

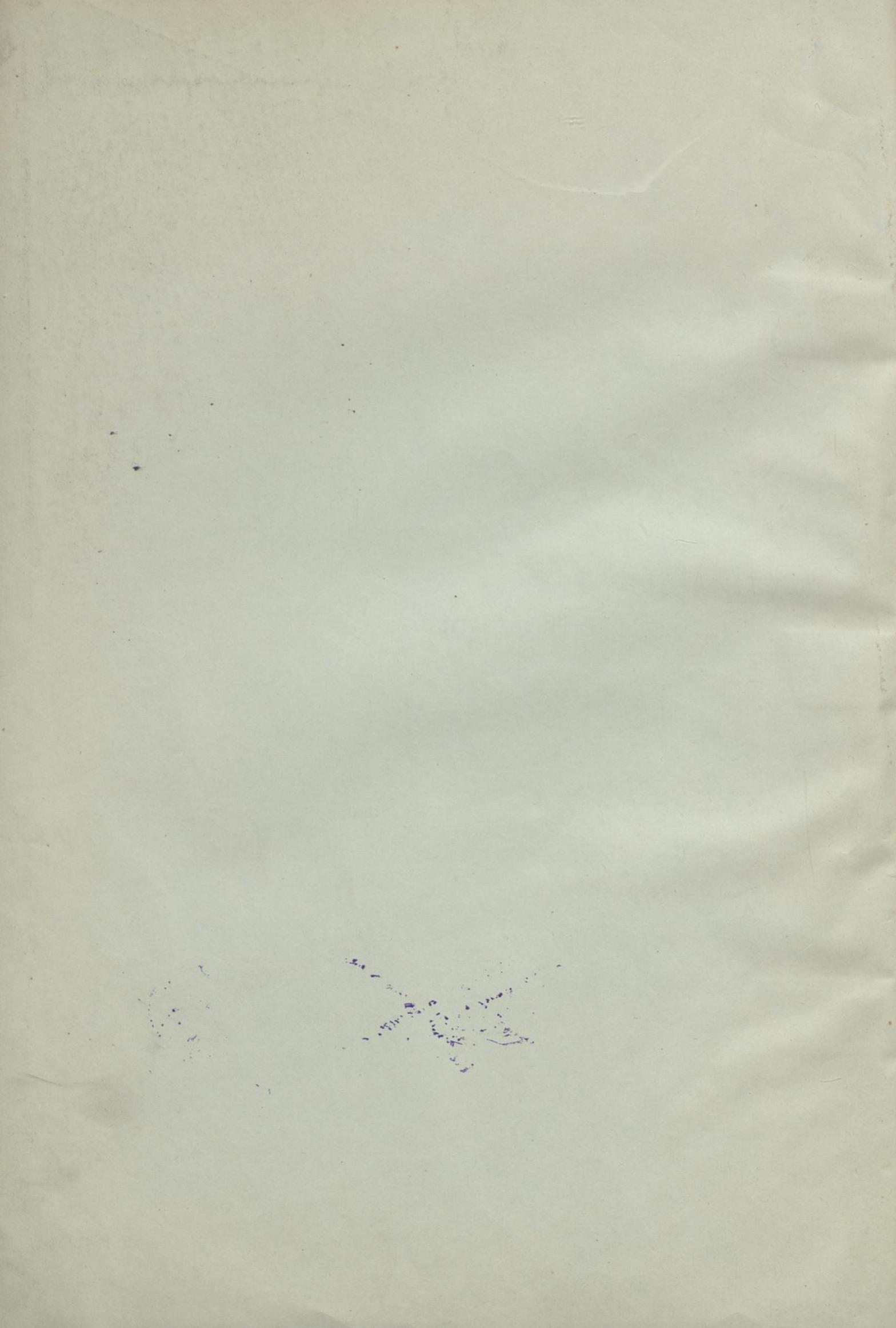
Biblioteka Główna i OINT  
Politechniki Wrocławskiej



100100219264







# Die Notlage der oberschlesischen Eisenindustrie.

Denkschrift

des

Vereins Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller,  
Östliche Gruppe, zu Kattowitz.

Dem Königlich Preussischen Staatsministerium eingereicht  
am 14. Oktober 1909.



1925. 1117  
Kattowitz 1909.

P 796 m



In. 23829.



351239 L/1



Kattowitz 1899

## Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Denkschrift betreffend die Notlage der oberschlesischen Eisenindustrie . . . . .	1
Tabelle I: Bahnwärtiger Versand an Walzeisen, Blech etc. (Rubrik 12 der Statistik der Güterbewegung) nach dem Inland (einschließlich des Bezirkes selbst) . . . . .	29
Tabelle II: Eisenbahn-Empfang an Walzeisen, Blech etc. (Rubrik 12 der Statistik der Güterbewegung) verschiedener inländischer Verkehrsbezirke . . . . .	30
Tabelle III: Die bahnwärtige Ausfuhr Oberschlesiens (Bezirk 13) an Fertigeisen aller Art (Rubriken 12—19 a der Statistik der Güterbewegung) . . . . .	31
Tabelle IV: Roheisen-Erzeugung (nach der Statistik des Vereins Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller) . . . . .	31
Anlage I: Antwort des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins und des Vereins Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller, Östliche Gruppe, d. d. 28. März 1898, auf die Anfrage der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz vom 22. Januar 1898, betreffend den vom Landeseisenbahnrat in seiner Sitzung vom 10. Dezember 1897 befürworteten ermäßigten Eisenerz-Tarif und die damit in Zusammenhang stehenden Tarifmaßnahmen . . . . .	32
Anlage II: Eingabe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller, Östliche Gruppe, an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten d. d. 23. September 1902, betreffend die Schädigung der oberschlesischen Eisenindustrie durch den neuen allgemeinen Eisenerz-Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 und die hierfür erforderlichen Kompensationen . . . . .	49
Anlage III: Antrag des Vereins Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller, Östliche Gruppe, für die am 10. Oktober 1908 stattgehabte Sitzung des Bezirkseisenbahnrats zu Breslau, betreffend die von den deutschen Eisenhüttenrevieren nach den Seehäfen bestehenden Ausnahmetarife für Eisen und Stahl . . . .	57
Anlage IV: Eingabe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller, Östliche Gruppe, an den Herrn Minister für Handel und Gewerbe d. d. 30. März 1909, betreffend die Herabmäßigung der fiskalischen Kokskohlenpreise für die schwere Eisenhütten-Industrie Oberschlesiens . . . . .	73

# Inhaltsverzeichnis

20 Dankeschreiben betreffend die Beiträge der überlebenden Klassen  
21 Tabelle I: Industrieller Vorkurs an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1928)  
22 Tabelle II: Industrieller Vorkurs an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1929)  
23 Tabelle III: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1930)  
24 Tabelle IV: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1931)  
25 Tabelle V: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1932)  
26 Tabelle VI: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1933)  
27 Tabelle VII: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1934)  
28 Tabelle VIII: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1935)  
29 Tabelle IX: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1936)  
30 Tabelle X: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1937)  
31 Tabelle XI: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1938)  
32 Tabelle XII: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1939)  
33 Tabelle XIII: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1940)  
34 Tabelle XIV: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1941)  
35 Tabelle XV: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1942)  
36 Tabelle XVI: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1943)  
37 Tabelle XVII: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1944)  
38 Tabelle XVIII: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1945)  
39 Tabelle XIX: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1946)  
40 Tabelle XX: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1947)  
41 Tabelle XXI: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1948)  
42 Tabelle XXII: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1949)  
43 Tabelle XXIII: Die industriellen Vorkurse an Wertpapieren, Bilanz etc. (Bilanz 1950)

**Denkschrift betreffend die Notlage der ober-  
schlesischen Eisenindustrie**

Hohes Staatsministerium!

Die außerordentlich schwierigen Verhältnisse, mit denen die oberschlesische Eisenindustrie schon seit langen Jahren zu kämpfen hat, haben sich in der letzten Zeit zu einer so weit gehenden **Notlage** zugespitzt, daß für die weitere Existenz dieser Industrie das Schlimmste befürchtet werden muß, wenn ihr nicht der Staat mit möglicher Beschleunigung und in umfassendster Weise zu Hilfe kommt. Die unterzeichnete „Östliche Gruppe“, als die berufene Vertretung der oberschlesischen Eisenindustrie, hält sich bei dieser Lage der Dinge für verpflichtet, dem Hohen Staatsministerium über die Verhältnisse der genannten Industrie sowie über die zu ihrer Erhaltung notwendigen staatlichen Maßnahmen das Folgende ganz ergebenst vorzutragen.

**I. Ursachen der Notlage.**

Die Notlage der oberschlesischen Eisenindustrie liegt begründet:

A. in der Ungunst ihrer Produktionsbedingungen und den hierdurch bedingten unverhältnismäßig hohen Selbstkosten, und

B. in der Ungunst ihrer Absatzbedingungen.

Die **Ungunst der Produktionsbedingungen** für die oberschlesische Eisenindustrie ist eine natürliche Folge der überaus schwierigen Situation, in welcher sich das oberschlesische Revier bezüglich seiner Versorgung mit den für die Eisenerzeugung wichtigsten Rohmaterialien — Eisenerz und Koks — befindet.

Was die Versorgung der oberschlesischen Eisenindustrie mit Eisenerzen anlangt, so hat wohl kein einziges Eisenhüttenrevier der Welt, sicherlich aber keines in Deutschland, mit so schwierigen Verhältnissen zu kämpfen, wie das oberschlesische. Die oberschlesischen Erzvorkommen, welche im 18. Jahrhundert die hauptsächlichliche Veranlassung waren, daß — von Friedrich dem Großen — in Oberschlesien überhaupt eine Eisenindustrie gegründet wurde, sind zum großen Teil schon erschöpft. Während sie im Jahre 1889 noch eine Förderung von 797 635 t ergaben, betrug die Förderung in 1908 (unter Hinzurechnung der auf den Zink- und Bleierzgruben gewonnenen Eisenerze) nur noch 263 745 t oder 22,8 % des oberschlesischen Gesamtbedarfes an Eisenerzen (exclusive Kiesabbrände, Schlacken, Sinter u. s. w.). Da indessen die ober-

**Ungunst der Produktionsbedingungen  
Oberschlesiens**

**Versorgung Oberschlesiens  
mit Erzen**

**Erschöpfung  
der eigenen Erzlager**

An

das **Königlich Preussische Staatsministerium**

Berlin.

Abhängigkeit vom  
Auslande

schlesischen Eisenerze einen relativ sehr geringen Eisengehalt haben, macht das aus diesen Erzen gewonnene Eisen noch nicht 10% des gesamten in Oberschlesien erblasenen Roheisens aus. Die oberschlesische Eisenindustrie ist somit für die Deckung ihres Erz-Bedarfs ganz überwiegend auf den Bezug fremder Erze angewiesen, und zwar — da ihr infolge ihrer ungünstigen geographischen Lage deutsche Erzquellen nur in verhältnismäßig geringem Umfange zur Verfügung stehen — in der Hauptsache auf die Bezüge aus dem Auslande. Von den insgesamt 1 155 881 t Eisenerze, welche im Jahre 1908 in der oberschlesischen Hochofenindustrie zur Verhüttung gelangten, stammten

238 162 t	aus Schweden-Norwegen,
246 396 t	„ Rußland,
128 093 t	„ Ungarn,
63 572 t	„ Österreich,
19 189 t	„ Österreich-Ungarn
	(summarisch angegeben),
7 222 t	„ aus dem sonstigen Auslande

zusammen 702 634 t aus dem Ausland gegenüber nur  
131 884 t aus Deutschland  
(exclusive Oberschlesien).

Außerdem verhüttete die oberschlesische Hochofenindustrie 29 632 t Manganerze, die aus Rußland, Brasilien, Ungarn, Bosnien und Spanien bezogen werden mußten, ferner 496 789 t Schlacken und Sinter, von denen aus Oberschlesien nur 252 406 t, aus anderen deutschen Revieren 86 145 t und aus dem Auslande 158 238 t stammten, und schließlich noch 213 913 t Schwefelkiesabbrände etc., von denen ebenfalls ein großer Teil aus dem Auslande eingeführt wurde.

Den weitaus überwiegenden Teil seines Bedarfes an Schmelzmaterial muss also Oberschlesien im Auslande decken. Diese Tatsache ist für seine Eisenindustrie in zweierlei Hinsicht überaus nachteilig.

Erstens stellt sich das ausländische Schmelzmaterial für das oberschlesische Revier unverhältnismäßig teuer: einmal, weil Oberschlesien infolge seiner ungünstigen geographischen Lage von den ausländischen Erzbezugsquellen überhaupt sehr weit entfernt liegt, und ferner, weil es diese Erze mangels einer dauernd leistungsfähigen Wasserstraße größtenteils auf dem teuren Bahnwege beziehen muß. Die schwedischen Eisenerze haben außer der Seereise von Schweden bis zu den Ostseehäfen ab diesen bis Oberschlesien noch 500—600 Kilometer Eisenbahnfracht zu tragen, denn nur ein verhältnismäßig kleiner Teil derselben kann infolge der Unzulänglichkeit der Oder-Wasserstraße auf dieser bezogen werden; die Eisenerze ab Südrußland müssen einen Eisenbahnweg von rund 1300 Kilometern zurücklegen; und auch die aus Österreich-Ungarn bezogenen Erze sind mit einer Bahnfracht für mehrere hundert Kilometer belastet. Die Frachten, welche die oberschlesische Eisenindustrie für ihre aus dem Auslande stammenden Erze bezahlen muß, stehen infolgedessen, wie die nachstehenden Zahlen zeigen, in einem ganz außer-

Die ausländischen Erze  
sind sehr teuer

ordentlich ungünstigen und geradezu ungesunden Verhältnis zu den Preisen loco Erz-Grube. Es wurden im Jahre 1908 von den oberschlesischen Werken im Durchschnitt für die Tonne bezahlt:

für südrussische Erze, Basis 60,00 % Fe, 26,50 Mark, davon entfielen auf die Fracht **17,50 Mark**;  
für schwedische Erze, Basis 60,00 Fe, 23,35 Mark, davon entfielen auf die Fracht **12,70 Mark** (d. i. ab Lulea, ungerechnet die Eisenbahnfracht von den schwedischen Erzgruben bis Lulea);  
für ungarische Erze, Basis 50,00 Fe, 20,00 Mark, davon entfielen auf die Fracht **8,00 Mark**;  
für steierische Erze, Basis 51,00 Fe, 22,50 Mark, davon entfielen auf die Fracht **11,00 Mark**.

Als Durchschnitts-Fracht pro Tonne für die insgesamt 700 000 t ausländischer Erze, welche Oberschlesien in 1908 verhüttete, ergibt sich hieraus der abnorm hohe Satz von **13,30 Mark**.

#### Günstige Erzverhältnisse der Konkurrenzreviere

Ungleich günstiger stellt sich in dieser Beziehung die Situation der west- und süddeutschen Eisenreviere. Das Siegerland, das Lahnrevier und Lothringen decken ihren Bedarf an Eisenerzen aus eigener Gewinnung; das Saargebiet aus der Förderung des in nächster Nähe gelegenen Minettebezirks. Die rheinisch-westfälische Industrie besitzt eigene Erzvorkommen zwar nur in sehr geringem Umfange und ist daher, wie Oberschlesien, fast völlig auf die Zufuhr fremder Erze angewiesen; aber diese bieten sich ihr teils in nur geringen Entfernungen, teils können sie auf dem billigen See- und Wasserwege bezogen werden, so daß die von Rheinland-Westfalen zu tragenden Erzfrachten bedeutend niedriger sind, als diejenigen, welche die oberschlesische Eisenindustrie belasten. Rheinland-Westfalen verhüttete z. B. im Jahre 1907 ca. 11 Millionen t Eisenerze. Hierzu lieferte u. a. das Lahn-, Dill- und Sieggebiet 1 288 808 t, das Minette-Revier 2 448 513 t, Schweden-Norwegen 2 354 610 t, Spanien 2 226 844 t, Rußland 376 653 t. Das Lahn-, Dill- und Sieggebiet ist dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet unmittelbar benachbart, sodaß die Frachten für die aus diesem Gebiet stammenden Erze nur gering sind. Für die Minetteerze hat Rheinland-Westfalen durchschnittlich nur etwa 5,40 Mark pro Tonne zu zahlen. Die Fracht für die schwedischen Erze macht ab Lulea bzw. Narwik bis Ruhrort (auf dem kombinierten See- und Rheinwege) nur etwa 7,50 Mark pro Tonne aus, d. s. ca. 5,20 Mark weniger, als Oberschlesien für dieselben Erze an Fracht zu zahlen hat. Selbst die Erze aus Südrußland stellen sich für Rheinland-Westfalen ab den Häfen des Schwarzen Meeres auf ca. 5,00 Mark für die Tonne billiger als für Oberschlesien.

#### Unsicherheit der ausländischen Erzbezüge

Zweitens beeinträchtigt die Abhängigkeit des oberschlesischen Reviers vom Auslande in hohem Maße die Sicherheit seiner Erzversorgung überhaupt. Denn gerade diejenigen Länder, die für Oberschlesien als Erz-Bezugsgebiete hauptsächlich in Frage kommen — Rußland, Ungarn

und Schweden —, zeigen unverkennbar das Bestreben, die Erzausfuhr im Interesse ihrer eigenen Industrie zu beschränken, und sie haben in jüngster Zeit auch bereits positive Maßnahmen getroffen, um dieses Ziel zu erreichen. **Diese Maßnahmen haben es wesentlich mit verursacht, daß sich die Situation der ober-schlesischen Eisenindustrie neuerdings so sehr verschärft hat.**

In ausgesprochen protektionistischer Absicht hat in erster Reihe Ungarn im vorigen Jahre seine Erzausfuhrtarife erheblich erhöht, wodurch einmal sich der Bezugspreis der ungarischen Erze für Oberschlesien um ca. 0,60 M für die Tonne verteuert hat, und wodurch ferner der umfangreiche Besitz an Erzfeldern, den die ober-schlesische Eisenindustrie in Ungarn im Vertrauen auf die Stabilität der dortigen Tarife im Laufe der Jahre erworben hat, ganz wesentlich entwertet worden ist.

Eine Politik mit der gleichen Tendenz hat auch die schwedische Regierung durch ihre bekannten Verträge mit den schwedischen Erzgesellschaften eingeschlagen. Durch die in diesen Verträgen getroffenen protektionistischen Maßnahmen: die Belastung der Erzausfuhr mit einer Förderabgabe, die hohe Bemessung der Bahnfrachten ab den Erzfeldern bis zu den Verschiffungshäfen, die Beschränkung der Erzausfuhr, namentlich der Ausfuhr der für Oberschlesien besonders wichtigen phosphorarmen Erze, wird die ober-schlesische Eisenindustrie, die einen besonders großen Prozentsatz schwedischer Erze verhüttet und zu verhütten gezwungen ist, vor allem hart getroffen, und erleidet sie mehr als alle anderen, schwedisches Erz konsumierenden Eisenhüttenreviere eine erhebliche Verteuerung ihres Schmelzmaterials.

#### Unparitätische Behandlung der Erzausfuhr nach Oberschlesien durch Rußland

Die von Rußland neuerdings ergriffenen Maßnahmen zum Zwecke der Erschwerung der Ausfuhr treffen das ober-schlesische Revier sogar ganz allein. Schon seit Jahren gestattet Rußland die Erzausfuhr über die polnische — sogenannte trockene — Grenze überhaupt nur auf Grund besonderer staatlicher Lizenzen. Diese werden aber neuerdings nicht mehr ausgegeben, so daß die Ausfuhr über die polnische Grenze nur noch insoweit stattfinden darf, als derartige Lizenzen bereits erteilt und noch vorhanden sind. Diesen Umstand machen sich die Besitzer solcher Lizenzen in der Weise zu Nutzen, daß sie sich für die Ausnutzung ihrer Lizenz eine in Anbetracht der Mengen sehr hohe Extravergütung — die sich zur Zeit auf etwa  $\frac{3}{4}$  Kopeke pro Pud beläuft — bezahlen lassen. Die Ausfuhr über die Häfen des Schwarzen und des Asow-Meeres ist indessen nach wie vor völlig unbeschränkt gestattet. Ferner hat die russische Regierung neuerdings eine Erhöhung ihrer Erztarife um 0,2 Kopeken pro Pud und Werst vorgenommen, aber auch hiervon die nach den Häfen des Schwarzen und des Asow-Meeres gehenden, zur Ausfuhr bestimmten Sendungen völlig freigelassen. Von beiden Maßnahmen wird daher (außer der österreichischen) nur die ober-schlesische Eisenindustrie, die die

Verschlechterung der  
Erz-Situation für Ober-  
schlesien im Laufe der  
letzten Jahrzehnte

Durch Einführung des  
Thomas-Verfahrens  
in Deutschland

Durch Tarifmaßnahmen  
der Staatseisenbahn-  
verwaltung

russischen Erze über die polnische Grenze beziehen muß, getroffen, nicht aber die Eisenindustrien in Westdeutschland, Belgien, England, die ihre Erzbezüge aus Rußland über die Häfen des Schwarzen und des Asow-Meereres auf dem Seewege ausführen können.

Gegen die Begründung der Notlage, in welcher sich die obereschlesische Eisenindustrie befindet, mit ihren im Vergleich zu den westdeutschen Eisenrevieren höchst ungünstigen Erzverhältnissen könnte vielleicht eingewendet werden, daß diese Unterschiede, eben weil auf natürlicher Grundlage beruhend, schon seit jeher bestanden hätten und daher zur Erklärung der heutigen Notlage der obereschlesischen Industrie nicht wohl herangezogen werden dürften. Hiergegen ist zweierlei zu bemerken:

Erstens waren für die westdeutschen Eisenhüttenreviere die heute für sie so bedeutungsvollen gewaltigen Erzlager des Minettereviers früher — und das noch bis vor etwa 30 Jahren — wegen ihres starken Phosphorgehaltes nahezu wertlos. Ihre Verwertbarkeit ist erst eine Folge der Erfindung des Thomas-Verfahrens, und erst mit der Einführung des Thomas-Prozesses in Deutschland, d. i. mit Anfang der 80er Jahre, beginnt der großartige Aufstieg der westdeutschen Eisenindustrie und datiert namentlich die Hochentwicklung der südwestdeutschen Eisenindustrie, da die lothringischen und luxemburgischen Hütten fast unmittelbar auf der Minette stehen. Im Jahre 1887 überschritt die deutsche Thomasstahlerzeugung zum ersten Male eine Million Tonnen; 1890 erzeugte das deutsche Zollgebiet bereits mehr Thomaseisen als Puddeleisen, und im weiteren Verlaufe wurde das Puddeleisen von dem Flußstahl immer mehr verdrängt. Für das obereschlesische Revier war die gewaltige Umwälzung, die auf dem Gebiete der deutschen Eisenindustrie durch das Thomas-Verfahren hervorgerufen wurde, nicht nur nicht von Vorteil, sondern von sehr wesentlichem Nachteil, da Oberschlesien phosphorreiche Erze in den eigenen Erzvorkommen gar nicht und in den ihm wirtschaftlich erreichbaren fremden Erzgebieten nur in relativ geringer Menge zur Verfügung hat, so daß es bezüglich seiner Roheisen-Selbstkosten ganz außerordentlich ins Hintertreffen geriet. Auch heute beruht der Schwerpunkt der obereschlesischen Eisenindustrie auf der Verhüttung phosphorarmer Erze und der Verarbeitung phosphorarmen Roheisens.

Zweitens aber ist der gewaltige Vorsprung, welchen zur Zeit die westdeutschen Eisenreviere vor dem obereschlesischen Revier bezüglich der Erzversorgung besitzen, zu einem erheblichen Teil auf Tarifmaßnahmen der preußischen Eisenbahnverwaltung zurückzuführen. Das gilt vor allem von dem am 1. Juni 1901 in Kraft getretenen Allgemeinen Eisenerzausnahmetarif, der dem rheinisch-westfälischen Bezirk in unverhältnismäßig größerem Maße zu gute gekommen ist, als dem obereschlesischen Revier. Die starke Verschiebung der Wettbewerbsverhält-

Anlage I  
Anlage II

**Versorgung Oberschlesiens  
mit K o k s**

Der obereschlesische Koks  
ist von relativ geringer  
Qualität

Der obereschlesische Koks  
ist teuer

Kokskohlen-Monopol und  
Preispolitik des Fiskus

nisse zu Ungunsten des obereschlesischen Reviers, welche durch diese Tarifmaßnahme eintreten mußte und tatsächlich auch eingetreten ist, wurde von uns in den als Anlagen I und II zu dieser Denkschrift\*) beigefügten Eingaben vom 28. März 1898, J.-Nr. A. und G. 658, an die Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, und vom 23. September 1902, J.-No. G. 2442, an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, mit der gleichzeitigen Bitte um entsprechende Kompensationen für Oberschlesien ausführlich dargelegt, und wir gestatten uns, bezüglich des Näheren in dieser Hinsicht auf die genannten beiden Eingaben ganz ergebenst Bezug zu nehmen. Leider sind die für Oberschlesien damals erbetenen Kompensations-Frachtermäßigungen bisher nicht, bzw. nur zu einem äußerst geringen Bruchteil gewährt worden, und diesem Umstande ist es zu einem erheblichen Teile mit zuzuschreiben, daß die obereschlesische Eisenindustrie in ihre heutige schwere Notlage geraten ist.

Höchst ungünstig liegen die Verhältnisse für das obereschlesische Revier auch bezüglich seiner Versorgung mit K o k s. Der der obereschlesischen Eisenindustrie zur Verfügung stehende einheimische Koks ist, kurz gesagt, geringwertig und teuer.

Einmal ist der aus den obereschlesischen Kohlen gewonnene Koks im Vergleich zu gutem westfälischen Koks von sehr viel geringerer Beschaffenheit und Qualität; namentlich ist er weniger tragfähig als jener, was für die Selbstkosten und damit für die Wettbewerbsverhältnisse der obereschlesischen Industrie auch insofern von erheblichem Nachteil ist, als sie die Abmessungen ihrer Hochöfen in weit engeren Grenzen halten muß, als ihre Konkurrenz in Westdeutschland und England. Für gewisse Zwecke der Eisenverarbeitung, insbesondere Gießereibetrieb, Schweißarbeiten etc., ist der obereschlesische Koks überhaupt nicht zu gebrauchen, und es muß hierfür das an Kohlen so reiche obereschlesische Revier sogar Koks aus anderen Bezirken — Mährisch-Ostrau, Niederschlesien — einführen.

Außerdem ist der obereschlesische Koks auch teuer. Teuer zunächst insofern, als die obereschlesische Kohle ein nur sehr geringes Koks-ausbringen ergibt. Während beispielsweise aus der westfälischen Kohle ca. 75 % Stück-Koks ausgebracht werden können, ergibt die obereschlesische Kohle ein Ausbringen von nur ca. 60 %. Die Kokspreise verteuern wirkt ferner der Umstand, daß überhaupt nur wenige obereschlesische Gruben zur Verkokung brauchbare Kokskohle liefern, sodaß die obereschlesischen Eisenhütten, obgleich sie in der großen Mehrzahl eigene, umfangreiche Kohlengruben besitzen, zumeist genötigt sind, die von ihnen gebrauchten Koks-Kohlen zu kaufen. Als Lieferant hierfür kommen in erster Linie und ganz überwiegend die fiskalischen Kohlengruben, insbesondere die Grube Königin Luise, in Betracht, sodaß die Preise für Kokskohlen in Oberschlesien durch den Bergfiskus allein und fast konkurrenzlos bestimmt werden. Welchen Einfluß dieses tatsächliche Monopol des Bergfiskus auf dem obereschlesischen Kokskohlen-

\*) S. Seite 32 ff. und Seite 49 ff.

Markt für die Eisenindustrie hat, erhellt aus Folgendem. Die fiskalischen Koks-kohlenpreise in Oberschlesien haben in den Jahren der Hochkonjunktur von 1904—1907 eine sehr stark steigende Kurve eingeschlagen. Sie betragen für das 1. Halbjahr 1904 6,00 M und stiegen bis zum 2. Halbjahr 1907 auf 8,20 M, d. i. um **36,6%**, um dann auf dieser Höhe bis Ende 1908 zu bleiben. In derselben Zeit wurden dagegen die Koks-kohlenpreise im Saarrevier nur von 7,10 auf 9,20 M, d. i. um **29,5%**, und in Rheinland-Westfalen nur von 9,50 auf 12,25 M, d. i. um **28,9%** erhöht. Die Steigerung der Koks-kohlenpreise in Oberschlesien war daher eine erheblich stärkere, als in seinen Konkurrenzrevieren. Auf der anderen Seite wurden zum 1. Januar 1909 die Koks-kohlenpreise im Saarrevier um **0,60 M** und in Rheinland-Westfalen um **1,25 M** ermäßigt, während sie in Oberschlesien nur um **0,20 M** herabgesetzt wurden, obgleich nach Lage der Sache die Preisermäßigung mindestens 1 M für die Tonne hätte betragen müssen. Unsere an den Herrn Handelsminister gerichtete Eingabe vom 30. März 1909, J.-No. G. 905, in welcher wir um eine Ermäßigung der fiskalischen Koks-kohlenpreise in Oberschlesien um diesen Betrag vorstellig wurden, ist leider erfolglos geblieben. Zwecks ausführlicher Klarstellung der einschlägigen Verhältnisse auf dem oberschlesischen Koks-kohlenmarkte gestatten wir uns, auch diese Eingabe als Anlage IV der vorliegenden Denkschrift ganz ergebnis beizufügen (s. Seite 73 ff.). Jedenfalls haben sich die Wettbewerbsverhältnisse der oberschlesischen Hochofenindustrie durch die unzureichende Herabsetzung der in den Jahren vorher erheblich stärker als in allen anderen Eisenrevieren erhöhten Koks-kohlenpreise ganz wesentlich verschlechtert und hat sich ihre Notlage dadurch beträchtlich verschärft.

Inzwischen ist das Mißverhältnis zwischen den Kokspreisen in Rheinland-Westfalen einerseits und denjenigen in Oberschlesien andererseits in zweifacher Hinsicht noch erheblich größer geworden: erstens, indem das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat vom 1. Oktober d. J. ab den Kokspreis, den es am 1. Januar 1909 bereits um 2 Mark für die Tonne ermäßigt hatte, noch um weitere 1,50 Mark herabgesetzt hat (für Koks-kohlen um 0,75 Mark pro Tonne), und indem es außerdem noch erhebliche Preisnachlässe für denjenigen Koks zugesagt hat, der für die Herstellung von Exporteisen gebraucht wird. Zweitens aber ist durch eine Vereinbarung, welche vor etwas über zwei Monaten zwischen dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat und einer Anzahl der bedeutendsten westdeutschen Hochofenwerke getroffen wurde, diesen westlichen Werken speziell für ihren Roheisenabsatz nach denjenigen deutschen Absatzgebieten, welche östlich und nördlich der Eisenbahnlinie:

Anlage IV

Emden—Leer—Oldenburg—Nienburg—Wunstorf  
—Hannover—Nordstemmen—Hildesheim—Goslar  
—Halberstadt (einschließlich der Linie Quedlin-  
burg—Thale)—Sandersleben—Eisleben—Halle—  
Leipzig—Gera—Greiz—Adorf

gelegen sind, eine bedeutende Kokspreis-  
Vergütung für die nach diesen Gebieten abzu-  
setzenden Roheisenmengen bewilligt worden. Wenn  
auch zugegeben werden muß, daß in der Haupt-  
sache durch diese Maßnahme der Wettbewerb des  
westdeutschen Roheisens gegen das Hochofen-  
werk Kraft in Kratzwiek unterstützt werden  
soll, so ist trotzdem leider die weitere Folge nicht  
aus der Welt zu schaffen, daß tatsächlich auch  
der Absatz Oberschlesiens mitbetroffen und auf das  
Schwerste geschädigt wird. Die Vergütung, welche  
das Rheinisch-Westfälische Kohlsyndikat auf die  
Tonne des in Frage stehenden Roheisens gewährt  
(eigentlich auf die Tonne Koks, aber es wird für jede  
Tonne Roheisen eine Tonne Koks gerechnet), schwankt  
je nach den verschiedenen Spezialgebieten des  
oben angegebenen Absatzgebietes zwischen 1 und 8 M  
und soll im Durchschnitt den Betrag von 4 M nicht  
überschreiten. Da sie sich auf insgesamt 250 000 t  
Roheisen bezieht, die in der Zeit vom 31. Juli 1909  
bis 31. Dezember 1910 abzusetzen sind, darf die  
Gesamt-Vergütung auf rund eine Million Mark be-  
ziffert werden. Wie sehr diese Subvention des Westens  
speziell Oberschlesien schädigen muß, er-  
hellte am besten daraus, daß für Provinz und König-  
reich Sachsen östlich der Elbe die Vergütung pro Tonne  
Qualitäts-Roheisen drei Mark und für **Brandenburg**  
und **Schlesien** sogar **sieben Mark** beträgt. Wenn schon im  
März dieses Jahres, als wir unsere vorher erwähnte  
Eingabe an den Herrn Handelsminister richteten,  
die Verhältnisse geradezu gebieterisch eine Herab-  
mäßigung des fiskalischen Kokskohlenpreises auch  
für Oberschlesien erheischten, so kann es keinem  
Zweifel unterliegen, daß bei den erheblichen Ver-  
schärfungen, welche durch die zwei letzter-  
wähnten Maßnahmen des Rheinisch-Westfälischen  
Kohlsyndikats zu Ungunsten Oberschlesiens gegen-  
über dem westdeutschen Wettbewerb eingetreten  
sind, **die von uns für Oberschlesien erbetene Kokskohlen-  
preis-Ermäßigung wohl kaum mehr wird verweigert  
werden können.**

#### Arbeiterlöhne und Kohlen- preise in Oberschlesien

Außer den Einstandspreisen für Erze und Koks  
sind für die Höhe der Produktionskosten einer Eisen-  
industrie noch von wesentlichem Einfluß die Höhe  
der Arbeiterlöhne und der Preis der zu  
Feuerungszwecken erforderlichen Kohlen.  
Die Vorzüge, die das ober-schlesische Revier in  
diesen beiden Produktionskosten-Faktoren früher  
besaß, sind im Laufe der Jahre nahezu  
völlig in Fortfall gekommen. Namentlich  
sind die von der ober-schlesischen Eisenindustrie  
gezahlten Arbeiterlöhne in den letzten beiden  
Jahrzehnten ganz außerordentlich ge-  
stiegen. Während die in den Eisenhütten be-  
schäftigten männlichen Arbeiter über 16 Jahre  
insgesamt (gelernte und ungelernete Arbeiter zu-  
sammen) im Jahre 1887 einen Jahresdurchschnitts-

#### Arbeiterlöhne in Oberschlesien

lohn von 661,24 M verdienten, betrug dieser Jahresdurchschnittslohn im Jahre 1908 1104,44 M. Hierbei ist noch zu berücksichtigen, daß die Eisenindustrie in Oberschlesien infolge des permanenten Arbeitermangels in diesem Revier laufend gezwungen ist, einen starken Prozentsatz von ausländischen Arbeitern zu beschäftigen, die in puncto Arbeitsintensität dem deutschen Arbeiter wesentlich nachstehen, und daß auch der Durchschnitt der einheimischen Eisenhütten-Arbeiter in Oberschlesien durchaus nicht dieselbe Leistungsfähigkeit besitzt, wie im Westen. Im großen und ganzen wird man daher sagen können, daß die heutigen Selbstkosten der oberschlesischen Eisenindustrie sowohl bezüglich der Arbeiterlöhne als auch bezüglich der Feuerungsmaterialien, auf die Tonne Fertigeisen berechnet, kaum niedriger sein dürften, als diejenigen in den westdeutschen Eisenrevieren.

**Schluß-Ergebnisse  
bezüglich  
der oberschlesischen  
Produktions-  
bedingungen**

**Roheisen-  
Selbstkosten der deutschen  
Eisen-Reviere**

Das Facit der vorstehenden Betrachtungen über die Ungunst der Produktionsbedingungen für die oberschlesische Eisenindustrie im Vergleich zu den anderen Revieren glauben wir am besten dadurch ziehen zu können, daß wir nachstehend die Roheisen-Selbstkosten für die einzelnen deutschen Eisen-Reviere angeben, wie solche für Oberschlesien durch unsere eigenen sorgfältigen und vorsichtigen Ermittlungen, und für die anderen Reviere durch Schätzungen seitens durchaus zuverlässiger und mit den dortigen Verhältnissen in jeder Beziehung vertrauter Sachverständiger festgestellt worden sind. Hiernach stellen sich zur Zeit die Selbstkosten für die Tonne ordinäres Roheisen (also abgesehen von Spezialsorten) im Durchschnitt auf

rund 52—55 M für Rheinland-Westfalen,  
„ 48—51 „ „ das Saar-Revier,  
„ 44—47 „ „ Lothringen und  
Luxemburg,

dagegen auf rund 58—63 M für Oberschlesien. Hierzu bemerken wir noch ausdrücklich, daß die betreffenden Sachverständigen nicht etwa besonders günstig arbeitende Werke für ihre Schätzung herangezogen haben, sondern daß sich die angegebenen Selbstkosten tatsächlich auf Durchschnittswerke beziehen. Für einige unter besonders günstigen Verhältnissen arbeitende Werke des Westens und namentlich des Südwestens wurden uns noch wesentlich niedrigere Selbstkosten angegeben. Auch haben wir das Peine-Ilseder Werk, als sozusagen hors de concours, unberücksichtigt gelassen.

**Ungunst der Absatz-  
bedingungen Ober-  
schlesiens**

Die Ungunst der Produktionsbedingungen für die oberschlesische Eisenindustrie wird fast noch übertroffen durch die Ungunst ihrer Absatzbedingungen. In dem äußersten Südostzipfel des Reiches zwischen den zollgeschützten Staaten Österreich-Ungarn und Rußland eingeklemt, von dem nächsten Seehafen an der Ostsee — Stettin — rund 500 km, von den Eingangspforten zum Weltmarkt, den deutschen Nordseehäfen, sogar 800 km und mehr entfernt, ohne wirklich leistungsfähige Wasserverbindungen nach den deutschen Absatzgebieten und nach dem Meer: hat das oberschlesische Eisenhütten-

## Absatz im Inlande

Schlesien und Posen

Mittel-, Nord- und Nord-  
ostdeutschland

Ostseegebiet

Revier weder ein ausreichendes und einigermaßen unbestrittenes Inlands-Absatzgebiet, noch ein wirtschaftlich erreichbares aufnahmefähiges und aufnahmewilliges Exportgebiet sich erwerben können.

Was zunächst das inländische Absatzgebiet anlangt, so sind die dem oberschlesischen Revier zunächst liegenden Bezirke Schlesien und Posen industriell relativ wenig entwickelt, so daß ihre Aufnahmefähigkeit für Eisen und Eisenerzeugnisse dem entsprechend gering ist. Zudem müssen die oberschlesischen Eisenerzeugnisse, um in die entfernteren Teile selbst dieser Gebiete zu gelangen, Hunderte von Kilometern lange Bahnwege zurücklegen, welcher Umstand dermaßen verteuernd wirkt, daß es den westdeutschen, ja selbst den südwestdeutschen Eisenrevieren möglich ist, unter Ausnutzung ihres großen Selbstkostenvorsprunges sowie der billigen Wasserfrachten dem oberschlesischen Revier den Absatz sogar in diesen seinen natürlichsten Absatzgebieten streitig zu machen. Je weiter die oberschlesischen Eisenerzeugnisse nach Mitteldeutschland sowie nach Nord- und Nordostdeutschland zu kommen sich bestreben, um so empfindlicher macht sich die verteuernde Wirkung der von ihnen zu tragenden hohen Eisenbahnfrachten und infolgedessen die Konkurrenz der anderen Reviere geltend. Nach den Ostseeplätzen und den angrenzenden Küstengebieten, die von den westdeutschen Revieren auf dem kombinierten Rhein- und Seewege erreicht werden können, stellt sich heute die Fracht ab diesen Revieren sogar absolut und zwar ganz erheblich billiger, als die Bahnfracht ab Oberschlesien dorthin. Beispielsweise betragen die Eisenbahnfrachten auf Grund der zur Zeit geltenden Seehafenortstarife für die unter die Position Eisen und Stahl des Spezialtarifs II fallenden Artikel sowie für einzelne Eisenwaren des Spezialtarifs I (Draht, Ketten, Schrauben etc.) ab Station Kattowitz für die Tonne nach Stettin 12,70, Elbing 13,70, Danzig 13,90, Königsberg 16,30 Mark; dagegen stellen sich die Wasserfrachten für die genannten Artikel frei ab Rheinschiff-Ruhrort-Hafen durchschnittlich für die Tonne nach Stettin auf 9,00, Elbing 10,00, Danzig 10,00, Königsberg 9,25 Mark. Da die rheinisch-westfälischen Werke in unmittelbarer oder doch größter Nähe des Hafens Ruhrort bzw. der Rheinstraße liegen, so kommen zu diesen Wasserfrachten nur unbedeutende Umschlagsgebühren und Vorfrachten hinzu. Der Frachtvorsprung der westdeutschen Eisenindustrie vor Oberschlesien kann sonach nach Stettin, Elbing, Danzig und den angrenzenden Gebieten mit durchschnittlich 3 Mark für die Tonne, nach Königsberg und den benachbarten Bezirken sogar mit rund 6 Mark für die Tonne angesetzt werden.

Hierbei ist für die in der vorliegenden Denkschrift behandelte Frage von Wichtigkeit, daß das geschilderte überaus ungünstige Frachtverhältnis zwischen Oberschlesien und Westdeutschland im Verkehr nach den Ostseegebieten keineswegs seit jeher bestand, sondern sich erst in den

letzten Jahrzehnten infolge der außerordentlichen Fortschritte auf dem Gebiete des Wassertransportwesens und der hierdurch eingetretenen Verbilligung der Wasserfrachten nach und nach herausgebildet hat. Beispielsweise sind in einem „Promemoria wegen Ermäßigung der Eisenbahnfrachten für Walzeisen, Eisenbleche etc. nach Breslau, Pommern, Mecklenburg und Berlin“, welches Promemoria der Oberschlesische Berg- und Hüttenmännische Verein der Königlichen Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau unterm 9. Januar 1879 eingereicht hatte, die Wasserfrachten von Rheinland-Westfalen nach Danzig, Elbing und Königsberg mit 1,80 — 2,40 M für 100 kg, und bei Verladungen sehr großer Mengen — von 10000 Zentnern und mehr — mit 1,60 M pro 100 kg angegeben. Die Frachtlage zwischen Oberschlesien und Westdeutschland hat sich also in den letzten Jahrzehnten um rund 50% zu Ungunsten der ober-schlesischen Eisenindustrie verschlechtert. Wie verheerend der Wettbewerb der westdeutschen Industrieregionen auf den Absatz der ober-schlesischen Industrie in den Ostseeküstengebieten gewirkt hat, und welche große Bedeutung dieser Absatz für Oberschlesien besitzt, haben wir in einem dem Bezirkseisenbahnrat zu Breslau unterbreiteten Antrage — eingereicht bei der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau am 28. August 1908 — ausführlich dargelegt, und wir gestatten uns, indem wir in Anlage III auch diesen Antrag der vorliegenden Denkschrift beifügen (s. S. 57 ff.), auf die darin enthaltenen Ausführungen ganz ergebenst Bezug zu nehmen.

Noch ungünstiger liegen die Verhältnisse für den ober-schlesischen Export.

Österreich-Ungarn und Rußland, die in unmittelbarer Nähe des ober-schlesischen Reviers liegen und eigentlich sein natürliches Absatzgebiet darstellen, haben sich durch hohe Eingangszölle gegen die Einfuhr deutscher Eisenerzeugnisse fast völlig verschlossen. Auch in dieser Beziehung ist die Situation der ober-schlesischen Eisenindustrie in den letzten Jahren ganz erheblich schlechter geworden, da Österreich-Ungarn sowohl als Rußland ihre Eingangszölle immer höher heraufgeschraubt und damit die Einfuhr aus Oberschlesien nach und nach immer mehr zurückgedrängt haben. In diesen Verhältnissen haben die von Deutschland mit Österreich-Ungarn und Rußland abgeschlossenen Handelsverträge nichts gebessert; im Gegenteil enthalten die am 1. März 1906 in Kraft getretenen neuen Handelsverträge, namentlich derjenige mit Österreich-Ungarn, noch erheblich höhere Zollsätze, als sie vordem in Kraft waren. Beispielsweise sind die Zölle für die für den ober-schlesischen Export hauptsächlich in Betracht kommenden Artikel im Verkehr nach Österreich-Ungarn pro Tonne wie folgt erhöht worden: für Eisen und Stahl in Stäben, geschmiedet, gewalzt oder gezogen, um 10 Kronen, für Bleche und Platten um 10—20 Kronen, für schmiedeeiserne Röhren um 23—170 Kronen, für Eisenbahnschienen um 10—22 Kronen, für Drahtstifte um 30 Kronen, für Nägel

### Anlage III

#### Absatz nach dem Ausland

Österreich-Ungarn,  
Rußland

Nachteilige Wirkungen  
der neuen Handels-  
verträge

um 50—70 Kronen für 1000 Kilo. Dazu kommt, daß in den letzten 20 Jahren sowohl in Österreich-Ungarn als vor allem auch in Rußland die heimische Eisen-Industrie ganz außerordentlich erstarkt ist. Das geht soweit, daß die kartellierte russische Eisenindustrie ernstlich daran denkt — und nach Lage der beiderseitigen Zoll-Verhältnisse sehr wohl auch daran denken kann —, unserer oberschlesischen Eisenindustrie in ihrem deutschen Absatzgebiet mit Erfolg Konkurrenz zu machen.

Im übrigen haben die neuen Handelsverträge durch ihre stark erhöhten Zollsätze für die Einfuhr landwirtschaftlicher Produkte nach Deutschland auf die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie im Auslande, und hier vor allem wiederum der oberschlesischen Eisenindustrie, auch insofern höchst ungünstig eingewirkt, als sie die Lebenshaltung der industriellen Arbeiter wesentlich verteuert und infolgedessen die von der Industrie zu zahlenden Arbeiterlöhne und damit ihre Selbstkosten ganz erheblich gesteigert haben.

Geographisch relativ günstig liegen für Oberschlesien ferner Rumänien und die unteren Donauländer; und tatsächlich hat auch nach diesen Gebieten Jahrzehnte hindurch und bis zur Gegenwart von Oberschlesien aus ein lebhafter Eisenexport stattgefunden. Leider sind im Laufe dieses Jahres von den ungarischen Staatsbahnen im Verkehre nach diesen Ländern Frachtverteuerungen in einer derartigen Höhe durchgeführt worden, daß die oberschlesische Eisenindustrie auf das Schwerste geschädigt und ihre Wettbewerbsfähigkeit in diesen Gebieten geradezu in Frage gestellt worden ist. Ob die von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Kattowitz in dankenswerter Weise unternommenen Versuche, diesen schweren Schlag wenigstens etwas zu mildern, Erfolg haben werden, steht dahin.

Der überseeische Export nach dem Weltmarkt kommt für Oberschlesien auf Grund der gegenwärtigen Tariflage überhaupt nicht in Betracht. Um nach Hamburg, als dem hierfür für Oberschlesien nächst gelegenen Nordseehafen, zu gelangen, müssen die oberschlesischen Fertigeisen-Erzeugnisse eine Fracht von ca. 14,50 M pro Tonne übernehmen, wenn sie nach außerdeutschen europäischen Ländern bestimmt sind, und von rund 10 M pro Tonne, wenn sie nach außer-europäischen Ländern gehen. Dagegen haben die rheinisch-westfälischen Werke bis zu dem für sie nächst gelegenen Hafenplatze Bremen nur eine Bahnfracht von ca. 4,20 M bzw. 3,00 M für die Tonne zu tragen, und den für den überseeischen Export außerordentlich günstigen Antwerpener Hafen erreichen sie auf der Rheinstrasse sogar mit einer Fracht ab Ruhrort von 1—1½ M pro Tonne Fertigeisen. Daß die oberschlesische Eisenindustrie bei einer derart enormen Fracht-Mehrbelastung von 7—10 M pro t — angesichts ihres außerdem noch hinzutretenden Mehr an Selbstkosten von gut 10 M für die Tonne — auf dem Weltmarkte nicht konkurrenzfähig sein kann, liegt auf der Hand.

Rumänien und untere  
Donauländer

Export nach dem Welt-  
markt

## Skandinavien

Die einzigen Gebiete, die für den seewärtigen Export für Oberschlesien zur Zeit in Frage kommen können, sind die skandinavischen Länder, und nach ihnen hat auch tatsächlich noch bis vor wenigen Jahren ein sehr erheblicher Versand an Fertigeisen ab Oberschlesien stattgefunden. Leider ist das oberschlesische Revier auch aus diesen Absatz-Gebieten zu einem großen Teil durch Rheinland-Westfalen verdrängt worden, und zwar infolge der am 1. Oktober 1903 stattgehabten Eröffnung der direkten Eisenbahn-Dampffähren-Verbindung Warnemünde — Gjedser. Während nämlich bis zu diesem Zeitpunkte Rheinland-Westfalen, beispielsweise bis Kopenhagen, eine Bahnfracht von 18,50 M für die Tonne Fertigeisen zu zahlen hatte, konnte Oberschlesien unter Benutzung des Seeweges ab Stettin schon mit einer Fracht von 17,50 M bei Dampferbeförderung und von 14,50 M bei Segler-Beförderung dorthin gelangen und infolgedessen gegen die rheinisch-westfälischen Werke — da für diese praktisch nur der Bahnweg in Betracht kommt — erfolgreich konkurrieren. Mit Eröffnung der neuen Dampffähre ermäßigte sich der von Rheinland-Westfalen zu tragende Frachtsatz in dieser Relation auf etwa 14,60 M für die Tonne, während Oberschlesien einen praktischen Vorteil von dem neuen direkten Bahnwege nicht hatte. Damit war das rheinisch-westfälische Revier in der Lage, seine Eisenerzeugnisse auf dem Bahnwege billiger nach Kopenhagen und in die anderen skandinavischen Hauptplätze zu bringen, als es Oberschlesien auf dem immerhin riskanten und zeitraubenden Seewege vermochte.

Unsere „Östliche Gruppe“ sowie auch die unmittelbar interessierten Werke haben damals kein Mittel unversucht gelassen, um den dem oberschlesischen Export aus dieser Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse gegenüber Rheinland-Westfalen drohenden schweren Schlag abzuwenden. Als einziger wirksamer Ausweg verblieb die entsprechende Ermäßigung der Bahnfrachten ab Oberschlesien nach Stettin, um die wir bei der preußischen Eisenbahnverwaltung wiederholt in dringlichen Eingaben vorstellig wurden. Unsere Bitte ging im speziellen dahin, daß diejenigen Ausnahmefrachtsätze, welche für die Seeausfuhr nach den außereuropäischen Ländern erstellt worden waren, auch für die oberschlesische Ausfuhr über die Ostseehäfen nach dem gesamten außerdeutschen — also auch europäischen — Auslande erstellt werden möchten. Wir wiesen hierbei darauf hin, daß dies für die oberschlesischen Transporte deswegen nur eine durchaus gerechte und billige Maßnahme sei, weil an derjenigen Unterstützung, welche die gesamte deutsche Eisenindustrie durch Gewährung der Ausnahmefrachtsätze für die außereuropäische Ausfuhr erhalten sollte, die oberschlesische Eisenindustrie infolge ihrer ungünstigen Lage zu den hierfür allein in Betracht kommenden Nordseehäfen absolut nicht partizipieren könne, sodaß diese Frachtsätze allein den west- und südwestdeutschen Revieren zu gute



**Schluß-Ergebnisse  
bezüglich der  
oberschlesischen Absatz-  
bedingungen**

Oberschlesien besitzt kein  
einziges unbestrittenes  
Inlands-Absatzgebiet

Die Preise für die ober-  
schlesische Eisen-Industrie  
werden durch die west-  
deutsche Eisen-Industrie  
diktiert

Der Absatz nach dem  
Auslande

kämen. Für Oberschlesien könne der analoge Vorteil nur dann erreicht werden, wenn ihm die in Frage stehenden Tarife nach seinen Häfen und nach dem für diese Häfen (vor allem Stettin) allein in Betracht kommenden europäischen Auslande gewährt würden. Leider verliefen alle unsere Bemühungen völlig ergebnislos und hat infolgedessen das oberschlesische Revier einen großen Teil seiner alten angestammten Exportbeziehungen nach Skandinavien verloren.

Die Betrachtungen über die Absatzbedingungen der oberschlesischen Eisenindustriellieferer, zusammengefaßt, die folgenden Ergebnisse. Während die rheinisch-westfälische Eisen-Industrie in unmittelbarer Nähe ihrer Werke ein großes, fast unbestrittenes und außerordentlich aufnahmefähiges Absatzgebiet hat, besitzt die oberschlesische Eisen-Industrie ein unbestrittenes Absatzgebiet überhaupt nicht, und muß sie sich den Absatz im Inlande auf der ganzen Linie im stetigen scharfen Kampfe gegen den Wettbewerb der deutschen und ausländischen Eisenreviere erzwingen. In diesem Kampfe sind die Kräfte aber höchst ungleich verteilt. Oberschlesien tritt in denselben ein belastet mit ungleich höheren Selbstkosten und mit übermäßig hohen Bahnfrachten, während die westdeutsche Eisen-Industrie einmal den gewaltigen Vorsprung ihrer billigen Selbstkosten sowie ihrer günstigen Verfrachtungsbedingungen ins Feld führen und zum anderen den gewichtigen Umstand ausnutzen kann, daß sie infolge der guten Erlöse, die sie in ihrem unbestrittenen Absatzgebiet erzielt, in den Stand gesetzt wird, ihre überschüssige Produktion nach den Konkurrenzgebieten zu sehr niedrigen Preisen abzusetzen. Für die oberschlesische Eisen-Industrie liegen die Verhältnisse heute tatsächlich so, daß die Preise in fast allen inländischen Absatzgebieten, die für sie in Frage kommen, selbst in der Provinz Schlesien, durch die westdeutsche Industrie allein diktiert werden, daß also auch hier die westdeutschen Verhältnisse mit den dortigen ungleich billigeren Selbstkosten und nicht zuletzt das Expansions-Bedürfnis der dortigen Industrie maßgebend sind. **Der oberschlesischen Eisen-Industrie bleibt unter den heutigen Verhältnissen nur noch die Losung „Friß Vogel oder stirb!“** — entweder sie übernimmt die von dem Westen gestellten Preise — was für weite Gebiete und in zahlreichen Fällen für Oberschlesien nichts mehr und nichts weniger bedeutet, als daß es zumeist nahezu auf jeden Gewinn Verzicht leisten muß und vielfach sogar nicht einmal die Selbstkosten durch die Erlöse decken kann —, oder sie muß der westdeutschen Industrie das Feld räumen.

Was den Absatz nach dem Auslande anlangt, für den die westdeutsche Eisen-Industrie in nächster Nachbarschaft so aufnahmefähige Gebiete wie Frankreich, Belgien und Holland hat, und für den

ihr nach den überseeischen Gebieten in der Rheinwasserstraße und dem Dortmund-Ems-Kanal billige und ausgezeichnete Wasserverbindungen mit der See zur Verfügung stehen, so kommt für die ober-schlesische Eisen-Industrie der überseeische Export nach dem Weltmarkte überhaupt nicht in Betracht, und hat sie diejenigen Exportgebiete, die für sie früher von großer Bedeutung waren — Rußland, Österreich-Ungarn, Rumänien, die unteren Donauländer und Skandinavien — infolge zolltarifarischer und eisenbahntarifarischer Maßnahmen in den letzten Jahren fast ganz oder doch größtenteils verloren. Damit mangelt es dem ober-schlesischen Eisenhütten-Revier an jeder Möglichkeit, für den Verlust seiner inländischen Absatzgebiete im Auslande Ersatz zu suchen, und ist seiner Eisenindustrie ferner die Möglichkeit genommen, in Zeiten eines Tiefstandes der Konjunktur im Inlande, wie gegenwärtig, ihre überschüssige Produktion nach dem Auslande abzusetzen.

**Statistische Daten zur  
Notlage der ober-schlesischen Eisenindustrie**

*Tabelle I—III*

**Rückgang des ober-schlesischen Inlands-Absatzes**

Wie sich die vorstehend geschilderten Verhältnisse in die Wirklichkeit umgesetzt haben, zeigen in erster Linie die dieser Denkschrift beigegebenen Tabellen I—III, die unter Zugrundelegung der von der amtlichen „Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen“ gegebenen Zahlen aufgestellt sind (s. Seite 29 bis 31).

Die Tabellen I und II, betreffend den ober-schlesischen Absatz nach dem Inland, erstrecken sich nur auf diejenigen Artikel, welche in der Warenrubrik 12 der vorgenannten Statistik zusammengefaßt sind. Es sind dies die folgenden:

Eisen und Stahl, auch verzinkt, verzinnt und verbleit, und zwar: Stab- und Form- (Fasson-) Eisen (Stahl) aller Art, als Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, I-, U-, Winkel-, Zaineisen resp. -Stahl; Hufstäbe, Platten und Bleche, auch verzinnt (Weißblech). Brücken- und andere Bauwerkteile aus gewalzten Platten, Stäben; Form- (Fasson-)Stücke, grobe; Roststäbe.

Von einer Ausdehnung der Tabellen auf Roh-eisen, Halbzeug und die oben nicht genannten Fertigeisenartikel ist deshalb Abstand genommen, weil Oberschlesien einmal den größten Teil des von ihm erblasenen Roheisens und den gesamten von ihm erzeugten Rohstahl selbst weiter verarbeitet und zum Verkauf fast ausschließlich nur Fertigeisen bringt (daneben kommen im wesentlichen nur noch einige nicht sehr beträchtliche Mengen von Gießerei- und Martinroheisen sowie Ferromangan zum Absatz), und weil ferner das von dem ober-schlesischen Revier zum Versand gebrachte Fertigeisen tatsächlich vorwiegend aus Walzeisen, Blechen etc. besteht, sodaß das Schicksal der ober-schlesischen Eisenindustrie sich am deutlichsten in derjenigen Entwicklung widerspiegelt, die der Absatz speziell der Artikel Walzeisen und Bleche etc., wie sie in der zitierten Warenrubrik 12 zusammengefaßt sind, genommen hat.

Als ober-schlesischer Versand ist derjenige Versand angenommen, welcher in der Statistik der

Oberschlesiens Gesamt-  
Versand nach dem Inland

Güterbewegung als Versand des Verkehrsbezirks 13 (Regierungsbezirk Oppeln) nachgewiesen ist.

Die Tabelle I unterrichtet über die Entwicklung des ober-schlesischen Gesamt-Versandes von Walzeisen und Blechen etc. in der Zeit von 1887 bis 1907 nach dem Inlande, verglichen mit dem Gesamtversand der vier übrigen großen deutschen Eisenreviere. Sie bringt den sehr bedeutenden Unterschied in der Entwicklung des ober-schlesischen Reviers gegenüber der der anderen Reviere deutlich zum Ausdruck. Während der Versand der west- und südwestdeutschen Reviere von 1887 bis 1907 um 373,25 % oder, nach der Rentenformel berechnet, jährlich um 8,1 % zugenommen hat, beträgt die Zunahme des ober-schlesischen Versandes von 1887 bis 1907 nur 179,03 % bzw. jährlich 5,2 %. Während ferner der Anteil der west- und südwestdeutschen Reviere an dem Gesamt-Versande der fünf Haupteisenreviere Deutschlands von 77,33 % im Jahre 1887 auf 85,26 % im Jahre 1907 gestiegen ist, fiel der Anteil Oberschlesiens in dem gleichen Zeitraum von **22,67 auf 14,74 %**.

Der Versand Ober-  
schlesiens nach seinen  
wichtigsten inländischen  
Absatzrevieren im  
einzelnen

Noch beweiskräftiger für die Notlage, in welcher die ober-schlesische Eisenindustrie durch die übermächtige Konkurrenz der west- und südwestdeutschen Eisenindustrie geraten ist, ist die Tabelle II, die den gesamten Empfang der für Oberschlesien wichtigsten inländischen Absatzgebiete an Walzeisen etc. in den Jahren 1887 bis 1907, sowie den Anteil des ober-schlesischen Reviers an diesem Gesamttempfang veranschaulicht. Die für die vorliegende Frage wichtigsten Resultate dieser Tabelle sind die folgenden:

Der prozentuale Anteil Oberschlesiens an dem Gesamttempfang (per Hauptbahn) von Walzeisen etc. betrug

	1887	1907
für Ost- und Westpreußen mit Ausschluß der Häfen . . . . .	58,39 %	33,49 %
„ die ost- und westpreußischen Häfen . . . . .	86,60 %	56,57 %
„ Pommern mit Ausschluß der Häfen . . . . .	31,58 %	23,91 %
„ die pommerschen Häfen . . . . .	75,71 %	54,32 %
„ Posen . . . . .	73,21 %	61,81 %
„ die Stadt Berlin . . . . .	20,95 %	13,18 %
„ Brandenburg . . . . .	35,01 %	19,77 %
„ das Königreich Sachsen . . . . .	30,86 %	19,51 %

Für den Empfang der Ostseehäfen und der angrenzenden Küstengebiete kommt natürlich neben dem Bahnempfang in hohem, teilweise sogar überwiegendem Maße noch der seewärtige Empfang aus den westdeutschen Revieren, England, Schweden etc., in Betracht. Zieht man den seewärtigen Empfang für diese Gebiete mit in Rechnung, so stellt sich einmal der Anteil Oberschlesiens an der Versorgung des dortigen Bedarfes in der ganzen Vergleichsperiode durchweg wesentlich niedriger, als die oben angegebenen

Zahlen zeigen, und stellt sich ferner auch die Entwicklung des Anteils der oberschlesischen Industrie an der Versorgung dieser Gebiete von 1887 bis 1907 weit ungünstiger. Wir beziehen uns in dieser Beziehung auf die bereits erwähnte, der vorliegenden Denkschrift als Anlage III beigegebene Eingabe unserer Gruppe an den Bezirkseisenbahnrat Breslau vom 28. August 1908.

Die starken Schwankungen zwischen den Zahlen der einzelnen Jahre zeigen deutlich, wie heftig der Kampf zwischen dem oberschlesischen Revier und den westdeutschen Revieren um den Absatz sich gestaltet hat, und wie Oberschlesien immer wieder von neuem versucht hat, den ihm verloren gegangenen Besitzstand zurückzuerobern. Nicht minder deutlich zeigen die Tabellen, und namentlich die oben wiedergegebenen Schlußzahlen, daß bis jetzt Oberschlesien in diesem Kampfe denkbar schlecht abgeschnitten hat.

Daß die oberschlesische Eisenindustrie selbst in Schlesien, ihrem doch sicher natürlichen Absatzgebiet, durch die Konkurrenz auf das Härteste und in stark wachsendem Maße bedrängt wird, zeigen die nachstehenden Zahlen, die ebenfalls der „Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen“ entnommen sind.

Von Eisenerzeugnissen, nicht aus Schlesien (Verkehrsbezirke 13, 14 und 15) eingegangen, empfangen:

	die Stadt Breslau		die Regierungsbezirke Breslau (exclusive Stadt) und Liegnitz	
	1887	1907	1887	1907
	t	t	t	t
Stab- u. Fasson-Eisen	4 246	8 314	6 963	25 492
Eisenbahn-Oberbaumaterialien, Schienen, Schwellen etc.	1 182	10 788	7 978	11 261
Röhren . . . . .	386	1 403	378	3 537
Draht . . . . .	181	473	486	2 062
Andere Eisenwaren .	4 855	30 596	9 517	51 780
zusammen	10 850	51 574	25 322	94 132

Ganz besonders augenfällig kommt die Notlage des oberschlesischen Reviers in der in Tabelle III gegebenen Darstellung seiner Ausfuhr von Fertig-eisen aller Art (Rubriken 12—19a der Statistik der Güterbewegung) zum Ausdruck. Während die Eisenausfuhr Oberschlesiens, soweit sie durch die Eisenbahnstatistik erfaßt wird, im Jahre 1887 noch 9,73 % seines gesamten Hauptbahnabsatzes betrug und sich in 1894 bzw. 1895 auf 27,80 bzw. 27,99 % gesteigert hatte, betrug sie in 1907 nur noch 6,28 %.

Schließlich drückt sich die höchst unbefriedigende Situation der oberschlesischen Eisenindustrie auch darin aus, daß, wie die Tabelle IV (auf S. 31) zeigt, die oberschlesische Roheisenerzeugung in ihrer Entwicklung hinter diejenigen, die die Gesamt-Roheisenerzeugung in Deutschland genommen hat, ganz wesentlich zurückgeblieben ist. Während die Gesamt-Roheisenerzeugung in Deutsch-

Verdrängung der oberschlesischen Erzeugnisse selbst in Schlesien

**Rückgang der oberschlesischen Ausfuhr**

**Die Roheisenerzeugung Oberschlesiens**

Tabelle IV

**Die Steigerung der  
Roheisen-Produktion  
Oberschlesiens kein Beweis  
gegen die Notlage seiner  
Eisenindustrie**

**Sonstige Symptome der  
Notlage Oberschlesiens**

**In Oberschlesien kein  
neues Eisenwerk  
entstanden**

**Wohl aber Betriebs - Ein-  
stellungen erfolgt**

**Die Erlöse der  
oberschlesischen Eisen-  
industrie unter den Selbst-  
kosten**

land und Luxemburg von 1887 bis 1907 um 233,87 % oder, nach der Rentenformel berechnet, um jährlich 6,2 % zugenommen hat, betrug die gleiche Zunahme für das oberschlesische Revier nur 138,98 % bzw. jährlich 4,4 %. Der Anteil unseres Reviers an der deutschen Gesamtroheisen-erzeugung betrug im Jahre 1887 noch 10,1 %, im Jahre 1907 dagegen nur noch 7,2 %.

Der von uns behaupteten Notlage der oberschlesischen Eisenindustrie widerspricht es selbstverständlich nicht im mindesten, daß, wie die letzt-erwähnte Tabelle zeigt, die oberschlesische Roh-eisenindustrie in den letzten 20 Jahren ihre Pro-duktion nicht unerheblich gesteigert hat. Diese Steigerung wurde, zumal in den letzten Jahren, keineswegs vorgenommen, weil die oberschlesische Eisenindustrie etwa prosperierte, sondern sie mußte erfolgen, um die im Interesse der Selbst-kosten - Verbilligung getroffenen durchaus notwendigen Betriebsver-besserungen auch nur einigermaßen ausnutzen zu können und bezahlt zu machen. **Bezeichnend für die ungesunde Situation der oberschlesischen Eisenindustrie ist dagegen die Tat-sache, daß, während in Rheinland-Westfalen und namentlich in Südwestdeutschland in den letzten Jahren zahlreiche neue gewal-tige Eisenhüttenwerke entstanden sind, in Oberschlesien in den letzten 30 Jahren kein einziges neues Eisenhüttenwerk errichtet worden ist.** Wohl aber ist der Betrieb für folgende Eisenhüttenwerke Ober-schlesiens eingestellt worden: das Hochofen- und Walzwerk Redenhütte in Zabrze, das Walzwerk Antonienhütte, das Tarnowitzer Hochofen-werk und erst noch vor wenigen Jahren der der Königlichen Hütte zu Gleiwitz gehörige Hochofen. Und **noch mehr bezeichnend für die Lage der oberschlesischen Eisenindustrie ist die fernere Tatsache, daß, abgesehen von vortüber-gehenden kurzen Hausseperioden, die von den oberschlesischen Werken erzielten Durchschnittserlöse grossenteils kaum die Selbstkosten deckten und nur zu häufig sogar erheblich darunter blieben.** Daß die Erwerbsgesellschaften, die in Oberschlesien Eisen-industrie betreiben, trotzdem noch existieren und sogar im Durchschnitt der Jahre Dividenden aus-schütten konnten, liegt in der Hauptsache daran, daß zum Teil diese Gesellschaften, wie bereits er-wähnt, im Besitze großer Kohlenbergwerke sind, aus deren Überschüssen sie die Unter-Erträge in ihren Eisenbetrieben bis jetzt noch decken konnten, und daß zum anderen Teil sie Spezialartikel an-fertigen, an denen bis jetzt noch etwas verdient wurde. Selbstverständlich haben solche Ausgleichs-Gewinne ihre Grenzen, und es ist ganz ausge-schlossen, daß selbst die bestfundierten Eisenhütten-werke eine so schwere Kalamität, wie sie auf dem oberschlesischen Eisenmarkte — und das namentlich seit etwa zwei Jahren — besteht, noch lange er-tragen können. **Wie buchmäßig nachzuweisen ist, stehen die heute in Oberschlesien erzielten Erlöse für Roheisen um ca. 5—8 Mark für die Tonne, für**

Stabeisen und Blech um ca. 15—20 Mark, teilweise sogar bis 25 Mark, unter den tatsächlichen Selbstkosten.

**Ohne staatsseitige Hilfe ist Besserung nicht zu erwarten**

Wenn es nach der vorstehend geschilderten Gesamtlage der oberschlesischen Eisenindustrie als unbestreitbar gelten darf, daß zur Zeit diese Lage denkbar schwierig und ungünstig ist, so folgt leider noch weiter daraus, dass eine Besserung derselben, wenn nicht mit aller Energie von anderer Seite Hilfe geschaffen wird, nicht zu erwarten ist. Eine Besserung von innen heraus ist umso weniger zu erwarten, als speziell in den letzten Jahren eine ganze Reihe von wichtigen handels- und verkehrspolitischen sowie insbesondere auch eisenbahntarifarisches Maßnahmen getroffen worden ist, deren für Oberschlesiens Eisenindustrie schädliche Folgen sich in Zukunft noch weit bemerkbarer machen werden, als das bis jetzt der Fall war, sodass also in dieser Hinsicht eher eine weitere Verschlechterung als eine Besserung der Lage der oberschlesischen Eisenindustrie zu befürchten ist. Die Notlage dieser Industrie ist eben nicht etwa ein Ausdruck vorübergehender schlechter Konjunkturverhältnisse, die durch spätere günstige Konjunkturen wieder ausgeglichen werden können; vielmehr hat es für die genannte Industrie wirklich gute Jahre in den letzten Zeitläuften überhaupt nicht mehr gegeben, da für sie nicht fette mit mageren Jahren, sondern fast stets nur magere mit sehr mageren Jahren abgewechselt haben. **Der heutige schwere Notstand der oberschlesischen Eisenindustrie ist der elementare Ausbruch einer schon seit Jahren vorhandenen bis ans Mark gehenden schweren Erkrankung des ganzen Industrie-Körpers.** Abhilfe kann daher dieser Industrie nur werden, wenn man die Ursachen ihrer Erkrankung beseitigt. Die vorstehend gegebene Darlegung dieser Ursachen hat aber unzweifelhaft gezeigt, daß aus eigenen Kräften die oberschlesische Eisenindustrie ihre Gesundung nicht bewirken kann. **Hier kann nur der Staat helfen, oder aber — ein großer Teil der oberschlesischen Eisenindustrie geht zu Grunde.**

## II. Die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer staatlichen Hilfsaktion zu Gunsten der oberschlesischen Eisenindustrie.

Man könnte die Frage aufwerfen, ob es nach Lage der Verhältnisse überhaupt gerechtfertigt und zweckmäßig ist, eine unter derart ungünstigen Bedingungen arbeitende Industrie, wie die oberschlesische Eisenindustrie, zu erhalten und zu ihrer Erhaltung umfangreiche staatliche Maßnahmen ins Werk zu setzen. Diese Frage muß aus folgenden national-wirtschaftlichen und politischen Erwägungen sowie aus Billigkeits- und Gerechtigkeitsgründen unbedingt bejaht werden.

1. Wenn auch ganz unzweifelhaft die Notlage der oberschlesischen Eisenindustrie zu einem Teil auf der natürlichen Ungunst ihrer Produktions- und Absatz-Bedingungen beruht, die deshalb durch

**Die Notlage Oberschlesiens ist zum Teil auf staatliche Maßnahmen bezw. Unterlassungen zurückzuführen**

Staatshilfe nicht beseitigt, sondern höchstens gemildert werden kann, so lässt sich doch auch ebensowenig verkennen, daß zu einem anderen und sehr erheblichen Teile die Notlage eine Folge rein wirtschaftlicher Maßnahmen bzw. Unterlassungen ist, die keineswegs einer naturgemäßen Notwendigkeit entsprangen und auf die in vielen Fällen der Staat zu Gunsten der oberschlesischen Industrie hätte einwirken können. Auch ist es jetzt noch sehr wohl möglich, durch staatliche Maßnahmen — die wir weiter unten im einzelnen darlegen werden — die oberschlesische Eisenindustrie existenzfähig zu erhalten: und zwar durch Maßnahmen, die letzten Endes dem Staate nicht nur keine Opfer auferlegen, sondern ihm sogar noch einen finanziellen Nutzen bringen werden.

**Der Staat hat anderen  
Industrievierern ebenfalls  
geholfen**

2. Unser Ansinnen an den Staat, zu Gunsten der notleidenden oberschlesischen Eisenindustrie mit staatlichen Maßnahmen einzugreifen, ist keineswegs ein wirtschaftspolitisches Novum. Auch wenn man von der gesamten staatlichen Wirtschaftspolitik, wie sie schon seit langen Jahren ausschließlich zu Gunsten der früher notleidend gewesenen deutschen Landwirtschaft — und zwar mit Zustimmung und Beihilfe der oberschlesischen Montanindustrie — betrieben wird, ganz absehen will: darf doch wohl, als auf besonders nahe liegende Beispiele, auf die Montan-Industrien im Siegerlande sowie in den Dill- und Lahngewässern, ferner im Osnabrückischen sowie im Harz hingewiesen werden, da zu Gunsten dieser Industrien der Staat ebenso dankenswerte wie wirksame Maßnahmen bereits getroffen hat. Es darf daher schon aus Billigkeitsgründen erwartet werden, daß sich der Staat der analogen Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer von ihm für die oberschlesische Eisenindustrie vorzunehmenden Hilfsaktion nicht entziehen wird. Die Unterstützung dieser Industrie liegt zudem schon um deswillen innerhalb des Rahmens der auch bisher schon vom Staate verfolgten Wirtschafts-Politik, weil es sich um eine große Industrie im deutschen Osten handelt und weil, nachdem man so zahlreiche vergebliche Versuche gemacht hat, künstlich im Osten neue Industrien zu schaffen, es doch nur selbstverständlich ist, daß man eine bereits bestehende, schon von Friedrich dem Großen gegründete und Jahrzehnte lang in hoher Blüte gewesene Industrie nicht zu Grunde gehen lassen kann.

**Notwendigkeit der Staats-  
hilfe mit Rücksicht auf die  
Arbeiter-  
bevölkerung**

3. Die Erhaltung der oberschlesischen Eisenindustrie ist in erster Linie notwendig mit Rücksicht auf die von ihr beschäftigte, rund 40 000 Köpfe zählende Arbeiterschaft, die anderweit eine gleich lohnende regelmäßige und geeignete Beschäftigung großenteils nicht finden würde, sowie im Hinblick auf die von diesen Arbeitern ernährten Familienangehörigen, die, niedrig gerechnet, auf 120 000 Köpfe beziffert werden können.

**Rückwirkung jeder  
Schädigung der Eisen-  
industrie Oberschlesiens  
auf seinen Kohlen-  
bergbau**

4. Jede Verkümmern der ober-schlesischen Eisenindustrie würde auch den **ober-schlesischen Kohlenbergbau**, dessen wichtigster Abnehmer die Eisenindustrie ist, und damit das gesamte Industrie- und Wirtschaftsleben Oberschlesiens auf das Schärfste in Mitleiden-schaft ziehen. Denn um die Bedeutung der Eisenindustrie Oberschlesiens für seine Montanindustrie sowie für die Beschäftigung und Lohnung seiner Bevölkerung richtig einzuschätzen, muß man sich vor Augen halten, daß eine ihrer wesentlichsten Aufgaben darin besteht, einen großen Teil der in Oberschlesien geförderten Kohlen angemessen zu verwerten. Es geschieht das, indem diese Kohlen gewissermaßen in der Form von Eisen und Eisenfabrikaten abgesetzt werden. Mehr als  $\frac{1}{8}$  des gesamten Absatzes der Kohlenindustrie Oberschlesiens wird gegenwärtig allein von seiner Eisenindustrie aufgenommen! Hierbei ist noch besonders zu berücksichtigen, daß vielfach die von den Eisenhütten zu Feuerungszwecken bezogenen Kohlensortimente zu anderen Zwecken kaum verwendet werden können und daher — weil andere deutsche Industrie-reviere nicht in der Nähe liegen und die in Frage stehenden Sortimente hohe Transportkosten nicht vertragen — bei einem Niedergange unserer Eisenindustrie großenteils überhaupt nicht abzusetzen wären. Und mit dem Absatz der nicht als Koks in der Eisenindustrie zur Verwendung gelangenden Koks-kohlen würde es sich ebenso verhalten.

**Bedeutung der Eisen-  
industrie Oberschlesiens  
für seine Gemeinden**

5. Von einem Niedergange der ober-schlesischen Eisenindustrie mit am schwersten betroffen würden diejenigen **ober-schlesischen Gemeinden**, in deren Gemarkungen sich Eisenhütten befinden. Sie würden mit diesen Unternehmungen ihre besten Steuerzahler und mit den von ihnen beschäftigten Arbeitern einen großen, teilweise den größten, Teil ihrer Bürgerschaft verlieren, und zudem grade denjenigen Teil, dessen Lebensbedürfnisse den übrigen nicht industriell tätigen Bürgern vor allem Beschäftigung und Unterhalt geben. Für zahlreiche ober-schlesische Gemeinden (u. a. Hohenlinde, Bobrek, Laband) — und das nicht nur für Landgemeinden, sondern auch für große, volkreiche Städte, wie beispielsweise Königshütte, Gleiwitz — würde die Einstellung der in ihren Gemarkungen liegenden Eisenhütten mehr oder weniger den Ruin herbeiführen.

**Die ober-schlesische Eisen-  
industrie ein gewichtiger  
Faktor für die Erhaltung  
und Förderung des  
Deutschtums in  
Oberschlesien**

6. Auch aus gewichtigen nationalen und politischen Gründen muß der ober-schlesischen Eisenindustrie staatlicherseits geholfen werden. Denn sie ist vom Kopf bis zu den Gliedern eine rein deutsche Industrie; sie **bildet** — als hervorragender Bestandteil der gesamten ober-schlesischen Montan-Industrie — das stärkste Bollwerk und die wirksamste Unterstützung des Deutsch-tums in einem Gebiete, welches zur Zeit und bis auf weiteres als das wichtigste Kampfgebiet des Deutsch-tums gegen das Großpolentum gelten muß.

**Notwendigkeit der Staats-  
hilfe mit Rücksicht auf  
das in der ober-schlesischen  
Eisenindustrie investierte  
bedeutende Kapital**

7. Schließlich darf nicht übersehen werden, daß in der ober-schlesischen Eisenindustrie ein sehr bedeutendes und auch in zahlreichen kleinen Händen befindliches Kapital, das auf rund 200 Millionen Mark beziffert werden

kann, investiert ist, und dass dieses Kapital, wenn die Staatshilfe ausbliebe, größtenteils verloren gehen würde — zum Schaden vor allem auch des deutschen Nationalvermögens.

### III. Auf welchem Wege kann der ober Schlesischen Eisenindustrie geholfen werden?

Wie schon erwähnt wurde, ist eine Abhilfe aus eigenen Kräften nicht möglich. Was von den ober Schlesischen Werken durch Betriebsverbesserungen etc. zum Zwecke der Selbstkosten-Verbilligung getan werden konnte, ist bereits geschehen. Ebenso haben es die ober Schlesische Industrie und die wirtschaftlichen Vereine, die ihre Interessen vertreten, an Bemühungen und auch an bedeutenden finanziellen Aufwendungen nicht fehlen lassen, um die Verfrachtungsbedingungen des ober Schlesischen Reviers nach Möglichkeit zu verbessern. Es sei namentlich in dieser Beziehung an die großen Summen erinnert, die Oberschlesien für die Verbesserung der Oder-Wasserstraße aus eigenen Mitteln aufgebracht und der Staatsregierung zur Verfügung gestellt hat. Eine durchgreifende Abhilfe kann somit nur durch umfassende Staatsmaßnahmen erfolgen, um die wir hiermit das Hohe Staatsministerium aus allen eingehend dargelegten Gründen auf das Allerdringlichste bitten.

Welche staatlichen Maßnahmen in Frage kommen, erlauben wir uns nachstehend ganz ergebenst anzuführen. Mit Rücksicht auf den von uns zum Schlusse gestellten Antrag, die Verhältnisse der ober Schlesischen Eisenindustrie und die zu ihrer Erhaltung notwendigen Staatsmaßnahmen in einer staatlicherseits einzuberufenden Konferenz zu untersuchen und festzustellen, sehen wir von einer speziellen Begründung der einzelnen Anträge hier ab — die generelle Begründung derselben ist in den bisherigen Ausführungen gegeben —, und behalten wir uns vor, alle weiteren Aufklärungen und Begründungen in der in Frage stehenden Konferenz schriftlich oder mündlich vorzutragen.

Entsprechend den Ursachen für die Notlage der ober Schlesischen Eisenindustrie wird die staatliche Hilfsaktion in erster Linie Maßnahmen nach folgenden zwei Richtungen zu treffen haben:

I. Maßnahmen zur Verbilligung der Selbstkosten, und

II. Maßnahmen zur Erleichterung und Verbilligung des Absatzes.

#### I. Maßnahmen zur Verbilligung der Selbstkosten.

Hierfür kommen die folgenden in Betracht:

1. betreffend die Verbilligung des Schmelzmaterials:

- a) die Erstellung von Eisenerz-Ausnahmefrachtsätzen ab den Ostseeküstenhäfen nach den ober Schlesischen Hochofenstationen auf der Basis von 1 Pfg. pro tkm plus 6 Pfg. Abfertigungsgebühr pro 100 kg.;

#### **Maßnahmen zur Verbilligung der Selbstkosten**

#### **Verbilligung der Schmelzmaterial-Bezüge**

- b) die Erstellung möglichst niedriger Erzfrachtsätze auch für den innerdeutschen Verkehr nach Oberschlesien — etwa auf der den Lahn-, Dill- und Siegrevieren gewährten Frachtbasis von 1,25 Pfg. pro tkm plus 6 Pfg. Abfertigungsgebühr pro 100 kg —, um einen Mehrbezug deutscher Erze aus entfernter gelegenen deutschen Bezirken, wie Thüringen, Bayern pp., zu ermöglichen;
- c) die Erstellung derselben Frachtsätze, wie unter b, für andere Eisenrohmaterialien, wie Schlacken, Abbrände u. dergl.;
- d) die Erstellung möglichst niedriger Ausnahmefrachtsätze für diejenigen Alteisensendungen, welche zur Verhüttung in der oberschlesischen Eisenindustrie bestimmt sind;

(Daß für Alteisen — das für den Martinbetrieb wichtigste Rohmaterial, das seit Jahren allseitig, und namentlich auch von dem Auslande, stark begehrt ist — der Frachtsatz beispielsweise ab Stettin (Vulkan-Bredow) nach Königshütte 12,80 Mark für die Tonne beträgt, während oberschlesisches Fertigeisen zu Schiffsbauzwecken nach dort zu 6,90 Mark und Eisenerz von Stettin nach Königshütte zu 7,10 Mark für die Tonne gefahren werden kann, illustriert wohl denkbar überzeugend die Unhaltbarkeit der gegenwärtigen Alteisen-Frachtsätze.)

- e) eine möglichst weitgehende Ermäßigung der zur Zeit sehr hohen Frachtsätze für die Eisenerztransporte auf der oberschlesischen Schmalspurbahn.

## 2. betreffend die Verbilligung des Kokes:

die Herabsetzung des gegenwärtigen fiskalischen Koks-kohlenpreises um mindestens 1,00 Mark für die Tonne gemäß unserem als Anlage IV beigefügten Antrage vom 30. März 1909.

(Diese Herabsetzung ist um so mehr geboten, als für Flammkohlen seitens der Oberschlesischen Kohlenkonvention, die zu rund 80 % der beteiligten Kohlenförderung aus privaten Grubenbesitzern besteht, schon ab 1. April d. J. der oberschlesischen Eisenhüttenindustrie, mit Rücksicht auf ihre Notlage, eine Herabmäßigung der für ihren Kohlenbedarf geltenden Mindestpreise um eine Mark für die Tonne bewilligt worden ist.)

## 3. betreffend die Verbilligung des Roheisen- und Halbzeug-Bezuges:

die möglichst weitgehende Herabsetzung der gegenwärtig sehr hohen Frachtsätze für die Roheisen- und Halbzeugbezüge innerhalb des oberschlesischen Industriebezirks, und zwar sowohl auf der Hauptbahn als auch auf der oberschlesischen Schmalspurbahn.

## 4. betreffend die Verbilligung der von den Eisenhütten zu Feuerungszwecken gebrauchten Kohlen:

die möglichst weitgehende Herabsetzung der Frachtsätze für die Kohlenbezüge

### Verbilligung des Kokes

### Verbilligung der Roheisen- und Halbzeug-Bezüge

### Verbilligung der Kohlenbezüge

innerhalb des oberschlesischen Industriereviere und zwar sowohl auf der Hauptbahn als auch (vor allem) auf der oberschlesischen Schmalspurbahn: vergl. hierzu den (-)Zusatz auf Seite 23 zu Punkt 2.

**Maßnahmen zur Erleichterung und Verbilligung des Absatzes**

**II. Maßnahmen zur Erleichterung und Verbilligung des Absatzes.**

**Für den Absatz im Inlande**

**A. Im Inlande:**

1. die Herabmäßigung der ab Oberschlesien im innerdeutschen Verkehr geltenden Frachtsätze für Fertigeisen in einem derartigen Umfange, daß Oberschlesien in die Lage versetzt wird, die von ihm erlittenen Einbußen in der Versorgung der östlichen Verkehrsbezirke Deutschlands wieder einzuholen. Es werden hierbei die Frachtsätze insbesondere in den folgenden Relationen, und zwar in verschiedenem Grade, zu ermäßigen sein:

- a) nach dem gesamten Ostseeküstengebiet und namentlich nach den Ostseeplätzen loco,
- b) nach den übrigen Konsumplätzen der Provinzen Ostpreußen, Westpreußen, Pommern sowie der Großherzogtümer Mecklenburg,
- c) nach den Provinzen Posen und Brandenburg,
- d) nach Berlin und Vororten,
- e) nach den Regierungsbezirken Breslau und Liegnitz,
- f) nach den Oderumschlagsplätzen Cosel, Oppeln und Breslau, und zwar in ganz besonders weitgehendem Maße — mindestens auf die Basis der Sätze des Rohstofftarifs —, um damit gleichzeitig eine Verbilligung der Frachten für die nach dem Auslande bestimmten, die Oder-Wasserstraße benutzenden Sendungen zu erzielen,
- g) nach dem Königreich Sachsen;

2. die Ermäßigung der Frachten für Fertigeisen ab Oberschlesien nach einigen Gebieten von Mittel- und Süddeutschland, namentlich nach der Provinz Sachsen, den thüringischen Staaten, dem Herzogtum Anhalt, nach Oberbayern, der Pfalz und Württemberg, um die Absatzmöglichkeit für die oberschlesische Eisenindustrie zu erweitern, — wie das in analoger Weise, schon vor langen Jahren, der westdeutschen Industrie nach wichtigen Konsumplätzen des Ostens gewährt worden ist;

3. die Erstellung solcher Ausnahmefrachtsätze für Roheisen, und namentlich für Gießerei- und Martin-Roheisen, nach innerdeutschen Stationen, welche eine weitere Ausdehnung des oberschlesischen Roheisenabsatzes gestatten oder doch zum mindesten die Beibehaltung des in den letzten Jahren mühsamerworbenen Roheisen-Absatzes ermöglichen: vergl. hierzu das, was oben (auf S. 7 und 8 von (S. 7) Zeile 9 von unten ab) über die Unterstützung des westdeutschen Roheisen-Absatzes nach Mittel- und Ostdeutschland durch das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat ausgeführt ist.

**Für den Absatz nach dem Auslande**

**B. Nach dem Auslande:**

Um es zu ermöglichen, daß die oberschlesische Eisenindustrie ihren Eisenabsatz nach dem Aus-

lande auf eine derartige Höhe bringen kann, wie das für die gesunde Entwicklung eines jeden Eisenhüttenreviers, namentlich auch in Zeiten einer ungünstigen Lage des einheimischen Marktes, unbedingt erforderlich ist, würden namentlich die folgenden Maßnahmen in Betracht kommen:

1. die Erstellung ganz außerordentlich niedriger Frachtsätze für Fertigeisen ab Oberschlesien nach den Nordseehäfen, da nur über diese Häfen eine deutsche Eisenausfuhr nach dem allein konsumkräftigen außereuropäischen Auslande sowie nach England möglich ist;

2. die Erstellung möglichst niedriger Ausnahmefrachtsätze für Fertigeisen zum Export, und zwar auch zum Export nach dem europäischen Auslande, nach den deutschen Ostseehäfen auf der Basis derjenigen Einheitssätze, welche jetzt für die Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern gewährt werden;

3. die Erstellung möglichst niedriger Frachtsätze für Fertigeisen nach dem Donau-Umschlag bei Wien sowie den sonstigen in Betracht kommenden Donau-Umschlagsplätzen;

4. die Erstellung möglichst niedriger Ausnahmefrachtsätze für Fertigeisen, mindestens auf der Basis der Sätze des Rohstofftarifs, nach allen schlesisch-österreichischen Übergangsstationen;

5. die Auswirkung möglichst niedriger Zollsätze für Eisen und Eisenerzeugnisse, namentlich im Verkehr nach Österreich-Ungarn und nach Rußland, beim Abschluß der neuen Handelsverträge mit diesen Staaten.

#### **Sonstige staatliche Maßnahmen**

#### **Sicherung des Erzbezuges aus dem Auslande**

#### **Erlangung billiger Frachtsätze und paritätischer Behandlung auf den ausländischen Bahnen**

#### **III. Außerdem würden**

#### **an sonstigen Maßnahmen zur Aufbesserung der wirtschaftlichen, insbesondere der Selbstkosten-, Lage der ober-schlesischen Eisenindustrie**

noch die folgenden in Betracht kommen:

1. die dauernde Sicherung und Erleichterung des Erzbezuges aus dem Auslande, insbesondere aus Schweden, Rußland und Österreich-Ungarn, beim Abschluß der zukünftigen Handelsverträge;

2. die kräftigste Unterstützung und Förderung — insbesondere auch seitens des auswärtigen Amtes — aller derjenigen Schritte der ober-schlesischen Eisenindustrie, welche auf die Erlangung möglichst niedriger Frachtsätze auf den ausländischen Bahnen abzielen, und zwar sowohl für den Versand von Eisen und Eisenerzeugnissen nach den in Betracht kommenden Staaten des Auslandes, als auch für den Bezug von Rohstoffen, insbesondere von Erzen und Schlacken, von dort nach Oberschlesien; ferner und namentlich die energische Abwehr aller derjenigen wirtschaftlichen Maßnahmen der ausländischen Staaten und Bahnen,

**Starke Bestellungen des  
Staates in Zeiten schlechter  
Konjunktur**

**Stärkere Berücksichtigung  
der Industrie des Ostens  
bei behördlichen Sub-  
missionen**

welche das ober-schlesische Industrievier in unparitätischer Weise treffen, wie das insbesondere bezüglich der über die polnische Landesgrenze nach Oberschlesien gehenden russischen Erzsendungen zur Zeit der Fall ist;

3. die möglichste Förderung der Industrie durch gleichmäßige starke Bestellungen auch — und zwar dann besonders — in Zeiten schlechter Konjunkturverhältnisse seitens der Staatsbehörden. Hierdurch würde die Staatsverwaltung einerseits der Eisenindustrie und ihrer Arbeiterschaft über die ungünstigen Zeiten auf die einfachste und beste Weise hinweghelfen und andererseits sich selbst den größten Nutzen verschaffen, weil sie auf diese Weise wesentlich billiger und prompter bedient werden würde, als bei besonders starken Bestellungen in den Zeiten einer Hochkonjunktur;

4. die möglichst weitgehende Berücksichtigung der Industrie des Ostens im allgemeinen und der ober-schlesischen Eisenindustrie im speziellen bei den von den staatlichen Behörden ausgeschriebenen Lieferungen. Hierbei muß als oberster Grundsatz gelten, daß alle diejenigen Bestellungen der Staatsbehörden, die zur Deckung des Bedarfs für die östlichen Provinzen bestimmt sind, soweit als irgend möglich auch der Industrie des Ostens vorbehalten bleiben. Namentlich muß es als unzulässig gelten, daß, wie das heute nur zu häufig vorkommt, für den Osten bestimmte Lieferungen wegen geringer Preisdifferenzen der Industrie des Ostens entzogen und nach Westdeutschland überwiesen werden. Auch ist es dringend erforderlich, daß nicht nur der Staat nach diesen Grundsätzen verfährt, sondern daß er seinen Einfluß auch auf die Provinzialbehörden und Gemeinden dahin geltend macht, daß auch diese im gleichen Sinne handeln. Nur durch einen derartigen gesunden „Partikularismus“ — wie er im übrigen in Bayern und Sachsen schon lange geübt wird — kann der Staat dem von ihm erstrebten Ziele einer gesunden Mehr-Industrialisierung des Ostens näherkommen;

(Wie wichtig und zweckmäßig das von uns befürwortete Prinzip einer gesunden Bevorzugung der heimischen Industrie ist, wird ganz besonders schlagend durch das Beispiel von England, des Landes des angeblich durchaus freien und uneingeschränkten Wettbewerbs, bewiesen. In dieser Hinsicht ist uns aus dem ersten Halbjahr des laufenden Jahres mitgeteilt worden, daß das Londoner County Council 5000 t Rillenschienen, obwohl Ougrée die Engländer um 15% unterboten hätte, dennoch zum vollen englischen Offertpreise im Inland plazierte, weil man die heimische Industrie und die englischen Arbeiter unterstützen müsse. Von einer sehr viel nach dem Auslande liefernden deutschen Spezial-Firma ist uns bekannt, daß, als ihr vor etwa zwei Jahren die Lieferung einer größeren

Wasserleitungs-Anlage nach Großbritannien übertragen wurde, sich ein allgemeiner Sturm der Entrüstung erhob, wobei nicht nur in Zeitschriften, sondern auch in politischen und technisch-kommerziellen Versammlungen heftig gegen den englischen Besteller agitiert wurde. Trotzdem die damalige Lieferung vollständig zur Zufriedenheit des Bestellers ausfiel, hat seitdem die in Frage stehende Firma kein neues Geschäft nach England zum Abschluß bringen können. Überall begegnete sie dem ausgeprägtesten Chauvinismus, und ihre Vertreter in England konnten nur bestätigen, daß die Inlandsfirmen bevorzugt würden, auch wenn die Qualität des Fabrikats sowie der Preis und die Lieferfristen Vorteile nicht böten, sondern im Gegenteil das Inlandfabrikat ungünstiger stellten. Das Prinzip „England den Engländern“ ist eben drüben — und das heute mehr als je — auch geschäftlich so maßgebend, daß die mehrerwähnte Firma auf Geschäfte nach Großbritannien kaum noch rechnet.)

**Rücksichtnahme auf die  
Industrie hinsichtlich  
steuerlicher Auflagen**

5. die tunlichst baldige und gründliche Abkehr von der in neuerer Zeit besonders scharf hervorgetretenen Tendenz, die Industrie und das industrielle Kapital durch Steuern und Abgaben aller Art ohne genügende Rücksicht auf ihre Leistungsfähigkeit zu belasten. Eine besondere Aufmerksamkeit verdienen in dieser Beziehung die von den Gemeinden ausgehenden Steuern und Abgaben. Die Sonderlasten, die speziell in Oberschlesien der Industrie durch Gemeindeausgaben aufgebürdet werden, sind teilweise ungeheuerlich, und häufig genug handelt es sich hierbei um Ausgaben, die durchaus nicht immer notwendige, sondern vielfach geradezu Luxus-Ausgaben darstellen. Infolgedessen ist die Verschuldung der meisten ober-schlesischen Industriegemeinden auf eine ungewöhnliche Höhe gestiegen, zu deren Deckung die Industrie durch Sondersteuern aller Art in vielfach unerträglicher Höhe und Mannigfaltigkeit herangezogen wird. Hier ist es in erster Linie und auf das Allerdringlichste nötig, daß der Staat nachdrücklich einschreitet, die Gemeinden energisch zur Sparsamkeit anhält und seinen Einfluß dahin geltend macht, daß die Belastung der Industrie durch Gemeindeabgaben nicht ein verständiges und erträgliches Maß überschreitet;

**Unerträgliche Belastung  
der Industrie durch die  
Gemeinden**

6. ganz allgemein eine möglichst wohlwollende Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Industrie bei allen sonstigen staatlichen und behördlichen Auflagen, namentlich auch bei den Anforderungen auf sozialem und gewerbe-polizeilichem Gebiete sowie beim Erlaß neuer Gesetze.

**Minderung der Auflagen  
auf sozialem und gewerbe-  
polizeilichem Gebiet**

**Schluß**

Hohes Staatsministerium! Es ist ein ganz ungewöhnlicher Schritt, den wir mit der vorliegenden Denkschrift unternehmen, und ein Schritt, zu dem wir uns nur mit schwerem Herzen entschlossen haben. Einzig und allein die Not hat uns

Einberufung einer  
Konferenz

dazu getrieben: die Sorge um die Existenz unserer Industrie, — um das Geschick der Zehntausende von Arbeitern, die von uns Beschäftigung und Lohn verlangen, — um das Schicksal der gesamten ober-schlesischen Bevölkerung, deren Wohlergehen mit demjenigen der ober-schlesischen Industrie auf das Engste verknüpft ist, — und nicht zuletzt die Sorge um das mit der Industrie stark gefährdete Deutsch-tum in der ober-schlesischen Ostmark. Wir bitten, unser Vorgehen als ausschließlich in diesem Sinne erfolgt anzusehen und unseren oben ge-stellten Anträgen die weitgehendste und wohlwollendste Förderung hoch-geneigtest zu teil werden zu lassen.

Da zweifellos für die in Frage stehenden staatlichen Hilfsmaßnahmen **Eile dringend geboten ist**, bitten wir ferner ganz ergebenst, daß **möglichst bald eine Konferenz von Vertretern der beteiligten Ministerien und sonstigen Regierungsstellen ein-berufen werde**, zu welcher außerdem noch wir einzuladen bitten:

1. unsere Östliche Gruppe, als die Spezial-Vertretung der ober-schlesischen Eisen-industrie,

2. den Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Verein zu Kattowitz, als die Gesamt-Vertretung der wirtschaftlichen Interessen der ober-schlesischen Montanindustrie, und

3. die Handelskammer für den Re-gierungsbezirk Oppeln zu Oppeln, als die auf Gesetz beruhende Vertretung der wirtschaftlichen Interessen für den ganzen Regierungsbezirk.

In dieser Konferenz würden nach unserem Da-fürhalten zweckmäßigerweise

1. etwa noch vorhandene Zweifel bezüglich des von uns nachgewiesenen Notstandes der ober-schlesischen Eisenindustrie sowie seiner voraussicht-lichen Folgen zu beheben sein, würde

2. zu begutachten sein, welche einzelnen von den oben bezeichneten Hilfs-Maßnahmen zunächst und mit möglichster Beschleunigung ergriffen werden müssen, und würde endlich

3. zu begutachten sein, in welchem Umfange die Maßnahmen unter 2 zu treffen sind. —

Indem wir zum voraus für die geneigte baldige Erfüllung unserer Bitten ehrerbietigst danken, ver-harren wir

in Ehrerbietung  
des Königlichen Staatsministeriums

ganz ergebenster

**Verein Deutscher Eisen-  
und Stahl-Industrieller, Östliche Gruppe.**

Der Vorsitzende: Der Geschäftsführer:  
gez. Hilger. gez. Dr. H. Voltz.

Tabelle I.

**Bahnwärtiger Versand an Walzeisen, Blech etc.**

(Rubrik 12 der Statistik der Güterbewegung)

nach dem Inland (einschließlich des Bezirkes selbst)

in Tonnen zu 1000 Kilogramm.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Jahr	Von Ober- schlesien (Bezirk 13)	Spalte 2 von Spalte 6 %	Zusammen von Ruhrrevier, Saarrevier, Lothringen und Hannover (Bezirke 11, 22, 23, 27, 29)	Spalte 4 von Spalte 6 %	Insgesamt (Summe 2 + 4)   %	
1887	205 992	22,67	702 495	77,33	908 487	100,00
1888	214 070	21,94	761 676	78,06	975 746	100,00
1889	240 255	20,49	932 094	79,51	1 172 349	100,00
1890	216 668	20,34	848 397	79,66	1 065 065	100,00
1891	216 529	20,12	859 528	79,88	1 076 057	100,00
1892	219 546	19,41	911 637	80,59	1 131 183	100,00
1893	201 109	17,14	972 202	82,86	1 173 311	100,00
1894	205 829	15,89	1 089 671	84,11	1 295 500	100,00
1895	233 544	16,15	1 212 305	83,85	1 445 849	100,00
1896	266 933	14,93	1 520 709	85,07	1 787 642	100,00
1897	282 823	15,19	1 579 111	84,81	1 861 934	100,00
1898	346 229	14,75	2 000 492	85,25	2 346 721	100,00
1899	385 394	14,10	2 347 331	85,90	2 732 725	100,00
1900	387 174	15,45	2 119 108	84,55	2 506 282	100,00
1901	365 331	16,69	1 823 728	83,31	2 189 059	100,00
1902	416 452	16,66	2 083 998	83,34	2 500 450	100,00
1903	463 733	16,35	2 372 769	83,65	2 836 502	100,00
1904	533 994	17,01	2 605 877	82,99	3 139 871	100,00
1905	561 857	16,77	2 787 805	83,23	3 349 662	100,00
1906	627 782	16,52	3 171 672	83,48	3 799 454	100,00
1907	574 782	14,74	3 324 540	85,26	3 899 322	100,00
1907 gegen 1887:	+	-	+	-	+	-
% :	368 790	—	2 622 045	—	2 990 835	—
	179,03		373,25		329,21	
Jähr- liche Zu- nahme nach der Renten- formel:	5,2 %		8,1 %		7,5 %	

Tabelle II.

## Eisenbahn-Empfang an Walzeisen, Blech etc.

(Rubrik 12 der Statistik der Güterbewegung)

in Tonnen zu 1000 Kilogramm.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
Jahr	der Provinzen Ost- und Westpreußen mit Ausschluß der Häfen			der Ost- und Westpreußischen Häfen			der Provinz Pommern mit Ausschluß der Häfen			der Pommerschen Häfen		
	Insgesamt	Davon aus Oberschlesien (Bezirk 13)	Spalte 3 von Spalte 2, %	Insgesamt	Davon aus Oberschlesien (Bezirk 13)	Spalte 6 von Spalte 5, %	Insgesamt	Davon aus Oberschlesien (Bezirk 13)	Spalte 9 von Spalte 8, %	Insgesamt	Davon aus Oberschlesien (Bezirk 13)	Spalte 12 von Spalte 11, %
1887	12 957	7 565	58,39	12 795	11 081	86,60	4 215	1 331	31,58	20 189	15 285	75,71
1888	11 558	5 200	44,99	13 632	11 694	85,78	4 229	1 035	24,47	27 585	15 748	57,09
1889	14 743	5 887	39,93	13 897	10 884	78,32	4 679	1 327	28,36	34 790	21 766	62,56
1890	18 923	5 440	28,75	14 707	10 394	70,67	4 286	1 108	25,85	27 114	16 444	60,65
1891	14 912	3 937	26,40	12 949	10 017	77,36	5 112	1 264	24,73	30 556	19 774	64,71
1892	14 247	3 845	26,99	12 547	6 942	55,33	5 133	1 144	22,29	25 267	18 693	73,98
1893	12 699	3 177	25,02	10 930	6 564	60,05	5 307	1 308	24,65	24 583	15 393	62,62
1894	17 124	5 133	29,98	9 224	5 819	63,09	6 279	1 091	17,38	22 579	15 900	70,42
1895	18 700	6 200	33,16	10 915	5 852	53,61	7 365	999	13,56	20 420	12 895	63,15
1896	20 803	5 686	27,33	15 184	6 171	40,64	8 313	1 181	14,21	34 086	17 059	50,05
1897	21 740	6 151	28,29	16 695	7 885	47,23	8 951	1 029	11,50	30 014	15 002	49,98
1898	29 981	10 042	33,49	17 057	9 694	56,83	14 485	952	6,57	45 219	19 704	43,57
1899	27 847	7 155	25,69	24 482	8 827	36,06	39 765	5 248	13,20	29 855	15 415	51,63
1900	21 268	5 525	25,98	24 580	11 289	45,93	34 498	6 965	20,19	21 311	11 383	53,41
1901	23 207	10 286	44,32	35 923	25 015	69,64	36 884	5 782	15,68	26 903	17 427	64,78
1902	26 135	11 698	44,76	36 282	20 937	57,71	24 598	5 821	23,66	29 043	21 259	73,20
1903	23 208	8 852	38,14	36 547	22 905	62,67	30 518	5 488	17,98	27 100	17 442	64,36
1904	29 399	12 032	40,93	35 489	22 849	64,38	37 950	9 067	23,89	15 187	9 050	59,59
1905	34 386	13 285	38,63	39 979	20 151	50,40	44 649	7 127	15,96	17 467	11 782	67,45
1906	44 806	15 907	35,50	41 283	25 654	62,14	45 299	12 648	27,92	21 544	12 783	59,33
1907	43 995	14 734	33,49	45 490	25 733	56,57	47 549	11 371	23,91	15 820	8 594	54,32

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
Jahr	der Provinz Posen			der Stadt Berlin			der Provinz Brandenburg			des Königreichs Sachsen		
	Insgesamt	Davon aus Oberschlesien (Bezirk 13)	Spalte 3 von Spalte 2, %	Insgesamt	Davon aus Oberschlesien (Bezirk 13)	Spalte 6 von Spalte 5, %	Insgesamt	Davon aus Oberschlesien (Bezirk 13)	Spalte 9 von Spalte 8, %	Insgesamt	Davon aus Oberschlesien (Bezirk 13)	Spalte 12 von Spalte 11, %
1887	17 042	12 477	73,21	104 268	21 839	20,95	31 466	11 016	35,01	84 389	26 040	30,86
1888	17 441	13 520	77,52	104 566	23 379	22,36	32 912	10 694	32,49	90 837	28 078	30,91
1889	17 021	12 463	73,22	155 347	31 328	20,17	43 193	10 396	24,07	113 062	29 162	25,79
1890	17 137	12 226	71,34	136 346	29 277	21,47	42 600	10 950	25,70	99 167	26 844	27,07
1891	19 682	13 679	69,50	130 331	28 957	22,22	42 267	10 626	25,14	84 911	23 034	27,13
1892	20 070	12 567	62,62	134 373	33 325	24,80	47 538	13 267	27,91	94 465	28 598	30,27
1893	18 546	11 853	63,91	122 861	26 426	21,51	51 614	13 348	25,86	107 031	24 373	22,77
1894	20 954	12 383	59,10	108 867	18 262	16,77	56 720	11 999	21,15	104 621	23 435	22,40
1895	23 285	14 270	61,28	137 476	21 245	15,45	56 252	10 074	17,91	119 887	27 336	22,80
1896	25 459	15 191	59,67	153 539	18 671	12,16	67 055	9 554	14,25	155 992	32 223	20,66
1897	23 435	15 749	67,20	157 204	21 375	13,60	71 621	8 983	12,54	144 436	28 558	19,77
1898	30 817	21 524	69,84	199 777	29 488	14,76	84 638	13 317	15,73	183 606	35 769	19,48
1899	32 549	20 933	64,31	222 177	31 271	14,07	105 412	19 299	18,31	216 851	47 086	21,71
1900	25 040	14 717	58,77	187 584	29 102	15,51	92 630	17 800	19,22	169 896	41 135	24,21
1901	26 494	18 719	70,65	152 009	25 070	16,49	90 227	18 492	20,49	129 988	29 964	23,05
1902	32 245	23 758	73,68	154 927	26 234	16,93	104 254	26 113	25,05	149 470	39 438	26,39
1903	33 053	24 973	75,55	165 488	23 528	14,22	105 863	29 150	27,54	175 016	56 835	32,47
1904	36 484	26 415	72,40	200 535	25 258	12,60	130 459	30 436	23,33	187 366	48 574	25,92
1905	40 086	27 357	68,25	219 295	27 891	12,72	242 151	31 152	12,86	186 135	51 233	27,52
1906	43 676	30 073	68,85	285 394	37 670	13,20	173 310	34 779	20,07	222 100	57 934	26,08
1907	42 027	25 978	61,81	258 587	34 075	13,18	200 537	39 643	19,77	248 049	48 384	19,51

Tabelle III.  
**Die bahnwärtige Ausfuhr Oberschlesiens**  
 (Bezirk 13)  
 an Fertigeisen aller Art.  
 (Rubriken 12—19 a der Statistik der Güterbewegung)

1.	2.	3.	4.
Jahr	Gesamt-Versand nach Inland und Ausland zusammen Tonnen zu 1000 kg	Versand nach dem Ausland Tonnen zu 1000 kg	d. i. Spalte 3 von Spalte 2 %
1887	308 336	30 004	9,73
1888	342 993	37 852	11,04
1889	407 089	46 782	11,49
1890	389 733	54 755	14,05
1891	414 110	53 647	12,95
1892	388 305	52 687	13,57
1893	392 364	78 065	19,90
1894	452 552	125 818	27,80
1895	485 563	135 913	27,99
1896	542 044	143 515	26,48
1897	568 724	138 065	24,28
1898	664 615	126 536	19,04
1899	720 697	88 698	12,31
1900	662 286	51 586	7,79
1901	637 350	58 074	9,11
1902	709 058	50 295	7,09
1903	752 602	41 540	5,52
1904	844 947	44 786	5,30
1905	900 447	50 663	5,63
1906	1 008 639	55 705	5,52
1907	1 008 162	63 349	6,28

Tabelle IV.  
**Roheisen-Erzeugung**  
 in Mengen zu 1000 Tonnen.  
 (Nach der Statistik des Vereins Deutscher Eisen- und  
 Stahl-Industrieller.)

1.	2.	3.	4.
J a h r	Deutschland und Luxemburg insgesamt	Oberschlesien	D. i. Spalte 3 von Spalte 2 %
1887	3 907,4	392,8	10,1
1888	4 229,5	433,8	10,3
1889	4 387,5	480,3	10,9
1890	4 563,0	506,9	11,1
1891	4 452,0	481,6	10,8
1892	4 793,0	468,8	9,8
1893	4 953,1	471,8	9,5
1894	5 559,3	512,5	9,2
1895	5 788,8	531,5	9,2
1896	6 361,0	613,2	9,6
1897	6 889,1	668,8	9,7
1898	7 402,7	678,8	9,2
1899	8 029,3	744,5	9,3
1900	8 422,8	747,2	8,9
1901	7 785,9	641,7	8,2
1902	8 402,7	682,2	8,1
1903	10 085,6	753,1	7,5
1904	10 103,9	824,0	8,2
1905	10 987,6	861,0	7,8
1906	12 478,1	901,3	7,2
1907	13 045,8	938,7	7,2
1907 gegen 1887: in Prozent:	+ 9 138,4 233,87	+ 545,9 138,98	
Jährliche Zu- nahme nach der Rentenformel	6,2 %	4,4 %	

Verein Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller,  
Östliche Gruppe.

Anlage I zu Journal-No. G. 2729 vom 14. Oktober 1909.



Kattowitz, den 28. März 1898.

Oberschlesischer  
Berg- und Hüttenmännischer Verein  
und  
Verein  
Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller,  
Östliche Gruppe.

Journal-Nr. A. und G. 658.

Antwort auf die Anfrage vom 22. Januar 1898, Geschäftszeichen IV.  
345. N. O., betreffend den vom Landeseisenbahnrat in seiner Sitzung  
vom 10. Dezember 1897 befürworteten ermäßigten Eisenerz-Tarif und  
die damit in Zusammenhang stehenden Tarifmaßnahmen.

Die Königliche Eisenbahn-Direktion hat die ne-  
bengenannte geneigte Anfrage \*) sowohl dem Oberschlesi-  
schen Berg- und Hüttenmännischen Verein als auch der  
Östlichen Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und  
Stahl-Industrieller übersandt. Die Vorstände beider  
Vereine beehren sich, die Anfrage gemeinsam zu beant-  
worten und zunächst zur Würdigung der allgemeinen  
Lage der ober-schlesischen Eisenindustrie das Folgende  
ganz ergebenst vorzutragen.

Die Eisenindustrie Oberschlesiens leidet, verglichen  
mit der westfälischen Eisenindustrie, unter zwei sehr  
erheblichen Kalamitäten:

1. unter sehr hohen Roheisen-Selbstkosten und
2. unter überaus ungünstigen Absatz- und Verkehrs-  
Verhältnissen.

Was zunächst die hohen Roheisen-Selbstkosten an-  
langt, so beruhen dieselben darauf, daß diejenigen zwei  
Rohstoffe, mittelst deren das Roheisen hergestellt wird,  
d. s. Eisenerze und Koks, in Oberschlesien selbst in weit  
unzureichenderer Menge und Beschaffenheit vorhanden  
sind, als in Rheinland und Westfalen. Der Koks,  
welcher in Oberschlesien verhüttet wird, wird aus den  
der Gruppe der mächtigen Flöze entstammenden Kohlen  
weniger Gruben, vor allem der Königin Luise-Grube, ge-  
wonnen und ist im Vergleich mit gutem westfälischen  
Koks von sehr viel geringerer Beschaffenheit und Quali-  
tät. Andererseits sind die in Oberschlesien vorkommen-  
den Eisenerze, welche im vorigen Jahrhundert mit die  
Veranlassung waren, daß in Oberschlesien überhaupt eine  
Eisenindustrie gegründet wurde, zum großen Teil schon  
erschöpft, und es reichen die noch vorhandenen sowohl  
der Menge als auch der Beschaffenheit nach nur so wenig  
noch zur Deckung des ober-schlesischen Bedarfs aus, daß  
schon jetzt nahezu die Hälfte aller Erze, Schlacken pp.

\*) Die Anfrage selbst ist zum Schluß dieser Anlage I ab-  
gedruckt: s. Seite 47 f.

von außerhalb Oberschlesiens bezogen und zum allergrößten Teil auf viele hundert Kilometer weit aus Schweden und Österreich-Ungarn herangefahren werden muß. Dem Eisengehalt nach gerechnet, dürfte kaum noch ein Drittel alles ober-schlesischen Eisens aus ober-schlesischen Erzen gewonnen werden.

Bezüglich der zweiten Kalamität, unter welcher die ober-schlesische Eisenindustrie leidet, genügt es, an die geographische Lage Oberschlesiens im äußersten Südosten der Monarchie zu erinnern. Während Rheinland-Westfalen inmitten eines großen Eisen konsumierenden Inlandes gelegen ist, während es ferner an Belgien, Holland und Frankreich ein nahe gelegenes, Eisen beziehendes Ausland besitzt und während ihm vor allem in der Rhein-Wasserstraße und demnächst im Dortmund-Ems-Kanal billigste Wasserverbindung mit der See zur Verfügung steht, hat Oberschlesien, bis es in ein einigermaßen weites Inlands-Absatzgebiet gelangt, Hunderte von Kilometern teurer Eisenbahnfracht zu überwinden, hat es nach Österreich-Ungarn und Rußland, als demjenigen Ausland, zwischen welchem es eingekeilt ist und auf dessen Absatz es vor allem angewiesen ist, so hohe Zölle zu tragen, daß es nach dem ersteren so gut wie gar nichts und nach letzterem auch nur „bis auf weiteres“ und in immerhin nur beschränktem Umfange Eisen absetzen kann, und hat es endlich an der Oder eine Wasserstraße, welche an Leistungsfähigkeit und Benutzbarkeit mit dem Rhein nicht zu vergleichen ist und bis zu welcher außerdem eine Vorfracht von vielen Kilometern getragen werden muß.

Auch darf man nicht etwa denken, in diesen Verhältnissen würde durch die Kanalisierung der oberen Oder auch nur das Geringste verbessert. Gerade das Gegenteil ist der Fall, indem diese Kanalisierung lediglich als Kompensation für diejenigen Frachtvorteile bewilligt wurde, welche dem Ruhrrevier durch den Bau des Dortmund-Ems-Kanals erwachsen werden, und indem schon heute kein Zweifel darüber herrschen kann, daß diese Kompensation durchaus nicht ausreichend ist, so daß, wenn erst der Dortmund-Ems-Kanal im Betrieb sein wird, die tarifarische Lage Oberschlesiens für die gemeinsamen Absatzgebiete — trotz der oberen Oder — noch ungünstiger sein wird, als dies jetzt schon der Fall ist.

Selbstverständlich kommen diese für Oberschlesien so ungünstigen natürlichen Verhältnisse auch in der Entwicklung des Absatzes zum Ausdruck, und es mögen hierüber nachstehende der amtlichen Statistik der Güterbewegung für die letzten 6 Jahre entnommene Zahlen ein Bild geben. In den Jahren 1891 bis 1896 (die 1897 er Zahlen liegen noch nicht vor) betrug für Oberschlesien der gesamte Versand an Eisen (Rubriken 11 bis 19 der amtlichen Statistik):

	Versand in Summa To.	Hiervon		nach dem Ausland	
		nach dem Inland To.	%	To.	%
1891	695 859 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	640 782 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	= 92,1	55 077	= 7,9
1892	647 198	592 478	= 91,5	54 720	= 8,5
1893	667 528	587 330 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	= 88,0	80 198	= 12,0
1894	773 669	631 644	= 81,6	142 025	= 18,4
1895	817 425	662 033	= 81,0	155 392	= 19,0
1896	913 822	763 685	= 83,6	150 137	= 16,4

Während also in 1891 der Inlandsversand Oberschlesiens noch 92,1 % des Gesamtversandes betrug, betrug

er in 1896 nur noch 83,6 %. Wie bedeutend dieser Rückgang ist, ergibt ferner der Vergleich der Beteiligung Oberschlesiens einerseits und des Ruhrreviers andererseits am Gesamt-Eisen-Versand auf den deutschen Bahnen nach dem Inlande. Es betrug nämlich dieser Gesamtversand im Inlande:

und es stammen davon  
aus Oberschlesien    aus dem Ruhr-  
Revier

im Jahre	To.	To.	%	To.	%
1891	8 125 129 <sup>1/2</sup>	640 782 <sup>1/2</sup>	= 7,9	2 070 267	= 25,5
1892	8 273 543	592 478	= 7,1	2 186 505	= 26,4
1893	8 538 089	587 330	= 6,9	2 377 335	= 27,8
1894	9 353 292	631 644	= 6,8	2 684 107	= 28,7
1895	9 876 170	662 033	= 6,7	2 851 098	= 28,9
1896	12 126 598	763 685	= 6,3	3 603 776	= 29,8

Während mit anderen Worten der Anteil des Ruhrreviers an diesem inländischen Versand in den letzten 5 Jahren von 25,5 auf 29,8 % stieg, ging der Anteil Oberschlesiens gleichmäßig von 7,9 auf 6,3 % zurück.

Dies Bild wird für Oberschlesien noch ungünstiger, wenn man das Roh- und Brucheisen der Rubrik 11 fortläßt und lediglich das für den Wettbewerb zwischen Oberschlesien und Ruhrrevier allein in Betracht kommende Fertigeisen der Rubriken 12—19\*) berücksichtigt. Es ergibt sich alsdann, daß der Eisenbahn-Versand betrug in Tonnen:

im Jahre	an Fertigeisen aller Art (Rubriken 12—19 der Güterbewegungs-Statistik)			
	A. nach dem Inland		B. nach dem Ausland	
	a) für Ober- schlesien	b) für das Ruhrrevier	a) für Ober- schlesien	b) für das Ruhrrevier
1891	360 464	1 299 924	53 647	254 122
1892	335 617	1 269 528	52 688	230 510
1893	314 301	1 298 172	78 066	249 046
1894	326 734	1 514 115	125 818	253 054
1895	349 649	1 546 897	135 913	268 551
1896	398 529	1 967 159	143 515	264 924
d. i. in 1896 geg.				
1891 +	+ 38 065	+ 667 235	+ 89 868	+ 10 802
—	= 10,6%	= 51,3%	= 167,5%	= 4,3%

Während also das Ruhrrevier seinen Inlands-Absatz an Fertigeisen aller Art in den 5 Jahren von 1891—1896 um 51,3 % steigerte, hat Oberschlesien denselben nur um 10,6 % steigern können; dagegen hat das Ruhrrevier seinen Auslands-Absatz in der gleichen Zeit nur um 4,3 % gesteigert — gegenüber einer Zunahme um 167,5 % bei Oberschlesien! Das Ruhrrevier ist eben durch seine billigeren Selbstkosten und seine günstigere geographische und tarifarische Lage derart übermächtig gegenüber Oberschlesien, daß letzteres selbst in den günstigsten Jahren seine Entwicklung nicht im guten, sicheren, dauernden und wertvollen inländischen Absatz suchen kann, sondern dessen Zunahme in der Hauptsache dem Ruhrrevier überlassen muß. Dafür fällt Oberschlesien die Deckung des Mehrbedarfs im Auslande zu, dessen

\*) Diese Rubriken umfassen: 12) Stab- und Façoneisen; 13) Eisenbahnschienen pp.; 14) Eisenbahnschwellen, eiserne; 15) Eiserne Achsen und Bandagen, Räder pp.; 16) Eiserne Dampfkessel, Reservoirs pp.; 17) Eiserne Röhren und Säulen; 18) Eisen- und Stahldraht; 19) Eisen- und Stahlwaren.

Absatz naturgemäß stets viel prekärer und unsicherer als der inländische ist und welchen daher das übermächtige Ruhrrevier gerade in den Zeiten guter Konjunktur Oberschlesien gern überläßt.

Wenn auch zugegeben werden muß, daß der ausländische Eisenabsatz, wie er sich in den obigen Zahlen aus der amtlichen Güterbewegungs-Statistik ergibt, für das Ruhrrevier insofern nicht ganz zutreffend ist, als diejenigen Eisenmengen, welche zunächst nach den Rheinhäfen und den Seehäfen gingen und von dort aus in das Ausland verfrachtet wurden, bei dem Inlands-Verkehr mitgezählt sind, so sind andererseits diese Mengen doch nicht so ausschlagend, um an dem zwischen Ruhrrevier und Oberschlesien gezogenen Vergleichswesentlichen zu ändern. Wie schlecht es Oberschlesien im Inlande auch in guten Jahren geht, erhellt vielmehr auch aus folgenden Spezial-Zahlen der amtlichen Güterbewegungs-Statistik.

In Berlin, einem besonders wichtigen gemeinsamen Absatzgebiet Oberschlesiens und des Ruhrreviers, betrug der Eisenbahn-Empfang a) an Fertigeisen aller Art (Rubr. 12—19 der Statistik) und b) nur an Stab- und Façoneisen (Rubr. 12 allein) in den letzten 6 Jahren in Tonnen:

Jahr	Empfang an Fertigeisen aller Art (Rubr. 12—19)			Empfang an Stab-u. Façoneisen (Rubr. 12 allein)		
	insgesamt	davon aus Oberschlesien	davon aus dem Ruhrrevier	insgesamt	davon aus Oberschlesien	davon aus dem Ruhrrevier
1891	247 414	35 409	67 185	130 330	28 956	33 224
1892	242 120	39 135	66 129	134 372	33 325	36 764
1893	223 099	33 369	56 995	122 860	26 426	33 386
1894	218 785	24 998	61 342	108 867	18 262	28 098
1895	246 337	29 598	62 612	137 476	21 245	34 451
1896	284 648	27 944	77 457	153 539	18 671	47 668
d. i. in 1896 gegen 1891	+ 37 204 = + 15,0 %	- 7 465 = - 21,1 %	+ 10 272 = + 15,3 %	+ 23 209 = + 17,8 %	- 10 285 = - 35,5 %	+ 14 444 = + 43,5 %

Während also in den letzten 5 Jahren der Gesamt-Bahnempfang Berlins an Fertigeisen um 37 204 Tonnen = 15,0 und der Anteil des Ruhrreviers hieran um 10 272 Tonnen = 15,3 % stieg, ist der Anteil Oberschlesiens um 7465 Tonnen = 21,1 % zurückgegangen. Der prozentuale Anteil Oberschlesiens am Gesamt-Bahnempfang Berlins an Fertigeisen ist von 14,3 % auf 9,8 % gesunken.

Dabei ist durchaus nicht etwa ein Ausgleich hierfür durch eine entsprechende Steigerung des Eisen-Wasserversandes von Schlesien nach Berlin eingetreten, sondern im Wasserverkehr ist der relative Rückgang Oberschlesiens noch viel schlimmer. Nimmt man nämlich in der Binnenschiffahrts-Statistik den Eingang an „verarbeitetem Eisen aller Art“ in Berlin zu Tal als in der Hauptsache ober-schlesisches und den Eingang zu Berg durchweg als nicht-schlesisches Eisen an, so ergibt sich, daß der Wasser-Empfang Berlins an Fertigeisen betrug (in Tonnen):

im Jahre	1891	1892	1893	1894	1895	1896	d. i. in 1896 geg. 1891	
aus Schlesien	4 103	5 864	7 895	8 972	9 652	13 608	+ 9 505	To. = 231,7%
aus Nicht-Schlesien	4 806	3 266	8 691	26 158	36 482	49 636	+ 44 830	„ = 932,8..

Auch hier also eine Zunahme an schlesischem Eisen nur um 9505 Tonnen gegen 44 830 Tonnen nicht-schlesischen Eisens und eine Abnahme im prozentalen Anteil am Gesamt-Wasserempfang von 46,1 % in 1891 auf 21,5 % in 1896!

Nach dem Ostseeküsten-Gebiet sowie nach den Provinzen Brandenburg (ohne Berlin) und Posen, wohin ebenfalls das westfälische Eisen infolge seiner ausgezeichneten Wasserverbindungen in immer größeren Mengen abgesetzt wird, hat der Bahnabsatz ober-schlesischen Fertigeisens (Rubr. 12—19) in den Jahren 1891—1896 ebenfalls sehr stark abgenommen, wie aus nachstehender Übersicht ersichtlich.

Es betrug der Absatz an Fertigeisen in Tonnen:

im Jahre	nach den Verkehrsbezirken 1—6 (Ost- und Westpreussen, Pommern, Mecklenburg, sonstige Ostsee-Häfen)	nach der Provinz Brandenburg	nach der Provinz Posen	nach diesen Gebieten zusammen
1891	42 817,5	15 362,5	34 549,0	92 729,0
1892	38 751,0	17 521,0	26 971,5	83 243,5
1893	37 443,0	19 257,0	20 060,0	76 760,0
1894	41 269,0	15 987,0	20 969,0	78 225,0
1895	39 077,0	13 801,0	22 846,0	75 724,0
1896	46 134,0	13 940,0	25 788,0	85 862,0
d. i. in 1896 geg. 1891 ±	+ 3 316,5 = +7,7%	— 1 422,5 = —9,3%	— 8 761,0 = —25,4%	— 6 867,5 = —7,4%

Also selbst nach diesen sozusagen natürlichsten Absatzgebieten für Oberschlesien ist in so guten Jahren, wie den letzten, nicht nur keine Absatz-Steigerung, sondern ein Rückgang um 7,4 % eingetreten! Darüber, inwieweit an diesem Zurückdrängen der deutsche Westen und inwieweit England beteiligt ist, stehen uns genaue Zahlen nicht zu Gebote; dagegen lehrt die tägliche Erfahrung unserer Hüttenwerke und Händler, daß es zu einem sehr großen Teil westfälisches Eisen ist, das hierbei in Betracht kommt.

Im übrigen darf man nun nicht etwa denken, Oberschlesien sei in seinem inländischen Absatz deswegen zurückgegangen, weil es seinen Vorteil darin gefunden hätte, den Bedarf seiner ausländischen Kunden, und namentlich seines „natürlichen“ Absatzgebietes Rußland zu decken. Erstens würde Oberschlesien sehr wohl in der Lage gewesen sein, s o w o h l den ausländischen Absatz zu befriedigen, a l s a u c h an der Zunahme des inländischen Konsums zu partizipieren — wenn eben letzteren die Übermacht Westfalens nicht vorweg genommen hätte; zweitens würde es naturgemäß, wenn es freie Wahl gehabt hätte, ebenso wie das Ruhrrevier den sicheren inländischen, dem stets unsicheren ausländischen Absatz vorgezogen haben; und drittens ist Rußland im ganzen genommen, gar nicht einmai so sehr natürliches Absatzgebiet Oberschlesiens, wie man gemeinhin annimmt. Für denjenigen Teil Rußlands, welcher von der preußischen Landgrenze aus am besten zugänglich ist, ist dies zweifellos der Fall. Hier aber ist es ebenso zweifellos, daß die tarifarisch vorgelegene und durch hohe Zölle geschützte russisch-polnische Eisenindustrie nur denjenigen Absatz an Oberschlesien jeweilig überlassen wird, welchen sie selbst nicht decken kann, — und das wird naturgemäß

von Jahr zu Jahr weniger. Für das übrige Rußland aber und namentlich für die von der Ostsee und dem schwarzen Meere aus zu versorgenden Absatzgebiete, ist wiederum das Ruhrrevier durch seine ausgezeichneten Verbindungen mit der See und seine billigen Selbstkosten viel besser daran als Oberschlesien und ein mindestens ebenso „natürlicher“ Eisen-Lieferant.

Schon jetzt, wie schon mehrfach in den letzten Jahren, würde Oberschlesien manches Geschäft nach dem Auslande lieber nicht gemacht und seinen Absatz nach dort lieber weniger gesteigert haben, wenn nicht die Rücksicht auf eine *r e g e l m ä ß i g e*, ausreichende Beschäftigung seiner Arbeiter und die bei unzureichender Beschäftigung alsbald eintretende gewaltige Selbstkostensteigerung die oberschlesischen Eisen-Industriellen zu der Pflege des Auslandsgeschäfts — auch unter Opfern im gegebenen Falle — geradezu gezwungen hätte.

Dazu aber kommt, daß, so günstig für Oberschlesien der letzte Handelsvertrag mit Rußland gewirkt hat, der hierdurch geschaffene Absatz nie als sicher und dauernd gelten kann, so daß unter keinen Umständen mit Rücksicht auf *d i e s e n* Absatz Oberschlesien zugeben kann, daß es nicht auch an der Deckung des *i n l ä n d i s c h e n* Eisenbedarfs den ihm gebührenden Anteil behält.

Nach den vorstehenden Darlegungen dürfte es wohl kaum noch bezweifelt werden können, daß schon jetzt die Lage der oberschlesischen Eisenindustrie, verglichen mit der westfälischen, eine so überaus ungünstige und schwierige ist, daß auf das peinlichste jede Maßnahme vermieden werden muß, welche geeignet ist, die gegenseitigen Wettbewerbs-Verhältnisse zu Gunsten Rheinland-Westfalens und zu Ungunsten Oberschlesiens noch weiter zu verschieben. Wie später zu Punkt V der Einzelausführungen nachgewiesen ist, würde aber die in der letzten Landeseisenbahnrats-Sitzung befürwortete Eisenerz-Tarifermäßigung ohne entsprechende Kompensationen eine derartige sehr bedeutende Verschiebung involvieren, und so kann schon auf Grund der vorstehend geschilderten *a l l g e m e i n e n* Situation kein Zweifel bestehen, daß jener Tarif *o h n e* solche Kompensationen unmöglich erstellt werden kann. Von den Kompensationen selbst wird später die Rede sein.

Auf die einzelnen Fragen der Königlichen Eisenbahndirektion erwidern wir ganz ergebenst was folgt.

#### I. Allgemeiner Erztarif.

Wir nehmen an, daß der neuerdings zur Erwägung gestellte dritte Tarif (aus welchem in maximo dem Saarbezirk eine Ermäßigung von 30 Pf. pro Tonne erwachsen würde) sich nur für die Entfernungen unter 200 km von den anderen — dem ursprünglich beantragten und dem im Landeseisenbahnrat angenommenen, von Herrn Freiherrn von Stumm beantragten — Tarifen unterscheidet und daß dieser Unterschied darin besteht, daß der dritte Tarif gewissermaßen die Mitte zwischen den beiden anderen einhält. Wenn dem aber so ist, muß Oberschlesien für den vom Landeseisenbahnrat befürworteten Tarif als denjenigen eintreten, welcher auch für die Entfernungen unter 200 km die niedrigsten Frachtsätze ergeben würde. Gerade auch für diese relativ kleinen Entfernungen kann ein ermäßigter Tarif für Oberschlesien dazu führen, daß

die eine oder andere schlesische Bezugsquelle für Erze oder Schlacken erschließbar wird, und da, wie später nachgewiesen ist, Oberschlesien überhaupt nur sehr geringe Frachtermäßigungen für seinen gesamten Erz- und Schlackenbezug durch den neuen Erztarif haben wird, so ist selbst die geringste Mehr-Ermäßigung nicht ohne Belang für unseren Bezirk.

## II. Roheisentarif.

Die ganze Roheisen-Tarifffrage ist, wie bekannt, lediglich deshalb zur Mitverhandlung bei der Eisenerz-Tarifffrage gelangt, weil das Lothringisch-Luxemburger sowie das Saarrevier eine Kompensation in Form einer Tarifiermäßigung für Roheisen nach Rheinland-Westfalen dafür beanspruchten, daß letzteres sein Thomas-Roheisen aus Minette um, je nach dem Möller, 1,20—4 Mark pro Tonne billiger sich herstellen würde. Schon mit Rücksicht hierauf kann nach unserem Dafürhalten kein Zweifel bestehen, daß der neu zu erstellende Roheisentarif nur als regionaler, zwischen Lothringen-Luxemburg und dem Saargebiet einerseits und dem Ruhrrevier andererseits, erstellt werden kann. Höchstens könnte eine Ermäßigung auch für Roheisen aus den Lahn-, Dill- und Sieggebeten noch in Betracht kommen, doch würde auch in diesem Falle ein lediglich regionaler Tarif zu erstellen sein.

Oberschlesien ist direkt an einer Frachtverbilligung für Roheisen (wenn man von dem unter IV besonders zu erörternden Gießerei-Roheisen absieht) nicht interessiert, da es sich angesichts seiner hohen Selbstkosten in der Hauptsache darauf beschränkt, den eigenen Bedarf an Roheisen zu decken. Tritt aber einmal in Zeiten schlechter Konjunktur eine Überproduktion an Roheisen ein, welche man außerhalb des Industriebezirks absetzen will, so wird wohl stets dieser Überschuß als Gießerei-Roheisen erblasen werden. Auf der anderen Seite — mittelbar — ist aber die oberschlesische Roheisen-Industrie daran interessiert, daß nicht etwa aus Kompensationsgründen anderen deutschen Hochofenwerken derart niedrige Roheisentarife erstellt werden, daß dieselben in den Stand gesetzt werden, unter Umständen dem oberschlesischen Roheisen im Bezirk selbst Konkurrenz zu machen. Schon aus diesem Grunde muß die oberschlesische Roheisen-Industrie auf das Entschiedenste dafür eintreten, daß überhaupt kein allgemeiner Roheisentarif, sondern nur die oben erwähnten regionalen erstellt werden. Sollte aber trotzdem aus irgend welchen Gründen ein allgemeiner Tarif gewährt werden, so würde es einer besonderen Untersuchung bedürfen, innerhalb welcher Grenzen die Frachtermäßigungen auf weite Entfernungen gehalten werden müssen, um die vorerwähnte Konkurrenz west- oder mitteldeutschen Roheisens gegenüber dem oberschlesischen auszuschließen.

Bezüglich der Nomenklatur des zu erstellenden — wir nehmen als sicher an, regionalen — Roheisentarifs ist vom oberschlesischen Standpunkt aus großer Wert darauf zu legen, daß dieser Tarif lediglich auf die verschiedenen Roheisen-Sorten erstreckt wird und daß keinerlei Halbzeug oder Halbfabrikate in denselben eingeschlossen werden. Sollten gewichtige Gründe dafür sprechen, auch für Halbzeug oder Halbfabrikate

aus Kompensationsrücksichten billigere Frachtsätze aus Lothringen-Luxemburg und dem Saargebiet nach Rheinland-Westfalen zu gewähren, so müßte hierfür nach unserem Dafürhalten ein besonderer Tarif derart erstellt werden, daß, auf Roheisen umgerechnet, die Frachtermäßigung nicht mehr beträgt als die für Roheisen selbst zu bewilligende. In Bezug auf die Höhe dieser letzteren Frachtermäßigung erlauben wir uns keinerlei Vorschläge, da wir der Ansicht sind, daß für einen derartigen regionalen Tarif lediglich die gegenseitigen Interessen der westlichen Eisenbezirke in Betracht kommen und daß sich bei gerechter Würdigung der hier bestehenden Gegensätze die richtige Höhe von selbst ergeben wird.

Die Gefahr, welche für Oberschlesien aus der tarifrischen Gleichstellung des Halbzeugs mit Roheisen auch in einem regionalen Roheisen-Tarif erwachsen würde, besteht darin, daß eine ganze Anzahl rheinisch-westfälischer Walzwerke in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem oberschlesischen Handelseisen entsprechend gestärkt würden, so daß eventualiter für Oberschlesien weitergehende Kompensationen gefordert werden müßten, als die nachstehend unter V berechneten.

### **III. Der sogenannte Notstands-Tarif für das Lahn- und Dillgebiet.**

Die Frage, ob der für Erzsendungen aus dem Lahn- und Dillgebiet nach Rheinland-Westfalen bestehende sogenannte Notstandstarif auch auf die Sendungen nach Lothringen-Luxemburg und der Saar auszudehnen wäre, ist im wesentlichen eine rein westliche Frage und kann von den dortigen Interessenten und Eisenbahn-Direktionen besser beurteilt werden als von hier aus. Im allgemeinen nur glauben wir, daß der vom Landeseisenbahnrat eingenommene Standpunkt zutreffend ist, wonach, so lange keine direkte Veranlassung zu der beantragten Ausdehnung vorliegt, aus der allgemeinen Aufwerfung der Kompensationsfrage kein Anlaß genommen werden kann, einem einzelnen Gebiete auf Kosten aller Steuerzahler Frachtnachlässe zu gewähren, welche an sich nicht notwendig sind. Der in Rede stehende, nach Rheinland-Westfalen erstellte Tarif ist nun aber, wie schon sein Name besagt, von Haus aus als Notstands-Tarif erstellt; so lange also nicht ein neuer Notstand nachgewiesen ist, kann seine weitere Ausdehnung nicht wohl befürwortet werden.

### **IV. Die beabsichtigte gleichmäßige Einrichtung des Ausnahmetarifs für Gießerei-Roheisen.**

Schon seit langer Zeit sind die Ausnahmetarife für Gießerei-Roheisen als regionale, entsprechend dem jeweiligen Bedürfnis im Wettbewerb des einheimischen Roheisens gegenüber dem englischen, erstellt, und es ist dies zweifellos die im vorliegenden Falle richtigste und zweckmäßigste Tarifgestaltung. Wie aber schon jetzt in Anbetracht der hohen Gestehungskosten für oberschlesisches Gießerei-Roheisen der für dieses nach Niederschlesien erstellte Ausnahme-Tarif um 0,2 Pf. pro tkm billiger ist als der analoge für Westfalen erstellte Ausnahmetarif, so wird zweifellos auch in Zukunft stets der Einheitssatz für Oberschlesien mindestens um diesen Betrag billiger sein müssen als der westfälische, und so ist

schon aus diesem Grunde die Erstellung eines allgemeinen und gleichmäßigen Ausnahmetarifs für Gießerei-Roheisen vom Standpunkt Oberschlesiens aus zu bekämpfen. Ein solcher Tarif würde erst recht von diesem Standpunkt aus zu bekämpfen sein, wenn er etwa auf weite Entfernungen so energisch staffelte, daß das westliche Eisen bis in das jetzige Absatzgebiet für ober-schlesisches Gießerei-Roheisen hineingelangen könnte. Bei der schon so oft geschilderten äußerst schwierigen Lage gerade der ober-schlesischen Gießerei-Roheisen-Produzenten muß einer derartigen Möglichkeit auf das Entschiedenste widersprochen werden, und wir rechnen fest darauf, daß die Königliche Eisenbahndirektion ebenso wie der Herr Minister diesen Verhältnissen Rechnung tragen wird.

Wir beantragen nach Vorstehendem für Gießerei-Roheisen ebenfalls die Erstellung regionaler Ausnahmetarife jeweilig in derjenigen Höhe, welche durch die Konkurrenz des englischen Eisens erfordert wird, und unter Ausschluß solcher Ausnahmesätze, welche es irgend einem Roheisengebiet ermöglichen würden, in das Absatzgebiet eines anderen deutschen Eisenbezirks einzudringen. Speziell für ober-schlesisches Gießerei-Roheisen wäre die Gewährung einer weiteren Tarifiermäßigung nach Niederschlesien und Brandenburg von erheblichem Wert.

#### V. Die für Oberschlesien erforderlichen Kompensationen.

Hierzu sei zunächst der Nachteil ermittelt, welchen Oberschlesien durch die Erstellung des neuen Eisenerztarifs gegenüber Rheinland-Westfalen erleiden würde. Aus den Drucksachen des Landeseisenbahnrats geht hervor, daß für 1 Tonne in Rheinland-Westfalen hergestellten Roheisens die Selbstkosten sich verringern bei einem Möller von

1 t	Minette	auf die t	Roheisen	um	1,20	Mk.	pro	t
1,4 t	„	„	„	„	„	1,66	„	„
3,2—3,4 t	„	„	„	„	„	(Roheisen aus reiner		
						Minette)	um	3,80—4,00
							M	pro
							t.	

Behufs Entscheidung der Frage, mit welcher Selbstkosten-Verringerung bei der Ermittlung der für Oberschlesien erforderlichen Kompensationen zu rechnen ist, darf man selbstverständlich nicht mit demjenigen Zustande rechnen, welcher als bald nach der Einführung des neuen Tarifs eintreten wird, sondern muß man mit demjenigen Zustande rechnen, welcher nach wenigen Jahren eingetreten sein wird, sobald die rheinisch-westfälische Eisenindustrie ihre Hochofen-Anlagen so erweitert haben wird, daß ein Arbeiten mit reiner Minette möglich ist. Dafür, daß dies möglichst bald geschieht, bürgt die Prämie der sehr bedeutenden Selbstkosten-Verringerung. Auch der etwaige Einwand, daß die alsdann eintretende Selbstkosten-Verringerung um 3,80 bis 4 M nur für das Thomas-Roheisen eintreten werde, ist hinfällig; denn darüber kann gar kein Zweifel herrschen, daß die gegenüber dem ober-schlesischen Fertigeisen in Betracht kommende Konkurrenz Westfalens in Berlin sowie in ganz Ost- und Mitteldeutschland lediglich durch seine Flußeisen-Fabrikate erfolgt und daß daher die für diese Fabrikate resultierende Selbstkosten-Verringerung in dem Wettbewerb gegenüber Oberschlesien

auf der ganzen Linie voll zur Geltung gelangt. Selbst wenn man daher für die Preise für Minette in Folge der größeren Nachfrage sowie der größeren Gestehungskosten bei den neu zu etablierenden tieferen Bergwerksanlagen eine kleine Preiserhöhung annimmt, muß doch alles in allem als sicher gelten, daß die gegenüber Oberschlesien in Rechnung zu stellende Selbstkosten-Verringerung mindestens 3—3,50 M pro Tonne Roheisen beträgt.

Dem gegenüber liegen für Oberschlesien die Verhältnisse so, daß in 1896 (für 1897 liegen die Zahlen noch nicht vor) der Gesamtverbrauch der oberschlesischen Hochofenindustrie an eisenhaltigen Materialien auf die einzelnen Arten derselben sich derart verteilte, daß verbraucht wurden:

1. 559 910 t = 41,5 % oberschlesische Brauneisenerze,
2. 217 768 t = 16,2 % oberchl. Schlacken und Sinter,
3. 297 822 t = 22,1 % Erze etc. aus Österreich-Ungarn,
4. 29 087 t = 2,2 % Erze etc. aus Niederschlesien,
5. 44 954 t = 3,3 % Erze etc. aus dem übrigen Deutschland,
6. 198 325 t = 14,7 % überseeische Erze und Schlacken.

Von diesen eisenhaltigen Materialien erfahren nun aber nur die überseeischen Materialien sub 6 und außerdem die Materialien sub 4 und 5 eine — relativ sehr unbedeutende — Verbilligung durch den neuen Tarif, während die Hauptmasse der Erze sub 1, als auf der oberschlesischen Schmalspurbahn befördert, eine Tarifiermäßigung nicht genießen, und während auch für die Materialien sub 2 und 3 eine solche Ermäßigung nicht eintritt. Alles in allem dürfte die Frachtermäßigung aus dem neuen Tarif nur etwa für 20 % der in Oberschlesien benötigten Gesamt-Erz- und Schlackenmenge platzgreifen und für diese insgesamt nur etwa 180 000 M jährlich betragen. Es ergibt dies bei einer Roheisen-Produktion von rund 600 000 t jährlich eine Selbstkostenverringerung von rund 30 Pf. für die Tonne, — gegenüber einer analogen Verringerung für Westfalen von 3 bis 3,50 M!

Nun kommt es aber bei der Bemessung der für Oberschlesien erforderlichen Kompensationen unmittelbar nicht auf die beiderseitige Verringerung der Selbstkosten für Roheisen an, sondern, da in Roheisen beide Reviere überhaupt nicht mit einander konkurrieren, eine solche Konkurrenz vielmehr nur in dem aus dem Roheisen herzustellenden Fertigeisen stattfindet, darauf, wie für Fertigeisen die beiderseitigen Wettbewerbsbedingungen sich ändern. Da man zu einer Tonne Fertigeisen (Walzeisen) rund  $1\frac{1}{3}$  Tonnen Roheisen braucht, so bedeuten die oben für Roheisen ermittelten Zahlen, daß wenn der neue Erztarif allein, ohne Kompensationen, erstellt würde, für oberschlesisches Walzeisen in den Gebieten des gemeinsamen Absatzes die Selbstkosten um nur 40 Pfennig verringert würden gegenüber einer Verringerung um mindestens  $4-4\frac{1}{2}$  M für westfälisches Fertigeisen. Um diese Differenz von 3,60—4 M für Fertigeisen muß demnach durch die zu gewährenden Kompensationen Oberschlesien in seinen Selbstkosten besser gestellt werden, wenn andernfalls es nicht auf das Schwerste gegenüber Westfalen benachteiligt sein soll.

Bezüglich der Frage, welcher Art die Kompensationen sein sollen, sind überhaupt nur vier Fälle möglich, entweder

1. man gewährt für die zur Roheisen-Herstellung erforderlichen Rohmaterialien, insbesondere Erze und Schlacken, die erforderlichen Frachtermäßigungen; oder

2. man gewährt Tarifiermäßigungen für das außerhalb Oberschlesiens zum Verkauf gelangende R o h e i s e n ; oder

3. man gewährt Tarifiermäßigungen für die zur Herstellung des Fertigeisens nötigen Materialien, insbesondere Roheisen und Kohle; oder endlich

4. man gewährt die erforderlichen Frachtermäßigungen für das aus dem Roheisen hergestellte Fertigeisen nach denjenigen Gebieten, in welchen Oberschlesien mit Rheinland-Westfalen konkurriert.

### 1. Frachtermäßigungen für Erze und sonstige zur Roheisen-erzeugung erforderliche Materialien als Kompensation.

Hier kann es sich nach Lage der oben mitgeteilten Bezugsquellen für Erze und Schlacken nur um eine Ermäßigung der Frachten auf der oberschlesischen Schmalspurbahn handeln. Eine solche ist allerdings sehr wohl möglich und durchaus geboten. Nach den zur Zeit gültigen Tarifen beträgt die Fracht pro Tonne bei einer Entfernung von

km	5	6	7	8	9	10	11	12—13	14—17
Pf.	58	63	68	75	81	86	92	95	105

und es beträgt der Anteil der Staatsbahnverwaltung hieran (50 % der Streckengebühr, welche man nach Abzug von 24 Pf. Expeditionsgebühr erhält, zuzüglich 10 % dieser letzteren) bei einer Entfernung von

km	5	6	7	8	9	10	11	12—13	14—17
Pf.	19,4	21,9	24,4	27,9	30,9	33,4	36,4	37,9	42,9
oder pro tkm Pf.	3,9	3,7	3,5	3,5	3,4	3,3	3,3	3,2—2,9	3,1—2,5

Da die Tonne Erz im Durchschnitt auf eine Entfernung von rund 14 km von Grube nach Hochofen gefahren wird, so beträgt die Fracht hierfür 1,05 M und der Anteil der Staatsbahnverwaltung an diesem dem Pächter der Schmalspurbahn bezahlten Betrag 0,43 M. Es ergibt dies einen Betrag pro tkm von 3,1 Pf. oder um 0,5 Pf. mehr, als der Strecken-Einheitssatz des regulären Spezialtarifs III, und um 1,3 Pf. mehr, als der Strecken-Einheitssatz des in Rede stehenden neuen Erztarifs beträgt, — trotzdem im vorliegenden Falle die Staatsbahnverwaltung keinerlei Betriebsunkosten hat, sondern der Betrieb allein dem Pächter obliegt, und obwohl auch an sonstigen (zumeist Bahnunterhaltungs-) Ausgaben nur relativ unbedeutende Kosten vom Staate zu bestreiten sind (in 1896/97 126 226 M. gegenüber einem Gesamt-Fracht-Anteil des Staates von 1 000 730 M). Daß bei diesen so überaus hohen Strecken-Einheitssätzen eine Ermäßigung möglich ist, liegt auf der Hand. Ebenso ist aber auch klar, daß selbst wenn der staatliche Frachtanteil (ohne eigene Betriebsleistung der Staatsbahnverwaltung!) auf die Hälfte des Satzes des neuen Erztarifs (0,9 pro tkm) reduziert und auch der derzeitige Pächter der Schmalspurbahn entsprechend herangezogen würde, insgesamt auf ein Mehr an Ermäbi-

gung als höchstens 40 Pf. pro Tonne Brauneisenerz nicht gerechnet werden dürfte und daß damit (bei einem Schmalspurbahn-Versand an Erzen von 465 000 Tonnen) die oben ermittelte Selbstkosten-Verringerung pro Tonne oberschlesisches Roheisen sich von rund 30 auf rund 60 Pfennige erhöhen würde.

Diese Verringerung würde sich weiter steigern, wenn man nicht nur für Eisenerze, sondern auch für Kalksteine und Dolomite (in 1896 rund 460 000 Tonnen auf der Schmalspurbahn befördert) sowie für die auf der Schmalspurbahn zur Beförderung gelangenden Schlacken Sinter, Koks und Kohlen die Frachtsätze in gleicher Weise herabmäßigte. Nimmt man die Gesamtmenge, welche von diesen Materialien jährlich auf eine Durchschnittsentfernung von 11 km befördert wird, zu 1 200 000 Tonnen an, so ergibt sich eine weitere Fracht-Ersparnis von insgesamt rund 400 000 M und demgemäß eine weitere Selbstkosten-Verringerung pro Tonne Roheisen um rund 65 Pfennige.

Die für den Verkehr auf der oberschlesischen Schmalspurbahn beantragte Tarifiermäßigung würde, selbst wenn sie der Staat zum größten Teil tragen müßte, noch immer eine für den vorliegenden Fall ausreichende Verzinsung des in der Schmalspurbahn steckenden Kapitals gewährleisten; diese Verzinsung wird aber eine entsprechend höhere sein, wenn, wie anzunehmen, auch auf den Fracht-Anteil des Pächters ein nicht unerheblicher Teil der Ermäßigung entfällt oder wenn erst, was sehr wahrscheinlich der Fall, bei einem neuen Vertrag der Fracht-Anteil des Pächters überhaupt anders berechnet wird.

## **2. Frachtermäßigungen für das zum Verkauf gelangende Roheisen als Kompensation.**

Hier ist schon unter II dargelegt worden, daß oberschlesisches Roheisen zum Verkauf außerhalb des Bezirks nur in denjenigen relativ geringen Mengen produziert wird, welche als Gießerei-Roheisen auf weite Entfernungen zum Versand gelangen. Wie ferner unter IV nachgewiesen, könnte aber eine eventuelle für Gießerei-Roheisen zur Einführung gelangende Tarifiermäßigung nicht als Kompensation im Sinne des vorliegenden Schreibens angesehen werden, sondern würde dieselbe lediglich dazu dienen, die zahlreichen Nachteile auszugleichen, welche gegebenen Falles aus der Erstellung eines allgemeinen Gießerei-Roheisen-Tarifs speziell für den Gießerei-Roheisen-Absatz Oberschlesiens nach Niederschlesien erwachsen würde.

Als wirkliche Kompensation qua Roheisen-Frachtermäßigung könnte daher auf der Hauptbahn nur eine Ermäßigung der Roheisen-Frachten innerhalb des Industriebezirks, d. i. also auf Entfernungen von 10 bis höchstens 30 km gelten, d. i. eine Ermäßigung, welche auch bei der Erstellung eines neuen allgemeinen Roheisen-Tarifs nicht eintreten würde. Die andere Kompensation aber, in Form einer Ermäßigung der Frachtsätze für diejenigen rund 60 000 Tonnen Roheisen, welche jährlich auf der Schmalspurbahn versandt werden, schlägt auf die oberschlesische Gesamt-Roheisen-Produktion nur mit etwa 4 Pf. pro Tonne aus.

### 3. Kompensation durch Frachtermäßigungen für die zur Fabrikation von Fertigeisen erforderlichen Materialien (Kohlen und Roheisen).

Die für o b e r s c h l e s i s c h e s Roheisen möglichen Kompensationen sind bereits unter 2 erörtert. Die andere Möglichkeit, die Frachten für f r e m d e s Roheisen zum Bezug für diejenigen Werke herabzusetzen, welche Roheisen nicht selbst produzieren, darf mit Rücksicht auf die schon jetzt höchst ungünstige Lage der oberschlesischen Roheisen-Industrie, welche im vorliegenden Falle vor allem zu schützen ist, als ausgeschlossen gelten.

Ebenso muß aber auch als ausgeschlossen gelten die Gewährung von Ausnahmetarifen für die Hauptbahn-Sendungen von Kohlen nur nach Eisenhütten, und was die Kohlensendungen auf der Schmalspurbahn anlangt, so ist die hierbei zu erzielende Ersparnis bereits unter 1 mit in Rechnung gestellt.

### 4. Frachtermäßigungen für Fertigeisen als Kompensation.

Wie aus den Darlegungen unter 1—3 hervorgeht, betragen im günstigsten Falle die auf anderem Wege als dem der Frachtermäßigung für Fertigeisen möglichen Kompensationen nicht mehr als 99 Pf. pro Tonne oberschlesisches Roheisen bzw. 1,30 M pro Tonne oberschlesisches Fertigeisen. Da aber, wie oben nachgewiesen, die Benachteiligung Oberschlesiens im Wettbewerb gegenüber Westfalen 3,60—4,00 M pro Tonne beträgt, so ist durch Frachtermäßigungen für Fertigeisen in den Wettbewerbsgebieten eine Kompensation von mindestens noch 2,50 M pro Tonne zu gewähren. Nun liegen aber leider die Konkurrenz-Verhältnisse für oberschlesisches Fertigeisen schon jetzt so, daß das rheinisch-westfälische Eisen zu überaus niedrigen Frachten den Rhein (und später zum Teil noch billiger den Dortmund—Ems-Kanal) hinunter zur Nordsee, von dort mit Seeschiffen nach den Ostsee-Häfen und von hier die Oder und Weichsel herauf, oder aber von Hamburg per Wasserstraße bis Berlin, so billig in das gesamte östliche Absatzgebiet Oberschlesiens gelangt, daß bis nach Schlesien hinein Oberschlesien die schwerste Konkurrenz gegen das westfälische Eisen zu bestehen hat. Die oben gegebenen Zahlen sowohl über den Rückgang Oberschlesiens innerhalb des g e s a m t e n Inlands-Eisenversands Deutschlands als auch über seinen Rückgang im Absatz nach dem Ostseeküstengebiet, Posen, Brandenburg, Berlin beweisen diese seine schwere Situation auf das Schlagendste. Ebenso beweisen dies die schon seit Jahren der Staatsbahn-Verwaltung zugegangenen immer dringlicheren Anträge der oberschlesischen Eisen-Industriellen auf Ermäßigung der Frachtsätze für oberschlesisches Eisen nach der Ostseeküste sowie nach Thorn, Bromberg, Posen, Berlin etc. Es muß daher, wenn Oberschlesien eine wirklich ausreichende Kompensation erhalten soll, für sämtliches Fertigeisen, welches nach allen Stationen Ost- und Mittel-Deutschlands jenseits Breslaus geht, eine Frachtermäßigung von mindestens 2,50 M pro Tonne gewährt werden. Diese Ermäßigung würde sich selbstverständlich um denjenigen Betrag erhöhen, um welchen die oben berechnete Selbstkosten-Verringerung von 1,30 M pro Tonne (Fertigeisen) auf der oberschlesischen Schmalspurbahn — in Form einer Tarifiermäßigung — etwa weniger gewährt werden sollte.

Wenn auch die vorstehend für Oberschlesien beantragten Kompensationen an sich schon aus Gründen der Billigkeit und unabhängig von dem finanziellen Effekt für die Staatsbahnen zugestanden werden müssen, so sei doch noch darauf hingewiesen, daß eine Einnahme-Einbuße aus den betreffenden Maßnahmen nach unserer Ansicht überhaupt nicht erwachsen würde. Nach dem uns zu Gebote stehenden Material wird nämlich die Staatsbahn-Verwaltung aus dem neuen Erztarif allein durch die Minette-Verfrachtungen eine so hohe Mehreinnahme erzielen, daß die eventuelle Einbuße aus den für Oberschlesien und andere Bezirke zu gewährenden Kompensationen vollständig dadurch gedeckt wird. Da nun aber von allen diesen Maßnahmen nicht die eine oder andere für sich allein beurteilt, sondern alle zusammen als ein zusammengehöriges Ganze betrachtet werden müssen, so liegt auf der Hand, daß auch vom finanziellen Standpunkt Bedenken gegen die für Oberschlesien erforderlichen Kompensationen nicht erhoben werden können. Im Gegenteil würde nach unserer Meinung aus der ganzen Tarif-Aktion noch eine Mehreinnahme für die preußische Staatsbahnverwaltung resultieren.

Wir fassen unsere Anträge zu V ganz ergebnislos dahin zusammen, daß wir bitten,

1. für alle auf der ober-schlesischen Schmalspurbahn zu transportierenden Güter eine Ermäßigung des zur Zeit giltigen Tarifs um so viel eintreten zu lassen, daß, wenn der Pächter der Bahn an der Ermäßigung sich gar nicht beteiligen sollte, zum wenigsten der Anteil der Staatsbahnverwaltung an den Frachtsätzen auf 0,90 Pf. pro tkm ermäßigt wird; daß wenn aber, wie anzunehmen, der Pächter zum Tragen der Ermäßigung mit herangezogen werden kann, die bezüglichen Frachtherabsetzungen so bemessen werden, wie auf Seite 11 (hier 42) und 12 (43) unter 1 angenommen worden ist;
2. für dasjenige Fertigeisen, welches aus Oberschlesien nach sämtlichen Empfangsstationen Ost- und Mittel-Deutschlands jenseits Breslaus versandt wird, eine Ermäßigung um mindestens 25 Pf. pro 100 Kilo, auf jeden Fall aber um so viel zu gewähren, daß sich einschließlich der auf den Schmalspurbahnen zu gewährenden Frachtermäßigungen eine Gesamt-Selbstkosten-Verringerung für ober-schlesisches Fertigeisen loco Konsumstätte um 3,60—4,00 M pro Tonne ergibt.

Wenn den vorstehenden Ausführungen gegenüber eingewendet werden sollte, weshalb denn bei der geschilderten Sachlage die Vertreter Schlesiens überhaupt für den neuen Eisenerz-Tarif im Landeseisenbahnrat gestimmt hätten, so ist hiergegen Folgendes zu bemerken.

E r s t e n s ist Oberschlesien auf Grund seiner oben dargelegten ungünstigen Lage in Bezug auf die Erzversorgung schon seit Jahren gezwungen, mit allen Kräften auf eine Verbilligung der Erztarife hinzuwirken. Wenn nun endlich die Staatsbahn-Verwaltung sich bereit erklärt hat, als a l l g e m e i n e n Tarif einen solchen zu erstellen, der erheblich billiger als der jetzige ist, so kann nach der ganzen Situation die ober-schlesische Eisenindustrie unmöglich g e g e n einen derartigen, auch für einen gewissen Prozentsatz ihrer Bezüge Frachtermäßigungen

gewährenden Tarif Stellung nehmen. Sie kann dies um so weniger, als sie mit der gesamten oberschlesischen Montan-Industrie der Ansicht ist, daß überhaupt die Rohstofftarife auf den preußischen Staatsbahnen viel zu hohe sind und daß demgemäß jeder Schritt der preußischen Staatsbahnverwaltung, in dieser Beziehung Wandel eintreten zu lassen und unsere Rohstofftarife zu ermäßigen, ihrerseits nur mit Freude begrüßt und nach Kräften gefördert werden kann.

Zweitens muß die oberschlesische Eisen-Industrie anerkennen, daß der vom Westen beantragte Eisenerz-Tarif durch die nicht unerhebliche Verbilligung der Eisen-Selbstkosten im Westen ein wohlgeeignetes Mittel sei, die Konkurrenzfähigkeit der westdeutschen und damit auch der gesamten deutschen Eisen-Industrie im Auslande wesentlich zu stärken; und da sie andererseits der Überzeugung war, daß ihr selbst durch entsprechende Kompensation aus dieser Förderung der westdeutschen Industrie keine Nachteile erwachsen würden, so hat sie nicht gezaudert, aus nationalen Gründen für jene Stärkung des deutschen Wettbewerbs auch ihrerseits einzutreten.

Drittens aber ist seitens der oberschlesischen Eisenindustrie in der entscheidenden Sitzung des Landes-eisenbahnrats durch die ihr nahe stehenden Vertreter, die Herren Generaldirektor Ritter und Kommerzienrat Arnhold, ausdrücklich erklärt worden, daß die genannte Industrie und damit auch die Vertreter Schlesiens nur unter der Voraussetzung für den neuen Tarif stimmen könnten und stimmten, daß Oberschlesien die erforderlichen Kompensationen gewährt würden, und ebenso ist schon damals erklärt worden, daß voraussichtlich diese Kompensationen ausschließlich auf dem Gebiet der Schmalspurbahn-Tarife sowie der Hauptbahn-Tarife für Fertigeisen gewährt werden könnten. Nur in der sicheren Voraussetzung, und sozusagen unter der Bedingung, daß diese Kompensationen erfolgen werden, haben die Vertreter Schlesiens für den neuen Tarif gestimmt und damit — da die Annahme desselben mit 22 gegen 18 Stimmen erfolgte — überhaupt erst dem Antrage zur Annahme verholten.

Nach unserer Ansicht kann und darf daher, wenn aus irgend welchen Gründen die erforderlichen Kompensationen für Oberschlesien nicht sollten gewährt werden können, die Einführung des neuen Erztarifs überhaupt nicht erfolgen, und wir bitten die Königliche Eisenbahn-Direktion ganz ergebenst, auch Ihrerseits bei den innerhalb der Staatseisenbahn-Verwaltung bevorstehenden Verhandlungen diesen Standpunkt geneigtest vertreten zu wollen.

Indem wir uns noch zu jeder etwa weiter gewünschten Auskunft gern bereit erklären, zeichnen wir

mit vorzüglicher Hochachtung

ganz ergebenst

**Der Vorstand des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins.**

gez. Bernhardi.

gez. Dr. Voltz.

Kattowitz.

**Der Vorstand des Vereins Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller,**

Östliche Gruppe.

gez. Junghann.

An  
die Königliche  
Eisenbahn-Direktion

Die Anfrage der Königlichen Eisenbahndirektion d. d. 22. Januar 1898, Geschäftszeichen IV. 345. N. O., worauf die vorstehende Eingabe die Antwort war, lautet wie folgt:

Betrifft: Eisenerz- und Roheisentarife.

Unter Hinweis auf die Verhandlungen im Landes-eisenbahnrat über Ermäßigung der Eisenerztarife (Niederschriften vom 19. November/10. Dezember 1897) sind die beteiligten Eisenbahndirektionen höheren Orts beauftragt, bestimmte Vorschläge über die Tarifmaßnahmen zu machen, welche zur Ausführung zu empfehlen sind.

Bevor wir in eine Beratung der Angelegenheit mit den westlichen Direktionen treten, ist es uns erwünscht, nochmals eingehend eine Äußerung des Hüttenmännischen Vereins darüber zu erhalten, welche Forderungen im Interesse der oberschlesischen Eisenindustrie geltend zu machen sind, und in welcher Weise bei Gewährung der Tarifiermäßigungen für Eisenerze mit Rücksicht darauf, daß dieselben den westlichen Industriebezirken in erhöhtem Maße etwa zu Gute kommen, für Oberschlesien geeignete Kompensationsmaßnahmen in Vorschlag zu bringen sein werden.

Die von dem Herrn Minister angeordneten Beratungen sind auf folgende Punkte besonders zu erstrecken:

I. Allgemeiner Erztarif.

Neben dem ursprünglich beantragten Eisenerztarif, sowie neben dem vom Herrn Freiherrn von Stumm beantragten, ist die Durchführbarkeit eines Tarifs zu erwägen, welcher für den Saarbezirk eine Ermäßigung von 30 Pf. (in maximo) für 1 t bringen würde. Es fragt sich hier, welcher der 3 Tarife den Interessen Oberschlesiens am meisten entsprechen würde.

II. Roheisentarif.

Es ist zu erörtern, ob derselbe allgemein oder als regionaler Ausnahmetarif für die Versandgebiete (Lothringen-Luxemburg, Lahn, Dill, Sieg?) und die Empfangsgebiete (Saar, Rheinland-Westfalen, Aachen?) zu bilden ist. Die Interessen Oberschlesiens an einem allgemeinen Roheisentarif würden zu erörtern sein. Die Nomenklatur des Roheisentarifs wird festzustellen und hierbei eingehend zu erwägen sein, welche Folgen die von der Lothringen-Luxemburgischen Industrie und der Regierung der Reichslande erstrebte Aufnahme des in Spezialtarif III genannten Halbzeugs haben würde.

Was die Höhe des Roheisentarifs betrifft, so steht zur Erwägung, einen solchen zu bilden mit Gewährung einer Ermäßigung von 50 Pf., 80 Pf. und 100 Pf. für Bezüge nach der Ruhr und bezüglich des Beginns der Ermäßigung, ob dieselbe, wie ursprünglich beantragt, bei 100 km oder schon bei 80 km oder, wie dies von Herrn von Stumm — anscheinend im Interesse des Werks Quint — gewünscht wird, schon bei 50 km einzutreten hat. Die Folgen, die aus den verschiedenen Bildungen zu erwarten, wären zu erörtern.

III. Die zu erwartenden Ergebnisse und Einwirkungen der beantragten Ausdehnung des sogenannten Notstandstarifs auf die Erzversendungen nach Lothringen-Luxemburg und der Saar würden kenntlich zu machen sein.

IV. Die beabsichtigte gleichmäßige Einrichtung des Ausnahmetarifs für Gießerei-Roheisen und die Begrenzung der Empfangsbezirke nach Maßgabe des Zwecks der Bekämpfung der Einfuhr aus dem Auslande ist nochmals eingehend zu erörtern.

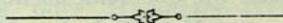
V. Die Notwendigkeit der für Oberschlesien zu fordernden Kompensationen und nach welchen Richtungen und in welcher Weise diese zu denken sein werden, würde auszuführen sein. Insbesondere würde die Notwendigkeit und der Umfang der gewünschten Ermäßigung der Schmalspurbahntarife zu erörtern sein.

Indem wir ergebenst ersuchen, uns mit möglichst eingehender Äußerung zur Sache zu versehen, damit wir die dortigen Ausführungen bei den demnächst stattfindenden Beratungen mit den rheinischen Direktionen zu vertreten in der Lage sind, teilen wir ergebenst mit, daß wir Abschrift des Vorstehenden mit gleichem Ersuchen dem Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller zu Händen des Herrn Bergrat Junghann haben zugehen lassen.

gez. **Roepell.**

# Verein Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller, Oestliche Gruppe.

Anlage II zu Journal-No. G. 2729 vom 14. Oktober 1909.



Verein

Kattowitz, den 23. September 1902.

Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller,  
Oestliche Gruppe.

Journal-No. G. 2442.

Betrifft die Schädigung der oberschlesischen Eisen-Industrie durch den  
neuen allgemeinen Eisenerz-Ausnahme-Tarif vom 1. Juni 1901 und die  
hierfür erforderlichen Kompensationen.

Als es sich Mitte und Ende der 90er Jahre darum handelte, der rheinisch-westfälischen Eisen-Industrie für ihre Minettebezüge aus Lothringen-Luxemburg eine Fracht-Ermäßigung von 1,20 Mk. pro Tonne zu bewilligen, war man allseitig einmütig darüber, daß dies nicht geschehen dürfe, ohne daß gleichzeitig auch den mit der genannten Industrie schwer konkurrierenden Eisen-Industriellen Oberschlesiens, Lothringen-Luxemburgs, des Saarreviers und der Sieg-Lahn-Dill-Reviere ausreichende Kompensationen zugestanden würden. Nachdem inzwischen zum 1. Juni 1901 Rheinland-Westfalen durch den neuen Allgemeinen Eisenerz-Tarif seine Frachtermäßigung erhalten hat, außerdem auch alle übrigen vorgenannten Eisenindustrie-Reviere ihre Kompensationen erhalten haben mit Ausnahme des oberschlesischen Industriebezirks, muß dieser letztere als schwer benachteiligt angesehen werden, und wir erlauben uns daher, als berufene Vertretung der oberschlesischen Eisen-Industrie, Euer Exzellenz hierüber folgendes ganz gehorsamst vorzutragen.

Wenn irgend eine Eisen-Industrie Deutschlands unter besonders ungünstigen natürlichen Verhältnissen arbeitet, so ist es die oberschlesische. Keine andere Eisen-Industrie hat so teure Frachten für ihre in der Hauptsache aus den weitesten Entfernungen zu beziehenden Erze und Schlacken zu bezahlen, und ebenso hat keine andere Eisen-Industrie für ihre nach dem Inlande abzusetzenden Erzeugnisse so enorme Frachtsätze zu tragen, wie die im äußersten Südosten zwischen Rußland und Österreich eingekeilte oberschlesische. Wenn man hierzu bedenkt, daß auch der Koks, welcher seitens der oberschlesischen Hochofenwerke verwandt werden muß, im Vergleich zum westfälischen von sehr geringer Qualität und in Anbetracht dieser Qualität recht teuer ist, so ist ohne weiteres die überaus ungünstige Gesamt-Situation der oberschlesischen Eisen-Industrie ersichtlich.

Diese Situation ist so ungünstig, daß, wenn es sich nicht um eine Arbeiterschaft von rund 35 000 Köpfen handelte, ferner um sehr bedeutende, in den Hüttenwerken investierte Kapitalien, sowie endlich um eine

deutsche Industrie im Osten der Monarchie, wo dieselbe in kultureller Beziehung von besonderer Wichtigkeit ist: man beinahe die Frage aufwerfen könnte, ob man nicht besser die oberschlesische Eisen-Industrie ganz eingehen lasse. Natürlich ist dies aus den angeführten Gründen nicht angängig, und so hat man von jeher gesucht, durch besonders ökonomisches technisches Arbeiten in den Betrieben selbst und durch Erlangung möglichst niedriger Frachtsätze die so ungünstige natürliche Situation wenigstens in etwas zu mildern.

Eine der wichtigsten und wertvollsten Errungenschaften, welche bei diesen ihren früheren Bemühungen um Frachtermäßigungen die oberschlesische Eisen-Industrie erreicht hatte, war die Erstellung des niedrigen Ausnahme-Frachtsatzes ab Stettin für die überseeischen Erze auf der Basis von 1,34 Pfg. pro tkm plus 6 Pfg. Expeditionsgebühr. Da es sich bei diesen Bahntransporten um Entfernungen von über 500 km handelte, hatte ihr die Staatseisenbahnverwaltung in Anbetracht der oben geschilderten Situation gern diesen damals niedrigsten aller preussischen Erzeinheits-Frachtsätze bewilligt.

Wegen weiterer Frachtermäßigungen auch für die übrigen Erzbezüge, insbesondere auch aus Inner-Deutschland, waren aus denselben Gründen die oberschlesischen Eisen-Industriellen unablässig tätig, und es sind namentlich im Breslauer Bezirks-Eisenbahnrat zahlreiche hierauf bezügliche Anträge verhandelt worden. Der letzte hierher gehörige und von dem unterzeichneten Bergrat Junghann gestellte Antrag, welcher darauf hinauslief, für alle Eisenerz-Bezüge Oberschlesiens den — kurz gesagt — Stettiner Einheitssatz von  $1,34 + 6$  zu erhalten, wurde damals (Anfang 1897) eisenbahnseitig mit Einwilligung des Antragstellers nicht weiter verfolgt, weil ohnedies wegen der bevorstehenden Erstellung eines neuen Allgemeinen Eisenerz-Ausnahmetarifs eine allgemeine Neu-Regelung der einschlägigen Tarif-Verhältnisse erwartet wurde.

Als dann im Dezember 1897 dieser Allgemeine Eisenerztarif dem Landes-Eisenbahnrat zur Begutachtung vorlag, standen diejenigen zwei Mitglieder desselben, welchen vorwiegend die Vertretung der Interessen der oberschlesischen Eisen-Industrie oblag, die Herren Justizrat Dr. Ritter-Waldenburg und Kommerzienrat Arnhold-Berlin, vor der schweren Entscheidung, ob sie mit Rücksicht auf die zweifellos erfolgende Schädigung Oberschlesiens **dagegen**, oder mit Rücksicht auf die den westlichen Eisen-Selbstkosten und damit dem westdeutschen Eisen-Export erwachsenden Vorteile dafür stimmen sollten. Die vom neuen Ausnahmetarif befürchtete (und inzwischen zum 1. Juni v. J. in Wirksamkeit getretene) Verschiebung der Wettbewerbs-Verhältnisse zwischen Rheinland-Westfalen und unserem Revier besteht nämlich darin, daß, während Rheinland-Westfalen durch den neuen Tarif eine Verbilligung seines aus Minette herzustellenden Thomas-Roheisens (und es ist dies dasjenige Eisen, welches beim Wettbewerb vor allem in Betracht kommt) um rund 4 Mark pro To. erfährt, die Selbstkosten-Verbilligung für oberschlesisches Roheisen im

Durchschnitt nur 0,30 Mark pro To. ausmacht. Und selbst wenn wir — um sicher nicht für uns zu ungünstig zu rechnen — den Fall setzen wollten, daß Oberschlesien 50 bis 70 Pfg. pro To. Selbstkosten-Verbilligung hätte oder Rheinland-Westfalen nur 3,20 bis 3,50 Mark pro To., würde immer noch eine Differenz zwischen beiden Revieren von rund 3 Mark zu Ungunsten Oberschlesiens verbleiben.

Trotzdem nun diese Verhältnisse für Oberschlesien so ungünstig lagen, stimmten doch im allgemeinen Interesse und im Einverständnis mit den ober-schlesischen Eisen-Industriellen die Herren Ritter und Arnold schließlich für den Tarif und waren damit, da die Mehrheit nur 20 gegen 18 Stimmen betrug, ausschlaggebend für seine Annahme. Allerdings hielten sie es hierbei für eine selbstverständliche und notwendige Voraussetzung und Bedingung ihres Votums, daß, wie den übrigen westlichen Eisenindustrie-Revieren (außer Rheinland-Westfalen), so auch dem ober-schlesischen die erforderlichen Kompensationen gewährt werden müßten. Nur unter dieser Bedingung hatten wir uns und hatten sich die genannten beiden Landeseisenbahnrats-Mitglieder schweren Herzens entschlossen, der ansich zweifellos dankenswerten und nützlichen, für Oberschlesien aber unbedingt schädlichen allgemeinen Eisenerz-Tarifermäßigung nicht entgegen zu sein.

Schon alsbald nachdem der Beschluß des Landeseisenbahnrats gefaßt war, nahm aus einer einschlägigen Anfrage der hiesigen Eisenbahndirektion unsere Gruppe im Verein mit dem Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Verein Veranlassung, die Gesamtheit der hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse in der in 20 Druck-Exemplaren beiliegenden Eingabe vom 28. März 1898, J.-Nr. A. u. G. 658, darzulegen. Wie in dieser Eingabe ausgeführt ist — und im wesentlichen liegen heute die Verhältnisse noch genau so, wie damals, eher noch ungünstiger —, beläuft sich die vom neuen Tarif zu befürchtende Selbstkosten-Verschiebung zu Ungunsten Oberschlesiens auf den schon vorher erwähnten Betrag von mindestens 3, wahrscheinlich aber noch mehr, Mark pro To. Roheisen. Bei der Untersuchung, wie diese Differenz durch Kompensationen ausgeglichen werden möchte, ergab sich dann weiter, daß zwar durch Verbilligung der Schmalspurbahn-Frachten für die ober-schlesischen Brauneisen-Erze, sowie für Kalksteine, Dolomite und Kohlen, eine weitere Selbstkosten-Verbilligung erzielt werden könne, daß aber in der Hauptsache wohl kaum etwas anderes zu tun übrig bleiben werde, als für das aus dem Roheisen hergestellte ober-schlesische Fertigeisen (Walzeisen), in welchem ja doch vorwiegend die Eisen-Konkurrenz mit Rheinland-Westfalen erfolgt, eine Frachtermäßigung nach den Wettbewerbs-Gebieten um 2,50 Mark pro To. eintreten zu lassen.

Diese Eingabe gab, wie uns bekannt, zu eingehenden Erhebungen und Untersuchungen der Eisenbahn-Verwaltung Veranlassung. Positive Maßnahmen sind denselben aber nicht entsprungen, und als zum 1. Juni v. J., mit Rücksicht auf die inzwischen so schlecht gewordene Eisen-Konjunktur, der Allgemeine

Eisenerz-Ausnahmetarif zu Gunsten Rheinland-Westfalens und entsprechende Koksfracht-Ermäßigungen zu Gunsten der Eisenhüttenwerke an der Saar und in Lothringen-Luxemburg erstellt wurden, ging Oberschlesien, das der Frachtermäßigungen und Kompensationen am bedürftigsten gewesen wäre, leer aus.

Daß wir damals nicht sofort mit neuen Anträgen vorgingen, lag an folgenden Umständen.

Zunächst waren von hier aus schon im April 1901 sowohl das Ministerium der öffentlichen Arbeiten als auch die hiesige Eisenbahn-Direktion durch den mitunterzeichneten Dr. Voltz auf die nach offiziösen Zeitungsnachrichten nahe bevorstehende Erstellung des neuen Allgemeinen Eisenerz-Ausnahmetarifs aufmerksam gemacht und unter Bezugnahme auf die vorerwähnte Eingabe aus dem März 1898 gebeten worden, bei dieser Gelegenheit auch die oberschlesischen Interessen im Sinne jener Eingabe zu wahren. Aus den hierauf erfolgenden weiteren Erhebungen und Verhandlungen ergab sich, daß, obwohl zum 1. Juni selbst Oberschlesien nicht berücksichtigt war, die Erhebungen über die hiesigen Verhältnisse als abgeschlossen noch nicht gelten konnten. Wir mußten nach der ganzen Vorgeschichte des neuen Erztarifs annehmen, daß zweifellos unseren Anträgen werde entsprochen werden, und zogen, um nicht durch eine neue Eingabe mit neuem Material die Sache noch mehr zu komplizieren, vor, zunächst das Ergebnis der schwebenden Anträge, Verhandlungen und Erörterungen abzuwarten.

Nachdem nunmehr aber zum 10. August d. J. auch die Reviere an der Sieg, Lahn und Dill, sowohl durch Frachtermäßigungen für ihre Erz-Sendungen nach Westfalen, Lothringen-Luxemburg und der Saar als auch durch Frachtermäßigungen für ihre Koks-Bezüge aus Rheinland-Westfalen, ihre Kompensationen gegenüber der Begünstigung Westfalens durch den Allgemeinen Erztarif erhalten haben und Oberschlesien, der ungünstigst situierte Bezirk, wiederum leer ausgegangen ist, halten wir uns für verpflichtet, unter Darlegung vorstehenden Sachverhalts Euer Excellenz ganz gehorsamst zu bitten,

geneigtest veranlassen zu wollen, daß nunmehr auch Oberschlesien mit der allergrößten Beschleunigung die ihm gebührenden und dringlichst notwendigen Kompensations-Frachtermäßigungen erhält.

Zur Spezialfrage, worin im einzelnen diese Kompensations-Frachtermäßigungen am zweckmäßigsten zu bestehen hätten, sind wir nach wie vor der Ansicht, daß, erstens, die vorerwähnte Frachtermäßigung für Walzeisen nach den von Rheinland-Westfalen gefährdeten oberschlesischen Absatzgebieten und, zweitens eine möglichst weitgehende Frachtermäßigung für alle Artikel auf der oberschlesischen Schmalspurbahn das Richtige und Beste wäre. Die erstgenannte Ermäßigung würde der oberschlesischen Fertigeisen-Industrie, welche die Hauptmasse des in den Selbstkosten

zu teuer gewordenen oberschlesischen Roheisens verarbeiten muß, zu Gute kommen, und die zweite Frachtermäßigung sowohl dieser Industrie als vor allem auch der Roheisen-Industrie, welche letztere ja ihr Roheisen, außer an die oberschlesischen Walzwerke, auch direkt in Form von Gießerei- und Martin-Roheisen und im Wettbewerb mit dem westlichen sowie dem englischen Eisen verkaufen muß. Nachdem wir indessen in Erfahrung gebracht haben, daß es aus (eisenbahnseitigen) prinzipiellen Gründen schwer sein dürfte, allein für oberschlesisches Walzeisen eine Frachtermäßigung zu erhalten, und daß, wenn man Kompensationen für anderweit gewährte Rohstoff-Frachtermäßigungen beanspruche, dieselben ebenfalls auf dem Gebiet der Rohstoff-Frachten am leichtesten zu erzielen wären, glauben wir vorstehende zwei Frachtermäßigungs-Anträge durch den Antrag auf eine weitere Frachtermäßigung für die Erz-Sendungen ab den Ostseehäfen und namentlich ab Stettin (die durch den Allgemeinen Tarif bewirkte Ermäßigung betrug für Stettin nur rund 40 Pf. pro To.) ergänzen zu sollen.

Dieser Antrag hat in mehrfacher Hinsicht sein besonders Empfehlenswertes. In erster Linie würde durch eine solche Ermäßigung die frühere Situation Oberschlesiens: daß es für diese Bezüge in Anbetracht der besonders weiten Transportstrecke von über 500 km den niedrigsten Einheitssatz besaß, wieder hergestellt. Da durch den neuen Ausnahmetarif vom 10. August d. J. die Erzreviere an der Sieg etc. einen Einheitssatz von 1,25 Pf. pro tkm erlangt haben, d. i. gegenüber dem bisherigen Satz von 1,50 eine Ermäßigung um 0,25 Pf., würde auch für die oberschlesischen Bezüge ab Stettin eine ungefähr gleiche Ermäßigung, welche auf den Einheitssatz von rund 1,00 Pf. führen würde, das Gegebene sein. Damit würde nicht nur Oberschlesien die frühere berechnete Vergünstigung für den Erzbezug ab Stettin wiedererlangt haben, sondern auch die Staatseisenbahnverwaltung würde die ohne den Erzverkehr leer ab Stettin zurückfahrenden Kohlenwagen in immer noch vorteilhafter Weise zu Erztransporten verwenden.

Ein zweiter Grund, gerade jetzt mit einer Kompensations-Frachtermäßigung ab Stettin vorzugehen, liegt in der Gefahr, daß die südrussischen Erze des Kriwoioger Reviers ohne eine solche Herabmäßigung die zur Zeit in Oberschlesien vor allem zur Verwendung gelangenden schwedischen Erze verdrängen würden, und daß hierbei ein Frachtausfall für die preußischen Staatsbahnen von 1—1½ Millionen Mark jährlich in Betracht käme. Das Nähere hierüber ist der Staatseisenbahnverwaltung durch die seitens der hiesigen Eisenbahn-Direktion mit den Einzel-Interessenten sowie mit dem Berg- und Hüttenmännischen Verein geführten Verhandlungen bekannt.

Da es sich bei den über die Ostsee nach Oberschlesien eingehenden schwedischen und spanischen Erzen und Schlacken schon jetzt um ein Jahresquantum von über 200 000 To. handelt, d. i. um ein Rohmaterial-Quantum, welches ungefähr 20 % der gesamten oberschlesischen Roheisen-Produktion liefert, würde speziell die Fracht-Ermäßigung ab Stettin etc. der

Eisen-Industrie und namentlich der Roheisen-Industrie Oberschlesiens ganz besonders wertvoll sein. Obwohl die daraus resultierende weitere Selbstkosten-Verringerung von im Durchschnitt nicht ganz 50 Pf. pro To. ober-schlesischen Roheisens noch nicht auch nur annähernd der westfälischen Selbstkosten-Verbilligung durch den Allgemeinen Erztarif gleichkäme, wäre sie trotzdem ein nicht unwesentlicher Teil der erstrebten Kompensationen.

Eine weitere Kompensation in Form von Frachtermäßigungen für Erze und Schlacken würde erhalten, wenn man den Allgemeinen Eisenerz-Ausnahmetarif, welcher bis jetzt nur auf den deutschen Bahnen gilt, auch auf die Bezüge aus Steiermark, Ungarn und dem sonstigen Österreich anwenden könnte. Von dort wurden noch im letzten Jahr insgesamt rund 400 000 To. Erze und Schlacken bezogen, und wenn man die betreffenden österreichisch-ungarischen Bahn-Verwaltungen veranlassen könnte, den neuen deutschen Eisenerz-Tarif auch für ihre Strecken durchzurechnen, wäre dies ein nicht unerheblicher Vorteil für die hiesige Industrie. Ob freilich gerade jetzt in Österreich-Ungarn und bei der ungünstigen Lage auch der dortigen Eisen-Industrie Geneigtheit hierfür vorhanden wäre, darf füglich bezweifelt werden.

Was nach vorstehenden Rohmaterial-Frachtermäßigungen auch für Walzeisen noch zu tun wäre und ob die Tarifiermäßigung für dieses am besten in Form einer allgemeinen Tarifiermäßigung für ober-schlesisches Walzeisen im Verkehr über Breslau hinaus erfolgt oder in Form bestimmter Spezial-Ermäßigungen in bestimmten besonders gefährdeten Relationen (insbesondere nach den durch die Seeinfuhr über die Ostseehäfen gefährdeten Gebieten), würde Gegenstand späterer Erwägungen sein können, wenn nur einstweilen die besonders dringlichen Erz-Fracht-Ermäßigungen ab Stettin etc. sowie die Fracht-Ermäßigungen auf der Schmalspurbahn baldigst gewährt werden.

In Bezug auf die Fertigeisen-Frachtermäßigungen würde ein Moment noch für Oberschlesien ganz besonders in Betracht kommen. In dankenswerter Weise hat im Januar dieses Jahres die Staatseisenbahn-Verwaltung den vorher nur für den überseeischen Export nach Ostasien bzw. den Häfen jenseits Aden giltigen besonders billigen Ausnahmetarif für Eisen der Spezialtarife I und II (sowie später auch für Roheisen) auf den Export nach allen außereuropäischen Häfen ausgedehnt. Leider bringen es die Verhältnisse mit sich, daß diese niedrigen Frachtsätze, welche der deutschen Eisen-Industrie ihre derzeitige außerordentlich schwierige Lage durch möglichste Erleichterung der Ausfuhr wenigstens in etwas mildern sollen, der ober-schlesischen Eisen-Industrie fast gar nicht zu Gute kommen. Wie die Schifffahrts-Bedingungen nun einmal liegen, geht der gesamte Verkehr nach den außereuropäischen Häfen in der Hauptsache ab Hamburg und Bremen, während ab dem, für Oberschlesien nahezu allein in Betracht kommenden Hafen Stettin fast kein außereuropäischer Verkehr und höchstens vereinzelter Verkehr mit Nordamerika besteht.

Wenn nun auch Oberschlesien in der Not schon vereinzelt Walzeisen-Sendungen über Hamburg zu den neuen niedrigen Sätzen befördert hat und voraussichtlich noch weiter befördern wird, so liegt hierbei doch auf der Hand, daß bei der enormen Entfernung Hamburgs von Oberschlesien mit rund 800 km, gegenüber einer Entfernung ab Rheinland-Westfalen von rund 350 km, Oberschlesien in diesen Fällen mit bedeutenden Verlusten arbeiten muß, um überhaupt nur Aufträge und damit Beschäftigung für seine Arbeiter zu erhalten. Für Oberschlesien würde daher jene Erleichterung und Milderung der durch die allgemeine Konjunktur bedingten schlechten Situation, welche der westlichen Eisenindustrie durch den in Frage stehenden Ausnahmetarif nach allen außer europäischen Häfen zu Teil geworden ist, in ähnlichem Grade nur dann zu Teil werden, wenn ihm für seine Exportsendungen nach den Seehäfen (und eventuell würden auch nur die Transporte nach den Ostsee-Häfen in Betracht zu kommen brauchen) die gleichen Sätze für die Ausfuhr nach allen überseeischen, also auch nach allen europäischen, Häfen gewährt würden. Es würde den hiesigen Industriellen hierbei gleichgültig sein, ob diese Ausdehnung des betreffenden Ausnahme-Tarifs E 2 allen deutschen Industrievieren und für alle deutschen Häfen gewährt würde, oder nur dem oberschlesischen Revier und eventuell auch diesem nur nach den Ostsee-Häfen. Wir würden es aber wohl — in Anbetracht der tatsächlichen Vergünstigung, welche der Westen durch seine nahe Lage zu den Nordseehäfen bereits hat — für durchaus angemessen und gerechtfertigt erachten müssen, wenn gegebenen Falles, weil die allgemeine Erstellung des Tarifs nicht angängig erscheint, nur Oberschlesien der in Frage stehende Ausnahmetarif gewährt würde.

In gleicher Weise wäre es uns auch bezüglich des oben erbetenen Erz-Ausnahmetarifs ab Stettin einerlei, ob dieser Tarif nur als Ausnahme-Tarif für Oberschlesien oder als ein allgemein geltiger Tarif erstellt würde, nach welchem überhaupt bei den Entfernungen über 500 km der Einheitssatz von 1,0 Pf pro tkm + 6 Pf. Expeditionsgebühr zu gewähren wäre. Auch hier indessen halten wir aus naheliegenden Erwägungen den Ausnahmesatz für Oberschlesien für den leichter und rascher zu erreichenden sowie für den in den Verhältnissen durchaus begründeten, und möchten lediglich noch darauf hinweisen, daß, wenn man den Tarif allgemein erstellte, auch manche deutsche Erzgrube (in Thüringen, dem Siegerland etc.) trotz ihrer gewaltigen Entfernung ab Oberschlesien in die Lage versetzt würde, nach hier liefern zu können.

Wir glauben davon absehen zu dürfen, behufs allgemeiner Begründung unserer vorstehenden Bitten und namentlich auch zur Begründung einer möglichen Beschleunigung der zu ergreifenden Maßnahmen nochmals die augenblicklich besonders ungünstige Situation der oberschlesischen Eisen-Industrie zu schildern. Die schlechte Situation der gesamten deutschen Eisen-Industrie ist ja bekannt genug. Daß aber diese Ungunst der Zeit unter den geschilderten Verhältnissen die oberschlesische Eisen-Industrie besonders hart treffen muß, liegt auf der Hand.

Aus allen diesen Gründen und weil vor allem es ein Gebot der Billigkeit und Gerechtigkeit ist, daß, nachdem alle in Betracht kommenden Eisen-Reviere ihre Kompensationen gegenüber dem in der Hauptsache Rheinland-Westfalen zu Gute kommenden Allgemeinen Eisenerztarif erhalten haben, nunmehr endlich auch der notorisch allerungünstigst situierte oberschlesische Industriebezirk die für ihn nötigen Kompensationen erhält, bitten Euer Exzellenz wir ganz gehorsamst, geneigtest anordnen zu wollen,

daß die vorstehend als Kompensationen beantragten Frachtermäßigungen mit größter Beschleunigung der oberschlesischen Eisen-Industrie gewährt werden.

Zu jeder etwa weiter gewünschten Auskunft gern bereit, verharren wir

in Ehrerbietung  
Euer Exzellenz

ganz gehorsamster

**Vorstand des Vereins Deutscher Eisen- und  
Stahl-Industrieller, Östliche Gruppe.**

gez. Junghann,  
Vorsitzender.

gez. Dr. H. Voltz,  
Geschäftsführer.

An

den **Königlichen Staatsminister und Minister  
der öffentlichen Arbeiten**

Herrn **Budde**

Exzellenz

**Berlin.**

# Verein Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller, Östliche Gruppe.

Anlage III zu Journal-No. G. 2729 vom 14. Oktober 1909.

## Verein Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller, Östliche Gruppe.

Antrag für die am 10. Oktober 1908 stattfindende Sitzung des  
Bezirks-Eisenbahn-Rates zu Breslau, eingereicht bei der Königl.  
Eisenbahndirektion zu Breslau am 28. August 1908.

### **Antrag:**

Der Bezirkseisenbahnrat wolle beschließen:

an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten die Bitte zu richten, daß an den bestehenden Ausnahmetarifen für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren von den deutschen Eisenhüttenrevieren nach den Seehäfen nichts geändert oder eine Änderung höchstens nach der Richtung hin getroffen werde, daß diese Tarife erweitert und ermäßigt, unter keinen Umständen aber eingeschränkt oder erhöht werden.

### **Begründung:**

Schon seit mehreren Jahrzehnten bestehen von den deutschen Eisenhüttenrevieren nach den deutschen Seehäfen die folgenden Ausnahmetarife:

1. für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Spezialtarife I, II und III zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen europäischen Ländern;

2. für Sendungen der unter 1 genannten Artikel, die auf den Hafestationen entladen und mit Landfuhrwerk oder mit Kleinbahnen oder zu Schiff abgefahen, also von der Hafestation nicht unmittelbar mit der Eisenbahn weiter befördert werden (Seehafen-Orttarife);

3. für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen.

Von den vorgenannten Tarifen, die für die heimische Eisenindustrie und namentlich auch für die von ihr beschäftigten Arbeiter außerordentlich segensreich gewirkt haben, sind die unter 2 genannten Seehafen-Orttarife aus den Kreisen des Eisenhandels der in der Nähe der Küste gelegenen Binnenplätze schon wiederholt angefeindet worden, weil diese Tarife den Händlern in den Seeplätzen teilweise die Möglichkeit der Rückkartierung nach Binnenplätzen bieten. Bislang sind diese Beschwerden von der Eisenbahnverwaltung immer zurückgewiesen worden, weil sie erkannte, daß die behaupteten Schäden nur geringfügig sind und in keinem Verhältnis zu dem großen Vorteile stehen, den sie — außer ihr selbst — der heimischen Eisenindustrie und ihren Arbeitern gewähren. In der letzten Session des Abgeordnetenhauses, in der Sitzung

vom 5. März 1908, ist nun von den Abgeordneten Reinhard, Meyer (Diepholz) und Hilbck wiederum ein Vorstoß gegen die Seehafen-Ortstarife und zwar unter Geltendmachung der folgenden Gründe unter-  
nommen worden:

1. die fraglichen Ausnahmetarife hätten heute keine Berechtigung mehr, weil die Voraussetzung, unter der sie seinerzeit gegeben seien — Schutzbedürfnis der deutschen Industrie gegenüber der englischen Konkurrenz — heute nicht mehr vorläge;

2. die Ausnahmetarife für den Ortsverkehr der Seehäfen würden von den Händlern in diesen Häfen zu Rückkartierungen nach den Binnenstädten ausgenutzt, wodurch sowohl der Handel in diesen Binnenplätzen als auch die Eisenbahnverwaltung geschädigt würden;

3. diese üble Wirkung der Seehafen-Ortstarife trete neuerdings besonders scharf dadurch hervor, daß der Stahlwerksverband seine Abschlüsse auf einer einheitlichen Frachtgrundlage — Diedenhofen — basiere.

In dem letzten Punkte sowie darin, daß die Aufhebung der Seehafen-Ortstarife auch von dem Abgeordneten Hilbck, als einem Vertreter der westdeutschen Montanindustrie, befürwortet wurde, glaubte der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten in seiner Erwiderung im Abgeordnetenhaus zwei neue Tatsachen erblicken zu sollen, die eine erneute Nachprüfung der ganzen Angelegenheit notwendig machten.

Hierzu sei zunächst bemerkt, daß die Annahme, die Aufhebung der ermäßigten Seehafen-Ortstarife entspreche den Wünschen der deutschen oder auch nur der westdeutschen Eisenindustrie, unzutreffend ist. Daß die oberschlesische Industrie den allergrößten Wert auf die Beibehaltung dieser Tarife legt und legen muß, wird noch gezeigt werden. Aber auch der auf ganz Deutschland sich erstreckende Stahlwerksverband zu Düsseldorf hat sich, wie uns bekannt geworden ist, im Interesse der westdeutschen Industrie mit Entschiedenheit gegen die Aufhebung der fraglichen Tarife ausgesprochen.

Irrig ist ferner die Annahme, daß die Preisfeststellung des Stahlwerksverbandes auf Grund der Frachtbasis Diedenhofen die Rückwirkung der ermäßigten Seehafen-Ortstarife auf den Handel der Binnenstädte verschärfe. Die Wahl einer einheitlichen Frachtgrundlage für die Abschlüsse des Stahlwerksverbandes berührt vielmehr lediglich die Beziehungen der dem Stahlwerksverbände angehörigen Werke untereinander und soll nur die Abrechnung des Stahlwerksverbandes unter seinen Mitgliedern erleichtern; auf die Wirkung der ermäßigten Seehafen-Ortstarife hat sie dagegen keinen Einfluß. Es würde deshalb hieran auch nichts ändern, wenn der Stahlwerksverband eine andere Preisstellung einführen wollte, z. B. den Verkauf ab Werksstation. Auch dann würden die in den Seestädten wohnenden Händler den in den mittleren Bezirken wohnenden Abnehmern gegenüber ebenso „bevorzugt“ sein, wie es heute bei dem Verkauf

auf der Basis Diedenhofen der Fall ist. Im übrigen ist, was speziell im Hinblick auf die oberschlesischen Verhältnisse von Belang ist, zu beachten, daß durch den Stahlwerksverband nur die sogenannten A-Produkte (Halbzeug, Träger, Eisenbahnoberbaumaterial) einheitlich verschlossen werden, während der Verkauf der sogenannten B-Produkte (Handelseisen, Bleche, Röhren, Draht u. s. w.), die für Oberschlesien im Verkehr nach den Seehäfen weitaus im Vordergrund des Interesses stehen, nicht durch den Stahlwerksverband erfolgt, sondern ausschließlich den einzelnen Werken überlassen ist.

Die Abgeordneten Reinhard, Meyer und Hilbck hatten bei ihren Ausführungen und Anträgen ausschließlich und ausdrücklich die westdeutschen Verhältnisse im Auge, und ihre Angriffe richteten sich lediglich gegen die Begünstigung der Nordseehäfen, in erster Linie von Bremen, durch die nach dorthin erstellten Ausnahmetarife. Ob und inwieweit die von ihnen hierfür vorgetragenen — oben unter 1—3 zusammengefaßten — Gesichtspunkte für die westdeutschen Verhältnisse zutreffend sind, wird von den Vertretern der dortigen Eisenreviere zuständigen Ortes zum Ausdruck gebracht werden. An dieser Stelle sei nur kurz darauf hingewiesen, daß an der Erhaltung der westdeutschen Seehafen-Orts-tarife mittelbar auch die oberschlesische Eisenindustrie interessiert ist, weil sie im eigenen Interesse wünschen muß, daß die westdeutsche Eisenindustrie ihren bisherigen Absatz nach den Nordseehäfen unvermindert beibehält. Denn verlöre die westdeutsche Industrie den Absatz in den Nordseehäfen, so würde sie, um Ersatz hierfür zu finden, in noch größerem Umfange, als gegenwärtig schon, in die Absatzgebiete der oberschlesischen Industrie eindringen, wozu sie, wie weiter unten noch gezeigt werden wird, ohne Schwierigkeit in der Lage ist. Die Gefahr der Verdrängung der westdeutschen Eisensfabrikate in den Nordseehäfen durch ausländische, insbesondere englische Erzeugnisse, sofern die jetzigen Ausnahmetarife für den Ortsverkehr dieser Plätze aufgehoben werden, ist aber nach unserer Ansicht durchaus und in hohem Maße vorhanden, und somit ist es vom Standpunkte der Interessen der oberschlesischen Industrie ebenfalls dringend zu wünschen, daß auch die bezüglichen westdeutschen Ausnahmetarife bestehen bleiben.

Geradezu eine Lebensfrage für die oberschlesische Industrie ist aber, daß die ab den oberschlesischen Versandstationen bestehenden Ausnahmetarife für den Ortsverkehr der Seehäfen unverändert beibehalten werden. Diese Tarife haben, was in erster Linie und mit allem Nachdruck betont werden muß, für die oberschlesische Eisenindustrie eine grundsätzlich andere, ungleich größere Bedeutung, als die entsprechenden Tarife für die westdeutschen Reviere; auch sind sie der oberschlesischen Eisenindustrie seinerzeit aus völlig anderen Gesichtspunkten bewilligt worden, als es nach den Ausführungen der genannten Abgeordneten für die westdeutschen Seehafen-Ortsstarife der Fall gewesen ist. Allerdings bieten die oberschlesischen

Seehafen-Ortstarife der oberschlesischen Eisenindustrie eine wertvolle und nicht zu entbehrende Unterstützung auch gegen die englische Konkurrenz. Tatsächlich wurden sie aber seinerzeit erbeten und von der Eisenbahnverwaltung gewährt nicht mit Rücksicht auf die englische Konkurrenz, sondern zum Schutze der oberschlesischen Eisenindustrie gegenüber der übermächtigen Konkurrenz der westdeutschen Industrie. Sowohl in dem vom Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Verein der Königlichen Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau unterm 9. Januar 1879 eingereichten „Promemoria wegen Ermäßigung der Eisenbahnfrachten für Walzeisen, Eisenbleche pp. nach Breslau, Pommern, Mecklenburg und Berlin“ als in der Denkschrift der Östlichen Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller, betitelt „Motive zu dem Antrage auf Ermäßigung der Frachten für Walzeisen und Eisenbleche pp. von den Stationen des oberschlesischen Industriebezirks in der Richtung nach Norden bis Stettin, nach den Ostprovinzen, wie nach Sachsen auf den Satz von 1 Pf. pro Zollzentner und Meile (2,655 Pf. pro tkm), Königshütte im Mai 1881“ wird ausführlich dargelegt, daß für den Absatz des oberschlesischen Eisens nach jenen Bezirken „nur die Konkurrenz des rheinisch-westfälischen Produktionsgebietes von maßgebender Bedeutung“ ist, daß „der Westen mit seinem billigeren Wasserwege das eigentlichste Exportgebiet des Ostens diesem mit Erfolg streitig mache“, und daß „ein Ausgleich hierfür, allerdings auch nur in bescheidenen Grenzen, . . . einzig und allein in der beantragten . . . Ermäßigung der Eisenbahnfrachten für Walzeisen etc. von Oberschlesien nach den bezeichneten Richtungen zu finden“ ist.

Hiernach muß bei der Frage, ob die ermäßigten Seehafen-Ortstarife zur Zeit noch berechtigt sind, speziell in bezug auf die oberschlesischen Verhältnisse nicht nur die Entwicklung der Konkurrenz des Auslandes, sondern auch — und zwar vorzugsweise — die Entwicklung der Konkurrenz der westdeutschen Industriereviere ins Auge gefaßt werden.

Die Konkurrenz der englischen Industrie hat allerdings während einiger Jahre auf dem deutschen Markte sich weniger fühlbar gemacht, weil die englische Industrie ihr Hauptaugenmerk auf die Bedarfsdeckung des eigenen Marktes und der englischen Kolonialgebiete richtete. Hierin ist aber in der letzten Zeit ein offensichtlicher Wandel eingetreten. Die englische Industrie — veranlaßt durch den relativ ungünstigen Ausfall der englischen Handelsbilanzziffern — macht neuerdings unverkennbar energische Anstalten, ihren Absatz nach dem Kontinent und speziell nach Deutschland wieder in größerem Umfange auszudehnen. Für einige Artikel hat die englische Industrie die Konkurrenz auf dem deutschen Markte gerade in den letzten Jahren überhaupt erst ernstlich aufgenommen. So sind neuerdings in Pittsburg, Manchester und Leeds große Eisenwerke entstanden, die namentlich

in dem für Oberschlesien sehr wichtigen Artikel Röhren mit großem Durchmesser der heimischen Industrie einen scharfen Wettbewerb bereiten und speziell der oberschlesischen Industrie nicht nur in den Ostseeplätzen, sondern auch in den östlichen Binnenbezirken, bis nach Schlesien und Posen hinein, in scharfer Konkurrenz entgegentreten. Ganz allgemein dürfte in nächster Zeit mit einem starken Hervortreten der englischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte schon deshalb zu rechnen sein, weil die englische Schiffsbauindustrie sich gegenwärtig in einer gedrückten Lage befindet und infolgedessen große Massen von Röhren, Blechen und anderen Walzwerksprodukten, die sonst im Schiffsbau Verwendung fanden, anderweitig untergebracht werden müssen.

Auch die Konkurrenz der sonstigen Eisenexportländer hat sich in den letzten Jahren in verstärktem Maße fühlbar gemacht und den Absatz der oberschlesischen Industrie empfindlich beeinträchtigt. U. a. hat die oberschlesische Drahtindustrie einen scharfen Wettbewerb der in mehrerlei Hinsicht begünstigten Drahtwerke in Holland, Belgien, Frankreich und Dänemark auszuhalten. Sogar Nordamerika hat den Versuch gemacht, für seine Drahterzeugnisse festen Fuß in Deutschland zu fassen.

Bei dieser Sachlage würde es schon allein im Hinblick auf die Konkurrenz des Auslandes aufs Höchste zu beklagen sein, wenn die von Oberschlesien nach den Seehäfen bestehenden ermäßigten Ortstarife aufgehoben würden. Die Notwendigkeit, diese Tarife beizubehalten, ergibt sich aber mit noch viel größerer Dringlichkeit, wenn wir die Entwicklung der westdeutschen Konkurrenz in den östlichen Hafenplätzen ins Auge fassen. Die Einfuhr von westdeutschen Eisenerzeugnissen in den Ostseeplätzen hat nämlich in den letzten 20 Jahren sowohl absolut wie relativ ganz außerordentlich zugenommen und übersteigt die Einfuhr oberschlesischer Eisenerzeugnisse teilweise um ein Vielfaches. Besonders augenfällig zeigen dies die Ziffern über den Eisenverkehr in Stettin. Nach den Jahresberichten der Vorsteher der Kaufmannschaft von Stettin hat der seewärtige Eingang aus West- und Süddeutschland\*) in den für Oberschlesien besonders wichtigen Artikeln betragen:

an	im Jahre	
	1886	1906
	t	t
Stab- u. Fassoneisen, Platten, Blechen	2 802	60 306
Eisenbahnoberbaumaterialien . . . . .	9	4 391
Eisen- und Stahldraht . . . . .	36	922
Röhren . . . . .	33	578

\*) Die hier, wie in allen folgenden Zahlen und Tabellen, die der Angabe gemäß den Eisen-Versand von West- und Süddeutschland darstellen, nachgewiesenen Mengen entstammen fast ausschließlich der westdeutschen und im speziellen der rheinisch-westfälischen Industrie. Der Versand der süddeutschen Eisen-Revier nach den Ostseeplätzen und den östlichen Binnenrevieren ist nicht erheblich. Eine Ausscheidung des auf die letzteren entfallenden Verkehrs war nach Lage der zur Verfügung stehenden statistischen Unterlagen nicht möglich.

Hierzu kommen noch die auf dem Bahnwege eingehenden Mengen. Sie sind speziell für Stettin statistisch nicht genau zu erfassen, weil einerseits die einschlägigen Angaben in den Jahresberichten der Kaufmannschaft nicht nach den einzelnen Herkunftsbezirken unterschieden sind, und weil andererseits die Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen den bahnwärtigen Verkehr aller pommerschen Häfen, außer dem von Stettin-Swinemünde also auch den Verkehr von Stolpmünde, Rügenwalde, Kolberg, Wolgast und Stralsund, umfaßt. Der Eingang von Eisenerzeugnissen der hier in Betracht kommenden Art in den letztgenannten Hafenplätzen auf dem Bahnwege ist indessen nicht erheblich, so daß die nach der Statistik der Güterbewegung von den „pommerschen Häfen insgesamt“ bezogenen bezüglichen Mengen für den vorliegenden Zweck als bahnwärtiger Eingang von Stettin allein angesprochen werden können. Nach der genannten Statistik\*) hat der bahnwärtige Eingang aus West-, Mittel- und Süddeutschland — also direkt und indirekt — von Eisenfabrikaten der west- und süddeutschen Eisenreviere betragen:

an	im Jahre	
	1886	1906
	t	t
Stab- und Fassoneisen, Platten, Blechen, Fassonstücken . . . . .	12 261	7 222
Eisenbahnoberbaumaterialien . . . . .	2 604	3 046
Eisen- und Stahldraht . . . . .	240	1 599
Röhren . . . . .	684	937

Das ergibt seewärts und bahnwärts zusammen eine Einfuhr aus West- und Süddeutschland von

Stab- und Fassoneisen, Platten, Blechen, Fassonstücken . . . . .	15 063	67 528
Eisenbahnoberbaumaterialien . . . . .	2 613	7 437
Eisen- und Stahldraht . . . . .	276	2 521
Röhren . . . . .	717	1 515

zusammen 18 669 79 001

Dagegen betrug nach der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen der bahnwärtige Eingang in den Häfen Stettin, Swinemünde etc. aus Schlesien und Posen\*\*) — also in der Hauptsache unmittelbar oder mittelbar von Erzeugnissen der oberschlesischen Eisenindustrie —

an	im Jahre	
	1886	1906
	t	t
Stab- und Fassoneisen, Platten, Blechen, Fassonstücken . . . . .	15 602	13 328
Eisenbahnoberbaumaterialien . . . . .	212	122
Eisen- und Stahldraht . . . . .	40	922
Röhren . . . . .	761	1 769

zusammen 16 615 16 141

Während sich hiernach die Zufuhren von westdeutschem und oberschlesischem Eisen in Stettin

\*) Empfang aus den Verkehrsbezirken 16—19 und 21—30.

\*\*) Empfang aus den Verkehrsbezirken 12, 13, 14, 15.

im Jahre 1886 noch ungefähr die Wage hielten, die Einfuhr von oberschlesischem Handelseisen und Blechen sogar noch etwas größer war als diejenige aus West- und Süddeutschland, war im Jahre 1906 der Eingang von westdeutschen Eisenfabrikaten fast fünfmal so groß wie derjenige aus Oberschlesien. Der letztere hat im Jahre 1906 gegen 1886 nicht nur nicht zugenommen, sondern sogar abgenommen, wogegen die Zufuhr aus West- und Süddeutschland im Jahre 1906 auf mehr als das Vierfache der Menge von 1886 gestiegen ist. (Der flußwärtige Eiseneingang Stettins, getrennt nach den einzelnen Artikeln, läßt sich statistisch nicht genau fassen. Er kann auch unberücksichtigt bleiben, weil die Zufuhren von Eisenfabrikaten auf der Binnenwasserstraße nach Stettin verhältnismäßig unbedeutend sind. So hat nach dem Bericht der Vorsteher der Kaufmannschaft von Stettin die Zufuhr aus Schlesien auf der Binnenwasserstraße in allen Eisenprodukten — also nicht nur in den obengenannten Erzeugnissen — im Jahre 1906 nur 2210 t betragen; im Jahre 1907 waren es sogar nur 898 t).

Der Eisenverkehr von Königsberg und Danzig läßt sich nicht in gleicher Weise wie derjenige Stettins darstellen, weil die Jahresberichte der Kaufmannschaften dieser Plätze einähnlich spezifiziertes Material wie die Berichte von Stettin nicht enthalten. Immerhin zeigen auch schon die wenigen in den Jahresberichten der Kaufmannschaften von Königsberg und Danzig enthaltenen Angaben über den Eisenverkehr dieser Plätze ein bedeutendes Übergewicht der Zufuhr aus Westdeutschland über die Zufuhr aus Oberschlesien und eine stetige Zunahme der westlichen Zufuhr in den letzten 20 Jahren. Es betrug nämlich nach dem Jahresberichte des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Danzig im Jahre 1906 der Eingang von Eisen, geschmiedet und gewalzt, Blechen und Draht seewärts — überwiegend aus Westdeutschland . . . . . 12 481 t dagegen bahnwärts aus Posen und

Schlesien nur . . . . . 11 873 t  
Der seewärtige Eingang — überwiegend aus Westdeutschland — in Danzig in den genannten Artikeln betrug im Jahre 1886 nur 4816 t, er ist also von 1886 bis 1906 fast auf die dreifache Menge gestiegen. Dazu kommen, wie nach Stettin, so auch nach Danzig, noch sehr erhebliche Mengen westdeutschen Eisens auf dem Bahnwege. Nach der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen hat der bahnwärtige Eingang von Danzig, Neufahrwasser und Elbing aus West-, Süd- und Mitteldeutschland\*) in den vorgenannten Artikeln im Jahre 1906 8277 t betragen, wovon die Hauptmenge zweifellos nach Danzig gegangen ist.

In Königsberg betrug nach dem Jahresberichte der dortigen Kaufmannschaft der seewärtige Eingang von Eisen und Stahl in Stäben, Fasson-, Winkel- und Eckeisen aus Süd- und Westdeutschland im Jahre 1906 16 706 t. Bahnwärts dagegen (überhaupt von allen

\*) Empfang aus den Verkehrsbezirken 16—19 und 21—30.

Bezirken) sind nach demselben Berichte in denselben Artikeln nur 5 957 t eingegangen. Die letztere Menge stammt aber nur zum Teil aus Oberschlesien, zu einem anderen und zweifellos sehr erheblichen Teile aus Westdeutschland. Denn nach der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen sind im Jahre 1906 nach den Häfen Königsberg, Pillau und Memel aus West-, Mittel- und Süddeutschland\*) an Stab- und Fassoneisen, Trägern, Platten und Blechen 5201 t eingegangen, von denen die Hauptmenge auf die oben genannten Artikel und auf Königsberg entfallen dürfte. Hiernach überwiegt auch in Königsberg die Einfuhr westdeutscher Eisenfabrikate diejenige aus Oberschlesien um ein Mehrfaches. Auch für Königsberg ist innerhalb der letzten 20 Jahre eine starke Steigerung der seewärtigen Einfuhr in den erwähnten Artikeln aus Westdeutschland festzustellen; sie betrug nach dem Bericht der Königsberger Kaufmannschaft im Jahre 1886 (einschließlich ganz geringer Mengen englischen Eisens) nur 6858 t, ist also von 1886—1906 auf das Zweieinhalbfache gestiegen.

Diese ganz außerordentliche Steigerung des Absatzes der westdeutschen Eisenindustrie in den östlichen Hafenplätzen und die entsprechende Zurückdrängung der ober-schlesischen Fabrikate beruht im wesentlichen auf zwei Ursachen:

1. auf den günstigeren Produktions- und allgemeinen Absatz-Bedingungen, unter denen die westdeutsche Industrie im Vergleich zu Oberschlesien arbeitet;

2. auf den günstigeren Verfrachtungsbedingungen, welche der westdeutschen Industrie für ihren Absatz nach den Ostseeplätzen gegenüber der ober-schlesischen Industrie zur Verfügung stehen.

Der Vorsprung der westdeutschen Eisenindustrie in den Produktionsbedingungen liegt darin begründet, daß ihr einmal das zur Verhüttung erforderliche Schmelzmaterial näher und billiger zur Verfügung steht, als der ober-schlesischen Eisenindustrie, für welche überdies die Erzversorgung ein Gegenstand dauernder und wachsender Sorge bildet, und ferner darin, daß die Ruhr-Kohle einen zu Verhüttungszwecken erheblich geeigneteren Koks liefert, als die ober-schlesische Kohle. Hierzu tritt für die Exportfähigkeit der gesamten westdeutschen und namentlich der rheinisch-westfälischen Industrie noch die weitere Förderung, daß dieser Industrie ein in seinem radialen Durchmesser viel größeres und in seiner kulturellen und industriellen Entwicklung viel mehr bevorzugtes Absatzfeld zu Gebote steht, als der ober-schlesischen Industrie. Die rheinisch-westfälische Eisenindustrie besitzt in unmittelbarer Nähe ihrer Werke ein fast unbestrittenes und außerordentlich aufnahmefähiges Absatzgebiet und ist durch die verhältnismäßig guten Erlöse, die sie in diesem erzielen kann, in den Stand gesetzt, ihre überschüssigen Produkte nach den Konkurrenzgebieten zu relativ niedrigen Preisen abzustößen. Demgegenüber sind die der

\*) Empfang aus den Verkehrsbezirken 16—19 und 21—30.

oberschlesischen Industrie zunächst liegenden inländischen Absatzgebiete Schlesien und Posen industriell nur verhältnismäßig wenig entwickelt. Die oberschlesischen Fabrikate müssen zudem, um die entfernteren Teile dieser Gebiete zu erreichen, noch einen Hunderte von Kilometern langen Bahnweg zurücklegen, und sie begegnen selbst in diesem gewissermaßen natürlichen Absatzgebiete Oberschlesiens dem Wettbewerbe der west- und süddeutschen Erzeugnisse. So betrug beispielsweise nach der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1906 der bahnwärtige Eingang aus West-, Mittel- und Süddeutschland \*)

von	in der Stadt Breslau t	in den Regierungs- bezirken Breslau und Liegnitz t
Eisen und Stahl, Stahl- und Fassoneisen . . . . .	8 533	13 379
Eisenbahnoberbaumaterialien	2 666	8 478
Eisen- und Stahldraht . . .	608	1 095
Röhren und Säulen . . . . .	772	2 051

Je weiter — selbst im Osten der Monarchie, dem natürlichen Absatzgebiet Oberschlesiens — die oberschlesischen Eisenerzeugnisse nach Westen und Norden kommen, umso empfindlicher macht sich der Wettbewerb der westdeutschen Reviere geltend.

Für den Wettbewerb zwischen der westdeutschen und der oberschlesischen Eisenindustrie noch viel schärfer ins Gewicht fällt aber der Vorsprung der westdeutschen Reviere in den Verfrachtungsbedingungen nach den Ostseehäfen. Der westdeutschen Industrie steht auf der ganzen Linie der billige Wasserweg zur Verfügung, während die oberschlesischen Fabrikate den unverhältnismäßig teureren Bahnweg benutzen müssen. Wie hoch hier nach der Vorsprung der westdeutschen Industrie gegenüber der oberschlesischen sich stellt, erhellt aus folgenden Daten.

Die von Oberschlesien zu zahlenden Eisenbahnfrachten auf Grund der z. Z. geltenden Seehafen-Ortsstarife für die unter die Position Eisen und Stahl des Spezialtarifs II fallenden Artikel und die im A. T. S. 5 genannten Güter des Spezialtarifs I (Eisen- und Stahldraht, Ketten, Muttern, Schrauben, Nägel etc.) betragen z. B. ab Station Kattowitz

für 1000 kg nach

Stettin	Elbing	Danzig	Königsberg
12,70	13,70	13,90	16,30 M.

Dagegen beträgt die Wasserfracht für die genannten Artikel frei ab Rheinschiff Ruhrort-Hafen für 1000 kg durchschnittlich nach

Stettin	Elbing	Danzig	Königsberg
9,00	ca. 10,00	ca. 10,00	ca. 9,25 M.

(Zeitweise stellen sich die Wasserfrachten in den genannten Relationen sogar noch erheblich niedriger; beispielsweise sind im August d. J. folgende Frachten offeriert worden: ab Ruhrort p. Rheinschiff via Rotterdam nach

\*) Empfang aus den Verkehrsbezirken 16—19 und 21—30.

Stettin	Danzig	Königsberg
7,90	9,25	9,25 M)

Da die rheinisch-westfälischen Werke in unmittelbarer oder doch größter Nähe des Hafens Ruhrort bezw. der Rheinstraße liegen, so kommen zu diesen Frachten nur ganz unbedeutende Umschlags- und Vorfrachten hinzu. Der Frachtvorsprung der westdeutschen Eisenindustrie vor Oberschlesien kann sonach durchschnittlich mit 3,00 M für die Tonne nach Stettin, Elbing und Danzig und mit 6,00 M nach Königsberg angesetzt werden.

Für die Frage, ob die zu Anfang der 80er Jahre erstellten Seehafen-Orttarife auch heute noch gerechtfertigt sind, ist hierbei noch von besonderer Wichtigkeit, daß die Wasserfrachten seit der Einführung dieser Tarife infolge des großartigen Fortschritts auf dem Gebiete des Wassertransportwesens ganz außerordentlich gesunken sind. So werden in dem oben erwähnten Promemoria des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins vom Jahre 1879 die Wasserfrachten von Rheinland-Westfalen nach Danzig, Elbing und Königsberg mit 1,80 bis 2,40 M für 100 kg, für Verladungen sehr großer Mengen — von 10 000 Zentnern und mehr — mit 1,60 M pro 100 kg angegeben. Die Frachtlage zwischen Oberschlesien und Westdeutschland hat sich also seit jener Zeit um rund 50 % zu Ungunsten der ober-schlesischen Industrie verschlechtert, und so folgt hieraus, daß die Seehafen-Orttarife heute in noch viel höherem Maße berechtigt und notwendig sind, als zur Zeit ihrer Einführung.

Die für Oberschlesien außerordentlich nachteilige Wirkung einer etwaigen Aufhebung der ober-schlesischen Seehafen-Orttarife dürfte schon aus der vorstehenden Gegenüberstellung der einerseits von der westdeutschen und andererseits von der ober-schlesischen Industrie nach den Ostseehäfen zu zahlenden Frachten zur Genüge hervorgehen. Sie tritt aber noch klarer zu Tage, wenn man sich die enorme Erhöhung der von Oberschlesien zu tragenden Frachten, wie sie durch die Aufhebung dieser Tarife eintreten würde, ziffermäßig vor Augen führt. Nach dem oben angeführten Beispiel beträgt zur Zeit die Fracht ab Station Kattowitz für 1000 kg nach

Stettin	Elbing	Danzig	Königsberg
12,70	13,70	13,90	16,30 M;

sie würde nach Aufhebung der Ausnahmetarife für die unter den Spezialtarif II fallenden Artikel betragen:

Stettin	Elbing	Danzig	Königsberg		
19,40	21,10	21,50	25,20	Mark,	
also mehr	6,70	7,40	7,60	8,90	Mark.

Für die jetzt ebenfalls zu den Sätzen des Ausnahmetarifs tarifierenden obengenannten Artikel des Spezialtarifs I würde nach Aufhebung der Ausnahmetarife die Fracht betragen:

	24,60	26,80	27,30	32,10	Mark,
also gegen					
jetzt mehr	11,90	13,10	13,40	15,80	Mark.

Nach Aufhebung der Seehafen-Orttarife würden

also die oberschlesischen Fabrikate gegenüber den rheinisch-westfälischen Erzeugnissen eine Mehrfracht pro Tonne von zirka 10—15 M für die Artikel des Spezialtarifs II und von zirka 15—22 M für die Artikel des Spezialtarifs I zu tragen haben. Die oberschlesische Industrie müßte alsdann, nur um das gegenwärtige Konkurrenzverhältnis zwischen Oberschlesien und Westdeutschland aufrecht zu erhalten, ihre jetzigen Preise um ca. 7—16 M für die Tonne herabsetzen. Es liegt auf der Hand, daß Preisnachlässe von solcher Höhe selbst unter normalen Rentabilitäts-Verhältnissen über die durchschnittliche Gewinnquote erheblich hinausgehen und daher nur unter offenbarem Verlust durchgeführt werden könnten. Umsomehr würde das der Fall sein für die oberschlesische Industrie, die, wie aus den vorhergegebenen Tabellen hervorgeht, schon jetzt ihren Absatz in den Seehäfen nur in schwerem Kampfe behaupten kann und deshalb bereits gegenwärtig genötigt ist, ihre Preise in einer „Höhe“ zu halten, die wenig oder garnicht über den Selbstkosten steht. Es würde daher auch so gut wie sicher damit zu rechnen sein, daß nach Aufhebung der Seehafen-Orts-Ausnahmetarife die oberschlesische Eisenindustrie ihren loco-Versand nach den Seehäfen einstellen müßte.

Der Verlust ihres Absatzes nach den Seehäfen wäre für die oberschlesische Eisenindustrie ein außerordentlich schwerer Schlag. Denn wenn auch der Reingewinn an diesem Versande nur sehr gering und häufig gleich Null ist, so gewährt er doch der oberschlesischen Eisenindustrie den großen Vorteil, ihre Werke ausnutzen und ihre Arbeiter ausreichend beschäftigen zu können. Um welche — insgesamt genommen — beträchtliche Mengen es sich bei dem Versand von Oberschlesien nach den Seehäfen (Ortsverkehr) handelt, zeigt die folgende Aufstellung:

Im Durchschnitt der letzten beiden Jahre\*) wurden auf Grund der Seehafen-Ortsstarife von oberschlesischen Werken versandt (nach Privatangaben der beteiligten Werke):

an Walzeisen . . . . .	15 336 t
„ Formeisen (Träger) . . . . .	7 930 t
„ Blechen . . . . .	9 774 t
„ Röhren . . . . .	608 t
„ Eisenbahnoberbaumaterial . . . . .	107 t
„ Schmiedestücken . . . . .	1 427 t
„ Draht, Drahtwaren . . . . .	ca. 1 300 t
„ Beschlagteilen für Lokomotiven und Eisenbahnwaggons . . . . .	175 t
„ Konstruktionsteilen . . . . .	1 000 t
	zusammen 37 657 t

Tatsächlich ist aber der Nachteil, den die oberschlesische Industrie durch den Ausfall ihres Absatzes nach den Seehäfen erleiden würde, weit

\*) Die Zahlen stellen im allgemeinen den Versand der oberschlesischen Werke im Durchschnitt der Kalenderjahre 1906 und 1907 dar; nur für eine Verwaltung mußte der Durchschnitt ihrer Geschäftsjahre 1906/07 und 1907/08 genommen werden. Das Gesamtbild wird hierdurch nur ganz unwesentlich berührt.

größer, als er sich in den vorstehenden Ziffern ausdrückt. Es kommt hier nämlich in erster Linie in Betracht, daß die Eisengroßhändler in den Seestädten auch größtenteils das angrenzende Binnengebiet versorgen. Zur Zeit und so lange nun diese Händler in regelmäßigen Beziehungen zu den ober-schlesischen Werken bezüglich der Deckung des Ortsbedarfs der Seeplätze stehen, erfolgt auch die Deckung des Provinzbedarfs zum Teil in ober-schlesischen Fabrikaten durch Bezüge, die die genannten Händler in der Hauptsache direkt von den ober-schlesischen Werken nach den Provinzplätzen für ihre Rechnung beordern. Fallen jene Beziehungen aber fort und sind damit die Händler zur Deckung des Ortsverbrauchs der Seeplätze ausschließlich auf Bezüge aus Westdeutschland und dem Auslande angewiesen, so wird die naturgemäße Folge die sein, daß sie auch für die Befriedigung ihrer Provinzkundschaft mehr, als das bisher schon der Fall war, westdeutsches bzw. ausländisches Eisen verwenden. Daß das sehr wohl möglich ist, zeigt der große Umfang, in dem schon gegenwärtig Eisen aller Art von den Seehäfen in die Provinz versandt wird. Nach den Jahresberichten der Kaufmannschaft von Stettin, Danzig und Königsberg wurden nämlich im Jahre 1906 in diesen Plätzen bahnwärts nach der Provinz verladen:

an	von		
	Stettin	Danzig	Königsberg
	t	t	t
Eisen und Stahl, fassoniert	18 881	18 910	10 127
Eisenbahnoberbaumaterialien	2 479	6 886	2 869
Eisen und Stahldraht . . .	372	440	362
Röhren und Säulen . . . .	2 406	903	1 640

Außerdem wurden im Jahre 1906 nach den genannten Berichten flußwärts verladen von „verarbeitetem Eisen aller Art“ (alle Eisenerzeugnisse außer Roheisen; spezifizierte Angaben enthält die Binnenschiffahrtsstatistik nicht)

von Stettin	von Danzig	von Königsberg
43 835	15 784	1 323 t,

in welchen Mengen ebenfalls erhebliche Posten der für den ober-schlesischen Versand in diese Gebiete hauptsächlich in Betracht kommenden obengenannten Artikel enthalten sind. Diese bahn- und flußwärts von den Seehäfen in die Provinzen versandten Mengen sind fast ausschließlich westdeutsches und ausländisches Eisen, was schon daraus hervorgeht, daß der Eingang der Seehäfen in den genannten Artikeln aus Oberschlesien viel kleiner ist, als der in obigen Zahlen dargestellte Versand, und daß der überwiegende Teil der Bezüge aus Oberschlesien tatsächlich für den Selbstverbrauch der Seeplätze bestimmt ist.

Der zweite indirekte und noch viel schwerer wiegende Nachteil, welchen die ober-schlesische Eisenindustrie durch einen eventuellen Ausfall ihres Absatzes nach den Seehäfen erleiden würde, liegt in der hiervon zweifellos zu erwartenden Verminderung ihrer Leistungsfähigkeit überhaupt. Eine Möglichkeit, für den etwaigen Ausfall ihres Absatzes nach den Seehäfen anderswo Ersatz zu finden, ist für die ober-schlesische Eisenindustrie

nach Lage der gesamten für sie in Betracht kommenden Absatzverhältnisse nicht vorhanden. Es wurde bereits ausgeführt, daß die oberschlesische Eisenindustrie ein völlig unbestrittenes Absatzgebiet überhaupt nicht besitzt, da sie im ganzen Osten und selbst in Schlesien dem scharfen Wettbewerb der westdeutschen Industrie begegnet. Infolgedessen hat die oberschlesische Eisenindustrie schon jetzt große Mühe, ihren bisherigen Besitzstand in diesen Bezirken zu erhalten, und es ist nicht zu hoffen, daß es ihr gelingen könnte, die Konkurrenz der westdeutschen Eisenindustrie wieder so weit zurückzudrängen, daß sie den jetzigen oberschlesischen Versand nach den Seehäfen ebenfalls im Binnenlande unterbringen würde. Erscheint dies schon gegenwärtig kaum möglich, so dürfte das in Zukunft gänzlich ausgeschlossen sein. Denn in den nächsten Jahren droht der oberschlesischen Eisenindustrie eine weitere erhebliche Verschiebung der Frachtlage zwischen Oberschlesien und Westdeutschland zu ihren Ungunsten durch den Bau des Rhein-Hannover-Kanals. Alsdann werden sich die Frachten für west- und süddeutsches Eisen nach den wichtigsten Absatzgebieten der oberschlesischen Eisenindustrie noch um mehrere Mark für die Tonne billiger stellen als gegenwärtig, und damit die Wettbewerbs-Verhältnisse für Oberschlesien entsprechend weiter verschlechtern. Schon dieses Moment allein, die erhebliche frachtliche Besserstellung der westdeutschen Eisenindustrie seitens des Staates durch den Bau des Rhein-Hannover-Kanals (aus welcher Maßnahme ohnedies schon eine ganze Menge von Frachtkompensationen zu Gunsten von Oberschlesien resultieren werden), macht die Beibehaltung der oberschlesischen Seehafen-Ortstarife nicht nur zu einer unerläßlichen Notwendigkeit, sondern auch zu einem Gebot der Gerechtigkeit und Billigkeit. Die Vertreter des oberschlesischen Industriebezirks und der übrigen schlesischen Landesteile in preußischen Landtage haben bei der Beratung des Kanalprojektes keinen Zweifel darüber gelassen, daß der Rhein-Hannover-Kanal für die oberschlesische Industrie geradezu verhängnisvoll wirken müßte, wenn ihr nicht durch entsprechende Kompensationen auf dem Gebiete der Regulierung der östlichen Wasserstraßen und namentlich auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens der erforderliche Ausgleich geboten würde. Insbesondere wurde hierbei auf die Gefährdung der oberschlesischen Eisen-Industrie durch ihre rheinisch-westfälische Konkurrentin hingewiesen und zum Schutze der ersteren eine wesentliche Ermäßigung der bestehenden Eisen- und Stahltarife ab den oberschlesischen Werksstationen als unumgänglich nötig bezeichnet. Nur unter der Voraussetzung, daß diese Tarif-Ermäßigungen erfolgen werden, haben die Vertreter aus Schlesien und mit ihnen Vertreter anderer Kreise dem Kanalprojekt zugestimmt. Angesichts dieser Sachlage würde es für Oberschlesien eine offenbare Unbilligkeit und Zurücksetzung bedeuten, wenn die oberschlesische Eisenindustrie statt der in Frage stehenden und für ihre Lebensfähigkeit

durchaus nötigen Ermäßigung ihrer Eisenbahntarife für Eisen sogar noch eine — und zudem ganz außerordentlich hohe — Verteuerung der für sie so wichtigen Seehafen-Orts-Ausnahmetarife erhalte.

Ebensowenig wie auf dem inländischen Markte kann die oberschlesische Industrie hoffen, auf dem ausländischen Markte einen dauernden und angemessenen Ersatz für den etwaigen Ausfall ihres gegenwärtigen Versandes nach den Seehäfen zu finden. Denn auch bezüglich der Exportfähigkeit steht die oberschlesische Eisenindustrie sehr ungünstig da, — ungleich ungünstiger wie die westdeutsche Industrie. Der letzteren steht in verhältnismäßig geringer Entfernung von den Werken, die sie zudem überwiegend auf dem Wasserwege zurücklegen kann, eine ganze Reihe großer und leistungsfähiger Importländer zur Verfügung. Wie anders das oberschlesische Revier! Der Export über See kommt für Oberschlesien wegen seiner ungünstigen geographischen Lage zum Meere fast garnicht in Frage Österreich-Ungarn und Rußland aber, die in unmittelbarer Nähe des oberschlesischen Reviers liegen und eigentlich sein natürlichstes Absatzgebiet darstellen, haben sich durch hohe Eingangszölle gegen die Einfuhr deutscher Eisenfabrikate fast völlig abgeschlossen. Auch in dieser Beziehung ist die Situation der oberschlesischen Eisenindustrie seit Einführung der Seehafen-Ortstarife nicht etwa günstiger, sondern ganz erheblich schlechter geworden, da sowohl Österreich-Ungarn als vor allem auch Rußland seit den 80er Jahren ihre Einfuhrzölle wiederholt und erheblich erhöht und dadurch den Import oberschlesischen Eisens immer mehr zurückgedrängt haben. Beispielsweise hat nach der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen der Versand aus dem Regierungsbezirk Oppeln nach Russisch-Polen, Galizien, Ungarn, Böhmen und Österreich an Eisen und Stahl, Stahl- und Fassoneisen, Platten und Blechen betragen

im Jahre		
1886	1896	1906
31 789	130 756	30 969 t

Der Export nach diesen Ländern im Jahre 1906 ist also noch unter die Ziffer des Jahres 1886 gesunken, — und er wäre wohl noch niedriger gewesen, wenn nicht die russische Eisenindustrie in den letzten Jahren infolge der dortigen Arbeiter-Wirren sich in einem Zustande starker Verdrückung befände.

Kann hiernach als sicher angenommen werden, daß die oberschlesische Eisenindustrie für den Ausfall ihres jetzigen Versandes nach den Seehäfen keinen angemessenen und dauernden Ersatz finden würde, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die Aufhebung der ermäßigten Seehafen-Ortstarife sich noch weit bedrohlicher für sie gestalten müßte, als in den reinen Versandziffern zum Ausdruck kommt. Die erhebliche Verminderung des Absatzes würde bedeuten eine Nichtausnutzung der Werke, eine unzulängliche Beschäftigung der Arbeiter, damit eine Erhöhung der auf das einzelne Stück entfallenden

Generalunkosten und als Schlußergebnis dieses Prozesses eine allgemeine Verminderung der Wettbewerbsfähigkeit sowie eine Verringerung der Widerstandsfähigkeit der oberschlesischen Industrie gegenüber der westfälischen Industrie auch in denjenigen Absatzgebieten, welche der ersteren nach Fortfall des Absatzes nach den Seehäfen noch verbleiben würden. Berücksichtigt man hierzu die überaus prekäre Lage, in der sich die oberschlesische Eisenindustrie schon an sich befindet — wie das ja mit Deutlichkeit aus den ganzen vorstehenden Ausführungen über ihre Konkurrenz-Verhältnisse mit dem Westen und ihre Export-Verhältnisse hervorgeht —, so ist es in der Tat keine Schwarzmalerei, wenn die Aufhebung der oberschlesischen Seehafen-Ortstarife als geradezu verhängnisvoll und ihre Beibehaltung als eine Lebensfrage für die oberschlesische Industrie bezeichnet wird.

Nur kurz sei noch auf den innigen Zusammenhang der Interessen der oberschlesischen Eisenindustrie mit den Interessen der gesamten oberschlesischen Montanindustrie, insbesondere des oberschlesischen Kohlenbergbaues, in dieser Frage hingewiesen. Die oberschlesische Eisenindustrie ist der hauptsächlichste und wichtigste Abnehmer des oberschlesischen Kohlenbergbaues. Mehr als  $\frac{1}{8}$  des ganzen oberschlesischen Kohlenversandes wird gegenwärtig von den oberschlesischen Eisenwerken aufgenommen, und unter dieser Menge befindet sich — was besonders zu berücksichtigen ist — ein großer Prozentsatz solcher kleiner Kohlensortimente, die in der Hauptsache nur zu Feuerungszwecken in den Eisenhütten verwandt werden können und daher bei einem etwaigen Niedergange der oberschlesischen Eisenindustrie — weil dieses geringwertige Material hohe Transportkosten nicht verträgt und andere deutsche Eisenwerke nicht in der Nähe liegen — zum Teil überhaupt nicht abzusetzen wären. Somit würde eine Schädigung der oberschlesischen Eisenindustrie auch den oberschlesischen Kohlenbergbau auf das schärfste in Mitleidenschaft ziehen und damit die Grundlage für das gesamte industrielle und Wirtschaftsleben nicht nur ganz Oberschlesiens sondern auch des ganzen deutschen auf die Kohlenversorgung aus Oberschlesien angewiesenen Ostens ernstlich gefährden.

Die Aufhebung der oberschlesischen Seehafen-Ortstarife würde im übrigen auch die preußische Eisenbahn-Verwaltung erheblich schädigen; einmal mittelbar durch die Schädigung eines ihrer größten Frachtgeber, der oberschlesischen Montanindustrie; sodann aber auch ganz unmittelbar durch den Fortfall der jetzigen Eisentransporte von Oberschlesien nach den Seehäfen, die fast ausschließlich den Bahnweg benutzen, wogegen das westdeutsche Eisen, welches an Stelle des oberschlesischen alsdann treten würde, in der Hauptsache auf dem Wasserwege nach den Ostseehäfen gelangt. Die Rechnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, daß durch die Aufhebung der Seehafen-Ortstarife die preußische Eisenbahnverwaltung eine erhebliche Fracht-Mehreinnahme

erzielen würde, ist daher, was Oberschlesien anlangt, irrig. Das gerade Gegenteil würde hier der Fall sein. Den Vorteil hätten in der Hauptsache die rheinischen Schiffahrtsgesellschaften sowie die ausländischen Reedereien in den holländischen und belgischen Häfen.

Gegenüber dieser Fülle von schweren Nachteilen, welche die Aufhebung der Seehafen-Ortsstarife sowohl für die oberschlesische Eisenindustrie, als auch für das gesamte industrielle und wirtschaftliche Leben Oberschlesiens und des Ostens, als endlich und nicht zum wenigsten auch für die preußische Eisenbahnverwaltung zur Folge haben würde, kann der geringe Vorteil, den einige Eisenhändler in den Binnenplätzen von dieser Maßnahme vielleicht erzielen könnten, ganz sicher nicht ins Gewicht fallen. Im übrigen hat der Herr Minister in seiner Erwiderung im Abgeordnetenhaus schon selbst ausgeführt, daß, was an Rückkartierungen der auf Grund der Seehafen-Ortsstarife nach den Seehäfen gesandten Eisenmengen nach den Binnenplätzen bis jetzt zu verzeichnen ist, nur sehr geringfügige Mengen umfaßt im Vergleich mit dem bedeutenden Frachtquantum, um welches insgesamt es sich bei diesen Tarifen handelt. Für den Versand der oberschlesischen Werke nach den Seehäfen trifft dies schon deshalb in besonders hohem Maße zu, weil große Binnenhandelsplätze in der Nähe der Ostseehäfen überhaupt nicht vorhanden sind. Tatsächlich gehen die von Oberschlesien nach den Seehäfen versandten Mengen fast ausschließlich in den Selbstverbrauch dieser Plätze über, und die von den Seehäfen nach dem Binnenlande gehenden Sendungen bestehen, wie schon gezeigt wurde, zum überwiegenden Teile aus westdeutschem bzw. ausländischem Eisen. Für eine ganze Reihe von wichtigen Artikeln, die von Oberschlesien auf Grund der Seehafen-Ortsstarife nach den Seehäfen gesandt werden, kann eine Rückkartierung von diesen Plätzen nach dem Binnenlande überhaupt nicht in Frage kommen, weil diese Artikel nicht Gegenstände des Handels sind, sondern nur auf unmittelbare Bestellung der eigentlichen Verbraucher angefertigt und an diese direkt versandt werden, z. B. Formstücke, Röhren mit großen Durchmessern, Eisenbahn-Oberbaumaterial, Konstruktionsteile. Falls unter diesen Umständen eine Abstellung der geringen Nachteile der Seehafen-Ortsstarife für den Eisenhandel der Binnenplätze überhaupt notwendig sein sollte, dürfte sie doch keinesfalls durch die Aufhebung dieser Tarife und damit durch eine ungleich schwerere Schädigung viel wichtigerer wirtschaftlicher Interessen erfolgen; vielmehr könnte eine Abhilfe nur auf dem Wege ins Auge gefaßt werden, daß mit Rücksicht auf die Einheitssätze der Seehafen-Ortsstarife auch den vorliegenden Binnenplätzen überall da, wo es notwendig ist, entsprechend niedrigere Frachtsätze gewährt werden.

Eine etwa noch notwendige Ergänzung dieser Begründung wird für die Verhandlungen im Ausschuß sowie im Plenum des Bezirkseisenbahnrates vorbehalten.

gez. Hilger. gez. Hochgesand. gez. Dr. Voltz.

# Verein Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller, Östliche Gruppe.

Anlage IV zu Journal-No. G. 2729 vom 14. Oktober 1909.

Verein Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller,  
Östliche Gruppe.

Kattowitz, den 30. März 1909.

J.-No. G. 905.

Betrifft die Herabmäßigung der fiskalischen Koks-  
kohlenpreise für die schwere Eisenhütten-Industrie  
Oberschlesiens.

Während zum 1. Januar d. J. die fiskalischen Bergwerke in Saarbrücken den Preis für Koks-kohlen um 60 Pfg. für die Tonne ermäßigt haben und während gleichzeitig von dem rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat von demselben Tage ab der Kokskohlenpreis um 1,25 M und der Preis für Koks um 2,00 M für die Tonne herabgesetzt worden sind, hat die Verwaltung der Königlichen Steinkohlenbergwerke in Oberschlesien den Kokskohlenpreis nur um 20 Pfg. für die Tonne herabgesetzt. Die starke Benachteiligung der ober-schlesischen Eisenindustrie, die hierin liegt, zwingt uns, Euer Exzellenz das Folgende ganz ergebenst vorzutragen.

Dass es der gesamten deutschen Eisenindustrie zur Zeit denkbar schlecht geht, ist bekannt. Von allen deutschen Eisenhüttenrevieren geht es aber sowohl in Bezug auf die Selbstkosten als auch in Bezug auf die Absatzverhältnisse dem ober-schlesischen Bezirk am allerschlechtesten. Wie überaus ungünstig für diesen die einschlägigen Verhältnisse liegen, bitten wir den beiliegenden Eingaben und Anträgen unserer Gruppe vom 28. März 1898, J.-No. A. und G. 658, vom 23. September 1902, J.-No. G. 2442, und vom 28. August 1908 (ohne Journal-Nummer) geneigtest entnehmen zu wollen.\*) Wir haben geglaubt, auf diese Schriftsätze lediglich Bezug nehmen und von einer eingehenden Schilderung der Verhältnisse an dieser Stelle absehen zu dürfen, weil einerseits die ungünstige Lage der ober-schlesischen Eisenindustrie notorisch ist, und weil andererseits die beiliegenden Ausführungen zu anderen Zwecken erfolgt sind, so daß sie für den vorliegenden Fall als objektiv gelten können.

Wenn nun aber mit Rücksicht auf die schlechte Lage der Eisenindustrie schon in Rheinland-Westfalen sowie im Saarrevier eine Ermäßigung der Kokskohlenpreise um 1,25 bezw.

\*) Sie sind der vorliegenden Denkschrift als Anlagen I-III beigegeben: s. S. 32, 49 und 57.

0,60 M sich als nötig erwiesen hat, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß für Oberschlesien mit seinen viel ungünstigeren Eisen-Selbstkosten und -Absatz-Bedingungen eine zum mindesten gleiche Herabsetzung erforderlich ist. Sie muß und kann nach Lage der Verhältnisse zum mindesten 1,00 M für die Tonne betragen, und wir bitten demgemäß Euer Exzellenz auf das Dringlichste, eine Ermäßigung der Kokskohlenpreise auf den ober-schlesischen Staatsgruben in dieser Höhe geneigtest eintreten zu lassen.

Eine Ermäßigung der ober-schlesischen Kokskohlenpreise um mindestens 1,00 M für die Tonne rechtfertigt sich ohne weiteres, namentlich auch der Konkurrenz Rheinland-Westfalens gegenüber, wenn man bedenkt, daß der ober-schlesische Koks sehr viel schlechter ist wie der dortige, und daß dort nicht nur die Preise für Kokskohlen um 1,25 M, sondern auch die Kokspreise um 2,00 M pro Tonne herabgesetzt worden sind. Die beantragte Ermäßigung ergibt sich aber auch ferner, wenn man die Bewegung, welche die Kokskohlenpreise der einzelnen Reviere in den Jahren der letzten wirtschaftlichen Blüte durchgemacht haben, ins Auge faßt. Die Preise für Kokskohlen betragen nämlich in Mark pro Tonne:

	im Jahre 1904		1905		1906	
	I.Halb-jahr	II.Halb-jahr	I.Halb-jahr	II.Halb-jahr	I.Halb-jahr	II.Halb-jahr
in Ober-schlesien .	6,00	6,50	6,50	6,50	6,80	7,20
im Saarrevier	7,10	7,60	7,60	7,60	8,00	8,50
in Rheinland-						
Westfalen .	9,50	9,50	9,50	9,50	10,50	10,50
im Jahre	1907		1908		1909	
	I.Halb-jahr	II.Halb-jahr	I.Halb-jahr	II.Halb-jahr	I.Halb-jahr	II.Halb-jahr
in Oberschlesien	7,80	8,20	8,20	8,20	8,00	
im Saarrevier	9,20	9,20	9,20	9,20	8,60	
in Rheinland-						
Westfalen	12,25	12,25	12,25	12,25	11,00	

Während also die Kokskohlenpreise im Saarrevier von 1904 bis 1908 nur um 2,10 M stiegen und der Preis für 1909 infolge der am 1. Januar d. J. eingetretenen Ermäßigung um 60 Pfg. nur noch 1,50 M höher ist, als zu Beginn 1904, betrug die Steigerung in Oberschlesien von 1904 bis 1908 2,20 M und ist hier der Preis für 1909 nach der zum 1. Januar d. J. vorgenommenen ungentügenden Herabsetzung um 0,20 M noch um 2,00 M höher, als derjenige im I. Semester des Jahres 1904. Auch in Rheinland-Westfalen beträgt die Differenz des Preises für 1909 gegenüber demjenigen von 1904 nur 1,50 M, also nur ebensoviel, wie im Saarrevier, — wobei prozentual gerechnet (2 Mark auf 6 Mark gegenüber 1,50 auf 7,10 bzw. 9,50 Mark) die Benachteiligung Oberschlesiens noch erheblich größer ist!

Durch die stärkere Erhöhung der Kokskohlenpreise in Oberschlesien von 1904 bis 1908 und die geringere Ermäßigung von 1908 bis 1909 ist erreicht worden, daß die Spannung zwischen den Koks-

kohlenpreisen in Oberschlesien und im Saarrevier, die in den letzten 10 Jahren fast durchweg 1,00 M und mehr zu Gunsten Oberschlesiens betrug, zur Zeit nur noch 0,60 M ausmacht. Die Wettbewerbsverhältnisse der oberschlesischen Hochofenindustrie haben sich infolge der unzureichenden Herabsetzung der Kokskohlenpreise in Oberschlesien ab 1. Januar 1909 noch weiter aufs Empfindlichste verschlechtert.

Gegenüber dem etwaigen Einwand, daß schon der jetzige Kokskohlenpreis in Oberschlesien ein im Vergleich zu den Selbstkosten der fiskalischen Gruben so niedriger sei, daß er nicht wohl weiter herabgemäßigt werden dürfe, sei ganz ergebnislos darauf hingewiesen, daß im Saarrevier der Erlös für die Kokskohlen den Selbstkosten noch viel näher stehen dürfte, als in Oberschlesien. Es liegt das daran, daß man von jeher — sowohl in Saarrevier als auch in Oberschlesien — die Kokskohlenpreise nicht lediglich vom Standpunkte der Grubenselbstkosten bemessen, sondern vor allem auch die Lage der dem Revier angehörigen Eisenindustrie und der vielen Tausende in ihr beschäftigten Arbeiter mit berücksichtigt hat.

Eine derartige Rücksichtnahme auf die Eisenindustrie liegt nun aber in Oberschlesien — und zwar hier mehr als irgendwo anders — nicht zuletzt auch im Interesse der Kohlenindustrie und damit des oberschlesischen Bergfiskus selbst. Denn es ist die Eisenhüttenindustrie des oberschlesischen Reviers der wichtigste Abnehmer seines Kohlenbergbaues! Insbesondere für die kleinen Sortimente, welche hohe Frachtkosten nicht vertragen und daher auf weite Entfernungen nicht verschickt werden können, würde es in normalen Zeiten ganz außerordentlich an Absatz mangeln, wenn die schwere Eisenindustrie nicht vorhanden wäre.

Wie sehr und wie geradezu allseitig man in den Kreisen des oberschlesischen Steinkohlenbergbaues diesen innigen Zusammenhang zwischen dem Ergehen der Eisenindustrie und dem Gedeihen des Kohlenbergbaues in Oberschlesien anerkennt und würdigt, ist erst jetzt wieder dadurch bewiesen worden, daß in der letzten Hauptversammlung der Oberschlesischen Kohlen-Konvention den Mitgliedern derselben gestattet worden ist, ab dem 1. April d. J. bei Verkäufen an die oberschlesischen Stahl- und Walzwerke für die von diesen in der Hauptsache verwendeten Sortimente bis zum Betrage von 1,00 M für die Tonne unter die regulären Konventions-Mindestpreise herunter zu gehen. Hier liegt also ein ausdrücklicher Beschluß des gesamten oberschlesischen Steinkohlenbergbaues vor: auf die schwere Notlage, in der sich z. Z. die oberschlesische Eisenindustrie befindet, bei der Normierung der Kohlenpreise die erforderliche Rücksicht zu nehmen. Auch hierdurch soll in der Hauptsache darauf hingewirkt werden, daß die oberschlesische Eisenindustrie, als wichtigste Ver-

braucherin der kleinen Kohlensortimente, in unverringter Konsumkraft erhalten bleibt.

Daß sich der eben erwähnte Beschluß der Kohlen-Konvention nur auf die von der ober-schlesischen Eisenindustrie benötigten Flammkohlen bezieht, ist darauf zurückzuführen, daß für die Koks-kohlen innerhalb der Oberschlesischen Kohlen-Konvention die Preisstellung überhaupt frei ist, sodaß hierüber Konventionsbeschlüsse nicht gefaßt werden können. Wohl aber ist für die Preisstellung für Koks-kohlen in Oberschlesien von jeher der Bergfiskus maßgebend gewesen, und so ist es speziell der Zweck auch der vorliegenden Eingabe, auf die erforderliche Preisherabmäßigung für Koks-kohlen beim Fiskus hinzuwirken, da, sobald erst diese erreicht ist, die privaten Koks-kohlenproduzenten teils vertraglich verpflichtet sein dürften, in der Preisherabsetzung zu folgen, teils aus Wettbewerbsgründen freiwillig folgen werden. Auch würde das, was der Bergfiskus mit einer derartigen Maßnahme im Interesse der ober-schlesischen Eisenindustrie konzidiert, absolut nichts Neues sein, sondern er würde sich lediglich innerhalb derselben Bahnen der Preispolitik für Koks-kohlen bewegen, welche er im Interesse der auf ihn angewiesenen ober-schlesischen Eisenindustrie mit Recht von jeher für die zweckmäßigsten gehalten hat.

Aber auch der vorher erwähnte Beschluß der Oberschlesischen Kohlen-Konvention, betreffend Herabmäßigung der statthaften Konventions-Mindestpreise für Lieferungen zum Selbstverbrauch an die schwere ober-schlesische Eisenhüttenindustrie, ist durchaus nicht etwas Neues oder Einzeltes. Zweifellos beweist schon die Tatsache, daß er überhaupt gefaßt werden konnte, d. h. daß in dem Konventionsstatut überhaupt vorgesehen ist, daß im Interesse der ober-schlesischen Eisenhüttenindustrie besonders niedrige Mindestpreise mit  $\frac{2}{3}$ -Mehrheit beschlossen werden können: daß sich schon bei Abfassung des Statuts der gesamte ober-schlesische Steinkohlenbergbau einig darüber war, daß für die ober-schlesische Hüttenindustrie, und hierbei namentlich für die ober-schlesische Eisen-Hüttenindustrie, ein besonders enger und im eigenen Interesse des Kohlenbergbaues sorgsamst zu pflegender Zusammenhang mit diesem anzuerkennen und zu schützen ist.

Wenn nunmehr durch alle Ausführungen der vorliegenden Eingabe die Notwendigkeit, auch für die ober-schlesischen Koks-kohlen die Preise erheblich herabzusetzen, als unbedingt vorhanden dargetan ist, so folgt weiterhin ebenso sehr daraus, daß es dringend erwünscht ist, daß diese Preisherabsetzung möglichst bald eintritt. Da nun im Saarrevier sowie in Rheinland-Westfalen die niedrigeren Koks-kohlenpreise schon zum 1. Januar d. J. gewährt wurden, erscheint es erforderlich, daß für die ober-schlesischen Koks-kohlen die Preisermäßigung nicht später als ab 1. April d. J. in Kraft tritt.

Wir schließen nach alledem mit der dringlichen  
und ganz ergebensten Bitte:

daß Euer Exzellenz geneigtest anordnen  
wollen, daß durch die Königliche Bergwerks-  
direktion in Zabrze die Preise für ober-  
schlesische Kokskohlen ab 1. April d. J. um  
1,00 M. für die Tonne herabgemäßigt werden.

Zu jeder etwa weiter gewünschten Auskunft  
gern bereit, verbleiben wir

in Ehrerbietung  
Euer Exzellenz

ganz ergebenster

**Verein Deutscher Eisen-  
und Stahl-Industrieller, Östliche Gruppe.**

Der Vorsitzende: Der Geschäftsführer:  
gez. Hilger. gez. Dr. H. Voltz.

An

den Königlichen Staatsminister  
und Minister für Handel und Gewerbe  
Herrn Dr. Delbrück,  
Exzellenz



Berlin.

Auf diese Eingabe ist folgender Bescheid erfolgt:

Der Minister  
für Handel und Gewerbe.  
J.-No. I. 3271.

Berlin, den 11. Mai 1909.

Dem Gesuche vom 30. März d. J. J.-No. G. 905 um Herabsetzung  
des Preises für die aus den staatlichen Steinkohlenbergwerken in Ober-  
schlesien zu beziehenden Kokskohlen vermag ich nach Lage der obwal-  
tenden Verhältnisse nicht zu entsprechen.

gez. Delbrück.

An  
den Verein Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller  
Östliche Gruppe  
zu

Kattowitz O.-S.











BIBLIOTEKA GŁÓWNA

351239 L11