Flößerei auf dem Bromberger Kanal ist die **Polizeiverordnung der Königlichen Regierung zu Frankfurt an der Oder vom 10.Oktober 1881** recht knapp gehalten. [25] In dieser Verordnung für die Netze und Warthe im Regierungsbezirk Frankfurt wurde die größte Länge der Netzeflöße mit 80 Meter und die Breite mit 5,3 Meter festgelegt. Für die Besatzung wurden mindestens zwei Mann gefordert.

Im Jahr 1883 erfuhr der Flößereibetrieb auf der Netze eine erhebliche Änderung. In Weißenhöhe (poln. Bialosliwie), auf halber Strecke zwischen den Städten Nakel und Usch (poln. Ujscie) wurde eine Station in einem alten Netzearm eingerichtet, die ausschließlich dem Umverbinden und Rangieren der Flöße diente. Hier war auch das Überwintern von Floßholz möglich. Das Liegen im Netzearm war laut Vorschrift auf vier Tage begrenzt. [26]
Die Notwendigkeit zur Einführung des Stationsbetriebs ergab sich ganz einfach aus den enormen Holzmengen, die möglichst zügig und störungsfrei zu transportieren waren. Die Statistik des Stationsbetriebs bei Weißenhöhe nahm seit seiner Einrichtung in den Jahresberichten der Handelskammer einen festen Platz ein. Schon 1889 waren Störungen des geregelten Floßbetriebs bei Weißenhöhe zu befürchten, da diese Station den großen Transportmengen nicht gewachsen war. Der Verein deutscher Holz- und Flössereiinteressenten berichte, über die Einrichtung weiterer Stationen bei Friedheim (poln. Miasteczko Krainskie) und Usch (poln. Ujscie) an der Netze. [27]

Für die Warthe, den ausschließlich durch den Regierungsbezirk Frankfurt fließenden Teil der Oder-Weichsel-Wasserstraße liegen zwei Verordnungen vor. Die **Polizei-Verordnung vom 31. Oktober 1868** [28] regelte im §19 die *„Beschaffenheit der Holzflöße“.* Die zulässige Länge der Flöße wurde hier mit 200 Fuß (62,77m), die Breite mit 20 Fuß (6,28m) festgelegt. Die Flöße waren am vorderen und hinteren Ende mit einem starken Steuerruder sowie mit *„den zum Ankern nöthigen Vorrichtungen“* auszurüsten. Wie diese Vorrichtungen beschaffen sein mussten, wurde hier nicht weiter ausgeführt. Für die Besatzung dieser Flöße waren mindestens zwei Mann vorgeschrieben.
Ab 1881 galten größere zulässige Abmessungen der Flöße auf der Warthe. Nach einer Verordnung der Königlichen Regierung zu Frankfurt durfte die Länge nun bis 80 Meter, die Breite bis 8,60 Meter betragen. Flöße bis 63 Meter Länge erforderten weiterhin eine Mannschaftstärke von 2 Mann. Bei größeren Längen und einer Breite über 5,30 Meter waren die Flöße jetzt mit drei Mann zu besetzen. [29]
Ab 1895 waren entsprechend einer Anmerkung im Jahresbericht der Handelskammer zu Bromberg Flöße auf Netze, Warthe und Oder mit einer Länge bis 120 Meter statt wie bisher 80 Meter, gestattet. [30]

Die für den Verkehr auf der Oder-Weichsel-Wasserstraße geltenden gesetzlichen Vorgaben liegen mit Sicherheit nicht vollständig vor. Die hier zitierten Vorschriften sind nur ein kleiner Ausschnitt aus dem recht umfangreichen Regelwerk, das den Flößereibetrieb unmittelbar beeinflusste. Sie spiegeln aber recht anschaulich die Schwierigkeiten des Holztransports von der Weichsel zur Oder wider. Auf dieser knapp dreihundert Kilometer langen Strecke war das kostenintensive Umverbinden der Hölzer mehrfach nötig und erforderte den Einsatz zahlreicher Arbeitskräfte.

Der Einfluss der Handelskammer auf die Flößerei

Mit den Belangen von Schifffahrt und Flößerei beschäftigte sich die 1875 aus der Taufe gehobene **Handelskammer für den Regierungsbezirk Bromberg** sehr intensiv. Vornehmste Aufgabe der Kammer war die Förderung der regionalen Wirtschaft und Vertretung ihrer Mitglieder gegenüber den staatlichen Behörden. Handel und Wirtschaft des Bromberger Bezirks waren seit jeher eng mit den Wirtschaftsbeziehungen zu Russland verknüpft. Einen Großteil des Handels mit Russland machte der Holzimport aus, der fast ausschließlich im Flößereiverkehr erfolgte. [31] Das schlug sich nicht zuletzt in den Jahresberichten der Kammer nieder. Der Verkehr auf den Wasserstraßen, Flößerei und Schifffahrt, Holzhandel und Holzindustrie nahmen hier einen breiten Raum ein. Die Berichte der Handelskammer beinhalteten detaillierte Angaben zu den transportierten Holzmengen und den Leistungen der Häfen und Schleusen. Die Kammer dokumentierte jedoch nicht nur die Ergebnisse der Wirtschaftstätigkeit. Sie war auch an der Ausarbeitung verschiedener Verordnungen beteiligt und machte Forderungen gegenüber den zuständigen Fachministerien geltend. Andererseits forderten die staatlichen Stellen die Stellungnahme der Kammer zu wichtigen Gesetzentwürfen oder griffen auf deren Expertise zu bestimmten fachspezifischen Themen zurück. Kritische, jedoch immer sachlich begründete Kommentare, aber auch Beschwerden über nicht nachvollziehbare Entscheidungen der Behörden hatten jederzeit das Wohl der Bromberger Wirtschaft zum Ziel. Die Kammer setzte sich intensiv für die regierungsbezirksübergreifende Harmonisierung der die Flößerei betreffenden Verordnungen ein. Seinem Engagement war es zum Beispiel mit zu verdanken, dass der für das Umverbinden der Flöße erforderliche Spannhafen vom Bromberger Kanal nach Weißenhöhe an der Netze verlegt wurde.

Einhundert Jahre nach der Eröffnung des Bromberger Kanals war die Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder längst nicht mehr den Anforderungen des steigenden Verkehrsaufkommens gewachsen. Auch der 1879 in Betrieb gegangene Hafen an der Weichselmündung erwies sich als nicht mehr ausreichend. Das hatte zur Folge, dass immer häufiger zahlreiche Floßholztransporte ungeschützt auf der offenen Weichsel festlagen, bevor sie in den Hafen eingeschleust werden konnten. Verschärft wurde die Situation durch die fortschreitende Regulierung der Weichsel und den Bau zahlreicher Buhnen. Damit standen ursprünglich vorhandene Lagerplätze auf dem Strom den Holztransporten nicht mehr zur Verfügung. Diese Missstände wurden immer wieder in den Jahresberichten der Kammer angesprochen und die Verbesserung der Verkehrsbedingungen auf der Oder-Weichsel-Wasserstraße gefordert. Das gipfelte 1889 in der Feststellung *„Der Bromberger Kanal ist nicht mehr im Stande, den Verkehr zu bewältigen.“* Die Kammer beschränkte sich nicht darauf, nur Forderungen zu stellen. Sie zeigte in Absprache mit allen Beteiligten, Schifffahrt, Flößerei, Landwirtschaft, Handel und Industrie Wege zur Verbesserung der Situation, hier stark verkürzt mit den Worten wiedergeben *„Die Kanalisierung der unteren Netze, der Bau von Doppelschleusen durch den Kanal und die Erweiterung des Hafens Brahemünde ist ein Bedürfnis, dem abgeholfen werden muss,….“* und zeigte gleichzeitig die Folgen der Unterlassung der erforderlichen Maßnahmen auf: *„…wenn nicht der ganze Osten des Staates schweren Schaden erleiden soll.“* [32] Hier wurde also nochmals auf die enorme Bedeutung der Wasserstraße eindringlich hingewiesen.

1899 reagierte die Kammer mit einem Gutachten auf die, durch den Regierungspräsidenten geäußerte Befürchtung, dass die Erweiterung des Bromberger Kanals den Flößereiverkehr beeinträchtigen würde. Der Inhalt dieses Schreibens der Handelskammer zu Bromberg [33] wird im Folgenden auszugsweise widergegeben, da die herausragende Bedeutung der Flößerei für die ganze Region hier besonders hervorgehoben wird.

„Seit Jahrzehnten pflegen sich - nicht unbeabsichtigt auch aus Interessentenkreisen - Befürchtungen dahingehend zu erneuern, daß die Flößerei durch den Bromberger Kanal in absehbarer Zeit erheblich zurückgehen müsste.

Leicht begreiflich erfordert dieser gewöhnlich als „Netzeflößerei" bezeichnete Flößereiverkehr durch den Bromberger Kanal unsere besondere Fürsorge, weil er zu den bedeutendsten Gewerbezweigen unseres Bezirks gehört und die gesammte Wirtschaftslage desselben erheblich beeinflußt.

Er bildet die Unterlage für 27 größere Gewerbeunternehmen, welche etwa 2500 Arbeiter mit über 1 Million Mark Arbeitslöhnen im Durchschnitt jährlich beschäftigen…

Der größte Theil dieser Arbeiter sind Colonisten im Brahe und Netzegebiet, welche aus der Flößerei - in der sie nur in mehr oder minder längeren Perioden beschäftigt werden - hauptsächlich ihren Lebensunterhalt gewinnen. Dadurch werden sie in der Zwischenzeit, in welcher sie nicht flößen, leicht für Arbeiten in der Landwirthschaft, im Winter großentheils auch für forstwirthschaftliche Arbeiten verfügbar; und somit hat auch die Land- wie Forstwirthschaft unseres Erachtens an der Erhaltung dieses Zustandes ein großes Interesse, dessen wirthschaftliche und socialpolitische Bedeutung noch vielfach unterschätzt wird.

Um so eifriger waren wir unausgesetzt bemüht, darüber Ermittelungen anzustellen, in wie weit die angeblichen Befürchtungen eines bedeutenden Rückganges der „Netzeflößerei" begründet erscheinen, insbesondere auf welche Thatsachen sie zurückzuführen sind.

In erster Linie wird hierfür behauptet, daß in Rußland, der vorwiegend in Betracht kommenden Bezugsquelle für die besagten Hölzer, durch übermäßigen unwirthschaftlichen Abtrieb der Waldbestand sich vermindern und so große Mengen Exporthölzer wie bisher nicht mehr erhältlich sein würden. Insbesondere beruft man sich neuerdings hierfür auch auf das seit 1888 in Rußland eingeführte Waldschutzgesetz, das seit 1893 auch auf Polen ausgedehnt ist und streng durchgeführt wird.

Nun weist der russische Gelehrte Dr. Ballod in seinem Buche über die Forstcultur in Rußland … nach, daß im europäischen Rußland der Waldbestand (- 40 Procent der Gesammtfläche) auf 179,8 Millionen Deßjatinen - etwa 200 Millionen ha berechnet wird.

Interessenten, welche die - stark überwiegend der Krone gehörigen - hier in Betracht kommenden russischen Waldgebiete zwecks Holzankaufs seit Jahrzehnten bereisen, bestätigen übereinstimmend, daß der Waldreichthum Rußlands ein so großer ist, um mindestens auf viele Jahrzehnte hinaus selbst den steigenden Bedarf des Auslandes ausreichend zu decken. Auch in der Ballod'schen Schrift wird bei regelmäßigem Umtriebe die jährliche Entnahme des Holzes auf 40 Millionen Kubiksaschen (400 Millionen Festmeter) berechnet.

Selbstredend werden erst mit der Verbesserung der Transportverhältnisse Forsten erschlossen, deren Holzbestand bisher wenig verwendbar und fast werthlos war. Erfreulicherweise nimmt die Erweiterung und Verbesserung der Verkehrswege von Jahr zu Jahr zu.

Durch die Erhöhung der Transportkosten sowie in Folge des Waldschutzgesetzes, welches übrigens den Käufer vielfach vor der gezwungenen Abnahme großer Mengen mitverkaufter schlechter und sehr geringwerthiger Waaren schützt, sind naturgemäß die Holzpreise in den russischen Produktionsgebieten nicht unbedeutend gestiegen und einer stetigen Steigerung unterworfen, wodurch von vornherein die Gewinnchancen für den deutschen Käufer sinken.

Im Allgemeinen ist wie überall so auch hier die Preisbildung von dem Verhältniß des Angebots zur Nachfrage, und dieses letztere wiederum im vorliegenden Falle durch den Bedarf Deutschlands bedingt.

Nun steht unbestreitbar fest, daß Deutschland mit der wirthschaftlichen Besserung und der stetig steigenden Gewerbethätigkeit auch einen von Jahr zu Jahr zunehmenden Holzbedarf hat, namentlich in den meist in Betracht kommenden Bau- und Nutzhölzern.
Ebenso ist erwiesen, daß selbst die erhöhte Forstproduktion in Deutschland gar nicht in der Lage ist, dessen besagten Holzbedarf auch nur annähernd zu decken.
Ueberall wird darüber geklagt, daß bei dem großen Holzbedarfe die deutschen Forstverwaltungen selbst Brennholz als Nutz- und Bauhölzer zum Verkauf stellen und gleichwohl Preise erzielen, die durchschnittlich den Taxwerth wesentlich überschreiten.
Bei solcher Sachlage ist Deutschland sonder Zweifel auf die ganz bedeutenden Zufuhren ans dem Auslande angewiesen, und an diesen Zufuhren haben Rußland und Oesterreich einen bedeutenden Antheil. Nach der amtlichen Statistik…betrug im Durchschnitt der fünf Jahre 1894—1898
a) die Einfuhr von Bau- und Nutzhölzern : 3492262 Tonnen im Werthe von 191 Millionen Mark,
b) die Ausfuhr 296 976 Tonnen im Werthe von 17 Millionen Mark,
so daß Deutschland für seinen Bedarf an Bau- und Nutzholz schon jetzt etwa 3,1 Millionen Tonnen (Werth 174 Millionen Mark) jährlich aus dem Auslande beziehen muß
An dieser Einfuhr sind nach dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre jährlich betheiligt:
Rußland mit 1.484.150 Tonnen (Werth 80,8 Millionen Mark - ca. 42,5 Procent und Oesterreich-Ungarn mit 1.192.000 Tonnen (Werth 52,8 Millionen Mark) - ca. 34 Procent.
Ein geringer Theil der österreichischen Einfuhren und der weitaus größte Theil der russischen Einfuhren erfolgen jedoch zu Wasser im Flößereiverkehr. Dieser betrug nach der Reichsstatistik für die Binnenschiffahrt…jährlich im Durchschnitt auf dem

Memelstrom	*ca. 780 000 Tonnen,*
Weichselstrom	*ca. 810 000 Tonnen*
Warthestrom	*ca. 20 000 Tonnen*

Von den Weichselzufuhren sind jedoch $^{3}/_{5}$ im Durchschnitt in den Weichselhafen Brahemünde eingeschleust worden, und lediglich dieser Flößereiverkehr ist für die vorliegende Frage maßgebend.
Es ist nun statistisch nachgewiesen, daß im Durchschnitt der letzten 25 Jahre jährlich 622 000 l. Meter Floßholz in Brahemünde eingeschleust und 580 000 l. Meter (- 420 000 Tonnen) davon durch den Bromberger Kanal weitergeschleust sind…Der Abgang der Weichselhölzer im unteren Brahegebiet ist im Verkehr durch den Bromberger Kanal theils durch die Oberbrahehölzer ersetzt worden, sodaß auch im Bromberger Kanal der jährliche Durchschnittsverkehr sich an 620 000 l. Meter (450000 Tonnen) Floßholz stellte. Diese Durchschnittsziffer eines langjährigen Verkehrs ist mit Rücksicht auf den dargelegten Sachverhalt auch für ferner einwandsfrei als maßgebend zu erachten.
Denn nach wie vor werden die großen Schneidemühlen an der unteren Netze und Warthe, in Liepe/Oderberg, Berlin, Spandau, Potsdam u. s. w. bis zum Elbegebiet hauptsächlich auf diese Zufuhren angewiesen sein, die sich allerdings bei einer vertheuerten Flößerei vermindern, bei einer Verbilligung der Flößerei steigern werden.
Glauben wir im Vorstehenden überzeugend nachgewiesen zu haben, daß in absehbarer Zeit eine wesentlich dauernde Aenderung des Flößereiverkehrs durch den Bromberger Kanal nicht zu befürchten ist, so ist dies auch dann zutreffend, wenn in erwünschter Weise die Holzindustrie an der unteren Brahe sich stetig vergrößert und erweitert, und dadurch hier größere Mengen der Rohhölzer absorbirt werden. Wenn man gar auf eine allmähliche Zunahme dieser Industrie mit 50 Procent rechnet, so würde es sich … um einen Mehraufschnitt von etwa 80000 l. Metern Rohholz handeln. Und auch hier würde der Abgang wohl durch den steigenden Bedarf Deutschlands an auswärtigen Rohhölzern ausgeglichen werden, sodaß auch künftig immerhin auf ein durchschnittliches Verkehrsquantum von ca. 550 000 bis 600000 l. Metern Floßholz für den Bromberger Kanal zu rechnen ist.

Und wie entspricht nun einem solchen Verkehrsquantum der Flößerei die Leistungsfähigkeit des Bromberger Kanals?
Die langjährigen Erfahrungen haben erwiesen und die Hochwassergefahren auch in diesem Jahre haben es erneut bestätigt, daß die geringe Leistungsfähigkeit des Bromberger Kanals, sowie die unzureichende Aufnahmefähigkeit des Sicherheitshafens „Brahemünde" Verzögerungen und Vertheueungen des Holzverkehrs verursachen. Da sich naturgemäß der Flößereiverkehr nicht gleichmäßig auf die ganze Betriebsperiode vertheilen läßt, die Mühlenhölzer zum größten Theil auf die Einlagerung in den Hafen angewiesen sind, aus dem sie nur je nach Bedarf entnommen werden, und ebenso auch die noch nicht verkauften Comissionshölzer im Hafen Lager nehmen, so fehlt es einerseits an ausreichenden Lagerflächen an der Brahemündung und andererseits ist durch die unzulängliche Leistungsfähigkeit des Bromberger Kanals die ungehinderte Weiterbeförderung der in dem Hafen Brahemünde eingeschleusten Floßhölzer nicht durchführbar.
Selbst in den Jahren mit weit geringerem als dem Durchschnittsverkehr waren wiederholt längere Betriebsperioden mit ununterbrochenem Tag- und Nachtbetrieb erforderlich, und da letzterer, welcher schon bei geringem Verkehr etwa 3 Monate in der Betriebsperiode dauerte, jetzt gemäß § 6 des Abgabentarifs vom 10. April 1899 noch vertheuert wird, so wird wohl nicht bestritten werden können, daß die Leistungsfähigkeit des Kanals selbst für die Flößerei die berechtigten Verkehrsansprüche nicht ausreichend erfüllt.
Ungleich dringender und nothwendiger gestaltet sich jedoch das Bedürfniß der Kanalerweiterung für die gedeihliche Entwickelung des Schiffahrtsverkehrs. Selbst von den Gegnern der Kanalvergrößerung wird zugegeben werden müssen, daß der umfangreiche Flößereiverkehr in Folge der engen Schleusendimensionen und der ungenügend tragfähigen Fahrtstraße immerhin schon jetzt den Schiffahrtsbetrieb - trotz des Vorschleuserechts der Schiffe - erschwert und verlangsamt.
Das Bedürfniß für die Erweiterung des Bromberger Kanals machte sich aber schon vor länger als zehn Jahren geltend, als der gesteigerte Verkehr die Nothwendigkeit und Wichtigkeit einer möglichst raschen, gesicherten und billigen Wasserverfrachtung für die wirthschaftliche Förderung der deutschen Gewerbethätigkeit erwies…."
Der Kern dieser Stellungnahme lässt sich in wenigen Sätzen zusammenfassen: Im ausgehenden 19. Jahrhundert sicherte die Flößerei die Erwerbstätigkeit eines großen Teils der Bevölkerung und war die Grundlage für die wirtschaftliche Tätigkeit zahlreicher Unternehmen der Region. Nach Meinung der Kammer wird der Holzbedarf in Deutschland auch weiterhin bestehen und aus einheimischer Produktion nicht zu decken sein. Der riesige Holzvorrat in den russischen Forsten lässt bei weiter ausgebauten Transportwegen umfangreiche Importe, die auch weiterhin auf den Wasserstraßen eingeführt werden, erwarten. Die Befürchtungen hinsichtlich der Beeinträchtigung Flößerei infolge der Erweiterung des Bromberger Kanals sind unbegründet, der derzeitige Zustand der Wasserstraßen verteuert jedoch die Transportkosten.

<u>Der Verein deutscher Holz-und Flössereiinteressenten</u>
Die Handelskammer dokumentierte die Ergebnisse der Flößerei und die Umstände unter denen sie stattfand. Sie versuchte, günstige Rahmenbedingungen, nicht nur für die Flößerei, auch für die gesamte regionale Wirtschaft, zu schaffen. Die Handelskammer war selbst nicht aktiv an der Flößerei beteiligt. Diese Funktion kam dem ***„Verein deutscher Holz- und Flössereiinteressenten"*** zu. Dieser Verein war laut einem Bericht aus dem Jahr 1882 *„auf`s Eifrigste bestrebt, die Misstände, welche schädigend auf den deutschen Holzhandel und Flössereibetrieb einwirken, zu beseitigen und Erleichterungen zu erwirken, um diesen sehr bedeutenden und umfassenden Erwerbszweig unserer ostdeutschen Bevölkerung zu kräftigen und zu fördern…"* [34] Dem Verein gehörten zu dieser Zeit 33 bedeutende Unternehmen, so

zum Beispiel aus Berlin, Stettin, Magdeburg und Potsdam an. Ein Jahr später war die Zahl der Mitglieder bereits auf 44 gewachsen. 1884 hatte der Verein 47 Mitgliedsunternehmen.
Das Engagement des Vereins geht unter anderem aus dem Bericht für das Jahr 1883 hervor in dem es heißt: *„…Schon im Mai zeigte sich eine derartige Ueberfüllung des Hafens* (Hafen an der Brahemündung, d. Autor) *wie des Spannplatzes an der neunten. Schleuse des Bromberger Kanals neben einem starken Flössermangel, dass die Königliche Kanal-Inspection, nachdem sie am 15. Mai … auf die Nothwendigkeit eines schleunigen Betriebes aufmerksam gemacht hatte, unterm 28. Mai … die Einstellung des Nachtbetriebes anordnete und mit der Beschränkung, ja sogar der eventuell gänzlichen Einstellung auch des Tagesbetriebes drohte. Alle im weitesten Umfange unternommenen Bemühungen um Heranziehung geeigneter und genügender Arbeitskräfte blieben vergeblich, und die Gefahr einer nur langsamen, dem Verkehre kaum entsprechenden Expedition musste für die Besitzer der Transporte um so grösser, der pecuniäre Verlust auch um so bedeutender werden, als auch die Weichsel stromaufwärts bis tief in Polen hinein überfüllt war und ausserdem noch sehr zahlreiche Zufuhren in kurzer Reihenfolge zu erwarten waren. Die Calamitäten des Jahres 1873, in welchem viele Hölzer auf der Weichsel zurückgeblieben waren und mit vielem Zeitverlust sowie grossen Geldopfern ausgewaschen und verladen werden mussten, waren um so eher zu befürchten, als der auf den 1. November bestimmte Schifffahrtsschluss durch den Bromberger Kanal wegen der Neubauten der ersten Schleuse feststand.*
Die Interessenten befanden sich in einer für sie verhängnissvollen Nothlage und der Verein wurde sofort bei den massgebenden Behörden vorstellig über Massregeln, durch welche ein rascher und geregelter Betrieb zu ermöglichen sei. Seitens der Behörde wurde anerkannt und betont, dass dies nur angängig sei durch eine einheitliche Leitung des Betriebes und die demzufolge auch möglichst weitgehendste Ausnutzung von Zeit und Kräften; und für diesen Fall erklärte sich die Behörde zu einem aussergewöhnlichen Entgegenkommen bereit. Entsprechend dem von der Königlichen Kanal- Inspektion in Bromberg unterstützten Vorschlage des Vereins genehmigte die Königliche Regierung in Bromberg unterm 9. Juni …. zunächst auf 4 Wochen die einmännige Besatzung bei der 9. Schleuse vorzunehmen; gleichwohl konnte bei dem notorischen Leutemangel und den rapid steigenden Löhnen (nach Stettin z. B. von 66 Mark auf 78 Mark) diese Erleichterung nur in ganz geringem Masse helfen. Bei solcher Sachlage und dem Platzmangel an der 9. Schleuse (wo seit lange ein grosser Spannhafen vorerst nur projectirt ist) erkannte die Vereinsleitung die einzig wirksame Aushilfe nur darin, dass

1) *die Besetzung der Flösse (statt von der 9. Schleuse ab) erst von Weissenhöhe abwärts geschehen sollte,*
2) *dass auch auf die ganze Flössereiperiode hindurch die einmännige Besatzung auszudehnen sei,*
3) *dass auf angänglichen Theilstrecken von der 9. Schleuse bis nach Weissenhöhe auch 2 Triften nebeneinander zu spannen erlaubt sein würde, und*
4) *dass ein derartiger Betrieb mit Erfolg durch eine einheitliche Leitung und in striktester Reihenfolge nur durchführbar sei.*

Nur durch solch' umfassende und energisch ergriffene Massregeln des Vereins, welche behördlicherseits denn auch eine dankenswerthe Berücksichtigung fanden, war es möglich, dass trotz der aussergewöhnlich grossen Zufuhr, der sehr schwierigen Verkehrshindernisse und des sehr zeitigen Schifffahrtsschlusses fast alle von der Weichsel in die Brahe gebrachten Hölzer rechtzeitig durch den Bromberger Kanal und an ihren Bestimmungsort geschafft werden konnten und den Interessenten unberechenbare Verluste erspart blieben ….“ [35] Der Verein deutscher Holz- und Flössereiinteressenten griff hier aktiv in die Organisation des Flößereibetriebes ein. Er verfolgte das Ziel, trotz akuten Arbeitskräftemangels und ungewöhnlich großer Holzzufuhr das auf der Weichsel ankommende Holz rechtzeitig in Sicherheit zu bringen und nach Möglichkeit bis zu seinem Bestimmungsort zu flößen. Das war ohne unkonventionelle Lösungen und erhöhten finanziellen Aufwendungen nicht machbar. Wären

die ergriffenen Maßnahmen ausgeblieben, hätte der zu erwartende Schaden weitaus höher sein können.
Zu dem obengenannten Punkt 1) ist zur Besetzung der Flöße an anderer Stelle zu lesen, dass der Verein mit einem Unternehmer vertraglich vereinbarte, die Verflößung der Hölzer auf der wenig Schwierigkeit bietenden Strecke von Nakel bis Weißenhöhe zu übernehmen. Offensichtlich verfügte das hier eingesetzte Personal nur über eine geringe Erfahrung, denn die weitere Verflößung erforderte mehr Fachkenntnisse, was aus der Formulierung *„…Hierdurch waren die **wirklichen Flösser** in der Lage ihre Reise schneller und öfter zu machen..."* zu schließen ist. *„Diese Einrichtung bewährte sich sehr gut, und es gelang nicht nur sämmtliche Hölzer in Sicherheit nach dem Hafen zu schaffen, sondern auch trotz des frühen Schliessens des Kanals den Hafen selbst noch zum grössten Theile leer zu machen und die Hölzer an ihren Bestimmungsort zu schaffen. Allerdings kostete die Verflössung dadurch, dass mit Geld nicht gekargt werden durfte, verhältnissig viel…"* [36]
An der Durchsetzung dieser, von den geltenden Gesetzen abweichenden Regelungen, war der Verein deutscher Holz- und Flössereiinteressenten maßgeblich beteiligt.

Die Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft

Mit der Ausdehnung des Krankenkassen- und Unfall-Versicherungs-Gesetzes vom 28. Mai1885 war der Verein deutscher Holz- und Flössereiinteressenten gefordert, eine Ortskrankenkasse für Schifffahrt, Flößerei und artverwandte Gewerbe einzurichten. Die dafür ausgearbeiteten Statuten traten am 1. Januar 1886 in Kraft. Des Weiteren war der Vorstand des Vereins für die Einrichtung einer Berufsgenossenschaft für Unfallversicherung verantwortlich. Die Bemühungen gelangen mit der Bildung der ***„Ostdeutschen Binnenschiffahrts- Berufsgenossenschaft"*** mit Sitz in Bromberg. In die Zuständigkeit dieser Genossenschaft fielen die Segel- und Kleinschifffahrt, Flößerei, Dampfschifffahrt aller Art, Fähren (Handbetrieb), Baggerei, Prahmbetrieb und die Treidelei. Unter diesen Gewerben nahm die Flößerei sowohl nach Anzahl der Betriebe als auch nach der Anzahl der versicherten Personen nach der Segel- und Kleinschifffahrt den zweiten Rang ein. Die Entwicklung der Anzahl der Betrieb und der versicherten Personen, sowie des mittleren Jahreslohns eines Flößers in der Ostdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft zwischen 1886 und 1904 ist in der Tabelle 2 dargestellt. Die beachtliche Zahl von durchschnittlich etwa 6000 versicherten Flößern vermittelt eindrucksvoll den Stellenwert der Flößerei im ostdeutschen Raum.
Demgegenüber erscheint die Anzahl der in der Genossenschaft versicherten Treidler (siehe Tabelle 3) als sehr gering. Die hier angegebene Zahl von maximal 200 Treidlern korrespondiert in keiner Weise mit den Angaben von Ebner, der 2000 Treidler nennt [37] Das lässt vermuten, dass weitaus mehr Treidler, wie die, die der Genossenschaft angehörten, Holztransporte auf der Oder-Weichsel-Wasserstraße fortbewegten.

Die Flößergewerkschaft

Zum Ende des 19.Jahrhunderts waren nicht nur die Flößereiunternehmer organisiert. Als Gegenstück zum Verein der Holz- und Flößereiinteressenten schlossen sich 1895 die Flößer zum „**Verband der Flößer"** zusammen. [38] Die Mitglieder dieser Gewerkschaft kamen aus den Provinzen Brandenburg und Posen, aus der Gegend zwischen Landsberg an der Warthe (poln. Gorzów Wielkopolski) und Bromberg. 1896 zählte die Gewerkschaft 1485 Mitglieder. In den Jahresberichten der Handelskammer sind Informationen zur Tätigkeit der Flößergewerkschaft nur indirekt zu finden. Meist waren diese nur, wenn es um Arbeitseinstellungen ging, in den Berichten des Vereins der Holz- und Flössereiinteressenten aus Sicht der Arbeitgeber zu finden.
Schon lange vor der Gründung des Verbands der Flößer versuchten die Flößer ihren Forderungen durch die Einstellung der Arbeit Nachdruck zu verleihen. Inwieweit diese Arbeitskämpfe erfolgreich waren

lässt sich anhand der vorliegenden Quellen meist nicht feststellen. Berichte der Handelskammer, wie dieser aus dem Jahr 1885 sind immer wieder zu finden: *„..Im Frühjahr forderte ein längeres Liegen der Transporte bei Weißenhöhe grössere Kosten, da die Flösser des Netze-Districtes, welche den Weitertransport besorgen, sich durch einen Agenten zu einem ungerechtfertigten Strike zur Erzwingung höherer Löhne hatten verleiten lassen, der jedoch nach 17tägiger Arbeitseinstellung beendet wurde…“* [39]
Hier wird eindeutig die Meinung des Vereins deutscher Holz- und Flößereiinteressenten wiedergegeben. Die Flößer kamen in den offiziellen Berichten der Handelskammer nirgendwo zu Wort, sie waren nicht Teil der Kammer. (Anmerkung: in den Quellen ist an vielen Stellen die englische Schreibweise „Strike“ zu finden, d. Autor)
Im Bericht der Handelskammer für das Jahr 1889 wird ein Flößerverein des Netzedistrikts erwähnt. [40] Es kann nur vermutet werden, dass es sich bei diesem Verein um einen Vorläufer der 1895 gegründeten Flößergewerkschaft handelt.
Über einen Flößerstreik berichtete die Thorner Presse in der Ausgabe vom 22. Mai 1889:
„Bromberg, 18.Mai. (Flößer-Streik.) Erst seit einigen Tagen gestattet der Wasserstand das Schwimmen von Traften auf der Netze und Oder. Um den günstigen Wasserstand möglichst auszunutzen, sind die Durchschleusungen durch den Kanal nach Kräften beschleunigt worden. Auf der Netze bei Weißenhöhe liegen eine große Anzahl von Traften mit einer Besatzung von etwa 300 Mann. Diese haben heute die Arbeit eingestellt. Sie verlangen für die Fahrt von Weißenhöhe bis Glietzen bzw. Stettin 15 Mk. mehr als im Vorjahre. Die Interessenten (Wenn in den Berichten Interessenten erwähnt werden, sind in der Regel Holzhändler, Spediteure und größere Flößereibetriebe, also die Unternehmer gemeint, d. Autor) *sind zu Montag Nachmittag telegraphisch nach Bromberg einberufen worden, um über die Forderungen der Flößer Beschluß zu fassen*.“ [41]
Aus Sicht des Vereins deutscher Holz- und Flössereiinteressenten waren die Forderungen der Flößer ungerechtfertigt. Auch die Bestrebungen einiger Spediteure, auf die Forderungen einzugehen und die Transporte schnellstmöglich ihrem Bestimmungsort zuzuführen wurden seitens des Vereins äußerst kritisch gesehen: *„…Uebermäßige Lohnforderungen und ganz unerfüllbare Arbeitsbedingungen liessen umsomehr langdauerende Betriebsstörungen befürchten, als Interessenten auch geneigt schienen, einzelne Transporte ausser der Reihenfolge um jeden Preis fortzuschaffen, ohne die unabsehbaren gefährlichen Folgen ihres einseitigen Handelns zu bedenken und ohne die sie mittreffenden dauernden Verluste zu beachten, welche dann naturgemäss der Holzhandel und die Holzspedition gleichermaßen erleiden mussten….“*
Die Forderungen der Flößer wurden auch deshalb als nicht angemessen betrachtet, da in den Versammlungen des Flößervereins des Netzedistrikts im Januar und Februar 1889 geforderte Lohnerhöhungen bereits bewilligt wurden. Insgesamt wurden auf diesen Versammlungen durch die Flößer neben der Lohnerhöhung sieben weitere Forderungen gestellt. Welchen Inhalt diese hatten und ob sie angenommen wurden geht aus den vorliegenden Quellen nicht hervor.
In der zitierten Äußerung des Vereins deutscher Holz- und Flössereiinteressenten als Vertretung der Arbeitgeber werden die aufkommenden und sich verschärfenden Widersprüche mit den Arbeitnehmern, also den Flößern, deutlich. Infolgedessen sind Versuche der Flößer, sich ebenfalls zu organisieren nur allzu verständlich. Aus Sicht der Arbeitgeber stellte sich die Situation dann so dar:
…Selbstverständlich hat der Verein bestrebt, berechtigten Wünschender Arbeiter stets zu entsprechen, die Forderungen der letzteren eingehend geprüft und soweit dieselben nach Sachlage begründet schienen, auch erfüllt. Andererseits konnten nicht Bedingungen angenommen werden, welche dauernd unerfüllbar und unbedingt geeignet waren, den Flössereibetrieb brach zu legen, ein Umstand, den leider die Flösser nicht beachten, obwohl er ihnen in erster Linie den so guten Arbeitsverdienst nehmen muss…“ [42]

Bereits 1896, nur ein Jahr nach der Gründung des Verbands der Flößer kam es zu einem Arbeitskampf, der deutschlandweit große Beachtung fand. Das Correspondenzblatt der Generalkommission der Gewerkschaften [43] berichtete am 7. September 1896: *„ Seit Sonntag, den 30.August befinden sich die Flößer des Netzedistrikts im Streik. Es wurden 3 Mann, die Mitglieder des Verbandes sind, gemaßregelt. Dies konnten und durften die Flößer sich nicht gefallen lassen, zumal der erste Beamte zu dem einen entlassenen Flößer sagte, daß Alle, die in dem Verbande sind, nicht beschäftigt werden sollen. Die Beamten behandeln die Flößer nicht wie Menschen, sondern wie das Vieh. "Ochsen, Esel, Rindvieh, wartet, nächstes Jahr werden wir Euch unter die Knute kriegen!" ist sehr oft zu hören. Die schreienden Ungerechtigkeiten gehen hier vor, ohne daß ein Mann was sagen darf. Früher gab es vom 1. Oktober jedes Jahres M.6 Herbstzulage, jetzt blos vom 15.Oktob. Auf sämmtliche Laubhölzer gab es Zulage, jetzt blos noch auf Eichen. In den letzten vier Jahren haben die Flößer kaum M.240 verdient. Die Weber des Erzgebirges sind wahrlich besser daran, zumal die Flößer vom 1. resp. 15. November bis 15. April jedes Jahres keinen Pfennig verdient.*
Die Haltung der Streikenden ist eine gute. Es sind zirka 1200 Mann in den Streik eingetreten, davon sind 600 Verheirathete mit 1500 Kindern zu unterstützen.
Die Ausstehenden richten folgende Bitte an die deutschen Arbeiter:
Helft uns in unserer schwierigen Lage; unsere Forderungen sind nur gerechte, und wenn wir, da die Flößer durchschnittlich arme Leute sind, kräftig unterstützt werden, so können wir in ganz kurzer Zeit den Streik mit Erfolg durchführen. Sonst ist es nicht möglich, da der Verband erst seit einem Jahr besteht…."
Bei den im Bericht erwähnten ersten Beamten müsste sich um einen hochrangigen Mitarbeiter der Bromberger Hafen-Aktien-Gesellschaft gehandelt haben. Dieses Unternehmen war an der Ausführung der Floßholztransporte auf einem Teilstück der Oder-Weichsel-Wasserstraße beteiligt. Der hier genannte Jahresverdienst eines Flößers in Höhe von 240 Mark steht in krassem Widerspruch zu den Angaben der Ostdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft. Die statistischen Angaben (siehe Tabelle 2) weisen einen etwa dreifachen Wert aus.
Am 14. September gab das Correspondenzblatt zum Fortgang des Flößerstreiks einen Situationsbericht heraus: *„Der Ausstand der Flößer im Netzedistrikt dauert fort. Die Ausstehenden fordern die Wiedereinstellung der drei Gemaßregelten und eine Reihe Einrichtungen für die Flößer, die schon bestanden haben, von den Unternehmern aber allmälig beseitigt worden sind. So unter Anderem daß jedes Floß nur die gesetzliche Länge von 80 Metern haben darf, daß für Laubhölzer eine Zulage gezahlt wird, daß die Materialausgaben und Einziehung der Bücher durch einen von den Flößern gewählten Mann erfolgt. Ferner fordern sie eine anständige Behandlung seitens der Beamten der Aktiengesellschaft. Die Verhandlungen mit der Direktion haben noch zu keinem Ergebniß geführt. Zwar sollen die Gemaßregelten wieder eingestellt werden, doch wurde eine Lohnerhöhung verweigert. Da viel Holz zum Transport aufgespeichert ist, so wird der Streik gewonnen, wenn es gelingt, die Ausstehenden genügend zu unterstützen. Zwar ist die Arbeiterschaft Deutschlands durch viele und große Kämpfe in diesem Jahre stark in Anspruch genommen. Da es aber von Bedeutung ist, daß eine Arbeiterkategorie, welche willig das Elend und die brutale Behandlung bisher ertragen hat, zum Bewusstsein ihrer Kraft und Menschenwürde kommt und durch eine Arbeitseinstellung geringfügige Forderungen zu erreichen sucht, so wird auch jeder Arbeiter sein Uebriges thun und sein Scherflein zur Unterstützung beitragen…"*
Kernstück der Forderungen war die Einhaltung gesetzlich festgelegten zulässigen Floßlänge von 80 Metern. Wegen der großen zu transportierenden Holzmengen und gleichzeitigen akuten Arbeitskräftemangels wurde von den Unternehmern durchgesetzt, abweichend von den im Gesetz verankerten Regeln, Flöße bis zu 120 Meter Länge zuzulassen. Gleichzeitig war es auf einigen Streckenabschnitten gestattet, Flöße nun mit nur einem Mann Besatzung zu fahren. Diese Maßnahmen wurden vom Verein deutscher Holz- und Flössereiinteressenten als äußerst positiv wirkendend verkauft. Aus Sicht der Flößer stellte sich der Sachverhalt ganz anders dar. Unter der Annahme gleichbleibender

Mannschaftsstärke einer Floßbesatzung bedeutete die Heraufsetzung der Floßlänge von 80 Meter auf 120 Meter eine Leistungssteigerung von 50%. Damit verbunden waren natürlich Mehrleistungen und höhere Risiken der Flößer während der Fahrt. Dafür wurde ein gewisser finanzieller Ausgleich erwartet.
Am 21. September meldete das Correspondenzblatt den Fortgang des Arbeitskampfes. Die Bromberger Schleppschifffahrts-Aktiengesellschaft suchte indessen Streikbrecher anzuwerben, was offensichtlich nicht gelang. Denn in der Ausgabe vom 28.September 1896 des Correspondenzblattes war zu lesen, dass der Streik der Flößer des Netzedistrikts beendet ist. *„…Der Erfolg ist zwar nicht der erwartete, jedoch ist eine Verbesserung der Arbeitsverhältnisse erreicht. Die Spediteure haben sich von der Bromberger Schleppschifffahrts-Aktiengesellschaft abgezweigt und verhandeln jetzt direkt mit den Flößern. Dadurch ist ein höherer Lohn gesichert und sie brauchen sich nicht die Ungerechtigkeiten genannter Gesellschaft gefallen zu lassen…“*
Zu diesem Arbeitskampf vertrat die Bromberger Schleppschifffahrts-Aktiengesellschaft die Meinung, dass *„…Der Strike in Weißenhöhe, der den Flößern keinen Vorteil gebracht hat, (war) für den Verkehr im Kanal nur von kurzer Bedeutung…“*. [44] Der Verein deutscher Holz- und Flössereiinteressenten versuchte hingegen die Ergebnisse des Streiks als Ergebnis seiner Bemühungen zu verkaufen, die *„…wiederum zu zweckmäßigen gemeinsamen Betriebsänderungen geführt, als durch einen unberechtigten Flößerstrike Betriebsstockungen drohten.“* [45] Ein vierwöchiger Ausstand von 1200 Flößern war hier offensichtlich ohne größere Bedeutung und beeinträchtigte den Flößereibetrieb nicht. Ganz ohne Folgen wird die Arbeitsniederlegung der Flößer ganz sicher nicht gewesen sein.
Auch Tageszeitungen aus weit entfernten Regionen Deutschlands berichteten über Streiks an der Netze. So war zum Beispiel in der in Magdeburg erscheinenden „Volksstimme“ vom 5.Mai 1907 folgender Beitrag zu lesen: *„Flößerstreik. Unter den Holzflößern der Netze ist ein Streik ausgebrochen. Bei Weißenhöhe und Nakel haben 1500 Flößer wegen Lohnstreitigkeiten die Arbeit eingestellt, so daß die nach den Provinzen Brandenburg und Pommern bestimmten Holztraften nicht weiter befördert werden können“* [46]
In den Jahresberichten der Handelskammer zu Bromberg waren auch immer wieder Hinweise auf Arbeitsniederlegungen der Flößer zu finden, ohne das auf den jeweiligen Anlass des Streiks Bezug genommen wurde.

Fazit

Aus den vorliegenden Quellen lassen sich folgende Erkenntnisse zusammenfassen:

Bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts war die deutsche Wirtschaft auf importiertes Holz angewiesen. Der Grund war nicht ausschließlich darin zu suchen, dass aus den heimischen Forsten der Bedarf nicht zu decken war. Vielmehr war die Einkauf billigen Holzes, vor allem aus den Regionen östlich der Staatsgrenze, entscheidend. Große deutsche Holzhandelsfirmen hatten bereits im 19. Jahrhundert bedeutende Waldbestände in Russland aufgekauft und ließen das dort eingeschlagene Holz nach Deutschland transportieren. Darüber hinaus waren auch ausländische Händler in großem Maße am Holzhandel beteiligt. Zahlreiche Transporte wurden ohne konkretes Ziel auf den Weg nach Deutschland geschickt. In der Regel wechselte dieses Holz erst unterwegs, vorrangig in Thorn, den Eigentümer.

Als einzige leistungsfähige Verbindung zwischen Russland und Deutschland stand bis in das 20. Jahrhundert hinein nur der Wasserweg zur Verfügung. Die Eisenbahn war zu dieser Zeit noch nicht in der Lage, die gewaltigen Holzmengen zu transportieren. Zudem waren die Kosten für den Bahntransport noch deutlich höher, wie für den Transport auf dem Wasserweg.
Die Verbindung der Oder mit der Weichsel war mit der Inbetriebnahme des Bromberger Kanals zum Ende des 18. Jahrhunderts hergestellt. Schon ab Mitte des 19. Jahrhunderts war die Oder-Weichsel-

Wasserstraße dem stetig wachsendem Verkahrsaufkommen, sowohl dem Schiffsverkehr als auch dem Floßholzverkehr, kaum noch gewachsen. Häufiger Wassermangel, unzueichende Schleusenabmessungen, enge, nocht nicht regulierte Abschnitte der Wasserstraße, zu kleine oder fehlende Sicherheitshäfen sowie der Einfluss der auf russischer Seite noch nicht ausgebauten Weichsel wirkten sich hemmend aus. Der Hafen an der Brahemündung und die Regulierung der unteren Brahe am östlichen Ende der Wasserstraße waren ein großer Fortschritt. Jedoch war vor allem der Sicherheitshafen zeitweilig völlig überlastet, da mit der fortschreitenden Regulierung der Weichsel infolge des Buhnenbaus bisher für die Flöße zur Verfügung stehende Liegeplätze auf dem Strom nicht mehr nutzbar waren. Aus Wirtschaftskreisen wurden zunehmend Forderungen nach einer grundlegenden Modernisierung der Wasserstraße laut.

Auf der Oder-Weichsel-Wasserstraße dominierte der Flößereibetrieb mit einem Anteil von etwa 80 Prozent am Gesamtverkehr. Das starke Verkehrsaufkommen auf der Wasserstraße verlangte eine straffe Organisation. Zu diesem Zweck wurden zahlreiche Verordnungen erlassen und den Erfordernissen immer wieder angepasst. Als großes Hindernis für den Floßholzverkehr stellte sich die Zuständigkeit verschiener Regierungspräsidien auf einzelnen Teilstrecken der Wasserstraße dar. Für die untere Brahe, den Bromberger Kanal und den östliche Teil der Netze war die Königliche Regierung zu Bromberg zuständig. Der wesliche Teil der Netze und die Warthe lagen in der Verantwortung der Königlich Preußischen Regierung zu Frankfurt an der Oder. In beiden Hoheitsgebieten galten hinsichtlich des Baus und des Betriebs der Flöße unterschiedliche, zum Teil sich sogar widersprechende Vorschriften. Insbesondere für die Flößerei auf der Netze war das ein unbefriedigender Zustand, der zusätzliches Umverbinden der Flöße und damit erhöhte Kosten erforderte. Aus Unternehmerkreisen wurde gefordert, eine Behörde, die die Hoheit über die gesamte Oder-Weichsel-Wasserstraße haben sollte, einzurichten. Ob eine solche Behörde installiert wurde, ist nicht bekannt.

Mit der Gründung des Vereins deutscher Holz- und Flössereiinteressente war um 1880 ein Zusammenschluss einer Vielzahl von Unternehmen, die in irgendeiner Form am Holztransport und Holzhandel auf der Oder-Weichsel-Wasserstraße beteiligt waren, geschaffen. Nach eigenen Aussagen bestand das Ziel dieses Vereins in der Förderung von Holzhandel und Flößerei. Angesichts des starken Floßholzverkehrs war er aktiv an der Organisation der Flößerei maßgeblich beteiligt. Ohne dieses Engagement wäre die Flößerei zeitweilig nur sehr eingeschränkt möglich gewesen. Zweifellos war der Verein deutscher Holz- und Flössereiinteressenten eine reine Arbeitgebergebervertretung.

Nur allzu verständlich ist es, dass die Flösser zur Durchsetzung ihrer berechtigten Forderungen versuchten, sich ebenfalls zu organisieren. Es sollte jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass diese Bestrebungen in die Regierungszeit des Reichskanzlers Otto von Bismarck fielen, dessen Innenpolitik von einer Strategie geprägt war, die als „Zuckerbrot und Peitsche“ bekannt wurde. So führte seine Sozialpolitik zur Einführung der Krankenversicherung (1883) und der Unfallversicherung (1884), aus der dann die Berufsgenossenschaften (1885) hervorgingen. Andererseits wurde versucht, mit dem Sozialistengesetz (1878-1890) sozialdemokratische Tendenzen in der Arbeieterschaft sowie die Gewerkschaftsbewegung einzuschränken. Die Gründung einer Flößergewerkschaft mit dem Verband der Flößer und seinem Vorläufer ist deshalb unter diesen Vorzeichen als Erfolg zu verzeichnen. Die Organisiertheit der Flößer als einer zahlenmäßig starken Gruppe der Arbeiterschaft ist zugleich Ausdruck ihrer bedeutenden Stellung beim Transport der gewaltigen Holzmengen zu dieser Zeit.

Hinsichtlich ihrer sozialen Lage unterschieden sich die Flößer zwischen Oder und Weichsel zum Ende des 19. Jahrhundert, abgesehen von branchentypischen Eigenarten, kaum von Industriearbeitern, wie zum

Beispiel von den Kumpeln in einer Kohlengrube, den Arbeitern in einem Hüttenwerk oder auf einer Werft. Die Flößer an der Oder-Weichsel-Wasserstraße waren zum Ende des 19. Jahrhunderts Arbeiter in einer bedeutenden Industrie, die aus einem Geflecht von Holzhandel, Flößerei und Sägewerken gebildet wurde.

Eberhard Seelig
Dezember 2024

Abbildungen:

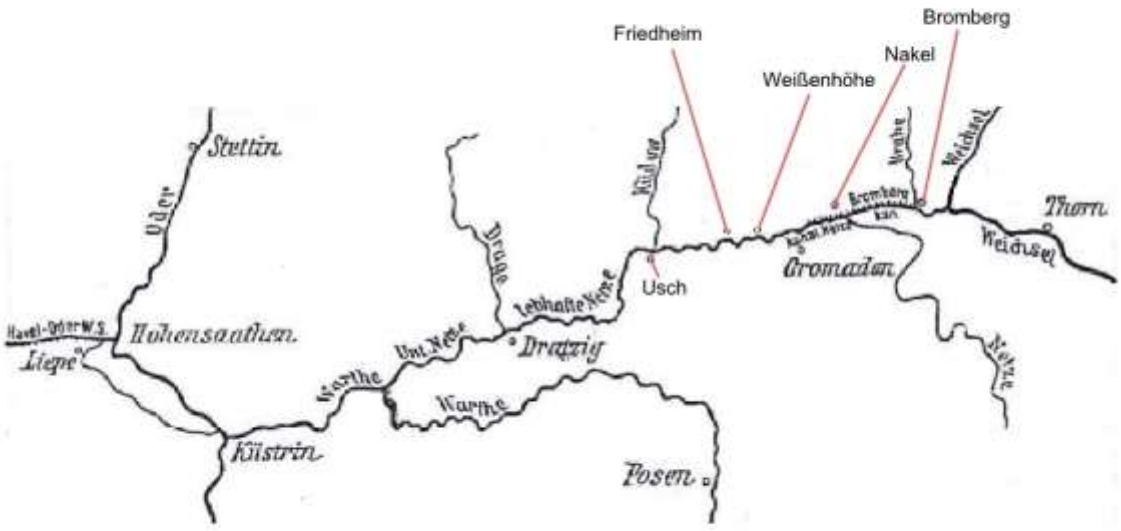

Abb. 1: Die Oder-Weichsel-Wasserstraße, Quelle: Ebner, bearbeitet Autor

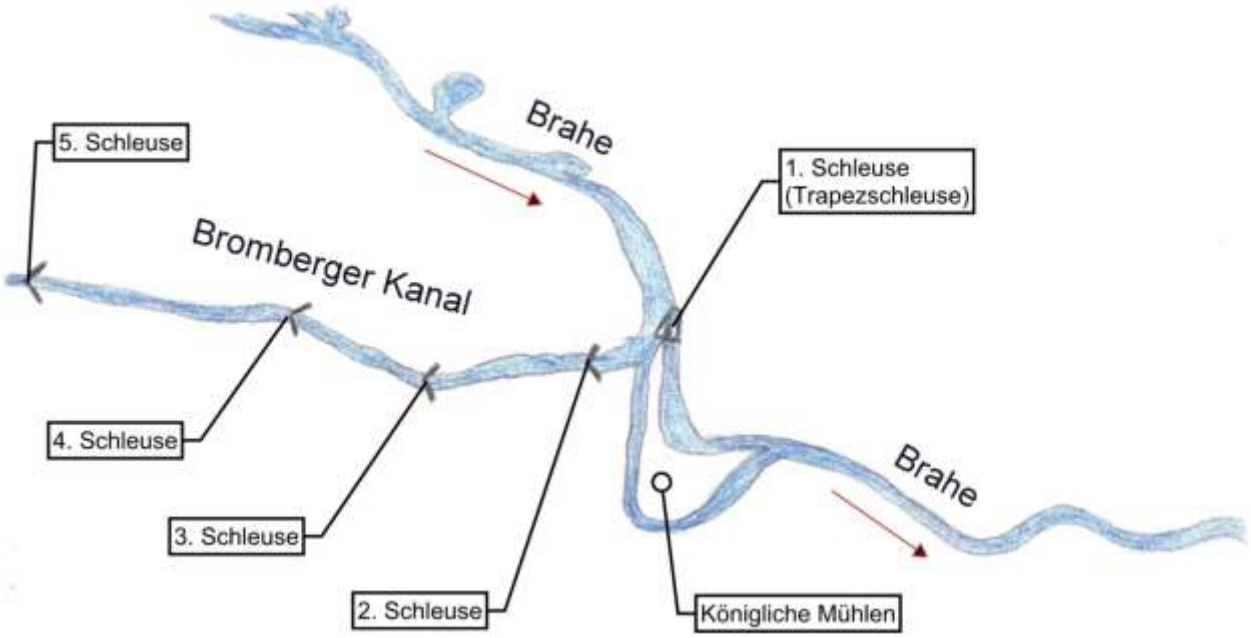

Abb. 2: Brahe und Bromberger Kanal innerhalb des relativ dicht bebauten Stadtgebiets von Bromberg. Der Abstand zwischen diesen Schleusen war sehr kurz. Er lag teilweise deutlich unter einem Kilometer. Die 1. Schleuse(Trapezschleuse) ging 1882 in Betrieb. Nach der Verabschiedung des Wassergesetzes von 1905 wurde der östliche Teil des Kanals mit der 1. Schleuse weiter nach Norden verlegt. Die Schleusen 2 bis 6 wurden nicht mehr benötigt. Einzelne ursprüngliche Abschnitte des Kanals wurden nach 1972 zum Teil zugeschüttet.

Abb. 3: Eine der alten, außer Betrieb befindlichen Schleusen des Bromberger Kanals, Aufnahme Autor 04/2015

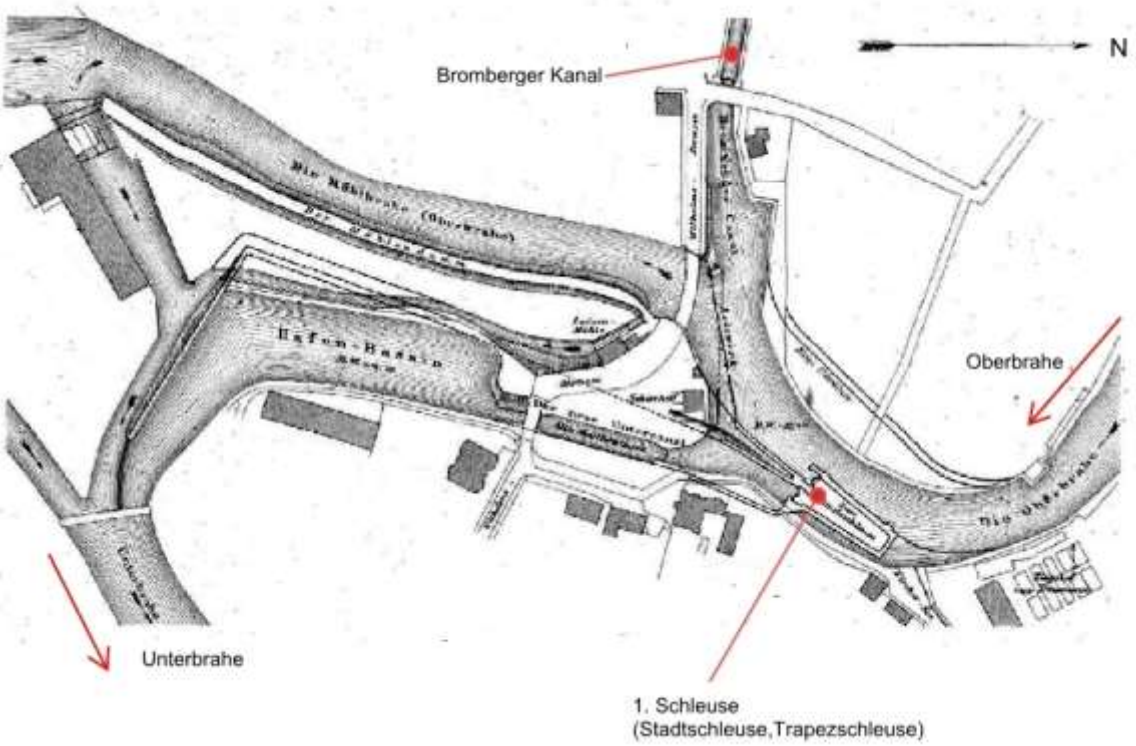

Abb.4: Lageplan der Schleuse 1, Zustand um 1882, Quelle: Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen, Berlin, 1889, Bl.66, bearbeitet Autor

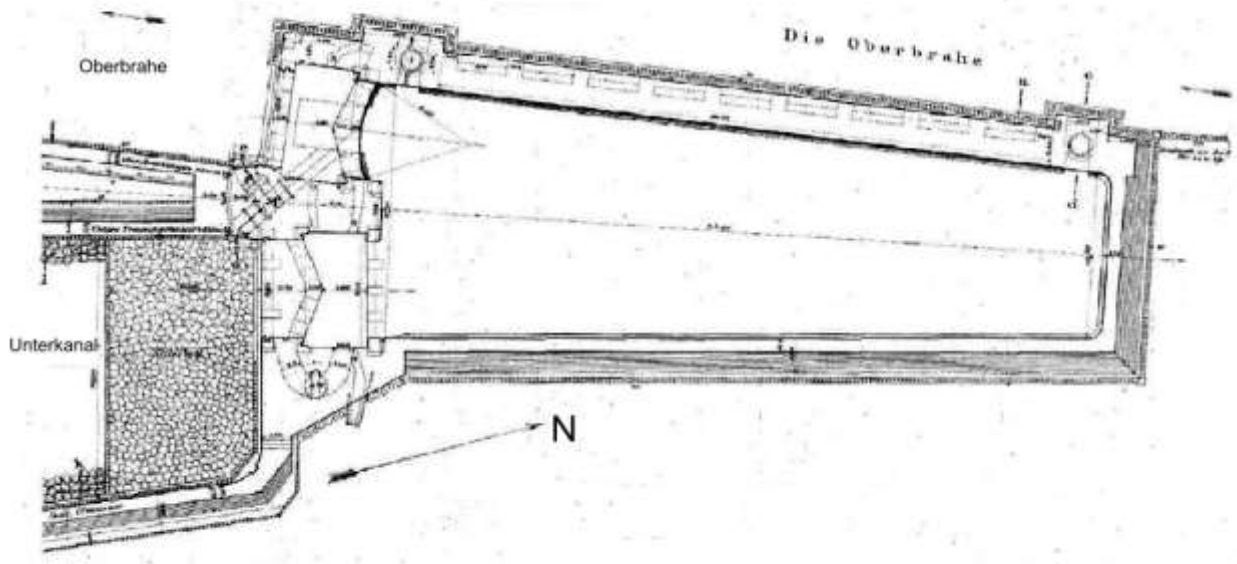

Abb.5: Grundriss Schleuse 1 (Stadtschleuse, Trapezschleuse), Zustand um 1882,
Quelle: Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen, Berlin, 1889, Bl.66

Anhang:

Tabelle 1: Floßholzverkehr durch die II. Schleuse des Bromberger Kanals

(Angabe der geflößten Holzmenge in laufenden Meter Floßlänge mit 4m Breite)

Jahr	von der oberen Brahe (lfdm)	von der Weichsel (lfdm)	Gesamt (lfdm)
1880	31076	576636	607712
1882	48812	475821	524633
1883	61709	619105	680814
1884	46579	415344	461923
1885	43229	506224	549523
1886	59205	494786	553991
1887	55750	580789	636539
1888	41587	700213	741800
1889	40436	806173	846609
1890	41237	845051	886288
1891	24323	425373	449695
1892	30700	557909	588609
1893	24170	553496	577666
1894	44173	357418	401591
1895	18982	467972	486954
1896	32440	633905	666345
1897	34420	565753	668325
1898	32253	618102	650355
1899	27253	542470	569723
1900	31157	455545	486702
1901	31808	556727	588535
1902	21443	348358	369801
1903	17911	523602	541513
1904	25122	481401	506523
Jahresdurchschnitt	36074	546174	582248

Tabelle 2: Entwicklung der Flößerei

nach Angaben der Ostdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft in Bromberg

Quelle: Jahresberichte der Handelskammer Bromberg

Jahr	Anzahl der Flößerei-Betriebe	Versicherte Personen	Durchschnittslohn (Mark/a)
1886	180	4579	-
1887	179	3721	490
1888	177	6526	592
1889	197	6543	816
1890	215	6959	695
1891	234	6906	775
1892	208	6692	775
1893	212	5983	709
1894	217	6033	679
1895	219	6008	745
1896	224	6006	849
1897	227	6039	keine Angabe
1898	230	5759	keine Angabe

1899	235	5160	keine Angabe
1897-1898 Durchschnitt	-	-	834
1900	225	5711	keine Angabe
1898-1900 Durchschnitt	-	-	912
1901	216	5582	keine Angabe
1903	202	5118	keine Angabe
1904	199	5076	keine Angabe

Tabelle 3: Lohnentwicklung der Flößer und Treidler

nach Kataster-Auszügen der Ostdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft in Bromberg

Quelle: Jahresberichte der Handelskammer Bromberg

Jahr	**Art der Betriebe**							
	Flößerei				**Treidelei**			
	1	**2**	**3** (Mark/a)	**4**	**1**	**2**	**3** (Mark/a)	**4**
1886	180	4559	450	25,3	kA	kA	174	kA
1887	179	3721	490	20,8	kA	kA	193	kA
1888	177	6526	592	36,9	kA	kA	383	kA
1889	197	6543	816	33,2	kA	kA	561	kA
1890	215	6959	695	32,4	46	64	612	1,4
1891	234	6906	775	29,5	55	64	539	1,2
1892	208	6692	775	32,2	88	102	590	1,2
1893	212	5983	709	28,2	107	122	550	1,1
1894	217	6033	679	27,8	113	129	517	1,1
1895	219	6008	806	27,4	112	129	585	1,2
1896	224	6006	849	26,8	146	164	611	1,1
1897	227	6039	kA 834 *)	26,6	182	200	kA 885 *)	1,1
1898	230	5759	kA	25,0	170	183	kA	1,1
1899	235	5160	kA	22,0	167	182	kA	1,1
1900	225	5711	912 **)	25,4	170	183	684 **)	1,1
1901	216	5582	kA	25,8	175	188	kA	1,1
1903	202	5118	kA	25,3	151	162	kA	1,1
1904	199	5076	kA	25,5	144	154	kA	1,1

*) Durchschnittslohn der Jahre 1897 bis 1899

**) Durchschnittslohn der Jahre 1898 bis 1900

Legende:

1: Anzahl der Betriebe

2: Anzahl der versicherten Personen

3: durchschnittlicher Jahreslohn (Mark/a)

4: Betriebsgröße (versicherte Personen/Betrieb)

Quellenangaben:

Böhm, Bruno: Industrie und Gewerbe in Bromberg
Wissenschaftliche Festschrift aus Anlaß des 50-jährigen Bestehens des Technischen Vereins, Bromberg 1907
G/0163)

Ebner, Karl: Flößerei und Schiffahrt auf Binnengewässern mit besonderer Berücksichtigung der Holztransporte in Österreich, Deutschland und Westruszland, Wien und Leipzig 1912
(G/0017)

Veheim-Schwarzbach, M.: Friedrich der Große als Gründer deutscher Kolonien in den im Jahre 1772 neu erworbenen Landen, Berlin, 1864
(G/0492)

Minister der öffentlichen Arbeiten: Die Entwicklung der preußischen Wasserwege
In: IX. Internationaler Schiffahrts-Congress, Düsseldorf 1902, Congressführer, Theil II
(G/0409)

Wutzke, J. E.: Bemerkungen über den Bromberger Kanal
In: Preussische Provinzial-Blätter, Band 7, Königsberg 1832
(G/0142)

Br.: Zur Baugeschichte der Bromberger Stadtschleuse
In: Zentralblatt der Bauverwaltung, Berlin 24.07.1915
(G/0164/001)

Sarrazin, Otto, Hossfeld, Oskar: Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen, Jahrgang XXXiX, Berlin, 1889
(G/0164/002)
Neue Stadtschleuse in Bromberg, Bl.66f

Weyland, Karla: Wie Weichsel und Netze verbunden wurden
In: Preußische Allgemeine Zeitung, 09.09.2012
(G/0160)

Jahresberichte der Handelskammer zu Bromberg (HK Bromberg), Verschiedene Jahrgänge

Reglement für die Schiffer, Flößer und andere, so den Brombergschen Canal befahren, Bromberg, 14.06.1793
(G0306)

Schifffahrts- und Strom-Polizei-Ordnung für die Netze vom Bromberger Kanal bis zur Grenze des Regierungsbezirks Bromberg, 17.05.1859
In: Außerordentliche Beilage zu Nr. 24 des Amtsblattes der Königlichen Preußischen Regierung zu Bromberg pro 1859
(G/0415/001)

Polizei-Verordnung für den Bromberger Kanal, 17.05.1859
In: Außerordentliche Beilage zu Nr. 24 des Amtsblattes der Königlichen Preußischen Regierung zu Bromberg pro 1859
(G/0415/002)

Polizei-Verordnung für den Verkehr auf dem Bromberger Schifffahrts-Kanal, 27.03. 1874
In: Beilage zu Nr.13 des Amtsblatts der Königl. Regierung zu Bromberg
(G/0496/002)

Schifffahrts- und Strom-Polizei-Ordnung für den im Regierungsbezirk Frankfurt a.d.O. belegenen Theil der Netze, 19.11.1864
In: Außerordentliche Beilage zum Amtsblatt Nr.49, 07.12. 1864
(G/0514/001)

Polizei-Verordnung, betreffend die Holz-Flößerei auf der Netze und Warthe innerhalb des Regierungsbezirkes Frankfurt a.O., 04.10.1881
In: Amts-Blatt der Königl. Preuß. Regierung zu Frankfurt an der Oder Nr.41, 12.10.1881
(G/0517/001)

Polizei-Verordnung zur Regelung des Verkehrs auf der Netze bei Weißenhöhe, 23.07. 1885
In: Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Bromberg Nr. 30, 24. 07 1885
(G/0500/001)

Strompolizei-Ordnung zur Regelung der Schifffahrt und Flößerei auf der Warthe im Regierungsbezirk Frankfurt a.O., Frankfurt a.d.O., den 31.10.1868
In: Amts-Blatt der Königl. Preuß. Regierung zu Frankfurt an der Oder Nr.47, 18.11.1868
(G/515/001)

Polizei-Verordnung, betreffend die Holz-Flößerei auf der Netze und Warthe innerhalb des Regierungsbezirkes Frankfurt a.O., Frankfurt a.d. O., den 04.10.1881
In: Amts-Blatt der Königl. Preuß. Regierung zu Frankfurt an der Oder, Nr.41, 12.10.1881
(G/0517/001)

Correspondenzblatt der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands – umfassend die Jahrgänge von 1891 bis 1896, Hamburg 1897
(G/0556)

Volksstimme, Sozialdemokratisches Organ für den Regierungsbezirk Magdeburg, 5.Mai 1907

Seelig, Eberhard: Der Hafen an der Brahemündung und die Kanalisierung der unteren Brahe, 2023

Anmerkungen:

[1] Böhm, S.54
[2] Ebner, S.86ff
[3] Veheim-Schwarzbach, S.11
[4] Ebner, S.263
[5] Congressführer Düsseldorf 1902, S.132
[6] Congressführer Düsseldorf 1902, S.134
[7] Congressführer Düsseldorf 1902, S.134
[8] Wutzke, S.340
[9] Zentralblatt der Bauverwaltung 1915, S.390 (G/0164/001)
[10] Hafen an der Brahemündung u. d. Kanalisierung der unteren Brahe
[11] Weyland
[12] Böhm, S.186
[13] Böhm, S.62
[14] Böhm, S.61
[15] HK Bromberg 1888, S.9
[16] Hafen an der Brahemündung u. Braheregulierung
[17] Ebner, S.261ff
[18] Reglement Bromberger Kanal, 1793
[19] Polizei-Verordnung Bromberger Kanal, 17.05.1859 (G/0415/001)
[20] Polizei-Verordnung Bromberger Kanal, 27.03.1874 (G/0496/002)
[21] §9 der Polizei-Verordnung Bromberger Kanal, 27.03.1874
[22] Polizei-Ordnung Netze im Regierungsbezirks Bromberg, 17.05.1859 (G/0415/001)
[23] Polizei-Ordnung Netze im Regierungsbezirk Frankfurt, 19.11.1864 (G/0514/001)
[24] HK Bromberg 1880, S.14
[25] Flößerei Netze u. Warthe im Regierungsbezirk Frankfurt, 04.10.1881 (G/0517/001)
[26] Regelung des Verkehrs auf der Netze bei Weißenhöhe, 23.07. 1885 (G/0500/001)
[27] HK Bromberg 1889, S.7
[28] Polizei-Ordnung Warthe im Regierungsbezirk Frankfurt, 31.10.1868 (G/0515/001)
[29] Polizei-Verordnung Flößerei Netze u. Warthe im Regierungsbezirkes Frankfurt, 04.10.1881 (G/0517/001)
[30] HK Bromberg 1899, S.111
[31] HK Bromberg 1900, S.3
[32] HK Bromberg 1889, S.20
[33] HK1899, S.16ff
[34] HK Bromberg 1882, S.44
[35] HK Bromberg 1883, S.15
[36] HK Bromberg 1883, S.24
[37] Ebner, S.264
[38] Correspondenzblatt der Gewerkschaften, 5. Jahrgang, 10.08.1895
[39] HK Bromberg 1885, S.17
[40] HK Bromberg 1889, S.7
[41] Thorner Presse, 22.05.1889
[42] HK Bromberg 1889, S.8
[43] Correspondenzblatt der Gewerkschaften, 6.Jahrgang, 7./14./21./28.09.1896
[44] HK Bromberg 1896, S.54
[45] HK Bromberg 1896, S.52
[46] Volksstimme, 07.05.1907