Die deutsche Ostmark

Both, Heinrich von

Lissa i. P., 1913

Verkehrswesen. Von Regierungsrat Albert Ruge, Danzig. Bildertafel 32.

urn:nbn:de:hbz:466:1-77577

Verkehrswesen.

Von Albert Ruge.

Als die heutigen Provinzen Westpreußen und Posen dem Königreich Preußen einverleibt wurden, waren sie besonders in bezug auf ihre Verkehrsverhältnisse arg im Rückstande. Friedrich der Große und seine Nachfolger waren sich bewußt, daß zur Hebung der Kultur in den neuen Landesteilen, zur Vergrößerung der Einkünfte aus ihnen und zum festen Zusammenschluß mit den alten Provinzen, der als gleichbedeutend mit der Germanisierung anzusehen war, vor allem mit einer Verbesserung der Verkehrswege zu Lande und zu Wasser und einer Verbesserung der Verkehrsmittel, damals in erster Linie der Post, vorgegangen werden mußte.

In den letzten Septembertagen 1772 hatte die offizielle Einverleibung von Westpreußen durch die Huldigung und die Abwickelung der damit zusammenhängenden Geschäfte in Marienburg stattgefunden, und bereits am 1. Oktober rollten die preußischen Postwagen durch das Land, öffneten sich an allen bedeutenderen Orten die Schalterfenster der neu eingerichteten Postämter.

Der Hauptkurs der Post von Berlin nach Königsberg ging über Küstrin, Landsberg a. W., Friedeberg, Driesen, Schneidemühl, Nakel, Bromberg, Culm, Graudenz, Marienwerder, Dirschau, Marienburg, Elbing, Frauenburg, Braunsberg, Heiligenbeil und Brandenburg und nahm demnach die Richtung der späteren Ostbahn. Mit diesem Kurs vereinigte sich in Dirschau der zweite große Postzug, der Pommersche, der von Stolp über Lupow und Wutzkow über Stolzenberg, unter absichtlicher Umgehung der bei der ersten Einverleibung Westpreußens von ihr ausgeschlossenen Stadt Danzig, geleitet wurde. Von Stolzenberg aus erstreckte sich über Mewe, Neuenburg, Graudenz und Culmsee der Postkurs nach Thorn und Warschau, während von Marienwerder ab eine Postlinie nach Königsberg über Riesenburg, Preußisch-Mark und Preußisch-Holland angelegt und mit einem zweiten pommerschen Kurse über Konitz, Neustettin, Dramburg, Stargard und Stettin in Verbindung gesetzt war. Auf diesen fünf Linien wurde die Post wöchentlich zweimal hin und zurück fahrend und zweimal hin und zurück reitend eingerichtet. Briefe, Pakete, Gelder und Personen wurden auf den Posten unter Gewähr des Ersatzes für Verluste befördert.

Nach der Einverleibung Posens wurden in ähnlicher Weise Postkurse eingerichtet. In allen bedeutenderen Orten wurden Postämter eröffnet und durch Kabinettsordre vom 1. Juni 1793 die Preußische Postgesetzgebung eingeführt.

Die Hauptpostrouten waren Warschau—Posen—Berlin, Warschau—Breslau, Warschau—Königsberg, Warschau—Danzig, Thorn—Posen, Posen—Stettin, Posen—Breslau. Die weitere Entwicklung der Post in Westpreußen und Posen

erfolgte von nun an im Zusammenhang mit der Post im übrigen Preußen. Welche Verbesserungen im Personenpostverkehr im Jahre 1840 auch im Osten erreicht waren, läßt sich daraus erkennen, daß damals von Berlin nach Königsberg, $76^3/_4$ Meilen, täglich eine Personenpost und eine Briefpost mit Abzweigungen nach Bromberg und Danzig ging und außerdem fünfmal in der Woche eine Kurierpost, erstere in 64 Stunden für 12 Tlr. 24 Sgr., letztere in 40 Stunden für 25 Tlr. $17^1/_2$ Sgr. Gleichzeitig verkehrte über Küstrin und weiter über Posen nach Warschau, $74^1/_2$ Meilen, täglich, in 63 Stunden, eine Personenpost für 10 Tlr. 18 Sgr.

Diese Posten waren in damaliger Zeit nicht die einzigen Fahrgelegenheiten. Außer ihnen verkehrten auf den Landstraßen eine große Zahl von Hauderern, die teils feste Fahrten ausführten, teils je nach Belieben der Reisenden verkehrten. Sie fuhren indessen viel langsamer als die Posten, da ihnen wegen des entgegenstehenden Postregals untersagt war, einen Pferdewechsel vorzunehmen. Dafür waren aber auch ihre Taxen erheblich niedriger.

Die Schnelligkeit der Beförderung war bei den Posten genau geregelt und wurde im wesentlichen auch innegehalten. Die Meile wurde gefahren auf chaussierter und nicht chaussierter Straße von den Estafettenposten in 30 und 40 Minuten, von den Schnellposten in 35 und 45 Minuten und von den Personenposten in 40 und 50 Minuten. Bei den Fahrten auf weite Entfernungen war für die leibliche Verpflegung der Reisenden durch Einschiebung auskömmlicher Pausen für Frühstück, Mittags- und Abendmahlzeit Sorge getragen. Die verhältnismäßig große Geschwindigkeit der Posten war selbstverständlich nur durch eine genaue Regelung des Vorspanndienstes zu ermöglichen, wie denn überhaupt zu jenen Zeiten der Posthalter, namentlich in den kleineren Orten, eine ganz hervorragende Rolle spielte. Von Interesse dürfte noch sein, daß vor der Eröffnung der Ostbahn 1851 z. B. durch die Stadt Nakel täglich die neunsitzige Personenpost zwischen Berlin und Bromberg, die viersitzige Schnellpost von Berlin nach Bromberg, die neunsitzige Personenpost von Dirschau nach Breslau kamen und außerdem von dort täglich eine dreisitzige Personenpost zwischen Nakel und Konitz und eine viersitzige Personenpost zwischen Nakel und Gnesen ausgingen. Die Posthalterei unterhielt damals 13 Postillione und etwa 50 Pferde.

Während die Post das allgemeine Beförderungsmittel zu Lande für Personen war, wurde der Güterverkehr zu Lande durch Frachtwagen vermittelt, von denen in der Regel mehrere zusammenreisten. Es waren das mit vier oder mehr Pferden bespannte große, hochaufgestapelte, mit Leinwand überzogene Wagen, in denen die Güter in Stroh verpackt lagen. Tagsüber wurden 6 bis 8 Wegstunden zurückgelegt.

Bei dieser sehr kostspieligen und langsamen Art der Beförderung konnte es sich nur um wertvollere Güter handeln; minderwertige Massengüter kamen dabei nicht in Frage.

Sowohl für die Personenbeförderung mit der Post, wie für die Güterbeförderung auf Lastfuhrwerken war der trostlose Zustand der Wege und die gänzliche

Verwahrlosung ihrer Unterhaltung unter der Krone Polens im höchsten Maße hinderlich. Die neue Regierung erließ infolgedessen schon in den ersten Jahren nach der Übernahme der Provinzen eine Anzahl strenger Vorschriften über die Besserung der Wege und Dämme an die Wegeunterhaltungspflichtigen. Da aber die zur gründlichen Verbesserung dieser Verhältnisse erforderlichen, sehr erheblichen Geldmittel zunächst nicht vorhanden waren, so mußte man sich vorerst mit den allernötigsten Wiederherstellungsarbeiten begnügen. Ein wirklicher Fortschritt trat erst wesentlich später ein, nämlich nach den Freiheitskriegen. Noch im Jahre 1810 betrug der Bestand der Chausseen in Westpreußen und Posen nur 11,8 Meilen, die Linie Elbing—Trunz. Erst nach dieser Zeit ging der Staat in verstärktem Maße mit ihrem Bau vor. Er sorgte zunächst für die Verbindung der Hauptstadt Berlin mit den einzelnen Teilen des Landes nach einem systematisch angelegten Plan. Seit dieser Zeit sind, erst vom Staate, später auch von den Kommunalverbänden oder mit ihrer Unterstützung, eine Reihe besonders wichtiger durchgehender Chausseeverbindungen geschaffen worden.

Die große Chaussee von Berlin über Küstrin, Landsberg a. W., Friedeberg, Woldenberg, Ruschendorf, Deutsch-Krone, Landeck, Schlochau, Konitz, Dirschau, Marienburg, Elbing, Frauenburg, Braunsberg, Königsberg bildet mit ihrer Fortsetzung über Tapiau, Insterburg, Gumbinnen zur russischen Grenze bei Eydtkuhnen, und, bei Taplacken abzweigend, über Skaisgirren, Tilsit zur russischen Grenze bei Tauroggen, einen direkten Weg von Berlin bis ins russische Reich. Von ihr zweigt sich in Ruschendorf die Straße nach Bromberg über Schneidemühl, Wirsitz, Nakel, in Dirschau die Straße nach Danzig über Hohenstein und nach Bromberg über Mewe, Neuenburg, Schwetz, in Elbing nach Preußisch-Holland ab. Von Küstrin führt über Sonnenburg, Schwerin a. W., Pinne die Chaussee nach Posen, Hohensalza, Bromberg und Thorn. Eine weitere Chaussee von Posen nach Glogau stellte die Verbindung nach Schlesien her, während durch die Chaussee Posen, Wreschen, Stralkowo, Landesgrenze der Zugang nach Polen gewonnen wird.

Die Chausseen von Danzig über Berent nach Bütow, über Neustadt, Stolp, Köslin, Gollnow nach Stettin und über Karthaus, Sierakowitz, Damerkow nach Stolp eröffnen gute Verkehrswege nach Pommern.

Diese Hauptverkehrsstraßen sind mit der Zeit verbunden worden durch eine große Zahl von Chausseen, die mehr örtliche Bedeutung haben. Der Umfang aller dieser Kunststraßen, die bis in die neueste Zeit noch immer weiter ausgebaut worden sind, beträgt für die Provinz Westpreußen 5038 km und für Posen 4300 km, zusammen also fast 10000 km, d. h. etwa $^1/_4$ der Gesamtlänge der preußischen Staatsbahnen, die im Jahre 1910 37750 km betrug. Es kommen hiernach an Chausseen in der Provinz Westpreußen auf 100 qkm 22,09 km und auf 10000 Einwohner 33,15 km, in Posen 14,84 km auf 100 qkm und 20,57 km auf 10000 Einwohner.

Diese Kunststraßen, die bereits vor dem Ausbau der Eisenbahnen in erheblichem Umfange hergestellt waren, waren bis zu deren Ausbau von außerordent-

licher Bedeutung für die Schnelligkeit und Sicherheit des Personenverkehrs und für die Fortbewegung von wertvollen Lasten. Aber auch heute noch darf ihr Wert nicht unterschätzt werden, da sie als Verbindungswege von Gegenden ohne Bahnverbindung zu den nächsten Eisenbahnstationen, namentlich im Winter und nach starkem und anhaltendem Regen, außerordentlich wichtig sind und auch für den Personenverkehr neuerdings durch die Automobile wieder erhöhte Bedeutung gewonnen haben.

Für den Verkehr von Massengütern kamen vor dem Bau der Eisenbahnen nur die Wasserwege in Frage, nämlich der Seeweg zwischen Danzig, Elbing, Königsberg, Stettin und den westlichen Häfen und die Binnenwasserstraßen. Der bedeutendste schiffbare Strom Westpreußens, die Weichsel, tritt, aus Rußland kommend, bei Ottlotschin in das preußische Gebiet mit annähernd nach Nordwesten gerichtetem Lauf ein, beschreibt sehr bald aber einen etwas weiter nach Norden ausholenden, südwestwärts geöffneten Bogen und nimmt dann erst etwa 5 km unterhalb Thorn eine westnordwestliche Richtung an, die sie bis kurz oberhalb der Brahemündung beibehält. Hier macht sie eine kurze, scharfe Biegung und durchfließt dann mit mehrfachen schlanken Windungen, im großen und ganzen nordnordöstlich, das Durchbruchtal zwischen dem preußischen und pommerschen Landrücken bis Pieckel, wo eine Teilung des Stromes eintritt. Der linke Arm, der in nahezu nördlicher Richtung zur Ostsee fließt, behält den Namen Weichsel bei, wird aber zum Unterschiede von dem ungeteilten Strom meist „geteilte Weichsel" genannt, während der rechte, im allgemeinen in nordöstlicher Richtung zum Frischen Haff fließende Arm „Nogat" heißt. An der Weichsel liegen an bedeutenderen Städten Thorn, Kulm, Schwetz, Graudenz, Marienwerder, Dirschau und Danzig, an der Nogat Marienburg und in deren Mündungsgebiet Elbing, das durch den Elbingfluß und den Kraffohlkanal mit der Nogat und dem Frischen Haff in schiffbarer Verbindung steht. An einem Nebenfluß der Weichsel, der schiffbaren Brahe, liegt die Stadt Bromberg.

Ohne Verbindung mit dem Stromgebiet der Weichsel floß die Warthe durch die Provinz Posen. Aus Polen kommend, ist ihr Lauf zunächst nach Westen gerichtet bis Schrimm, biegt dann nach Norden um, fließt an Posen vorbei und wendet sich oberhalb Obornik wieder nach Westen und nimmt, an Wronke, Birnbaum und Schwerin vorüberfließend, bei Landsberg die Netze auf, um dann bei Küstrin in die Oder zu münden. Am Lauf der Netze liegen Nakel, Filehne und Driesen. Alle diese Wasserläufe waren unter der Herrschaft Polens gänzlich verwildert.

Unmittelbar nach der Einverleibung der beiden Provinzen in die preußische Monarchie setzte eine großartige und zielbewußte Tätigkeit ein, um eine Schiffbarmachung der Flüsse oder ihre Schiffbarerhaltung und Vertiefung zu erreichen. Friedrich der Große erkannte mit scharfem Blick, welche günstigen Vorbedingungen in der von Netze und Warthe durchflossenen, jetzt ganz in seinem Staatsgebiet liegenden Geländesenke für seine in gleicher Weise auf Hebung der Landeskultur wie auf Schaffung einer Schiffahrtsverbindung mit West- und Ostpreußen ge-

richteten Bestrebungen gegeben waren. Es waren hier auf eine Länge von fast 300 km nicht nur ausgedehnte Sumpfflächen durch Begradigung der gänzlich verwilderten Wasserläufe zu entwässern und der Ansiedlung und landwirtschaftlichen Bebauung zu erschließen, sondern es ließ sich vor allem durch diese Begradigung in Verbindung mit dem Bau einer kurzen Kanalstrecke über die versumpfte Wasserscheide zwischen Netze und Brahe bei Bromberg eine schiffbare Verbindung zwischen Oder und Weichsel gewinnen.

Dieser Plan wurde so kräftig in Ausführung genommen, daß, trotz der besonders am Bromberger Kanal wegen der zahlreich notwendigen Schiffsschleusen und wegen des ungünstigen Baugrundes sich ergebenden Schwierigkeiten, der neue Schiffahrtsweg zwischen Oder und Weichsel bereits im Jahre 1774 benutzt werden konnte.

Gleichzeitig war die Netze von Nakel abwärts und die Küddow von Schneidemühl an schiffbar gemacht worden. Ende des Jahres 1775 hatten bereits 222 Schiffe und 1151 Holzflöße den neuen Wasserweg befahren.

Ebenso wurde der Lauf der Warthe unmittelbar nach der Einverleibung Posens wesentlich verbessert.

Den auch in der Folgezeit zur Verbesserung der Wasserstraßen dauernd fortgesetzten Arbeiten geboten die krigerischen Ereignisse des Jahres 1806 Einhalt. Umfangreiche Arbeiten zum Ausbau der Schleusen des Bromberger Kanals und zur weiteren Begradigung des Schiffahrtsweges fanden dann erst wieder seit den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts statt; dazu kam 1879 die Kanalisierung der unteren Brahe von Bromberg bis zur Weichsel und die Anlage des Flößereihafens bei Brahemünde. Um die gleiche Zeit ist auf der ganzen Warthe zwischen der Netzemündung und der russischen Grenze ein einheitlicher Flußschlauch ausgebaut worden.

Durch die bedeutenden Arbeiten an der Weichsel-Oder-Wasserstraße ist erreicht worden, daß Kähne mit einer Ladung von 150 bis 200 t von der Weichsel durch den Brahemünder Außenhafen die Brahe hinauf bis Bromberg, von dort durch den Bromberger Kanal bis zur Netze oberhalb Nakel, durch die Netze bis zur Küddow- und Brahemündung, bei Kreuz vorbei in den Unterlauf der Warthe gelangen können, von wo sie bei Küstrin, mittels eines langen und schlanken, noch unter Friedrich dem Großen begonnenen Durchstichs, in die Oder eintreten. Die Kähne werden durch Kettendampfer, Treideln durch Menschen oder Pferde, Segel oder nur die Strömung befördert.

Die Hauptbedeutung dieser Wasserstraße liegt nicht im Schiffsverkehr, sondern in der Beförderung von verbundenen Holzflößen, die fast ausschließlich von Ost nach West verkehren und das von Rußland nach den mittleren Gebieten Deutschlands bestimmte Holz befördern. Die von der oberen Weichsel her in die Brahe eingehende Holzmenge, in den 70er Jahren etwa 400 000 t jährlich betragend, hat sich seitdem mehr als verdoppelt. Im Jahre 1911 ging von dem über die russische Weichselgrenze hereingekommenen 1 164 000 t Floßholz 900 000 t durch die Brahemünder Schleuse in den dortigen Kanal. In dieser, einen großen Teil

des inneren deutschen Marktes, besonders Berlins, versorgenden Einfuhr russischen Holzes und in der von ihr genährten Industrie liegt die Hauptbedeutung dieser Wasserstraße.

Gegen den Floßholzverkehr treten die in Schiffen beförderten Güter erheblich zurück, sie betrugen für den eigentlichen Bromberger Kanal im Jahre 1911 rund 100 000 t von West nach Ost und etwa das Doppelte von Ost nach West. Unter den Schiffsgütern befinden sich außer Holz in bearbeitetem Zustande vor allem landwirtschaftliche Erzeugnisse und landwirtschaftliche Bedarfsstoffe, Steine und Güter der kaufmännischen Einfuhr, besonders über Stettin, die die Wasserstraße westlich von Bromberg benutzen; östlich von Bromberg ist besonders die Ein- und Ausfuhr über Danzig von Bedeutung. Es sind auf der Weichsel nach Danzig gekommen:

Im Jahre	An Getreide	An Holz
1910	71 000 t	197 000 t
1911	48 000 t	104 418 t

Von Danzig auf der Weichsel versandt worden sind:

Im Jahre	Petroleum	Steinkohle	Heringe
1911	24 548 t	82 353 t	8823 t
1910	21 075 t	84 896 t	8843 t

Die im Jahre 1911 über die ganze 292 km lange Oder-Weichsel-Straße bewegte Gütermenge hat etwa 1 000 000 t betragen.

Als kleinere Wasserstraßen, die der Hauptwasserstraße zwischen Oder und Weichsel einen gewissen Verkehr bringen, sind noch zu erwähnen der in die Scheitelhaltung des Bromberger Kanals von Süden her mündende schiffbare Speisekanal mit der oberen in den 80er Jahren kanalisierten Netze bis zu dem nach Rußland hineinreichenden Goplosee und mit zwei schiffbaren Abzweigungen, nach dem Bronislaw- und nach dem Sollusch-See, zusammen etwa 130 km lang, ferner die untere Strecke der Brahe und der Drage. Auch sie bringen in erster Linie landwirtschaftlichen und Holzverkehr.

Nur als wichtigster Zubringer der von West nach Ost durchgehenden Wasserstraße, nicht als selbständige Verkehrsstraße, ist die Warthe von ihrer Vereinigung mit der Netze aufwärts bis zur russischen Grenze trotz ihrer erheblichen Länge von 280 km anzusehen, da auf ihr ein nennenswerter Verkehr über die Grenze hinaus nicht besteht. Auch nach dem Ausbau des Warthelaufs in den 70er Jahren ist der Schiffsverkehr nur langsam zur Entwicklung gekommen, da nur ein geringer Übergangsverkehr von Rußland besteht und weder Posen noch die kleineren Warthestädte, wie Schrimm, Birnbaum, Schwerin, mangels geeigneter Umschlagseinrichtungen einen größeren örtlichen Ladeverkehr entwickeln konnten. Erst in neuerer Zeit ist in Posen der Umschlagsverkehr infolge der neugeschaffenen städtischen

Kaianlagen mit Anschlußgleisen schneller gewachsen und umfaßt jetzt jährlich etwa 200 000 t, hauptsächlich landwirtschaftliche Erzeugnisse und Einfuhrgüter, besonders über Stettin. Im Durchschnitt beträgt der Verkehr für die ganze Warthestrecke zwischen der Netzemündung bei Zantoch und Posen zurzeit etwa 250 000 t.

Außer dem Verkehr dieser Binnenwasserstraßen ist von erheblicher Bedeutung noch der Seeverkehr der beiden westpreußischen Häfen, insbesondere Danzigs.

In Danzig sind seewärts eingekommen:

Jahr	Schiffe	von zusammen R. T.	mit zusammen t Ladung
1900	1368	542 857	800 670
1906	1866	651 766	1 041 618
1911	2043	723 937	1 039 701

Ausgegangen:

Jahr	Schiffe	von zusammen R. T.	mit zusammen t Ladung
1900	1322	490 200	709 932
1906	1685	519 890	769 953
1911	2073	723 937	1 039 701

Es betrug danach die gesamte Schiffs- und Güterbewegung seewärts im Danziger Hafen:

Jahr	Schiffe	von zusammen R. T.	mit zusammen t Ladung
1900	2690	1 033 057	1 510 602
1906	3551	1 171 656	1 811 621
1911	4080	1 412 437	2 243 496

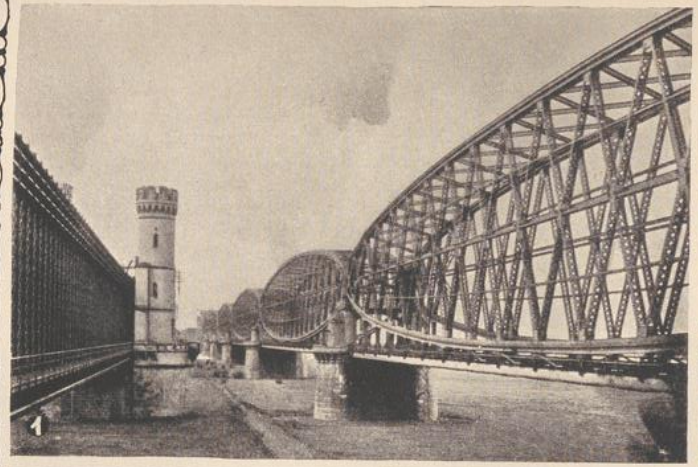
Es sind unter anderm seewärts versandt worden:

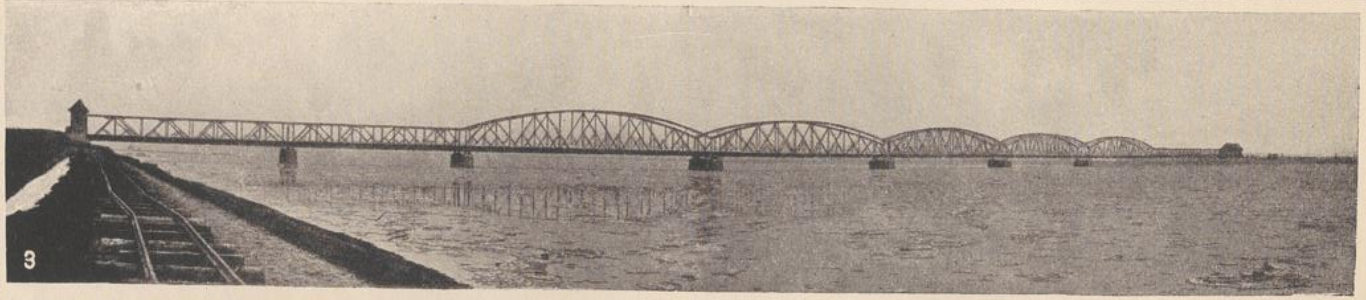
Im Jahre	Getreide	Mehl- u. Mühlenfabrikate	Inländischer Rohzucker	Russ. Roh- u. Kristallzucker	Holz
1911	424 241 t	41 501 t	96 210 t	192 329 t	214 244 t
1910	353 170 t	33 718 t	68 318 t	42 507 t	241 726 t

Dagegen sind seewärts eingegangen:

Im Jahre	Petroleum	Heringe	Steinkohlen	Zement	Steine
1911	43 652 t	41 175 t	222 010 t	25 880 t	43 228 t
1910	28 679 t	43 309 t	284 300 t	15 226 t	12 686 t

Elbing hat es trotz seiner günstigen Lage und seiner Verbindung mit Westpreußen durch die Nogat und Weichsel und mit Ostpreußen durch den Oberländer Kanal zu einer wirklichen Bedeutung als Handelsplatz nicht gebracht. Die Kähne, die





1. Links, alte Dirschauer Eisenbahnbrücke, in Benutzung genommen 1857, seit 1891 nur für Wagen und Fußgänger-Verkehr; rechts, neue Eisenbahnbrücke. 2. Portal der neuen Eisenbahn- und Fußgängerbrücke bei Münsterwalde. 3. Neue Eisenbahnbrücke bei Münsterwalde.

den Verkehr auf dem Oberländer Kanal besorgen, haben eine Ladefähigkeit von 50 t. Durchschnittlich werden jährlich etwa 19000 bis 20000 t Floßholz befördert, während der gesamte Schiffsverkehr eine Frachtmenge von 70000 bis 75000 t aufweist.

So bedeutsam nun auch der Massengüterverkehr auf der Weichsel, der Oder-Weichsel-Wasserstraße mit ihren Zubringern, auf der Warthe und auf dem Oberländer Kanal war, so haftet ihm doch ein großer Nachteil an, daß er einen großen Teil des Jahres wegen der Eisverhältnisse nicht benutzbar ist. Die Weichsel ist durchschnittlich vom 25./27. November bis 13./17. März, d. h. 108 bis 111 Tage jedes Jahr durch Eis für die Schiffahrt gesperrt, und der Schiffahrtsbetrieb kann in vollem Umfange nur 230 Tage ausgeübt werden. Auf dem Oberländer Kanal ruht die Schiffahrt während des Monats Dezember bis Ende März, ebenso auf dem Bromberger Kanal und der Warthe.

Einen ganz neuen Aufschwung nahm daher der Verkehr, und zwar sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr, als das neue Verkehrsmittel, die Eisenbahn, seinen alles überwältigenden Einzug auch in die Provinzen Posen und Westpreußen hielt. Die Notwendigkeit einer Verbindung von der Oder nach dem fernen Osten bis zur russischen Grenze war von der preußischen Regierung bereits im Jahre 1842 erkannt und betont worden, also sehr bald, nachdem die erste Lokomotivbahn in Preußen zwischen Berlin und Potsdam am 29. Oktober 1838 eröffnet worden war.

Um diese Verbindung zu schaffen, wurde im Jahre 1848 mit dem Bau einer Bahn von Kreuz nach Bromberg—Dirschau—Danzig begonnen. Die Arbeiten zur erstmaligen Überbrückung der Weichsel bei Dirschau und der Nogat bei Marienburg waren bereits im Jahre 1845 in Angriff genommen worden. Die erste Teilstrecke Kreuz—Schneidemühl—Bromberg wurde 1851 eröffnet, die Strecke von Bromberg über Dirschau nach Danzig 1852 und von Dirschau nach Königsberg 1853 weitergeführt, allerdings ohne daß die Weichselbrücken im Betriebe waren.

Die Verbindung von Dirschau und Marienburg und damit auch der beiden Ostbahn-Teilstrecken während des Brückenbaues war äußerst mangelhaft, besonders im Winter. Für die Beförderung der Güter zwischen beiden Städten war die Eilfuhrgesellschaft in Königsberg, die früher fast den ganzen Frachtverkehr zwischen Preußen, Pommern und Brandenburg besorgt hatte, verpflichtet worden. Sie hatte der Ostbahn gegenüber bestimmte Lieferzeiten übernommen, konnte sie aber bei schlechtem Wetter und Eisgang nicht einhalten. Im Winter blieben die Güter oft wochenlang liegen, während die Post und die Reisenden wenigstens bei Tage, so lange es irgend anging, auf über das Eis gelegten Brettern hinüberbefördert wurden.

Erst am 12. Oktober 1857 sind diese langwierigen, großartigen Brückenbauten, für die damalige Zeit bahnbrechende Leistungen ersten Ranges, vollendet und ist damit die durchgehende Verbindung von Berlin nach Königsberg geschaffen worden. Mit diesem Tage konnte auch die bisherige Beförderung, die von Kreuz bis Berlin über Stettin durch die Stargard—Posener und Berlin—Stettin—Stargarder Bahnen, die bereits seit 1840 und 1843 im Betriebe waren, geleitet worden war, aufgegeben werden, da gleichzeitig die 1850 von Kreuz über Küstrin nach Frank-

furt a. Oder in Bau genommene Linie dem Verkehr übergeben werden konnte. Von Frankfurt ging es auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn nach Berlin.

Durch die neue Bahnstrecke Kreuz—Cüstrin—Frankfurt wurden die fruchtbaren Täler der Netze, Warthe und Oder mit den Städten Driesen, Landsberg und Cüstrin für Frankfurt a. O. und Berlin aufgeschlossen, beide Städte mit den östlichen Provinzen und ihren Seeplätzen in unmittelbare Verbindung gesetzt und der Verkehr des ganzen Bahnunternehmens gesteigert. Durch den Bau der Strecke wurde eine Abkürzung des bestehenden Umweges um 45 km erreicht.

Eine weitere Ausdehnung mit Anschluß an die russische Bahn nach Petersburg erhielt die Ostbahn durch den Ausbau der Strecken Königsberg-Stallupönen, eröffnet am 6. Juni, und Stallupönen-Eydtkuhnen-Landesgrenze, eröffnet am 15. August 1860, dem sich der Bau der Strecke von Bromberg über Thorn gleichfalls bis zur russischen Grenze alsbald anschloß. Damit war eine durchgehende Eisenbahnlinie durch den gesamten Osten der Monarchie mit doppeltem Anschluß nach Rußland fertiggestellt worden.

Bald darauf, im Jahre 1861, wurde der Plan einer direkten Bahn von Küstrin nach Berlin aufgenommen. Der starke Verkehr, der sich seit dem Jahre 1861 auf der Niederschlesisch-Märkischen und der Ostbahn entwickelt hatte, und der durch die Eröffnung der Bahn nach St. Petersburg im Jahre 1862, wie die Inbetriebnahme der Strecke von Thorn nach Warschau am 4. Dezember 1862, weitere Ausdehnung erfuhr, ließ sich auf der Strecke Berlin-Frankfurt a./O. auf die Dauer nicht mehr bewältigen. Am 1. Oktober 1867 konnte die Strecke Berlin-Küstrin, die von vornherein doppelgleisig ausgebaut worden war, mit dem Berliner Empfangsgebäude dem Verkehr übergeben werden. Hiermit war die direkte, durchgehende Linie Berlin—Küstrin—Bromberg—Königsberg—Eydtkuhnen—Petersburg vollendet, während durch gleichzeitigen Bau der Linie Danzig—Neufahrwasser die unmittelbare Verbindung von Berlin mit der Ostsee hergestellt wurde. Die Ostbahn vermittelt seitdem nicht nur den Verkehr zwischen großen Provinzen des Staates, sondern dient auch dem Durchgangsverkehr zwischen Frankreich, Belgien, Holland, dem nördlichen und mittleren Deutschland einerseits und Rußland und Polen andererseits.

Der Verkehr entwickelte sich in ungeahnter Weise, so daß vom Jahre 1867 bis 1872 der Bau des zweiten Gleises von Berlin bis Schneidemühl durchgeführt wurde, und die Durchführung bis Eydtkuhnen bis zum Schluß des Jahres 1870 erfolgte. Um die eingleisigen Unterbrechungen durch die Brücken bei Dirschau und Marienburg zu beseitigen, wurden vom Jahre 1888 bis 1891 neue große Brücken für den Eisenbahnverkehr erbaut und die bisherigen Eisenbahnbrücken ausschließlich dem Fußgänger- und Wagenverkehr überwiesen.

Beim Bau der Ostbahn hatte man die Strecke zwischen Schneidemühl und Dirschau mit Rücksicht auf die Anschlüsse nach Thorn und Warschau möglichst nahe an Bromberg herangeführt. Die gesteigerte Bedeutung des internationalen Verkehrs von Eydtkuhnen nach Berlin machte Ende der sechziger Jahre eine Abkürzungslinie nötig. Sie wurde von 1868 bis 1873 über Konitz gebaut.

Gleichzeitig erhielt die Ostbahn durch Vollendung der großen Parallelbahn Berlin über Frankfurt—Bentschen—Posen—Gnesen—Hohensalza—Thorn—Goßlershausen—Dt. Eylau—Osterode—Allenstein und Korschen nach Insterburg eine weitere wesentliche Ausdehnung ihres Netzes, die hauptsächlich zur Aufschließung von Posen und des südlichen Teiles der Provinz Westpreußen diente und sich im Jahre 1875 über die Bahn Insterburg—Tilsit bis nach Memel fortsetzte. Mit der Inbetriebnahme der Strecke Hohensalza—Thorn im Jahre 1873, der die Strecke Frankfurt—Bentschen—Posen im Jahre 1870 und Posen—Gnesen—Hohensalza im Jahre 1872 vorangegangen war, war auch die zweite feste Brücke über die Weichsel, und zwar bei Thorn, fertiggestellt worden. Sie war für die Aufnahme von zwei Gleisen eingerichtet, jedoch wurde nur ein Gleis verlegt und die Bahn des anderen Gleises für Fußgänger- und Wagenverkehr eingerichtet. In der Zeit von 1870 bis 1879 erfolgte mit dem Bau der Linie Goßlershausen—Graudenz—Laskowitz dicht bei der Festung Graudenz die dritte Überbrückung der Weichsel, die in gleicher Weise wie die Thorner Weichselbrücke zur Aufnahme von zwei Gleisen eingerichtet war, zunächst aber nur ein Gleis erhielt, während das andere als Straßenfahrbahn verwendet wurde. Jetzt ist die Linie zweigleisig ausgebaut worden, während der Verkehr über die Brücke eingleisig geblieben ist.

Außer der Ostbahn wurde durch den Ausbau der Bahn Berlin—Stettin bis Danzig, der im Jahre 1870 vollendet war, eine weitere Verbindung von West nach Ost geschaffen.

Neben diesen Hauptlinien, die die Verbindung von Berlin mit Westpreußen und Posen und weiter nach Rußland und Polen vermitteln, sind sehr wichtige Verkehrsvermittler die Hauptbahnen von Schlesien nach Posen, von denen die Bahn Cottbus—Guben—Bentschen—Posen eine direkte Verbindung nach Leipzig und damit nach Mittel- und Süddeutschland herstellt, in gleicher Weise wie die Bahn Sorau—Glogau—Bentschen—Wollstein—Lissa—Krotoschin—Ostrowo—Skalmierzyce—Landesgrenze, die mit ihrer letzten Strecke im Jahre 1890 in Betrieb genommen worden ist, während die Strecken Bentschen—Wollstein 1880, Wollstein—Lissa 1895 und Lissa—Krotoschin—Ostrowo 1888 eröffnet worden sind.

Die beiden anderen Hauptverkehrslinien nach Schlesien schaffen dagegen die Verbindung nach Breslau und vor allem dem Oberschlesischen Kohlen- und Industrierevier, nämlich die 1850 in Betrieb genommene Bahn Breslau—Lissa—Posen und die Bahn Beuthen—Kreuzburg—Ostrowo—Jarotschin—Posen, die 1875 dem Verkehr übergeben worden ist. Die Hauptverkehrsader nach dem Ostseehafen Stettin bildet die Bahn Stettin—Stargard—Kreuz—Posen, eine der ältesten Bahnen, die schon in den Jahren 1840 bis 1848 dem Betriebe übergeben worden ist und eine besondere Bedeutung in den ersten Jahren des Bestehens der Ostbahn gehabt hat, da über ihre Strecken der Verkehr der Ostbahn von 1851 bis 1857 von Kreuz nach Berlin geleitet worden ist, bevor die Weiterführung der Ostbahn über Frankfurt a. O. erfolgt war.

Diese Hauptbahnen haben durch eine große Zahl von Nebenbahnen, die dem geringeren Verkehr des Ostens mehr angepaßt sind und hauptsächlich als Mittel

zur Schaffung eines größeren Verkehrs sehr nützlich sind, seit dem Jahre 1873 zahlreiche Querverbindungen erhalten.

In Westpreußen sind da vor allem die Linien zu nennen, die, in Pommern entstehend, die Hinterpommersche Bahn Berlin—Stettin—Danzig mit der Ostbahn verbinden und dadurch die zwischen ihnen liegenden, namentlich der Land- und Forstwirtschaft dienenden Landesteile erschließen. Es sind das die Bahnen Belgard—Neustettin—Schneidemühl—Posen, Stolp—Zollbrück—Rummelsburg—Schlochau—Konitz, Schlawe—Zollbrück—Bütow—Lippusch—Berent—Konitz, Lauenburg—Karthaus—Berent—Schöneck—Preußisch Stargard.

Zu diesen Querverbindungen treten weitere Nebenbahnen, die die Ostbahn mit der Bahn Berlin—Frankfurt a. O.—Posen—Thorn verbinden. Es sind hauptsächlich Landsberg—Schwerin—Meseritz—Bentschen, Schneidemühl—Rogasen—Posen, Bromberg—Elsenau—Gnesen—Wreschen—Jarotschin—Krotoschin—Oels, Flatow—Vandsburg—Terespol, Konitz—Vandsburg—Bromberg, Goßlershausen—Straßburg—Soldau. Dazu kommt die als wichtiger direkter Verkehrsweg von Danzig nach Warschau zweigleisig ausgebaute Hauptbahn Marienburg—Riesenburg—Dt. Eylau—Illowo mit Fortsetzung nach der russischen Grenze und die in jüngster Zeit von 1906 bis 1909 als Nebenbahn erbaute Strecke Schmentau—Marienwerder—Riesenburg. Hier ist durch eine weitere Überbrückung der Weichsel zwischen den Ortschaften Münsterwalde und Klein Grabau eine Verbindung geschaffen etwa in halber Entfernung zwischen den bei Graudenz und Dirschau vorhandenen festen Eisenbahnbrücken. Diese neue Brücke ist eingerichtet für zwei Gleise und eine Fahrbahn.

Es befinden sich jetzt in Westpreußen 918 km Hauptbahnen, 1313 km Nebenbahnen, zusammen 2231 km Vollspurbahnen, von denen etwa 601 km zweigleisig ausgebaut sind. Zu ihnen kommen als Verkehrszubringer noch 630 km Kleinbahnen hinzu. Es beträgt danach die Gesamtlänge der Bahnen in Westpreußen 2868 km, es kommen auf 100 qkm Flächeninhalt 11,23 km und auf 10000 Einwohner 10,80 km Bahnlänge.

In Posen sind 1198 km Hauptbahnen, 1517 km Nebenbahnen, zusammen 2710 km Vollspurbahnen vorhanden, von denen 427 km ein zweites Gleis haben. Hierzu kommen 792 km Kleinbahnen von rein örtlicher Bedeutung. Die Gesamtlänge der Bahnen beträgt danach 3509 km, und es kommen 12,10 km auf 100 qkm Flächeninhalt und 10,78 km auf 10000 Einwohner.

Eine im Verhältnis zu der Flächengröße der Provinz größere Bahnlänge als Westpreußen und Posen haben sämtliche übrigen Provinzen Preußens außer Ostpreußen und Hannover, von denen die erstere mit 9,09 km die geringste Bahnlänge in Preußen besitzt, während die Rheinprovinz mit 23,53 km die größte Länge hat und 13,98 km den Durchschnitt darstellt.

Wesentlich günstiger ist das Verhältnis, bezogen auf die Zahl der Einwohner. Während Westpreußen und Posen 10,88 und 10,78 km auf je 10000 Einwohner besitzen, kommen in Brandenburg und der Rheinprovinz nur 8,85 und 8,95 km auf die gleiche Einwohnerzahl. Hier hat Pommern mit 22,23 km die größte

Länge, während 12,22 km den Durchschnitt bildet, der von Westpreußen und Posen weit überholt wird.

Auf den Hauptverkehrslinien, die als Hauptbahnen ausgebaut sind, ist für den Personenverkehr allmählich ein sehr günstiger, auch den weitestgehenden Ansprüchen vollgenügender Fahrplan ausgebildet worden.

Auf der Linie Berlin-Stettin-Stolp-Danzig verkehren täglich zwei Schnellzugpaare mit außerordentlich günstigen Abfahrzeiten von Berlin, Danzig und den Zwischenstationen; sie legen die ganze Strecke von 503 km in 8½ Stunden zurück, während 1871 zu dieser Strecke noch 11½ Stunden gebraucht wurden. Außerdem fährt noch nachts ein Personenzug mit Schlafwagen.

Auf der großen durchgehenden Linie Berlin-Danzig verkehren drei Tagesschnellzugpaare, von denen der eine, mit sehr bequemer Abfahrtszeit von Danzig und Elbing um 8 Uhr morgens und einer Ankunftszeit in Berlin um 2 Uhr 23 Min. nachmittags, es den Reisenden ermöglicht, noch am Reisetage in Berlin Geschäfte zu erledigen, oder gegebenenfalls die Schnellzüge nach Braunschweig, Bremen, Kassel, Köln, Dortmund, Dresden, Elberfeld, Essen, Frankfurt a. Main und Münster zu erreichen. Dieser Zug entspricht mit seiner Fahrzeit von noch nicht 6½ Stunden, in der er die Entfernung von 459,0 km zurücklegt, den höchsten an einen durchgehenden Schnellzug zu stellenden Anforderungen. Der Gegenzug ist bis Wirballen durchgeführt und hat Anschluß nach Petersburg erhalten. Die beiden andern Tagesschnellzüge mit 7½ Stunden Fahrzeit ermöglichen ein bequemes Ankommen in Berlin und Danzig, während ein Nachteilzug und ein Nachtschnellzug mit Schlafwagen allen weiteren Bedürfnissen entspricht.

Zur Bewältigung des Personenverkehrs Berlin-Schneidemühl-Bromberg-Thorn dienen außer den vorbeschriebenen Zügen, die zum großen Teil in Schneidemühl guten Anschluß nach Bromberg haben, noch zwei weitere durchgehende Schnellzugpaare, die mit ihren bequemen Abfahrts- und Ankunftszeiten für eine außerordentlich günstige Verbindung sorgen und zum Teil mit durchlaufenden Wagen von und bis Warschau versehen sind. Der schnellste dieser Züge, der 7 Uhr 33 Min. abends Berlin verläßt und 12 Uhr 15 Min. nachts in Bromberg eintrifft, während der Gegenzug 6 Uhr 17 Min. vormittags Bromberg verläßt und 11 Uhr 10 Min. in Berlin eintrifft, legt die Entfernung von 337,0 km in 4¾ Stunden zurück.

Auf der dritten großen durchgehenden Hauptbahnlinie nach dem Osten, Berlin-Frankfurt a. O.—Posen—Thorn, laufen täglich drei Schnellzugpaare und ein Eilzugpaar, die mit ihren günstigen Abfahrts- und Ankunftszeiten für die größeren Städte Posens, die sie berühren, vortreffliche Verbindungen von und nach Berlin gewähren. Der schnellste der Züge legt die Entfernung von Berlin bis Posen von 258 km in 3¾ Stunden zurück.

Neben diesen ausgezeichneten Schnellzugsverbindungen, die für den Verkehr des Ostens mit der Hauptstadt Berlin ihre ganz hervorragende Bedeutung haben, diesen aber auch in einer allen billigen Anforderungen entsprechenden Weise versorgen, ist noch eine sehr gute Schnellzugsverbindung zu erwähnen, welche den

ebenfalls sehr wichtigen Verkehrsbeziehungen von dem Ostseehafen Stettin nach Posen und von Posen nach der Provinzialhauptstadt Schlesiens, Breslau, und damit dem Oberschlesischen Industrierevier dienen soll. Für diesen Verkehr sind von Stettin nach Posen zwei sehr günstig liegende Eilzugpaare und von Posen nach Breslau ein Schnellzug und drei Eilzugpaare vorgesehen, von denen das Schnellzugspaar durchlaufende Wagen über Thorn und Bromberg nach Danzig und Königsberg führt, während das eine Eilzugpaar eine zweite gute Tagesverbindung von Breslau über Posen—Bromberg nach Danzig herstellt. Für den Verkehr Thorn—Danzig sind zwei Eilzüge vorgesehen, während für den umgekehrten Weg nur ein solcher vorhanden ist.

Endlich verkehrt auf der Strecke Berlin—Sagan—Glogau—Lissa—Krotoschin—Ostrowo ein Schnellzugspaar, das den wichtigen Reiseverkehr nach Warschau bedient. Außer diesen Schnell- und Eilzügen verkehren auf den Hauptbahnlinien noch zahlreiche Personenzüge.

Recht gut sind auch die Verbindungen der Provinzialhauptstädte untereinander. So kann man von Danzig Königsberg am Vormittag einmal, am Nachmittag viermal erreichen; man hat eine zweimalige gute Tagesverbindung von Danzig nach Bromberg und Posen und zurück, ebenso ist, wie oben bereits erwähnt, die Verbindung von Danzig nach Stettin und zurück und von Posen nach Stettin und Breslau vortrefflich.

Sehr gut ist auch der Durchgangsverkehr von Königsberg—Danzig—Stettin—Lübeck—Hamburg geregelt. Auf dieser Strecke ist an den Schnellzug von und nach Danzig ein guter Schnellzugsanschluß nach Lübeck und Hamburg vorhanden.

Die Verbindung der übrigen nur durch Nebenbahnlinien mit dem Hauptbahnnetz nach Berlin und den Provinzialhauptstädten verbundenen Orte wird durch möglichst günstig an die Schnellzüge und Eilzüge anschließende Personenzüge erreicht, deren Fahrgeschwindigkeit in immer steigendem Maße erhöht worden ist und vielfach bis zu 50 km in der Stunde beträgt. Es ist auf diese Weise erreicht worden, daß man z. B. von dem hart an der russischen Grenze an einer Nebenbahn liegenden Ort Stralkowo, den man erst kurz vor 12 Uhr mittags zu verlassen braucht, bereits um 10 Uhr 20 Min. abends in Berlin eintreffen kann. Ebenso kann man von Prust—Bagnitz, einem besonders ungünstig liegenden Ort Westpreußens, Berlin um 11 Uhr 49 Min. abends erreichen, wenn man Prust um $4^1/_2$ Uhr nachmittags verläßt. Ähnlich günstig liegen die Verbindungen nach den Provinzialhauptstädten, während allerdings die Reisen nach den Kreis- und Landgerichtsstädten vielfach verhältnismäßig viel Zeit beanspruchen, da die Zahl der Züge auf den Nebenbahnen, dem vielfach recht geringen Verkehr entsprechend, nicht zahlreich sein kann. Aber auch hier bringen die Fahrpläne alljährlich erhebliche Verbesserungen.

In welchem Umfange sich der Personenverkehr infolge dieser andauernd verbesserten Verkehrsverbindungen und Fahrpläne gehoben hat, ergibt sich aus folgenden Zahlen.

Es hat die Zahl der beförderten Personen betragen:

				1892	1901	1910
In Graudenz	mit	39 500	Einwohnern	176 000	267 000	485 000
„ Thorn	„	46 230	„	282 000	546 000	490 000
„ Bromberg	„	55 067	„	344 000	522 000	745 000
„ Elbing	„	57 000	„	125 000	234 000	310 000
„ Posen	„	150 000	„	626 000	970 000	1 725 000
„ Danzig	„	170 500	„	771 000	2 914 000	3 971 000

Außer dem Personenverkehr, der sich in vorstehenden Zahlen widerspiegelt, hat aber vor allem der Güterverkehr einen ganz ungeahnten Aufschwung genommen. Es werden aus den Provinzen Westpreußen und Posen nach dem Westen vor allem landwirtschaftliche Erzeugnisse, wie Zucker, Kartoffeln, Getreide, Spiritus und vor allem Vieh und Produkte der Milch versandt. Zu diesen Versandartikeln treten noch in erheblicher Menge die durch den Hafen Danzig eingeführten Güter, wie Düngemittel, Eisenerze, Holz, Petroleum und Pflastersteine. Dafür werden von den Provinzen Westpreußen und Posen in großen Mengen Kohlen, Obst, Gemüse, Düngemittel und Eisenwaren bezogen.

Um sich einen Begriff von den in Frage kommenden Mengen zu machen, seien folgende Zahlen aufgeführt.

Der Gesamtversand der Provinz Westpreußen hat betragen im Jahre 1911: 2761 105 t. Darunter befanden sich: 275 349 t Düngemittel, 105 011 t Eisenerz, 90 148 t Eisenwaren, 387 430 t Getreide, 293 741 t Holz, 215 128 t Kartoffeln, 213 340 t Kleie, 142 947 t Steine, 118 502 t Zucker.

Außerdem sind an Tieren zum Versand gekommen: 23 103 Pferde, 119 155 Stück Rindvieh, 84 042 Schafe, 730 407 Schweine, 929 255 Stück Geflügel.

Der Gesamtversand der Provinz Posen hat im Jahre 1911 betragen: 2 488 889 t. Darunter befanden sich: 121 985 t Eisenwaren, 303 403 t Getreide, 354 055 t Holz, 340 892 t Kartoffeln, 123 555 t Mehl, 128 230 t Kleie, 77 550 t Zucker.

Außerdem sind an Tieren versandt worden: 26 015 Pferde, 172 340 Stück Rindvieh, 79 092 Schafe, 855 508 Schweine, 3 398 011 Stück Geflügel.

Im Empfang hat die Provinz Westpreußen im Jahre 1911 im ganzen 4 393 803 t Güter, und Posen im Jahre 1911 im ganzen 5 280 355 t Güter gehabt.

Es stehen da in beiden Provinzen die Steinkohlen an erster Stelle mit 1 330 271 t und 2 147 715 t. Sehr große Mengen werden noch an folgenden Gütern bezogen: in Westpreußen 598 103 t Getreide, 280 392 t Kleie, 206 090 t Holz; in Posen 656 875 t Düngemittel, 457 944 t Steine, 354 055 t Holz.

Um diesen gewaltigen Güterverkehr zu bewältigen, bedarf es einer großen Anzahl von Güterzügen; es verkehren auf der Strecke Schneidemühl-Dirschau täglich regelmäßig 6 Zugpaare, die während des starken Herbstverkehrs durch zahlreiche Bedarfszüge vermehrt werden, auf der Strecke Osterode-Thorn 13 Züge in der Richtung nach Thorn und 11 Züge in der Richtung nach Osterode, und für den

Bedarfsfall sind weitere Züge in großer Zahl vorgesehen. Sodann erfordert der Güterverkehr umfangreiche und große Rangierbahnhöfe, die in immer steigendem Umfange auch in Westpreußen und Posen ausgebaut werden.

Zur Veranschaulichung der Streckenbelastung überhaupt sei darauf hingewiesen, daß auf der Strecke Elbing-Marienburg täglich bei normalem Verkehr in jeder Richtung 21 Züge verkehren, nämlich: 7 Güterzüge, 9 Personenzüge, 4 D-Züge, 1 Luxuszug; auf der Strecke Dirschau-Schneidemühl täglich bei normalem Verkehr in jeder Richtung 17 Züge, nämlich: 6 Güterzüge, ein gemischter Zug, 5 Personenzüge, 1 Eilzug, 3 D-Züge, 1 Luxuszug. Auf den Nebenbahnen verkehren durchschnittlich in jeder Richtung 5 bis 10 Züge.

Betrachtet man nun die Entwicklung des Verkehrswesens in den beiden Provinzen Westpreußen und Posen seit ihrer Zugehörigkeit zu Preußen und den gewaltigen Aufschwung, den sie seit ihrer Erschließung durch die zum großen Teil den Verkehr erst schaffenden Eisenbahnen genommen haben, so darf man bei weiterem vorsorglichen Ausbau der Bahnen und weiterer zweckmäßiger Ausgestaltung der Fahrpläne erwarten, daß sich diese Entwicklung auch in Zukunft in aufsteigender Linie bewegen wird.

Der rege Verkehr auf geistigem und wirtschaftlichem Gebiet, der die östlichen Provinzen schon jetzt mit den anderen Teilen Preußens und des Deutschen Reiches verbindet, wird stetig wachsen, das Gefühl der Zusammengehörigkeit mit den übrigen Teilen des deutschen Vaterlandes sich vertiefen und so die hohe nationale und Kulturarbeit geleistet werden, die sich das Verkehrswesen als seine Aufgabe gestellt hat.