

Biblioteka Główna i OINT
Politechniki Wrocławskiej



100100136162

Georg von Giese's Erben

FREYMARK

Schlesiens Bedeutung für deutsche Wirtschaft und Kultur

SCHRIFTEN DER INDUSTRIE-
UND HANDELSKAMMER Breslau
HEFT 1 · SEPTEMBER 1926 · 4. TAUSEND

11/18 412 MW

Georg von Giesche's Erben



FREYMARK

Schlesiens Bedeutung für deutsche Wirtschaft und Kultur

SCHRIFTEN DER INDUSTRIE-
UND HANDELSKAMMER Breslau
HEFT 1 · SEPTEMBER 1926 · 4. TAUSEND

KOMMISSIONSVERLAG UND DRUCK:
TH. SCHATZKY A.-G., Breslau III



Tom. 425.

100241N/1

Tom. 425, 1946.

PV 100241N/1

Schlesien war vor wenigen Jahren in aller Munde, als der Anschlag gegen die Zugehörigkeit Oberschlesiens zum Reiche trotz des festesten Zusammenstehens aller Schlesier große Stücke aus der schlesischen Wirtschaft herausriß. Ein jeder echter Deutscher war damals mit seinem ganzen Herzen bei unserer Provinz, und die weitesten Kreise im Reiche und darüber hinaus haben uns nach Kräften unterstützt. Über den vielen Nöten, die unser Vaterland, die andere Teile inzwischen heimgesucht haben, scheint Schlesien, scheint das, was ihm damals versprochen wurde, fast vergessen zu sein. Man ist müde, die schlesischen Nöte zu hören, und es will einen Schlesier oft fast anmuten, als ob man den Vorgängen im Südosten Deutschlands dieselbe Bedeutung beimäße, wie etwa unsere Vorfahren im Spaziergang im Faust den Vorgängen auf dem Balkan. Reicht doch oft selbst bei Gebildeten die Unkenntnis der gesamten Verhältnisse Schlesiens fast an die des Mannes heran, der Schlesien nicht von Sizilien oder von Cilicien zu unterscheiden wußte. Von dem ober-schlesischen Bergbau weiß man; man erinnert sich vielleicht aus dem Dichterwerk noch an die Krise der schlesischen Textilindustrie in der Mitte des vorigen Jahrhunderts, man weiß vielleicht auch, daß Schlesien die Wiege der Zuckerindustrie ist, daß Achard vor einem Jahrhundert in dem schlesischen Dorfe Kunern als erster Zucker aus der Rübe gewann. Damit aber sind die Kenntnisse vielfach im wesentlichen erschöpft.

Es war früher einmal anders. Schlesien nahm in Handel und Industrie des Ostens in der Zeit seiner Zugehörigkeit zu den habsburgischen Ländern eine Stellung ein, die der jetzigen Englands im Weltverkehr zu vergleichen ist. Jahrhunderte lang galt das Wort des Königs Wladislaus von Ungarn und Böhmen vom Jahre 1505: „Breslau übertrifft durch seine wunderbar glückliche Ortsanlage, durch die Stattlichkeit seiner Bauwerke und endlich durch die Bildung seiner Bürger unstreitig alle Städte Deutschlands“. „Breslau könnte“, so heißt es in einer am Ende des 17. Jahrhunderts von Hörnigk herausgegebenen Schrift, „wie in der guten Polizei, so im Handel und in den Manufakturen die Ehre der Erbländer im Notfalle für alle behaupten“.

Dieselbe überragende Stellung fiel Schlesien nach der Besitzergreifung durch Friedrich den Großen im Rahmen des friedericianischen Preußens zu.

Schlesiens Stellung in früheren Jahrhunderten

Es war die einzige Provinz, die an dem Welthandel maßgebenden Anteil hatte, eine ausgebreitete Industrie, besonders in der Leinen- und Tuchherstellung, aufwies, deren Erzeugnisse zum großen Teil zur Ausfuhr brachte, die Provinz, deren Erwerbung Preußen den Aufschwung zur Großmachtstellung überhaupt erst ermöglichte. Ihre reichen Hilfsquellen, der Gewerbefleiß ihrer Bewohner und ihre Stellung im Welthandel hatten sie den Grafen Trautmannsdorf bei dem westfälischen Friedensvertrage als „Hauptsitz des commercii und als Augapfel seines kaiserlichen Herrn“ bezeichnen lassen; sie trugen ihr auch die Benennung als glänzendste Perle in der Krone Preußens durch Friedrich den Großen ein.

Die hohe Entwicklung des schlesischen Gewerbefleißes war sprichwörtlich, und noch heute haben sich im Auslande, vor allem im Osten, Benennungen erhalten, die an die Stellung Schlesiens im Weltverkehr in früheren Jahrhunderten anknüpfen. Der Ort Meseritz in der Ostmark ist heute noch in Ostasien als Benennung für bestimmte Tuche üblich, die früher aus Meseritz, wo die Tuchindustrie von ausgewanderten Schlesiern begründet worden war, eingeführt wurden. Der Name Breslau vollends tritt uns in mannigfachen Benennungen entgegen. Ich habe in verschiedenen Teilen Rußlands selbst Erzeugnisse aus Gold und Silber als Breslauer Artikel bezeichnen und in Moskau die Nachkommen der Deutschen, die vor Generationen aus den verschiedensten Teilen des Reichs, vor allem allerdings aus Ost-Deutschland eingewandert waren, sich Breslauer nennen hören, ein Zeichen nicht nur für die bedeutsame Stellung, die Breslau im Verkehr mit jenen Gegenden von jeher eingenommen hat, sondern auch für die Völker verbindende Wirkung des Handels, eine Bestätigung des Dichterwortes:

„Euch, Ihr Götter, gehöret der Kaufmann.
Güter zu suchen geht er,
doch an sein Schiff
knüpfet das Gute sich an.“

Frühere
Grundlagen der
Gewerbe

Worauf gründete sich die Stellung des schlesischen Gewerbefleißes, vor allem in der Leinen- und in der Tuchindustrie, in früheren Jahrhunderten? Zunächst darauf, daß das Rohmaterial, Flachs und Wolle, von der einheimischen Urproduktion in bester Beschaffenheit geliefert wurde. Zu zweit auf die Vertrautheit der weitesten Kreise der Bevölkerung mit Spinnen und Weben, auf die Freigabe der Leinenweberei auf dem Lande zu einer Zeit, in der die gewerbliche Tätigkeit ein Vorrecht der Städte war, und zum Teil auch auf die ländlichen Arbeiterverhältnisse. Schließlich auf die Gunst der Lage, die heute ebenso wie in früheren Zeiten eine der wichtigsten Voraussetzungen für das Gedeihen des gewerblichen Schaffens ist. Nur daß heute darunter etwas anderes zu verstehen ist als damals: heute — die sonstigen

Vorbedingungen vorausgesetzt — die Möglichkeit, die Rohstoffe auf das vorteilhafteste zu beziehen, die Fertigfabrikate auf das billigste zu versenden; damals die Möglichkeit, sich in den großen Handelsverkehr überhaupt einzuschalten. Diese Voraussetzung war bei Schlesien in so glücklicher Weise erfüllt, wie selten anderswo im Reiche.

Den Mittelpunkt des Weltverkehrs bildeten im Mittelalter die Länder des Mittelmeeres; das Streben, Zugang zum Weltverkehr zu erlangen, war ja auch in letzter Linie für die deutschen Könige die Triebkraft bei ihren Zügen über die Alpen. Die demnächst wichtigste Welthandelsstraße durchzog die Ostsee. Von beiden Meeren strahlten über das Land die Straßen aus, die das Binnenland an die Hochstraßen anschlossen und die beiden Hauptwasserwege miteinander verbanden. Schlesien wurde von einer Reihe der wichtigsten Landverkehrsstraßen durchzogen. Im Süden die Verbindung mit Venedig, „der Königin der Meere“, auf verschiedenen Straßen, z. B.: über Prag—Nürnberg, über Prag—Oberösterreich und schließlich über Wien. Weiter östlich die Verbindung mit dem Balkan durch Ungarn hindurch, und noch mehr im Osten über Krakau und Lemberg durch Galizien mit dem Bosphorus einerseits, Kiew, dem Haupthandelsplatze Südrußlands, andererseits. Gegen Norden gleichfalls drei wichtige Straßenzüge, über Thorn nach Danzig, über Frankfurt a. O. nach Stettin und schließlich nach Hamburg und Lübeck. Zu diesen nord-südlichen Straßen traten als nicht weniger wichtig die west-östlichen Verbindungen hinzu: gegen Westen auf Prag einerseits, auf Görlitz andererseits, und weiter darüber hinaus nach Nürnberg, sowie Frankfurt a. M. und dem Rhein; im Osten auf Warschau und Lublin zu und weit in das Innere Rußlands.

Verkehrs-
geographische
Lage

Breslau lag an der Kreuzung dieses, nach allen Richtungen hin ausstrahlenden Straßennetzes, an dem Treffpunkt der mittel- und westeuropäischen Kultur mit dem wirtschaftlich wenig entwickelten Osten Europas. Breslau wurde dadurch zu einem Hauptumschlagsplatz zwischen Osten und Westen, Norden und Süden des Erdteils und zu einem der wichtigsten Handelsplätze des späteren Mittelalters und der beginnenden Neuzeit. Vom Süden kamen hierher die vom Mittelmeer zugeführten Erzeugnisse des Orients, vor allem Gewürze, Reis, Baumwolle und die sogenannten Orientwaren, z. B. kostbare Gewebe und Teppiche; aus Ungarn und Galizien Metalle, Salz und Landesprodukte; aus dem Osten Rohstoffe, wie Wachs, Honig und vor allem das kostbare Pelzwerk; aus dem Norden Salzfische und Bernstein, aus dem Westen schließlich gewerbliche Erzeugnisse der verschiedensten Art, z. B. flandrische Tuche und Nürnberger

Breslaus
Großhandel

Tand. Der Breslauer Handel bediente sich zum Teil der Vermittelung anderer Handelsplätze, z. B. Nürnbergs und Prags im Westen, der deutschen Städte der Zips, Lembergs und Krakaus, das geradezu als Tochterstadt Breslaus angesprochen werden kann, im Süden und Südosten, und des eng verbundenen Thorns im Norden, vollzog sich aber auch zum großen Teile direkt mit den niederländischen Plätzen, mit Lübeck, Danzig, Kiew, Konstantinopel, Ofen, Kronstadt, und im späten Mittelalter vor allem mit Venedig.

Die größte Blüte des Breslauer Großhandels fiel in die Zeiten, in denen der Verkehr nach allen Richtungen frei war, also vor allem in die Zeit Karls IV. und seines Nachfolgers Sigismund, und fand in den häufigen Besuchen der Kaiser und der Abhaltung von Reichstagen in der schlesischen Hauptstadt sinnfälligen Ausdruck. Vom 15. Jahrhundert ab wurde der Weg bald nach dieser, bald nach jener Richtung hin versperrt. Außer durch politische Wirren, z. B. die Kämpfe zwischen Ungarn unter Matthias Corvinus und den Böhmen unter Georg Podiebrad, wurde der Handel vor allem durch die Hussitenkriege gestört, die die schlesische Landschaft verwüsteten und nicht nur den Weg nach Westen und Süden zeitweise sperrten, sondern im Laufe der Zeit auch zu einer stärkeren Abschließung Böhmens gegen Schlesien führten, weiter durch die Türkenkriege. Auch die Entdeckung der neuen Seewege blieb auf den schlesischen Verkehr nicht ohne nachhaltigen Einfluß, wenn die Breslauer Kaufleute es auch bald verstanden, sich von Venedig auf die Nordseeplätze umzustellen, zumal nachdem durch den Großen Kurfürsten die direkte Wasserverbindung zwischen Oder und Elbe geschaffen worden war. Trotz aller solcher Störungen vermochte sich Breslau auch im Wandel der Jahrhunderte die Stellung als Hauptvermittler des Verkehrs wenigstens zwischen Westen und Osten zu bewahren.

Gewerbliche
Entwicklung

Diese Stellung im Mittelpunkte des Welthandels mußte der gewerblichen Tätigkeit Schlesiens mächtige Anregungen geben. Der Kaufmann trachtete danach, den von weither bezogenen Waren auch Erzeugnisse des einheimischen Gewerbefleißes beizugeben, und schließlich vermochten sich schlesische Erzeugnisse zum Teil an die Stelle der fremden zu setzen. So war es z. B. bei Tuchen, die anfänglich aus Flandern bezogen, bald aber durch schlesisches Erzeugnis ersetzt und nach dem ganzen Osten und Südosten Europas vertrieben wurden. Auf diesem Wege gewann die schlesische Leinwand Eingang in den Welthandel. Auf diesem Wege konnte sich eine Reihe anderer Gewerbe auf das kräftigste entwickeln, z. B. in der Glasherstellung, in der Metallverarbeitung, auch in der Verarbeitung von edlen Metallen. Bezeichnend für den Siegeslauf der schlesischen gewerblichen Erzeugung ist das Breslauer und Schweidnitzer Bier, das sich im Osten und Süden ausgedehnte Absatzgebiete eroberte; so wie wir jetzt in jeder Stadt Münchener Bierpaläste finden,

so damals im Osten und Süden, in Thorn, in Krakau, in Ofen einen „Schweidnitzer Keller“.

Die Stürme des dreißigjährigen Krieges sind an Schlesiens Handel und gewerblicher Tätigkeit nicht spurlos vorübergegangen, wenn auch Breslau die Kämpfe von seinen Mauern fernhalten konnte; auch die Gegenreformation hat die gewerbliche Erzeugung schwer betroffen und vor allem viele protestantische Tuchmacher zur Auswanderung gebracht. Bedroht wurde die Handelsstellung Schlesiens und seine gewerbliche Tätigkeit im 18. Jahrhundert weiter durch das Streben Peters des Großen, den russischen Verkehr über Petersburg zu lenken, durch die enge Verbindung zwischen Polen und Sachsen, die zu einer Begünstigung Sachsens, vor allem Leipzigs führte, das immer mehr als Wettbewerber von Breslau auftrat, durch die Loslösung Schlesiens aus der engen wirtschaftlichen Verbindung mit den habsburgischen Ländern, die alsbald nach dem siebenjährigen Kriege eintrat und besonders nach der ersten Teilung Polens mit der Einverleibung Galiziens in das habsburgische Gebiet Schlesien wichtiger alter Handelsbeziehungen beraubte, und schließlich durch die napoleonischen Kriege und die damit verbundenen Heimsuchungen. Als Preußen im Jahre 1818 als einziger Staat zu einem gemäßigten Freihandelssystem übergang und grundsätzlich den gesamten Verkehr gegen Erhebung mäßiger Zölle freigab, blieb es Jahrzehnte lang allein. Rußland antwortete mit der Einführung eines ausgesprochenen Prohibitiv-Systems, in welches auch Polen einbezogen wurde. Österreich verschärfte sein altes Absperrungssystem und ergänzte es durch eine planmäßige Begünstigung seines Hauptseehafens Triest. Den vernichtendsten Schlag führte es gegen Schlesien jedoch durch die Einverleibung des bisherigen Freistaates Krakau in die Donaumonarchie im Jahre 1844. Krakau war bis dahin die Hauptaussfallspforte für den schlesischen Handel nach dem Südosten geblieben, wurde jetzt jedoch gegen den schlesischen Handel abgesperrt.

Störungen

Die Folge aller dieser Ereignisse war für die schlesische Wirtschaft eine schwere Krisis, die einen Gewerbezweig nach dem anderen heimsuchte. Zunächst das älteste und wichtigste Gewerbe: die **Tuchindustrie**. Sie hatte ihr Gesicht vor allem nach Osten gewendet. Hatte sie schon vorher ein Absatzgebiet nach dem anderen verloren und auch in ihrer Ausdehnung durch die Auswanderung vieler protestantischer Weber unter der habsburgischen Herrschaft stark gelitten, so erhielt sie jetzt den schwersten Stoß durch die Absperrung Polens, Rußlands und damit auch des ostasiatischen Marktes. Die schlesische Tuchindustrie kam vor etwa hundert Jahren zum großen Teil zum Erliegen, wurde zum Teil zur Auswanderung nach Polen genötigt, wo sich jetzt auf dieser Grundlage die polnische Textilindustrie,

Krisen

vor allem in Lodz, entwickelte, und konnte sich nur zum Teil nach Umwandlung in moderne Fabrikbetriebe weiter behaupten. Die Leinwandindustrie, das wichtigste Exportgewerbe, hatte außer im Osten den Hauptabsatz vor allem über See, z. B. in Spanien und Amerika gefunden. Die Kontinental Sperre rief eine ausgebreitete Leinwandindustrie in England und Irland hervor, die im Gegensatz zu der schlesischen, wo der Handbetrieb die Hauptrolle spielte, in moderner Form mit Maschinen eingerichtet wurde, und so fand die schlesische Leinenindustrie nach den napoleonischen Kriegen die alten Märkte verschlossen; sie konnte bei dem Kapitalmangel die in England gemachten technischen Fortschritte nicht so bald einholen und wurde weiter durch den Wettbewerb der Baumwollwaren schwer bedrängt. Die Baumwollindustrie hatte in Schlesien nicht die Bedeutung wie die Leinwandindustrie gewinnen können; besonders auffällig war es, daß die mechanische Spinnerei nur in geringem Umfange Eingang gefunden hatte. Einer stärkeren Entwicklung standen in der Mitte des vorigen Jahrhunderts die hohen Eisenbahnfrachten für das Rohmaterial entgegen. Unter der Einwirkung aller dieser Verhältnisse nahm das, was sich sonst als ungünstige Konjunktur äußerte, in Schlesien die Form einer Katastrophe an. An diesen Industrien sehen wir das, was zwar für die gesamte gewerbliche Erzeugung bestimmend ist, für ein exzentrisch gelegenes Gebiet jedoch geradezu zum Fatum wird: die Folgen der Absperrung ausländischer Märkte und ungünstiger Verkehrseinrichtungen. Dieselbe Krisis hat in Schlesien im Laufe des vorigen Jahrhunderts einer der alten Gewerbebezüge nach dem anderen durchmachen müssen, z. B. die Mühlenindustrie, die vor allem in Breslau dank den Oderwasserkräften von jeher einen ihrer Hauptsitze hatte, als Folge der Einschränkung des Bezuges des Rohmaterials durch handelspolitische Maßnahmen und Errichtung von Betrieben in den Bezugsgebieten, der Erschwerung des Absatzes durch handelspolitische Maßnahmen und ungünstige Bahntarife. Dieselben Gründe hemmten auch in einer Zeit, in der anderweit die technischen Fortschritte der gewerblichen Tätigkeit die stärksten Anregungen gaben, die Entwicklung neuer Gewerbebezüge. Bezeichnend dafür ist es z. B., daß die Breslauer Handelskammer in den fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts die starken Zollermäßigungen Rußlands auf Metallwaren und Maschinen als völlig bedeutungslos bezeichnete, da die Ausfuhr solcher Waren aus Schlesien überhaupt nicht in Frage käme.

Noch schwerer aber wurde der schlesische Großhandel in seinem Lebensnerv getroffen. Der Handel mit Tuchen, Leinwand und anderen Erzeugnissen des schlesischen Gewerbefleißes war eine der wichtigsten Grundlagen des

Handels in der früheren Zeit gewesen; der Niedergang dieser Gewerbebezüge hatte auch den des damit verbundenen Handels zur Folge. Aber auch andere Handelszweige konnten sich unter der Einwirkung der veränderten Verhältnisse nicht auf der früheren Höhe behaupten. Bezeichnend ist z. B. die Entwicklung des Breslauer Wollhandels, der Jahrzehnte hindurch für den Wollhandel des gesamten Kontinents bestimmend war, wie auch der Breslauer Wollmarkt bis weit in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein dem Breslauer Leben sein besonderes Gepräge gab. Der Rückgang der einheimischen Schafzucht, sowie der der angrenzenden Länder in Verbindung mit dem Aufkommen der Schafzucht in überseeischen Ländern verringerte in ständig zunehmendem Maße die Bedeutung des alten Breslauer Wollhandels, von dem schließlich nur noch spärliche Reste übrig blieben. Der im Anfang des 19. Jahrhunderts blühende Verkehr mit Krapp und Röte kam infolge des Aufkommens anderer, vor allem synthetischer Farbstoffe völlig zum Erliegen.

Zu den Folgen der Abschließung der natürlichen Hinterländer kamen schließlich als besonders verhängnisvoll die der modernen Verkehrsentwicklung hinzu. Das Aufkommen der neuen Schienenwege begünstigte ohnehin den direkten Verkehr zwischen Erzeugungs- und Absatzgebieten und hatte die Neigung, den Zwischenverkehr auszuschalten. Schlesien war sich der Wirkung der Eisenbahnen wohl bewußt und trachtete um so mehr danach, sich die zentrale Stellung in dem großen Verkehr durch möglichststen Ausbau des Eisenbahnnetzes zu bewahren. Schlesien war anfangs in der Entwicklung des Eisenbahnnetzes führend. Lange Zeit hindurch führten die besten Wege von dem Westen Europas z. B. nach Wien über die schlesische Provinzialhauptstadt. Mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen vermochte sich Schlesien diese überragende Stellung nicht zu bewahren; es wurde mehr und mehr aus den großen durchgehenden Verbindungen ausgeschaltet, besonders beim Verkehr mit dem Osten, wo eine direkte Bahnverbindung z. B. mit der polnischen Hauptstadt auch bis jetzt noch nicht zu erreichen war, während eine solche mit Leipzig weit an Breslau vorbei geschaffen wurde. Noch verhängnisvoller aber wurde die Gestaltung der Eisenbahntarife, die in den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnzeitalters abseits von allgemeinen volkswirtschaftlichen Rücksichten in der Hauptsache durch fiskalische bestimmt wurde. Bezeichnend sind die Differentialtarife, die unbekümmert um die bisherigen wirtschaftlichen Zusammenhänge in Rücksicht auf den Wettbewerb anderer Verkehrswege für den Verkehr zwischen entfernter gelegenen Stationen vielfach niedriger erstellt wurden, als für die Zwischenplätze, die Breslau und dessen Handel aus den großen internationalen Verbindungen ausschalteten. War Breslau vorher z. B. der Stapel-

Moderne
Verkehrs-
entwicklung

platz für den Verkehr mit südrussischem Getreide beim Absatz nach dem Norden und Westen, der Stapelplatz für den Verkehr in Heringen und Kolonialwaren nach Osten und Südosten, so wurde der Handel nunmehr zum größten Teil direkt abgewickelt, und die Begünstigung anderer konkurrierender Wege, z. B. der Elbehäfen, der Häfen des Adriatischen und Schwarzen Meeres, schränkte die Möglichkeit der Handelsbeziehungen mehr und mehr ein. Die Geschichte der Differentialtarife ist die Leidensgeschichte des Breslauer Handels. Die einzige Möglichkeit, einen Anteil an dem großen Verkehr zu behaupten, wäre durch die Benutzung der Oderwasserstraße gegeben gewesen. Diese aber wurde im Laufe des 19. Jahrhunderts trotz der unausgesetzten Vorstellungen Schlesiens immer mehr vernachlässigt und geriet in den 50er bis 70er Jahren so gut wie völlig in Verfall. Hatte sich Breslau trotz der Einwirkung der handelspolitischen Verhältnisse immer noch bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts hinein einen großen Anteil an dem internationalen Verkehr bewahren können, wie er uns z. B. in „Soll und Haben“ anschaulich dargestellt wird, so brach jetzt unter der Einwirkung der veränderten Verkehrsverhältnisse ein Teil des früheren stolzen Gebäudes des Breslauer Großhandels nach dem anderen in sich zusammen, und die Entwicklung der oberschlesischen Montan- und Hüttenindustrie konnte nur nach und nach einen Ersatz dafür bieten.

Die Bilanz der hundertjährigen Zugehörigkeit Schlesiens zu Preußen war somit in wirtschaftlicher Hinsicht überaus ungünstig. Schlesien hatte die deutsche Kultur im Osten zu hoher Blüte gebracht; es hatte den Aufstieg Preußens zur Großmacht und die Befreiung von der Fremdherrschaft erst ermöglicht, diese Dienste im Interesse des Deutschtums jedoch durch das Opfer des Verfalls seiner wirtschaftlichen Blüte bezahlen müssen. Es sah die alten Hilfsquellen versiegen und konnte neue nur auf das kärglichste entwickeln, zumal die Rücksichten auf andere Landesteile in den Vordergrund traten und das, was Schlesien bedeutet hatte, was es weiter bedeutete, gegenüber den bevorzugten Landesteilen jetzt keine Beachtung mehr zu finden schien. Schlesien war den größeren Teil des vorigen Jahrhunderts hindurch für Deutschland Kulturdünger, und Berlins Handel und Industrie z. B. erwachsen zum großen Teil auf den Trümmern der Wirtschaft Schlesiens, wie auch die führenden Männer Berlins zum großen Teil aus Schlesien hervorgegangen sind.

Charakter
des Schlesiens

Es ist gerade in Zeiten, wie den gegenwärtigen, erhebend zu sehen, wie die Bevölkerung Schlesiens sich hierdurch nicht entmutigen ließ, wie

sie sich um so fester an das deutsche Vaterland anschloß und, weit davon entfernt, grollend beiseite zu stehen, danach trachtete, was der Staat zu leisten unterließ, mit eigenen Kräften durchzuführen. Um die Bestrebungen Schlesiens richtig würdigen zu können, ist es notwendig, sich über die Herkunft und den Charakter seiner Bewohner klar zu werden.

Schlesien ist alter Germanenboden. Die germanischen Urbewohner verließen das Land im 5. Jahrhundert, und so konnten Slaven Einzug halten. In welchem Umfange Reste der germanischen Urbevölkerung zurückgeblieben sind, wissen wir nicht. Wir könnten es uns aber fast nicht erklären, daß die von den polnischen Piastenfürsten gerufenen deutschen Ansiedler Schlesien im 13. Jahrhundert so bald ein deutsches Gepräge gegeben haben, wenn nicht größere Reste der früheren germanischen Bevölkerung zurückgeblieben wären. Die deutsche Einwanderung im 13. Jahrhundert besiedelte das platte Land und setzte gleichzeitig eine große Zahl neuer Städte ein. Im Laufe der Zeit nahmen auch die Städte an der Besiedlung des Landes lebhaften Anteil; unausgesetzt erfolgte ein Abstrom der überschüssigen Bevölkerung aus den Städten auf das Land, und es wäre z. B. interessant, einmal festzustellen, in welchem Umfange der schlesische Landadel aus der Breslauer Kaufmannschaft hervorgegangen ist. Das ist eine überaus interessante Tatsache, die mit der vielfach vertretenen Auffassung, die Deutschen hätten kolonialisatorische Erfolge auf die Dauer nur dann erzielt, wenn diese sich auf das Land stützten, in einem gewissen Widerspruch steht. Man verweist zur Begründung dieser Auffassung gern auf die Zipser Deutschen einerseits, auf die Siebenbürger Sachsen andererseits. Es ist richtig, daß die Zipser Deutschen in der Hauptsache Stadtbewohner waren, die Siebenbürger Sachsen vornehmlich Landbewohner, daß die ersteren in der Gefahr standen, in einem fremden Volkstum aufzugehen, insbesondere in dem Ungartum, dem sie die wertvollsten Kräfte zugeführt haben, während die Siebenbürger Sachsen ihr Deutschtum zäh bewahrt haben. Aber haben die Zipser Deutschen nicht auch ihr Deutschtum weit über die Städte hinausgetragen, als diese in Blüte standen, und ist das Deutschtum nicht erst dann zurückgegangen, als die wirtschaftliche Blüte der Städte dahingewelkt war? Hier in Schlesien gelangten die deutschen Städte, das deutsche Breslau, zur stärksten Entwicklung und konnten ständig von ihrer überschüssigen Kraft abgeben. Die Selbständigkeit, die sich das deutsche Breslau fast bis zur Zeit Friedrichs des Großen bewahrte, ist denn auch der festeste Halt für das Deutschtum in den Wirren der Jahrhunderte gewesen. Ist das nicht eine wichtige Lehre für unsere Zeit? Zeigt sie nicht, daß die deutschen Städte in der Grenzmark die Aufgabe, Bollwerk des Deutschtums zu sein, nur dann erfüllen können,

wenn sie in Blüte stehen und von der eigenen überschüssigen Kraft ständig der umliegenden Landschaft abgeben können?

Die ältesten deutschen Ansiedler scheinen vom Niederrhein gekommen zu sein. Später waren es vornehmlich Thüringer und Franken; es kamen Zuwanderer aus den verschiedensten anderen Teilen hinzu, auch von jenseits der Grenzen, wie sich auch bereits vor der Einwanderung der Deutschen in Breslau Wallonen angesiedelt hatten. Hinzu kam eine gewisse Beigabe von polnischem und, insbesondere in der Zeit der Religionskämpfe, von tschechischem Blute. Aus dieser Vermischung hat sich im Laufe der Zeit ein eigener Stamm, der der Schlesier, mit besonderen Eigenschaften entwickelt.

Es ist natürlich, daß die starke Blutmischung zu der Abschleifung der Charaktereigenschaften der einzelnen Stämme führte. Nicht die zähe Beharrlichkeit des Niederdeutschen in der Behauptung des einmal eingenommenen Standpunktes ist dem Schlesier eigen, sondern vielmehr die Neigung zu einem Ausgleich bei einem Widerstreit der Interessen. Man hat darin oft einen Nachteil erblickt, besonders wenn es sich um die Wahrung der eigenen Interessen handelt. Es liegt darin aber auch ein großer Vorteil, denn die Neigung zu einem Ausgleich bedeutet Beweglichkeit, Objektivität, das Streben, auch den anderen zu seinem Rechte kommen zu lassen, schließlich Idealismus; die große Rolle, die Schlesien in den verschiedenen Zeiten in der deutschen Dichtung gespielt hat, ist kein Zufall. Bezeichnend ist es denn für den Schlesier, daß er, auch wenn er seine eigenen Interessen beiseite geschoben sieht, sich in der Anhänglichkeit an das große Ganze nicht beirren läßt und in der Förderung der allgemeinen Interessen auch die der eigenen erblickt.

Diese Eigenschaft kam z. B. bei der Haltung der Schlesier beim Zusammenbruch im Jahre 1806 zum Ausdruck. Genau wie 1918 beschäftigte damals die Frage die Gemüter, was Schlesien tun solle, nach welcher Seite es die eigenen Interessen führen müßten. Schlesien sei, so wird u. a. in den schlesischen Monatsheften ausgeführt, wie kein anderer Teil des bisherigen Preußens in der Lage, ein Eigenleben zu führen, ohne Anlehnung an einen größeren Staat. Ein fern von der See gelegenes Land müsse jedoch darnach trachten, Zugang zum Meere zu gewinnen, und so würde ein unabhängiges Schlesien nach dem Besitze Brandenburgs und Pommerns streben müssen. Es würde also ein gleicher Staatsverband wie bisher sich ergeben, nur daß Schlesien darin die Führung haben könne, während es sich bisher den Interessen dieser Landesteile habe unterwerfen müssen. Es komme aber schließlich nicht darauf an, in wessen Hand die Führung läge, sondern vielmehr darauf, daß das Interesse des Ganzen am Besten gewahrt werde. Daher außer den

gefühlsmäßigen Rücksichten auch die verstandesmäßige Erwägung, die Bestrebungen auf Loslösung Schlesiens von Preußen auf das entschiedenste abzulehnen und alle Kräfte in den Dienst des zerstückelten Vaterlandes zu stellen. Die Breslauer Kaufmannschaft war es denn auch, die unter Führung eines Eichborn im Jahre 1808 unter großen Opfern einen Hauptteil der Kriegskontribution aufbrachte und dadurch die Räumung des Landes von der fremden Besatzung ermöglichte. So wurde Schlesien zu dem Boden, auf dem die Befreiung von der Fremdherrschaft sich vorbereiten konnte, ohne den diese undenkbar gewesen wäre.

Aus der Fülle der sonstigen Beispiele nur einige wenige. Zunächst die Haltung von Schlesiens Handel und Industrie gegenüber Rußland in der Zeit des Krim-Krieges. Einen nicht zu verwindenden Schlag hatte Schlesien im 19. Jahrhundert durch das russische Absperrungssystem erlitten. Vollkommen war die Absperrung nicht. Nach der auch bei uns in der Zeit nach dem Zusammenbruch häufig anzutreffenden Auffassung, daß Schlamperei, gemildert durch Korruption, kein ungünstiger Boden für skrupellose Arbeit sei, fehlte es nicht an Stimmen, welche empfahlen, diese Lücke nach Kräften auszunützen, nicht nur um wirtschaftlicher Vorteile willen, sondern auch zu dem Zweck, die Unhaltbarkeit des bisherigen Systems nachzuweisen. Die Breslauer Kaufmannschaft vertrat demgegenüber den Standpunkt, daß es nicht darauf ankomme, augenblickliche wirtschaftliche Vorteile zu erzielen, sondern Rußland dem mitteleuropäischen Kulturkreis zu erschließen, daß dies jedoch nur bei völliger Aufgabe der bisherigen Grundsätze denkbar und nicht von gütlicher Einwirkung, sondern nur vom Zwang zu erwarten sei. Darum, entgegen den eigenen wirtschaftlichen Interessen, die bei einem Kriege auf das stärkste gefährdet waren, der Aufruf der Breslauer Kaufmannschaft, auf die Seite der Westmächte zu treten, auch auf die Gefahr eines Krieges mit Rußland.

Weiter die Haltung in der Frage der Einigung Deutschlands unter Preußens Führung. Wir sehen die Geschehnisse des Jahres 1866 als etwas Gegebenes an und vergessen gar zu leicht die unendlichen Schwierigkeiten, die die preußische Politik zu überwinden hatte. Nicht nur die Landeshauptstadt, sondern die weitesten Kreise des Vaterlandes, vor allem auch die Hauptplätze des Ruhrgebietes, bestürmten im Frühjahr 1866 den König, es um keinen Preis zum Bruderkriege kommen zu lassen. Die Breslauer Handelskammer wurde um den Beitritt zu diesen Petitionen ersucht. Sie stellte sich auf den Standpunkt, daß dem Ziele der Einigung Deutschlands unter Preußens Führung jedes, auch das größte Opfer zu bringen sei, gleichviel ob Breslau, ob Schlesien an erster Stelle den Unbillen des Krieges aus-

gesetzt sei. Die Breslauer Handelskammer war es, die die bekannte Adresse der Breslauer städtischen Körperschaften vom Jahre 1866 bestimmend beeinflusste, in der es heißt, daß Schlesien hinten keinem Landesteile an Opferwilligkeit zurückstünde, daß es bereit sei, im Interesse der Einigung des Vaterlandes alle Leiden des Krieges auf sich zu nehmen; sie war es auch, die den bekannten Ausspruch Zieglers durch ihre Haltung mit veranlaßt hat: „Die Herzen der Demokratie sind allemal da, wo Preußens Fahnen wehen.“ Es war nicht eine Loyalitätserklärung, wie sie sonst üblich ist, sondern eine Tat und wurde als solche von dem Könige gewürdigt, der bei dem Eingang der Adresse der Stadt ausrief: „Endlich ein Lichtblick!“

Und haben wir denselben Geist nicht auch nach dem Zusammenbruch im Jahre 1918 gesehen, als die Schlesier, unbekümmert um die politischen Parteiungen, einmütig zusammen standen, um die gesamte Provinz bei dem Reiche zu erhalten, und dadurch schließlich wenigstens einen Teil Oberschlesiens dem Vaterlande erhielten?

Bestrebungen
der Kauf-
mannschaft

Derselbe Geist war es auch, der die Schlesier bei ihren Maßnahmen in der Mitte des vorigen Jahrhunderts leitete, um ihr Land durch die wirtschaftlichen Nöte hindurch einer neuen Blüte entgegen zu führen.

Es galt auf der einen Seite, Schlesien aus seiner handelspolitischen Abgeschlossenheit zu befreien, auf der anderen Seite, mit, den modernen Anforderungen entsprechenden Verkehrsverbindungen auszurüsten und insbesondere die Mängel der bisherigen Eisenbahntarif-Politik zu beseitigen. Es kam eine Reihe anderer Aufgaben hinzu, z. B. die Schaffung von technischen Unterrichtsanstalten und Maßnahmen zur Hebung des technischen Fortschrittes, wie sie beispielsweise von dem Breslauer landwirtschaftlichen Verein in dem die Maschinen-Industrie mächtig anregenden Breslauer Internationalen Maschinenmarkt geschaffen wurden.

Die Durchsetzung günstigerer Außenhandelsbeziehungen mußte der Staatsregierung überlassen bleiben. Die schlesische Kaufmannschaft aber versuchte an ihrem Teile, dieser den Boden zu ebnen. Die Breslauer Handelskammer sah als Hauptziel die Ausgestaltung und Kräftigung des Zollvereins an und vermochte es, bei der Krisis des Zollvereins Anfang der 60iger Jahre anläßlich der Handelsvertragsverhandlungen mit Frankreich durch ihre unausgesetzten Bemühungen die Majorität von Deutschlands Handel und Industrie hierfür zu gewinnen, und wurde somit für Bismarcks Wirtschaftspolitik in den 60iger Jahren ein überaus wertvoller Bundesgenosse.

Hinsichtlich der anderen Aufgaben aber fühlte sich die Kaufmannschaft stark genug, bei dem Versagen des Staates die Lösung selbst in die Hand zu nehmen. Gestützt auf die führende Mitwirkung der ihr angehörenden Kreise bei der Entwicklung des Eisenbahnnetzes suchte die Breslauer Handelskammer einen bestimmenden Einfluß auf die Gestaltung und Verwaltung der Eisenbahn zu erlangen. Sie wollte der Kaufmannschaft die Rechte an dem Oderstrom für 80 Jahre übertragen wissen, mit der Verpflichtung des Ausbaues der Oderwasserstraße und der Schaffung von Häfen und Umschlagseinrichtungen. Sie faßte die Errichtung einer Technischen Hochschule ins Auge. Sie wollte schließlich Handel und Industrie, in die in den damaligen Zeiten eine Reihe fremder, mit den Grundsätzen eines ehrbaren Kaufmanns nicht vertrauter Elemente eingedrungen waren, von innen heraus von Auswüchsen befreien, dadurch, daß der Vertretung der Kaufmannschaft im Anschluß an die Börse weitreichende Disziplinarbefugnisse gegenüber allen Angehörigen des Kaufmannsstandes bei Verstößen gegen gute kaufmännische Sitten beigelegt werden sollten. Die Voraussetzung für die Durchführung dieser ihrer Absichten war die Gewährung einer neuen Verfassung der kaufmännischen Selbstverwaltung, da die Handelskammer-Organisation hierfür nicht ausreichte. Alle dahin zielenden unausgesetzten Bemühungen blieben jedoch vergeblich und scheiterten teils an dem mangelnden Verständnis der Staatsbehörden, teils vielleicht auch an der Größe der Aufgabe, die in manchen Punkten über die Kräfte und Zuständigkeit einer kaufmännischen Selbstverwaltung hinausging. Es mutet fast wie ein Treppenwitz an, daß die Bestrebungen, die Möglichkeit zur Ahndung von Verstößen gegen gute kaufmännische Sitten im Wege der Selbstverwaltung zu schaffen, damals infolge juristischer Zwirnsfäden zum Scheitern verurteilt waren, daß dann einige Jahrzehnte später anläßlich des Börsengesetzes und weiter bei den Wucherverordnungen andere, demselben Ziele dienende, jedoch völlig ungeeignete, zu größten Beschwerden führende Maßnahmen durch Gesetz eingeführt wurden.

Wenn auch die Absichten der Kaufmannschaft ihr Ziel nicht erreichten, so zeugten sie von Großzügigkeit und Unternehmungsgeist, von Opfermut, Verantwortlichkeitsgefühl und Idealismus, von dem Geiste wahrer Selbstverwaltung und konnten schließlich doch nicht ohne nachhaltige Folgen bleiben. Sie brachten es zuwege, daß die angestrebten Maßnahmen, wenn auch wesentlich später und vielfach in anderer Form, zur Durchführung kamen. Es gelang, wesentliche Verbesserungen in den Eisenbahnverbindungen durchzusetzen und vor allem auch, in den Eisenbahntarifen einen Ausgleich zu schaffen; es gelang die Verbesserung der Oderwasserstraße zu einer modernen Verkehrsstraße zu

Neuer
Aufschwung

erreichen, die seit den 70er Jahren in Fluß kam und die Oder seit Beginn dieses Jahrhunderts zu einer leistungsfähigen Wasserstraße machte. Es gelang u. a. auch, wenn auch erst in diesem Jahrhundert, die Errichtung einer technischen Hochschule durchzusetzen. Die Folgen konnten sich voll auswirken, als das Vaterland politisch geeint worden war und, gestützt auf seine Macht und sein Ansehen, auch günstige Handelsbeziehungen mit dem Auslande schaffen konnte. Besonders bedeutungsvoll war es für Schlesien, als es am Anfang der 90er Jahre gelang, im Rahmen der Handelsverträge auch mit Rußland zu einem günstigen Handelsvertrage zu kommen. Besonders von diesem Zeitpunkt an konnten Schlesiens Handel und Industrie an dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung des Vaterlandes teilnehmen und sich bis zu der Höhe erheben, die wir bei Ausbruch des Krieges gesehen haben.

Grundlagen
der neuen
Entwicklung

Auf welche Grundlagen stützte sich die Entwicklung von Handel und Industrie Schlesiens in den Jahrzehnten vor dem Weltkriege?

Zunächst und vor allem auf die schlesische Landwirtschaft. Diese steht auf einer hohen Stufe der Entwicklung und ist auf einer Reihe von Gebieten als führend anzusehen. Die beiden Provinzen Schlesien, von denen große Teile von Gebirge, Wald und Heide eingenommen werden, machen $7\frac{1}{2}\%$ der Gesamtfläche des Reiches aus; die Erzeugung in den wichtigsten Ackerbauerzeugnissen, vor allem Weizen, Roggen, Gerste, Hafer und Kartoffeln beläuft sich dagegen auf 11—12% der Gesamterzeugung; die Rübenproduktion macht etwa den 4. Teil der des gesamten Reiches aus, sodaß Schlesien zu einem der wichtigsten Zucker erzeugenden Bezirke geworden ist. Vor allem die Provinz Niederschlesien ist in diesen Erzeugnissen ein ausgesprochenes Überschußgebiet. Die Bedeutung der schlesischen Landwirtschaft findet in dem angesehenen schlesischen Saatgut Ausdruck. Schlesiens Flachs und Wolle haben von alters her einen guten Namen gehabt; auch jetzt wird von der schlesischen Landwirtschaft Flachs in besonders guter Ware geliefert, und die Schafzucht, die gleichzeitig der Fleisch- wie der Wollgewinnung dient, ist im Aufschwunge begriffen. Schlesischen Edel Früchten, wie Pfirsichen und Ananas, kommt die erste Stelle unter allen Erzeugnissen der gleichen Art zu. Die einheimische Landwirtschaft sorgt nicht nur für die Ernährung der Bevölkerung, stellt nicht nur der gewerblichen Verarbeitung Rohstoffe zur Verfügung, sondern ist auch der wichtigste Abnehmer von Gewerbe und Handel, gibt mithin der gewerblichen Tätigkeit die mannigfachsten Anregungen.

An die Landwirtschaft schließt sich die Forstwirtschaft an. Die schlesischen Waldungen machen 12% der Forstfläche des Reichs aus, während der Anteil Schlesiens an der gesamten Bodenfläche des Reichs 7½% beträgt. Der überwiegende Teil entfällt auf Nadelwald, vor allem auf die Kiefer, ein kleiner Teil auf Laubholz, an der Spitze die Eiche. In früherer Zeit beruhte die gewerbliche Tätigkeit in einer Reihe von Zweigen, z. B. der Eisen- und der Glasindustrie, auf dem Bestande der einheimischen Wälder, die das Brennholz oder die Holzkohle lieferten. Die Verhältnisse haben sich im Laufe der Jahre geändert. Aber noch immer liefern die schlesischen Wälder Holz außer für Brennzwecke als Rohmaterial für die verschiedensten Gewerbebezweige, vor allem für Bau- und Tischlerzwecke, für Schleif- und Grubenholz.

Zu zweit auf die Bodenschätze. Zunächst die Steinkohle. Der Kohlenvorrat der beiden schlesischen Reviere, des ober- und des niederschlesischen, wurde vor dem Kriege auf $\frac{4}{10}$ der gesamten deutschen Vorkommen geschätzt; die Förderung belief sich auf $\frac{1}{4}$. Hinzu treten die Braunkohlenvorkommen, besonders in der Oberlausitz, die in 1925 mit 9,3 Millionen Tonnen etwa 7,5% der gesamten deutschen Braunkohlengewinnung ausmachen, überwiegend zu Brikett verarbeitet, zum Teil jedoch auch direkt, vornehmlich in der Glashütten- und der Tonwarenindustrie, verwendet werden. Weiter die Vorkommen an Zinkerzen, die vor dem Kriege $\frac{4}{5}$ der gesamten deutschen Gewinnung ausmachten, an Bleierzen mit einem Anteile von 50%, und schließlich an Eisenerzen, die allerdings für die Eisenhüttenindustrie der Menge nach nur noch eine untergeordnete Bedeutung haben. Schließlich die Vorkommen an Zement, an Kalk, an Granit, Sandstein, Marmor und Basalt, an Ton- und Porzellanerde, an Kieselsäure und anderen Mineralien, die einer Reihe von Industrien das Rohmaterial liefern.

Schlesien verfügt außer über die persönlichen Voraussetzungen über Nahrungsmittel, über eine Reihe wichtiger Rohstoffe, über Kohlen und über Wasserkräfte, und so konnte sich hier eine gewerbliche Tätigkeit entwickeln, von einer Vielseitigkeit und einem Umfange, die an wenigen Stellen in Deutschland übertroffen werden. Die Provinz Niederschlesien mit einer Bevölkerung von 3,2 Millionen Einwohner beschäftigte im Jahre 1925 in den der Gewerbeaufsicht unterliegenden Betrieben 270 000 Arbeitskräfte und wird in Berücksichtigung der Einwohnerzahl von sämtlichen preußischen Provinzen nur von Berlin, der Rheinprovinz und Sachsen übertroffen; es steht (mit 8,4 auf 100 Einwohner) etwa auf gleicher Reihe mit Westfalen, übertrifft Brandenburg und den Durchschnitt

Entwicklung
der Industrie

von ganz Preußen (mit je 8) und vollends die anderen Provinzen, insbesondere auch Oberschlesien (mit 5,2)*). Von den anderen Ländern hat in der Hauptsache nur der Freistaat Sachsen eine stärkere industrielle Bevölkerung.

270 000 industrielle Arbeiter in Niederschlesien. Das ist fast das 4fache der Arbeiterzahl in Oberschlesien, während die Bevölkerung Niederschlesiens nur reichlich das 2fache der oberschlesischen Gesamtbevölkerung ausmacht, das ist ungefähr ebenso viel wie die Gesamtzahl der gewerblichen Arbeiter in Oberschlesien und Brandenburg, wiewohl die Bevölkerung dieser Provinzen die Niederschlesiens wesentlich übersteigt; das sind $\frac{2}{3}$ der Arbeiterzahl in Oberschlesien, Brandenburg, Pommern, der Grenzmark und Ostpreußen zusammen, also in sämtlichen anderen Ost-Provinzen, ohne Berlin, während die Bevölkerung nicht $\frac{2}{5}$ der dieser Provinzen ausmacht. Nieder- und Oberschlesien zusammen haben eine gewerbliche Arbeiterzahl, die der der sämtlichen anderen östlichen Provinzen, ohne Berlin, entspricht, während die Bevölkerung nur $\frac{2}{3}$ ausmacht. Sämtliche Ostprovinzen einschließlich Berlin machen nach ihrer Arbeiterzahl 40% der gesamten industriellen Arbeiterschaft Preußens aus; das entspricht fast genau dem Anteil der Ostprovinzen an der Gesamtbevölkerung Preußens. Die 3 westlichen

*) In der folgenden Tabelle sind der Bevölkerungszahl (Spalte 2), der Zahl der Betriebe, (Spalte 3) und der Gesamtarbeiterzahl (Spalte 4) bei 5 der Anteil der einzelnen Provinzen an der Gesamtbevölkerung Preußens und bei 6 der Anteil der einzelnen Provinzen an der gewerblichen Arbeiterschaft Preußens beigefügt worden; das Verhältnis der Zahlen bei 5 und 6 ist für die Beurteilung der Stellung der einzelnen Provinzen in der industriellen Tätigkeit von Bedeutung. Für die Intensität der industriellen Arbeit ist vor allem aber Spalte 7 von Interesse, welche die Zahl der in der Industrie tätigen Arbeiter in den einzelnen Provinzen, auf je 100 Einwohner zurückgeführt, nachweist.

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|--------------------|------------------|-------------------|--------------|---|---|---|
| Provinz | Bevölkerungszahl | Zahl der Betriebe | Arbeiterzahl | Anteil d. Prov. an der Gesamtbevölkerung Preußens | Ant. d. Arbeiterschaft d. Provinz an d. Ges.-Arb.-Zahl Preußens | Auf 100 Einwohner entfall. gewerbliche Arbeiter |
| Ostpreußen | 2300000 | 8000 | 70000 | 6 | 2,3 | 3 |
| Grenzmark | 340000 | 1400 | 8300 | 0,9 | 0,3 | 2,5 |
| Pommern | 1900000 | 8000 | 70000 | 5 | 2,3 | 4 |
| Brandenburg | 2000000 | 12000 | 200000 | 6,9 | 6,7 | 8 |
| Berlin | 4000000 | 30000 | 490000 | 10 | 16,3 | 12,3 |
| Nieder-Schlesien | 3200000 | 18000 | 270000 | 8,4 | 9 | 8,4 |
| Ober-Schlesien | 1400000 | 4000 | 73000 | 3,7 | 2,4 | 5,2 |
| Sachsen | 3300000 | 17000 | 300000 | 8,7 | 10 | 9 |
| Hannover | 3200000 | 18000 | 240000 | 8,4 | 8 | 7,8 |
| Schleswig-Holstein | 1500000 | 8000 | 95000 | 4 | 3,2 | 6,3 |
| Westfalen | 4800000 | 26000 | 400000 | 12,6 | 13,3 | 8,4 |
| Rheinprovinz | 7200000 | 42000 | 670000 | 19 | 23,3 | 9,3 |
| Hessen-Nassau | 2400000 | 14000 | 170000 | 6,3 | 5,7 | 5 |
| Preußen | 38200000 | 208000 | 3000000 | — | — | 8 |

Provinzen Westfalen, Rheinland und Hessen-Nassau nehmen an der gesamten Arbeiterschaft mit dem gleichen Prozentsatz teil und an der Gesamtbevölkerung mit 38,5%; die drei mittleren Provinzen Sachsen, Hannover und Schleswig-Holstein an der gesamten Arbeiterschaft mit 20% und an der Bevölkerung nur eine Kleinigkeit darüber. Rechnet man die Provinz Sachsen zu den östlichen Provinzen, so zerfällt Preußen in zwei Teile, einen östlichen und einen westlichen mit je annähernd der gleichen Bevölkerungszahl, sowie der gleichen Arbeiterzahl; die fünf westlichen Provinzen: Westfalen, Rheinland, Hessen-Nassau, Hannover, Schleswig-Holstein übersteigen die östlichen nur um ein ganz geringes.

In den Nachweisungen sind die nicht der Gewerbeaufsicht unterliegenden Betriebe nicht einbezogen, ebenso wenig die Bergbaubetriebe. Die erstere Lücke ist für die vorliegende Betrachtung ohne Bedeutung. Bei einer Berücksichtigung der Bergbaubetriebe wird das Bild natürlich etwas geändert. Nach der gleichen Veröffentlichung werden im Jahre 1925 in den Bergbaubetrieben folgende Arbeiterzahlen nachgewiesen:

| | |
|--------------------------------------|---------|
| Oberbergamtsbezirk Breslau | 80 000 |
| „ Halle. | 65 000 |
| „ Klaustal | 22 000 |
| „ Dortmund | 362 000 |
| „ Bonn. | 71 000 |

Bei einem Vergleiche zwischen Niederschlesien einerseits, Brandenburg und Oberschlesien andererseits, ändert sich das oben gezeichnete Bild nicht, da die Arbeiterzahl im Bergbau (einschl. des Braunkohlenbergbaues) in Niederschlesien mit mehr als 40 000 etwa der Oberschlesiens entspricht. Das Übergewicht Schlesiens gegenüber dem sonstigen Osten des Freistaates Preußen tritt bei einer Berücksichtigung der Bergarbeiter nur um so stärker hervor. Bei einem Vergleich des Ostens mit dem Westen sind der gewerblichen Arbeiterzahl im Osten 80 000, in den mittleren Provinzen 86 000 und in den westlichen Provinzen 435 000 Köpfe zuzurechnen, so daß der Anteil des Ostens auf 35% sinkt, während der des Westens auf 45% steigt, und der der mittleren Provinzen etwa unverändert auf 20% bleibt. Rechnet man Sachsen zu den östlichen Provinzen, so beträgt deren Anteil 46%, der der 5 westlichen Provinzen 54%. Eine grundlegende Änderung wird also auch durch die Einbeziehung des Bergbaues nicht herbeigeführt.

Schon diese wenigen Zahlen zeigen die überragende Bedeutung der gewerblichen Tätigkeit der Provinz Schlesiens im ganzen Osten, die hohe Bedeutung der Gewerbetätigkeit Schlesiens, das von Volz einer

der beiden Lungenflügel der Wirtschaft des Vaterlandes genannt wird.

Niederschlesien hat nicht ganz den 20. Teil der Gesamtbevölkerung des Reichs. Der Arbeiterzahl nach erreicht es diesen Anteil von den Hauptgruppen nicht in der Metallverarbeitung, der chemischen Industrie und in der Lederindustrie; es übersteigt ihn bei den anderen wichtigeren Gewerbegruppen, unwesentlich bei Bergbau, stärker in der Holzverarbeitung, der Papierindustrie, in der Herstellung von Nahrungs- und Genußmitteln, der Verarbeitung von Steinen und Erden, in starkem Grade schließlich in der Textilindustrie und vollends der Steinbruch-, Tonwaren-, Porzellan- und Glasindustrie, in der Niederschlesien den 10. Teil der gesamten Arbeiterschaft Deutschlands erreicht. Der Zahl der beschäftigten Arbeitskräfte nach steht in Niederschlesien die Textilindustrie an der Spitze; sie hat so gut wie vollständig den Übergang von dem Verlags- und Hausindustrie-System zum Fabrikbetriebe vollzogen, an erster Stelle die Leinen-, sodann die Baumwoll- und weiter die Wollindustrie, denen sich eine Reihe anderer Zweige, z. B. die Hanfspinnerei, anschließt. Es folgt die Industrie der Metallverarbeitung, die sämtliche für Industrie- und Gewerbe, sowie für die Landwirtschaft nötigen Maschinen und Apparate herstellt, vor allem auch Lokomotiven und Eisenbahnwagen; lediglich die Kleineisenindustrie ist weniger entwickelt. Ferner die Industrie der Nahrungs- und Genußmittel — Zucker- und Zuckerwarenfabriken, Mühlen, Mälzereien und Brauereien, Brennereien, Zigarren- und Zigarettenfabriken, schließlich auch Weinkellereien —, die Holzverarbeitenden Betriebe, und zwar nicht nur Sägewerke, sondern vor allem auch Möbelfabriken und Bürstenfabriken, die Betriebe der Bekleidungsindustrie, an der Spitze die Herstellung von Herren- und Damenkleidern, von Wäsche, Pelzwaren, von Schuhen und Hüten, weiter Glasfabriken, und zwar nicht nur Hohl- und Spiegelglas-, sondern vor allem auch Kristallfabriken, die die allerbesten Erzeugnisse liefern, Ziegel- und Tonwarenfabriken, Papier- und Papier verarbeitende Fabriken, die chemische Industrie, vor allem die chemische Großindustrie, Steinbruchbetriebe, Porzellanfabriken, Lederfabriken.

Unter allen deutschen Wirtschaftsgebieten steht Schlesien in der Leinen- und Glasindustrie an erster Stelle, in der Zucker- und Papierindustrie an zweiter, der Tonröhrenindustrie an dritter Stelle, der Stein-, Porzellan- und Wollindustrie an vierter Stelle, der Baumwoll- und Tonwarenindustrie an sechster Stelle. Eine führende Stelle nimmt auch das Bekleidungs-gewerbe ein, das in der Provinzialhauptstadt den Hauptsitz hat und sich zum großen Teil im Übergange von der Hausindustrie zum Fabrikbetriebe befindet; neben Herren- und Damenbekleidung, neben Wäsche und Pelzwaren ist

die Herstellung feiner genähter Spitzen im Hirschberger Tal und von Passementeriewaren in anderen Teilen des Gebirges zu Hause; in Schlesien befinden sich auch Zweigniederlassungen der Plauener Spitzenindustrie.

Dazu tritt der Großhandel, vor allem Breslaus, der sich nicht allein mit dem Absatz der Erzeugnisse der eigenen Provinz und der Deckung ihres Bedarfs beschäftigt, sondern auch an dem internationalen Verkehr wieder lebhaften Anteil genommen und Breslau zu einem großen Handels-Emporium gemacht hat.

Großhandel

Die Hilfsquellen Schlesiens sind so groß, die gewerbliche Tätigkeit ist so vielgestaltig, daß es verständlich ist, wenn in Zeiten der Not, in 1806 und 1918, die Auffassung laut wurde: Schlesien könne im Notfalle allein für sich bestehen; es habe genügend Nahrungsmittel für seine Volksmengen, es könne hinreichend Arbeitsgelegenheit bieten. Gewiß ist eine wirtschaftliche Losgelöstheit von dem Wirtschaftskörper des Reiches vorübergehend möglich; für die Dauer aber wird Schlesien gerade durch seine reiche Entwicklung gezwungen, den Verkehr mit anderen Wirtschaftsgebieten zu pflegen, wenn es nicht in den eigenen Hilfsquellen ersticken, wenn es nicht die Arbeitermassen zur Beschäftigungslosigkeit verurteilt sehen will. Gerade die starke gewerbliche Entwicklung macht für Schlesien einen engen Verkehr mit anderen Wirtschaftsgebieten, vor allem auch die Einschaltung in den großen Weltverkehr, zu einer Lebensfrage.

Autarkie und
Abhängigkeit
vom Weltmarkt

Die Folgen des verlorenen Krieges haben die früheren Grundlagen der schlesischen Wirtschaft umzustößen, ja zum Teil zu vernichten gedroht. Zu dem auf dem ganzen Vaterlande lastenden Druck kamen als fast noch schwerer die besonderen Verluste Schlesiens hinzu: zunächst die Zerstückelung Schlesiens selbst, die Abreißung von Stücken Niederschlesiens und Oberschlesiens, weiter der Provinzen Posen, Westpreußen und des südwestlichen Ostpreußens, Landesteile, die aus einer Wüstenei durch deutschen Schweiß zu blühenden Landschaften gemacht worden waren, Landesteile, die das unbestrittene Hinterland Schlesiens bildeten, von einem Umfange und mit einer Bevölkerung, die etwa denen Schlesiens in den früheren Grenzen entsprachen. Weiter die Abdrängung Ostpreußens durch den polnischen Korridor und die gesamte Verkehrsgestaltung dieses Landesteiles, welcher früher in den engsten wirtschaftlichen Beziehungen zu Schlesien stand, jetzt aber Schlesien in wichtigen Zweigen der Wirtschaft abwendig gemacht zu werden droht. Schließlich die verstärkte Abschließung der wichtigsten ausländischen Märkte des Ostens, die gerade für Schlesien im Vordergrund stehen,

Folgen
des Krieges

wie auch Schlesien an erster Stelle die Opfer der früheren Sperre gegen Polen und jetzt des Zollkrieges auf seine Schultern hat nehmen müssen.

Die Folgen der neuen Grenzziehung und der sonstigen Bestimmungen des Friedensvertrages sind für keine Provinz so verhängnisvoll geworden, lasten auf keinem Gebiete mit solcher Schwere wie gerade auf Schlesien. Oberschlesien ist in seiner wirtschaftlichen Kraft und seiner Gesamtbedeutung durch den Verlust großer Teile weit über diesen hinaus auf das stärkste geschwächt worden. Die neuen Grenzen zerschneiden das früher einheitliche Wirtschaftsgebiet willkürlich ohne Rücksicht auf Besiedelung, auf industrielle Anlagen und wirtschaftliche Zusammenhänge und stören somit trotz der Genfer Verträge die Wirtschaft in unerträglicher Weise; mußten doch z. B. auf einer Länge der Zolllinie von 95 km 61 Zollämter mit 470 Beamten eingerichtet werden, während früher für die 372 km lange Grenze 21 Zollämter mit 100 Beamten genügten.

Nicht minder aber leidet die Provinz Niederschlesien; die Provinzialhauptstadt ist das Herz der schlesischen Wirtschaft, welches von allen Teilen ständig Blut zugeführt erhielt und den Kreislauf regelte, jetzt aber durch die Unterbindung wichtiger Adern geschwächt und siech geworden ist.

Die uns entrissenen Teile Niederschlesiens und der anderen mit ihm wirtschaftlich eng verbundenen östlichen Provinzen haben an Weizen $\frac{3}{4}$, an Gerste und Kartoffeln das $1\frac{1}{2}$ fache, an Roggen sogar das Doppelte von dem erzeugt, was Schlesien in den alten Grenzen hervorbrachte. Schlesien, vor allem Niederschlesien, ist gleichwohl bei den wichtigsten Erzeugnissen auch jetzt noch Überschußgebiet geblieben, hat aber seine Rohstoffbasis für wichtige Industrien, z. B. die Mühlen-Industrie, und für seinen Landesproduktenhandel, in dessen Händen die Vermittelung des Absatzes zum großen Teil lag, stark eingeschränkt sehen müssen. Der Verlust an Steinkohlen beläuft sich an abbauwürdigen Beständen auf mehr als 90%, an derzeitiger Förderung auf mehr als 75%. Das uns verbliebene Westerschlesien hat inzwischen durch Verstärkung seiner Förderung und durch Abteufung neuer Schächte alles daran gesetzt, um diesen Ausfall wieder wettzumachen, es auch erreicht, daß die Förderung in 1925 wieder etwa den dritten Teil der Gesamtförderung Oberschlesiens vor dem Kriege ausmachte, und in Verbindung mit den verbesserten Methoden der Kraft- und Wirtschaft und den dadurch bedingten Ersparnissen an Rohmaterial, in Verbindung ferner mit dem Aufstreben der Braunkohlen-Industrie, nicht zuletzt allerdings auch dem Rückgange des Bedarfs infolge des wirtschaft-

lichen Niedergangs, das Gespenst einer Kohlenknappheit verscheucht, doch sind Störungen und Erschwerungen unausbleiblich. Vor allem bedeutet der Verlust der großen Wertobjekte und der daraus entspringenden Einkünfte eine überaus starke Schmälerung des Kapitals in Schlesien; Oberschlesien ist aus einem kapitalreichen Lande zu einem kapitalarmen geworden, und, anstatt der Produktion wie früher Geld zur Verfügung stellen zu können, bedarf es selbst fremden Kapitals und verkleinert damit die Decke für die anderen Bezirke. Von der Blei- und Zinkgewinnung sind uns $\frac{5}{6}$ genommen worden; die Eisenerzgewinnung ist uns völlig verloren gegangen. Von der Hochofenindustrie ist nicht die Hälfte der früheren Produktion, von den Stahl- und Walzwerken $\frac{1}{3}$ geblieben. Zu diesen Verlusten an Roh- und Hilfsstoffen kommt die Zerreißung der alten Verbindungen hinzu, für die vielfach anderweit, wenn überhaupt, nur mit großen Opfern Ersatz zu schaffen ist.

Doch der Verlust der Rohstoffe ließe sich zum großen Teil wieder ausgleichen; Schlesien verfügt auch jetzt noch über ausgedehnte Bodenschätze, und ihre Nutzbarmachung ist nur eine Frage der Zeit und des Kapitals. Die Bedeutung Schlesiens für die Rohstoffversorgung der deutschen Industrie wird dadurch nicht wesentlich verändert. Weit schwerer lastet auf Schlesien der Verlust der Hälfte seines früheren natürlichen Absatzgebietes. Posen und Westpreußen auf der einen Seite, Ostoberschlesien auf der anderen Seite, mit ihrer blühenden Landwirtschaft, mit dem Bergbau und der Schwerindustrie, gehörten zu den aufnahmefähigsten Absatzgebieten von Handel und Industrie Schlesiens, deren Verlust für die Gesamtheit nicht zu verschmerzen und nicht wieder gut zu machen ist. Was der Verlust dieser Absatzgebiete bedeutet, geht daraus hervor, daß z. B. der allgemeine Maschinenbau in der Hauptsache auf dem Absatz in Ostoberschlesien beruhte, daß der Handel mit Webwaren und Bekleidungsgegenständen den Hauptabsatz bei der oberschlesischen Industrie-Bevölkerung, bei der landwirtschaftlichen Bevölkerung Posens und Westpreußens fand. Der Ausfall dieser Märkte bedeutet für viele Geschäftszweige eine Einschränkung ihrer Tätigkeit um mehr als die Hälfte.

Bei den Verhandlungen über den Friedensvertrag mußte sich die bange Frage aufdrängen, ob das Wort, Deutschland habe 20 Millionen zuviel Einwohner, nicht vor allem für Schlesien gelte, ob sich die großen Städte, die Hauptbollwerke des Deutschtums, auf der bisherigen Höhe erhalten könnten oder nicht zum Dahinsiechen verurteilt seien, ob nicht auf die Dauer das Bollwerk des Deutschtums im Südosten überhaupt in seinen Grundfesten erschüttert werden müßte. Die Zeiten der Inflation mit ihrer Scheinblüte haben uns diese Gefahren fast vergessen lassen; die Tatsache aber, daß ein

Platz wie Breslau mit 35 800 gegenwärtig fast an der Spitze der Erwerbslosen steht, die Schwierigkeiten, in welche eine Reihe von angesehensten, früher als festest fundiert geltenden Unternehmungen bei uns geraten sind, das Dahinsiechen nicht nur von kleineren, nächst der neuen Grenze gelegenen Städten, die ihres Hinterlandes beraubt sind, sondern auch das Darniederliegen größerer Städte, wie z. B. der Stadt Brieg, enthalten eine deutliche Mahnung.

Großes steht in Schlesien auf dem Spiele. Es geht nicht allein um die Blüte von Handel, Industrie, Handwerk und Landwirtschaft, die die Voraussetzung für die Weiterentwicklung der Kultur ist, nicht allein darum, den arbeitenden Klassen ständige und lohnende Arbeitsgelegenheit zu verschaffen: Es geht darüber hinaus darum, dem Vaterlande eines der lebenswichtigsten Gebiete unversehrt zu erhalten; es geht darum, das von den Vorfahren überkommene Vermächtnis des Schutzes der deutschen Kultur im Osten zu bewahren. Dafür ist die Voraussetzung ein standfester, unbezwingbarer Wall in Form einer ausgebreiteten kerndeutschen Bevölkerung, in Form einer starken Wirtschaft, von blühenden Städten und Gemeinwesen, die von der überschüssigen Kraft ständig an das Land abgeben und einen Strom von kulturellen Anregungen auf dieses leiten, in Wechselwirkung gleiche Anregungen von diesem empfangend. Wie schon oft im Laufe seiner Geschichte, ist Schlesien jetzt wieder eine große Mission zugefallen.

Aufgaben

Die Aufgabe ist groß, und die Bevölkerung Schlesiens ist sich ihrer voll bewußt. Zeugnis davon legt die emsige Arbeit aller Kreise der Bevölkerung ab, der Schwierigkeiten Herr zu werden, die Umstellung der Betriebe auf die neuen Verhältnisse, die u. a. in der Verlegung und Umgestaltung vieler Betriebe zum Ausdruck kommt, die Schaffung vieler neuer Einrichtungen: der Breslauer Messe, die anders als die Nachkriegs-Messen im Kriegsbeginn entstanden ist, in einer Zeit, in der man in weiten Kreisen selbst an der Zukunft der Leipziger Messe zweifelte, zu dem Zwecke, in ihr ein Werkzeug zur Erleichterung und Ausdehnung der Beziehungen zu den Oststaaten zu erhalten; die Schaffung einer einheitlichen, für den östlichen Getreidehandel maßgebenden Produktenbörse; die Maßnahmen und Opfer zum Zwecke des Ausbaues der Breslauer Technischen Hoch-

schule, die endlich von Erfolg gekrönt sind; die Unterstützung von Kunst und Wissenschaft, insbesondere von solchen Einrichtungen, die auch das Wirtschaftsleben zu befruchten versprechen, wie des Breslauer Osteuropa-Instituts; nicht zuletzt auch die in der letzten Zeit leider etwas verdunkelte Tatsache, daß die Schlesier in den der ganzen Provinz gemeinsamen Fragen, unbekümmert um die Parteien, einmütig zusammen gestanden haben. Schlesien, bedroht von Osten und Westen, war in den ersten Jahren nach dem Zusammenbruch einer Insel im brandenden Meere zu vergleichen, auf der ein jeder Deutsche bereit war, sein Letztes für die Erhaltung Schlesiens hinzugeben. Bei aller Hingabe an das große Vaterland fühlt sich der Schlesier immer zuerst als Schlesier und ist stolz auf seine Heimat.

Groß ist die Aufgabe, zahllos sind die Wege, die zu ihrer Lösung zu beschreiten sind. Der Hauptteil fällt natürlich der gewerbetätigen Bevölkerung selbst zu; an ihr ist es, ihre Erzeugung so zweckmäßig als möglich zu gestalten und sich den veränderten Bedürfnissen durch Umstellung ihrer Betriebe anzupassen. Aber der Unterstützung durch die Allgemeinheit kann sie dabei nicht entraten. Fragen, wie die Bereitstellung von Kredit, die Berücksichtigung bei Staatsaufträgen, die Melioration des Landes, die Besiedelung und die Aufschließung durch Verkehrswege geben ein Bild davon. Im Vordergrund aber steht wie immer im Laufe der Geschichte Schlesiens die Notwendigkeit, es in den großen Verkehr, vor allem auch in den internationalen, einzuschalten und instand zu setzen, seine Kräfte nach allen Richtungen hin zu regen und zur Geltung zu bringen. Dafür sind die wichtigsten Voraussetzungen: die Durchsetzung günstiger Handelsverträge und die möglichste Verbesserung der Stellung Schlesiens in den Verkehrswegen.

Deutschland hat vor dem Kriege eine passive Handelsbilanz von einer Milliarde Mark gehabt, zu deren Deckung uns jedoch die verschiedensten Hilfsquellen zu Gebote standen, sodaß die Zahlungsbilanz aktiv war. Wir haben im vergangenen Jahre ein Weniger in der Ausfuhr gegenüber der Einfuhr von rund drei Milliarden Mark zu verzeichnen, ohne daß uns Posten zur vollen Deckung zu Gebote stünden, leben also von Schulden. Dazu treten die großen Verpflichtungen, die wir in Anerkennung des Dawes-Planes übernommen haben. Wir müssen daher mit allen Kräften unsere Ausfuhr steigern, und die Voraussetzung dafür, eine Lebensfrage für unser weiteres wirtschaftliches Gedeihen, ist der Abschluß günstiger Handelsverträge. Diese Vorbedingung gilt besonders auch für Schlesien, welches bei seiner geographischen Lage, wie eine Landzunge in fremdes Land vorgeschoben, mit $\frac{3}{4}$ seiner Grenzen an ausländische Staaten angrenzend und nur mit

Handelspolitik

3/4 mit deutschem Gebiete verbunden, wie schon immer im Laufe seiner Geschichte auf die Pflege der Außenhandelsbeziehungen angewiesen ist.

Die schlesische Industrie ist an dem Auslandsverkehr mit so gut wie sämtlichen Staaten interessiert; die Spezialindustrien, wie die Textilindustrie in manchen Zweigen, der Waggon- und Lokomotivbau, der Bau von Wassermessern, die Herstellung von Folien, von Porzellan- und Glaswaren, von Uhren und Bürsten, bringen ihre Erzeugnisse nach allen Teilen der Erde zur Ausfuhr. Es ist aber natürlich, daß Schlesien bei seiner geographischen Lage und der geschichtlichen Entwicklung an dem Verkehr mit den Ländern des Ostens Europas ein ganz besonderes Interesse hat, ein Interesse, das über das der anderen Teile Deutschlands wesentlich hinausgeht und bei der Regelung der Handelsbeziehungen an erster Stelle eine Rücksichtnahme auf die schlesische Wirtschaft erheischt.

Der Friedensvertrag hatte uns die Verpflichtung auferlegt, den alliierten und associierten Mächten für 5 Jahre die Meistbegünstigung ohne entsprechende Gegenleistung zu gewähren, machte uns somit eine selbständige Handelsvertragspolitik unmöglich. Die Handelsverträge dieser Jahre mußten sich darauf beschränken, auch uns möglichst die Meistbegünstigung zu verschaffen; außer dem Verträge mit England kamen für uns im Osten vor allem die mit der Tschecho-Slowakei, Ungarn und den Balkan-Staaten in Betracht. Erst seit dem letzten Jahre haben wir wieder volle handelspolitische Bewegungsfreiheit erlangt, und die Frucht sind die Verträge mit Oesterreich, Italien, Spanien, neuerdings mit Frankreich, ferner im Osten mit Litauen und Lettland, schließlich auch mit Schweden gewesen, die unserer Wirtschaft hoffentlich die Möglichkeit zu einer verstärkten Pflege der gewohnten Beziehungen geben werden, wenn auch die Opfer, die z. B. die Steinindustrie bei dem Verträge mit Schweden bringen mußte, beklagenswert sind.

Handelsverträge mit Zollbindungen und Herabsetzungen, die die Wiederaufnahme der alten Beziehungen in vollem Umfange gestatten, stehen noch aus mit der für uns in Schlesien sehr wichtigen Tschecho-Slowakei, die dem Verkehr vor allem durch hohe Zölle und mannigfache Einfuhrverbote besondere Schwierigkeiten entgegenstellt, mit Ungarn, das zu einem ausgesprochenen Industrieschutzsystem übergegangen ist, mit den Balkan-Staaten, vor allem aber mit Polen und mit Rußland. Der Handelsvertrag mit Rußland bedeutet einen großen Fortschritt in der Annäherung an den Osten. Er regelt jedoch mehr die formellen Voraussetzungen des Verkehrs, vermag daher in Rücksicht auf das russische Außenhandelsmonopol einen regelmäßigen Verkehr für die Gesamtheit noch nicht zu ermöglichen. Auch die neuesten Maßnahmen zum Zwecke der Förderung des Verkehrs durch die Uebernahme einer Bürgschaft und die Finanzierung der russischen Geschäfte vermögen die Erreichung

dieses Zieles nicht sicher zu stellen, zumal sie sich auf Produktionsartikel wie Maschinen beschränken, der Ausfuhr anderer Güter dagegen nicht zugute kommen.

Um so bedeutungsvoller ist für uns der ausgedehnte polnische Markt, der für uns im Laufe der vergangenen Jahrhunderte stets im Vordergrund gestanden hat und für die schlesische Wirtschaft geradezu das Fatum war; war es doch sprichwörtlich, daß es Schlesiens Wirtschaft gut gehe, wenn die Wirtschaft Polens blühte und in engen Beziehungen zu der unsrigen stand.

Polen

Neben der uns auferlegten Meistbegünstigung, zu deren Gewährung auch an Polen wir im Friedensvertrage verpflichtet wurden, hatten wir Polen für 3 Jahre zollfreie Einfuhr für bestimmte Einfuhrmengen aus den abgetretenen Gebieten einzuräumen; außerdem war durch den Genfer Vertrag vom Jahre 1922 der Ein- und Ausfuhrverkehr bestimmter Warenmengen mit Ost-Oberschlesien ausbedungen worden. Alle diese Bindungen sind abgelaufen, und Deutschland hatte den Boden für Verhandlungen auch dadurch geebnet, daß es die Ausfuhrsperrung gegen Polen, die von 1922—24 in Kraft stand, aufgehoben hatte. So glaubte man hoffen zu dürfen, die früheren Verbindungen wieder aufnehmen zu können, und die Interessenten aus Polen, die in weiten Teilen Breslau immer noch als den natürlichen wirtschaftlichen Vorort ansehen, sind seit Ende des vorvorigen Jahres in der Erwartung eines baldigen Handelsvertrages in immer stärkerer Zahl hierher gekommen, um ihre Geschäfte wieder einzuleiten.

Es liegt bei der langgestreckten gemeinsamen Grenze auf der Hand, daß der Handelsvertrag für beide Teile von größter Bedeutung ist. Der Verkehr mit dem Deutschen Reiche machte für Polen im Jahre 1924 in der Einfuhr fast $\frac{1}{3}$, in der Ausfuhr sogar mehr als die Hälfte des gesamten polnischen Verkehrs aus, wobei bei der Ausfuhr naturgemäß Erzeugnisse Ostoberschlesiens bei weitem an erster Stelle standen. An dem deutschen Verkehr ist Polen zwar mit einem weit geringeren Prozentsatz, mit kaum 5% bei Ein- und Ausfuhr, beteiligt gewesen, doch handelte es sich um sehr bedeutende Mengen, bei der Einfuhr im Werte von 400, bei der Ausfuhr von 300 Millionen Mark, bei der letzteren besonders Fertigfabrikate, und für die Ostprovinzen, vor allem Schlesien, stieg der Anteil an dem gesamten Außenhandel natürlich weit über 5% auf das Mehr- oder gar Vielfache. Polen ist vor allem an der Ausfuhr von Erzeugnissen des Ackerbaues, der Viehzucht, der Forstwirtschaft sowie der ostoberschlesischen Erzeugnisse interessiert, während für uns die Erzeugnisse der verschiedensten Industrien in Frage kommen.

Zur Förderung der Verhandlungen bestand zunächst auf beiden Seiten der gute Wille. Er kam in der allerdings erst nach vielen Mühen erzielten Vereinbarung zum Ausdruck, die Verhandlungen auf der Grundlage der

Meistbegünstigung zu führen. Die Verhandlungen wollten jedoch nicht vom Flecke kommen.

Polen wollte sich nicht zur absoluten Bindung und wesentlichen Herabsetzung seiner überaus hohen, eine Ausfuhr dorthin vielfach ausschließenden Zollsätze verstehen; es war auch zu Zugeständnissen in den Fragen des Niederlassungsrechts und der Liquidationen nicht bereit. Weitere Störungen traten durch das Hineinspielen der Politik ein. Schließlich sah sich Polen durch die Zerrüttung seiner Finanzen, seiner Währung und seiner Wirtschaft zu Maßnahmen veranlaßt, die eine Abdroßlung der fremden Einfuhr bezweckten, zwar gegenüber allen Staaten, soweit nicht besondere vertragliche Abmachungen im Wege standen, galten, jedoch sich in erster Linie gegen uns wandten. So kam es im Sommer vorigen Jahres zu einem Zollkriege, der den wechselseitigen Verkehr auf das äußerste erschwerte und in den wichtigsten Zweigen so gut wie völlig zum Stocken brachte. Nach dem schweren Notstand vor allem des ostoberschlesischen und des alt-polnischen Bergbaues, der in dem Absinken der polnischen Währung sichtbaren Ausdruck fand, hat Polen es zwar dank dem englischen Bergarbeiterstreik vermocht, seiner Kohle neue Absatzgebiete zu erschließen. Diese Erfolge können in der Hauptsache jedoch nur als vorübergehend angesehen werden. Die Rücksichten auf die starke wirtschaftliche Abhängigkeit von uns, auf die für die Staatsfinanzen und die Wirtschaft unbedingt notwendige Auslandsanleihe, die wiederum von einer Verständigung mit uns an erster Stelle abhängig ist, haben in Polen den Boden für die Neigung zu neuen Verhandlungen bereiten helfen, und so hat Polen seit Ende vorigen Jahres nicht nur wiederholt den Willen zu Verhandlungen ausgesprochen, sondern auch Zugeständnisse gemacht, die weitere Verhandlungen als nicht aussichtslos erscheinen lassen.

Bismarck hat stets mit größter Entschiedenheit den Standpunkt vertreten, daß handelspolitische Fragen mit allgemeinen politischen nichts zu tun hätten, und daß beide aufeinander keine Rücksicht nehmen dürften. Wir tun gut, Handelsvertragsverhandlungen lediglich als ein Geschäft anzusehen, das den beiderseitigen wirtschaftlichen Interessen dient, ganz unbekümmert um politische Strömungen und Stimmungen, so sehr sie uns auch am Herzen liegen. Von diesem Standpunkt aus können wir den Verhandlungen nur dringlichst ein gutes Ergebnis wünschen. Selbstverständlich können wir nur einen guten Vertrag gebrauchen, der unsere wichtigsten grundsätzlichen wirtschaftlichen Forderungen erfüllt und die Möglichkeit zu einem engen wechselseitigen Verkehr schafft. Es ist naturgemäß, daß Schlesien angesichts der früheren Unmöglichkeit, solche Zugeständnisse von Polen zu erreichen, sich ohne Murren den Staatsnotwendigkeiten fügte und die schweren Opfer des Zoll-

krieges, der an erster Stelle auf dem Rücken Schlesiens ausgekämpft wird, willig auf sich nahm. Es ist aber ebenso natürlich, daß es jede Möglichkeit, den Verkehr wieder in geregelte Bahnen zu lenken und damit die Handhabe zur verstärkten Betätigung zu erhalten, auf das freudigste begrüßt. So sehr auch die unsicheren Währungsverhältnisse den Verkehr stören und gefährden können, so wird schließlich Handelsvertragspolitik ebenso wie die Allgemeinpolitik nicht kurzfristig, sondern auf lange Sicht gemacht, und wenn auch ein Vertrag den Verkehr sich bei den sonstigen Erschwernissen nur nach und nach wieder einspielen lassen wird, so wird er doch den Boden bereiten, Schlesiens alte Stellung im Verkehr mit dem Osten wenigstens zum Teil wieder erringen zu helfen.

Auf dem Gebiete des Verkehrswesens bedarf Schlesien jeder nur möglichen Erleichterung, um die aus der Ungunst der geographischen Lage entspringenden weiten Entfernungen zu überbrücken und unsere Provinz in den Mittelpunkt eines großen Verkehrs, insbesondere auch mit dem Auslande zu stellen. Diese Forderung bezieht sich auf alle Zweige des Verkehrswesens, auf die Eisenbahnen sowohl wie die Wasserstraßen, auf das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen, wie auf die neuesten Verkehrszweige, insbesondere das Flugwesen, bei dem eine Reihe von Wünschen noch auf Erfüllung harret. Als besonders bedeutungsvoll seien die für die moderne Wirtschaftsentwicklung bei schweren Gütern maßgebenden Gütertarife hervorgehoben.

Die Eisenbahngütertarife enthielten vor dem Kriege in den Hauptklassen für jedes Kilometer beförderte Strecke die gleichen Einheitssätze, gleichgültig, ob die Ware über kürzere oder längere Entfernungen verfrachtet wurde. Lediglich der Stückguttarif war staffelförmig erstellt, brachte also für weitere Entfernungen niedrigere Einheitssätze als für kürzere. Die meisten Güter, etwa $\frac{2}{3}$, wurden jedoch nicht nach den Normalklassen, sondern nach Ausnahmetarifen befördert, und diese wurden von dem Grundsatz der Staffeltarife beherrscht. Die Tarif-Reform nach dem Kriege hat mit dem Uebergange der Eisenbahnen auf das Reich mit dem Streben, die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den einzelnen Ländern so eng als möglich zu gestalten und das ganze Vaterland zu einer Wirtschaftsgemeinschaft zu machen, den Grundsatz der Staffeltarife auf der ganzen Linie bei allen Tarifklassen durchgeführt. Die Staffeltarife sind Symbol und Erfordernis der Reichseinheit. Sie entsprechen auch den Bedürfnissen der an der Peripherie gelegenen Landesteile und haben in Schlesien volle Zustimmung gefunden. Meinungsverschiedenheiten können nur über den Grad der Staffelung bestehen, insbesondere was das Verhältnis in den Frachten für nahe und für weite Entfernungen anlangt; es ist verständlich, daß bei der großen Bedeutung der Nahtransporte wie allenthalben so auch

Verkehrs=
politik

Eisenbahn=
tarife

hier der Wunsch nach einer Verbilligung der Nahefrachten für manche Güter im Rahmen unseres jetzigen Tarifsystems laut wird. Neben den Normaltarifen sind wir trotz der Verpflichtung des Friedensvertrages, irgendwelche Ausnahmetarife für Güter der gleichen Art den Transporten der alliierten und associierten Mächte zur Verfügung zu stellen, auch wenn es sich um ganz andere Verkehrsbeziehungen und um eine andere Verkehrsrichtung handelt, zu einem Ausbau der Ausnahmetarife gekommen, die den ganz verschiedenen, im raschen Fluße befindlichen Bedürfnissen der Wirtschaft Genüge leisten sollen. Gerade Schlesien ist bei den schwierigen Produktionsverhältnissen an Ausnahmetarifen in ganz besonderem Grade interessiert und hat von ihnen eine Milderung der Härten, die wie mit jedem Gütertarif-System auch mit dem der Staffeltarife verbunden sind, zu erwarten.

Tarife, die lediglich die fallende Skala bei weiteren Entfernungen kennen, sonst aber auf die wirtschaftlichen Verhältnisse keine Rücksicht nehmen, können natürlich unter Umständen zu Benachteiligungen von Gebieten mit geringeren Strecken führen; das gilt z. B. von dem niederschlesischen Steinkohlenbergbau, der unter wesentlich ungünstigeren Bedingungen als der oberschlesische arbeitet und bei Tarifen, die dem nicht Rechnung tragen, nicht hinreichende Berücksichtigung seiner Lebensinteressen findet. Am meisten Nutzen von den Staffeltarifen ziehen die ausländischen Transporte, denen die ermäßigten Einheitsätze schon in den Zeiten vor dem Kriege voll zugute kamen. Der direkte Verkehr zwischen Erzeugungs- und Verbrauchsgebieten wird durch Staffeltarife begünstigt, was nicht nur auf Ausschließung von Zwischenhandelsplätzen wie Breslau zugunsten direkter ausländischer Handelsbeziehungen, sondern auch auf Beeinträchtigung der Industrie hinauskommt. Ein Beispiel dafür sind die Flachstarife in ihrer früheren Form, die lediglich auf die Bedürfnisse Königsbergs zugeschnitten waren und durch Gewährung der Reexpedition, d. h. Anwendung der billigeren direkten Tarife auch bei Transportunterbrechung, in Königsberg die Einlagerung der Ware ermöglichten, während Breslau, der Haupthandelsplatz in Deutschland und der Hauptversorgungsplatz für die in nächster Nähe betriebene Spinnereiindustrie, die Transporte nicht über Breslau nehmen, geschweige denn hier ständige Lager unerhalten konnte.

Auch der Verkehr auf den Binnenwasserstraßen, der auf die Eisenbahn bei Zu- und Abfuhr, vielfach auch bei beiden, als Zu- und Abbringer angewiesen ist, wird durch Staffeltarife benachteiligt, die die Zubringerstrecke mit verhältnismäßig höheren Frachten belegen, als die Transporte im direkten Bahnverkehr zwischen Versand- und Bestimmungsstation. In der Zeit der Konkurrenzierung der Wasserstraßen durch die Eisenbahnen waren denn auch Staffeltarife das wichtigste Mittel zu diesem Zwecke. Solche Schäden drohen auch jetzt wiederum dem Wasserstraßenverkehr, wenn

auch nicht beabsichtigt. Sie müssen jetzt, wo der Gedanke des Zusammenarbeitens beider Verkehrsmittel zur Herrschaft gelangt ist, wo wir uns den Luxus einer wechselseitigen Bekämpfung nicht leisten können, unbedingt vermieden werden.

Als Mittel zur Ausgleichung solcher Schäden kämen u. a. in Frage: Umschlagtarife für den Binnenwasserverkehr, in geeigneten Fällen Gewährung der Reexpedition, d. h. Einräumung der ermäßigten direkten Frachtsätze auch bei Transportunterbrechung und zwischenzeitlicher Lagerung, vor allem aber in Fällen dringenden Bedarfs **Ausnahmetarife**.

Für die Bedeutung der Frage nur zwei Beispiele. Zunächst die Frachten für Lokomotiven und Eisenbahnwagen, für welche Breslau eine der wichtigsten Erzeugungsstätten im Reiche ist. Während diese Erzeugnisse früher in der Hauptsache der Deckung des inländischen Bedarfs dienten, sind sie jetzt infolge der Einschränkungen der Bestellungen der Reichseisenbahn an erster Stelle auf den Auslandsmarkt angewiesen, wenn anders sie ihre Betriebe auf der früheren Höhe erhalten und die zahllosen Arbeitermengen weiter beschäftigen wollen. Die Fracht beträgt jetzt z. B. für 100 kg gegenüber 0,79 Mark vor dem Kriege 3,26 Mark für D-Zugwagen und Lokomotiven, und 2,60 Mark für Güterwagen, hat sich also vervierfacht, bzw. mehr als dreifacht. Wie stark dadurch Breslau gegenüber anderen konkurrierenden Plätzen vorbelastet und benachteiligt wird, ergibt sich daraus, daß der Transport eines zweiachsigen bedeckten Güterwagens von Breslau nach Hamburg um 428 Mark teurer ist als von Hannover, das sind 10% der Gesteungskosten; bei einem D-Zugwagen stellt sich der Unterschied auf 1180 Mark, bei einer Güterlokomotive auf 2000 Mark. Diese höheren Frachten wirken um so empfindlicher und schränken die Wettbewerbsmöglichkeit der schlesischen Industrie um so mehr ein, als dazu auch noch höhere Frachten für den Bezug der benötigten Rohmaterialien hinzutreten. Die Waggon- und Lokomotiv-Industrie ist aber bei dem Export zumeist auf den Ausfuhrweg über Hamburg angewiesen, und ein Ausgleich wird durch günstigere Tarifstellung bei anderen Verkehrsbeziehungen nur in ganz geringem Maße geboten.

Ein weiteres Beispiel, welches zugleich zeigt, in welchem Umfange mangelnde Berücksichtigung der einheimischen Wirtschaft Transporte in das Ausland abdrängen kann.

Die Frachten für schwere Bahngüter, wie Kohle und Erze, können die wirksamste Verbilligung bei Nutzbarmachung des Wasserweges erfahren, wobei Verbilligung des Bahntransportes von und nach den Umschlagsplätzen Voraussetzung ist. Die Reichseisenbahnen haben diese Forderung zwar grundsätzlich anerkannt, sie praktisch jedoch, wenigstens im Odergebiet, nur zum Teil

durchgeführt. Was waren die Folgen der hohen Frachten? Die Polen suchten z. B. das wichtigste Gut der Oderschiffahrt zu Berg, die Erze, die jetzt über Stettin eingehen und für Oberschlesien und die Tschecho-Slowakei bestimmt sind, an sich zu ziehen dadurch, daß sie die Frachten von Danzig aus in einem Grade ermäßigten, daß sie die Frachtsätze von Cosel aus annähernd erreichten. Diese Gefährdung der eigenen Interessen hat die Reichseisenbahnverwaltung schließlich veranlaßt, auch die Umschlagtarife von Cosel aus für Erze zu ermäßigen, doch gelten diese Maßnahmen bisher nur für Erze, nicht auch für Kohlen, wiewohl bei diesen die gleiche Gefahr und das gleiche dringende Bedürfnis nach einer Frachtverbilligung besteht. Beträgt doch z. B. die direkte Bahnfracht ab ostoberschlesischer Grube bis Danzig 4,50 Mark, die Fracht bis Cosel dagegen 3,20 und die Gesamtfracht bis Stettin unter Benutzung der Oder zum mindesten 11 Mark.

Das Gebiet der Eisenbahntarife bietet ein weites Feld für eine Erleichterung der wirtschaftlichen Lage Schlesiens. Die Eisenbahnen sind in ihren Einnahmen von dem Blühen der Wirtschaft abhängig, und es wäre ein falsches Rechenexempel, wenn sie in Rücksicht auf die ihnen aus dem Dawes-Plan auferlegten Verpflichtungen ihre Einnahmen durch möglichste Hochhaltung der Tarife steigern wollten, als vielmehr durch niedrigere Tarife das Wirtschaftsleben zu befruchten und dadurch selbst auf ihre Rechnung zu kommen.

Oderverkehr

Ein weiteres wichtiges Feld bietet die Nutzbarmachung der billigen Oderwasserstraße für möglichst weite Kreise der Wirtschaft, wofür das Beispiel der Anschlußfrachten für Erz bereits kennzeichnend gewesen ist.

Der Güterverkehr auf der Oder hatte im Jahre 1913 11 Millionen Tonnen erreicht, das ist ungefähr die Hälfte des Elbeverkehrs und mehr als ein Siebentel des Rheinverkehrs. Von den 11 Millionen Tonnen entfielen $5\frac{1}{2}$ Millionen, also die Hälfte, auf den Breslauer Verkehr einschließlich des Durchgangsverkehrs, das ist auf den Hauptteil des gesamten schlesischen Verkehrs. Das war gleich dem Doppelten des gesamten Wasserverkehrs des Königreichs Sachsen, annähernd die Hälfte des Verkehrs auf der Unterelbe, einschließlich Hamburg, und rund vier Fünftel des schlesischen Eisenbahnverkehrs mit Berlin, Brandenburg, Pommern und Hamburg, also in den Verkehrsbeziehungen, die für den Oderverkehr in Betracht kommen. Nach dem Kriege ist der Oderverkehr stark zurückgegangen; der Breslauer Verkehr hat sich jedoch in 1924 und 25 wieder auf $3\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen gehoben und ist in weiterer Entwicklung begriffen.

Von dem schlesischen Verkehr entfallen rund zwei Drittel auf den Tal- und rund ein Drittel auf den Bergverkehr. Im Talverkehr stehen bei

weitem an erster Stelle Steinkohlen, die über zwei Drittel des gesamten Talverkehrs ausmachen. Das demnächst wichtigste Frachtgut ist Zucker, der vor dem Kriege 5, jetzt rund $7\frac{1}{2}$ v. H. des gesamten Talverkehrs ausmacht. Es kommen ferner in Betracht als Talgüter Getreide und Mühlenfabrikate, Zink, Papier, Eisen, Erden, Steine und die verschiedensten anderen Güter. Den Hauptteil des Bergverkehrs nehmen die Erztransporte mit rund zwei Drittel ein. Weiter kommen in Betracht Dünge- und Futtermittel, an deren Stelle jetzt Getreidetransporte getreten sind, Roh- und Hilfsstoffe der Industrie und Landwirtschaft und Kaufmannsgüter der verschiedensten Art. Wenn auch beim Talverkehr Steinkohlen und beim Bergverkehr Erze bei weitem überwiegen, so zeigen doch schon diese wenigen Zahlen, daß Handel, Industrie und Landwirtschaft Schlesiens in fast allen Zweigen am Oderverkehr beteiligt, daß sie in ihrer Gesamtheit an der Nutzbarmachung des billigen Wasserweges für die weitesten Kreise der Provinz interessiert sind, daß die Oderstraße eine der Hauptverkehrswege Schlesiens und ihre Ausgestaltung eine Lebensfrage für die ganze Provinz ist.

Inwieweit genügen die Verkehrsmöglichkeiten den Verkehrsbedürfnissen? Zum Haupttyp bildet sich bei uns das 55 m lange und 8 m breite Fahrzeug heraus, das bei zwei Drittel Beladung und bei einem Tiefgange von 1,40 m 400 Tonnen, bei voller Beladung und bei einem Tiefgange von 1,70 m 600 Tonnen aufnimmt. Auch das 65 m lange Schiff mit einer Lade-fähigkeit von 750 bis 800 Tonnen kommt mehr und mehr auf. Die Schiffe bleiben somit bei uns nach ihren Abmessungen hinter den auf der Elbe und vor allem auf dem Rhein üblichen zurück, doch handelt es sich um recht bedeutende Größen, wenn man berücksichtigt, daß ein Schiff die Ladung eines kleineren Güterzuges aufnimmt.

Der Oderverkehr gliedert sich in zwei Zweige: einmal den Verkehr auf der Oder selbst zwischen Schlesien und Stettin, zum anderen den Verkehr zwischen der Oder und den Märkischen Wasserstraßen (Berlin), sowie darüber hinaus mit der Elbe (einerseits Magdeburg, andererseits Hamburg); für den letzteren Verkehr stehen zwei Wege zur Verfügung: der Oder-Spree-Kanal, von der Oder bei Fürstenberg abzweigend, auf der kanalisierten Spree den Verkehr mit Berlin und darüber hinaus mit der Elbe vermittelnd, und weiter nördlich der Hohenzollern-Kanal. Die anderen Verkehrsbeziehungen, z. B. mit der Warthe und Netze, treten an Bedeutung weit zurück und können hier außer acht gelassen werden. Die für den Oderverkehr in Betracht kommenden Märkischen Wasserstraßen genügen sowohl nach den Abmessungen der

Schleusen, wie der Fahrtiefe den Bedürfnissen der bei uns fahrenden größten Fahrzeuge. Der Hohenzollern-Kanal ist sogar für wesentlich größere Schiffe eingerichtet worden. Die obere Oder von Breslau bis Cosel ist durch Einbau von 24 Staustufen kanalisiert worden und genügt gleichfalls den Verkehrsbedürfnissen der größten Oderfahrzeuge.

Nun zur unteren Oder unterhalb Breslaus. Im Laufe des letzten Jahrzehnts ist dicht unterhalb von Breslau bei Ransern zur Aufhöhung des Wasserstandes im Breslauer Hafengebiet ein Stau errichtet worden. Von da bis zur Mündung ist die Oder vollkommen frei von Wehren und Schleusen und lediglich in der üblichen Weise reguliert worden. Die Oder hat im Quellgebiet ein starkes Gefälle; sie ermangelt vollkommen natürlicher Sammelbecken zur Aufspeicherung des Wassers, wie es beispielsweise dem Rhein in dem Bodensee von der Natur geschenkt worden ist. Unterhalb Breslaus, wo das Wasser nicht durch Staustufen künstlich festgehalten wird, fließt es schnell ab, wenn nicht aus den Quellgebieten neuer Zufluß kommt, und so genügt der Wasserstand von Breslau ab bis nach Küstrin hin oft nicht den Verkehrsbedürfnissen. Die Folge davon sind Störungen, Aufenthalte und Ableichterungen, und in den Jahren größter Dürre, z. B. 1904, 1911, 1921 und 1922, kam der Wasserverkehr sogar monatelang völlig zum Stillstande. Das bedeutet große Verluste für die Volkswirtschaft und Verkümmern des Nutzens der Wasserstraße. Die Oder kann erst dann ihre Aufgaben voll erfüllen, wenn sie ständig den Fahrzeugen einen ungehemmten und regelmäßigen Verkehr verbürgt, wenn sie den Verkehr vor allen Unsicherheiten und Zufälligkeiten sicher stellt.

Seit Jahrzehnten ist es das Ziel der Arbeiten für Verbesserung der Oder: möglichst den vollbeladenen, mindestens aber den mit zwei Drittel beladenen Fahrzeugen mit einer Tauchtiefe von 1,40 m die ganze Schifffahrtszeit hindurch einen ungehemmten Verkehr zu verbürgen. Diese Forderung wurde im Jahre 1900 angesichts der damaligen großen Kanalpläne, die eine völlige Beiseiteschiebung der Provinz Schlesien befürchten ließen, von der gesamten Provinz Schlesien erhoben. Der mit Schlesien in vielen Zweigen im Wettbewerb stehende Westen hätte durch den damals vorgeschlagenen Mittellandkanal und die dadurch zu schaffende direkte Wasserverbindung bis in das Herz der schlesischen Absatzgebiete hinein, besonders bis Berlin, eine solche Stärkung seiner Wettbewerbsfähigkeit erfahren, daß er Schlesien völlig zu erdrücken drohte, wenn dieses nicht eine annähernd gleichwertige Wasserstraße bis Berlin erhielt. Die preußische Staatsregierung erkannte es denn auch schon bei den ersten Verhandlungen über den Mittellandkanal als ihre Aufgabe an, die Erreichung dieses Zieles zu gewährleisten, glaubte damals jedoch, daß das Problem technisch noch nicht gelöst sei, und sah lediglich

aus diesem Grunde von der Aufnahme in die Wasserstraßenvorlage ab; sie gab jedoch die feierliche Erklärung ab, daß sie zugleich mit der Ausführung des Mittellandkanals für eine leistungsfähige Wasserstraße von Breslau nach Berlin Sorge tragen werde. Der preußische Landtag hielt es für erforderlich, Schlesien einen gesetzlichen Anspruch in die Hand zu geben, daß die Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder pari passu mit der Ausführung des Mittellandkanals erfolge, und faßte eine dahingehende Resolution, die von den gesetzgebenden Faktoren als gleich verbindlich wie ein Gesetz anerkannt wurde. Die Verbesserung der Oderwasserstraße bildet somit einen integrierenden Bestandteil des Mittellandkanals, und die Verpflichtung ist nach der Übernahme der Wasserstraßen durch das Reich auf dieses übergegangen. Das Odergebiet hat mithin einen durch nichts hinweg zu deutenden gesetzlichen Anspruch auf gleichzeitige Ausführung mit dem Mittellandkanal.

Jahrelang ist die Frage studiert worden. Eine Nachregulierung der Oder wurde zwar als Mittel anerkannt, konnte jedoch nicht allein volle Abhilfe schaffen, da die Oder durch Buhnen und Parallelwerke zu sehr eingeengt, der Wasserabfluß zu sehr beschleunigt worden wäre und Veränderungen im Grundwasserstande zum Schaden der Anlieger unvermeidbar gewesen wären. Auch eine Kanalisierung kam nicht in Betracht. Sie hätte Störungen der Wasserversorgung der Anlieger befürchten lassen; sie hätte bei der Unzahl der Wehre und Schleusen die Fahrstraße künstlich verlängert und schließlich Kosten erfordert, die weit über die bei den anderen Verbesserungsarten entstehenden hinausgehen würden. Als das einzige Mittel blieb somit die Bereitstellung von Zuschußwasser aus Staubecken übrig, wie sie für die Wasserversorgung der anderen großen Kanäle, insbesondere auch des Mittellandkanals beschlossen worden sind. Ungezählte Stellen wurden auf ihre Geeignetheit untersucht. Als die zweckmäßigste Stelle erwies sich schließlich die Stelle in der Glatzer Neiße, oberhalb von Ottmachau. Ein Projekt wurde aufgestellt, und seine Ausführung in der Gesetzesvorlage vom Jahre 1913 zum Beschluß erhoben. Die Beschlüsse dieses Gesetzes wurden nach Ablauf des Krieges im Jahre 1920 nochmals in einem besonderen Gesetze gleichzeitig mit dem Gesetz, welches den Bau des Mittellandkanals aussprach, wiederholt.

Nach dem Gesetz (ein während des Krieges verfolgter Plan, das Staubecken in größeren Abmessungen anzulegen, ist später wieder aufgegeben worden, und es kommt nur das Becken in der im Gesetz von 1913 beschlossenen Form in Betracht) sollte das Staubecken bei Ottmachau eine Fassungskraft von rd. 135 Millionen Kubikmetern erhalten, wovon 35 Millionen Kubikmeter zur Aufnahme von Hochwasser und rd. 100 Millionen Kubikmeter als Zuschußwasser bestimmt sind. Im Gegensatz zu den Talsperren bei Mauer, Marklissa

Ottmachauer
Staubecken

und anderen steht mithin nicht die Verhütung von Hochwasserschäden, auch nicht die Gewinnung von elektrischer Kraft im Vordergrund; solche Ziele werden nebenbei verfolgt. Die Hauptaufgabe ist vielmehr die Regulierung der Vorflut im Interesse des Verkehrs und der Landeskultur.

Die Kosten wurden 1913 auf rd. 40 Millionen Mark veranschlagt und sind jetzt auf rd. 50 Millionen Mark zu schätzen, betragen also den siebenten Teil der Kosten des Mittellandkanals.

Was bietet das Staubecken?

Zunächst und vor allem Sicherstellung des Verkehrs der bei uns üblichen größten Schiffe mit Zweidrittel-Ladung in allen Zeiten der Schifffahrtsperiode. Seit Beginn dieses Jahrhunderts ist dies in rund der Hälfte der Jahre nicht möglich gewesen; in der Hälfte der Jahre sind die Erschwernisse eingetreten, die vorher dargestellt worden sind. Hätte das Staubecken bestanden, so wären diese Erschwernisse vollkommen ausgeschaltet worden, und den Schiffen wäre ständig ein sicherer Verkehr mit 1,40 m Tauchtiefe gewährleistet gewesen. In weiteren vier Jahren (1904, 1911, 1921 und 1922) haben wir monatelang Stockungen gehabt; diese wären gleichfalls vermieden worden. Zwar wäre in diesen Jahren nicht die Ausnutzung der Schiffe mit Zweidrittel möglich gewesen, doch wäre immerhin ein ungehemmter Fortgang des Verkehrs sichergestellt worden, der gerade in solchen Zeiten von allergrößter Bedeutung ist. In rund neun Jahren war schon jetzt Zweidrittel der Ladung und darüber hinaus möglich; es wäre in diesen Jahren ständig mit voller Beladung zu rechnen gewesen.

Das Staubecken bedeutet also: Verringerung der Aufenthalte, Vermeidung der Ableichterungen, Beschleunigung des Umlaufes der Fahrzeuge und schließlich Verbilligung der Frachten.

Unter den gegenwärtigen Verhältnissen rechnet man damit, daß ein Schiff jährlich drei bis vier Reisen ausführen kann; nach Fertigstellung des Staubeckens wären vier, fünf oder gar sechs Reisen denkbar, also mindestens eine Reise mehr. Sachverständige, wie der Nestor der schlesischen Schifffahrt, Direktor Rischowski, berechnen die Frachtermäßigung z. B. für die Strecke Cosel-Berlin auf 4,90 Mark gegenüber jetzt 6,10 Mark, also auf fast 20 v. H. Andere Berechnungen gehen noch darüber hinaus und kommen zu dem Ergebnis, daß rund 20 v. H. Verbilligung dem Verkehr zugute kommen. Was eine Frachtermäßigung um ein Fünftel bedeutet, das bedarf keiner weiteren Würdigung.

Das Staubecken würde ferner auch der Landwirtschaft zugute kommen. Unausgesetzt ertönen jetzt die Klagen der Anlieger der unteren Neiße über die Hochwasserschäden; besonders die dadurch in diesem Jahre angerichteten Verheerungen haben einen gewaltigen Umfang angenommen und schreien

nach Abhilfe. Man kann wohl sagen, daß fast in jedem Jahrzehnt einmal die Ernte völlig vernichtet wird. Diese Schäden würden beseitigt werden, wie denn auch an derselben Stelle bereits früher von der Provinz ein Staubecken zur Verhütung von Hochwasserschäden geplant war. Weiter käme das Zuschußwasser der Landwirtschaft im Odertal von der Neißemündung ab bis zur Bobermündung durch die Herbeiführung eines gleichmäßigen Grundwasserspiegels zugute.

Die Ausführung des Projektes ist aber für die verkehrs-geographische Stellung Schlesiens um so bedeutungsvoller, als es die Voraussetzung für die Durchführung weiterer großer Projekte ist, die Schlesien in den Mittelpunkt eines großen ausgedehnten Wasserstraßennetzes setzen würden. Es handelt sich um die Fortführung der Oder-Großschiffahrtsstraße, die jetzt in Cosel ihr Ende findet, bis in das Herz Oberschlesiens, anstatt des völlig leistungsunfähigen Klodnitzkanals von Cosel bis Gleiwitz, die für die ober-schlesische Industrie von allergrößter Bedeutung wäre und so schnell als möglich auszuführen ist, um die Schaffung eines O d e r - E l b e - K a n a l s, der nicht nur die davon durchzogenen Gebiete erschließen, sondern vor allem auch eine neue kürzere Anschlußverbindung an den Mittellandkanal schaffen würde, und den O d e r - D o n a u - K a n a l, dessen Ausführung zwar der Tschecho-Slowakei obliegt, für Schlesien aber von besonderem Interesse ist, da er eine direkte Wasserverbindung mit den wichtigen Absatz- und Bezugsländern im Gebiete der Donau und darüber hinaus mit dem Balkan bieten würde.

Sechs Jahre sind seit dem Erlaß des letzten Gesetzes verflossen, und immer noch ist die Ausführung des Staubeckens nicht begonnen worden, wiewohl die Verhältnisse der Schiffbarkeit der Oder infolge der Vernachlässigungen während des Krieges und in den ersten Nachkriegsjahren sich verschlechtert haben und auch in den letzten Jahren durch die inzwischen von dem Reichsverkehrsministerium in klarer Erkenntnis der Lage und in bereitwilligem Entgegenkommen eingeleiteten Maßnahmen nur zum Teil verbessert werden konnten; wiewohl das Bedürfnis nach Verkehrsverbesserungen gerade für Schlesien immer dringender geworden ist, für Schlesien nicht zuletzt auch deshalb, weil in anderen Teilen des Reiches der Bau der Wasserstraßen weiter fortschreitet, vor allem auch der Bau des Mittellandkanals beschlossen worden ist und damit der verbriefte Anspruch Schlesiens auf gleichzeitige Ausführung der Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder durch den Bau des Ottmachauer Staubeckens praktisch Bedeutung erhält.

Zunächst waren es die finanziellen Nöte, die eine Hinausschiebung des Projektes zur Folge hatten, dann aber die Widerstände, die aus den beteiligten Kreisen der Landwirtschaft kamen und darin wurzelten, daß man

der Volksernährung nicht die in Frage stehenden Grundflächen entziehen dürfe, Schwierigkeiten, welche jetzt als überwunden gelten können, nachdem die Landwirtschaft zu der Erkenntnis gekommen ist, daß das Staubecken doch einmal kommen müsse, und daß es zu größten Härten für die jetzigen Besitzer führe, wenn man durch die Unsicherheit der Frage einen Besitzwechsel unmöglich machen wolle. Aber auch die finanzielle Seite spielt jetzt nicht mehr die Rolle, nachdem das Reich im Interesse der Schaffung von Arbeitsgelegenheit sich entschlossen hat, mit einer Anleihe große produktive, die gesamte Wirtschaft mächtig anregende Bauwerke durchzuführen. In größte Erregung wurde daher ganz Schlesien durch den Beschluß der Reichsregierung versetzt, entgegen dem Bauprogramm des Reichsverkehrsministers, der der Frage sein besonderes Interesse zugewendet und Maßnahmen zur Regulierung der Oder in Angriff genommen hat, entgegen den Erklärungen des Reichsarbeitsministers im Reichstage vom 28. Juni und des Reichswirtschaftsministers in Düsseldorf, lediglich den die Verbindung zwischen Rhein und Elbe schaffenden Mittellandkanal auszuführen, die Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder durch den Bau des Ottmachauer Staubeckens jedoch zurückzustellen, wiewohl dieses nur etwa den siebenten Teil der Kosten des Mittellandkanals erfordert. Alle Teile Schlesiens haben sich wie ein Mann für die Durchsetzung ihrer Forderung erhoben und geltend gemacht, daß Schlesien und das ganze Odergebiet einen verbrieften Rechtsanspruch auf gleichzeitige Ausführung der Verbesserung der Oderschiffbarkeit durch den Bau des Ottmachauer Staubeckens mit der Ausführung des Mittellandkanals habe, einen Anspruch, der nach dem Übergange der Wasserstraßen auf das Reich auch dieses verpflichte, der jetzt noch mehr gelte als vor 28 Jahren; das ohnehin darniederliegende Schlesien würde einen nicht wieder zu verwindenden Schlag erhalten, wenn es sehen müßte, wie eine große west-östliche Wasserstraße bis in das Herz seiner Absatzgebiete hinein geschaffen würde, während es selbst einer solchen Verbindung ermangele. Das Reichskabinett hat sich dem Verlangen denn auch nicht verschließen können und die Aufnahme der Ausführung des Ottmachauer Staubeckens in das Arbeitsbeschaffungsprogramm beschlossen. Es ist dringend zu wünschen, daß die im einzelnen etwa noch bestehenden Schwierigkeiten bald überwunden werden.

Schluß

So wie in dieser Frage, so ist es nur gar zu oft bei den für Schlesiens Gedeihen ausschlaggebenden Fragen: das, was den ohnehin begünstigten Landesteilen freiwillig gegeben wird,

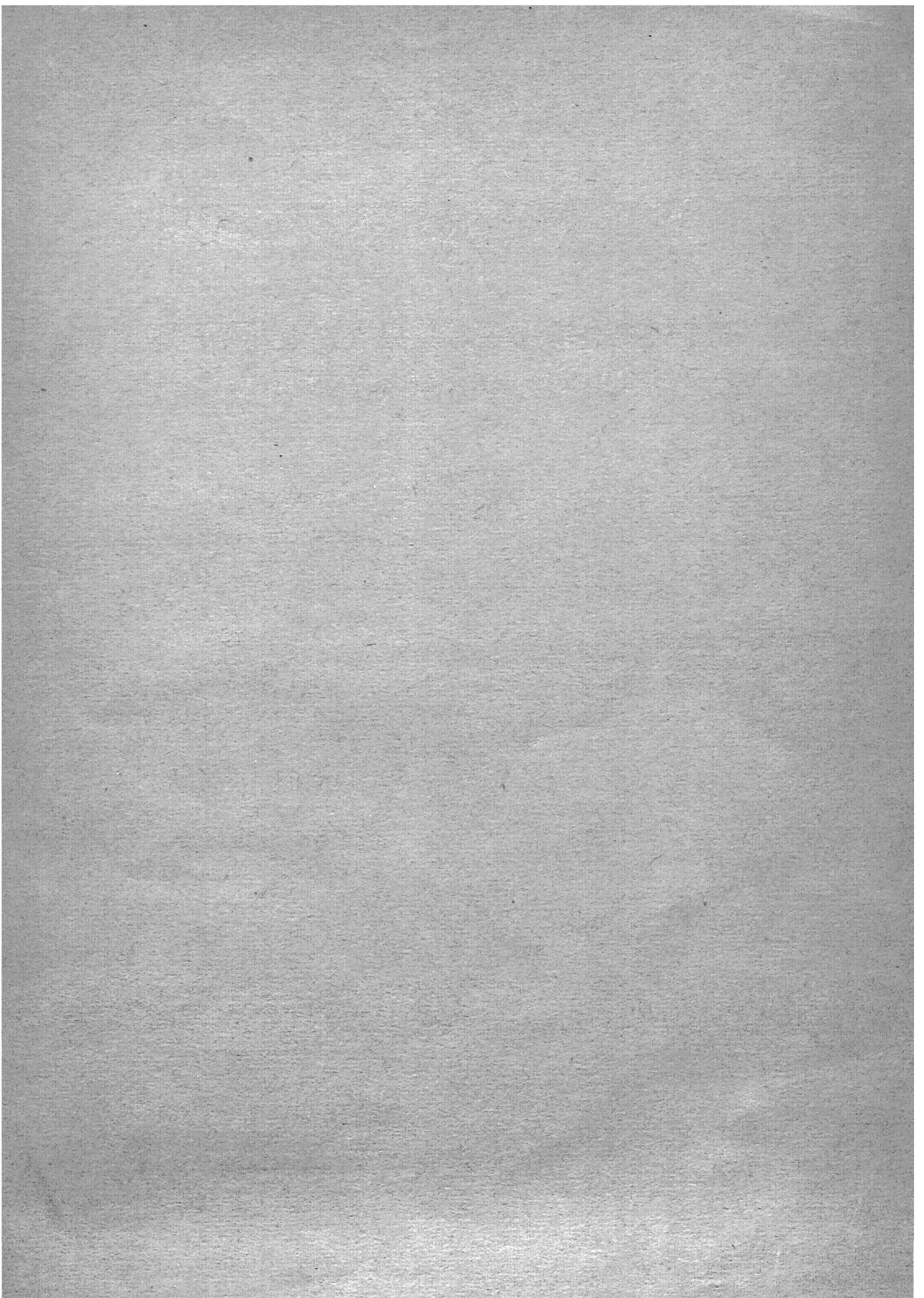
das muß sich Schlesien in mühevollen Kämpfen erringen. Worauf ist das zurückzuführen? Doch nicht allein darauf, daß man sich auf den Charakter der Schlesier, seine Opferwilligkeit, seine Geneigtheit, wichtigen allgemeinen Interessen die eigenen unterzuordnen, verläßt, sondern offenbar vor allem darauf, daß man die früheren Leistungen Schlesiens vergessen hat, seine Stellung in der deutschen Wirtschaft und der deutschen Kultur und seine Bedeutung für beide nicht hinreichend kennt.

Wenn wir einmal führende Männer des öffentlichen Lebens aus anderen Landesteilen bei uns haben, dann machen wir oft eine eigentümliche Beobachtung. Die Gäste kommen zu uns unter dem Eindruck gelegentlich gehörter Worte, wie des eines Goethe, der in Oberschlesien an der Grenze sagte: „Fern von gebildeten Menschen“, eines Zeitungsschlagwortes, gemünzt auf die Stadt Breslau, von der „zurückgebliebenen Großstadt“, und glauben hier eine polnisch sprechende, halbzivilisierte Bevölkerung vorzufinden. Sie sind auf das angenehmste enttäuscht, wenn sie hier den Kranz der blauen Berge, die blühenden Äcker und Auen erblicken, wenn sie die Städte sehen mit ihren alten Bauten und den Werken der Kunst, die den Vergleich mit denen in allen anderen Teilen Deutschlands wohl bestehen können, mit den Stätten emsigen Gewerbefleißes, wenn sie die in den Hauptteilen kerndeutsche Bevölkerung beobachten. Es scheint uns mitunter fast, als wenn sie glaubten, hier eine Entdeckung gemacht zu haben, anstatt einer Kolonie blühendes deutsches Land, als ob sie dann gar zu leicht geneigt seien zu glauben, daß das Bollwerk des Deutschtums in guten und sicheren Händen wohl geborgen sei. Solche Eindrücke sind zwar für den Schlesier schmeichelhaft, aber er erwartet von solchen Besuchern doch etwas anderes. Er erwartet, daß man die Nöte Schlesiens voll würdigen lerne, daß man die Leistungen Schlesiens auf wirtschaftlichem und kulturellen Gebiete, seine Bedeutung für das Deutschtum in früheren Zeiten, die Mission, die ihm jetzt obliegt, versteht, daß man mit dem festen Willen wieder fortgeht, alles zu tun, um diesem Land in seinem schweren Kampfe im Interesse des ganzen Deutschtums jede nur mögliche Erleichterung und Unterstützung zu gewähren.

Schlesischer Bürgersinn hat dieses Land in den Stürmen der Jahrhunderte deutsch erhalten. Die Selbständigkeit, die sich die Hauptstadt Breslau bis in das 18. Jahrhundert hinein bewahren konnte, ist für das

Deutschtum in der ganzen Provinz der festeste Rückhalt in den Wirren der Zeitläufe gewesen. Schlesien hat nach der Besitzergreifung durch Friedrich den Großen den Aufstieg Preußens zur Großmachtstellung und später die Befreiung von der Fremdherrschaft ermöglicht. Anregungen aus Schlesien heraus haben unser gesamtes öffentliches und Kulturleben im vergangenen Jahrhundert nachhaltig befruchtet, und seit der Wende des Jahrhunderts hat Schlesien mit der Lösung von den alten Fesseln auch wirtschaftlich seine Rolle im Interesse des Deutschtums wieder voll spielen können und z. B. der Kriegswirtschaft größte Dienste geleistet. Schlesischer Gemeinsinn ist es auch nach dem Zusammenbruch gewesen, der uns wenigstens einen Teil Oberschlesiens errettet hat. Eine gleich bedeutungsvolle Aufgabe für das Deutschtum fällt der Provinz auch in Zukunft zu. Es wäre eine Nichtbeachtung der historischen Tatsachen, eine Verkennung aller Verhältnisse, anzunehmen, daß man gegenwärtig die künftige Entwicklung Deutschlands lediglich auf den Westen gründen könne. Unsere Zukunft beruht jetzt wie immer im Laufe der Geschichte auf zwei Pfeilern, die durch die Namen: Rhein und Oder bezeichnet werden; bricht einer von ihnen zusammen, dann ist es um die Zukunft unseres Volkes geschehen.







BIBLIOTEKA GŁÓWNA

100241 N/1

KOMMISSIONSVERLAG UND DRUCK:
TH. SCHATZKY A -G., BRSLAU