

Turbinendampfer TANNENBERG in Stettin.

UWE NUSSBAUM

BRÜCKE

ÜBER DIE OSTSEE

Der Seedienst Ostpreußen 1920-1944

Mit der Liste aller Seedienst-Schiffe
von Arnold Kludas

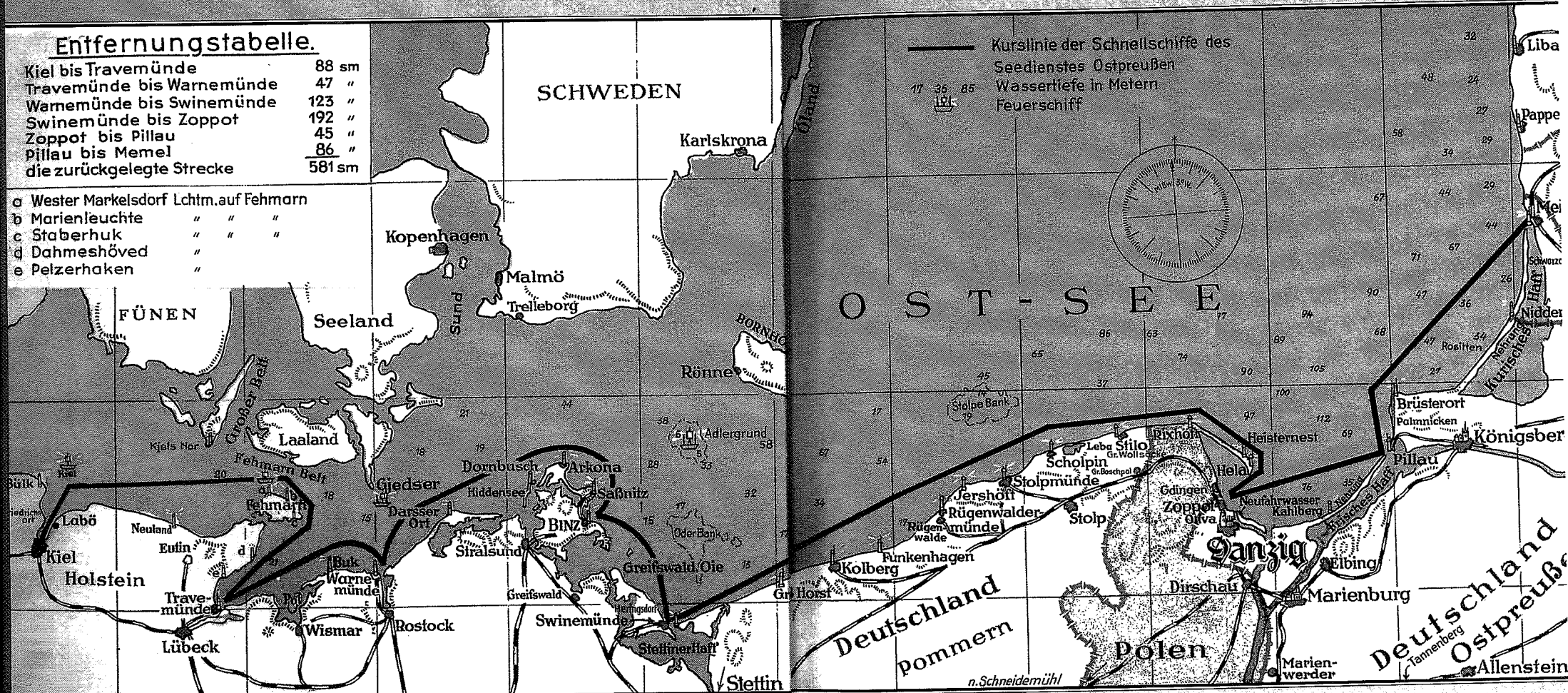


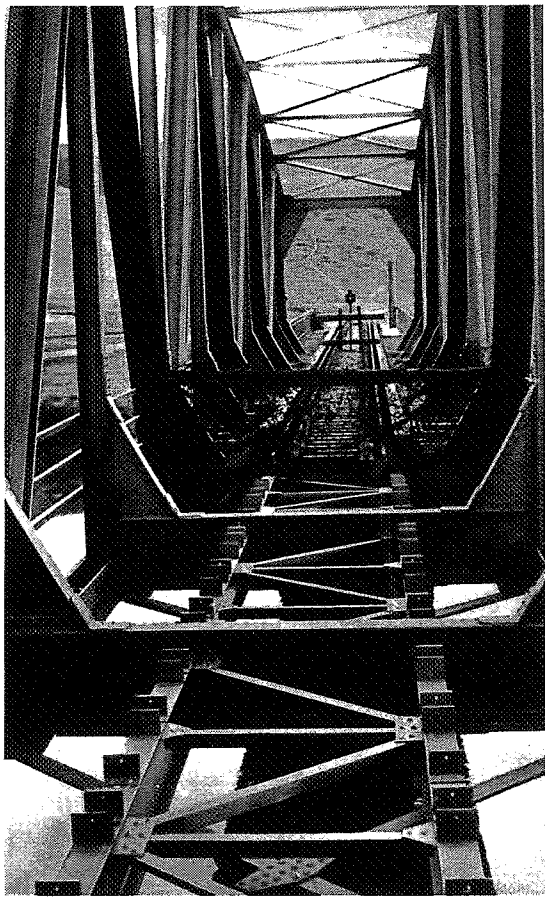
Koehler Verlagsgesellschaft mbH · Hamburg 1999

Entfernungstabelle.

Kiel bis Travemünde	88 sm
Travemünde bis Warnemünde	47 "
Warnemünde bis Swinemünde	123 "
Swinemünde bis Zoppot	192 "
Zoppot bis Pillau	45 "
Pillau bis Memel	86 "
die zurückgelegte Strecke	581 sm

- a Wester Markelsdorf Lchtm. auf Fehmarn
- b Marienleuchte " " "
- c Staberhuk " " "
- d Dahmeshöved " " "
- e Pelzerhaken " " "





Unterbrochene Bahnstrecke an der deutsch-polnischen Grenze in Deutsch Utsch bei Schneidemühl; die Propagandakarte, abgestempelt in Schneidemühl am 13. Juni 1933, trägt die Bildunterschrift »Bluten-
de Grenze im Osten«.

schon Gebiete nicht dem Deutschen Reiche angliedern. Die Tschechoslowakei erhielt als reiner Binnenstaat Privilegien auf der Elbe und einen eigenen Zollbezirk im Hamburger Hafen.

Polen sollte als Staat wiedererstehen. Durch die Aufteilung des Habsburgerreichs erhielt es Galizien; dazu kamen Kongreßpolen und das Gebiet des sogenannten Korridors.¹³ Polen drang nach Oberschlesien, West- und Ostpreußen ein, auch, um vor

Vertragsunterzeichnung bereits vollendete Tatsachen zu schaffen, was jedoch mißlang. Großpolnische Träume sahen das Wiedererstehen des Piastenreichs aus dem Jahre 1000, dessen Grenzen ja sogar Lübeck eingeschlossen hätten, konkret aber hatte man die Oder als Westgrenze im Visier. Gemäßigtere polnische Politiker verlangten ganz Oberschlesien, Ostpreußen, Posen, ganz Westpreußen einschließlich Danzig, das Ermland und Masuren (also weite Teile Ostpreußens), Memel samt Litauen. Am 13. Dezember 1918 brach die polnische Regierung ihre Beziehungen zum Deutschen Reich ab und versuchte - in Posen mit schnellem Erfolg - durch Schüren von Aufständen die strittigen Gebiete für sich zu sichern. Polen eroberte 1920 auch Teile Weißrußlands und der Ukraine, in denen die polnische Bevölkerung eine Minderheit war. Insbesondere dadurch erreichte der Anteil der polnischen Bevölkerung im gesamten Staatsgebiet im Durchschnitt nur 69 Prozent.

Es ist im Zusammenhang mit der Bildung des Korridors wiederholt die Vorgehensweise kritisiert worden, die Nationalität anhand der Muttersprache festzustellen; dieses sei in Westpreußen fehl am Platze gewesen. In weiten Teilen Westpreußens lernten mehr als 50 Prozent der Bevölkerung Polnisch oder Kaschubisch als Muttersprache, aber ihre kulturelle Zuordnung zu den Polen blieb umstritten. Tatsächlich war dieser Aspekt aber völlig unerheblich, denn wo sonst hätte der Korridor verlaufen sollen?

Während die Beziehungen Deutschlands zur UdSSR ausgebaut wurden, auch um die Einschränkungen des Versailler Vertrages zu umgehen, war das deutsch-polnische Verhältnis sehr angespannt. Die Furcht vor einer neuen Großmacht Polen saß tief.¹⁴

Polen wiederum versuchte als spät hinzugekommene Macht selbstverständlich, territorial wie machtpolitisch seine Positionen auszubauen. Ansatzpunkte waren in erster Linie die Freie Stadt Danzig und der sogenannte Korridor zwischen Ostpreußen und dem Reichsgebiet. Die deutsche Reichsregierung mußte Vorkehrungen treffen, um die polnischen Anstrengungen ins Leere laufen zu lassen. Eine Verbindung durch die Luft war damals noch zu aufwendig, und die Flugzeuge winzig. Es blieb einzig der Wasserweg über die offene See.

Anmerkung: Wenn in diesem Buch auch von Grausamkeiten und Verbrechen die Rede ist, dann sollen diese weder miteinander verglichen noch gegeneinander aufgerechnet werden; dem Autor liegt jede Beschönigung oder Verharmlosung fern. Dieses versteht sich im Grunde von selbst.

Die Anfänge (1919-20)

Zeittafel 1919

- 28.6. Reichsaußenminister Hermann Müller (SPD) unterzeichnet Friedensvertrag in Versailles.
- 12.7. Alliierte beenden Blockade der deutschen Häfen.¹⁵
- 28.8. Deutsche Truppen schlagen polnischen Aufstand in Oberschlesien nieder.

Gründung

Als klar wurde, daß nach der Grenzziehung ein Korridor Ostpreußen vom übrigen Reich trennen würde, um Polen einen Zugang zur Ostsee zu gewähren, verfolgte das im Aufbau befindliche Reichsverkehrsministerium (RVM) den Plan einer staatlich unterstützten Schifffahrtslinie zwischen Pommern und Ostpreußen. Die Idee selbst wird Konsul Oswald Haslinger zugeschrieben, Mitinhaber der Reederei Robert Meyhoefer in Königsberg, die auch ein Reisebüro betrieb und die Hapag (Hamburg-Amerika Linie, HAL) vertrat.¹⁶

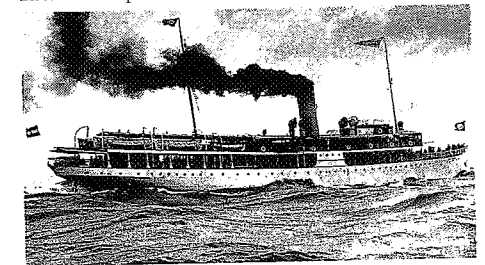
Während des Krieges hatte Haslinger in der Schifffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens, Generalleutnant Wilhelm Groener¹⁷, Dienst getan. Groeners Fachleute standen ab 1919 dem Aufbau des RVM zur Verfügung standen, insbesondere der damaligen Abteilung E III. Schifffahrtsreferent dieser Abteilung wurde Hugo Baur; als Soldat war er Major im Generalstab gewesen, als Beamter zunächst Ministerialrat. Haslinger und Baur kannten sich also.¹⁸

Auch wenn der Versailler Vertrag in den Art. 89 und 98 dem Deutschen Reich im Korridor einen privilegierten Durchgangsverkehr völkerrechtlich bindend einräumte, so fehlte hierzu noch ein polnisch-deutsches Verkehrsabkommen. Zudem war das Verhältnis zwischen beiden Staaten sehr angespannt.¹⁹

Haslinger trug Baur bei einem Treffen (etwa Ende September/Anfang Oktober 1919)²⁰ seinen Plan einer Dampferverbindung zwischen Pommern und Ostpreußen vor und verwendete dabei bereits den Begriff »Seedienst Ostpreußen«. Eine Eisenbahnfahrverbindung war aus Kostengründen schon verworfen worden. Nun setzte sich Haslinger nachdrücklich für die Linie Swinemünde-Pillau ein, was mit dem Anschlußverkehr der Eisenbahn gegenüber der Fahrt durch den Seekanal bis Königsberg eine Zeitersparnis von zwei Stunden erbringen würde. Ähnliche Gründe sprachen gegen Stettin.²¹

In Verkennung der tatsächlichen wirtschaftlichen Situation protestierten die Deutschnationale Volkspartei (DNVP) und die Kaufmannschaft Königsbergs gegen die drohende Nichtberücksichtigung »preußischer« (d.h. ostpreußischer) Reedereien. Die Beschwerde führte jedoch dazu, daß die von Haslinger vertretene Hapag sowie die Stettiner Dampfschiff-Gesellschaft J. F. Braeunlich G.m.b.H. schließlich handels-einig wurden. Die Firma Meyhoefer sollte die neue Linie nach außen vertreten. Braeunlich sah allerdings noch Probleme durch seine gegenüber der Hapag wesentlich höheren Selbstkosten.²²

Braeunlich-Dampfer HERTHA im Sturm. Foto: Max Dreblow



Zeittafel 1920

- 10.1. Versailler Vertrag in Kraft.
- 29.1. Besetzung des Korridors durch Polen.
- 9.2. Einzug britischer und französischer Besatzungstruppen in Danzig.
- 16.2. Alliierte übernehmen unter französischer Oberhoheit das Memelgebiet.
- 13.3. Kapp-Putsch (scheitert am 17.).
- März. Polen beginnt in Weichselniederung Feindseligkeiten gegenüber Roter Armee.
- 25.6. Wilhelm Groener neuer Reichsverkehrsminister.
- 11.7. Volksabstimmung in den Reg.-Bezirken Allenstein (Ostpreußen) und Marienburg (Westpreußen): 97,8 Prozent und 93,4 Prozent für den Verbleib beim Deutschen Reich.
- 14.8. Bei Warschau besiegt polnische Armee unter Józef Piłsudski mit französischer Hilfe Rote Armee Rußlands (Rettung Polens).
- ab. Polnisch-deutsche Unruhen in Oberschlesien;
- 17.8. Einsatz französischer Truppen.

Startzeichen

Nachdem ab Jahresmitte 1919 bis zur abschließenden Verhandlung am 17. Januar 1920 durch nachhaltige Bemühungen ein Vertrag zwischen den Reedereien Braeunlich und Hapag einerseits und dem RVM andererseits unterschrieben ausgehandelt worden war, kam es am 28. Januar in Stettin nochmals zu einer Besprechung. Daran nahmen teil: Herr Wolbring (HAL), Dr. Braeunlich und F. Stobbe (Fa. Braeunlich), A. Seidel (Fa. Robert Meyhoefer, Königsberg), Regierungsrat Dr. Knuth und Eisenbahn-Oberinspektor Kohts von der Eisenbahndirektion (ED) Berlin sowie Verkehrsinspektor Haertel und Eisenbahn-Oberinspektor Keibel der ED Stettin. Obwohl eingeladen, entsandten die ED Königsberg, die GED Schwerin sowie die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn keine Vertreter. Jetzt kamen hauptsächlich Fahrplan- und Tariffragen zur Sprache.

Den Vorsitz führte Regierungsrat Dr. Hirt vom RVM. Dabei stellte dieser fest, *„daß nach den endgültigen Vereinbarungen der Seedienst gemeinschaftlich von der Hamburg Amerika Linie, und der Stettiner Dampfschiffgesellschaft J. F. Bräunlich wahrgenommen wird. Die Hamburg-Amerika Linie stellt die Dampfer HÖRNUM und HELGOLAND, [...] J. F. Bräunlich die Dampfer ODIN und als Reserveschiff HERTHA.“* Beide Reedereien sprachen sich für tägliche Fahrten aus; gleiches sollte dann auch für die als Swinemünder Anschlüsse von und nach Berlin ausgewählten Züge BP 133/134 gelten. Als erster Verkehrstag für die West-Ost-Richtung wurde Donnerstag, der 29. Januar festgelegt. Ferner vereinbarten die Anwe-

senden zweiteilige Zettelfahrkarten (zur besseren Abrechnung), durchgehende Bahn-Schiffskarten sowie durchgehende Gepäckabfertigung. Auch Expressgutverkehr wurde zugelassen. Die Abfahrten wurden gemäß der Vereinbarung dann kurzfristig von viermal wöchentlich auf täglichen Rhythmus umgestellt.²³

Die reine Schiffsstrecke sollte für alle Klassen einheitlich 100 Mark kosten.²⁴ Die Zuschüsse für die Schiffsverbindung teilten sich Reich und Land (Preußen) im Verhältnis 2:1. Der Fahrpreis der durchgehenden Verbindung errechnete sich nach dem Personentarif der Bahn aus der kürzesten Schienenstrecke Berlin-Königsberg. Für den Seeweg verblieb der Einnahmanteil, der sich nach Abzug des tatsächlichen Schienenvor- und nachlaufs ergab.²⁵ Der HAL wurde eine Mindesteinnahme von 210 Fahrkarten/Fahrt garantiert, Braeunlich indes 220 wegen der höheren Kosten. Hinderlich für die Reedereien waren die zunächst nur wenig Tage umfassenden Laufzeiten der Verträge, die dann jeweils um 14 Tage verlängert wurden. Bereits am 27. Januar war ein Fahrplan veröffentlicht worden.²⁶

↓	22.35	ab	Berlin Stettiner Bf	an	8.00	
	2.15	an	Swinemünde Hbf	ab	4.10	
	2.40	an	Swinemünde Hafen	ab	3.45	(3.35) ²⁷
	4.00	ab	Swinemünde Hafen	an	0.05	
	19.00	an	Pillau Hafen	ab	9.00	
	22.00	ab	Pillau Hafen	an	8.15	
	23.15	an	Königsberg Ost	ab	7.00	↑

Wegen der Minengefahr und der nicht für die Nachtfahrt eingerichteten Schiffe sollte der Seeweg vorerst bei Tag zurückgelegt werden. Auffallend sind die z.T. sehr langen Übergangszeiten, die sehr bald zu Beschwerden führten und nach und nach gestrafft wurden. Da die Tarifvereinbarungen vom 29. Januar nicht sofort verwirklicht werden konnten, wurden für die Bahn/Schiff-Fahrgäste zunächst drei getrennte Fahrkarten ausgegeben.²⁸

„Infolge Verletzung des Baarabkommens durch die Polen“ begannen die deutschen Eisenbahner in Dirschau am 30. Januar einen 24stündigen Proteststreik.²⁹

Am 31. Januar meldete die Vereinszeitung: *„Aus dem Reichs-Verkehrsministerium wird mitgeteilt: Nach den Friedensbedingungen ist mit dem 19. Tage nach der Ratifizierung, also vom 29. Januar ab, ein Bahnverkehr mit deutschen Betriebsmitteln und unter ausschließlich deutscher Leitung von Mitteldeutschland nach Ostpreußen nicht mehr möglich. Die Friedensbedingungen sehen zwar einen ungestörten Verkehr durch den polnischen Korridor vor, auch gibt sich die Reichsregierung der Erwartung hin, daß mit der zugesagten Unterstützung der polnischen Stellen sich ein glatter Durchgangsverkehr, insbesondere für Personen und Post, wird bewerkstelligen lassen. Um unter allen Umständen eine ungestörte Verbindung mit Ostpreußen aufrecht zu erhalten, hat die Hamburg-Amerika-Linie, Seebäder-Dienst, Hamburg, eine regelmäßige Personen-Schnelldampferver-*

bindung von Swinemünde nach Pillau vorgesehen, die viermal wöchentlich in beiden Richtungen verkehrt.

*Um dem reisenden Publikum den Verkehr nach Möglichkeit zu erleichtern, sind zum direkten Anschluß an die Dampferabfahrt und -ankunft Sonderzüge von und nach Pillau bzw. Swinemünde vorgesehen, die als beschleunigte Personenzüge mit 2. und 3. Klasse durchgeführt werden. Die Züge werden sowohl in Swinemünde als auch in Pillau ins Hafengebiet gestellt, so daß ein direktes Umsteigen aus den Zügen in die Dampfer möglich ist. Beginn der Fahrten in der Richtung von Swinemünde nach Pillau: 29. Januar; von Pillau nach Swinemünde: 31. Januar. Die Dampfer laufen 15 Seemeilen und legen bei normaler Reise die Strecke Swinemünde-Pillau in 15 Stunden zurück. Für gute Verpflegung an Bord ist gesorgt.“*³⁰ – Doch »normal« sollte die erste Reise nicht werden.

„Ostpreußen wirklich als Insel“ – so titelte die »Ostpreussische Zeitung« ihre Abendausgabe vom 2. Februar 1920: Polen habe den Eisenbahnverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reichsgebiet über Dirschau am 1. Februar gesperrt. Nun hoffe die Preussische Eisenbahnverwaltung auf Umleitung der Züge über Danzig-Stettin. In der selben Ausgabe berichtete die Zeitung über einen neuen Weg nach Ostpreußen, dem die Schriftleitung diese Worte voranstellte: *„In diesen Tagen hat der neugegründete »Seedienst Ostpreußen« den Verkehr in beiden Richtungen aufgenommen. Die erste Fahrt, welche der Dampfer HÖRNUM von Swinemünde aus am 30. Januar antrat, hat unser Berliner Redaktionsmitglied Kurt Borsdorff im Auftrage der Schriftleitung mitgemacht. [...]“*³¹

Nun Kurt Borsdorff: *„Ostpreußen wird Kolonie. [...] Der Polnische Korridor schiebt sich als trennende Schranke vor Deutschlands treueste Grenzmark. [...] – Berlin-Swinemünde. Im Hapag-Schiffraum unter den Linden wurde die Fahrkarte Berlin-Königsberg via Ostsee schon Tage vorher bestellt und besorgt. Gerade deswegen kommt man im jagenden Auto (wirklich Auto!) zwei Minuten vor Abfahrt des Zuges am Stettiner Bahnhof an. In einem Haara hätte man die Sache nicht mehr geschafft. Nun ist aber die journalistische Ehre gerettet! Hin zum Sonderzug, der auf der äußersten Rechten des Bahnsteigs steht. Das erste Wunder! Ein Zug ohne Andrang. Seit Jahren hat man so etwas nicht mehr erlebt! Man huscht in einen Wagen und schon rollt er. [...] Lächelnd verkündet der Schaffner, daß er 16. schreibe schreibe, Reisende fährt. [...] So erreicht [der Zug] ohne jede Verspätung Swinemünde. Kalter böiger Wind greift an die Fenster. [...] Dampferfahrt im Januar! Und während noch die frostigen Erwägungen dauern, schallt das Alles aussteigen rob und lieblos in die Abteile. Der Dampfer ist nicht da ... raunt das Geräusch! Eisiger Nord peitscht von der Küste kommend zum häßlichen Empfang das Anlitz der Seefahrtsgewillten. Das Geräusch findet Bestätigung. Der Dampfer, der von Hamburg erwartet wird, ist wirklich nicht da. Wegen des starken Sturmes erzwang er sich nicht rechtzeitige Einfahrt. Alles andere bleibt ungewiß.*

[...] Ein angeblich ortskundiger Mann lockt einen kleinen Teil des nunmehr herberglosen Häufchens in das stockdunkle Swinemünde. Er weiß noch ein offenes Hotel. [...] Der wilde Nord wirft die Hagelkörner uner-

müdig an die Fensterscheiben und in seiner pfeifenden Melodie borcht man vergeblich nach einer Dampferbube. Und doch ist der Erwartete in der Nacht gekommen. Man erfährt es, als man sich die Augen reibend aus tiefem Schlummer glücklich um 10 Uhr vormittags erwacht. Aussicht auf Abfahrt ... da steht ein großes Fragezeichen. Aber besichtigen muß man das Schiff, dem man sich anvertrauen will. Hin also zum Hafenkai im Sturmhauf. Dem Wind die Stirne, der einem entgegen springt! Swinemünde ist leer. Kein mastenreicher Wald. Nur wenige eingefrorene Kähne. Überall das gleiche Bild der Unätigkeit. Reste von Kriegsmaterial, alte Kanonen, Böjen ... alles Zeichen der Zeit, der Zeit der Auflösung. Der Jammer packt einen, wenn man sieht, wie hier wertvollstes Staatsgut verkommt. Ein schauriges, dunkles Wrack liegt der halbpatetakte Küstenpanzer HAGEN da. Toter Kolof, nur noch den Möven ein Horst. Hinter ihm hat unser Dampfer feugemacht. HÖRNUM! Ein schlanker eleganter Junge. Jetzt aber sieht er wie ein Reifriese aus. Die überstürzten Seen haben sein Vorderdeck zur Eisgrotte umgewandelt. Überall am Reeling und an der Kommandobrücke hängen die dicksten Zapfen. Weißes, kristallklares Eis. [...] Man glaubt garnicht, daß hinter diesen dicken Eisrinden wobliger, lichter Aufenthalt. Aber sowie man die Laufbrücke passiert, dringt man in ein schön durchgewärmtes Oberdeck vor. Ein geschmackvoll, modern eingerichteter Salon mit bequemen Sesseln und weißgedeckten Tischen. Hier heißt es gut sein! Darunter eine hübsch eingerichtete Kajüte. Vorne ein Rauchsalon. [...] Man fühlt sich gleich heimisch. Aber das ist vorläufige Freude. Noch wird der Dampfer nicht klar. Bei dem eisigen Nordsturm will keiner Kohlen bunkern. Erst in der Nacht ist an ein Auslaufen zu denken. So verläßt man verträut das Schiff und eilt zum verschneiten Swinemünde zurück.

[...] Aus Morgen und Abend wird trotz Nichtstun und Warten ein Tag. Die Ungeduld treibt vorzeitig an Bord. Aber HÖRNUM hält es mit der Ruhe. Erst nach Mitternacht heult seine Sirene. Welch innere Freude! ... Man fährt.

Voll dampf voraus!
HÖRNUM stampft sich tapfer durch Schollen und Blöcke des Hafeneises in die freie See. Kein Unterschied ist bemerkbar. Kein Schaukeln, kein Stampfen, nur die lebendige Kraft der Maschine läßt den Dampfer erbeben. Er hat gute Fahrt, fast scheint's, als wollte er seine Verspätung durch doppelten Eifer wett machen. [...]

Havarie und Siesta in Kolberg.
Man hat wieder mal alles verpennt. Als man auf seiner Bank um die achte Morgenstunde aufwacht, hört man staunend, daß man im Hafen von Kolberg liegt. Kolberg! Und man glaubte sich auf hoher See. [...] Es heißt, daß unser Dampfer um 4 Uhr nachmittags wieder flott würde. Kapitän und Besatzung hoffen den Schaden, der am Kessel entstanden ist, bis dahin wieder ausgebessert zu haben. [...] Also kaum ein halbes Hundert Passagiere faßt der Dampfer. Ihre Zahl ist beinahe ebenso groß, wie das der Bootsbesatzung. Das Bemerkenswerteste: Es ist eine ausschließlich männliche Besatzung. Sowie auf der Fregatte des seligen »Fliegenden Holländers«. Nicht die kleinste Stewardesse, nicht ein einziges nettes Servermäddchen ist an Bord. Es gibt als keinerlei Ablenkungspunkte. Einige der Reisende stellen tollste Verkehrskuriosen dar. Fast alle benutzen die neue Verbindung nach

Ostpreußen, weil der Zugverkehr auf der Ostbahn gesperrt ist. Ein Herr kommt aus Swinemünde und will nach Neufahrwasser. Keine Fahrgelegenheit nach dem neuen Freistaat Danzig fand er in dem Ausgangspunkt seiner Reise, nun hoffte er im stillen, daß wir sein Ziel als Nothafen anlaufen, im anderen Falle will er sich von Pillau aus sich eine neue Reisegelegenheit zur See nach Neufahrwasser suchen. [...] Die übrigen wollen durchweg nach Ostpreußen und verlieren daher die vielen Umwege natürlich endlose Zeit. [...] Die Küche des Dampfers tut da ihre, um allen über die Stunden des Wartens hinwegzubelfen. [...] Reichlich nach Sonnenaufgang macht die »HÖRNUM« vom Kolberger Ufer los. Unter den Glückwünschen des Lotsen gleiten wir vorsichtig zum Hafen hinaus. Die zweite Nachtfahrt auf hoher See beginnt.

Sturmfahrt und glückliche Landung.

[...] Wie eine Luftschaukel schwanke der Kahn. [...] Hier hat man nur das Gefühl des Stolzes und der Stärke, hier am Heck, wo in kühner Majestät noch die alte schwarz-weiß-rote Flagge flattert. Sie weht wieder, die Flagge schwarz-weiß-rot über den Wogen der Ostsee. Frei für deutsche Schiffahrt ist wieder das Meer, das mare balticum! [...] Endlich sind wir am Hafenkai! Langsam legt unser HÖRNUM an. Aber wir dürfen noch nicht herunter. Dafür erscheint vielerlei Gestalt unserem Dampfer zur Begrüßung. Hafen- und Militärpolizei, Zollbeamte, Vertreter der Schiffahrtslinien, ja selbst der Festungskommandant. Alle bestaunen uns wie Wandertiere. Deshalb müssen wir auch erst eingehende Paßkontrolle und Gepäckvisitation durchmachen, als ob wir aus exotischem Lande kämen. Erst als das vorbei ist, haben wir endlich unsere Freiheit wieder. [...]

Es zeigte sich also schon bald, daß die noch im Weltkrieg 1914-18 als Minenleger konzipierten, nach dem Stapellauf 1919 für den Seebärdienst weitergebauten HAL-Schiffe HÖRNUM und HERGOLAND für die winterliche Ostsee kaum geeignet waren.³³ Die HAL-Vertretung Meyhoefer brachte daher den Helgoland-Dampfer KAISER ins Spiel, aber das Turbinenschiff war als Kohlenfresser berüchtigt und hätte aufgrund seiner Größe ein entsprechendes Risiko bedeutet. Ein erhöhter Zuschuß wurde aber nicht bewilligt.³⁴

Am 5. Februar nahm auch Braenlich mit einem seiner - für die Winterfahrt und mit Betten eingerichteten - Schiffe den Dienst auf. Beschwerden gab es, wenn Hunderte aus der Gefangenschaft heimkehrende deutsche Soldaten sich undiszipliniert aufführten, das Schiff ohne Erlaubnis betreten und kostenlose Beförderung beanspruchten. Daher richtete das Militär [in Pillau] vorübergehend eine Bahnhofskommandantur ein. Nach dem Vertrag oblag die Werbung den Reedereien. Im übrigen hielt das RVM eine Bekanntgabe der Fahrzeiten für ausreichend. Der Gedanke, durch bessere Auslastung den Seediens Ostpreußen in ruhigeres finanzielles Fahrwasser zu steuern, hatte noch nicht Fuß gefaßt. Er galt immer noch als Provisorium.³⁵ Neue Verhandlungen am 13. Februar führten zur Zusage, der Betrieb werde für die nächsten Monate weitergeführt.³⁶ Vom 14. bis zum 24. März legten Streiks den Seediens lahm. Im April konnte die Linie im Tagesdurchschnitt von 300 Reisenden bei

steigender Tendenz verbuchen.³⁷ Mit dem Fahrplanwechsel am 1. Juni wurde der Pillauer Seedienszug soweit vorverlegt, daß die Reisenden bereits um 22.23 Uhr in Königsberg Ost eintrafen. Der Fahrpreis betrug nun 110 Mark.³⁸

Längst liefen deutsch-polnische Verhandlungen über ein Abkommen zum Korridorverkehr. Polen erkannte hierbei die deutsche Souveränität über die Abstimmungsgebiete nicht mehr an und verlangte eine völkerrechtliche Vertretung dieser Gebiete durch die Interalliierten Kommissionen. Ferner lehnte Polen den Durchgangsverkehr über die Dirschauer Brücke ab wegen derer strategischer Bedeutung im Krieg mit Rußland. Die polnischen Behörden sperrten den Korridor kurzfristig in der Nacht 16./17. April auf etwa zehn Tage, angeblich wegen Abstempelung von Banknoten; für den Personenverkehr gab es eine begrenzte Umleitungsmöglichkeit über die Nebenstrecke Konitz-Czersk-Marienwerder.³⁹

Während der Korridorverkehr nach Art. 89 des Versailler Vertrages künftig als »privilegierter Durchgangsverkehr«, d.h. ohne Kontrollen, abgewickelt werden sollte, unterlag die Verbindung zwischen der Freien Stadt Danzig und dem Reichsgebiet (ohne Ostpreußen) weiter einem Visumzwang, da Polen diesen Artikel als hierfür nicht maßgeblich auslegte.⁴⁰ Daher war eine Seeverbindung von Pommern nach Danzig noch bedeutender als eine solche nach Ostpreußen. So kam auf Privatinitiative des Norddeutschen Lloyds (NDL) zum 2. Juni eine weitere Seeverbindung zustande, die den Verkehr zwischen Swinemünde, Stolpmünde und Danzig bediente. Ebenso wie die Seediens-Schiffe fuhr auch der NDL zunächst bei Tag und benutzte in Swinemünde die selben Anschlusszüge:

	Mi+Sa			
↓	22.30	ab Berlin Stettiner Bf	an	8.00
	2.40	an Swinemünde Hafen	an	3.35
	3.00	ab Swinemünde Hafen	an	1.00
	19.00	an Zoppot Seebrücke	ab	9.00
	20.00	an Danzig Stadt	ab	8.00
				Mo+Do

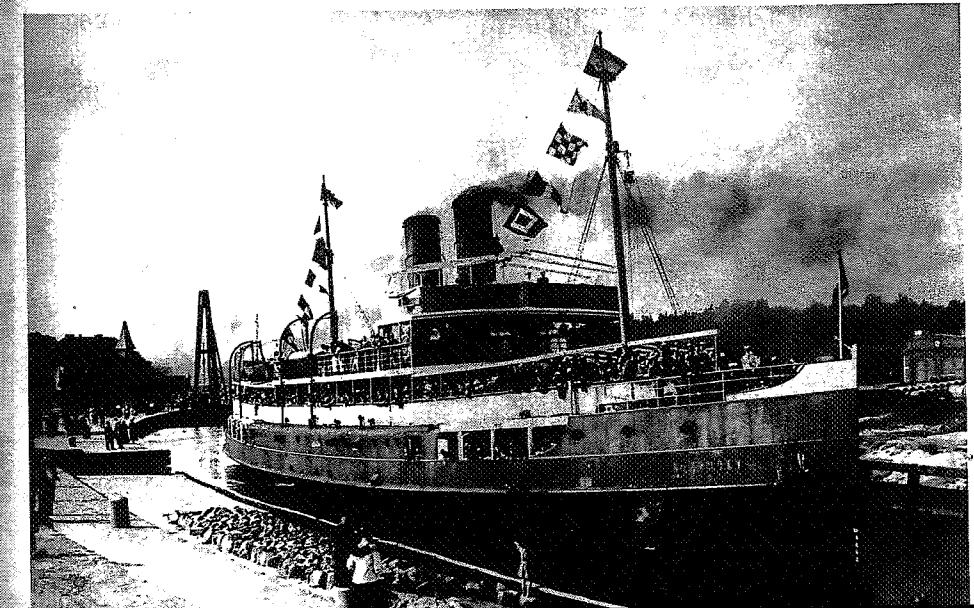
Vom 4. Juli 1920 bis zum 2. Februar 1922 lief der NDL auf eigenes Risiko Stolpmünde an, wenn das Wetter es erlaubte. Wegen der beengten Verhältnisse konnten die Reisenden nur außerhalb der Hafeneinfahrt mittels Motorboot abgesetzt oder aufgenommen werden. Dieses Verfahren bewährte sich daher nicht. Zum Einsatz kamen der - infolge der Beschlagnahme der deutschen Handelsflotte - damals größte NDL-Dampfer GRUBSSGOTT und ersatzweise auch NAJADE sowie VORWÄRTS. Obwohl diese Schiffe wesentlich besser als die nach Ostpreußen besetzt waren, ging es auch hier nicht ohne Subvention: Das Deutsche Reich übernahm eine begrenzte Ausfallgarantie. Der Fahrgast zahlte zunächst 90 Mark für die einfache und 135 Mark für die Rückfahrkarte (diese mit einwöchiger Gültigkeit).⁴¹

»Der Dampfer GRUBSSGOTT fuhr zum ersten Male am 2. Juni 4 Uhr morgens mit etwa 120 Passagieren fahrplanmäßig von Swinemünde ab und traf bereits um 6 Uhr abends in Zoppot, seinem einzigen Anlaufhafen, ein. Am Zoppoter Strand strömten Einwohner und Badegäste zu Hunderten zur Dampferbrücke, um das Schiff zu sehen und zu begrüßen.«⁴²

Abstimmungsfahrten

Aufgrund der Bestimmungen des Versailler Vertrages sollten einige Gebiete des Deutschen Reiches ohne Volksabstimmung an angrenzende Staaten abgetreten werden, wie etwa im Fall des Korridors mit Teilen Pommerns und Westpreußens. Bei anderen Gebieten hingegen sah der Vertrag eine Volksabstimmung vor, beispielsweise in Elsaß-Lothringen, in Schleswig, sowie in Teilen Oberschlesiens und West- und Ostpreußens. Abstimmungsberechtigt waren nicht nur die dort aktuell gemeldeten Bewohner dieser Regionen, sondern ausdrücklich auch alle, die dort geboren worden waren. Diese Regelung galt für jedermann, also auch für Personen, die längst keinen deutschen Paß mehr besaßen, somit auch Polen. Trotz der Gleichberechtigung mochte diese Regelung für die deutsche Seite günstiger ausfallen; Polen versuchte daher, die Beförderung der

Abstimmungsfahrt am 6. Juli 1920 mit Dampfer BUBENDEY, auslaufend Stolpmünde. Einer der Fahrgäste, die auf der Back an der Reling stehen, ist später mit einem Kreuz markiert worden: Ich war dabei! - Man beachte die Zahl der Abstimmungswilligen und den äußeren Zustand des Schiffes!



Abstimmungsberechtigten zu ihren Stimmbezirken zu unterlaufen. Die Abstimmungen sorgten bereits seit Bekanntwerden für erhebliche Unruhe in der Bevölkerung und Agitation auf beiden Seiten. Es wurden Schutzbünde und Heimatvereine gegründet.

Der »Deutsche Schutzbund« organisierte in Zusammenarbeit mit der Eisenbahnverwaltung und der Schiffsabteilung des RVM den Transport. Hierzu gab der Schutzbund Freifahrtscheine 3. Klasse aus, die jeweils 21 Tage vor und nach der Abstimmung Gültigkeit besaßen. »Die Zeit der Volksabstimmungen [...] rückt näher, der Termin selbst ist noch nicht bekanntgegeben. Die interalliierten Kommissionen haben veröffentlicht, daß der Tag der Abstimmung spätestens 30 Tage vorher bekanntgemacht werden. Mit großer Wahrscheinlichkeit wird die Abstimmung im Juli stattfinden.«⁴³ Die offizielle Bestätigung des 11. Juli als Tag der Abstimmung kam - laut Ebbhardt - sehr kurzfristig Ende Juni.

Am 15. Juni hob die Eisenbahndirektion Danzig die durchgehende Abfertigung für die Verbindung Deutschland-Danzig über Dirschau-Konitz auf. Die »gebrochene« Abfertigung fand in Konitz statt. Fahrgäste mit durchgehenden Fahrkarten wurden als Reisende ohne Fahrausweis behandelt.⁴⁴ Dennoch vereinbarten die beiden Bahnverwaltungen [mindestens] sieben Abstimmungssonderzüge täglich vom 1. bis 7. Juli über Konitz-Dirschau-Marienburg sowie desgleichen in der Gegenrichtung vom 13. bis 21. Juli. »Die gesamten Wagen und Lokomotiven werden von Deutschland gestellt. Im polnischen Korridor begleitet ein polnischer Lokomotivführer den deutschen auf der Maschine. Die Verbandskommission wird die militärische Bewachung der Züge durch den polnischen Korridor durch interalliierte polnische Organ vornehmen. Eine

Zählrevision der Abstimmenden findet nicht statt, doch hält sich die polnische Verwaltung das Recht vor, Stichproben vorzunehmen, namentlich auch darauf zu achten, ob keine Waffen mitgeführt werden. Im übrigen findet sowohl bei der Einreise wie bei der Ausreise eine sehr strenge Kontrolle statt. Es ist daher dringend davor zu warnen, diese nur für Abstimmungsberichtigte bestimmten Sonderzüge zu benutzen, wenn die Reisenden keinen Wahlausweis zur Abstimmung besitzen. Die Bewegung der Sonderzüge auf dem Landweg sowohl wie insbesondere auch im Anschluß an den Seeweg über Pillau setzt somit in Ostpreußen mit dem 2. Juli voll ein. Dazu tritt fünf Tage vor der Abstimmung [...] noch ein starker Sonderzugverkehr zur Heranschaffung der Stimmberechtigten aus West- und Ostpreußen selbst in die Abstimmungsbezirke. Es ist mit einer Gesamtzahl von mindestens 140 000 Menschen zu rechnen, die innerhalb kurzer Zeit heran- und nach dem 11. Juli wieder abzubefördern sind.⁴⁵

Der Leiter der Generalbetriebsleitung Ost der Deutschen Reichsbahn, Oberbaurat Lohse,⁴⁶ organisierte mit der RVM-

Schiffsabteilung die Transportvorbereitungen. Für 24 sehr unterschiedliche Schiffe waren Verträge abzuschließen und schließlich Einsatzpläne zu erstellen. »Einschiffungskommissionen« sorgten in Swinemünde, Stolpmünde und Pillau für die planmäßige Abwicklung der Massentransporte. Die Leiter der Kommissionen stammten von der RVM-Schiffsabteilung, die übrigen Mitglieder rekrutierten sich aus Vertretern des Schutzbundes, der Reichsbahn und der Reedereien.⁴⁷

Zunächst war daran gedacht, mit Sicherheit ein Drittel der Personen auf dem Seeweg zu befördern. Die angekündigten strengen Kontrollen in den Sonderzügen entwickelten sich aber zu einer massiven Behinderung. Ministerialrat Baur berichtete darüber 1930:

»Am 1. Juli setzte die planmäßige Bewegung pünktlich und voll ordnungsgemäß ein. Da kam in der Tat die befürchtete Störung. Die Einstel-

lung des Flugverkehrs infolge der Beschießung durch die Polen war noch keine entscheidende Erschwerung. Aber sogleich am 1. Juli begannen die Polen den Reisenden, die zwar Ausweise der Abstimmungskommission hatten, die Durchfahrt zu verweigern, wenn der Stempel der interalliierten Kommission auf dem Ausweis fehlte. 1300 Leute mußten an diesem Tage nach Swinemünde umgeleitet werden. Keine Weisung der Interalliierten Kommission vermochte rasch genug diesen Sabotageakt abzustellen. Die frühzeitige Aussonderung und Umleitung der auf diese Weise gefahrdeten Reisenden erfolgte mit von Tag zu Tag wachsender Planmäßigkeit. Am 5. Juli aber kamen die Polen auf die neue Idee, von den Leuten, die den Abstimmungsausweis mit richtigem Stempel hatten, noch einen Personalausweis mit Lichtbild und polnischem Visum zu fordern. Gleichzeitig weigerte sich das Polnische Konsulat in Berlin, die erbetenen Visa auszustellen. [...] Gegen 4 000 wuchs schließlich die Zahl der täglich teils nach Swinemünde, teils nach Stolpmünde umgeleiteten Personen, so daß sich am 7. Juli die Höchstleistung von 13 750 Reisenden über den Seeweg – mehr als das Doppelte der planmäßigen Zahl – ergab. Erst am letzten Transporttag gaben die Polen ihren Widerstand auf. Die Einschiffungskommissionen zeigten sich den gewaltigen Anforderungen über durchaus gewachsen. Durch Beschleunigung der Rückkehr und des Bunkerns gelang es, daß die von Stolpmünde ausgehenden Dampfer fast jeden Tag eine Fahrt ausführten. Hier wurden schließlich auch noch 7 Torpedoboote und PAUL BENECKE von Danzig eingesetzt. Aber auch auf der langen Strecke waren es insbesondere die preussischen Fahrtschiffe, die etwas Zeit einholten und die außerplanmäßig ankommenden umgeleiteten Reisenden übernehmen konnten.«

Nach Baur waren für je neun Tage unmittelbar vor und nach dem 11. Juli vorgesehen: täglich zehn »Landzüge« (durch den Korridor) sowie täglich sieben plus zwei »Seezüge« (nach Swi-

nemünde und Stolpmünde). Während dieser Zeit war der normale Seedienstverkehr eingestellt – mitten in der Hauptreisezeit. Ferner gab es für nochmals je zehn Tage im Vor- und Nachlauf bei normalem Seedienst-Fahrplan ein Kontingent von je 300 Plätzen für Stimmberechtigte, die ihre Reise mit einigen Ferientagen verbinden wollten. Tatsächlich wurden dann bis zu 1 000 Plätze benötigt. Vom 1. bis 9. Juli benutzten den Landweg rund 12 000 Reisende.⁴⁸

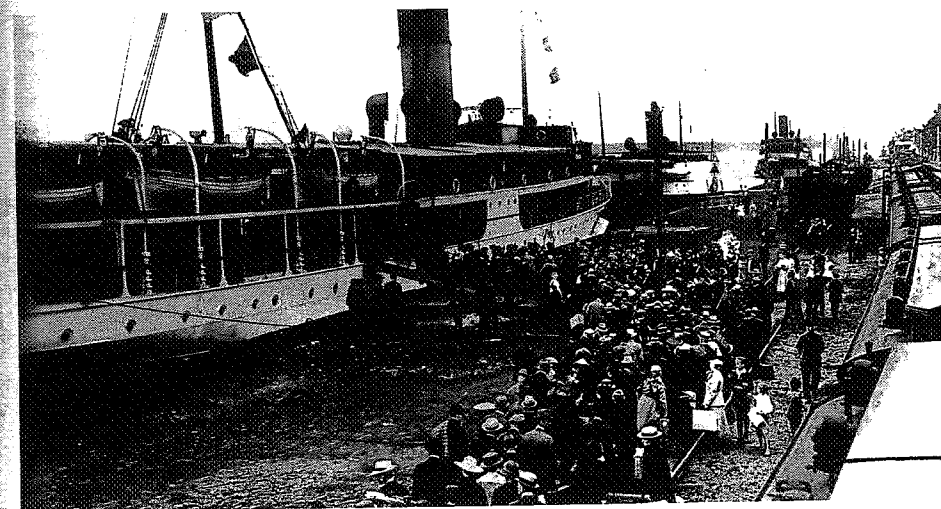
Hingegen zählte das RVM für die Seestrecke innerhalb der drei Wochen – also in der Zeit der Haupttransportbewegung – ostwärts 89 637, westwärts 67 636, zusammen 157 273 Personen.⁴⁹ Das war nur möglich durch Auslastung der Schiffe bis zum technisch noch eben Vertretbaren. Nicht nur wegen ihrer hohen Geschwindigkeit waren die Reichsbahnfähren beliebt: So nahmen die beiden Sassnitzer Fähren jetzt jeweils bis zu 2 600 Fahrgäste auf.⁵⁰ Die in der Einsatzliste genannten Kapazitäten sind daher in der Praxis teilweise weit überboten worden. Ein Abstimmungsberechtigter schrieb: »Königsberg 6.7.20 / [...] Mit 15stündiger Fahrt sind wir in Pillau angelangt. 2 Dampfer mit 3 000 Menschen sind eben angekommen. Es müssen 60 000 Mann mehr per Schiff befördert werden, da der Korridor geschlossen. [...] / Täglich 12 Dampfer / [...]«⁵¹

Umsteigen vom Zug ins Schiff in Swinemünde; vorn zweifelsfrei ODIN (achteres Bootsdeck, siehe hierzu Anm. 62), dahinter Rad-dampfer NAJADE, ganz hinten ein Zweischorsteiner, wahrscheinlich VORWÄRTS. Sammlung Henry Albrecht

Folgende Schiffe waren für die Abstimmungsfahrten im Einsatz:⁵²

Lfd. Nr.	Schiffsname	Reederei	Heimathafen	Fassungsvermögen (Personen)
1	FREIA	Braeunlich	Stettin	526
2	HERTHA	Braeunlich	Stettin	887
3	ODIN	Braeunlich	Stettin	792
4	PRINZESSIN HEINRICH	Hamburg-Amerika Linie	Hamburg	540
5	HÖRNUM ⁵³	Hamburg-Amerika Linie	Hamburg	300
6	HELGÖLAND ⁵³	Hamburg-Amerika Linie	Hamburg	300
7	BUBENBY ⁵³	Hamburg-Amerika Linie	Hamburg	756
8	VORWÄRTS	Norddeutscher Lloyd	Bremen	1 000
9	GRUESSGOTT	Norddeutscher Lloyd	Bremen	1 200
10	NAJADE ⁵³	Norddeutscher Lloyd	Bremen	550
11	NIXE ⁵³	Norddeutscher Lloyd	Bremen	500
12	BERLIN	Swinemünder D.-G.	Swinemünde	550
13	REGINA	Griebel	Stettin	500
14	FRINZ ALBERT	Sartori & Berger	Kiel	600
15	PRINZ SIGISMUND	Sartori & Berger	Kiel	600
16	PRINZ WALDEMAR	Sartori & Berger	Kiel	600
17	KRONFRENZ ⁵³	Eischer & Larson	Rostock	250
18	DEUTSCHLAND	Deutsche Reichsbahn	Sassnitz	1 400
19	PREUSSEN	Deutsche Reichsbahn	Sassnitz	1 400
20	MECKLENBURG	Deutsche Reichsbahn	Warnemünde	600
21	DR. ZIRGNER-GNÜCHTEL ⁵³	Magistrat Wilhelmshaven	Wilhelmshaven	140
22	SEBLOISE	Brunsbüttel-Cuxhaven-Linie	Cuxhaven	250
23	CRESSIDA	Ausland		700
24	GRENADE	Ausland		250
25	CUXHAVEN	Hamburg-Stade-Altländer Linie	Hamburg	450
26	BLANKNESE	Hamburg-Stade-Altländer Linie	Hamburg	unter 200
27	ELBE	Hamburg-Stade-Altländer Linie	Hamburg	unter 200
28	PAUL BENECKE ⁵³	A.-G. Weichsel	Danzig	650

Es kamen noch etwa sieben Torpedoboote hinzu. Die Nrn. 25 bis 28 wurden erst später eingesetzt.⁵⁴



Die frühen Jahre (1921-25)

Zeittafel 1921

- 24.1. Die Alliierten legen die Reparationssumme für das Deutsche Reich fest auf zunächst 226 Milliarden Mark, zahlbar in 42 Jahren.
- 18.3. Friedensvertrag von Riga zwischen Polen und Rußland; Polen gewinnt einen 300 km breiten Streifen im Osten, erreicht jedoch nicht die Ausdehnung von 1772.
- 20.5. Abstimmung in Oberschlesien.
- 21.4. Abschluß des Korridorverkehrsabkommens.
- 2.5. In Oberschlesien trifft der Einfall eines polnischen Freikorps auf deutschen Widerstand.
- 1.7. Neue Handelsflagge: Schwarz-Weiß-Rot mit neuen Nationalfarben Schwarz-Rot-Gold im oberen Eck (Liek).⁷⁰
- 20.10. Teilung Oberschlesiens; Verlust der wertvollsten Steinkohlefelder, in der Folge und durch Reparationslieferungen Kohleknappheit im Reich.
- 24.10. Abkommen zwischen Danzig und Polen zum Korridorverkehr unterzeichnet (Warschauer Abkommen).

Krise

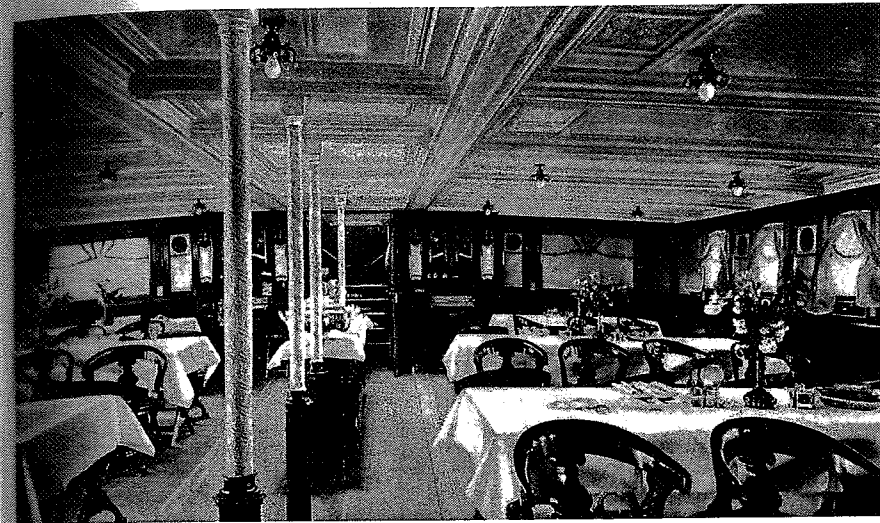
Die Wiederaufnahme des direkten Zugverkehrs nach Ostpreußen Ende des Vorjahres reduzierte die Zahl der Schiffspassagiere zwischen Swinemünde und Pillau erheblich; bei einzelnen Fahrten wurden während des Winters nicht einmal zehn Reisende pro Fahrt gezählt.⁷¹

Nach schleppenden Verhandlungen unterzeichneten in Paris, auf neutralem Boden, das Deutsche Reich, die Freie Stadt Danzig und Polen am 21. April das »Abkommen über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland« (Pariser Abkommen). Der Vertrag umfaßte z.T. bis ins kleinste Detail gehende Regelungen für Schiene, Straße und Wasser. Ein Schiedsgericht für Streitfragen sollte seinen Sitz in Danzig nehmen.⁷² Noch aber war der Vertrag nicht bindend, da es hierzu

der Ratifikation beider Seiten bedurfte. Für geschlossene Züge und Zugteile sollten Paßerleichterungen vorab in Kraft treten. Nach vollständigem Inkrafttreten konnten diese Züge im privilegierten Durchgangsverkehr ohne Ausweis benutzt werden. Für den gewöhnlichen Durchgangsverkehr einfacher Personenzüge benötigte man aber auch künftig einen Lichtbildausweis mit einem polnischen Visum.⁷³

Ab dem Sommerfahrplan, beginnend am 1. Juni, ersetzten Eilzüge die bisherigen Schnellzüge. Bemängelt wurde weiterhin das Fehlen der 4. Klasse in den Seedienstzügen. Ein wesentlich früher/später liegender Personenzug mit 4. Klasse nach/von Swinemünde befuhr jedoch nicht die Hafeneisenbahn. Ähnliches galt für Pillau. Der HAL-Seebäderdienst nahm die Seedienst-Fahrplankarte in sein Heft »Nordseebäder-Fahrplan« auf.⁷⁴ Der Fahrpreis, zwischenzeitlich bei 110 Mark, mußte wegen der Tarifgerechtigkeit auf 80 Mark abgesenkt werden, da im »Verbandstarif« – dem Gemeinschaftstarif mit der Deutschen Reichsbahn – die Seestrecke auch nur mit anteilig 80 Mark enthalten war. Als zum Sommerfahrplanwechsel die Bahn ihre Tarife anheben mußte, war der Weg Berlin-Königsberg mit dem Seedienst Ostpreußen billiger als die reine Bahnverbindung über Land. Um den Seedienst zu stärken, gab es Pressemitteilungen, die diese Eigenkonkurrenz des Reiches bewußt herausstellten.⁷⁵ Während der Badesaison nahm Braeunlich seine ältesten Fahrzeuge für den Ostpreußendienst, u.a. den Raddampfer FRIDA, um die besseren Schiffe für den Rügenverkehr freizubekommen. Wegen der schlechten Kohle soll es häufig Verspätungen gegeben haben, was sich dann auf den Eilzug E 134 Swinemünde-Berlin auswirkte, der das Schiff in jedem Falle abzuwarten hatte und für gewöhnliche Reisende, die unterwegs zusteigen, kaum von Wert war.⁷⁶

Der Weg in die Krise war vorgezeichnet. Aus einer halboffiziellen Verlautbarung: »Seeweg nach Ostpreußen. Im Nachtragsbaushalt sind hierfür 1,8 Millionen Mark vorgesehen, da, wie in den Erläuterungen bemerkt ist, die politischen Rücksichten, die eine unmittelbare Verbindung zwischen Ostpreußen



Speisesaal des Braeunlich-Dampfers ODIN.

und dem übrigen Reichsgebiet ohne Benutzung des polnischen Korridors angezeigt erscheinen lassen, nach übereinstimmender Meinung sämtlicher beteiligten Stellen unvermindert fortbestehen. Der [...] Garantievertrag über die Schnelldampfer-Verbindung Swinemünde-Pillau ist mit Wirkung vom 1. Juni 1921 durch einen anderen Vertrag ersetzt worden, der einstweilen bis zum 15. September 1921 läuft. Die Benutzung der Seeverbindung ist in den Wintermonaten nicht befriedigend gewesen. Für die Sommermonate darf mit einem günstigeren Ergebnis gerechnet werden.⁷⁷

Ein Streik der polnischen Eisenbahner legte im August den Landweg nach Ostpreußen lahm; durch dieses Signal wurde den entscheidenden Stellen erneut vor Augen geführt, daß der Wert des Seedienstes nicht unterschätzt werden durfte. Dennoch wuchsen die Fahrgastzahlen beim Seedienst während des Streiks nur moderat, auf etwa 500 Personen je Fahrt.⁷⁸ Nach Streitigkeiten zwischen den Eisenbahnverwaltungen entschied der Oberkommissar des Völkerbundes am 22. August, daß die Danziger Eisenbahnen und Straßenbahnen, soweit sie keine Hafeneisenbahnen waren, an Polen, die Hafeneisenbahnen jedoch an den Hafenausschuß übergehen sollten.⁷⁹ Im Laufe des Jahres gab es dann noch weitere Erleichterungen und Provisorien im Durchgangsverkehr nach Ostpreußen, u. a. vom 16. September an je ein Schnell- und Personenzugpaar über Schneidemühl-Thorn-Deutsch Eylau, das wie die Verbindung über Konitz-Dirschau (s.o.) paß- und visumfrei benutzt werden konnte.⁸⁰

Die Benutzung der Seedienst-Schiffe ging nun drastisch zurück, und die rechnerischen Subventionen je Fahrgast waren horrend.

Im Mai betrug die Durchschnittsbesetzung je Reise 43, im Juni 86, im Juli 100, im August 131, im Oktober aber nur noch 30 Fahrgäste; das waren dann 391, 199, 162, 108 und im Oktober gar 822 Mark Zuschuß je Fahrgast.⁸¹

Im Herbst zog das Reichsverkehrsministerium die Notbremse und ersuchte die beiden Reedereien, den Fahrplan vom 1. November 1921 bis zum 30. April 1922 auf zwei Abfahrten je Woche und Richtung zu beschränken. Im Bedarfsfalle wollte das RVM den alten Fahrplan wieder in Kraft setzen.⁸² Immer wieder wurden Stimmen insbesondere von ostpreußischer Seite laut, die Verbindung sei eine politische Linie, ein Signal an Polen, daß man sich nicht erpressen lassen werde. Wenn die Deutschen dabei glaubwürdig bleiben wollten, so mußten sie die Schiffe täglich und notfalls auch völlig leer fahren. Doch diese wohl folgerichtigen Gedanken gingen an der Realität vorbei. Kohleknappheit und Finanzprobleme ließen keine andere Wahl. Auf die fällige Preiserhöhung wurde vorerst verzichtet. Doch die geringere Zahl der Abfahrten führte nicht etwa zu einer besseren Besetzung; die Zahl der Fahrgäste je Reise blieb konstant. In der einen Februarwoche 1922 zählte das RVM dann nur noch 25 Fahrgäste je Fahrt und errechnete inflationsbedingte 3914 Mark Zuschuß.⁸³ Im November stellte die ED Königsberg die Seeanschließzüge Pillau-Königsberg ohne Vorankündigung ein, so daß Fahrgäste, deren Weg über Königsberg hinausführte, vielfach am selben Abend nicht mehr weiterkamen und übernachten mußten.

- 20.2. Annexion des polnisch-besetzten Wilna-Gebietes durch Polen.
- 16.4. Vertrag zwischen Deutschem Reich und UdSSR in Rapallo unterzeichnet.
- 22.4. Danzig-Polnische Zollunion und
- 27.4. Korridorverkehrsabkommen in Kraft.
- 22.11. Wilhelm Cuno (Direktor der HAL, parteilos) neuer Reichskanzler.

Unterbrechungen

Am 1. Januar 1922 gab es eine Erleichterung für die Danziger Staatsbürger. Sie benötigten kein Visum mehr, wenn sie in das Reichsgebiet reisen wollten: Der Weg führte mit der Polnischen Staatsbahn über Dirschau nach Marienburg, wo sie in einen geschlossenen Schnellzug des Korridorverkehrs umsteigen konnten, der ja bekanntlich schon ohne polnische Kontrollen frei benutzt werden durfte. Hintergrund war das Abkommen zwischen Danzig und Polen vom 24. Oktober 1921 (Warschauer Abkommen).⁸⁴

Nachdem sich die des Korridorverkehrsabkommens durch das polnische Parlament lange hingeschleppt hatte, trat dieses am 27. April 1922 durch Austausch der Ratifizierungsurkunden in Paris schließlich in Kraft.⁸⁵

Die Verträge zwischen dem Reich und den Reedereien hatten ihre Mängel; so war das finanzielle Risiko einer Havarie nicht geregelt, auch Reparaturen und Fristuntersuchungen an den Schiffen fanden keine Berücksichtigung. Am 7. Februar zwang die starke Vereisung der Ostsee zur Einstellung der Linien Swinemünde-Danzig und Swinemünde-Pillau; BUBENDEY saß seit dem 6. Februar zwischen Dievenow und Swinemünde im Eis fest und mußte Schlepperhilfe anfordern, die gemäß Vertrag nicht vom Reich bezahlt wurde (s.o.). Nach zwei Tagen liefen die Eisbrecher PREUSSEN und POMMERN aus und befreiten BUBENDEY. Der NDL nahm den Danzig-Verkehr nicht wieder auf (da der Vertrag ohnehin bald auslief) und stellte in Folge auch die Anschlusslinie Danzig-Pillau-Libau ein. Verhandlungen mit der Reichsregierung, die sich bis zum 27. April hinzogen, blieben ohne Ergebnis.⁸⁶

Im Januar wechselten sich ODIN und BUBENDEY ab; nach dem Ende der Eissperre, etwa Anfang März, bestritt Dampfer HERTHA zunächst allein die Verbindung, später kamen BUBENDEY und FRELIA wieder hinzu.⁸⁷

Am 6. Mai 1922 nahm die Lloyd Ostflug GmbH in Danzig⁸⁸ den Flugverkehr zwischen Berlin und Riga über Stettin-Dan-

zig-Königsberg-Kowno für Passagiere auf, nachdem bereits seit dem 1. April 1921 eine Luftpostlinie Berlin-Danzig-Königsberg bestanden hatte. Damit wurde Danzig zum ersten Mal in das deutsche Luftverkehrsnetz einbezogen. Geflogen wurde bis Kowno täglich, bis Riga dreimal in der Woche. Das Flugzeug benötigte auf Ostkurs vier Stunden 45 Minuten bis Danzig und sechs Stunden 25 Minuten bis Königsberg.⁸⁹

Am 30. September jedoch lief der Vertrag über die Strecke Swinemünde-Pillau aus. Wegen der drohenden Einstellung war die Provinzregierung in Königsberg sehr besorgt. Aus einer Ergänzung vom 29. April 1922 zum Antrag, den Seediens Ostpreußen betreffend, aufgenommen im »Ostpreußenprogramm« unter Nr. 53: »Die Schwierigkeiten und Schikanen, denen deutsche Reichsangehörige beim Passieren des polnischen Korridors durch Organe der polnischen Regierung ausgesetzt waren, sind allgemein bekannt. Wenngleich inzwischen auf Grund vieler Verhandlungen die Verhältnisse sich wesentlich gebessert haben, besteht nach wie vor die Abhängigkeit Ostpreußens von polnischer Willkür. Bei der Ungeklärtheit der politischen Lage kann jeden Tag wieder eine Verschlechterung, wenn nicht eine Verkehrsunterbrechung, eintreten. Es muß daher, solange der Korridor besteht der »Seediens Ostpreußen« als dauernde Verbindung [...] unter allen Umständen gefordert werden. Bei der außerordentlichen innen- und aussenpolitischen Bedeutung einer leistungsfähigen und regelmäßigen Schiffsverbindung zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland dürfen finanzielle Gesichtspunkte keineswegs die ausschlaggebende Rolle spielen. [...]

Im Interesse Ostpreußens muss die Forderung erhoben werden, dass die See-Verbindung durch neue Verträge [...] auch weiterhin sichergestellt wird [...]. Des weiteren wird gebeten, die täglichen Abfahrten von sofort an wieder stattfinden zu lassen, [da] bestimmt damit gerechnet werden kann, dass sich in den Sommermonaten ein sehr lebhafter Zuspruch findet. Es werden ausserdem eine grössere Anzahl nationaler Verbände auf dem Seewege erwartet, die den Weg über den Korridor nicht benutzen können. Bei dieser Gelegenheit wird darauf hingewiesen, dass sich in Ostpreußen eine ganze Anzahl Personen befinden, die auf der polnischen »Schwarzen Liste« stehen und auf die Benutzung des Seeweges angewiesen sind.«

Bei dieser Argumentation stellt sich allerdings doch die Frage, ob nicht der privilegierte Durchgangsverkehr verlässlich benutzt werden kann, da ja keine polnischen Kontrollen stattfanden. Weiter unten heißt es: »Es wird besonders darüber geklagt, dass auf den Berliner Bahnhöfen, keine Auskunft zu bekommen ist. Es wäre ausserordentlich dankenswert, wenn in die Fahrplantafern, die auf den Bahnhöfen aushängen, auch auf die Reisemöglichkeiten über den Seeweg hingewiesen würde.

Auch müssen Schiffe zur Verfügung gestellt werden, die der mindestens 18-20 stündigen [...] Seefahrt gewachsen sind und für die Reisenden, die bei einer so langen Seefahrt unbedingt notwendigen Bequemlichkeiten, wie Kabinen bieten. [...] Ferner ist es notwendig, dass in Pillau und Swinemünde betreibbare und erleuchtete Wartehallen geschaffen und für die Karten- und Gepäckabfertigung die erforderlichen Einrichtungen geschaffen werden. Schließlich

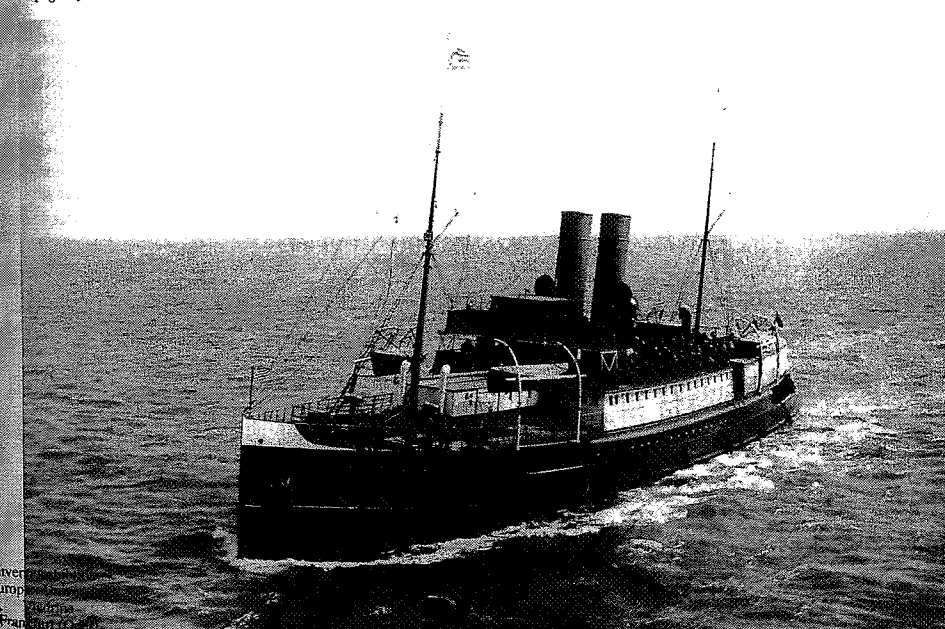
muss noch eine Abkürzung des Seewegs in Erwägung gezogen werden. In dieser Hinsicht kommen die Häfen Kolberg, Stolpmünde und Leba in Frage, deren weiterer Ausbau ins Auge zu fassen wäre. gez. Calinich Oberverwaltungsrat.⁹⁰

Kritik gab es im übrigen auch wegen der ab dem 1. Juni um etwa eine Stunde späteren Fahrplanlage des E 134 ab Swinemünde Häfen, was aber der Verspätungsanfälligkeit Rechnung trug war.

Hindenburg, der zu dieser Zeit noch kein politisches Amt bekleidete, reiste im Juni 1922 zum ersten Mal mit dem Seediens Ostpreußen; Dampfer HERTHA brachte den Generalfeldmarschall a.D. von Swinemünde nach Pillau.⁹¹ Dann kam wieder eine Unterbrechung: Ein Streik der deutschen Seeleute ließ auch die Seediensschiffe an ihren Liegeplätzen dümpeln. Vier Wochen Hauptreisezeit gingen verloren: vom 5. Juli bis zum 3. August.⁹²

Der deutsche Generalkonsul (zuvor Oberpräsident der Provinz Westpreußen) Förster regte am 8. Juni 1922 an, Danzig durch die Linie Swinemünde-Pillau mitbedienen zu lassen. Unterschiedliche Modelle wurden diskutiert, u.a. nicht nach Danzig einzulaufen, sondern (aus Zeitgründen) nur an der Zoppoter

Von 1920 bis 1922 war NDL-Dampfer GAUSE ORT auf der Linie Swinemünde-Danzig im Einsatz. Im mittleren Teil sind die für diesen Dienst eigens hinzugefügten Aufbauten mit Kabinen gut erkennbar. Hapag-Lloyd AG.



Seebrücke festzumachen. Auch sollte sich Danzig bei der Abdeckung des zusätzlichen Defizits beteiligen. Inzwischen war aber der Seediens selbst wegen des auslaufenden Vertrages akut gefährdet. Obwohl die Verhandlungen zwischen dem Reich, Preußen und Danzig einerseits sowie den Reedereien andererseits Fortschritte machte, unterschrieb das Reich den Vertrag nicht: Die Forderungen der Reeder seien zu hoch. So stellte der Seediens seinen Betrieb Anfang Oktober ein. Streitpunkt war vor allem, ob die bilanzmäßigen Abschreibungen bei den Schiffen durch das Reich zu erstatten seien.⁹³

Die »Vereinszeitung« meldete am 5. Oktober aber noch: »Die Fortsetzung des Seeverkehrs [...] über den 30. September hinaus ist [...] einseitig gesichert, nachdem es dem Reichsverkehrsministerium gelungen ist, eine vorläufige Vereinbarung mit der Firma Bräunlich (Stettin) zustande zu bringen. Neufahrwasser wird auf Hin- und Rückweg angelaufen werden, sobald der neue Winterfahrplan der Reichsbahn in Kraft tritt.«⁹⁴ Der Vertrag kam schließlich mit Verspätung (und mit beiden Reedereien) doch zustande, so daß am 8. Oktober die Schiffe wieder fuhren.⁹⁵

Danzig war tatsächlich eingebunden, was zumindest gegenüber der alten Lösung (mit der separaten NDL-Linie) Subventionsgelder einsparen half. Allerdings verlängerte sich dadurch die Fahrzeit je Richtung um rund fünf Stunden, so daß die Reisenden ab Berlin einen deutlich früher liegenden Zug benutzen mußten; dieser Eilzug E 129 fuhr Richtung Stralsund und setzte in Ducherow die Swinemünder Kurswagen ab. Die Fahrplanlage um 14.00 Uhr ab Stettiner Bahnhof blieb über Jahre konstant.⁹⁶

Der neue Fahrplan sah dann so aus:

Mo+Do		Do+So
↓ 13.55	ab Berlin Stettiner Bf	an 11.12
18.20	ab Swinemünde Hafen	ab 6.40
18.45	ab Swinemünde Hafen	an 6.20
12.45	an Neufahrwasser	ab 13.20
16.45	an Pillau	ab 8.20
17.50	ab Pillau	an 8.06
19.00	an Königsberg Ost	ab 6.57
Di+Fr		Mi+Sa

Zunächst stand hauptsächlich ODIN im Einsatz; im Dezember war auch BUBENDEY wieder mit von der Partie.⁹⁷

Die Wasserbauverwaltung plante derweil ein zweites Seekabel zwischen Ostpreußen und dem Kernreich, um die Nachrichtenverbindungen zu verbessern und von Polen unabhängig zu halten.⁹⁸ In Danzig, aber auch im Reichsgebiet verfolgte man mißtrauisch polnische Hafenbaupläne. Obwohl Polen sich verpflichtet hatte, Danzig als Hafen zu nutzen und dieses der Hauptgrund war, warum Danzig einen Sonderstatus erhalten hatte, wollte sich der junge Staat offensichtlich von deutschen Interessen unabhängig machen. Diskutiert wurden Standorte wie Hela (Hel), Gdingen (Gdynia), aber auch Dirschau und Thorn, die für Seeschiffe kaum zu erreichen gewesen wären. Bei Gdynia, einem Fischerdorf von 500 Einwohnern, war seit 1920 der polnische Kriegshafen im Bau.⁹⁹

Zeittafel 1923

- 10.1. Annexion des Memelgebietes durch Litauen unter Wahrung einer begrenzten Autonomie; Memeler Reedereien führen litauische Flagge.
- 11.1. Besetzung des Ruhrgebietes durch Franzosen und Engländer wegen Nichtzahlung der Reparationen. In der Folge Transportperre für Kohle in das Reichsgebiet.
- 29.4. Baubeginn für den polnischen Handelshafen in Gdynia (Gdingen).
- 20.10. Danzig führt die Guldenwährung ein.
- 5.11. Ende der Inflation durch Einführung der Rentenmark.

Vor dem Ende

Ab Jahresbeginn 1923 bis zum 18. März war BUBENDEY fahrplanmäßig als einziges Schiff vorgesehen, danach HERTHA.¹⁰⁰ Am Nachmittag des 3. Februar, einem Sonnabend, verließ BUBENDEY den Hafen Neufahrwasser und kämpfte sich durch die

hohe Dünung bei Westwind 4-5 westwärts. Am frühen Sonntagmorgen um 2.00 Uhr, Yershöft war soeben passiert, wurden zwei rote Lampen gesichtet, die der mit gebrochener Schraubenwelle manövrierunfähige Dampfer ARCONA der NDC gesetzt hatte. Das Passagierschiff war mit einer vollen Stückgutladung von Memel nach Stettin unterwegs. Um 4.45 Uhr war die Schleppverbindung mit einer in die Backbord-Ankerkette des Havaristen eingeschälte Schlepptrasse hergestellt. Um 18.00 Uhr lag ARCONA quer ab vom Swinemünder Schiffsahrtsamt vor Anker, während BUBENDEY zwanzig Minuten später an der nahegelegenen Anlegestelle festmachen konnte.¹⁰¹

Zum Sommerfahrplan verschob der Seediens die Fahrzeiten der Richtung Königsberg-Berlin wegen der Frühanschlüsse aus der Provinz Ostpreußen um drei bis vier Stunden, ansonsten blieb es beim alten Schema.¹⁰² Dagegen wurde die Schienenverbindung nach Ostpreußen weiter ausgebaut, wie die »Vereinszeitung« berichtet: »Der Sommerfahrplan bringt nicht weniger als zwei neue Schnellzugpaare, die natürlich nur gefahren werden, wenn ausreichend Kohlen zur Verfügung stehen. Ein neues Tages Schnellzugpaar ist vom 1. Juni an zwischen Berlin und Insterburg vorgesehen. [...] Im Juli, August und September soll außerdem ein neues Nachtschnellzugpaar Berlin-Königsberg verkehren: ab Friedrichstraße [22.25], an Königsberg 9.35, ab Königsberg [21.05], an Friedrichstraße 8.43.«¹⁰³

Die Fahrzeit lag also planmäßig zwischen elf und zwölf Stunden, betrug somit nicht einmal die Hälfte des Weges über Swinemünde, und das Umsteigen entfiel. Im Gegensatz dazu machte der Landweg nach Danzig mehr Probleme, da Polen die Gebühr für das Durchreisevisum für Reichsdeutsche auf 16 französische Franken erhöhte. Aus Auswege wurden empfohlen: »[Da] ist zunächst die Schiffsverbindung Swinemünde-Zoppot [...] auch die Flugpostverbindung Berlin-Danzig führt in 3 Stunden nach Danzig; etwas umständlicher ist folgender Weg: Berlin-Marienburg im geschlossenen D-Zug (paßfrei) [...] von Marienburg mit der Kleinbahn über Tiegendorf nach Danzig (17 Stunden). Zur Einreise nach Danzig bedarf es für Reichsdeutsche keines besonderen Einreiseseitvermerkes, jedoch wird bei Grenzübergang ein deutscher Reisepaß mit dem Unbedenklichkeitsvermerk des zuständigen Finanzamtes gefordert.« Vom 6. Juli bis Ende September lief dann ein Beschleunigter Personenzug zwischen Marienburg und Danzig, der nicht weniger als fünf Stunden Fahrzeit benötigte und auf den Nacht-D-Zug Berlin-Königsberg ausgerichtet war. Die Gesamtfahrzeit verringerte sich aber um drei auf 14 Stunden, war aber immer noch um zwei bis drei Stunden länger als über Stettin-Stolp oder Schneidemühl mit Visazwang. Ferner konnten die Reisenden bis Ende September ebenfalls visumfrei von Marienburg aus mit dem Dampfschiff weichselabwärts nach Danzig weiterfahren.¹⁰⁴

Ab Mai fuhr erneut BUBENDEY. In diesem Dienst blieb das Hapag-Schiff den ganzen Sommer, denn Braeunlich setzte seine Fahrzeuge wieder für den Rügenverkehr ein.¹⁰⁵ Die HAL kündigte am 21. August an, sie werde sich am 1. September aus dem

Seediens Ostpreußen zurückziehen, da sie ihren Dampfer BUBENDEY für diesen Dienst als zu klein und zu langsam, insgesamt für ungeeignet halte; das Schiff sei rufschädigend. So soll es bei gelegentlichem Massenandrang zu Überfüllungen gekommen sein. Dennoch sah es auf der Einnahmeseite allzu dürftig aus. Die Herbst- und Wintermonate fuhr daher Dampfer ODIN allein, denn Braeunlich war nun die letzte Vertragsreederei.¹⁰⁶

Das reichte jedoch nicht, jetzt gab es auch noch Streit mit dem Tilsiter Dampferverein, dem die Seediens-Fahrpreise zu niedrig schienen und der eine bedrohliche Konkurrenz zu seiner Binnenschiffahrtslinie Königsberg-Pillau-(Frisches Haff)-Kahlberg-Danzig zu sehen glaubte.¹⁰⁷

Die Inflation geriet in die heiße Phase. Die horrenden Reparationszahlungen würgten den Wirtschaftsaufschwung im Ansatz ab. Während der Geldverfall bei den Auslandsschulden keine Entlastung brachte, so hatte er bei den Inlandsschulden (Kriegsanleihen usw.) einen für die Reichskasse positiven Nebeneffekt: die Enteignung mit der Notenpresse. Das umlaufende Zahlungsmittel nannte man (wegen der fehlenden Münzen) »Papiermark« im Unterschied zur durch Goldreserven gedeckten »Goldmark«, die sogar den Vorkriegswchselkurs zum Dollar beibehielt (etwa 1:4). Am Ende der Inflation wurden eine Billion Papiermark zu einer Rentenmark umgetauscht. Der Wert der Rentenmark (später Reichsmark) entsprach dem der Goldmark. Die Wirtshaft mußte nun ihre Bilanzen, die zuletzt auf dem Dollar basierten, auf die neue Währung umstellen. Danzig - bis dahin zum Währungsgebiet der (deutschen) Mark gehörend - wollte sich dem Sog der Inflation entziehen und führte gemäß dem Genfer Abkommen vom 22. September 1923 den Gulden als eigene Währung ein (25 Danziger Gulden gleich einem Pfund Sterling).¹⁰⁸

Schon vor der Währungsreform waren die Passagierzahlen der Relation Pommern-Ostpreußen und zurück - ohne Danzig - auf kaum gekanntes Niveau abgesunken: Im Oktober zählte man im Schnitt noch etwa zehn Fahrgäste je Reise, im November dann nur noch fünf. Deutlich stärker war hingegen der Verkehr mit Danzig, doch diese Zahlen konnten den Seediens nicht mehr retten: Am 14. Dezember zeichnete sich das Ende ab, als sich das RVM nach Verhandlungen mit Braeunlich entschloß, den Vertrag mit diesem Reeder nicht zu verlängern und den Seediens am 6. Januar 1924 einzustellen.¹⁰⁹ Das RVM bemühte sich nun um Gespräche mit dem Norddeutschen Lloyd sowie der Deutschen Reichsbahn,¹¹⁰ die offensichtlich noch keinen Erfolg brachten.

Die neue, harte Mark zeigte ihre Schattenseiten: Das Geld mußte mühsam erwirtschaftet werden, Schuldenmachen tat jetzt besonders weh. Die Leute hielten ihr Geld zusammen.

Zeittafel 1924

- 29.8. Reichstag akzeptiert Gesetze zum Dawes-Plan.
- 11.10. Reichsmark löst Rentenmark als gültiges Zahlungsmittel ab.
- 1.12. Reval: Bolschewistischer Putsch niedergeschlagen.

Neubeginn

Wie angekündigt, stellte der Seediens Ostpreußen seinen Betrieb am 6. Januar ein.¹¹¹ Vorgesehen war bis dahin Dampfer ODIN.¹¹² Am 23. Dezember 1923 hatte das RVM der Reederei Braeunlich schriftlich mitgeteilt, daß die Linie ab dem 1. Februar als »suspendiert« gelte. Ab diesem Zeitpunkt erhalte Braeunlich wegen des laufenden Vertrages monatliche Entschädigungszahlungen von 3750 Goldmark, zahlbar bis spätestens zum 5. jeden Monats. Dafür war die Reederei bereit, für eine Pauschsumme von 7500 Goldmark monatlich den Verkehr innerhalb von sechs Arbeitstagen wiederaufzunehmen.¹¹³

Doch das Reichsverkehrsministerium blieb jetzt keineswegs untätig, sondern versuchte, die Schere zwischen Kosten und Einnahmen zu schließen; Ministerialrat Baur verhandelte am 23. und 24. Januar bereits in Danzig über neue Tarife und Finanzierungswege. Er konnte erreichen, daß Danzig die Kostenunterdeckung außerhalb der Saison durch einen Vorschuß ausglich. Die Tarife wurden auf 15,- Reichsmark für die Gesamtstrecke, 7,50 Reichsmark für die längere Teilstrecke und 5,- Reichsmark für die kürzere Teilstrecke festgelegt. Von den Fahrgästen nach Danzig wurde weiterhin eine Kaigebühr (zunächst 1,- Reichsmark) abverlangt. In Danzig konnte nun die dortige Niederlassung des NDL für die Abfertigung der Schiffe gewonnen werden.¹¹⁴ Das Reich verzichtete gegenüber Braeunlich auf Lotsengebühren, Preußen seinerseits erließ die Hafengebühren, und der Senat der Freien Stadt Danzig übernahm die Gebühren für Zoppot und Neufahrwasser.¹¹⁵

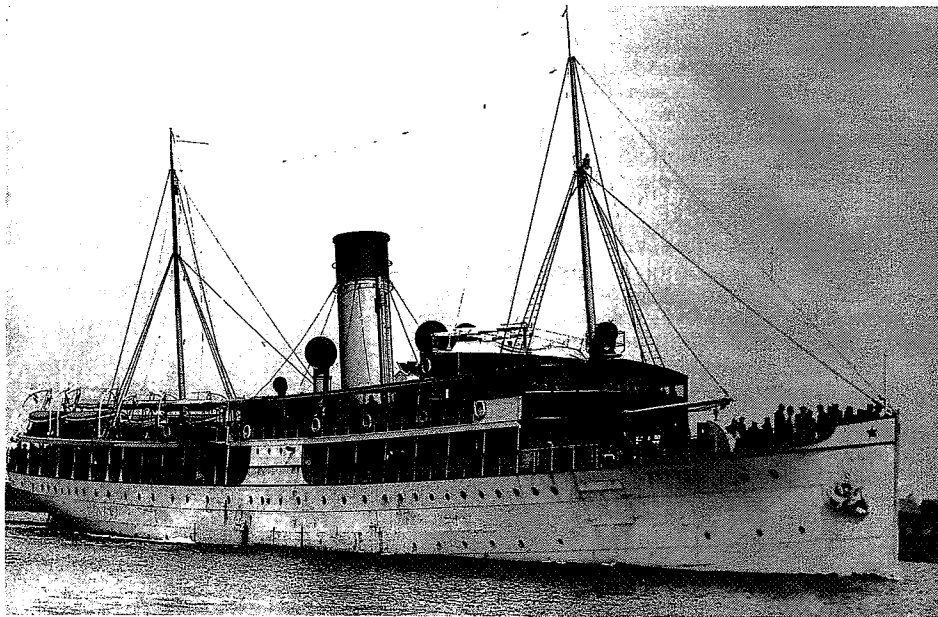
Nach Einverständniserklärung des preussischen Finanzministers vom 8. Februar sollte der Seediens Ostpreußen seinen Betrieb am Donnerstag, dem 14. Februar, wiederaufnehmen, rechtzeitig vor Beginn der Frühjahrs-Ostmesse in Königsberg,¹¹⁶ was jedoch die Vereisung der Ostsee verhinderte. Etwa ab dem 20. Februar erlaubte das Eis einige Fahrten (Montags und Donnerstags ab Swinemünde), bis dann wegen erneut wegen des Eises nicht mehr gefahren werden konnte.¹¹⁷ Doch ab Mitte März verkehrte HERTHA wieder regelmäßig und wurde im Mai durch ODIN abgelöst. Nach Saisonende, ab September, übernahm HERTHA den Dienst erneut.¹¹⁸

Anfang März erhöhte die Reichsbahn ihre Personentarife um 36 Prozent, so daß sie mit den Seediensstarifen auf gleichem Niveau lagen; dieses war bereits im Sinn des Grundsatzbeschlusses des RVM vom 23. März 1924, der sich gegen die unnötige Konkurrenz zwischen Reichsbahn und Seediens richtete.¹¹⁹

Der NDL hatte im April 1922 die Danziger Lloyd Luftdienst G.m.b.H. mit dem Geschäftsführer Grube gegründet,¹²⁰ der am 4. Mai 1924 als Danziger Aero-Lloyd die Fluglinie Berlin-Danzig-Königsberg mit täglicher Bedienung aufnahm; von Berlin bis Danzig zahlte man 80 Goldmark, nach Königsberg 100 Goldmark.¹²¹

Erstmals betätigte sich der Seediens auch im Fremdenverkehr: Am 7. und 10. Juli fuhr je ein Feriensonderzug Berlin-Swinemünde zum Anschluß an das Schiff nach Pillau, in der Gegenrichtung am 6. und 10. Juli. Hierzu wurden Sonderrückfahrkarten mit einer Preisermäßigung von 33 1/2 Prozent von und nach diversen Bahnhöfen im Berliner Raum sowie Swinemünde, Zoppot, Pillau und Königsberg ausgegeben.

Braeunlich-Dampfer *HERTHA* in den zwanziger Jahren. Foto: Max Dreblow.



1924 erhob das Reich für die Reise in das Danziger Staatsgebiet wie für alle Auslandsreise zum Devisenschutz zunächst eine »Ausreisegebühr« von zunächst 500 Reichsmark (!); später reichte der »Unbedenklichkeitsvermerk« eines deutschen Finanzamtes gegen eine Gebühr von 10,- Reichsmark.¹²² Zum 1. November führte der Oberpräsident der Provinz Ostpreußen den »Grünen Ausweis« ein;¹²³ dieser sollte den Bewohnern Ostpreußens Reisen nach Danzig erleichtern. Weil man eine Sonderregelung für Danzig fand, entfiel ab Mitte November 1924 hierfür auch der »Unbedenklichkeitsvermerk«.¹²⁴

Am 21./22. August begab sich Hindenburg anlässlich der »Tannenbergsfeierlichkeiten« mit dem planmäßigen Seediensdampfer *ODIN* nach Ostpreußen. An der Zoppoter Seebücke begrüßte ihn der Danziger Senatspräsidenten Sahn.¹²⁵ Fünf Wochen später verzeichnete Braeunlich die 500. Fahrt der *ODIN* für den Seediens Ostpreußen (26./27. September).¹²⁶

Die Beförderungszahlen sanken in diesem Jahr aber weiter ab, so daß sich das RVM entgegen den Vorsätzen vom März entschließen mußte, zum 17. November (bis 31. März 1925) die Fahrpreise drastisch zu ermäßigen: Das Entgelt (in Reichsmark) für die Seestrecken wurde um einheitlich 7,50 abgesenkt, so daß Swinemünde-Pillau nur noch die Hälfte kostete, Zoppot-Pil-

lau 4,50. Von Berlin nach Zoppot/Neufahrwasser zahlte der Reisende in der 2. Klasse 21,60; in der 3. Klasse 17,30 und in der 4. Klasse 14,20; die Werte für die Fahrt bis Königsberg lauteten jetzt: 24,30; 18,90 und 15,10 Reichsmark.¹²⁷

Am 15. Dezember führte der Seediens für Neufahrwasser (im Sommer Zoppot) eine Fahrtunterbrechungskarte ein, die gegen Zahlung von 3,- Reichsmark einschl. Kaigebühr an Bord erworben werden konnte. Gleichzeitig wurde die Gültigkeitsdauer der Durchgangskarten über den Seeweg von 4 auf 8 Tage verlängert, so daß die Reisenden einen Mehrtagesbesuch Danzigs nachträglich einschalten konnten.¹²⁸

Auch die einzig verbliebene Reederei (Braeunlich) war mit der finanziellen Situation nicht zufrieden. Der Reeder weist in einem Schreiben an das RVM darauf hin, daß ein Teil der Kosten an ihm hängenbleibe und daß es eigentlich nur eine Möglichkeit der Abhilfe gebe: Den Neubau eines Schiffes durch das Reich mit denkbarer Ersatzstellung durch Braeunlich bei Ausfall.¹²⁹ Schließlich kündigte Braeunlich zum Jahresende 1924. Einer der Hintergründe war auch, daß die Kesselfrist der *FREIA* 1925 abliefe und die beiden einzig brauchbaren Braeunlich-Schiffe *HERTHA* und *ODIN* in der Hochsaison im lukrativen Rügen-Dienst standen. Zuvor hatte sich Danzig schon intensiv um den NDL bemüht. Der NDL fertigte dort auf Danziger Wunsch hin bereits die Seediens-Schiffe ab (s.o.) und sollte nun als Vertragsreederei für den Seediens gewonnen werden; auch in diesen Gesprächen ging es bereits um einen eigens für diesen Dienst zu beschaffenden Neubau. Dann kam es bei Vergleichsrechnungen zwischen den Angeboten Braeunlichs und des NDL zu einem Gleichstand. Der NDL konnte aber kein mit *HERTHA* oder *ODIN* vergleichbares Reserveschiff bieten. So wollte Braeunlich nicht der Lückenbüßer sein, der eines der Schiffe als Einsatzreserve stellen mußte, während der NDL für den mit 1,2 Millionen Reichsmark veranschlagten Neubau entsprechende Reichsdarlehen erhalten sollte, und lehnte am 18. November das Vertragsangebot ab. Nun verhandelten Reich und Preußen mit dem NDL, wobei der preußische Minister für Handel und Gewerbe sich für einen gemeinsamen Betrieb der Linie durch NDL und Braeunlich einsetzte. Doch bald waren beide Reeder gleich verunsichert und zweifelten die Rentabilität des Projektes an. Schließlich blieb Danzig den Verhandlungen fern. Die Frist verstrich, und das Jahresende brachte das vorläufige Aus für den Seediens.¹³⁰ So kündigte sich hier bereits eine Zäsur an.

Für 1924 sei noch vermerkt:

In die Geschichte des Seediens Ostpreußen trat jetzt ein junger Mann, der bald entscheidenden Einfluß auf den weiteren Werdegang gewinnen sollte. Dieser Mann hieß Bodo Ehardt, Dr. jur. et rer. pol., Regierungsrat beim RVM, wo er 1921 als Regierungsassessor begonnen hatte und seitdem auch schon mit Einzelthemen des Seediens beschäftigt worden war.¹³¹

Zeittafel 1925

- 26.4. Nach Tod Friedrich Eberts Generalfeldmarschall Paul v. Hindenburg zum Reichspräsidenten gewählt.
- Juli. Polen weist die deutschen Optanten (der August-Abstimmung von 1920, etwa 20 000) aus; im Gegenzug schiebt das Deutsche Reich die polnischen Optanten ab.
- 1.12. Vertrag von Locarno unterzeichnet; Westgrenze mit Frankreich und Belgien festgeschrieben; Entmilitarisierung des Rheinlandes; Gewaltverzicht mit Polen.¹³²
- 28.12. Bodenreform in Polen zielt insbesondere gegen deutschen Grundbesitz.

Kurswechsel

Seit Jahresbeginn 1925 fuhr kein Seediensdampfer mehr. Um zum Frühjahr wieder einen Verkehr aufzuziehen zu können, liefen intensive Gespräche mit mehreren Reedereien einschließlich der Reichsbahn.¹³³ Weitere Verhandlungen konnten Braeunlich dann aber doch zu einer Rückkehr in den Dienst bewegen: Planmäßig sollte *ODIN* ab dem 16. März wieder montags und donnerstags gegen 19.00 Uhr ab Swinemünde in See gehen, ab Mitte Mai folgte letztmals der Wechsel auf *FREIA*, während im August erneut *ODIN* im Fahrplan stand.¹³⁴

Über die Variante, ob der Neubau nicht besser in Reichseigentum übergehen sollte, wurde angesichts der Erfahrungen mit Braeunlich und dem NDL intensiv nachgedacht. Zunächst hatte das RVM erwogen, ein großes Schiff für den Sommer und ein kleineres für den Winter zu beschaffen. Inzwischen war man auf Anstoß des damaligen Ministerialdirigenten Koenigs¹³⁵ zu der Erkenntnis gelangt, daß der bisherige Fahrplan zwar nur ein Schiff verlangte, jedoch bei Ausfall dieses einen eben kein entsprechendes Reedereischiff als Ersatz zur Verfügung stand (s.o.). Bei einer einzukalkulierenden Korridorsperre würde man ohnehin auf ein weiteres Schiff angewiesen sein. Daher sollten nun zwei gleiche und reichseigene Schiffe gebaut werden. Preußen beteiligte sich allerdings an den Neubauten »für die Weiterführung der Schneldampferlinie Swinemünde-Pillau« mit bis zu 1 873 000 Reichsmark.¹³⁶ So beschloß es der Preußische Landtag im Frühjahr 1925, anschließend stimmte der Preußische Staatsrat zu.¹³⁷ Nach einer Ausschreibung konnte das RVM gegen Ende Juli 1925 den Bau zweier zeichnungsgleicher Motorschiffe bei den Stettiner Oderwerken und beim Vulcan in Auftrag geben.¹³⁸ Nicht zuletzt waren diese Neubauten als Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen gedacht; in diesen Jahren liefen staatliche Investitionsmaßnahmen – vor allem im Verkehrswesen – in vielen deutschen Regionen als Notprogramme und Konjunkturlösungen.

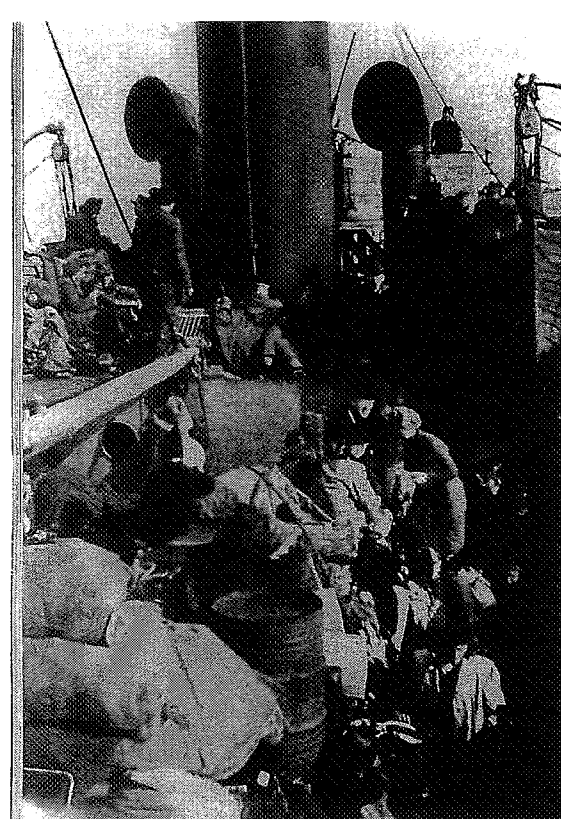
Anmerkungen

- 1 Bestand R 5 (beim Zentralarchiv der DDR: 43.01).
- 2 Ähnliche Jahrgangsstrukturen finden sich auch in anderen Beständen (z.B. RMdF / R 2).
- 3 Seit Herbst 1998 lagert der Bestand in Hoppegarten; er wird von der Bundesarchiv-Dienststelle Berlin-Lichterfelde betreut.
- 4 Diese waren zumeist zuvor kaum gesichtet, einzelne restauriert, bei anderen wiederum fanden sich Fraßspuren an den obersten Blättern. Viele der Archivmappen enthielten lose Blätter, da Ebhardt in diesen Jahren das Leitzsystem und Schnellhefter benutzte; die Metallteile zerbröselten durch jahrzehntelang ausgetretene Ligninsäure. Obwohl sich die meisten Akten in einem guten und trockenen Zustand befanden, wiesen mitunter beträchtliche Mengen an Sporen auf zeitweise feuchte Lagerung hin. Dennoch war es unvergleichlich interessanter, nach Geschichte riechende Originalschriftstücke zu betrachten als Mikrofilme, die nicht selten wichtige Details verbergen.
- 5 Die DRG war ab 1924 wegen der Reparationsforderungen an die Alliierten verpfändet und unterlag dem Handelsrecht nach HGB; 1937 wurde aus dem Unternehmen wieder eine reichsunmittelbare Verwaltung, und die DRG HV ging in den Eisenbahnabteilungen des RVM auf. Unterscheidungen zwischen Deutscher Reichsbahn und Deutscher Reichsbahn-Gesellschaft werden im folgenden nicht gemacht; zumeist ist einheitlich in abkürzender Form von »Reichsbahn« die Rede.
- 6 Name für das Verkehrsministerium, 1920 aufgelöst.
- 7 Im folgenden kurz »Vereinszeitung« genannt.
- 8 Hierfür wurde folgende Literatur benutzt: Ploetz - Deutsche Geschichte; Gause, Ostpreußen und Westpreußen; Hamann, Hitlers Wien; dtv-Atlas zur Weltgeschichte; Piekalkiewicz, Der Erste Weltkrieg; ders., Polenfeldzug; Rogall, Land der großen Ströme; Siegler, Danzig - Chronik eines Jahrtausends; Urban, Deutsche in Polen; Slawen und Deutsche zwischen Elbe und Oder.
- 9 auch: Pruzzen, Prussen, Alte Preußen, Preußen.
- 10 Nimmt man Ostpreußen mit hinzu, dann ähnelten um 1470 die Ostgrenzen des Reichsgebiets denen von 1938 nach dem »Anschluss« Österreichs.
- 11 Bismarck, Die gesammelte Werke (Friedrichsruher Ausgabe), Berlin, Band 6b, S. 2, zitiert in: Krockow, Bismarck, S. 161 (vgl. a. S. 162).
- 12 Vor allem in Frankreich waren führende Politiker, allen voran Poincaré und Clemenceau, fest davon überzeugt, einzig das Deutsche Reich, insbesondere Wilhelm II, sei schuldig an dem

- Krieg. Nun kann man über Schuld und Mitschuld am Kriegsausbruch 1914 sehr geteilter Meinung sein, die Umkehrung von »allein schuldige« heißt »nicht allein schuldige«.
- 13 Der Begriff »Korridor« wurde und wird heute von Polen anscheinend nicht gern gehört; er gehörte aber zum damaligen Sprachgebrauch der Westalliierten. In der Folge wird hier dieser Begriff aus praktischen Gründen ohne den Vorsatz »sogenannte« benutzt.
- 14 Hier ein kleines Beispiel: Zur Länderbahnzeit trugen die Schrankenbäume der Bahnübergänge Anstriche in den jeweiligen Landesfarben: Preußen schwarz-weiß, Bayern weiß-blau. So besaßen sie noch einen ähnlichen Charakter wie früher die innerdeutschen Zollschranken. Bis Mitte der zwanziger Jahre unternahm die Reichsbahn mehrfach Anläufe, die Farbgebung aus Sicherheitsgründen zu vereinheitlichen, zweckmäßigerweise mit Farben, die gute Sichtbarkeit auch nachts und bei Nebel gewährleisteten. Die Wahl fiel auf Rot-Weiß, wie bei zahlreichen Verkehrszeichen üblich. Das aber erinnerte an die neuen polnischen Schlagbäume, die seit 1920 an der neuen Ostgrenze ehemaliges Reichsgebiet zerschnitten. Der geplante Farbwechsel führte 1925 zu erregten Anfragen im Reichstag, fast, als ob man mit rot-weißen Bahnschranken das Reichsgebiet an Polen auslieferte. ZVDEV LXV. (1925) Nr. 53, S. 1187.
- 15 Am 16.4. beschränkte Freigabe der Küsten- u. Ostseeschifffahrt: Hansa 56 (1919) No. 17 [26.04.19] S. 300
- 16 Ebhardt 1940, S. 10 f.
- 17 *1867, †1939; von 1920 bis 1923 Reichsverkehrsminister.
- 18 Ebhardt 1940, S. 10.
- 19 Polen hatte seit Kriegsende mit unterschiedlichem Erfolg versucht, strittige Gebiete zu besetzen; hierzu S. 16. Übergriffe auf beiden Seiten häuften sich.
- 20 Nach Einschätzung Ehardts, a.a.O., S. 11.
- 21 Ebd.
- 22 Ebd., S. 11 f.
- 23 BA Berlin R5/9257 alt, pp. 24 ff., Abschrift zu S.O. 1417/37.
- 24 Ebd.; der sehr hoch wirkende Fahrpreis zeigt schon die einsetzende Inflation an.
- 25 Ebhardt 1940, S. 12.
- 26 Obwohl Reichsbahn und Reichspost erst am 15. Mai 1927 die 24-Stundenzählung einführen, wird diese wegen der heute veränderten Gewohnheit und um Verwechslungen zu vermeiden, hier bereits angewandt (Ausnahme: wörtliche Zitate).
- 27 Zeit am 29.1. vorverlegt: BA Berlin R5/9257 alt, pp. 24 ff.

- 28 Ebhardt 1940, S. 14 f.
- 29 ZVDEV LX. (1920) Nr. 9 [04.02.20], S. 104 - Der Betrieb war noch nicht an die Polnische Staatsbahn übergeben.
- 30 ZVDEV LX. (1920) Nr. 8 [31.01.20] S. 93.
- 31 DSHI Ostpreußen 11 (Hervorhebungen gemäß Original).
- 32 A.a.O.; Ebhardt indes berichtet, das Schiff habe unterwegs Stolpmünde angelaufen (Ebhardt 1940, S. 17).
- 33 Beide Schiffe waren völlige Neubauten von 1919 (Mtlg. Arnold Kludas 24.10.1998), Angaben Ebhardt 1940, S. 9 u. 17, nicht zutreffend.
- 34 Zudem war Kaiser formal von den Alliierten beschlagnahmt; das Schiff kam jedoch im Herbst 1920 zu einem Transporteinsatz auf der Ostsee (s. Anm. 54).
- 35 Ebhardt 1940, S. 14 u. 16 ff.
- 36 ZVDEV LX. (1920) Nr. 14 [21.02.20] S. 159 und Nr. 17 [03.03.20] S. 194.
- 37 Ebhardt 1940, S. 18; lt. Ebhardt 1928, S. 336, Feb.-März 1920 im Durchschnitt 280 Reisende/Fahrt.
- 38 RKB Sommer 1920, Tab. 98.
- 39 ZVDEV LX. (1920) Nr. 18 [06.03.20] S. 207 und Nr. 26 [21.04.20] S. 309.
- 40 Einzelheiten vgl. Ebhardt 1940, S. 30 f.
- 41 Ebhardt 1928, S. 336 u. 160, S. 34; ZVDEV LX. (1920) Nr. 58 [14.08.20] S. 647.
- 42 BA Berlin R5/9257 alt, p. 60, »Auszug aus dem Jahrbuch 1919/20 des Norddeutschen Lloyd Bremen«, o. Dat.
- 43 ZVDEV LX. (1920) Nr. 28 [28.04.20] S. 328 f.
- 44 A.a.O., Nr. 41 [16.06.20] S. 478.
- 45 A.a.O., Nr. 45 [30.06.20] S. 521.
- 46 Später Präsident der RBD Stettin.
- 47 Hansa 67 (1930) Nr. 26, S. 1061 ff., Aufsatz Hugo Bau.
- 48 Ebd. (richtige Schreibweise: PAUL BENNEKE)
- 49 Ebhardt 1928, S. 337.
- 50 ZVDEV LXII. (1927) Nr. 4 [07.01.27] S. 99.
- 51 Slg. Schilling, Ansichtskarte.
- 52 Ebhardt 1928, S. 337.
- 53 Schiffe fuhren Stolpmünde-Pillau, alle anderen Swinemünde-Pillau.
- 54 Ein Teil der Schiffe wurde ab der 2. Augushälfte beim Abtransport der internierten Roten Armee aus Ostpreußen weiterverwendet. Zu dieser Flotte stieß am 28. August auch TD KAISER; das Schiff wurde noch bis zum 20. Januar 1921 zum Austausch von Gefangenen und Flüchtlingen sporadisch zwischen Stettin und Riga eingesetzt; StA Hamburg 621-1 Hapag 4508.
- 55 ZVDEV LX. (1920) Nr. 46 [08.07.20] S. 533 und Nr. 50 [17.07.20] S. 572.
- 56 BA Berlin R5/9257 alt, p. 47, Mitteilung J.E. Braeunlich 18.01.1938 an Ebhardt. Dieser hat indes die Daten 1940 aus naheliegenden Gründen nicht weiterverwendet. S. a. Speisekarte auf Seite 24.
- 57 Ebhardt 1940, S. 18; StA Hamburg 621-1 Hapag 4856.
- 58 Lt. Ebhardt ab 15.11., lt. ZVDEV ab 25.10.; Ehardts Angabe (15.11.) dürfte zutreffen, da die Besprechung selbst erst am 25.10. stattfand, s. Hansa 57 (1920) No. 45 [06.11.20] S. 948.
- 59 Urspr. geplante Abfahrt (als BP): 17.30, s. hierzu ZVDEV LX. (1920) Nr. 71 [29.09.20], S. 777
- 60 Urspr. geplante Ankunft: 10.15, s. ebd.
- 61 Ebhardt 1940, S. 24 f.; ZVDEV LX. (1920) Nr. 71 [29.09.20] S. 777.
- 62 StA Hamburg 621-1 Hapag 4856; hiermit im Widerspruch steht die Erinnerung Jürgen F. Braeunlichs, D ODIN sei erst 1921 von den Alliierten [format?] zurückgegeben worden.
- 63 Ebhardt 1928, S. 336 f.; ZVDEV a.a.O. Nr. 74 [09.10.20].
- 64 Hansa 58 (1921) No. 4 [22.01.21] S. 110 f.
- 65 ZVDEV LX. (1920) Nr. 83 [17.11.20] S. 904.
- 66 »Stadterweiterung von Swinemünde«, dat. Jan. 1912 (Reproduktion Foto Marburg Nr. 1.096.705, Original?).
- 67 Bericht ED Stettin 51.T92.T8596.20. vom 03.12.1920 an RVM; Archiv Rbd Berlin SU 16 774 I.
- 68 Ab Mitte der dreißiger Jahre wurden noch einmal ähnliche Planungen aktuell (s. unter »1941«).
- 69 Hansa 58 (1921) No. 4 [22.01.21] S. 111.
- 70 RGBI 1921 Nr. 45 [22.04.21] S. 483 ff.
- 71 Ebhardt 1940, S. 25.
- 72 RGBI 1921 Nr. 83 [06.08.21] S. 1069 ff. - Art. 98 Versailler Vertrag räumte nur eine Jahresfrist (!) ein.
- 73 ZVDEV LXI. (1921) Nr. 18 [05.05.21] S. 348.
- 74 Unter dem Namen »Seediens Ostpreußen«, während dieser in amtlichen Verlautbarungen noch gemieden wurde.
- 75 Ebhardt 1940, S. 25 f.
- 76 Ebhardt 1940, S. 26 - Die Strecke Stettin-Rügen-Bornholm war die Haupteinnahmequelle dieser Reederei. Im übrigen fuhr das Postschiff Sassinz-Trelleborg bis zur Aufnahme der Eisenbahnfahrschiffahrt 1909 ebenfalls unter Braeunlich-Flagge; s. hierzu: Braeunlich, Bäderdampfer auf der Ostsee.
- 77 ZVDEV LXI. (1921) Nr. 26 [30.06.21] S. 505.
- 78 Ebhardt 1940, S. 26.
- 79 ZVDEV LXI. (1921) Nr. 34 [25.08.21] S. 542 - Dieses war sinngemäß bereits im Warschauer Abkommen vom 24.10.1921 geregelt.
- 80 ZVDEV LXI. (1921) Nr. 37 [15.09.21] S. 686.
- 81 Ebhardt 1940, S. 28.
- 82 BA Berlin R5/9257 alt, p. 13, Abschrift einer Antragsbegründung, dat. Königsberg 29.04.1922, »Seediens Ostpreußen, Ergänzung zu Nr. 53 des Ostpreußenprogramms«.
- 83 Ebhardt 1940, S. 27 f.
- 84 Ebhardt 1940, S. 41.
- 85 RGBI 1922 II S. 132, Bekanntmachung vom 06.05.1922.
- 86 StA Hamburg 621-1 Hapag 4856; Ebhardt 1940, S. 28 u. 44.
- 87 Baltische Verkehrs-Zeitung 2 (1922), div. Ausgaben, »Stettiner Hafen/See-Dampferabfahrten«.
- 88 Geschäftsführer war der spätere General der Flieger und Staatssekretär Milch: BA Berlin R5/9257 alt, pp. 83 f., Schr. NDL, NL Danzig v. 13.07.1938.
- 89 Nachrichten für Luffahrer 1921 [13.04.21] S. 195 sowie 1922 [18.07.22] S. 243, als Abschrift in: BA Berlin R5/9257 alt, p. 80; Anl./ Schr. RLM LB I 4 Nr. 1426/38 (ORR Schnitzler) v. 27.06.1938.
- 90 BA Berlin R5/9257 alt, pp. 12 ff.
- 91 Lt. Auskunft Fa. Braeunlich vom 18.01.1938 an Ebhardt.
- 92 Ebhardt 1940, S. 29.
- 93 Ebhardt 1940, S. 45.
- 94 ZVDEV LXII. (1922) Nr. 37 [05.10.22] S. 737; ob diese vorläufige Regelung tatsächlich in Kraft trat, ist fraglich.
- 95 Ebhardt 1940, S. 45.
- 96 Ebhardt 1928, S. 339.
- 97 Baltische Verkehrszeitung 2 (1922), div. Ausgaben.
- 98 GStA PK Berlin-Dahlem HA I Rep. 87 Bd. 3 Abt. VII. Nr. 6224; wann das I. Kabel verlegt worden war, konnte nicht ermittelt werden.

- 99 Hansa 59 (1922) No. 33 [12.08.22] S. 968 f.
- 100 Baltische Verkehrs-Zeitung 3 (1923), Fahrplanübersichten »Regelmäßiger Dampferverkehr über Stettin«.
- 101 StA Hamburg 621-1 Hapag 4856.
- 102 RKB Sommer 1923, Tab. 98.
- 103 ZVDEV LXIII. (1923) Nr. 16 [19.04.23] S. 269.
- 104 Ebd., Nr. 26 [28.06.23] S. 429 (Zitat), Nr. 28 [12.07.23] S. 461, Nr. 31 [02.08.23] S. 509 und Nr. 39 [27.09.23].
- 105 Baltische Verkehrs-Zeitung 3 (1923), Fahrplanübersichten.
- 106 Ebhardt 1940, S. 50; das Datum »21. August 1922« ist ganz offensichtlich ein Übertragungs- oder Setzfehler.
- 107 Ebd.
- 108 Siegler, Danzig, S. 306.
- 109 Ebhardt 1940, S. 52.
- 110 GStA PK HA I Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 Bd. 1.
- 111 GStA PK HA I Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 Bd. 1; Ebhardt 1940, S. 53; ZVDEV LXIV. (1924) Nr. 2 [10.01.24] S. 27 nennt als Einstellungstag den 04.01.
- 112 Ostsee-Handel 4 (1924), diverse Ausgaben, Schiffsfahrpläne.
- 113 GStA PK HA I Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 Bd. 1.
- 114 Ebhardt 1940, S. 53 und RKB Sommer 1924.
- 115 GStA PK HA I Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 Bd. 1; die Gebührenübernahme durch Danzig scheint in Widerspruch zu der von Ebhardt erwähnten Kaigebühr zu stehen.
- 116 GStA PK HA I Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 Bd. 1; nach veröffentlichten Fahrplänen sollte D HERNA erstmals am 15. Februar ab Swinemünde fahren: Ostsee-Handel 4 (1924). Nach Ebhardt hatte Polen nach der Stilllegung die Gebühren für das Durchreisvisum nach Danzig auf 100 Goldmark angehoben und senkte es bei Wiederaufnahme des Betriebes sogleich auf 10 Goldmark ab. Dieses zeige die mittelbare (und hier nur volkswirtschaftlich wirksame) Rentabilität des SO deutlich; Ebhardt 1940, S. 53.
- 118 Ostsee-Handel 4 (1924), diverse Ausgaben, Schiffsfahrpläne.
- 119 Ebhardt 1940, S. 54.
- 120 Ein Zusammenhang mit der Lloyd Ostflug (s.o.) bestand lt. NDL offenbar nicht. 1938 existierte die NDL-Tochter nur noch auf dem Papier; BA Berlin R5/9257 alt, pp. 83 f., Schr. NDL, NL Danzig vom 13.07.1938.
- 121 Siegler, Danzig, S. 308.
- 122 Ebhardt 1940, S. 54; nach ZVDEV LXIV. (1924) Nr. 25 [16.09.24] S. 781 war der Vermerk spätestens Mitte September bereits gebührenfrei.
- 123 BA Berlin R5/9257 alt, p. 78, Schr. RFSS S.-V.6 Nr. 2078/38 - 453 - 7 - vom 17.06.1938.
- 124 vgl. ZVDEV LXIV. (1924) Nr. 25 [19.06.24] S. 472 und Nr. 46 [13.11.24] S. 911; lt. Ebhardt 1940, S. 54, soll der Vermerk erst im September 1924 eingeführt worden sein; er ist aber bereits in ZVDEV LXIII. (1923) Nr. 26 [28.06.23] S. 429 erwähnt (s.o.).
- 125 Siegler, a.a.O.
- 126 ZVDEV LXIV. (1924) Nr. 40 [02.10.24].
- 127 Ebd., Nr. 46 [13.11.24] S. 911.
- 128 Ebd., Nr. 51 [18.12.24] S. 1055.
- 129 GStA PK HA I Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 Bd. 1.
- 130 GStA PK HA I Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 Bd. 1, MHG II a 5432 / V a 10955 vom 02.12.1926; Ebhardt 1940, S. 56 ff.; E. erwähnt hier erstmals eigene Erinnerungen.
- 131 Lebenslauf siehe Seiten 118 ff.
- 132 Außenminister Stressemann (DVP) beabsichtigte Revision der Ostgrenzen und den Anschluß Österreichs.
- 133 Ebhardt 1940, S. 57.
- 134 Ostsee-Handel 5 (1925), diverse Ausgaben, Schiffsfahrpläne; RKB Sommer 1925; Fahrpreise in alter Höhe, in RM: Swinemünde-Pillau 15,-; Swinemünde-Zoppot 15,50; Zoppot-Pillau 8,-; Kabinenplatz 5,-.
- 135 Ebhardt 1940, S. 63.
- 136 GStA PK HA I Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 Bd. 1, Pr LT Drucksache Nr. 924, 2. Wahlperiode, 1. Tagung 1925.
- 137 Ostsee-Handel 5 (1925) Nr. 28 [12.07.25].
- 138 Hansa 62 (1925) Nr. 19 [09.08.25] S. 765.
- 139 P. Semmens, Katastrophen auf Schienen, dt. Ausg. Stuttgart 1996, S. 76 f. [nach: Railway Gazette 43 (1925) S. 659]; Hansa 62 (1925) Nr. 19 [09.08.25] S. 747.
- 140 ZVDEV LXV. (1925) Nr. 47 [19.10.25] S. 1326.
- 141 A.a.O., Nr. 50 [10.12.25] S. 1413.
- 142 DSHI Ostpreußen 11, Agenturmeldung Teleunion Danzig vom 18.03.1926; nach ZVDEV LXVI. (1926), Nr. 12 [25.03.26] S. 323 soll der Senatspräsident (Dr. Sahm) selbst die Taufe vorgenommen, lt. Gerdau S. 53 gar beide Einheiten getauft haben. Ebhardt 1940, S. 65, erwähnt jedoch nur Sahms Taufrede.
- 143 Ebhardt 1940, S. 65.
- 144 Werft, Reederei, Hafen 8 (1927) H. 8 [22.04.27] S. 164 ff.; Schiffbau 29 (1928) Nr. 4 [15.02.28] S. 65 ff.
- 145 GStA PK HA I Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 (Bd. 1).
- 146 Ebd., in Verbindung mit RKB Sommer 1926 Tabelle 98.
- 147 Ebd.; Hansa 63 (1926) Nr. 28 [10.07.26] S. 1097.
- 148 DSHI Ostpreußen 11, Erste Beilage der Ostpreussischen Zeitung, Nr. 167, 20. Juli 1926; demnach soll der Kapitän den Namen Zuppe getragen haben und zuvor auf dem NDL-Dampfer STRUTTGAR als I. Offizier gefahren sein.
- 149 Ebd., Agenturmeldungen Teleunion Danzig 18.08.1926 und Tageszeitungsausschnitte.
- 150 Werft, Reederei, Hafen 8 (1927) H. 8 [22.04.27] S. 170; entspricht der Schilderung bei Gerdau, S. 54; Werft, Reederei, Hafen meldete unter dem 22.09.1926, S. 457, eine Probefahrt am 21.08.1926.
- 151 ZVDEV LXVI. (1926) Nr. 34 [26.08.26] S. 920; VtW 20 (1926) H. 36 [08.09.26] S. 435.
- 152 Ebhardt 1940, S. 58 f.
- 153 Bei der Auflösung des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten 1921 gingen Wasserläufe I. Ordnung, einschl. Häfen, Strom- und Schiffsahrtspolizei, Deich-, und Bühnenbau, Dünenbefestigung, Uferschutz, Ent- und Bewässerungsanlagen usw., sofern sie nicht vom RVM übernommen wurden, als Wasserwirtschaftsabteilung an den preuß. Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten: GStA PK HA I Rep. 87 F, Findbuch Bd. 1, Vorwort.
- 154 GStA PK HA I Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 (Bd. 1).
- 155 Dampferverbindung nach Grenzziehung 1919 nur über dänisches Territorium möglich.
- 156 Ostsee-Handel 7 (1927) Nr. 7 [01.04.27]; Hansa 64 (1927) Nr. 29 [09.07.27] S. 1163.
- 157 Nunmehr: »International Shipbuilding & Engineering Co. Ltd.«
- 158 Abmessungen: L üa 54 Meter, B üa 10 Meter, 2,8 Meter Tg., etwa 500 BRT, Dreifach-Expansionsmaschine 750 Psi.
- 159 Schiffbau 28 (1927) Nr. 9 [04.05.27] S. 224.
- 160 RGBl II Nr. 23 [15.02.27] S. 327 ff.; ZVDEV LVXII. (1927) Nr. 34 [25.08.27] S. 922 ff.
- 161 Bei fünf Personenzügen und einem Schnellzug je Richtung wurde aber weiter in Dirschau kontrolliert, wobei allein die Danziger ein solches Durchreisvisum nicht benötigten: ZVDEV 67 (1927) Nr. 52 [29.12.27] S. 1444 f.
- 162 Ostsee-Handel 7 (1927) Nr. 12 [15.06.27] S. 44 f.; hiernach Datum des Stapellaufs 26.05.1927.
- 163 Daten RUGARD siehe Seite 127.
- 164 DSHI Ostpreußen 11, Memeler Dampfboot 06.07.1927, Beilage Nr. 155.
- 165 RKB Sommer 1928 Tab. 98 und DSHI Ostpreußen 11, Seewasserstraßenbeirat Drucksache 52-1929, S. 407; Gerdau nennt als Termin der Betriebsaufnahme den 23. März, einen Freitag, an dem aber ab Pillau gefahren worden wäre; hier wird ein Ablesefehler vermutet.
- 166 RKB a.a.O.
- 167 ZVDEV LXVIII. (1928) Nr. 23 [07.06.28] S. 628.
- 168 GStA PK HA I Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 (Bd. 1).
- 169 Deutsches Tarifverzeichnis Nr. 690.
- 170 GStA PK HA I Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 (Bd. 1), Schr. Hamburg-Süd vom 23.03.1928 an Preuß. Ministerpräsidenten und Schr. MHG vom 02.07.1928 an denselben (Zitate).
- 171 ZVDEV LXVIII. (1928) Nr. 27 [05.07.28] S. 747.
- 172 Wegen des größeren Fahrgastpotentials im Westen und des bevorzugten Kaufs von Rückfahrkarten wurden in Königsberg – auch relativ – erheblich weniger Fahrkarten verkauft; DSHI Ostpreußen 11, Abschrift Pa. Meyhoefer an RVM vom 10.07.1928.
- 173 Hansa 66 (1929) Nr. 16 (20.04.29) S. 655; ZVDEV LXIX. (1929) Nr. 17 [25.04.29] S. 464.
- 174 »Abbruch der Münsterwalder Weichselbrücke bei Marienwerder durch die Polen!«, Beilage zum »Ostsee-Handel« vom 01.06.1929; Kurzfassung in: Hansa 65 (1928) Nr. 40 [06.10.28].
- 175 Werft, Reederei, Hafen 9 (1928) H. 18 [22.09.28] S. 370 ff.
- 176 Hansa 65 (1928) Nr. 43 [27.10.28] S. 1721.
- 177 Ebhardt 1940, S. 67.
- 178 ZVDEV LXIX. (1929) Nr. 10 [07.03.29] S. 273.
- 179 Die Hafsschiffahrt war die einzig praktikable Verbindung der memelländischen Badeorte Nidden und Schwarzort mit dem Dt. Reich; eine Landverbindung über die Nehring bestand 1923 mit einem Postfuhrwerk; der Bau einer Straße sollte aus Naturschutzgründen unterbleiben.
- 180 Ebd.; DSHI Ostpreußen 11, Druckschrift Nr. 32/1929 See-Wasserstraßenbeirat, S. 414.
- 181 DSHI Ostpreußen 11, Druckschrift Nr. 32/1929 See-Wasserstraßenbeirat, S. 407 Tafel A; nach Gerdau S. 79 Betriebsaufnahme am 22.04.1929.
- 182 DSHI Ostpreußen 11, Ostdeutsche Eisenbahn- u. Verkehrszeitung, 04.08.1929.
- 183 ZVDEV LXIX. (1929) Nr. 37 [12.09.29] S. 957 ff.
- 184 Ebhardt, Betrieb, Tarif, Verkehr im Seediens Ostpreußen, in: Hansa 67 (1930) Nr. 11, S. 465.
- 185 Gleichwohl gab es 1929 den »Internationalen Eisenbahntarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgut im Verkehr mit Ostpreußen (Pillau), Zoppot und Memel über Swinemünde-Seeweg, Nr. 690 des Deutschen Tarifverzeichnisses«
- 186 Neubacher war verärgert über die Nichtgewährung angeblich durch Ebhardt in Aussicht gestellter Darlehen und über die (deutschstämmige) Memeler Konkurrenz, die er als ausländisch zu diffamieren suchte. Neubacher mußte in der Folge Konkurs anmelden und das Geschäft 1931 an Götz abtreten, dem er (als Nachfahre Salzburger Protestanten) seinen rheinländischen Katholizismus vorwarf. Neubacher schrieb Briefe über Briefe an alle nur denkbaren Behörden Preußens und des Reichs. Er war offensichtlich NSDAP-Anhänger und drohte Ebhardt 1932 schließlich mit kommenden Zeiten. Nach der »Machtergreifung« führten die Beschwerden Neubachers über angebliche Benachteiligungen durch Ebhardt zu Rückfragen der NSDAP-Gauleitung, doch schienen den Funktionären die Vorwürfe dann doch zu abstrus; s. hierzu GStA PK HA I, Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 (Bd. 2).
- 187 GStA PK HA I Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 (Bd. 1).
- 188 BA Berlin R5/2645 neu/22645, RVM Schb Bd. 1: Jan. 1929 bis Aug. 1935 p. 61, Schr. RVM Wv Ila. Pst.III. 4628.E II. I. vom 13.12.1929 an Reichsmarineleitung, Abschr. für DRG HV (Wehrmann).
- 189 Ebd., an OP R WBD Stettin, auszugsweise Abschr. (Wehrmann).
- 190 GStA PK HA I Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 (Bd. 1), Rundschreiben RVM 11.11.1929 (Koenigs).
- 191 Ostsee-Handel 10 (1930) Nr. 4 [15.02.30] S. 39.
- 192 Davon entfielen 157273 Personen auf die Abstimmungsfahrten.
- 193 ZVDEV LXX. (1930) Nr. 12 [23.03.30] S. 334 u. Nr. 21 [22.05.30] S. 568.
- 194 DSHI Ostpreußen 11, div. ostpreuß. Tageszeitungen vom 09.04. bis 11.04.1929. Beide Zitate aus der »Königsberger Allgemeinen Zeitung« vom [11.04.1930].
- 195 GStA PK HA I, Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 (Bd. 2).
- 196 DSHI Ostpreußen 11.
- 197 Prospekt »Ostsee-Gesellschaftsfahrten und Sonderfahrten des Reisebüros Robert Meyhoefer Königsberg Pr.«, Sommer 1930.
- 198 Seediens Ostpreußen, Fahrplanheft 1930.
- 199 StA Hamburg 621-1 Hapag 3373, Vertrag vom 6./25.08.1930.
- 200 Hansa 68 (1931) Nr. 18 [02.05.31], S. 717.
- 201 GStA PK HA I, Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 (Bd. 1).
- 202 Griebel dürften die von Meyhoefer angeregten Osterweiterungsbestrebungen nicht gefallen haben, er hätte sich aber einer Notlage sicher nicht verschließen können.
- 203 GStA PK HA I, Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 (Bd. 1) – Wie wir sehen werden, waren damit die Streitigkeiten wegen der Liegenschaft nicht beseitigt. Der Seediensbahnhof war lange Zeit Dauerbaustelle, und der benachbarte Marinekohlenhafen beeinträchtigte den Aufenthalt der Reisenden. (Die Marine lehnte einen Umzug ab.)
- 204 Der in der Fahrplankonferenz festgelegte Beginn war durch Verfügung des RVM (Koenigs) am 11.11.1929 »wegen des außerordentlich früh liegenden Osterfestes« zunächst auf den 2. Mai zurückverlegt worden: GStA PK HA I, Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 (Bd. 1).
- 205 ZVDEV LXXI. (1931) Nr. 17 [29.04.31] S. 476.
- 206 Hansa 68 (1931) Nr. 6 [07.02.31] S. 267.
- 207 Ebhardt 1940, S. 67.
- 208 Deutscher Dichter (*1887, †1917), dessen Lyrik stark von Kriegserlebnissen geprägt ist: »Wildgänse rauschen durch die Nacht/Mit Schrillem Schrei nach Norden./Unstete Fahrt, habt acht, habt acht!/Die Welt ist voller Morden./[...] Wir sind wie ihr ein graues Heer./Und fahren in Kaisers Namen/Und fahren wir ohne Wiederkehr./Rauscht uns im Herbst ein Amen.«; Walter Flex fiel bei der Eroberung der Insel.
- 209 ZVDEV LXXI. (1931) Nr. 36 [03.09.31] S. 982.
- 210 GStA PK HA I, Rep. 120 (MHG) C XVII. 2 Nr. 92 (Bd. 1), Aktennotiz vom 04.11.1931 zur Fahrplankonferenz am 27./28.10.1931 in Allenstein; Geschäftsbericht NDL 1931.

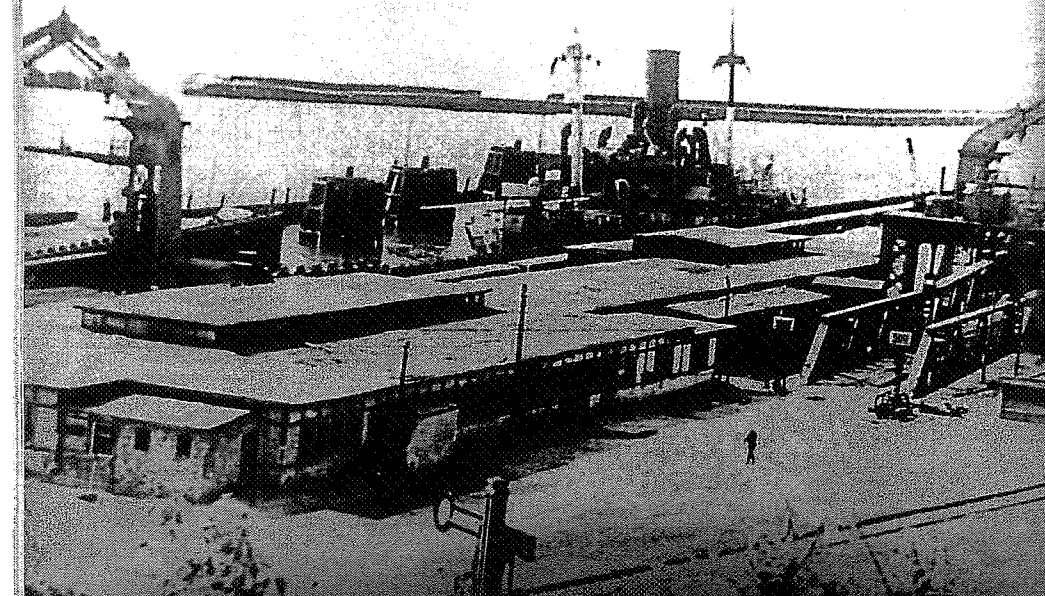


ter Dienst als Autofähre Sassnitz-Trelleborg kam nicht mehr zustande. Das Schiff soll als Minenschiff HANSESTADT DANZIG II ab 1. Februar 1945 nochmals – unter Reichskriegsflagge – eingesetzt worden sein.³⁰⁸

Einen bitteren Schlußakt setzte ROBERT MÖHRING in Sassnitz: Mit 737 Verwundeten und 20 Flüchtlingen an Bord war sie Ende Februar 1945 aus Pillau eingetroffen und konnte im Fährbett 1 anlegen. Dennoch dauerte das Ausladen der Verwundeten, darunter viele Schwerverwundete, sehr lang, da der Abtransport auf der Schiene stockte. So befanden sich am 6. März noch zahlreiche Personen an Bord, als ein Angriff britischer Bomber auf Sassnitz begann. ROBERT MÖHRING erhielt mehrere Treffer, fing Feuer, glühte aus und sank auf Grund. 353 Schwerverwundete, die sich selbst nicht helfen konnten, starben in den Flammen.³⁰⁹

Links: Flüchtlingstransport ab Pillau, 1945: Das Bootsdeck kann als das der ROBERT MÖHRING ausgemacht werden. *Bundesarchiv Koblenz.*

Unten: Endpunkt Sassnitz, Fährbett 1: ROBERT MÖHRING – ausgebrannt und auf Grund gesetzt. *Sammlung Wulf Krentzien.*



Zusammenfassung

Es lassen sich bis zur Übernahme durch die Kriegsmarine 1944 sechs Zeitabschnitte beim Seedienst Ostpreußen ausmachen:

- Der reine Notverkehr aus politischen Gründen (1920/21).
- Die nachfrageorientierte Bedarfsdeckung (1922 bis 1925).
- Die staatliche Absicherung durch eigene Schiffe und der Beginn verkehrswerbender, also nachfragesteigernder Maßnahmen (1926 bis 1932).
- Der Übergang zum Massenverkehr und Ausdehnung unter touristischen Aspekten, später mit Versuchen, sich wegen der besseren Rendite wieder mehr dem Einzelreisenden zu widmen (1933 bis 1939).
- Der eingeschränkte Kriegsbetrieb mit noch friedlichem Charakter (1940/41).
- Der Kriegsbetrieb mit Bewaffnung und zeitweisem Geleitschutz unter stark abnehmender Zahl von Privatreisenden und verstärkter Mitnahme von Fracht (1942 bis 1944).

Um mehr Verkehr auf den Seedienst zu ziehen, sind Reichsverkehrsministerium, die Provinzialregierungen und die Reedereien Wege gegangen, die für eine staatlich subventionierte Linie recht ungewöhnlich erscheinen. Aus der Zusammenarbeit mit Zeitschriften entstanden Fotowettbewerbe, die Fremdenverkehrsorganisationen und die Deutsche Reichsbahn schufen »Kulturfilme« mit Werbecharakter. Für die Plakatwerbung war weitgehend die Reederei Braeunlich zuständig, während der Norddeutsche Lloyd die Fahrplanhefte und Prospekte betreute. Zusammen mit dem Volkswagenwerk wollte Ebhardt den »KdF-Wagen« (also den späteren VW-»Käfer«) 1939 auf der LANNENBERG vorstellen. Zu jedem Saisonbeginn erschienen kurze und lange Meldungen und Reportagen über den Seedienst Ostpreußen in zahlreichen Zeitungen. Ebhardt verstand es mit viel Geschick, immer wieder den Namen des Seediens Ostpreußen in die Presse zu lancieren. Seine Erfahrungen als Pressereferent kamen ihm dabei zugute. Beachtenswert sind die Versuche, die längere Fahrzeit des Schiffes gegenüber Zug und Flugzeug zum Kurzurlaub umzumünzen; diesen Gedan-

ken setzte er ganz bewußt für die Saison 1940 fort. Außerhalb der kommerziellen Werbung, die auch in diesem Sinne damals meistens »Propaganda« genannt wurde, diente der Seedienst Ostpreußen als Aushängeschild des NS-Regimes nach innen und außen, ähnlich wie die Reichsautobahnen, »Kraft durch Freude«, »Schönheit der Arbeit« usw., die für viele Zeitgenossen die negativen Seiten des Regimes überstrahlten.

Immer neue Tarife wurden erdacht, um die Nachfragespitzen abzubauen; weitere tarifliche Maßnahmen sollten die Benutzung des Seediens Ostpreußen in einer bevorzugten Richtung verhindern, damit die Schiffe nicht in der Gegenrichtung fast leer führen. Es gelang dem RVM bis zum Schluß nicht, diese Schiefheit dauerhaft und vorausschauend auszugleichen.

Der Seedienst Ostpreußen war selbstverständlich Druckmittel gegenüber Polen, auch und vor allem in seiner Anfangszeit und in der Phase vor Kriegsausbruch 1939. Selbst wenn der Vergleich hier im politischen Zusammenhang nicht unproblematisch scheint, so hatte der Seedienst Ostpreußen verkehrstechnisch eine ganz ähnliche Funktion inne wie die drei Luftkorridore von den Westzonen nach Berlin von 1949 bis 1990.

Als Sensation wurde 1934 die deutliche Verbesserung der deutsch-polnischen Beziehungen gewertet, nachdem in der Weimarer Republik klar die Zusammenarbeit mit der UdSSR dominiert hatte, die auch eine Umgehung vieler Versailler Bestimmungen ermöglichte. Bis zum Frühjahr 1939 blieb das Verhältnis mit Polen beinahe freundschaftlich. Józef Pilsudski hegte eine gewisse Sympathie für die neuen Machthaber in Berlin, eine Linie, die auch über Pilsudskis Tod 1935 hinaus von seinem Außenminister und Kampfgenossen Józef Beck verfolgt wurde. Selbstverständlich war sich Polen der Gefahr immer bewußt, zwischen zwei Großmächten zerdrückt zu werden. Die besseren Beziehungen zu Polen ließen aber die Verkehrszahlen beim Seedienst nicht schrumpfen, da

der einsetzende Massentransport die Zahlen deutlich steigerte und so diesen Effekt überdeckte.

Daß, wie von polnischer Seite gelegentlich zu hören, der Seedienst Ostpreußen ein Wolf im Schafspelz gewesen sei – weil die Schiffe verstärkte Unterzüge zur Aufnahme von Geschützfundamenten erhalten hatten –, trifft nicht den Kern der Sache, denn diese Vorbereitungen für den Kriegsfall beruhten auf gesetzlichen Bauvorschriften: Nahezu alle Bäderdampfer gingen in den Einsatz bei der Kriegsmarine. Eine Ausrichtung des Seedienstes gegen Polen im Frieden hatte also nicht unmittelbar mit den Kriegseinsätzen der Minen-

schiffe ab 1939 zu tun. Allerdings trat der Seedienst Ostpreußen mit zunehmender Kriegsdauer – wie andere Verkehrsmittel auch – immer mehr in den Dienst der Wehrmacht; in den letzten Betriebsjahren wurden kaum noch Zivilpersonen befördert.

Die Bemühungen zum Kauf einer Autofähre zeigten Mut zur technischen Innovation. Der Seedienst Ostpreußen hätte hier seiner Zeit weit voraus sein können, doch der Kriegsausbruch 1939 machte alle neuen Ansätze zunichte. Aus dieser Sicht kann der Seedienst Ostpreußen als Vorgänger heutiger Ost-West-Fährlinien auf der Ostsee gelten.

Bodo Ebhardt - der Kopf des Seedienstes Ostpreußen

Der Name eines Mannes ist in diesem Buch immer wieder erwähnt worden: Bodo Ebhardt. Wir wollen dem Leser den Lebenslauf dieser Persönlichkeit nicht vorenthalten, denn durch die handelnden Personen lassen sich die damaligen Vorgänge besser verstehen. Außerdem bewirkten die Nachforschungen über Ebhardt, daß etliche Detailangaben zu seiner Biographie berichtigt werden konnten.²⁰

Bodo Ebhardt wird am 19. März 1892 als erstes von drei Kindern des Architekten und Burgenforschers Bodo Heinrich Justus Ebhardt¹¹ und seiner Frau, Elfriede geb. Krebs, in Berlin geboren. Nachdem die Familie zunächst in der Prinzregentenstraße in Wilmersdorf wohnt, wird im Jahre 1894 eine im ro-

mantisierenden Burgenstil Ebhards entworfene Villa in Berlin-Grünwald, in der damaligen Jagowstraße 28, zum Familiensitz.

Bodo Ebhardt wächst in einem streng christlich-protestantischem Elternhaus unter großbürgerlichen, wenn auch niemals üppigen Verhältnissen auf. Sein Vater, nationalkonservativ und kaisertreu, hat auf ihn entscheidenden Einfluß. Die Eltern erziehen ihn und seine Brüder im preußischen Sinne. Bodo Ebhardt absolviert Ostern 1910 die Reifeprüfung des Realgymnasiums in Berlin-Grünwald. Danach studiert er Jura in Freiburg und Berlin. 21jährig verfaßt er einen Reisebericht »Vom Rhein und aus Flandern«.



Ministerialrat Dr. Bodo Ebhardt an seinem Arbeitsplatz im Reichsverkehrsministerium, datiert mit 1935. Foto: Hans Bittner, Nachlaß Ebhardt.