

U

804

Biblioteka Główna i OINT
Politechniki Wrocławskiej



100100239029

Denkschrift

der

**Erweiterten Studiengesellschaft
für die Ermittlung der wirtschaftlichsten
Verkehrswege des
deutsch-oberschlesischen Industriebezirks.**



U 804

m

Denkschrift

der

**Erweiterten Studiengesellschaft
für die Ermittlung der wirtschaftlichsten
Verkehrswege des
deutsch-oberschlesischen Industriebezirks.**

1928.1243.

(2 Anhänge)





Lm. 25/83.

351838 4/1

I. Die Verkehrsverhältnisse Oberschlesiens.

„Für die Schicksale eines Erdraumes ist die sog. freie Entschliessung des Menschen nur die Hälfte der Geschichte, die andere Hälfte ist die geographische Lage und ihre natürlichen Gegebenheiten“, so sagt Prof. Dr. Volz mit Recht in einer seiner Schriften über Oberschlesien. Die Ungunst der binnenkontinentalen Lage und das Fehlen brauchbarer Wasserstrassen ist das Schicksal Oberschlesiens, weil es für den Antransport der von seinen Industrien benötigten Roh- und Halbstoffe von der Mitte des Reiches aus eine Zusatzfracht von etwa 350—450 km zu tragen und die gleiche Strecke (rund 350 km) nochmals bei dem Absatz aller seiner Erzeugnisse nach dem Reich zu überwinden hat.

Durch die in Verfolg der Versailler und Genfer Verträge erfolgte Aufteilung des ober-schlesischen Industriebezirks auf den neu gegründeten polnischen Staat und das Deutsche Reich ist der deutsch gebliebene Teil ausserordentlich eingengt und von seinen natürlichen Hinterländern abgeschlossen worden. Wichtige deutsche und ausserdeutsche Absatzgebiete im Nahgebiet und bei mittleren Entfernungen sind ganz oder überwiegend verloren gegangen. Posen und Pommerellen fielen an Polen, das Memelland an Litauen, das Danziger Gebiet kam als Freistaat in die wirtschaftliche Hörigkeit Polens. Der Absatzweg der deutsch gebliebenen Industrie Oberschlesiens nach Süden, Osten, Südosten usw. ist also fast gänzlich verlegt worden. Die Wiedergewinnung dieser Absatzgebiete ist bei der Tarifpolitik der beteiligten Eisenbahnen und bei der Autarkie des polnischen und tschechoslowakischen Staates nicht möglich.

Nach allen diesen Landesteilen bestanden früher vom ungeteilten ober-schlesischen Industriegebiet aus im Durchschnitt etwa gleich hohe Frachtsätze. Nach der unglückseligen Zerreißung wurde der polnisch gewordene Teil in die polnischen Binnentarife einbezogen, welche an sich die polnische Industrie gegenüber der ausländischen stark schützen und die im Verkehr ab Deutsch-Oberschlesien mit und durch Polen im Gegensatz zum Verkehr zwischen Polnisch-

Oberschlesien und Deutschland selbst für lebenswichtige Güter nicht durchgerechnet werden; ebenso werden auch die besonders verbilligten polnischen Ausnahmetarife ab Landesgrenze nicht zur Verfügung gestellt. Ferner hat Polen die Ausfuhr über Danzig und nach der Tschechoslowakei, Deutsch-Oesterreich, Ungarn, Italien, Jugoslawien, Bulgarien, Rumänien und der Türkei ausserordentlich begünstigt und diese Tarife zumeist an die Anfuhrklausel gebunden, so dass sie der deutsch-oberschlesischen Ausfuhr ebenfalls nicht nutzbar gemacht werden können.*)

Demgegenüber sind die Ermässigungen, welche die Deutsche Reichsbahn uns im Verkehr mit diesen Ländern nach jahrelangen Kämpfen eingeräumt hat, so verschwindend gering, dass die deutsch-oberschlesische Ausfuhr auch mit Rücksicht auf die höheren Gestehungskosten trotz stärkster Preissenkung auf ein Minimum zurückgehen musste. Ebensovienig hat es die Deutsche Reichsbahngesellschaft verstanden, im Auslande, namentlich in der Tschechoslowakei, günstige Tarife für Deutsch-Oberschlesien zu erwirken. So gewährt z. B. die Tschechoslowakei nicht selten ab Oderberg absolut niedrigere Ermässigungen als ab Petrowitz Uebergang und anderen polnisch-tschechischen Uebergängen.

Welche Bedeutung aber die Ausfuhr nach dem ehemaligen Russland, der früheren österreich-ungarischen Monarchie und den Balkanstaaten hatte, geht am besten daraus hervor, dass Gesamt-Oberschlesien vor dem Kriege etwa 38 % seines Hauptbahnversandes dahin absetzte. Demgegenüber betrug die Ausfuhr deutsch-oberschlesischer Kohle dahin im Kalenderjahr 1927 mit rund 1 093 000 t wenig über 6 % des Hauptbahnabsatzes. Wird dabei noch berücksichtigt, dass allein auf die unmittelbar benachbarten Gebiete der Tschechoslowakei 885 000 t, also über 70 % des Auslandsabsatzes entfallen**), so verbleibt eine Ausfuhrmenge von nur wenig über 211 000 t, das sind etwa mehr als 1 % des deutsch-oberschlesischen Kohlenabsatzes.

Die deutsch-oberschlesische Montanindustrie muss daher ihren Absatz in wesentlich grösserem Ausmass als das vor der Aufteilung Oberschlesiens der Fall war, in Deutschland suchen und sich hier als ausschliesslicher Erbe des ungeteilten Oberschlesiens betrachten. Aber auch hier sind die Absatzschwierigkeiten gegenüber dem früheren Zustand wesentlich gestiegen. Im Verkehr mit Ostpreussen, einem natürlichen Absatzgebiete Oberschlesiens, muss ein über 350 km langer polnischer Korridor durchfahren werden, der eine Frachtverbilligung, wie sie vor dem Kriege bestand, nicht zulässt, selbst wenn sich die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zu einer solchen

*) vergl. auch Anhang Seite 2.

**) Näheres hierüber siehe Anhang Seite 4.

verstehen wollte. Demgegenüber sind die Frachtsätze ab den polnischen Gruben über Prostken und Jamielnik, selbst wenn deutscherseits die volle Kohlentarifklasse F (Normalklasse F abzüglich Verkehrssteuer) ab Grenze eingerechnet wird, wesentlich niedriger als die ab Deutsch-Oberschlesien. Hinzu kommt noch, dass sich die Seefrachten für englische, westfälische und über Danzig auch für polnische Kohle nach den ostpreussischen Häfen erheblich niedriger stellen als die deutsch-oberschlesischen Eisenbahnfrachten, sodass sich die überseeisch herangebrachten Erzeugnisse, vor allem Kohle und Eisen, nicht nur in den ostpreussischen Häfen, sondern auch in einem weiten Umkreise von ihnen breit machen konnten. Ein wesentlicher Teil des ostpreussischen Absatzmarktes ist somit schon jetzt für Deutsch-Oberschlesien verloren, ein weiterer Teil wird nach Abschluss des deutsch-polnischen Handelsvertrages verloren werden.

Der deutsch-oberschlesische Verkehr muss sich deshalb nahezu ausschliesslich in westlicher Richtung bewegen. Aber auch hier sind die Absatzmöglichkeiten sehr beengt. Bis zu einer Entfernung ab Revier von rund 350 km, einer Entfernung, bei der die übrigen deutschen Industriegebiete den weitaus grössten Teil ihres Verkehrs bewegen, besteht nur eine Verkehrsbreite bis zu rund 200 km. Der Absatz innerhalb dieses Gebietes kann deshalb nur ein verhältnismässig geringer sein. Demgemäss erfordert ein unverhältnismässig grosser Teil des Verkehrs Frachten, die über den deutschen Durchschnitt weit hinausgehen, ein Uebelstand, der noch durch in westlicher Richtung vorgelagerte Stein- und Braunkohlenreviere sowie im Küstengebiet und in Gross-Berlin durch die Frachtlage für seewärts herangebrachte Erzeugnisse wesentlich verschärft wird. Endlich wirkt noch hindernd, dass Polnisch-Oberschlesien nach Deutsch-Oberschlesien gemäss Artikel 435 und 436 des Genfer Abkommens zur Zeit allgemein und nach dem übrigen Deutschland nach Artikel 437 des gleichen Abkommens für bestimmte lebenswichtige Erzeugnisse etwa die gleichen Frachtsätze wie Deutsch-Oberschlesien hat. Das deutsch gebliebene Revier Oberschlesiens geniesst somit auch hier keine Frachtverbilligung, welche die niedrigeren polnisch-oberschlesischen Gestehungskosten überbrücken könnte. Nach und von einem Gebiet, das im Westen etwa begrenzt wird von einer Linie Freyhan—Sagan—Cottbus—Berlin—Warnemünde besitzt sogar das polnische Industriegebiet niedrigere Frachtsätze über Kreuz-Schneidemühl usw. für Kohle, Eisen und andere Erzeugnisse als sie Deutsch-Oberschlesien zur Verfügung stehen.

Trotz eingehender Ausführungen und Denkschriften mit zahlenmässiger Begründung hat die Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft diesen Sonderverhältnissen des deutsch-oberschlesischen Reviers in keiner Weise Rechnung getragen. Dabei übersieht die Reichsbahn ganz, dass ihre Einnahmen aus dem deutsch-oberschlesischen Verkehr im Durchschnitt je to gerechnet um ein Beträchtliches höher sind, als die aus irgendeinem anderen deutschen oder ausserdeutschen Revier und dass sich hieraus billiger Weise die Möglichkeit ergibt, die Tarife den örtlichen Belangen unter Berücksichtigung des Wettbewerbs anzupassen. Die Reichsbahngesellschaft scheut im Gegenteil in Verkennung der deutsch-oberschlesischen Wirtschaftsbelange nicht vor Tarifmassnahmen zurück, die zu Verschiebungen der ober-schlesischen Wettbewerbsverhältnisse zu Gunsten anderer deutscher und ausserdeutscher Reviere führen müssen. So hat sie z. B. ab dem Ruhrrevier im Verkehr mit einem grossen Teil von Süddeutschland, namentlich Ost-, Süd- und Mittelbayern, wozumeist die reinen Bahnfrachten der Vorkriegszeit für Kohle unverändert auch heute noch bestehen, den Ausnahmetarif 6u für Kohle ab den Rhein- und Main-Häfen eingeführt, während sie ab Deutsch-Oberschlesien die frühere Durchrechnung der Tarifentfernungen durch Oesterreich, mit deren Hilfe die teilweise Zurückdrängung böhmischer Braunkohle durch ober-schlesische Brennstoffe gelang, während der Inflation aufgehoben hat, wodurch die Frachtsätze für Kohle ebenso wie die für alle übrigen Güter eine erhebliche Verteuerung erfuhren, die bei Kohle z. B. 40,— Mark für 10 to ausmachen.*) Dadurch hat die Reichsbahn das Vordringen westfälischer Kohle in diese Gegenden, die vordem nur ausnahmsweise ihren Bedarf aus diesem Revier deckten, ermöglicht und herbeigeführt. Neuerdings hat die Reichsbahn den Ausnahmetarif 6i nach Gross-Berliner Gas-, Elektrizitäts- und Wasserwerken eingeführt, durch welchen der frühere Frachtvorsprung der ober-schlesischen Kohle auf dem kombinierten Bahn- und Wasserweg über Cosel-Hafen vor westfälischer Kohle verloren ging, der etwa 3,— Mark für die to betrug.

Der Grossschiffahrtsweg Stettin—Berlin hat den Wettbewerb der auf dem Seewege herangebrachten Erzeugnisse auf dem inländischen Markt gleichfalls in für Oberschlesien wichtigen Absatzgebieten wesentlich verschärft, sodass z. B. der Anteil des Verbrauchs ober-schlesischer Kohle am Gross-Berliner Gesamtverbrauch seit Jahren zunehmend zu Gunsten der westfälischen und englischen Steinkohle zurückgegangen ist.**)

*) vergl. Anhang Seite 6.

**) vergl. Anhang Seite 10.

§ 6 des Gesetzes betr. die Herstellung und den Ausbau von Wasserstrassen vom 1. April 1905 zugesagten ausreichenden Massnahmen auf eisenbahntarifarischem Gebiet zur Sicherung der bisherigen Wettbewerbsfähigkeit auf dem Inlandsmarkt sind ganz unterblieben und die Massnahmen hinsichtlich der Verbesserung der Oder zu einer voll leistungsfähigen Wasserstrasse nur zum Teil durchgeführt.

Die deutsch-oberschlesische Industrie sieht bei dieser Sachlage, die nach dem Abschluss des deutsch-polnischen Handelsvertrages infolge der wesentlich niedrigeren Gesteungskosten der polnischen Industrie und ihrer starken Unterstützung auf eisenbahntarifarischem Gebiet noch erheblich schlechter werden wird, der Inbetriebnahme der Seeschiffahrtsstrasse Stettin—Swinemünde für 8000 to-Schiffe und der Fertigstellung des Mittellandkanals mit grösster Sorge entgegen, da sie Deutsch-Oberschlesien der verstärkten Konkurrenz des Westens und Englands schutzlos opfern. Das rheinisch-westfälische Revier wird nach Inbetriebnahme des Mittellandkanals die Kanal- und Flussgebiete Mitteldeutschlands einschliesslich Gross-Berlin, die Gebiete an der mittleren und unteren Oder und das Ostseeküstengebiet beherrschen. Die deutsch-oberschlesische Industrie wird somit in der Hauptsache nur das sackartige, etwa 350 km lange und 200 km breite Absatzgebiet behalten. Durch die verminderte Fördermöglichkeit müssen dann die Gesteungskosten derart hoch werden, dass dem ohnehin stark eingeschränkten Wettbewerb Deutsch-Oberschlesiens mit polnischen und tschechoslowakischen Brennstoffen die Vernichtung droht. Die obererschlesische Eisenindustrie, die schon jetzt in Mittel- und Niederschlesien ernstlich bedroht ist, wird aus den umstrittenen Absatzgebieten völlig verdrängt werden und auch in ihrem natürlichen Absatzgebiet droht ihr ein verstärkter Wettbewerb des westlichen Eisenbezirks.

Um die rechtzeitige Auswirkung einer unbedingt notwendigen Schutzmassnahme gegen die drohenden Schädigungen spätestens gleichzeitig mit der Fertigstellung des Mittellandkanals sicherzustellen, erscheint unter den für Oberschlesien in Frage kommenden Ausgleichsmassnahmen an erster Stelle eine ausschliesslich der deutsch-oberschlesischen Montanindustrie zugute kommende Verbindung zwischen dem Revier und der Oder, die privatwirtschaftlich betrieben und auf diese Weise Polen einschliesslich Polnisch-Oberschlesien nicht zur Verfügung gestellt werden muss. Sie muss in Verbindung mit dem Oderwege eine Frachtlage schaffen, die für unseren Bezirk unbedingt den erforderlichen Ausgleich bringt. Voraussetzung ist hierzu der Ausbau des Oderweges und des Oder-Spree-Kanals zu einer leistungsfähigen Wasserstrasse derart, dass 1000 to-Kähne ausgelastet werden kön-

nen. Es bedarf keiner näheren Ausführung, dass die jetzige Verbindungsstrasse des oberschlesischen Industriebezirks mit der Oder, der Klodnitzkanal, s. Zt. von Friedrich dem Grossen bewilligt und von seinen Nachfolgern im Jahre 1822 vollendet, den heutigen Verkehrsanforderungen in keiner Weise mehr entspricht, da er ebenso wie vor 100 Jahren nur mit Kähnen mit einer Ladefähigkeit von 130 to befahren werden kann, also bei den heutigen Ausmassen der Schiffe auf den Binnenwasserstrassen als vollwertig überhaupt nicht mehr zu bezeichnen ist. Wir geben ohne weiteres zu, dass für den Ausbau des Oderwasserweges in den letzten beiden Jahrzehnten vor Ausbruch des Krieges manches geschehen ist. Die hierfür ausgeworfenen Mittel waren aber von vornherein zu gering, um eine dauernde Besserung gegenüber dem zunehmenden Verkehr sicherzustellen. Die vorgenommenen Arbeiten erwiesen sich, wie das laufende Jahr besonders deutlich zeigt, als ein Flickwerk, mit dem in der Hauptsache ein Verfall der Wasserhaltung aufgehalten und der Landeskultur gedient wurde. Selbst regenreiche Jahre wie 1926 und 1927 verschonten die Oderschiffahrt nicht vor wiederholten ganzen und teilweisen Versommerungen. Eine wesentliche Besserung wird auch das im Bau befindliche Ottmachauer Staubecken allein nicht bringen. Der Ausbau des Grossschiffahrtsweges Swinemünde—Stettin und die Fertigstellung des Mittellandkanals macht jeden Vergleich mit der Oder und dem Oder-Spree-Kanal in ihrem heutigen oder auch durch das Ottmachauer Staubecken geschaffenen Zustand unmöglich. **Die Notwendigkeit des Ausbaus der Oder und des Oder-Spreekanals ist somit schon jetzt gegenüber dem Zustand in den Jahren 1900 bis 1905 dringend geworden und muss mit Rücksicht auf die zur Zeit in der Ausführung begriffenen Wasserstrassenprojekte mit grösster Beschleunigung in Angriff genommen werden.** Zu dieser Forderung fühlt sich Oberschlesien umso mehr berechtigt, als die **preussische Regierung** gelegentlich der Verhandlungen der Vorlagen der Gesetzentwürfe über den Mittellandkanal sowie über den Grossschiffahrtsweg im Abgeordnetenhaus **die zum Schutze der oberschlesischen Wirtschaft erforderlichen Ausgleichsmassnahmen in feierlicher und bindender Form zugesagt hatte.** (Vergl. § 6 des Gesetzes betr. die Herstellung und den Ausbau von Wasserstrassen vom 1. April 1905).*) Daran ändert auch nichts die Uebernahme der Wasserstrassen durch das Reich auf Grund des Gesetzes vom 29. Juli 1921, da es als selbstverständlich bezeichnet werden muss, dass die damaligen Zusicherungen der Länderregierung auch bindende Kraft erhalten haben für inzwischen abgeschlossene Sonderstaatsverträge (§§ 18 und 19 des Staatsvertrages betr. den Uebergang der Wasserstrassen von den Ländern auf das Reich), zu denen auch der Mittellandkanal gehört. Dabei ist noch von

*) vergl. Anhang Seite 13.

grundlegender Bedeutung, dass die beiden ersten Gesetzesvorlagen über den Mittellandkanal s. Zt. nicht zustande kamen, weil die Zusicherungen der Regierung, soweit sie den Ausgleich hinsichtlich der durch den Kanal zu erwartenden Verschiebungen der innerdeutschen Wettbewerbsverhältnisse betrafen, vom Haus der Abgeordneten als unzulänglich angesehen wurden. **In dem Abschluss des Staatsvertrages betr. den Mittellandkanal vom 29. Juli 1921 liegt somit auch das Zugeständnis, dass diejenigen Massnahmen spätestens bis zur Fertigstellung des Mittellandkanals durchgeführt sein müssen, die Oberschlesiens Wettbewerbsmöglichkeiten voll zu erhalten und auch bisher eingetretene Verschiebungen wiedergutzumachen geeignet sind.**

Wie in der Anlage ausführlich dargelegt ist, hat es die **Reichsbahngesellschaft** wiederholt **abgelehnt, auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens ausgleichende Massnahmen zu treffen.** Sie hat auch bis jetzt trotz des § 6 des Gesetzes betr. die Herstellung und den Ausbau von Wasserstrassen im Jahre 1905 die **Wiederherstellung der vorher vorhandenen Frachtspannung in dem Schnittpunkt Berlin zwischen dem ober-schlesischen Revier einerseits und den konkurrierenden Revieren andererseits unbeachtet gelassen** und alle Anträge auf Einführung von Zubringertarifen für den Verkehr zwischen dem Revier und den Umschlagstellen an der oberen Oder ausdrücklich **abschlägig** beschieden. Hierauf sei besonders aufmerksam gemacht für den Fall, dass die Deutsche Reichsbahngesellschaft nunmehr gegebenenfalls unter Zusicherung eisenbahnseitiger Tarifmassnahmen gegen unseren Antrag Stellung nehmen sollte.

In welcher Weise gegen die unseren Bezirk drohenden schweren Gefahren Abhilfe und Schutz wirksam geschaffen werden kann, ist in den folgenden Abschnitten eingehend dargelegt.

II. Arbeitsziel:

Ausbau der Oder zum Großschiffahrtsweg.

Die in Anlage 1 wiedergebene graphische Darstellung der Eisenbahn- und Wasserfrachten für Kohle illustriert besser als alles andere den ungeheuren Unterschied zwischen den Frachtkosten der beiden konkurrierenden Verkehrsmittel, wenn die Oder zum Grossschiffahrtsweg ausgebaut ist. Die angegebenen Wasserfrachten sind für den Verkehr von 1000 to-Kähnen auf der Oder berechnet und enthalten bereits die vermehrten Ausgaben für den Umschlag von der Eisenbahn in den Kahn, bzw. vom Kahn in die Eisenbahn, die Mengen- und Wertverluste der Kohle sowie die Zinsverluste und sonstigen Nebenkosten. Wie durch eine besondere Betriebskostenberechnung ermittelt wurde, müssten die Frachtkosten der Reichsbahn wesentlich gesenkt werden können, wenn deren Tarife den reinen, durch den Kohlenverkehr allein aufkommenden Selbstkosten angepasst würden. Gelegentlich der letzten Verhandlungen über die Tarifreform konnte erneut festgestellt werden, dass die Reichsbahn von den ihren Tarifen zugrunde liegenden Grundsätzen nie in erheblichem Mass abweichen wird und wir wiederholen unsere Meinung und Erfahrung, dass eine wirksame Beeinflussung der Tarifwirtschaft der Reichsbahn nur durch die Schaffung eines leistungsfähigen Wettbewerbers ermöglicht wird. Die Aufwendungen des Reiches und der Industrie zur Schaffung des neuen Wettbewerbers werden sich mittelbar hochwertig verzinsen. Der Bau einer eigenen Massengüterbahn vom ober-schlesischen Industriebezirk z. B. bis Berlin ist angesichts des erforderlichen hohen Kapitalaufwands heute undenkbar. **Als einziger gangbarer Weg bleibt**

**der Ausbau der Oder zum Grossschiffahrtsweg für
den Verkehr von 1000 To.-Kähnen**

übrig.

Wir wissen, dass die Provinzial-Verwaltungen des Oderstromgebiets diesen Vorschlag lebhaft begrüßen werden, weil mit seiner Ausführung nicht nur den Nöten der ober-schlesischen Bergbau- und Hüttenindustrie abgeholfen, sondern auch allen andern Industrien des Odergebiets, z. B. dem darniederliegenden Schiffahrtsgewerbe,

der Eisen verarbeitenden Industrie, der bedeutenden Zement- und Kalkindustrie, der Landwirtschaft und der gesamten Landeskultur ein mächtiger Impuls, Aufschwung und die Sicherung weiterer Entwicklung gegeben werden. Unser Werben und Streben geht dahin, eine Zusammenarbeit aller an dem Ausbau der Oderschiffahrt interessierten Kreise zu erreichen, um die Stosskraft unserer Bestrebungen zu erhöhen. Die grosse und gewaltige Aufgabe kann nur mit wohlwollender Förderung und weitgehender Unterstützung durch die Reichs- und Landesverwaltungen, durch aktive Teilnahme der Provinzen, Städte und Kreise des Oderstromgebiets bewältigt werden. Die oberschlesische Industrie ist vor die Aufgabe gestellt, **den schnellsten und grosszügigsten Ausbau der Oderschiffahrtsstrasse und des Oder-Spree-Kanals durchzusetzen.** Die für die Verfolgung dieses Zieles erforderlichen Massnahmen sind in Ziffer V am Schluss dieser Denkschrift zusammengestellt. Die Erreichung der weitgesteckten Ziele wird zwangsläufig gefördert, wenn die Verkehrsinteressen der oberschlesischen Industrie an einen ausgebauten Grossschiffahrtsweg der Oder sichtbar gekettet werden, so dass Behörden und Regierungen sich dem Ausbau des Grossschiffahrtsweges nicht entziehen können.

Bei aller Ungunst der geographischen Lage Oberschlesiens ist noch ein günstiger Umstand zu verzeichnen, der darin besteht, dass Oberschlesien eine höhere Lage als seine wichtigsten Absatzgebiete besitzt. Da das verfügbare Gefälle aber sehr gering ist, so lässt sich der Vorteil nur auf dem Wege des geringsten Widerstandes, d. h. nur auf dem Wasserwege mit nennenswertem Vorteil ausnützen.

III. Bericht über die untersuchten Verkehrswege für den Anschluss des westoberschlesischen Industriebezirks an die Oderschiffahrtsstrasse.

Neben dem Ausbau der Oder als Grossschiffahrtsweg entsteht als weitere grössere Aufgabe die, eine neue Verkehrsverbindung zwischen dem oberschlesischen Industriebezirk und der Oderwasserstrasse zu schaffen. Der bestehende Klodnitzkanal reicht für die Bedürfnisse Westoberschlesiens in keiner Weise aus, die Reichsbahngesellschaft fordert für die Vorracht vom Industriebezirk nach dem Umschlaghafen Cosel zu hohe Preise, die bau- und betriebstechnische Ausgestaltung des jetzigen Kohlenumschlaghafens in Cosel sind für eine pflegliche Behandlung der Kohle absolut unzulänglich, und entsprechen nicht den wirtschaftlichen- und Wettbewerbsbedürfnissen des oberschlesischen Kohlenabsatzes jetzt und in der Zukunft.

Als neue Verkehrswege zur Oder kommen in Frage:

- 1.) eine zweigleisige Massengüterbahn (Schleppbahn) vom Industrieviertel nach einem neuen, mit modernsten Umschlagmitteln und Rangieranlagen ausgestatteten Oderhafen bei Januschkowitz oder Krappitz.

Die Massengüterbahn ist im Sinne des Vorschlages von Rathenau und Cauer geplant.

Die Genannten bearbeiteten bereits im Jahre 1909 das Projekt einer Schleppbahnverbindung zwischen dem rheinisch-westfälischen Industrieviertel und Berlin neben der Staatsbahnverbindung.

Für diese Massengüterbahn kann die bereits vorhandene Sandbahn der Gräfl. von Ballestrem'schen u. A. Borsig'schen Steinkohlenwerke grösstenteils mitbenützt werden.

- 2.) ein neuer Klodnitzkanal für 1000 to-Kähne von Gleiwitz bis Januschkowitz bei Cosel und
- 3.) eine Combination von Schleppbahn und Kanal, indem die bestehende Gräfl. von Ballestrem'sche u. A. Borsig'sche Sandbahn zweigleisig ausgebaut, bis

Plawniowitz verlängert und von hier bis Januschkowitz an der Oder ein neuer Kanal für 1000 to-Schiffe hergestellt wird.

Um die Neuanlage möglichst ausgiebig auszunützen, ist es notwendig, den Anschluss des im Oderthal gelegenen Sandfeldes für die Sandversorgung der ober-schlesischen Gruben zu Spülversatzzwecken in die Projektierungen mit einzubeziehen. Dieser Anschluss muss bei jedem der unter 1—3 genannten Projekte eine besondere Linienführung erhalten.

Projekt 1.

Massengüterbahn zwischen dem Industriebezirk und einem neu anzulegenden Oderhafen.

Ehe auf Einzelheiten eingegangen wird, sind folgende grundsätzliche betriebs- und verkehrstechnische Gesichtspunkte zu erörtern:

Die neuherzustellende Bahn muss als Massengüterbahn im vollkommensten Sinne des Wortes ausgeführt werden, d. h. sie bildet eine reine Schlepp- oder Förderbahn und kann öffentliche Verkehrsinteressen im Bahnbetrieb nicht berücksichtigen. Die Konkurrenzlinie der deutschen Reichsbahn von Hindenburg über Gleiwitz—Laband nach Kandrzin entspricht nicht den Anforderungen, die an eine Massengüterbahn gestellt werden müssen, weil die ihr zukommenden Aufgaben zu vielseitig sind und dabei stets die Interessen des allgemeinen Verkehrs den Schleppbahninteressen voran gehen werden.

Die Geschwindigkeiten der Züge auf der zweigleisigen deutschen Reichsbahn sind so verschieden gross, dass die Durchführung eines fast vollkommen mechanisierten Förderbetriebs wie auf der Massengüterbahn undurchführbar ist. Die Schnellzüge erreichen Stundengeschwindigkeiten von 80—100 km, während der Güterzugbetrieb nur eine solche von 30, höchstens 50 km besitzt.

Die Ueberholung von Güterzügen durch andere Züge sind daher bei dem dichten Verkehr und der grossen Länge der Strecke Hindenburg—Kandrzin unvermeidlich, was erstens einen erhöhten Zeitverbrauch für den Güterzugverkehr bedingt und zweitens Unsicherheiten und Ungleichmässigkeiten in den Förderbetrieb hineinbringt, deren Ausgleich einen unverhältnismässig grossen Betriebsmittelpark und grosse Gleisanlagen erfordert und damit die Wirtschaftlichkeit des Schleppbahnbetriebs beeinträchtigt. Eine Angleichung des Bahnbetriebs an den Grubenbetrieb mit einem Mindestaufwand an Betriebsmitteln und Bahnhofsanlagen ist nur bei einer diesem Sonderzweck entsprechend betriebenen Massengüterbahn möglich. Hervorzuheben ist noch, dass die

vorhandene Reichsbahn, um gleich günstige Betriebsverhältnisse wie auf der geplanten Schleppbahn zu erzielen, so umzubauen wäre, dass eine Steigung in der Lastrichtung überhaupt nicht in Frage käme.

Eine ausschlaggebende Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit der projektierten Massengüterbahn hat der Sandverkehr, weil dadurch die Bahn in beiden Fahrrichtungen bestens ausgenützt wird. Die Uebernahme des Sandverkehrs durch die Reichsbahn wird von allen drei Bergbauverwaltungen, die im Besitz von Sandbahnen sind, kategorisch abgelehnt, auch für den Fall, dass die Reichsbahn die vorhandenen Anlagen gegen gutes Geld übernehmen wollte, weil der Betrieb der Reichsbahn viel zu umständlich und zu teuer würde. Die Sandbahnen sind Grubenbetriebseinrichtungen, müssen solche bleiben, dürfen also nicht zu Erwerbszwecken in fremde Hände gegeben werden.

Zu erörtern ist noch die Frage, ob durch den Ausbau eines dritten und vierten Gleises der deutschen Reichsbahn Abhilfe geschaffen werden kann? Auch dieser Vorschlag muss als ungeeignet verworfen werden aus folgenden Gründen:

Der Bau eines dritten und vierten Gleises neben der bestehenden Reichsbahn Gleiwitz—Kandrzin kommt an und für sich nicht in Frage, weil damit die oben aufgezählten und andere bau-, betriebs- und verkehrstechnische Mängel der bestehenden Bahnanlagen mit in die Massengüterbahn hineingetragen würden, als da sind:

- 1.) zu ungünstige Steigungen in der Lastrichtung,
- 2.) Verteuerung der Betriebskosten,
- 3.) die Bahn wird auch für polnische Frachten zugänglich (!)

Der letztgenannte Punkt ist besonders wichtig, nachdem mit dem neuen Verbindungsweg zur Oder ein Verkehrsweg geschaffen werden soll, der der deutsch-oberschlesischen Kohlenindustrie den Wettbewerb mit der polnischen Industrie erleichtern soll. Nach den einschlägigen Bestimmungen des Genfer Vertrags muss die Kohle der polnischen Industrie auf den deutschen Bahnen zu den gleichen Frachtsätzen befördert werden, wie sie für die deutsche Kohle in Frage kommen. Die neue Bahn muss als eine im Besitz der west-oberschlesischen Gruben befindliche (private) Grubenbahn konzessioniert, gebaut und betrieben werden, damit die Vorteile dieser Bahn ausschliesslich deutschen Belangen zugute kommen.

Dass die Betriebsführung auf der neuen Bahn durch die deutsche Reichsbahn viel teurer ausfallen würde als der Privatbetrieb, lässt sich mittelbar aus den ausserordentlich günstigen Betriebsergebnissen der bestehenden Sandbahnen und verschiedener privaten Kohlenbahnen in Rheinland-Westfalen mit aller Bestimmtheit

nachweisen. Ferner ist zu beachten, dass die **Lösung der Betriebsmittelfrage und der Aufbau des Kohlenumschlags im Hafen** für das Gedeihen des neuen Unternehmens eine **ausschlaggebende** Rolle spielen, und dass die Kohlenindustrie, wenn sie den Betrieb der neuen Bahnlinie in eigener Hand behält, sich den Bedürfnissen des Kohlenabsatzes und technischen Vervollkommnungen des Betriebs und der Verkehrseinrichtungen weit schneller anpassen kann und — a n p a s s t —, als ein zweiter, am Kohlenabsatz nicht unmittelbar interessierter Unternehmer des Bahnbetriebs, der sich jede Betriebsverbesserung mehr oder weniger abnötigen und abkaufen lässt.

Ein treffendes naheliegendes Beispiel bildet der Coseler Umschlaghafen, wo trotz aller Wünsche und Anträge der oberschlesischen Industrie die Umänderung des mangelhaften Kipperbetriebes in einen Kübelumschlagbetrieb oder einen sonstigen die Kohle schonenden Umschlagbetrieb von der Reichsbahn regelmässig abgelehnt wird.

Unter Benutzung der Ballestrem-Borsig'schen Sandbahn, mit deren teilweisen Um- und zweigleisigem Ausbau lässt sich eine Bahn herstellen, die bis auf wenige horizontale Strecken ausschliesslich im Gefälle liegt. Die Fortbewegung der Massen erfordert auf dieser Bahn einen verhältnismässig geringen Arbeitsaufwand. Der Umstand, dass das oberschlesische Kohlenrevier um etwa 90 m höher liegt, als die Oder bei Januschkowitz, wird bei der neuen ca. 50 km langen Bahnlinie voll und ganz ausgenützt. (Die Ausnützung der Preussagbahn für den Anschluss des Industriereviere an die Oder wird an den Grundbesitzverhältnissen dieser Bahn scheitern.)

Hinsichtlich der Sandversorgung Oberschlesiens ist zu sagen:

Das Sandlager bei S e r s n o wird in einem Zeitraum von 12—15 Jahren, diejenigen von P r e s c h l e b i e und Z i e m i e n t z i t z in weiteren 10—12 Jahren erschöpft sein, wenn sämtliche mit Sand zu versorgenden Kohlengruben angeschlossen werden, so dass für die oberschlesische Kohlenindustrie ein neues ausgiebiges Sandvorkommen aufgesucht werden muss. Eine Versorgung in dem erforderlichen Ausmass ist nur im Odertal möglich. Die in Frage kommenden Sandlager sind von der geplanten Kohlen-schleppbahn bequem zu erreichen, die für die Sandtransporte fast auf ihrer ganzen Länge in der Fahrtrichtung Januschkowitz-Industrierevier ausgenutzt werden kann.

Beschreibung des Trassenverlaufs.

Die erste Studie für die Herstellung einer Massengüterbahn ist unter der Annahme erfolgt, dass der neue Industriehafen in der Nähe der Schleusenanlage bei Januschkowitz hergestellt werden soll. Die evtl. Verlängerung der Massengüterbahn bis Krappitz wird abhängig gemacht von dem Ergebnis der eingeleiteten Vorunter-

suchungen über die Ausführbarkeit einer Odersperrre mit Stauwehr bei Krappitz. Im vorliegenden Projekt ist ferner vorgesehen, dass eine hochwasserfreie Kanalverbindung zwischen der Schleuse bei Januschkowitz und dem Coseler Oderhafen hergestellt wird. Der Ausbau dieser hochwasserfreien Kanalverbindung dürfte immerhin sehr kostspielig und wenn ein neuer Industriehafen eingerichtet wird, nicht mehr erforderlich sein. Vielmehr dürfte die Herstellung einer neuen Schleusenanlage neben der bestehenden Wehranlage bei Januschkowitz und eines anschliessenden Stichkanals nach dem neuen Industriehafen völlig ausreichen. Der neue Industriehafen hätte somit keine unmittelbare Verbindung mit der oberen Haltung des Januschkowitz Wehrs, so dass der Betrieb des Industriehafens durch Hochwasser nicht gefährdet wird.

Inwieweit durch eine unbedeutende Verlegung der Oder bei Januschkowitz eine andere Lösung und die Ausnutzung der bereits vorhandenen Schleusenanlagen möglich ist, soll noch untersucht werden.

An den Industriehafen schliesst sich in südöstlicher Richtung der Hafenbahnhof an. Die Linie der neuen Kohlenschleppbahn führt von da in derselben Richtung auf Kuschnitzka zu, überschreitet die Reichsbahnlinie Kandrzin—Oppeln und darauf die Klodnitz. Von hier verläuft die neue Bahnlinie unter Berührung von mehreren Ortschaften in grossem Bogen bis Blechhammer und Slawentzitz. Die weitere Fortsetzung der Bahn bis Plawniowitz verläuft fast gradlinig. Die Klodnitz wird östlich von Plawniowitz ein zweites Mal gekreuzt. Auf dem abgebauten Sandfeld nördlich Sersno erreicht die Bahn den dort anzulegenden neuen Teilungsbahnhof für die Sandbahnzüge. Etwa 2 km weiter biegt sie von Südosten in die Linie der alten Ballestrem-Borsig'schen Sandbahn ein. Diese Bahn erhält ein zweites Gleis bis zum neu anzulegenden Sammelbahnhof Ludwigsglück bei Mikultschütz.

Die Herstellung irgendwelcher Zwischenstationen mit Ausnahme des Teilungsbahnhofs bis Peiskretscham kommt bei der neuen Bahn nicht in Frage.

Die Bahn erhält ein selbsttätig wirkendes Signal- und Blocksystem, so dass ausser dem Personalbedarf für die Kontrollbegehung und die Besetzung der Anfangs- und Endbahnhöfe, bzw. des Zwischenbahnhofs Peiskretscham kein weiteres Stationspersonal nötig ist. Alle Strassen und Wege werden über- oder unterführt, wodurch alle Gefährdungen und Störungen der Transporte durch Landfuhrwerke vermieden werden.

Die Elektrifizierung der Bahn ist ins Auge gefasst.

Die Geländeverhältnisse gestatten es nicht, die massgebende Steigung der Ballborsigbahn in der Westost-richtung ganz so günstig auszugestalten, wie dies bei der Neubaustrecke Peiskretscham—Januschkowitz der Fall ist. Es wird notwendig, für die West-Ost-richtung in Peiskretscham einen Teil-

lungsbahnhof für die schweren Sandbahnzüge (und nur für diese) vorzusehen oder den Betrieb so zu führen, dass von Peiskretscham an der ankommende Sandbahnzug mit einer 2. Lokomotive als Nachschublokomotive weiter geführt wird. Ob die letzte Massnahme ausreicht, kann mit Sicherheit nur durch Ausprobieren festgestellt werden, weil Erfahrungen mit den vorgesehenen schweren Zugeinheiten in diesem Sinne nicht vorliegen.

Die Ausgestaltung des Anfangs- und Endbahnhofs, d. h. des Sammel- und Hafenbahnhofs, erfordert ganz besondere Sorgfalt und es sind dabei die neuesten Erfahrungen, die in Westfalen gemacht worden sind, zu berücksichtigen. Ueber Einzelheiten dieser Bahnhöfe jetzt schon nähere Angaben zu machen, erübrigt sich.

Für den Kohlenverkehr sind wie bei den neuen westfälischen privaten Kohlenbahnen Kübelwagen vorgesehen, beim Sandverkehr soll der jetzt vorhandene Wagentyp (Van der Zypen & Charlier) beibehalten werden. Voraussichtlich wird jedoch der Wagenkasten der Sandbahnwagen erhöht, um grösseren Rauminhalt je m Zug und kurze Züge zu erhalten.

Um die Argumente der Reichsbahn gegen das neue Unternehmen zu entkräften, sei nochmals betont, dass die ausserordentlich hohe Wirtschaftlichkeit der Bahn dadurch gewährleistet ist, dass sie als **reine Schleppebahn ohne Zwischenstationen** ausgebaut wird, wodurch der erforderliche Betriebsmittelpark wesentlich geringer ausfällt, als wenn die Förderung über die Deutsche Reichsbahn geleitet würde. Die Ausnutzung der Betriebsmittel ist demnach eine viel intensivere, als sie je von der Reichsbahn erreicht werden kann. Weitere Vorteile werden erzielt durch Einführung des Kübelwagens, bei dem die Kohle weit mehr geschont wird, als dies bei dem Kipperbetrieb der Reichsbahn der Fall sein kann, durch den weiteren Umstand, dass beim Aufkommen von Absatzschwierigkeiten die Montanindustrie ihre Abhilfsmassnahmen schneller und einfacher durchführen kann als dies bei der Zwischenschaltung eines unabhängigen Betriebsunternehmers möglich ist und endlich dadurch, dass die Schiffsfrachten in Krisenzeiten sich selbsttätig ermässigen und die Ueberwindung dieser Zeiten für die Kohlenindustrie erleichtern.

Nicht zu unterschätzen für eine gleichmässige Beschäftigung der Bergwerke ist der Betriebsvorteil, dass die Kahnverladung der Kohle auf den Förderbetrieb ausgleichend wirkt. Der Verladerraum der Kähne und die vom Kahn bedienten Kohlenlager an den Zielstationen bilden Absatzpuffer. Die Zwischenlagerung der Kohle auf den Kohlenhalden der Bergwerke und die damit verbundenen Sortimentenverluste werden in erheblichem Masse eingeschränkt; eine gleichmässige Beschäftigung der Bergarbeiter wird sichergestellt.

2. Projekt eines neuen Klodnitzkanals zwischen Gleiwitz und Januschkowitz a. d. Oder.

Dieser Plan ist in den letzten Jahren eifrig besprochen und als Allheilmittel für die oberschlesischen Verkehrsnöte gepriesen worden. Die wirtschaftlichen Untersuchungen der Studiengesellschaft haben ergeben, dass dies nicht der Fall ist. Infolge der hohen Eisenbahnvorfracht würden nur die dicht bei Gleiwitz liegenden Gruben und die Gruben mit Werksbahnanschluss an den Hafen einigen Vorteil herausholen können, der immerhin noch gross genug wäre, um die jetzige Reichsbahnvorfracht bis Cosel-Hafen auf etwa die Hälfte zu reduzieren. Für alle übrigen Gruben, die auf Reichsbahnvorfracht angewiesen sind, würde der Bau eines neuen Klodnitzkanals nur geringfügige Vorteile erbringen.

Dieses Projekt erfordert den grössten Kapitalaufwand und bildet den unwirtschaftlichsten Ausführungsvorschlag. Eine wirtschaftlich ausreichende Ausnützung des Kanals für den Transport von anderen Gütern als Kohle und Erz, wie unlängst in einer der oberschlesischen Zeitungen vorgeschlagen wurde, ist unmöglich. Der Transport von Sand für die Sandversatzzwecke der Bergwerke kommt wegen der Notwendigkeit eines zweimaligen Umschlags des beförderten Sandes nicht in Frage. Die Gestehungskosten des Sandes würden viel zu hoch ausfallen. Die Verlängerung der bestehenden Sandbahn der Gräfl. von Ballestrem'schen und A. Borsig'schen Sandbahn bis zur Oder und der Bau der Zubringerlinien bzw. Anschlüsse der Sandsturzstellen an die vorhandene Sandbahn müssten ohnedies durchgeführt werden, ohne dass diese Bahn gleichzeitig für Kohlentransporte ausgenützt und die Gestehungskosten des Sandbezugs verbilligt werden könnten.

Mit Rücksicht darauf, dass Deutschlands Kapitalkraft sehr gering ist und für einen schnellen Wiederaufbau des Landes mit den wirtschaftlichsten Mitteln gesorgt werden muss, ist die Studiengesellschaft nicht in der Lage, die weitere Verfolgung dieses Projektes irgendwie gutzuheissen.

3. Combiniertes Projekt einer Schlepfbahn vom Industrievier bis Plawniowitz und eines Stichkanals von der Oder bis Plawniowitz nebst eingleisiger Verlängerung der Schlepfbahn als Sandtransportbahn bis zur Oderniederung.

Dieses Projekt verdankt seine Entstehung dem Kompromissgedanken, dass hierdurch die untere Teilstrecke des von einzelnen oberschlesischen Städten, Gemeinden und Kreisen geforderten Baues eines neuen Klodnitzkanals wirtschaftlich lebensfähig gemacht würde. Aus diesem Grunde ist der Bearbeitung dieses Projektes besondere Aufmerksamkeit gewidmet worden, um, wenn irgend möglich, dessen Aus-

führung sicherzustellen. Wenn die Untersuchungen trotzdem eine erhebliche Unterlegenheit dieses Projektes gegenüber dem unter 1. genannten reinen Schleppbahnprojekt ergeben, so erweisen sich in diesem Falle die Verhältnisse stärker als die Kunstfertigkeit des entwerfenden Ingenieurs.

Die technischen Untersuchungen über die zweckmässigste Kanalausführung haben einen von den bisher veröffentlichten Vorschlägen abweichenden Entwurf ergeben. Bei dieser Studie wurde die Feststellung gemacht, dass die Anlage von Hebewerken derjenigen von Treppen- oder Schachtschleusen vorzuziehen ist, einmal weil die Wasservorräte knapp sind und ferner, weil die Hebewerke leistungsfähiger sind und deren Bau und Betrieb sich billiger gestalten als dies bei den Schleusenanlagen der Fall ist. Der wesentlichste Unterschied zwischen den früheren Vorschlägen und dem neuen Vorschlag liegt darin, dass der Kanal von Januschkowitz bis Gleiwitz unter Herstellung von (nur) 2 Hebewerken mit je ca. 22 m Hubhöhe gebaut werden soll. Das erste Hebewerk wäre bei Kuschnitzka anzulegen und gestattet den Bau einer einzigen Haltung bis Plawniowitz. Die verschiedensten Trassenstudien haben ergeben, dass die Mitbenützung des alten Klodnitzkanals zwischen Slawentzitz und Plawniowitz sehr vorteilhaft ist, weil dort die Erdarbeiten sehr gering ausfallen und die Zahl der den Kanal kreuzenden Verkehrswege beschränkt ist, nachdem der vorhandene Kanal als Trennungslinie des Verkehrsnetzes die Herstellung von Verbindungswegen zwischen Norden und Süden seit einem Jahrhundert erschwerte. Um die sofortige Anlage eines zweiten Hebewerkes östlich von Plawniowitz für die zu erbauende Teilstrecke zu vermeiden, erscheint es zweckmässiger, die vorhandene Sandbahn, die in diesem Falle ebenfalls zweigleisig auszubauen ist, bis Plawniowitz zu verlängern und den Hafen nördlich von Plawniowitz anzulegen. Die Sandversorgung des oberschlesischen Industrie-reviers ist durch eine eingleisige Bahn zu sichern, die südlich von Bitschin von der Hafenanschlussbahn in der Richtung der Sandfelder abzweigt. Diese Linienführung ist geboten, um die vorhandene Sandbahn, die für den Kohlenverkehr bereits zweigleisig ausgebaut werden müsste, besser auszunützen.

Der Verlauf des Kanals ist folgender:

Die Herstellung des neuen Verbindungskanals von Cosel-Oderhafen nach der Schleuse bei Januschkowitz durch das Reich, bzw. einer neuen hochwasserfreien Schleuse zwischen Oder und dem neuen Industriefafen ist auch in diesem Fall vorausgesetzt. Von diesem Verbindungskanal zweigt der neue Kanal südlich Januschkowitz ab und führt in gerader, nach Südosten gerichteter Linie unter der Reichsbahnstrecke Kandrzin—Oppeln durch auf Kuschnitzka zu. Dicht nordwestlich dieses Ortes ist ein Hebewerk von 22,5 m Hubhöhe anzulegen. Der Kanal überschreitet dann im weiteren Verlaufe in derselben Richtung die Klodnitz, biegt

südlich Medarhütte nach Nordosten um in die Richtung gegen Slawentzitz, wo er in die Linie des alten Klodnitzkanals einmündet. Der neue Kanal folgt dann dem Verlaufe des alten Klodnitzkanals unter entsprechender Ausrundung der Knickstellen desselben bis $1\frac{1}{2}$ km westlich Plawniowitz. Hier ist der neue Umschlaghafen anzulegen, an den sich in östlicher Richtung der Hafbahnhof anschliesst.

Die hier einmündende neue zweigleisige Kohlschleppbahn überschreitet die Klodnitz und führt fast genau in östlicher Richtung südlich an Bitschin vorbei zu dem Teilungsbahnhof Peiskretscham und mündet dann in die bestehende Ballestrem-Borsig'sche Sandbahn ein. Die Lage des neuen Teilungsbahnhofs für die Sandbahnzüge auf dem abgebauten Sandfeld nördlich Sersno und der weitere Verlauf der Schleppbahn sind ebenso wie beim Eisenbahnprojekt geplant.

Zwischen Januschkowitz und Slawentzitz ist noch eine zweite kürzere Kanalstrecke möglich, wobei allerdings der bestehende Schlosspark des Fürsten Hohenlohe in Slawentzitz durchschnitten werden müsste. Das in Anlage 2 dargestellte Kanalprojekt hat den weiteren Vorzug, dass damit ein verhältnismässig einfacher Anschluss des neuen Klodnitzkanals an den geplanten Oder—Donaukanal in südlicher Richtung möglich wäre, weshalb diesem Projekt der Vorzug gegeben wurde.

Der wirtschaftliche Vergleich der unter 1 und 3 genannten Projekte spricht zu Gunsten des reinen Eisenbahnprojektes mit Anlage eines Umschlaghafens bei Januschkowitz. (Der jährliche Unterschied der wirtschaftlichen Vorteile der beiden Projekte beträgt, wenn alle Ausnutzungsmöglichkeiten berücksichtigt werden, etwa 2 Mill. Mark, so dass Zweifel über das zu wählende Projekt nicht aufkommen können.)

4. Uebersicht über die Baukosten der Projekte.

In folgender Tabelle sind die von der Studiengesellschaft ermittelten Baukosten der vorstehend aufgeführten Projekte zusammengestellt. Die Kosten der Projekte gem. Ordn.-Ziff. 1 und 3 sind auf Grund ausgearbeiteter genereller Projekte, die des Projektes 2 (Kanal bis Gleiwitz) sind für die zweite Teilstrecke Gleiwitz—Plawniowitz geschätzt. Bei allen Projekten sind die Kosten der Herstellung eines Industriebahnhofs mit einem Hafbahnhof neuester Ausstattung eingeschlossen. Bei den Kanalprojekten gem. Ziff. 2 u. 3 umfassen die für den weiter unten mitgeteilten Betriebskostenvergleich herangezogenen Baukosten die Anlage von nur je einem Hebewerk an jeder Staustufe. Die Kosten der neuen Schleusenanlage bzw. eines hochwasserfreien Verbindungskanals in Januschkowitz sind bei keinem der Projekte berücksichtigt worden, da z. Zt. der Aufstellung der Projekte der baldige Umbau des jetzigen Coseler Hafens in einen hochwasserfreien Hafen ange-

nommen werden konnte. Die Baukosten der verschiedenen Projekte verstehen sich einschl. Betriebsmittel, Hebewerke (ohne Reserveanlage), Krananlagen, Hafen- und Rangierbahnhof, Sandbahnen und unter Einbeziehung des Bauwertes der nutzbaren bestehenden Anlagen:

Projekt 1 — Schleppbahnprojekt	einschl. Sand-	
	bahnanschluss	75 Mill. RM.
„ 2 — Kanal bis Gleiwitz und Sandbahn-		
	verlängerung bis ins Odertal	109 „ „
„ 3 — Kombiniertes Projekt u. Sandbahn-		
	verlängerung bis ins Odertal	106 „ „

Um Missverständnissen über die durch das Gesamtunternehmen aufkommenden Kosten vorzubeugen, sei hier noch mitgeteilt, dass die Baukosten der bereits vorhandenen und noch zu bauenden „Zubringerlinien“ von den einzelnen Gruben- und Sandsturzstellen nach dem Sammelbahnhof Ludwigsglück bei Mikultschütz in keiner der obigen Kostensummen enthalten sind. Die Kosten der Zubringerlinien sind beim ersten und dritten Projekt genau gleich, beim zweiten Projekt sind sie nicht besonders untersucht worden, werden jedoch diejenigen des ersten bzw. dritten Projektes übersteigen, weil der sehr kostspielige zweigleisige Ausbau der Preussagbahn zwischen der Bahnkreuzung mit der Reichsbahnstrecke Borsigwerk—Gleiwitz und dem Gleiwitzer Hafen nötig würde.

Die Baukosten der Zubringerlinien werden gegenwärtig noch ermittelt, so dass Angaben hierüber noch nicht gemacht werden können. Immerhin kann jetzt schon festgestellt werden, dass befriedigende Lösungen durchführbar sind.

IV. Die frachtwirtschaftliche Auswirkung des Eisenbahnprojektes und des aus- gebauten Großschiffahrtsweges.

Die hohen Kosten des neuen Verbindungsweges zwischen dem oberschlesischen Industrieviertel und dem Oder-Grossschiffahrtsweg erfordern, dass sorgfältige Erhebungen über die frachtwirtschaftlichen Auswirkungen des neuen Projektes angestellt werden. Dabei ist auch die Möglichkeit ins Auge zu fassen, dass die Reichsbahn ihre Tarife ermässigen wird, nachdem sie sich bereiterklärt hat, Tarife einzuführen, die ein Kanal gewähren kann, der seine vollen Unkosten deckt (vgl. Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums zur Frage der Reichswasserstrassenpolitik). Die Reichsbahn setzt dabei voraus, dass ihr zur Herabminderung der Ausfälle freie Hand gelassen wird, statt eines Zubringertarifs nach Cosel direkte ermässigte Bahntarife nach den Empfangsgebieten, d. h. dem Küstengebiet der Ostsee und nach Berlin, einzuführen, d. h. nichts anderes, als dass die Reichsbahn die zur Drosselung des Wasserverkehrs ab Cosel vorgesehenen hohen Vorfrachten womöglich in voller Höhe bestehen lassen und mit der Frachtermässigung sogar noch einen Teil des bisherigen Wasserverkehrs ansich ziehen will. Dieses Angebot stimmt in keiner Weise mit den Absichten und Wünschen der oberschlesischen Kohlenindustrie überein und umgeht den Wettbewerb des Wasserweges, indem diese Massnahme in kurzer Zeit den Kahnverkehr auf der Oder ganz zum Absterben bringen würde.

Wie oben bereits ausgeführt wurde, muss angenommen werden, dass die Reichsbahn ohne Zwang durch einen leistungsfähigen Wettbewerber nicht bereit sein wird, eine Aenderung der Vorfrachten für Cosel-Oderhafen durchzuführen.

Zugegeben wird, dass die Reichsbahn bei der bestehenden — allerdings nicht veränderbaren — Organisation für die Abwicklung

des Güterverkehrs des Landes niemals mit solch günstigen Frachtsätzen auskommen kann, wie sie sich bei der geplanten neuen Kohlenschleppbahn zwischen Industrieviertel und Januschkowitz infolge der hervorragend günstigen Ausnützung dieser Bahn für Kohlen- und Sandverkehr ergeben. Die Reichsbahngesellschaft wird sich daher mit der Herstellung der wirtschaftlicheren Schleppbahn abfinden müssen, wenn sie nicht Mittel und Wege findet, die es ihr ermöglichen, der oberschlesischen Bergbauindustrie dieselben Vorteile zukommen zu lassen. Es sei hier schon vorweg bemerkt, dass die Einführung des Tarifs 6 i nicht die geeignete Massnahme hierfür darstellt.

a) Reichsbahntarife.

Für den Kohlentransport kommen 3 Reichsbahntarife in Frage, je nachdem die Kohle a) vom Ursprungsort, b) von einem Lagerplatz oder Umschlagplatz und c) mittels Grossraumgüterwagen verfrachtet wird.

Zu a) Für die Verfrachtung ab Ursprungsort auf der Reichsbahn gilt der

Ausnahmetarif 6 mit Frachtsatzzeiger

gem. Nachtrag 1,

wobei die Zufuhr der Kohle zur Reichsbahn in Reichsbahnwagen, jedoch auf eigener Anschlussbahn des Bergwerksbesitzers erfolgen kann; dieser Tarif ist auch für eine grosse Zahl von Umschlagstellen an Wasserstrassen gültig.

Zu b) Für die Verfrachtung ab Lagerplatz oder Umschlagstelle, soweit hierfür der A. T. 6 nicht ausdrücklich anerkannt ist, gilt die Klasse E mit den in Tabelle B des deutschen Eisenbahngütertarifs, Teil II, Heft C I a, angegebenen Ermässigungen. Dieser Sonderfall kann für die weiteren Untersuchungen ausser Betracht bleiben.

Zu c) In allerletzter Zeit ist für die Verfrachtung der Kohle in Grossraumgüterwagen für den Verkehr von Westfalen, Ober- und Niederschlesien nach Berlin ein neuer Tarif mit dem

Ausnahmetarif 6 i

eingeführt worden. Die Gültigkeit dieses Tarifs ist an folgende Bedingungen und Vorbehalte geknüpft:

- a) Wechselverkehr zwischen Gruben und Betrieben von Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerken,
- b) jederzeitiger Widerruf seitens der Reichsbahn ist möglich,
- c) ein oder mehrere Absender versenden an einen Empfänger 800 000 to/Jahr und zwar
- d) bei gleichmässiger Verteilung dieser Menge auf die einzelnen Monate,
- e) Versand in geschlossenen Zügen von 1 000 t,
- f) werden 800 000 to nicht erreicht, so erfolgt Nachzahlung von 3,50 M/to für jede an dieser Menge fehlende Tonne.

- g) der Tarif gilt nur für Sendungen eigener Gewinnung,
- h) die Wagen müssen innerhalb verkürzter Fristen be- und entladen werden,
- i) alle durch Verzögerungen im Wagenumlauf entstehenden Mehrkosten sind der Reichsbahn zu ersetzen.

Die Frachtenkurve des **Ausnahmetarifes 6** ist in Anlage 1 bis zu einem Frachtenweg von 1400 km aufgetragen.

Aus der Kurve des Ausnahmetarifs 6 ist ersichtlich, dass die Frachten zwischen 450 und 690 km Transportweite sich nur geringfügig ändern. Dieser Aufbau der Frachten wäre für Oberschlesien günstig, wenn die Frachtsätze niedriger wären. Des weiteren ist aus der graphischen Darstellung ersichtlich, dass die Versandgrenze für Kohle, sofern sie von Umschlagstellen an der Oder aus in der Verkehrsrichtung weiter verfrachtet wird, begrenzt ist, weil die Tarifsätze der Anstossfracht rascher ansteigen als die Tarifsätze der beim direkten Bahnversand in Frage kommenden grösseren Entfernungen. Mit Hilfe der in Anlage 1 dargestellten Gabel, die die Anstossfrachten ab Umschlagplatz darstellt, lassen sich die Verkehrsgrenzen, für die der gebrochene Verkehr (Wasserfracht mit anstossender Eisenbahnfracht) noch wirtschaftlich ist, feststellen.

Die Einführung des **Ausnahmetarifs 6 i** für den Kohlentransport mit Grossraumgüterwagen macht den gebrochenen Verkehr für Erbs- und Staubkohle für die begünstigten Versandstationen unwirtschaftlich. Die frachtwirtschaftlichen Auswirkungen dieses neuen Ausnahmetarifs sind jedoch durch die damit verbundenen Vorbehalte weit geringer als sie ohne kritische Prüfung erscheinen. Die Ausnutzung des Tarifs ist wegen der damit verbundenen Vorbehalte sehr beschränkt. Mit einem solchen Tarif können nur wenige Prozente der Kohlenproduktion von Deutsch-Oberschlesien erfasst werden. Die durch den Ausnahmetarif 6 i dem Schiffverkehr entzogene Fracht dagegen ist verhältnismässig sehr beträchtlich, nachdem der derzeitige Kahnversand nur etwa 12 % des gesamten ober-schlesischen Kohlenversandes ausmacht. (Der Versand von groben und mittleren Sorten in Selbstentladern ist nicht angängig, weil sich bei der Entladung zuviel Zerfall und Abrieb der hochwertigen Kohlensorten ergibt.)

Es darf nicht übersehen werden, dass die Kohle eine weitgehende Aufbereitung erfahren muss, um verkaufsfähig und industriell wirtschaftlich ausnutzbar zu werden. Gerade die Nichtbeachtung dieser Forderungen des Handels und des Verbrauchers seitens der Reichsbahn bei dem Oderhafen in Cosel bildet eine der Ursachen, die die Bergwerksunternehmer zur Selbsthilfe zwingen.

Um Unterlagen für den Frachtenvergleich zu bieten, werden nachfolgend die heutigen für Berlin in Frage kommenden Reichsbahnfrachten mitgeteilt.

Sie betragen ab Hindenburg O/S. einsch. Berücksichtigung von Umschlagkosten, Wertminderungs- und Kursverlusten:

Ausnahmetarif 6 der Reichsbahn	Ausnahmetarif 6 i der Reichsbahn	Kombinierte Bahn- und Wasserfracht
12,90 RM/to	10,27 RM/to	11,01 RM/to

Da der Ausnahmetarif 6 i auch den westfälischen Gruben zugbilligt wurde, so bedeutet dessen Einführung bereits eine Unterhöhlung des jetzigen Frachtvorsprungs von Oberschlesien seitens der Reichsbahn und eine Verschlechterung der Wettbewerbsverhältnisse Oberschlesiens.

Von erheblicher Bedeutung für die wirtschaftliche Berechtigung der geplanten Selbsthilfe ist die Höhe der

Vorfracht der Reichsbahn

für den Kohlenumschlagverkehr in Cosel-Hafen. Sie beträgt ab Hedwigwunschgrube

2,80 R M / t o

und schwankt im Industriebezirk zwischen 2,60 und 3,10 RM.

Falls der Umschlaghafen in Gleiwitz am Ende eines neuen Klodnitzkanals Januschkowitz—Gleiwitz angelegt würde, ist, falls die Frachtzufuhr auf der Reichsbahn erfolgt, mit einer kleinsten Vorfracht von mindestens 1,10 R M / t o für 0 bis 5 km Frachtweg zu rechnen.

Die Einführung eines Vorfrachtentarifs für Cosel-Hafen etwa mit den Kilometersätzen des Ausnahmetarifs 6 i für Berliner Frachten würde nur eine halbe Abhilfe bedeuten, weil

1. die Kippverladung in Cosel-Hafen die Kohle ausserordentlich entwertet und die Verschiffung von grosstückiger Kohle nahezu unmöglich macht und

2. die immer dringlicher werdende Sandversorgung der ober-schlesischen Gruben für Spülversatzzwecke aus dem Odertal erheblich verteuert würde, wenn die Sandbahn nicht auch für Kohlenverfrachtung ausgenützt wird. Das Entgegenkommen der Reichsbahn darf sich, falls das Projekt einer eigenen Schleppbahn aufgegeben werden soll, nicht nur auf eine Frachternmässigung erstrecken, die den verbilligten Selbstkosten einer eigenen Schleppbahn Rechnung trägt, muss vielmehr auch die vermehrten Selbstkosten für den Sandbezug aus dem Odertal und die Notwendigkeit einer vollständigen Umgestaltung des Verladebetriebs in Cosel-Hafen und gegebenenfalls auch der Kohlenwagen berücksichtigen.

b) Vorrachten auf der neuen Schleppbahn.

Zur Ermittlung der Schleppbahnfrachten ist eine eingehende Betriebskostenberechnung aufgestellt worden, bei der insbesondere die Betriebsergebnisse der Sandbahn der Gräfl. von Ballestremchen und A. Borsig'schen Steinkohlenbergwerke verwertet wurden. Als weitere Unterlagen wurden amerikanische und deutsche Statistiken über die Lebensleistungen und Unterhaltungskosten der einzelnen Anlagen verwendet.

Der Personal- und Betriebsmittelbedarf ist an Hand eines Betriebsplanes, der Kohlen-, Oel- und Wasserverbrauch usw. auf Grund des Arbeitsaufwands und der Betriebsleistungen der Maschinen und Wagen mit reichlichen Zuschlägen ermittelt worden.

Die Berechnung der Vorrachten auf der Schleppbahn ist auf der Annahme eines Zinssatzes von nur 6 % Verzinsung des Anlagekapitals aufgebaut, weil seitens der Bergbauindustrie mit der Bereitstellung des Kapitals zu günstigsten Bedingungen gerechnet werden muss, wenn sie das Risiko eines solch weittragenden Unternehmens eingeht. Gerechtfertigt ist dies auch durch zwei weitere Leistungen der Industrie: erstens die beschleunigte Ausbaggerung der Sandfelder bei Sersno und im Odergebiet zu Staubecken und ferner die Frachtzufuhr nach der Oder zur Schaffung einer leistungsfähigen Oderschiffahrtsstrasse, wodurch mittelbar auch die gesamte Landeskultur des Oderstromgebiets weitgehend gefördert wird.

Die Vorrachten der Kohle wurden auf der Preisbasis des Jahres 1927 für die Strecke Ludwigsglückgrube—Januschkowitz (bei Cosel) 51 km lang

für Kohle zu rd. 0,65 RM/to

ermittelt.

Die gesamten Vorrachtkosten ab Grube bis Januschkowitz wechseln nicht unerheblich je nach der Entfernung der Grube vom Sammelbahnhof bei Ludwigsglückgrube und den Bauschwierigkeiten der einzelnen Anschlüsse. Die gesamte Vorracht von der Grube bis Januschkowitz beträgt bis zu 1,10 RM. und i. M.

0,85 RM/to, (I)

während die entsprechende Reichsbahnfracht i. M.

2,70 RM/to (II)

beträgt.

Die Frachtdifferenz zwischen Reichsbahn und Schleppbahn beträgt somit i. M.

2,70—0,85 = 1,85 RM/to. (III)

Die Frachtkosten für das cbm Sand vom Odertal bis zum Bahnhof Ludwigsglück (ca. 54 km) stellen sich bei einer jährlichen Förderung von 4 Millionen cbm auf rd. 1,— M. und für die einzelne Spülstelle i. M. auf

1,30 RM/cbm,

wenn die auf den Anschlusslinien aufkommenden Frachtkosten noch berücksichtigt werden. Dieser Preis stellt bei den heutigen Verhältnissen die wirtschaftlich zulässige Höchstgrenze dar und darf keinesfalls eine weitere Steigerung erfahren. Andernfalls müsste in vielen Fällen auf den Abbau grosser und wertvoller Kohlenmengen verzichtet werden.

— Zum Vergleich der oben errechneten Frachtkosten mit tatsächlichen Betriebsergebnissen werden die z. Zt. auf der Sandbahn von Sersno—Ludwigsglückgrube (ca. 18 km) entstehenden Frachtkosten bei Sandverkehr allein für 1927 mit rd. 2,2 Mill. cbm wie folgt angegeben:

0,211 RM/cbm oder 0,01143 RM/cbm/km ohne Verzinsung
und Tilgung,

0,427 „ „ oder 0,0237 RM/cbm/km mit Verzinsung
und Tilgung. —

Der bedeutende Unterschied zwischen den Tarifsätzen der Reichsbahn für die Vorfracht nach Cosel und der Schleppbahnvorfracht nach Januschkowitz wird nicht den Gruben, sondern den Kohlenverbrauchern zugute kommen; wegen des gesteigerten westfälischen Wettbewerbs durch die verbilligte Wasserfracht auf dem Mittellandkanal müssen die Gesamtkosten der oberschlesischen Kohle in Mittel- und Norddeutschland zwangsläufig um **5,45 RM.** (vgl. unten) niedriger werden als bisher. Diese Preisermässigung ist nur durch eine Ermässigung der Frachtkosten möglich, nachdem bereits mehrere oberschlesische Gruben kaum ihre Selbstkosten zu decken in der Lage sind. Der mit Hilfe der Schleppbahn erreichbare Frachtengewinn beträgt 1,80—1,90 RM., so dass **die Differenz von**

$$5,45 - 1,85 = 3,60 \text{ RM/to} \quad (\text{IV})$$

durch eine allgemeine Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Oder bestritten werden muss, damit Westoberschlesien mit Rheinland-Westfalen in frachtlicher Hinsicht gleichgestellt wird.

— Zur Orientierung des Lesers werden noch die Frachtkosten auf einem neuen Klodnitzkanal von Gleiwitz bis Januschkowitz (Projekt 2) und die der Vorfrachten des kombinierten Schleppbahn- und Kanalprojekts (Projekt 3) mitgeteilt. Sie betragen

bei Projekt 2:

(bei günstigster Annahme der Baukosten)

a) bei Gruben mit Werksanschluss an den
Gleiwitzer Hafen ca. 1,40 RM/to,

b) für Gruben mit Reichsbahnanschluss an
den Gleiwitzer Hafen ca. 2,40 RM/to,

bei Projekt 3:

mit dem Umschlaghafen in Plawniowitz
einschl. Werksbahnfracht 1,10 RM/to. —

c) Die Frachtkosten für Kohle auf der ausgebauten Oderschiffahrtsstrasse.

Vorausgeschickt wird, dass die Frachtkosten auf der Reichsbahn von Gelsenkirchen (Westfalen) bis Berlin und von Hindenburg (Oberschlesien) bis Berlin ziemlich genau gleich sind und 13,10 RM. einschl. Anschlussgebühr ausmachen. Es genügt somit, wenn im folgenden nur die Frachtenunterschiede auf dem jetzigen kombinierten Bahn- und Wasserweg von Westfalen über Hamburg bezw. auf dem Mittellandkanal einerseits und auf der Oderwasserstrasse andererseits weiter verfolgt werden.

Von interessierter Seite wird versucht, durch mystische Zahlenkombinationen von mehr oder weniger kühner Art nachzuweisen, dass der Mittellandkanal eine Verschiebung der Berliner und mitteldeutschen Absatzverhältnisse nicht mitsichbringe. Diese Zahlenkombinationen leiden an zwei grundsätzlichen Fehlern, nämlich an den unzutreffenden Voraussetzungen,

1) dass die westfälische und obererschlesische Kohle in ihren Eigenschaften und im Werte genau gleich gesetzt werden,

2) dass die Oder einen ebenso gleichmässig brauchbaren Schiffahrtsweg ohne Versommerungszeit und Hochwasserfluten darstellt wie der Mittellandkanal.

Zu 1) ist zu bemerken, dass die obererschlesische Kohle infolge ihres etwas geringeren Kaloriengehalts und wegen ihres Mangels an Backfähigkeit, der sie für die Koksherstellung ungeeignet macht, in Berlin um

mindestens 3,— RM.

billiger verkauft werden muss und trotzdem nicht ihr ursprüngliches Absatzgebiet zurückerobern kann. Die bestehende Preisdifferenz zwischen obererschlesischer und westfälischer Kohle in Berlin und Stettin kann somit nicht als Vorteil der obererschlesischen Kohle angesprochen werden. Bei der Untersuchung des Einflusses der Fertigstellung des Mittellandkanals auf die Marktverhältnisse dürfen

ausschliesslich und allein nur die aufkommenden Frachtkosten verglichen werden, um eine gerechte Beurteilung der Wettbewerbsverhältnisse zu ermöglichen.

Wenn Oberschlesien trotz seines jetzigen Frachtevorsprungs von ca. 3,— RM. auf dem Wasserweg und trotz eines um 3,— RM. billigeren Grubenpreises an Absatz verliert, so sind die Wettbewerbsverhältnisse eben **ungleich**, und die gesetzlich zugesicherte Erhaltung der gleichen Wettbewerbsfähigkeit zwischen Westfalen und Oberschlesien in Berlin ist schon heute nicht vorhan-

den, noch viel weniger, wenn der Mittellandkanal ausgebaut sein wird.

Zu 2) ist zu sagen: Der Mittellandkanal wird (wenn von Vereisungszeiten abgesehen wird) eine gleichmässig benutzbare Wasserstrasse bilden, während die Oder im heutigen Zustand infolge des geringen Niedrigwassers im Sommer einen unzureichenden Verkehrsweg darstellt; gerade in der Zeit der höchsten Leistungsfähigkeit des Mittellandkanals muss während der langen Sommertage auf der Oder die Schifffahrt ganz eingestellt werden. Die dadurch bedingte Unregelmässigkeit in der Belieferung des Kohlenverbrauchers macht einen erfolgreichen Wettbewerb mit Westfalen ganz und gar hinfällig.

Wenn von Oberschlesien Gleichheit der Frachtenbasis seiner Kohle mit der westfälischen Kohle gefordert wird, so erstreckt sich diese Forderung nicht allein auf gleich hohe Frachtsätze, sondern vor allem darauf, dass der zur Verfügung stehende Wasserweg der Oder auf gleiche Leistungsfähigkeit — im vollsten Sinne des Wortes — mit dem Mittellandkanal gebracht wird. Nur dann wird vermieden, dass ein mittel- und norddeutscher Kohlenabnehmer wegen ungenügender Kohlenzufuhr aus Oberschlesien in Versommerungszeiten gezwungen ist, mit einem westfälischen oder englischen Kohlenlieferanten abzuschliessen, wodurch der oberschlesische Kohlenlieferant mit absoluter Sicherheit in 1—2 Jahren seinen Abnehmer verloren hat.

Aber auch bezüglich der reinen Frachtkosten auf dem Wasserweg sind die Verhältnisse nach wie vor ungleich.

Die Frachtkosten der Ruhrkohle auf dem fertiggestellten Mittellandkanal ergeben sich ab Gelsenkirchen bei rd. 580 km Betriebslänge und 13 Schleusen oder Hebewerken wie folgt:

- 1) Kahnkosten und Schleplöhne rd. 4,— RM/to,
- 2) Abgaben auf den Kanälen und Flüssen 2,60 RM/to,
- 3) **Nebenkosten** bestehend aus
 - a) Vorfracht bis zum Kanal für etwa 5 km Betriebslänge als Mittelwert zwischen Werksbahn- und Reichsbahnvorfracht
 $0,20 + 1,10 = \dots \dots \dots 0,65 \text{ RM/to,}$

b) Verladekosten einschl. Hafengebühr	0,30 RM/to,
c) Versicherung der Ladung	0,10 RM/to,
d) Wertminderung und Kohlenverluste können hier wegbleiben, da es sich um den Vergleich gleichartiger Betriebe handelt	—

Gesamtkosten zus. rd. 7,65 RM/to (V)

Die Eisenbahnfracht einschl.
Zeichenfracht nach Berlin beträgt für
westfälische (und oberschlesische) Kohle **13,10 RM/to**

so dass sich eine Ersparnis für west-
fälische Kohle ergibt von **5,45 RM/to**

Die bisherige Wasserfracht der westfälischen
Kohle über Hamburg ermittelt sich ohne Berücksichtigung
der Wertminderungs-, Mengen- und Zinsverluste wie folgt:

Eisenbahnfracht Gelsenkirchen-Hamburg	8,20 RM/to,
Umschlagkosten und Hafengebühr	0,40 RM/to,
Wasserfracht zwischen 2,50 und 5,50 i. M	4,— RM/to,
Versicherung der Ladung	0,10 RM/to,

Zusammen 12,70 RM/to (VI)

d. h. die Spanne zwischen Eisenbahnfracht und Wasserfracht
ist für westfälische Kohle, wenn man die Schwankungen der Fracht-
kosten, die Wertminderungs- und Mengenverluste berücksichtigt,
gleich Null, so dass Käufer und Verfrachter nur bei besonderen, gün-
stigen Gelegenheiten den gebrochenen Transportweg wählen.

Danach ist es berechtigt, die wirtschaftliche Auswirkung der
Herstellung des Mittellandkanals auf Grund der Frachtkosten der
Reichsbahn zu errechnen. Gemäss obigen Ermittlungen
ergibt sich nach Fertigstellung des Mittelland-
kanals eine Frachtendifferenz zwischen westfä-
lischer und oberschlesischer Kohle in der ausser-
ordentlichen Höhe von

5,45 RM/Tonne Kohle. (VII)

Um einigermaßen wettbewerbsfähig zu bleiben, muss die
oberschlesische Wasserfracht einschl. Vorfracht ebenfalls um die-
sen Betrag gekürzt werden. Die jetzige oberschlesische Wasser-
fracht ohne Wertminderungs-, Mengen- und Zinsverluste beträgt:

Eisenbahnvorfracht ab Hindenburg ein- schliesslich Anschlussfracht	2,80 RM/to,
Umschlagkosten in Cosel einschl. An- rückegebühr	0,25 RM/to,
Wasserfracht einschl. Abfertigungsge- bühren	6,30 RM/to,
Versicherung der Ladung	0,05 RM/to,

Zusammen 9,40 RM/to (VIII)

Dieser Fracht steht z. Zt. eine Wettbewerbsfracht der westfälischen Kohle von 13,10 RM bzw. 12,70 RM gegenüber. Die für den Wettbewerb für den Mittellandkanal in Frage kommende kombinierte Bahn- und Wasserfracht der oberschlesischen Kohle dürfte somit insgesamt nur

$$9,40 - 5,45 = \text{rd. } 4,- \text{ RM/to} \quad (\text{IX})$$

betragen.

Herauszuwirtschaften sind nach Fertigstellung des Ottmachauer Staubeckens und der Fürstenberger Schleppzugschleuse nach Ansicht des Reedereidirektors Dr. Rischkowski

durch Ermässigung der Vorfracht auf einer eigenen Schleppbahn ca.	1,- RM/to,
	1,80 RM/to,

Zusammen	2,80 RM/to (X)
----------	----------------

so dass der Vorsprung der westfälischen Kohle nach Fertigstellung der jetzt genehmigten Ausbauten immer noch

$$(5,45 - 2,80) \quad 2,65 \text{ RM/to (XI)}$$

ausmachen wird.

Dieser ungeheure Vorsprung der westfälischen Kohle kann nur durch den Bau weiterer Staubecken einigermaßen eingeholt werden, so dass ein womöglich schleusenfreier Verkehr von 1000 to-Kähnen auf der Oder möglich ist.

Es würde hier zu weit führen, wenn die Ermittlung der Einzelwerte der obigen Frachtabellen hier wiedergegeben würde, und die Feststellung mag genügen, dass die Erhebungen in sorgfältigster Weise durchgeführt wurden.

Die Forderungen der Oderprovinzen und der oberschlesischen Bergbauindustrie können in Wiederholung des oben genannten Vorschlages dahin zusammengefasst werden, dass neben dem Bau und Betrieb einer eigenen Schleppbahn

ein womöglich schleusenfreier Verkehr von 1000 to-Kähnen auf der Oder sichergestellt werden muss.

Der Weg zu diesem Ziel ist lang und mühevoll und es wird notwendig werden, dass die gesamten Verwaltungs- und Wirtschaftskreise sich zusammenschliessen, um über die zur Erreichung des Zieles einzuschlagenden Wege gemeinsam zu beraten.

Ohne weiteres einleuchtend ist, dass die zu bewältigende Aufgabe vornehmlich eine Aufgabe wasserwirtschaftlicher Art ist. Unsere eigenen Vorschläge sind in dem folgenden Abschnitt zusammengefasst.

V. Art und Dringlichkeit der Aufgaben für den Ausbau der Oder als Großschiffahrtsweg.

Die Oder kommt wie alle deutschen Ströme — mit Ausnahme des Rheins — aus einem Mittelgebirge.

Zur Zeit der Dürre versiegen auch die Quellen in den Mittelgebirgen teilweise, während in solchen Zeiten der Rhein durch Gletscherwasser gespeist wird und überdies den grossen Vorteil genießt, dass ihm in Gestalt des Bodensees ein grosses Ausgleichbecken zur Verfügung steht.

Diese natürlichen Vorteile lassen sich auf der Oder durch menschliche Kunst nicht ersetzen.

Es bleibt nur eines übrig: **Das vorhandene Wasser richtig zu bewirtschaften.**

Die Wasserführung der Oder ist die folgende: Es beträgt das sekundliche Niedrigwasser, Mittelwasser und Hochwasser

bei Ratibor	4,5 cbm	65 cbm	2 000 cbm
„ Dyhernfurth	22 „	160 „	2 300 „
„ Glogau	33 „	205 „	2 230 „
„ Crossen	36 „	220 „	2 500 „
„ Frankfurt	56 „	300 „	2 600 „

Auffallend ist dabei, dass die grössten Hochwasser von Ratibor bis zur Einmündung des Hohenzollernkanals bei Hohensaathen nur von 2 000 auf 2 960 cbm pro Sekunde anwachsen.

Daraus ist ersichtlich, dass die für die Wasserwirtschaft der Oder so dringend erforderliche Ansammlung der Hochwasser bereits im oberen Flusslauf möglich ist.

Die Niedrigwassermenge betrug in Breslau 48 cbm je Sekunde in den Jahren 1881—95 und ist auf 33 cbm je Sekunde in den Jahren 1916—24 gefallen. Die Wassermenge beträgt also 15 cbm je Sekunde weniger als vor der Kanalisierung der Oder.

Die genannten Ausführungen stützen sich auf die Angaben von Strombaudirektor Fabian und Dr. Gothein bei den in der Jahresversammlung der Hafenbautechnischen Gesellschaft in Breslau im Jahre 1925 gehaltenen Vorträgen. Sie sind veröffentlicht in Band VIII des Jahrbuchs der Hafenbautechnischen Gesellschaft.

Die Oder ist als Schifffahrtsstrasse in verschiedener Weise ausgebaut. Von Cosel bis Ransern unterhalb Breslau ist sie kanalisiert, wird also durch Schleusen in einzelne Haltungen geteilt.

Unterhalb Ransern und oberhalb Cosel sind freie Regulierungsstrecken ohne Schleusen. Die Oder ist der heutigen Grösse der Schiffsgefässe entsprechend ausgebaut und ist bei gewöhnlichem Wasserstande eine durchaus leistungsfähige Wasserstrasse.

Breslau hatte im Jahre 1913 bereits einen Empfang, Versand und Durchgang von 5,4 Millionen t Wasserverkehr. Dieser Verkehr wäre wesentlich grösser gewesen, wenn nicht gerade um diese Zeit ein Schifferstreik ausgebrochen wäre, der 10 Wochen dauerte und, als dieser abflaute, ein Streik der oberschlesischen Bergarbeiter begann. Wenn diese beiden ungünstigen Ergebnisse nicht eingetreten wären, so hätte der Schiffsverkehr in und durch Breslau im Jahre 1913 mindestens 6,5 Millionen t erreicht.

Aus dem in den Breslauer Neuesten Nachrichten veröffentlichten Jahresbericht über den Kohlenumschlag in Cosel-Hafen für das Jahr 1927 geht hervor, dass dieser mit einem Umfang von 2 481 000 t das letzte Friedensjahr um etwa 270 000 t überholt hat. Die Oderschifffahrt ist danach wieder im Aufblühen begriffen.

Eine weitere Entwicklung ist aber nur möglich, wenn der Ausbau der Oderwasserstrasse so gestaltet wird, dass ebensogrosse Schiffsgefässe auf ihr verkehren können wie auf dem Mittellandkanal. Das bedeutet die Forderung für die allernächste Zeit: Schleppzugschleusen für 1000-t-Kähne und der Ausbau der freien Oder unterhalb Ransern für diesen Typ.

Der Wert der Oderwasserstrasse wird stark beeinträchtigt durch ihren Zustand bei Niedrigwasser. Hier zeigt sich offensichtlich, dass für Schiffbarmachung eines Stromes gerade die niedrigsten Wassermengen massgebend sind. In Uebereinstimmung hiermit hat sich im Jahre 1928 gezeigt, dass die mittlere Oder bei Nachlassen der Wasserführung sofort versagt. Diese Wasserklemmen haben sich gerade in neuester Zeit in unangenehmster Weise bemerkbar gemacht. Auffallend ist dabei das folgende: Während auf den regulierten Strecken oberhalb Cosel und unterhalb Breslau zu geringe Tauchtiefen (aus Steinau wurden 38 cm gemeldet!) vorhanden sind, hält die kanalisierte Strecke die Solltiefe — beispielsweise ist auf der Strecke Cosel bis Neissemündung eine Tauchtiefe von 1,70 m vorhanden.

Diese Tatsache löst naturgemäss den Streit der Meinungen aus über den Wert und Unwert von Regulierung und Kanalisierung für die Zeit des Niedrigwassers. Im folgenden sollen deshalb die Vorteile und Nachteile kurz zusammengestellt werden.

Die Kanalisierung ist ohne Zweifel bis zu einer bestimmten Grenze der beste Ausbau für Niedrigwasser. Das beweist die Opperlner Strecke mit ihrer genügenden Wassertiefe trotz grösster Wasserklemme. Aber sie entzieht dem Strome einen grossen Teil seines Wassers. Ausführliche Angaben hierüber sind in dem oben genannten Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft gemacht worden.

Ganz allgemein darf auf folgendes hingewiesen werden: Der Strom hat oberhalb und unterhalb der kanalisierten Strecke eine zu geringe Tiefe. Die Einmündung bedeutender Zubringer, wie Ruda, Birawka, Klodnitz, Hotzenplotz, Neisse usw. sind fast spurlos vorübergegangen. Wenn auch nicht übersehen werden soll, dass das Profil unterhalb Breslau breiter ist als oberhalb Cosel, so ist doch bestimmt und mit Recht zu folgern, dass die Kanalisierung einen grossen Teil der hinzukommenden Wassermassen verzehrt hat — durch Verdunstung und Versickerung. Nähere Angaben hierüber bringt wieder das genannte Jahrbuch auf Seite 45 ff. Es muss daraus die nachstehende Schlussfolgerung gezogen werden: Selbst wenn für die Kanalisierung unterhalb Breslau die enormen Kosten aufgebracht würden, wäre der Erfolg für die Zeiten der Wasserklemme zweifelhaft, weil durch den Stau vor jeder Schleuse zuviel Wasser verloren ginge. Es wäre zu befürchten, dass am Ende der neu kanalisierten Strecke die geforderte Solltiefe nicht erreicht würde.

Die Zweifel werden auch von der Oderstrombauverwaltung geteilt — zu vergl. das genannte Jahrbuch Seite 45 ff. —. Die Schwächen der Kanalisierung bei Niedrigwasser sind also: Hohe Kosten und zweifelhafter Erfolg.

Nun zur **Regulierung**. Es ist klar, dass durch die Einschnürung der lebendigen Welle die Wassertiefe vergrössert werden kann. Diese Massnahme ist aber begrenzt durch die Sohlenbreiten, welche für den Betrieb der Schiffahrt erforderlich sind. Ueberdies würde die Stromsohle ausgenagt und sich zum Schaden der allgemeinen Landeskultur immer mehr vertiefen.

Das ist die Schwäche der Regulierung bei Niedrigwasser.

Kurz zusammengefasst: In den Wasserklemmen schafft die Kanalisierung zwar die erforderliche Wassertiefe, aber sie zehrt von der Masse und die Regulierung kann in dem normalen Flussprofil nur diejenige Tauchtiefe erzeugen, welche den Wassermassen entspricht, die aus der kanalisierten Strecke abfliessen.

Unter den obwaltenden Verhältnissen hilft also weder Regulierung noch Kanalisierung; es gibt nur ein Hilfsmittel:

Das Zuschusswasser während der Wasserklemmen.

Dieses Moment ist von immenser Bedeutung, weil jeder Tag des Stilliegens der Schifffahrt die Industrie zwingt, ihre Kohle bis Berlin auf der Reichsbahn zu versenden. Dann treten aber die im VI. Abschnitt (frachtwirtschaftliche Auswirkungen) erörterten grossen Mehrkosten bzw. Verluste von 5,45RM/to für die ober-schlesische Kohle ein.

Die Provinzen Nieder- und Oberschlesien haben für Wasserkraft- und Hochwasserschutz zwecke bereits 18 Hochwasserbecken mit 112 Mill. cbm Inhalt erbaut. Diese können für die Aufhöhung des Niedrigwassers auf der ungünstigsten Strecke Breslau—Crossen nur in geringem Masse ausgenützt werden, insbesondere da die wichtigsten Becken im Gebiete des Bober liegen.

Als Ort für den Ausbau von weiteren Zuschusswasserbecken kommen den neuen Reichsgrenzen entsprechend nur noch Ottmachau an der Glatzer Neisse, Krappitz an der Oder, Colonnowska an der Malapane und Borganie an der Weistritz in Frage, ausserdem die Sandgewinnungsstellen bei Sersno und Dziergowitz.

Das Ottmachauer Staubecken

ist in Angriff genommen und dürfte in 5 Jahren erstellt sein. Mit Ottmachau kann die kleinste unterhalb Breslau beobachtete Wassermenge von 21 cbm auf 50 Tage verdoppelt werden. Bei dieser Berechnung sind aber die unvermeidlichen Verluste auf der langen Strecke Ottmachau bis Breslau nicht berücksichtigt. Die Verluste werden voraussichtlich nicht so erheblich sein, wenn man das Wasser in der Oder und damit den Grundwasserstand der Niederung nicht erst absinken lässt, sondern durch das Zuschusswasser auf bestimmter Höhe hält.

Die Verdoppelung der niedrigsten Wasserführung während 50 Tage Versommerungszeit muss als eine Verbesserung der Oder als Schifffahrtsstrasse bezeichnet werden.

Aber der Ausbau des Ottmachauer Staubeckens allein genügt keinesfalls.

Gemäss Gesetz vom 4. 12. 1920 soll mit dem zu errichtenden Staubecken eine Wassertiefe von 1,70 m erreicht werden. Bei Annahme von 50 vollen und 50 halben Versommerungstagen ergibt sich ein Bedarf von 540 Mill. cbm Zuschusswasser. Hierfür genügt das Staubecken bei Ottmachau allein nicht. Der Fehlbedarf kann aber gedeckt werden, es sind aber sehr erhebliche Mittel nötig zur Beseitigung des jetzigen Versommerungselends auf der Oder. Die heutigen Zustände sind so weit gediehen, dass alle an der Oder-Schifffahrtsstrasse interessierten Verwaltungen, Körperschaften, Industrien und Betriebe zusammenarbeiten müssen, um in absehbarer Zeit einen einigermaßen befriedigenden Schifffahrtsbetrieb auf der Oder sicherzustellen.

Der Schaden, der sich aus dem heutigen Zustand nach Fertigstellung des Mittellandkanals ergibt, wirkt sich nicht nur in

höheren Frachtsätzen aus; die Verluste bestehen auch in folgenden wirtschaftlichen Nachteilen:

- 1.) Viele Monate hindurch stockt der Kohlenabsatz auf dem Wasserwege und die Benutzung des billigen Frachtweges ist gerade in dem Zeitabschnitt der längeren Tageszeiten unmöglich.
- 2.) Der Grubenbetrieb wird gedrosselt und höhere Gesteungskosten sind die Folge.
- 3.) Es erfolgt ein Verlust von Kohlenabnehmern, die zu zuverlässigeren Lieferanten abwandern, die die Abnehmer das ganze Jahr hindurch gleichmässig bedienen können. (Vergl. Ziff. IV c.)

Wenn nur diese grösseren Verlustquellen und die Unterbindung von Entwicklungsmöglichkeiten in Betracht gezogen werden, so ist zu verstehen, dass die Verluste jährlich viele Millionen Mark ausmachen und die oberschlesische Bergbauindustrie das unbestrittene Recht hat, seitens der Reichs- und Landesverwaltungen eine nachdrückliche Abhilfe zu fordern.

Um nach Erstellung des Ottmachauer Staubeckens den ersten weiteren Bedarf an Zuschusswasser decken zu können, haben Provinz und Industrie auf das alte Projekt

der Krappitzer Talsperre

zurückgegriffen. Bereits im Jahre 1909 trat der Major v. Donath mit dem Vorschlag an die Öffentlichkeit, in der Oder bei Krappitz 400 Mill. cbm aufzustauen. Er wandte sich mit einer entsprechenden Petition an das Preussische Haus der Abgeordneten. Das Projekt wurde von den zuständigen Ministerien eingehend geprüft, aber schliesslich als ungeeignet abgelehnt.

Durch die Not der Zeit gezwungen, haben sich jetzt die Provinzialverwaltung und die Industrie zu folgendem entschlossen: Es wird auf Grund von Bohrungen die Beschaffenheit des Untergrundes bei Krappitz festgestellt, um zu ermitteln, ob sich vielleicht ein Staubecken von bedeutend geringerem Inhalt als das Donathsche — etwa von 150 Millionen cbm — erstellen lässt. Abgesehen von dem Untergrunde bieten sich hier die folgenden Schwierigkeiten: Der Coseler Hafen darf in seinen vitalen Interessen nicht gestört werden; ebenso muss die Schifffahrt unterhalb Cosel-Hafen von dem Staubecken mit seinem wechselnden Wasserstand unabhängig gemacht werden.

Das Erstere begrenzt die normale Stauhöhe der Talsperre; das Zweite bedingt die Anlage eines Seitenkanals neben derselben.

Die Untersuchungen werden ausgeführt in voller Würdigung und Anerkennung der gegen das Projekt früher angeführten Gründe. Erweist sich aber der Untergrund bei Krappitz für ein Zuschussbecken von 8—10 m Stauhöhe als bauwürdig, so soll es wegen der unmittelbaren Wirkung seines Inhalts von 150 Mill. cbm auf die Wasserführung der Oder zuerst in Angriff genommen werden.

Eine weitere Bereitstellung von Zuschusswasser ist möglich durch den Bau

der Malapane-Talsperre bei Colonnowska mit 80 Mill. cbm Speicherraum und der Weistritz-Talsperre bei Borganie.

Letztere wird einen verfügbaren Inhalt von 46 Mill. cbm besitzen. Der grosse Vorteil dieses Staubeckens ist der, dass die Lauflänge des Wassers nach der Oder nur etwa 45 km beträgt, das Becken also hervorragend geeignet ist, in ausserordentlichen Fällen der Versommerung künstliche Flutwellen in die Oder zu leiten und dadurch die unterwegs befindlichen Kähne für die Fahrt flott zu machen, während der Wasserbedarf für diese Flutwellen bisher durch Niederlegen der Stauwehre auf der kanalisierten Oder Breslau—Cosel gewonnen wurde. Dieses Verfahren ist selbstverständlich nur eine Nothilfe und hat den Nachteil, die Versommerungszeit zu verlängern.

Ein weiteres Zuschusswasserbecken wird im Laufe der Zeit

bei Sersno

entstehen. Das von Regierungsbaurat Kahle entworfene Staubecken bringt einen nutzbaren Wasserspeicher von 50 Mill. cbm. Der Fassungsraum wird im Laufe von etwa 15 Jahren geschaffen sein durch Sandentnahme seitens der Ballestrem-Borsig'schen Verwaltung für Spülversatz.

Nach Erschöpfung der Sandfelder bei Sersno, Preschlebie und Ziemientzitz würde der weitere Sandbedarf der oberschlesischen Industrie

bei Dziergowitz an der Oder

oberhalb Kandrzin gedeckt werden, doch ist die Inangriffnahme der Ausbaggerung nicht vor 25 Jahren zu erwarten.

Nach angestellten Berechnungen würde sich mit etwa 200 Mill. cbm Stauwassermenge die Wassertiefe auf 1,55—1,60 m anstatt 1,30 m unterhalb Breslau bringen lassen, so dass 600 to-Kähne in der Versommerungszeit mit $\frac{4}{5}$ Ladung, d. h. nahezu 500 t Last, in der übrigen Zeit mit voller Last verkehren könnten. Die Ueerraschungen der Kähne durch Versommerung, die ein kostspieliges Leichtern, oft sogar ein Liegenbleiben der Kähne erfordern, wäre bis auf ausnahmsweise wasserarme Jahre künftig ausgeschlossen.

Die geschilderten Möglichkeiten zur Anlage von Zuschusswasserbecken sind trotz der neuen Reichsgrenzen nicht erschöpft. Vielmehr lassen sich noch weitere Becken erstellen auf der Oder oberhalb Cosel, auf der Klodnitz, auf dem Klodnitzkanal und endlich auch auf den kleineren Wasserläufen. Ueberdies wäre es eine billige Forderung, dass seitens der Tschechoslowakei in den Gebieten der Oppa und Olsa Talsperren errichtet würden zur Sicherung des geplanten Donau-Oder-Kanals.

Ausserdem empfiehlt sich, an geeigneten Stellen der Oder Seitenbecken zu schaffen, welche den eigentlichen Stromschlauch frei lassen. Parallel zum Ufer verläuft ein höchwasser-

freier Deich, welcher einen Teil des Ueberschwemmungsgebiets zum abgeschlossenen Polder macht. Das eingelassene Hochwasser wird in diesem Becken zurückgehalten und erst in den Zeiten der Wasserklemme als Zuschusswasser zu Tal geschickt.

Der Vorteil dieser Lösung liegt darin, dass der offene Strom im Interesse der Vorflut und der Schifffahrt erhalten bleibt; der Nachteil liegt lediglich darin, dass die Grundfläche des Poldergebiets der Landwirtschaft endgültig entzogen wird.

Von einem Wasserwirtschaftsgedanken im Sinne der Erfassung der oben genannten und sonstigen Staumöglichkeiten an der Oder sind kaum die ersten Anzeichen vorhanden. **Zur Förderung der Wirtschaft des Odergebiets ist aber eine zusammengefasste Wasserwirtschaft unbedingt erforderlich.** Kommt dieser Gedanke zur Ausführung, so werden für die Schifffahrt hierdurch Bedingungen geschaffen, die es ihr ermöglichen, Frachten zu erstellen, die den oberschlesischen Erzeugnissen den Absatz sichern. Da dieser Gedanke der Allgemeinheit noch fremd ist und seine Durchführung eingehendster Vorerwägungen bedarf, haben die Provinzialverwaltung von Oberschlesien und die oberschlesische Industrie die ersten Vorarbeiten selbst in Angriff genommen und übergeben diese dem heutigen Stand entsprechend der Oeffentlichkeit.

In den Verhandlungen der Listgesellschaft im Frühjahr dieses Jahres sind ähnliche Gedanken über planmässige Wasserwirtschaft von einem Vertreter des Reichsverkehrsministers bereits geäußert worden.

Leider hat sich der Gedanke noch nicht durchringen können. Als oberster Leitsatz muss aber das folgende anerkannt werden:

Eine brauchbare Schifffahrtsstrasse kann nur auf einer gesunden wasserwirtschaftlichen Unterlage entstehen und gedeihen, und eine planmässige, alle Speicherungsmöglichkeiten erfassende Wasserwirtschaft muss den Träger der Gesamtanlage bilden.

Gleiwitz und Ratibor, im September 1928.

Die Studiengesellschaft.

I. A.

Dr. Ing. e. h. Pieler
Generaldirektor.

Anhang

zu Ziff. I. Allgemeines.

Weit vorgeschoben nach Südosten war Oberschlesien seit seiner Zugehörigkeit zu Preußen von fremden Mächten eingekeilt, mit seiner östlichen Grenze von Rußland und mit seiner südlichen und westlichen von Österreich umschlossen. Der Mangel eines gut schiffbaren Wasserweges erschwerte die verkehrsgeographisch zentralkontinentale Lage, die durch die Tarifpolitik der vormaligen Preußischen Staatsbahn nur einen schwachen Ausgleich erfuhr. Diese an sich von jeher bestehende ungünstige wirtschaftsgeographische Lage des ober-schlesischen Bezirks, der gewissermaßen um 350 km in das europäische Festland hineingeschoben ist und rechts und links wirtschaftlich eng liegende und für seine Erzeugnisse recht schwer überwindbare Grenzen hat, ist heute gegenüber dem Vorkriegszustand ganz erheblich verschärft. Durch die nicht genug zu beklagende Zerschneidung ist dem eng gewordenen ober-schlesischen Montanbezirk mondsichelförmig von Südwesten über Südosten bis Nordosten ein wesentlich leistungsfähigerer, nunmehr Ausland gewordener Industriebezirk vorgelagert worden, der in seinem eigenen Staate bei weitem nicht volle Absatzbefriedigung finden kann und deshalb nach allen Richtungen seinen Absatz mit Energie auszudehnen sucht. Dadurch ist der deutsch-oberschlesischen Montanindustrie der Weg nach Süden, Osten, Südosten usw. fast gänzlich verlegt worden, so daß sich um so mehr die Notwendigkeit ergibt, den Verkehr nach Deutschland hinein zu suchen, um wenigstens teilweise einen Ausgleich für den früheren Auslandsabsatz zu gewinnen.

Der west-oberschlesische Montanbezirk hat seine natürlichen Absatzgebiete in Posen, Westpreußen, Danzig usw. verloren. Ebenso bestehen für ihn auch nicht die geringsten Aussichten mehr, sein wertvolles Vorland in Ostoberschlesien, Kongreßpolen, Galizien usw. wiederzugewinnen. Die Absatzmöglichkeiten nach dem heutigen Österreich, Ungarn und den Balkanstaaten sind gleichfalls infolge der außerordentlich starken tarifarischen Unterstützung der ost-oberschlesischen Industrie durch die polnische Staatsbahn sehr gering.

Demgegenüber läßt die Deutsche Reichsbahn dem deutsch-oberschlesischen Revier die gleiche Unterstützung auch da, wo es das Genfer Abkommen, wie später ausgeführt werden soll, noch zulassen würde, nicht angedeihen. Daraus ergibt sich im Verkehr mit den oben genannten Gebieten ab den beiden Teilen Oberschlesiens, die vor der Grenzziehung frachtlich gleichgestellt waren, folgende Tariffage

für 10 to nach den Hauptklassen in RM.

	ab Borsigwerk *		ab Ferdinandgrube **		Unterschied M
	km	F r a c h t	km	F r a c h t	
Für Kohle					
Posen . . .	341	11 M + 204 Zl = 107 M	337	155 Zl. = 73 M	34 M
Bromberg . .	438	11 „ + 237 „ = 121 „	434	133 „ = 63 „	58 „
Thorn M. . .	434	11 „ + 2:4 „ = 121 „	430	132 „ = 62 „	59 „
Graudenz . .	493	11 „ + 251 „ = 129 „	488	138 „ = 65 „	64 „
Dirschau . .	566	11 „ + 270 „ = 138 „	561	145 „ = 68 „	70 „
Danzig K. . .	606	11 „ + 279 „ = 142 „	605	149 „ = 70 „	72 „
Danzig Ausf. .	606	11 „ + 279 „ = 142 „	605	92 „ = 43 „	99 „
Lodz K. . .	264	11 „ + 170 „ = 91 „	252	138 „ = 65 „	26 „
Warschau Gl.	333	11 „ + 201 „ = 105 „	321	154 „ = 72 „	33 „
Krakau . . .	97	11 „ + 82 „ = 50 „	81	71 „ = 33 „	17 „
Lemberg . . .	439	11 „ + 237 „ = 122 „	422	132 „ = 62 „	60 „

* über Borsigwerk Grenze.

** die größtmögliche Tarifiermäßigung ist berücksichtigt.

Empfangsstation	Borsigwerk		Katowice		Unterschied
	km	Fracht	km	Fracht	

Eisen der deutschen Tarifklasse B (Maschinen)

Posen. . . .	311	16 <i>ℳ</i> + 468 Zl. = 236 <i>ℳ</i>	334	468 Zl. = 220 <i>ℳ</i>	16 <i>ℳ</i>
Thorn M. . .	434	16 " + 549 " = 274 "	427	549 " = 258 "	16 "
Danzig K. . .	606	16 " + 682 " = 337 "	602	682 " = 321 "	16 "
Danzig Ausf. .	606	16 " + 682 " = 337 "	602	279 " = 131 "	206 "
Warschau Gl. .	333	16 " + 459 " = 232 "	318	449 " = 211 "	21 "
Krakau . . .	97	16 " + 173 " = 97 "	78	150 " = 71 "	26 "

Eisen der deutschen Tarifklasse C (Radsätze)

Posen. . . .	341	15 <i>ℳ</i> + 358 Zl. = 183 <i>ℳ</i>	334	358 Zl. = 168 <i>ℳ</i>	15 <i>ℳ</i>
Thorn M. . .	434	15 " + 420 " = 212 "	427	420 " = 197 "	15 "
Danzig K. . .	606	15 " + 526 " = 262 "	602	526 " = 247 "	15 "
Danzig Ausf. .	606	15 " + 526 " = 262 "	602	168 " = 79 "	183 "
Warschau Gl. .	333	15 " + 351 " = 180 "	318	344 " = 162 "	18 "
Krakau . . .	97	15 " + 125 " = 74 "	78	108 " = 51 "	23 "

Eisen der deutschen Tarifklasse D (Röhren)

Posen. . . .	341	14 <i>ℳ</i> + 358 Zl. = 182 <i>ℳ</i>	334	358 Zl. = 168 <i>ℳ</i>	14 <i>ℳ</i>
Thorn M. . .	434	14 " + 420 " = 211 "	427	420 " = 197 "	14 "
Danzig K. . .	606	14 " + 526 " = 261 "	602	526 " = 247 "	14 "
Danzig Ausf. .	606	14 " + 526 " = 261 "	602	279 " = 130 "	131 "
Warschau Gl. .	333	14 " + 351 " = 179 "	318	344 " = 162 "	17 "
Krakau . . .	97	14 " + 125 " = 73 "	78	108 " = 51 "	22 "

Eisen der deutschen Tarifklasse F (Roheisen)

Posen. . . .	341	12 <i>ℳ</i> + 158 Zl. = 86 <i>ℳ</i>	334	158 Zl. = 74 <i>ℳ</i>	12 <i>ℳ</i>
Thorn M. . .	434	12 " + 177 " = 95 "	427	177 " = 83 "	12 "
Danzig K. . .	606	12 " + 208 " = 110 "	602	208 " = 98 "	12 "
Danzig Ausf. .	606	12 " + 208 " = 110 "	602	168 " = 79 "	31 "
Warschau Gl. .	333	12 " + 156 " = 85 "	318	154 " = 72 "	13 "
Krakau . . .	97	12 " + 68 " = 44 "	78	60 " = 28 "	16 "

Eisenerze

Danzig . . .	606	11 <i>ℳ</i> + 131 Zl. = 73 <i>ℳ</i>	602	131 Zl. = 62 <i>ℳ</i>	11 <i>ℳ</i>
--------------	-----	-------------------------------------	-----	-----------------------	-------------

Diese Frachtverteuerungen unterbinden selbstverständlich die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse nach diesen Gebieten, ganz abgesehen davon, daß Polen auch in seiner ganzen politischen Einstellung gegenüber Deutschland das Bestreben zeigt, seinem Hoheitsgebiete deutsche Waren fernzuhalten und die deutsche Einfuhr zu erschweren.

Durchaus ähnlich liegen die Verhältnisse im Verkehr mit und durch die Tschechoslowakei. In den Kohlenvorkommen von Ostrau-Karwin und in den Eisenhütten von Witkowitz und Trzynietz, die beiden Teilen Oberschlesiens annähernd gleichmäßig vorgelagert sind, besitzt die Tschechoslowakei Produktionsstätten, welche die Versorgung des Landes in großem Umfange selbst übernehmen können und sogar auf Ausfuhr angewiesen sind. Die Tschechoslowakei rechnet in der Regel durchschnittlich in die Tarife mit Deutsch-Oberschlesien und Polen ab der Übergangsstation Petrowitz für polnische Güter und ab dem Oderberger Übergang für deutsche und polnische Güter absolut gleich hohe Taxen ein ohne Rücksicht darauf, daß die tschechischen Entfernungen ab Petrowitz Grenze in der Regel größer sind als die ab Oderberg und der Oderberger Übergang durch eine der Tschechoslowakei zufallende Überfuhrgebühr von 1 RM. für die Tonne einseitig vorbelastet ist. Bei der Ausfuhr nach und durch die Tschechoslowakei sind somit neben den billigeren Gestellungskosten der Auslandsindustrien die Vorfrachten bis zur deutschen oder polnisch-tschechoslowakischen Grenze für die Ausfuhr deutsch-oberschlesischer oder polnischer Er-

zeugnisse von ausschlaggebender Bedeutung. Nun sind aber die polnisch-oberschlesischen Frachten nach dem hauptsächlich in Frage kommenden tschechischen Übergang Petrowitz in der Regel niedriger als die deutsch-oberschlesischen nach Oderberg†, wie in der folgenden Tafel deutlich gemacht ist:

Versandstation (Deutsch- Oberschl.)	Oderberg		Versandstation (Polnisch- Oberschl.)	Petrowitz Grenze			Unterschied zu Ungunsten Dtsch-Oberschl. Spalte 3 geg. Spalte 7
	km	„		km	Zi.	„	
1	2	3	4	5	6	7	8

A. Für Kohle nach der Tschechoslowakei.

Gleiwitz	69	29,16 *	Charlottegrube	81	52	24	5,16
Neue Abwehrgr. .	85	33,56 *	Ferdinandgrube	82	52	24	9,56
Borsigwerk . . .	80	31,80 *	Römergrube	74	49	23	8,80
Beuthen OS. . .	85	33,56 *	Valeskagrube	73	49	23	10,56

Für Eisen der deutschen Tarifklasse B (Maschinen).

Gleiwitz	94	102	Kattowitz . .	79	92	43	59,—
Borsigwerk . . .	105	112	Königshütte .	88	101	47	65,—

Für Eisen der deutschen Tarifklasse C (Radsätze).

Gleiwitz	94	85	Kattowitz . .	79	72	34	51,—
Borsigwerk . . .	105	93	Königshütte .	88	79	37	56,—

Für Eisen der deutschen Tarifklasse D (Röhren).

Gleiwitz	94	70	Kattowitz . .	79	92	43	27,—
Borsigwerk . . .	105	78	Königshütte .	88	101	47	31,—

Für Eisen der deutschen Tarifklasse F (Roheisen).

Gleiwitz	94	47	Kattowitz . .	79	60	28	19,—
Borsigwerk . . .	105	52	Königshütte .	88	65	28	24,—

B. Für Kohlen nach Ungarn.

Gleiwitz	69	26,60 **	Charlottegrube	81	42	20	6,60
Neue Abwehrgr. .	85	30,60 **	Ferdinandgrube	82	42	20	10,60
Borsigwerk . . .	80	29,— **	Römergrube .	74	39	18	11,—
Beuthen OS. . .	85	30,60 **	Valeskagrube .	73	39	18	12,60

C. Für Kohlen nach Oesterreich.

Gleiwitz	69	27,—***	Charlottegrube	81	42	20	7,—
Neue Abwehrgr. .	85	32,—***	Ferdinandgrube	82	42	20	12,—
Borsigwerk . . .	80	30,—***	Römergrube .	74	39	18	12,—
Beuthen OS. . .	85	32,—***	Valeskagrube .	73	39	18	14,—

Aus diesen Frachtangaben geht unzweideutig hervor, daß das deutsch-oberschlesische Revier die früheren Absatzgebiete in den polnisch gewordenen Teilen Deutschlands, in Kongreßpolen, Galizien usw. verloren hat, während es sich in der Tschechoslowakei, in den österreichischen Nachfolgestaaten, in Jugoslawien usw. nur in sehr

† Anm.: Der Übergang Petrowitz kommt für Deutsch-Oberschlesien nicht in Frage.

* Bei einer Jahresmenge von 42 000 to (12% Ermäßigung vom A. T. 6)
 ** „ „ „ „ „ 500 „ (20% „ „ „ „ 6)
 *** „ „ „ „ „ 75 000 „ (60 Pfg. Abzug vom A. T. 6).

beschränktem Ausmaß und auch da nur unter Preisverlusten behaupten kann. Nach diesen Gebieten wurden aber im Jahre 1915 aus dem ungeteilten Oberschlesien allein an Kohlen, Koks und Briketts verfrachtet:

Verkehrsbezirk	Versandmenge t	% des Gesamtversandes
1 b Westpreussen	1 087 298	3,22
2 b westpreussische Häfen	418 430	1,24
12 Provinz Posen	2 547 106	7,55
50 Russland	455 615	1,35
51 Polen	1 428 527	4,23
52 Galizien, Bukowina	2 022 541	5,99
52a Rumänien	43 916	0,13
53 Ungarn pp.	2 768 753	8,20
53a Serbien, Bulgarien	1 492	0,00
54 Böhmen	885 068	2,62
55 übriges Oesterreich	5 406 225	16,01
Summe:	17 064 971	50,54

Davon entfielen nach unseren Feststellungen auf die deutsch gebliebenen Gruben	3 431 000	39,43
---	-----------	-------

Nach allen diesen Gebieten zusammen sind im Jahre 1927 aus Deutsch-Oberschlesien nur noch rund 1 248 000 t = 7,45% des Gesamtversandes ausgeführt worden, wovon allein auf die unmittelbar benachbarten Gebiete der Tschechoslowakei 885 000 t, also über 70%, entfielen. Der verhältnismäßig hohe Versand nach der Tschechoslowakei ist aber nicht auf bessere Wettbewerbsverhältnisse gegenüber der polnischen Kohle zurückzuführen, sondern auf besondere Vereinbarungen zwischen der deutschen und tschechoslowakischen Regierung. In diesem sog. Kohlenabkommen ist u. a. festgelegt, daß Deutschland für jede Tonne Steinkohle nach der Tschechoslowakei beispielsweise die Einfuhr von 2 t tschechischer Braunkohle übernehmen muß. Diese Ausfuhrmenge nach der Tschechoslowakei geht somit überwiegend zu Lasten der Verfrachtungen deutsch-oberschlesischer Kohle nach ihren natürlichen und in jahrelangen Kämpfen gewonnenen Absatzgebieten in Sachsen und Bayern.

Die Verhältnisse auf dem Gebiet des Eisen- und Stahlversandes liegen etwa gleichartig.

In der Hauptsache bleibt somit für Deutsch-Oberschlesien nur noch die Absatzmöglichkeit in westlicher Richtung sowie nach Ostpreußen. Dader Versand nach Ostpreußen über den polnischen Weg Costau Landesgrenze, Deutsch-Eylau und Marienburg Grenze geleitet wird und angemessene Bahntarife wegen des etwa 350 km langen polnischen Korridors infolge der ablehnenden Haltung der Polnischen Staatsbahn bisher nicht erstellt worden sind, ist der Verkehr nach Ostpreußen stark behindert. Überseeische Kohle konnte deshalb in verhältnismäßig großen Mengen nach Ostpreußen eindringen. Hinzu kommt noch, daß nach Aufhebung der Einfuhrsperre für polnische Kohle diese in großen Mengen über die Übergänge Prostken, Jamielnik usw. nach Ostpreußen mit den viel billigeren polnischen Frachten und infolge der niedrigeren Gesteungskosten verfrachtet werden kann. Die gegenwärtigen Frachten betragen nämlich für 10 to in RM. bei Anwendung der Frachtsätze der Hauptklassen:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Empfangsstation	Gleiwitz		km	Ferdinandgrube		zus. R.M.	Unterschied z. Ungunsten Dtsch. OS.		Bemerkungen zu Spalte 8
	km	Fracht		dtsh. Fracht Kl. F.	poln. Fracht Zl. = R.M.				
Dtsch.-Eylau	483	127	521	11	119	56	67	60	über Jamielnik
Allenstein . .	552	130	591	36	119	56	92	38	" "
Gumbinnen .	715	135	721	55	110	52	107	28	" Prostken
Insterburg .	690	133	727	57	110	52	109	24	" "
Königsberg Ost	663	133	789	76	110	52	128	5	" "

Dabei ist noch nicht berücksichtigt, daß Polen besondere Ermäßigungen ähnlich wie nach Dirschau und Danzig noch nicht eingeführt hat, daß frachtgünstige Übergänge in den deutsch-polnischen Tarif noch nicht einbezogen sind und endlich in der vorstehenden Zahlentafel mit der vollen Kohlentarifklasse F gerechnet wurde, obwohl von der Reichsbahn beabsichtigt sein soll, Ermäßigungen zur Verfügung zu stellen. Überdies ergeben sich noch für polnische Kohle auf dem Wege über Danzig-Seeweg bis Königsberg, Pillau usw. weit billigere Frachten als für die deutsch-oberschlesische Kohle.

Ein freier Absatz ist also nur in westlicher Richtung nach und durch das übrige Deutschland möglich, der sich aber in der Hauptsache zunächst 350 km durch eine nur etwa 150—200 km breite Sackgasse bewegen muß, bevor er die breiteren und aufnahmefähigeren deutschen Empfangsgebiete erreicht. Die Eisenbahnvorfracht für diese etwa 350 km lange Strecke beträgt bei der gegenwärtigen Tariflage für 10 to

350 RM. bei Klasse A,
290 " " " B,
259 " " " C,
197 " " " D,
163 " " " E,
125 " " " F,
95 " " " G,
116 " beim Kohlenausnahmetarif 6,
77 " beim allgemeinen Erzausnahmetarif 7,
163 " beim allgemeinen Holzausnahmetarif 1.

Das aber sind Entfernungen und Frachten, innerhalb deren alle übrigen deutschen Industrieviere ihre Erzeugnisse ganz oder wenigstens überwiegend absetzen, wie folgende Gegenüberstellung des Kohlenverkehrs zeigt:

Auf den Entfernungsstufen von 1—350 km auf deutschen Bahnen verfrachteten im Kalenderjahr 1927 an Kohlen:

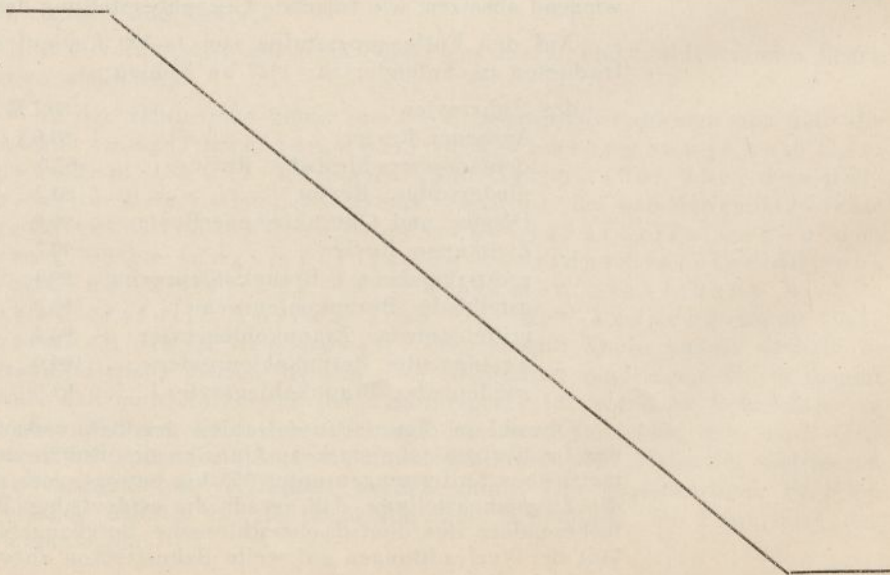
das Ruhrrevier	86,7%	des Bahnversandes
" Aachener Revier	89,6	" "
" deutsch-oberschlesische Revier	67,0	" "
" niederschles. Revier	80,2	" "
" Deister und Obernkirchener Revier	99,8	" "
" Zwickauer Revier	99,7	" "
" rechtsrheinische Braunkohlenrevier	89,4	" "
" ostelbische Braunkohlenrevier	86,5	" "
" mitteldeutsche Braunkohlenrevier	96,4	" "
" westdeutsche Braunkohlenrevier	100,0	" "
" süddeutsche Braunkohlenrevier	99,9	" "

Obwohl in diesen Prozentzahlen der Bahnversand ab Umschlagsstellen, der im übrigen sehr stark zu Gunsten des Ruhrreviers spricht und sich zu meist über Entfernungen unter 350 km bewegt, noch nicht enthalten ist, zeigt die Zusammenstellung, daß gerade die ostdeutschen Reviere und von diesen insbesondere das deutsch-oberschlesische Bergbauggebiet auf die Notwendigkeit der Verfrachtungen auf weite Bahnstrecken angewiesen ist.

Der Verkehr in westlicher Richtung ist aber auch noch dadurch behindert, daß dem deutsch-oberschlesischen Revier das niederschlesische Bergbaugesbiet vorgelagert ist, das seine Erzeugnisse etwa in den gleichen deutschen Gebieten wie Oberschlesien absetzen muß. Immerhin aber ist, wie wir bereits erwähnt haben, auch bei Niederschlesien der Nachteil des notwendigen Bahntransportes auf weite Entfernungen in Betracht zu ziehen.

Weiter ist der Absatz deutsch-oberschlesischer Kohle nach Süddeutschland erschwert durch den Wegfall der früheren Durchrechnung der Tarifentfernungen über österreichische Durchgangsstrecken. Mit Hilfe dieser sich dadurch ergebenden durchgerechneten Frachtsätze war es der deutschen Kohle möglich, in Süddeutschland im Wettbewerb gegen böhmische Kohle ständig beträchtlich zunehmenden Absatz zu gewinnen. Während der Inflationszeit ist diese Maßnahme aufgehoben worden mit Rücksicht auf die „Wiedergutmachungskohle“ und den Währungsverfall, der den deutschen Bahnen infolge der Bedienung des Verkehrs über rein deutsche Umwege auskömmliche Bezugsteile nicht mehr sicherte. Obwohl diese Gründe nach der Stabilisierung der Währung und durch Einstellung der Reparationslieferungen ab Oberschlesien in Wegfall gekommen sind, hat die Reichsbahn die frühere Entfernungsdurchrechnung nicht wieder eingeführt. Die Folge hiervon sind Tarifierhöhungen ab Deutsch-Oberschlesien bis zu 40 RM für 10 to. Im Gegensatz hierzu ist für das Ruhrrevier eine Frachtverteuerung gegen 1915 nach Süddeutschland in der Hauptsache nicht eingetreten. Trotz dieser Oberschlesien benachteiligenden Maßnahme ist dem rheinisch-westfälischen Bergbau noch der frachtverbilligende Ausnahmetarif 6u ab den Rhein- und Main-Umschlagshäfen zur Verfügung gestellt worden. Wenn trotzdem die Brennstofflieferungen ab Oberschlesien nach Süddeutschland nicht zurückgegangen sind, so liegt das neben stärkster Preissenkung in der Hauptsache daran, daß infolge der politischen Verhältnisse Saarkohle dem süddeutschen Absatzgebiet fernbleibt. An diesem Erbe ist das Ruhrgebiet infolge der Auswirkungen der eisenbahntarifarischen Maßnahmen absolut erheblich höher beteiligt als die beiden schlesischen Steinkohlenbezirke.

Endlich wirkt hinderlich auf den deutsch-oberschlesischen Absatz, daß die Frachten für polnisch-oberschlesische Brennstoffe im Verkehr mit Deutschland teilweise sich in gleicher Höhe wie die ab den deutsch-oberschlesischen Gruben bewegen und zum großen Teil sogar niedriger als diese sind, wie aus der nachstehenden Zusammenstellung deutlich wird:



Frachten für 10 t Kohle in RM. bei Anwendung der z. Zt. gültigen Frachtsätze der Hauptklassen:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Laufende Nr.	Empfangsstation	Königin-Luise-Grube Ostfeld		Wolfganggr.,** im Wechsel- und Fracht-Verbandstarif		Wolfganggrube im deutsch-poln. Güterverkehr				Spalte 4 gegen 6 11 mehr (+) weniger (-)		Die Fracht in Spalte 11 bildet sich über	
		km	Fracht	km	Fracht	Gesamte-entfernung	poln. Teil-fracht	Dtsch. Teil-fracht	Zusammen	ℳ	ℳ		
1	Cosel-Hafen .	53	27	56	28	—	—	—	—	—	-1	—	—
2	Oppeln-Hafen .	85	37	88	37	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Breslau-Umschl.	172	63	175	64	—	—	—	—	—	-1	—	—
4	Breslau-Ost	163	60	166	61	—	—	—	—	—	-1	—	—
5	Dresden-Neust.	430	124	436	124	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Glogau	264	90	267	91	369	108	51	21	72	+	+18	Fraustadt
7	Cottbus	377	119	380	119	534	119	56	58	114	+	+5	Neubentschen
8	Berlin Schles. .	495	128	497	128	613	109	51	75	126	+	+2	Kreuz Grenze
9	Frankfurt Oder	410	122	413	122	497	119	56	46	102	+	+20	Neubentschen
10	Schneidemühl .	580	131	583	131	463	114	53	12	65	+	+66	Schneidemühl
11	Stargard Pom.	517	103*)	506	129	512	109	51	43	94	+	+9	Kreuz Grenze
12	Neustettin . . .	646	122*)	649	132	564	117	55	32	87	+	+35	Firchau
13	Dtsch.-KroneOst	598	131	601	132	490	114	53	22	75	+	+56	Schneidemühl
14	Rummelsbg.Pom.	691	129*)	694	133	580	117	55	37	92	+	+37	Firchau
15	Stettin	518	92*)	523	129	545	109	51	54	105	+	-13††)	Kreuz Grenze

Die Ursache dieser Erscheinung liegt darin, daß

- der Oberschlesische Wechselverkehr durchgerechnete Frachtsätze auf der Basis der deutschen Einheitssätze des Ausnahmetarifs 6 bei nur einmaliger Einrechnung der Abfertigungsgebühr gemäß Artikel 435 des Genfer Abkommens hat und diese Frachtsätze nach Artikel 436 des gleichen Abkommens nur im gegenseitigen Einvernehmen der Reichsbahndirektion Oppeln und der polnischen Staatsbahndirektion Kattowitz mit Zustimmung des Oberkomités geändert werden dürfen,
- der Verbandstarif mit Ost-Oberschlesien nach den Ausführungsbestimmungen (2) und (5) zu Artikel 437 des Genfer Abkommens durchgerechnete Frachtsätze auf der Basis der Einheitssätze der deutschen Kohlentarife, wie sie jeweilig ab dem deutsch-oberschlesischen Kohlenrevier bestehen, bei nur einmaliger Einrechnung der Abfertigungsgebühr dauernd haben muß und zwar unter denselben Bedingungen und in dem gleichen Umfange wie ab dem ober-schlesischen Revier,
- der polnische Gütertarif besonders verbilligte Ausfuhrsätze für Kohlevorsicht, mit deren Hilfe trotz des Anstoßes der ungekürzten Kohlentarifklasse F (Normalklasse F abzüglich Verkehrssteuer) die Frachtsätze

* Besonders ermäßigte Fracht des A. T. 6f.

** Von Station Wolfgang gebildete Sätze.

† Die Frachten der Spalte 6 kommen nicht in Frage, da die der Spalte 11 niedriger sind.

†† Dieser Vorteil des deutsch-oberschles. Reviers ist darauf zurückzuführen, daß der A. T. 6f auf Poln.-OS. nicht ausgedehnt ist — vergl. Ausf.-Best. (2) u. (5) zu Art. 437 des Genfer Abkommens.

des Verbandstarifs im Verkehr mit dem Gebiet, welches westlich etwa durch die Linie Freyhan — Sagan — Cottbus — Berlin — Warnemünde begrenzt wird, selbst dann unterboten werden, wenn sich die billigste Fracht über Umwege gegenüber dem Verbandstarif ergibt. Bei dem Ostseeküstengebiet kommt noch hinzu, daß die deutsche Reichsbahn die Tarifentfernungen nicht über den kürzesten, sich durch die polnischen Korridore (Costau-Grenze — Kreuz oder Schneidemühl, Dirschau usw.) ergebenden Weg, sondern über rein deutsche Wege, also über Küstrin errechnet, wodurch Mehrentfernungen bis 150 km und darüber entstehen, welche die Frachtsätze ab Deutsch-Oberschlesien naturgemäß einseitig stark verteuern.

Infolge der währungspolitischen Verhältnisse und der dadurch bedingten niedrigeren Gesteungskosten in Ost-Oberschlesien kann die polnisch-oberschlesische Kohle die des deutsch gebliebenen Reviers auch dann unterbieten, wenn Deutsch-Oberschlesien einen Frachtvorsprung wie in der obigen Zusammenstellung bei Cosel, Breslau und Dresden vor Ost-Oberschlesien hat.

Beim Verkehr mit sonstigen Gütern liegen die Verhältnisse ganz ähnlich infolge der Tarife für den Wechsel- und Verbandsverkehr mit Polnisch-Oberschlesien oder auf Grund besonders ermäßigter polnischer Ausfuhrtarife.

Es liegt somit die Tatsache vor, daß

Polnisch-Oberschlesien im Verkehr mit und durch Deutschland infolge der Artikel 455—457 des Genfer Abkommens die gleichen Frachtsätze hat wie Deutsch-Oberschlesien, soweit die Frachtsätze des polnischen Reviers infolge der polnischen Ausfuhrtarife nicht sogar niedriger als die ab Deutsch-Oberschlesien sind,

während

Deutsch-Oberschlesien im Verkehr mit und durch Polen (ausgenommen Polnisch-Oberschlesien) in jedem Fall beträchtlich höhere Frachtsätze hat. Selbst vom Artikel 459 des Genfer Abkommens, der im Sinne einer Frachtparität ausgelegt werden kann, ist kein Gebrauch gemacht worden. Im Gegenteil ist die Ausfuhr aus Deutsch-Oberschlesien durch Tarifmaßnahmen der Deutschen Reichsbahn nicht erleichtert und durch solche der Polnischen Staatsbahn erschwert worden.

Es kann demnach wohl als erwiesen angesehen werden, daß durch die Versailler und Genfer Diktate eine wesentliche Verschlechterung der frachtlichen Lage Deutsch-Oberschlesiens verursacht ist, die im Verkehr in nördlicher, östlicher und südlicher Richtung bereits in Erscheinung getreten ist und in westlicher Richtung mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des deutsch-polnischen Handelsvertrages eintreten wird.

Es ist bereits oben die seit jeher bestehende Ungunst der verkehrsgeographischen Lage Oberschlesiens dargelegt worden. Das liegt daran, daß Oberschlesien geeignete Wasserwege nicht zur Verfügung stehen und die Eisenbahn diesem Umstand auch nur unzureichend Rechnung trägt. Das hätte an sich schon seinerzeit dazu führen müssen, daß neben den Bahnstrecken, die den Verkehr mit Oberschlesien vermitteln, auch ein leistungsfähiger Schifffahrtsweg erbaut wurde, der das ober-schlesische Revier mit der Oder verbindet. Zwar wurde in den Jahren 1792—1822* der 45 km lange Klodnitz-Kanal erbaut, der Gleiwitz mit der Oder verbindet. Seine Abmessungen und Schleusenanlagen fassen aber nur Kähne mit einer Nutzlast von etwa 150 t. Nennenswerte Verbesserungen, die zu einer Erhöhung der Nutzlast hätten führen können, sind seitdem nicht geschaffen worden. Der Kanal ist also vollkommen veraltet und kann dem Verkehr mit Ausnahme eines sehr geringfügigen Nahverkehrs seit Jahrzehnten nicht mehr nutzbar gemacht werden. Die ober-schlesische Wirtschaft ist

* Schon damals war somit das Bedürfnis für eine Verbindung mit der Oder anerkannt.

daher, wenn sie überhaupt den Oderweg benutzen will, auf den Bahnweg für den Verkehr zwischen dem Revier und den Oderumschlagsstellen (zunächst Breslau, später Cosel-Hafen und seit 1915 auch Oppeln-Hafen) angewiesen. Dieser kombinierte Bahn- und Wasserverkehr macht aber, wie die nachfolgende Zusammenstellung zeigt, durch die Vorbelastung durch die Bahnfracht auch den Wasserweg zu teuer.

Es betragen die Frachten für 10 t in RM. bei Anwendung der Hauptklassen zwischen Borsigwerk — etwa der mittleren Station des deutsch-oberschlesischen Reviers — bei Zugrundelegung der heutigen Tarifentfernungen und Frachtsatzvermittlungsgrundsätze:

1 Güterart	2 3 4 5 Breslau Umschlag				6 7 8 9 Oppeln-Hafen				10 11 12 13 Cosel-Hafen						
	reine Fracht		Unterschied		reine Fracht		Unterschied		reine Fracht		Unterschied				
	km	1913	1928	‰	‰	km	1913	1928	‰	‰	km	1913	1928	‰	‰
Eisen d. Klasse B	168	113	161	48	42,5	81	61	88	27	44,3	56	46	63	17	37,0
Eisen d. Klasse C	168	88	134	46	52,3	81	45	73	28	62,2	56	34	52	18	53,0
Eisen d. Klasse D	168	71	111	40	56,4	81	37	61	24	64,9	56	29	45	16	55,2
Eisen d. Klasse F	168	49	71	22	44,9	81	30	40	10	33,3	56	24	38	14	58,3
Kohlen	168	44	61	17	38,6	81	25	35	10	40,0	56	19	28	9	47,4
Erze	168	—	—	—	—	81	14	19	5	38,5	56	12	15	3	25,0

Werden hierbei noch die Anrücke-, Stell- und Umschlagsgebühren berücksichtigt, so zeigt sich, daß die Vorbelastung durch die Bahnvorfracht allein fast die Höhe hat, die an Seefrachten für englische Kohle gezahlt wird. Gerade diese Zulauf tarife sind demnach nach dem Verlust der Absatzmöglichkeiten im Osten von größter Bedeutung, um sich im Innern des Reiches und an den Küsten eine Erweiterung des bisherigen und neue Absatzgebiete zu sichern. Trotz dieser Sachlage sind alle Bemühungen des oberschlesischen Bergbaus auf Einführung von ermäßigten **Zubringertarifen** von der Reichsbahn **ablehnend** beschieden worden. Diese Einstellung der Reichsbahn ist um so weniger verständlich, als sie aus den oberschlesischen Frachten, je Tonne gerechnet, wesentlich größeren Nutzen zieht als aus den Frachten irgendeines anderen deutschen oder außerdeutschen Reviers.

Die infolge der ablehnenden Haltung der Reichsbahn zwangsläufig erfolgten dringenden Forderungen eines beschleunigten Ausbaues des Wasserweges, d. h. der weiteren Verbesserung der Oderwasserstraße sowie der Schaffung eines leistungsfähigen Wasseranschlusses vom Industriebezirk an die Oder, waren in der Hauptsache vergeblich. Es ist zwar richtig, daß für den **Ausbau des Oderwasserweges** manches geschehen ist. Alle diese Arbeiten stellen indes ein durchaus **unzulängliches Flickwerk** dar im Vergleich zum Ausbau der westlichen und südwestlichen Wasserstraßen, die fortwährend einer durchgreifenden Verbesserung und Erweiterung unterzogen werden. Auch das Ottmachauer Staubecken, das sich nach jahrzehntelangen Kämpfen endlich im Bau befindet, wird allein keinesfalls genügen, um gegenüber dem jetzigen Zustand den gebieterisch erforderlichen Ausgleich zu Gunsten des Ostens zu bringen, geschweige denn die durch den Mittellandkanal drohenden weitgehenden Wettbewerbsverschiebungen zwischen dem Westen und dem Osten auszugleichen.

Die Folge der derzeitigen unzulänglichen Schiffahrtsverhältnisse auf der Oder sind naturgemäß Frachtverteuerungen, die den Absatz deutsch-oberschlesischer Erzeugnisse in den Wettbewerbsgebieten, namentlich in Berlin und dem Ostseeküstengebiet, stark behindern. Der Handel kann mit normalen Frachten nicht rechnen, sondern muß stets eine besondere Risikoprämie einkalkulieren, die dem Abschluß von Lieferungsverträgen hinderlich ist. Große Kohlenverbraucher, die mit Wasserverfrachtungen rechnen, schließen, um den Folgen des Ausbleibens von Kohle infolge ungünstiger Schiffahrtsperioden auf der Oder vorzubeugen, häufig vorsorglich selbst dann in überseeisch heranzubringender Kohle ab, wenn die

Preise für deutsch-oberschlesische Kohle nicht höher sind. Solche Verhältnisse haben somit den bedauerlichen Mißstand zur Folge, daß trotz über Bedarf in Deutschland geförderter Kohlen ständig große Abschlüsse in überseeisch herangebrachter Kohle getätigt werden. Daß derartige Verhältnisse dem allgemeinen deutschen Wirtschaftsleben und der Außenhandelsbilanz ganz besonders zu Zeiten, in denen Reparationen geleistet werden müssen, abträglich sind, liegt ohne weiteres auf der Hand. Welche Kohlenmengen allein in Frage kommen, zeigen u. a. die nachstehend wiedergegebenen Kohlenverbrauchsziffern von Groß-Berlin.

Der Steinkohlenverbrauch Groß-Berlins betrug:

Jahr	Insgesamt	Davon wurden bezogen aus							
		Oberschlesien		Westfalen		England		den übrigen Revieren	
		t	%	t	%	t	%	t	%
1898	2334253	1504621	63,1	258711	10,9	328275	13,8	292644	12,2
1902	2689001	1681325	62,5	239323	8,9	410327	15,3	358026	13,3
1906	3344632	1961263	58,6	397176	11,9	659820	19,7	326373	9,8
1910	3989137	1835675	46,0	467662	11,7	1416680	35,5	269120	6,8
1913	4537763	1982091	43,7	530650	11,7	1654466	36,5	370556	8,1
1925	3933970	1987980	50,5	963673	24,5	599798	15,2	382519	9,8
1926	4178428	1954829	46,8	1293994	31,0	358883	8,6*)	570722	13,6
1927	4940849	2214685	44,8	1451026	29,4	605382	12,3	669756	13,5
I. Halbj. 1928	2759776	1236934	44,8	833744	30,2	429769	15,6	259329	9,4

Aus dieser Zusammenstellung ist ersichtlich, daß der Verbrauch von ober-schlesischer Kohle bis zum Jahre 1915 zwar absolut gestiegen ist, die Zunahme aber bei weitem nicht gleichen Schritt gehalten hat mit der Verbrauchszunahme von Berlin, während der Verbrauch an englischer Kohle eine Steigerung erfahren hat, die über das Maß der Verbrauchszunahme von Groß-Berlin wesentlich hinausgeht.

Ganz ähnlich liegen die Verhältnisse im gesamten Ost-seeküstengebiet. Es ist dies ausschließlich eine Folge davon, daß die Eisenbahntarife mit der Entwicklung der Seefrachten nicht gleichen Schritt hielten und wohl auch nicht ganz halten konnten und sich die kombinierten Bahn- und Wasserfrachten ab Oberschlesien infolge zu hoher Bahnvorfrachten und zu ungünstiger Schifffahrtsverhältnisse zu teuer stellten. Den Vorteil hieraus zog die englische Kohle und besonders die Ruhrkohle, die nicht nur in Groß-Berlin eine weit über die Verbrauchssteigerung hinausgehende Zunahme erfuhr, sondern auch im Ostseeküstengebiet steigenden Absatz fand.

Die jetzige eisenbahntarifarisches Lage ist der überseeischen Kohleneinfuhr noch günstiger als die frühere, weil die Erhöhung der reinen Bahnfrachten und auch der kombinierten Bahn- und Wasserfrachten ab Oberschlesien prozentual wesentlich stärker ist als die der Seefrachten. Wenn trotzdem die englische Kohleneinfuhrziffer hinter der der Vorkriegszeit zurückgeblieben ist, so liegt das neben Maßnahmen des Reichskohlenkommissars in der unmittelbaren Nachkriegszeit an der deutschen Währungszerrüttung, später an dem britischen Bergarbeiterstreik.

Ein Beweis dafür, wie entwicklungsfähig der Oderwasserweg ist, ist die Tatsache, daß trotz der Drosselung durch zu hohe Bahnvorfrachten und ungünstige Schifffahrtsverhältnisse die Verfrachtungen ab Oberschlesien auf dem Wasserwege eine Zunahme erfahren haben. Diese ständige Zunahme im Umschlagsverkehr ist ausschließlich auf die starre Tarifpolitik der preußisch-hessischen Staatsbahn zurückzuführen. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft ist in dieser Hinsicht nicht nur dem Vor-

* Englischer Bergarbeiterstreik.

gehen der preußischen Staatsbahn gefolgt, sondern hat im Gegenteil den Mangel, der in der Nichtanpassung der Eisenbahntarife an die durch die ausländische Konkurrenz gegebene Verkehrslage liegt, weiter verschärft. Es ist das u. a. auch eine Folge des Umstandes, daß die Reichsbahn ängstlich mit ihren Selbstkosten in jeder Relation rechnet ohne Rücksicht auf den Gesamtverkehr eines Reviers. Alle Anträge auf Einführung derartiger Tarife sind von der Reichsbahn abgelehnt oder in unzulänglicher Weise behandelt worden mit dem Hinweis auf die Selbstkosten und die Lasten der Reichsbahn aus dem Dawes-Abkommen. Dabei hat es die Reichsbahn unwidersprochen gelassen, daß die je Tonne berechneten höheren Einnahmen des oberschlesischen Verkehrs auch den anderen Revieren zugute kommen und in unverhältnismäßig höherem Ausmaß zur Bestreitung der Dawes-Lasten herangezogen werden.

Aus diesen Darlegungen ist ersichtlich, daß schon jetzt trotz der Einfuhrsperre der polnischen Erzeugnisse eine wesentliche Verschlechterung der Absatzmöglichkeiten Deutsch-Oberschlesiens eingetreten ist. Diese Verschlechterung wird noch erheblich verschärft werden mit dem Augenblick der Liquidierung des deutsch-polnischen Zollkrieges.

Weitere wirtschaftliche Schädigungen werden der oberschlesischen Montanindustrie zugefügt werden durch die **Inbetriebnahme der Seeschiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde**. Diese Wasserstraße wird in Verbindung mit dem Großschiffahrtsweg Stettin—Berlin der Einfuhr überseeisch herangebrachter Kohle außerordentlich förderlich sein, ohne dem schlesischen Bergbau wirtschaftlich irgendeinen ausgleichenden Nutzen zu bringen. Schiffe mit 8000 Brutto-Registertonnen können dann unbehindert und ohne jede Ableichterung bis Stettin gelangen, von wo das Gut, soweit es nicht im Stettiner Wirtschaftsgebiet verbraucht wird, mit 1000-Tonnen-Kähnen nach Groß-Berlin weiter verfrachtet werden kann. Im Gegensatz hierzu wird Oberschlesien, solange die Oder und der Oder-Spree-Kanal nicht entsprechend ausgebaut sind, mit 450 und vereinzelt mit 600-t-Kähnen verkehren können, deren Auslastung aber nur bei vollschiffigem Wasser, also zu durchaus unbestimmten Zeiten, möglich ist. Bei weniger günstigerem Wasserstand muß Ableichterung bereits beladener Kähne auf Unterwegsstationen oder entsprechend geringere Auslastung vorgenommen werden, soweit die Schifffahrt nicht ganz ruht, wie das zur Zeit seit Wochen der Fall ist.

Eine **Schicksalsfrage** aber für Oberschlesien ist die **Vollendung des Mittellandkanals**, der gewaltige Umwälzungen im gesamten Wirtschafts- und Verkehrsleben zur Folge haben und unserem Bezirk im besonderen schwerste und Vernichtung drohende Schädigungen zufügen wird. Wir verkennen durchaus nicht die große Bedeutung dieses Kanals für das deutsche Wirtschaftsleben. Auf der anderen Seite aber steht außer allem Zweifel, daß durch den Bau des Mittellandkanals Oberschlesien ruinöse Nachteile drohen und die Weiterexistenz der oberschlesischen Industrien bedroht ist. Die beiden schlesischen Reviere müssen nach Inbetriebnahme des Mittellandkanals von Mittel- und Westdeutschland abgedrängt werden, da ihnen ähnliche Verkehrswege fehlen. Nach bisher unwidersprochen gebliebenen Feststellungen von sachverständiger Seite wird der **Ausbau des Mittellandkanals eine Verbilligung der Frachtrate Westfalen—Berlin um etwa 5,45 M. je to Kohle** gegenüber dem heutigen Kohlenausnahmetarif 6 bringen, d. h. die schlesische Kohle vom Berliner Markt ausschließen. Die Höhe dieser Frachtverbilligung läßt ohne weiteres darauf schließen, in welchem Ausmaß die schlesische Kohle wegen ihrer Frachtlage auch aus den Gebieten der mittleren und unteren Oder verdrängt werden muß. Oberschlesisches Eisen aber wird nicht nur aus den schon jetzt schwer umstrittenen Absatzgebieten in Mitteldeutschland völlig verdrängt werden, sondern auch in seinem natürlichen Absatzgebiet Schlesien droht ihm ein verstärkter Wettbewerb des westdeutschen Eisenreviers, da sich die Frachten nach diesem Gebiet auf der Strecke Mittellandkanal—Oder gegenüber der normalen Bahnfracht aus Oberschlesien ganz bedeutend billiger stellen werden.

Die Folgen hiervon müssen für das schlesische, namentlich für das oberschlesische Wirtschaftsgebiet somit vernichtende sein. Es muß deshalb mit allem Nachdruck verlangt und als ein Recht gefordert werden, daß alle die

wirtschaftlichen Nachteile, die schon jetzt durch den Stettin-Berliner Großschiffahrtsweg und die sonstigen Kanalbauten den ostdeutschen Industriegebieten erwachsen sind und durch die Vollendung des Mittellandkanals weiter erwachsen werden, spätestens mit dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Mittellandkanals ausgeglichen sind. Derartige Bestrebungen sind schon seit dem Zeitpunkt im Gange, seitdem der Großschiffahrtsweg und der Mittellandkanal in das Stadium der ersten Beratung getreten sind. In eingehenden Ausführungen und Denkschriften mit zahlenmäßiger Begründung ist sowohl vom Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Verein in Kattowitz wie von der Handelskammer in Oppeln dargelegt worden, welche schweren Schädigungen und Verluste Oberschlesiens Wirtschaft in ihren Absatzverhältnissen durch den Bau der obigen Wasserstraßen erfahren müssen. Wiederholt sind diese Denkschriften Gegenstand eingehender Erörterungen innerhalb der Staatsregierung und in den Parlamenten gewesen. Selbst der Vorkämpfer für die Idee des Mittellandkanals, der Regierungs- und Baurat, spätere Ministerialdirektor Dr. Ing. Sympher, der von der Staatsregierung mit der Untersuchung dieser Frage betraut worden ist, weist in seiner eingehenden Schrift „Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals“ vom Jahre 1899 darauf hin, daß „beider Anlage des Verkehrsweges von der Bedeutung und dem Einfluß des Mittellandkanals es nicht möglich sei, alle Schädigungen zu vermeiden, und daß die Gefährdung des ober-schlesischen Eisenabsatzes noch bedeutend schlimmer sei als die des Kohlenabsatzes“ (Vgl. Bd. I Seite 142 ff.). Daraufhin erklärte*) der damalige Vizepräsident des Staatsministeriums und Finanzminister Dr. v. Miquel namens der preußischen Staatsregierung, daß

„im vorliegenden Falle, wo zwei an verschiedenen Enden des Staatsgebiets belegene Montanindustriereviere hinsichtlich des Absatzes ihrer Produkte auf gewissen, in der Mitte des Landes belegenen Märkten in einem natürlichen Wettbewerbsverhältnis ständen, es sich rechtfertige, von jenem Grundsatz eine Ausnahme zu machen und schon jetzt (also noch vor der Fertigstellung des Mittellandkanals) auf Maßnahmen Bedacht zu nehmen, welche geeignet seien, wesentliche Verschiebungen in ihren Wettbewerbsverhältnissen hintenzuhalten.“

Diese Stellungnahme der Staatsregierung ist später in der zweiten Lesung des Gesetzentwurfs über den Mittellandkanal durch den damaligen Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen unter ausdrücklicher Billigung des Königs nochmals näher festgelegt worden:

„Die Staatsregierung wird, wenn der vorliegende Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Genehmigung erhält, die Wasserstraße zwischen Oberschlesien und Berlin zu einer leistungsfähigeren auf Staatskosten ausbilden. Die dieserhalb eingeleiteten Vorermittlungen haben als wahrscheinlich ergeben, daß es technisch durchführbar sein wird, durch Anlegung von Stauweihern der nichtkanalisierten Oderstrecke auch in trockenen Zeiten eine Wassertiefe von 1,40 m, die für die Beförderung von Schiffen bis 450 t geeignet sind, zu verschaffen. Sollte indessen dieser Weg sich als ungangbar erweisen, so werden als Ausgleich anderweite Maßnahmen, insbesondere auch auf dem Gebiete der Eisenbahntarife zu dem Zweck in Aussicht zu nehmen sein, die Parität der Frachtkosten zwischen dem ober-schlesischen und dem rheinisch-westfälischen Montanrevier auf dem Schnittpunkt Berlin zu gewährleisten.“

Anschließend an diese Erklärung ist vom Vizepräsidenten des Staatsministeriums weiter ausgeführt worden:

„Der in der Erklärung der Regierung aufgestellte allgemeine Grundsatz, wonach Verkehrsverbesserungen

*) Vergl. Anlagen zu den Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten 1899, Blatt 4, Aktenstück Nr. 209

eines Landesteiles an sich nicht ausgleichende Forderungen anderer Landesteile begründen könnten, sei unannehmbar und auch bei Eisenbahnbauten wie bei Flußregulierungen befolgt worden... (Wenn zu Gunsten Schlesiens eine Ausnahme von jenem Grundsatz gemacht werde, so geschehe das nicht aus äußeren Rücksichten, um die Stimmen der oberschlesischen Abgeordneten zu gewinnen, sondern weil hier besondere Verhältnisse vorliegen. Die schlesische und rheinisch-westfälische Montanindustrie ständen auf dem Berliner Markt in einem Wettbewerb; die Frachten dorthin seien gegenwärtig etwa gleich; wenn nun der Staat durch den Kanal in diesem Verhältnis eine Verschiebung zu Ungunsten Schlesiens herbeiführe, so sei es billig, letzterem einen Ausgleich zu gewähren und die Parität wieder herzustellen. Die Verbesserungen der Oderwasserstraße, welche die zweitgrößte Stadt des Landes mit der Reichshauptstadt verbinde, sei überdies ein an sich im allgemeinen Interesse wünschenswertes, wirtschaftlich berechtigtes Unternehmen, das für die ganze Provinz von größter Bedeutung sei. (Vgl. Anlagen zu den Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten 1899. Band 5, Drucksache 516)."

Trotz dieser Erklärung kam das Gesetz in der dritten Lesung nicht zustande, da eine Mehrheit im Preußischen Landtag mit Rücksicht auf die sehr erheblichen Teile Preußens drohenden Nachteile nicht zu erlangen war, also die Ausgleichszusagen der Staatsregierung als unzureichend fand.

Das gleiche Schicksal hatte die sog. zweite Kanalvorlage (Entwurf eines Gesetzes betr. die Herstellung von Kanälen und Flußläufen im Interesse des Schiffsverkehrs und der Landeskultur) der Regierung aus dem Jahre 1901, obwohl die Regierung die oben angezogenen Zusicherungen zu Gunsten des Ausbaues der schlesischen Wasserstraße usw. mit ausdrücklicher Billigung des Königs in vollem Umfang aufrecht erhielt.

Die Erfolglosigkeit einer weiteren Kanalvorlage des gleichen Umfanges sah die Regierung schließlich ein und legte am 9. April 1904 (Kanalvorlage von 1904) dem Landtag einen neuen Gesetzentwurf vor, der die Herstellung eines Schiffsfahrtskanals vom Rhein nur bis Hannover und den Ausbau des Großschiffsfahrtsweges Berlin—Stettin vorsah. Dieser Gesetzentwurf kam endlich zustande, nachdem die Aufnahme der Zusage, daß die Frachtpannung Berlin—Stettin und Oberschlesien—Berlin in ihrem gegenwärtigen Stand erhalten werden sollte, in dem Gesetz selbst zugesagt worden war. In dem Gesetz betr. die Herstellung und den Ausbau der Wasserstraßen vom 1. April 1905 ist dann auch den Forderungen der oberschlesischen Wirtschaft Rechnung getragen und im § 6 des Gesetzes die Bestimmung getroffen worden:

„daß, wenn und soweit durch die Inbetriebnahme des Großschiffsfahrtsweges Berlin—Stettin die Wettbewerbsverhältnisse der schlesischen Montanindustrie insbesondere für Steinkohlen und Eisen trotz der für die Oder vorgesehenen Ausführungen und Verbesserungen gegenüber anderen (in- und ausländischen) Montanerzeugnissen ungünstig verschoben werden sollten, alsbald diejenigen weiteren Maßnahmen zu treffen sein, welche geeignet seien, die vorher vorhanden gewesene Frachtpannung in dem Schnittpunkt Berlin zwischen den schlesischen Revieren einerseits und den konkurrierenden Revieren (für England ab Stettin gerechnet) andererseits aufrechtzuerhalten“

Wenn damals nicht auch eine gleiche Bestimmung für den Mittellandkanal in das Gesetz aufgenommen worden ist, so hatte das lediglich seinen Grund darin, daß die Regierung von der Notwendigkeit einer durchgreifenden Verbesserung des Oderwasserweges zu einer voll leistungsfähigen Wasserstraße und zwar auch ohne Beziehung auf den Rhein-Elbe-Kanal überzeugt war.

Trotz der Anerkenntnisse der Oberschlesien drohenden schweren Schädigung sind die Zugeständnisse der unbedingten Aufrechterhaltung der bisherigen Frachtparität zwischen dem Osten und dem Westen in Berlin nicht innegehalten worden. Denn das Ruhrrevier hat nach den Ausführungen von Herrn Geh. Regierungsrat Koenigs im Reichsverkehrsministerium gelegentlich der am 2. Februar 1928 abgehaltenen Sitzung des 4. Ausschusses zur Prüfung der Frage des binnenländischen Verkehrs*) infolge des Ausbaues des Großschiffahrtsweges Stettin—Berlin einen Frachtvorteil gegenüber dem reinen Bahnweg von 1,50 M. je to erhalten, der im Verkehr Oberschlesien—Berlin in keiner Weise durch Maßnahmen der Regierung oder Eisenbahn ausgeglichen worden ist. Ähnlich liegt das Verhältnis zwischen englischer und oberschlesischer Kohle.

Aus dieser Sachlage erhellt ohne weiteres, daß Oberschlesien unbedingt ausreichender Kompensationen bedarf, um die ihm drohenden Schädigungen abzuwenden. Der Bau des Mittellandkanals ist nach Ansicht maßgebender Regierungsvertreter eine res iudicata. Die schon an sich durch Wasserstraßen und Kanäle begünstigte westliche Industrie wird durch den aus Reichsmitteln gebauten Mittellandkanal noch weiter gestärkt und gefördert, ohne daß es bisher möglich gewesen ist, von den Zentralstellen des Reiches die s. Zt. von Preußen gegebene Zusicherung auf Ausgleichsmaßnahmen zu Gunsten Oberschlesiens zu erhalten.

Bei Betrachtung dieser Sachlage kann schließlich nicht unerwähnt bleiben: daß die bisherigen Verbesserungen der Oderwasserstraße überwiegend der Landeskultur Vorteile gebracht haben, während sie für das Schiffahrtswesen selbst ohne größere Bedeutung sind und zwar sowohl bei der Schiffahrtsmöglichkeit selbst als auch bei den Schiffsfrachten. Es ist hinreichend bekannt, daß selbst in besonders wasserreichen Jahren wie 1926 und 1927 ganze und teilweise Versommerungen nicht vermieden werden konnten und Hoch- und Niedrigwasserperioden häufig und überraschend schnell einander folgten. Die Tauchtiefe ist selbst in diesen Jahren nicht selten unter 1,50, ja sogar 1,40 m gesunken. In regenarmen, ja selbst in normalen Durchschnittsjahren waren längere oder kürzere Zeitabschnitte hindurch ganz oder teilweise Versommerungen keine Seltenheit. Diese Mißstände bedingen Verzögerungen im Kahn-umlauf durch Ableichtungen und damit Wertverminderungen auf Unterwegsstationen durch Nichtausnutzung der Ladefähigkeit usw., die eine ständige Unsicherheit im Schiffahrtsbetriebe verursachen und den Handel außerordentlich beeinträchtigen.

Die wenigen, unzureichenden Verbesserungen an dem Oderwege hatten lediglich die geringe Senkung der Wasserfrachten von 5,55 M. in den Jahren 1897/98 auf 5,22 M. in den Jahren 1910/15 zur Folge. Heute betragen diese Frachten im Durchschnitt wieder 6,57 RM. und sind gegenüber der Vorkriegszeit um 22 Prozent gestiegen.

Die Ermäßigung der Frachten vom Jahre 1897 bis 1915 betrug somit nur 32 Pfg. je to und steht in gar keinem Verhältnis zu den Frachtsenkungen, die die Ruhrkohle über den Rhein und Rotterdam und über Hamburg oder Stettin auf der Elbe oder dem Hohenzollernkanal mit 1,50 RM. je to schon erhalten hat und durch den Mittellandkanal (5,45 M. je to) weiter erhalten wird. Daran wird auch der Bau des Ottmachauer Staubeckens nicht viel ändern, denn dieser genügt gerade, um den weiteren Verfall der Wasserführung der Oder aufzuhalten. Keinesfalls aber wird das Ottmachauer Staubecken ausreichen, um eine Tauchtiefe von 1,50 m, wie sie zur Auslastung der Oderschiffe mit etwa 450 oder 600 t Kohle notwendig ist, ständig auch in regenarmen Jahren zu sichern. Dabei muß noch berücksichtigt werden, daß gerade in Auswirkung des Mittellandkanals und der künftigen Tauchtiefe der Seeschiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde nicht mehr der 450- oder 600-to-Kahn, sondern der 1000-to-Kahn als regelmäßiges Verkehrsmittel auf der Oder eingeführt werden wird.

*) Vgl. S. 134 der Niederschrift. Vorläufiger Reichswirtschaftsrat Nr. 1286/28.

Die Durchführung des Baus des Mittellandkanals und der Seeschiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde erfordert also wesentlich andere durchgreifendere Maßnahmen, um den der oberschlesischen Wirtschaft drohenden Vernichtungsschäden vorzubeugen.

Solche Sicherungen werden aber auf eisenbahntarifarischem Gebiete nicht liegen.

Denn nach der im Februar 1927 vom Reichsverkehrsministerium herausgegebenen Denkschrift „Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik“ hat die Reichsbahn sich nur bereit erklärt, „die Tarife einzuführen, die ein Kanal gewähren kann, der seine vollen Unkosten deckt. Sie setzt dabei voraus, daß ihr dabei freie Hand gelassen wird zur Herabminderung der Ausfälle statt eines Zubringertarifs nach Cosel direkte ermäßigte Bahntarife nach den Empfangsstationen, d. h. in erster Linie nach Berlin und dem Küstengebiet an der Oder zu erstellen.“

Damit hat die Reichsbahngesellschaft zum Ausdruck gebracht, daß sie

1. die Zusicherungen der Staatsregierung gelegentlich der Beratungen der Gesetzentwürfe über den Mittellandkanal im Abgeordnetenhaus nicht zu erfüllen gedenkt und es nicht für ihre Aufgabe hält, für Schäden aufzukommen und Ausgleich zu schaffen, die durch den vom Reich erbauten Mittellandkanal entstehen.
2. gegebenenfalls nur Tarife erstellen will, die so bemessen sind, daß sie die Höhe erreichen, die sich bei voller Deckung der Unkosten des Ausbaues des Klodnitzkanals durch die Einnahmen des Kanals einschließl. der Schiffsfrachten ergeben würden. Hiermit wird Oberschlesien zugemutet, zum Ausgleich für die vielen Kanäle in den übrigen Teilen Deutschlands, die im Durchschnitt fortgesetzt Zuschüsse des Reiches benötigen, sich mit einem Kanal zufrieden zu geben, der aus Eigenem seine Unkosten voll deckt. Ein solcher Kanal und ebenso ein den Unkosten eines derartigen Kanals angepasster Eisenbahntarif sind nicht geeignet, einen Ausgleich in der bisherigen Wasserstraßenpolitik zu schaffen, geschweige denn einen Ausgleich gegenüber dem Mittellandkanal zu bringen. Viel eher könnte man umgekehrt argumentieren: Wenn auf den durch die Inflation entlasteten Hausbesitz die Hauszinssteuer gelegt worden ist, um Neubauten zu ermöglichen, so sollte man auch entsprechend auf die Kanäle, deren Baukosten durch die Inflation amortisiert worden sind, eine Kanalzinssteuer legen zur Ermöglichung von Neubauten an zurückgestellten oder bisher vernachlässigten Wasserstraßen. Ein solches Vorgehen würde dem allgemeinen Staatsgedanken, Belastung der starken Schultern zu Gunsten der schwächeren, und dem Erfordernis der Staatsgerechtigkeit entsprechen, die verlangt, daß nicht aus allgemeinen Staatsmitteln Anlagen geschaffen werden, die die Wettbewerbsverhältnisse ganzer Bezirke derart verschieben, daß der eine zum Absterben verurteilt ist.

In Verfolg des in der angezogenen Denkschrift veröffentlichten Standpunktes der Reichsbahngesellschaft hat sie bisher alle Anträge abgelehnt, die auf Einführung von Zu- und Ablauftarifen nach und von der Oder zielten, obwohl sie an anderer Stelle, z. B. im Verkehr ab den Rhein- und Mainhäfen, durch Einführung und weitere Ermäßigung des A. T. 6u zu Gunsten des rheinisch-westfälischen Industriebezirks sich einer anderen Tarifpolitik befließigt hat.

In neuerer Zeit hat die Reichsbahngesellschaft diese Erklärung weiter eingeschränkt, indem sie durch ihren Vertreter, Reichsbahndirektor Dr. Katter, gelegentlich der erwähnten 4. Sitzung des Ausschusses zur Prüfung der Fragen des binnenländischen Verkehrs erklären ließ, „daß die Schädigungen, die Oberschlesien durch den Mittellandkanal erleide, auf eisenbahnfrachtlichem Gebiet nicht ausgeglichen werden können und auch die Reichsregierung selbst den Standpunkt verlassen habe, daß diese Wettbewerbsverschiebungen durch das Reich durch Eisenbahntarifmaßnahmen ausgeglichen werden sollen.“

Schließlich hat die Reichsbahndirektion Oppeln anscheinend im Auftrage der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft in

ihrem an den Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Verein in Gleiwitz gerichteten Schreiben vom 15. März 1927 folgende Erklärung abgegeben:

„In letzter Zeit ist wiederholt, u. a. anlässlich des „Schlesischen Abends“ in Berlin die Frage des Ausbaus des Mittellandkanals erörtert worden. Hierbei ist auf die erheblichen grundsätzlichen Absatzverschiebungen, die die Weiterführung des Mittellandkanals zur Folge haben wird, hingewiesen und als geeignete Ausgleichsmaßnahme für die nach Fertigstellung des Kanals besonders für die schlesischen Kohlenreviere eintretende schwere wirtschaftliche Schädigung die Gewährung von Frachtermäßigungen für diese Reviere bezeichnet worden.

Wir weisen schon jetzt darauf hin, daß als Ausgleichsmaßnahmen für die durch den Kanalbau herbeigeführten Schädigungen der deutschen Wirtschaft oder einzelner Wirtschaftsteile Vergünstigungen auf eisenbahnfrachtlichem Gebiet auf Kosten der Deutschen Reichsbahn keinesfalls in Frage kommen. Die in schwieriger finanzieller Lage befindliche Deutsche Reichsbahn zieht selbst aus dem Kanalbau keinerlei Vorteile, hat im Gegenteil eine erhebliche Beeinträchtigung ihrer finanziellen Erträge durch Verminderung ihres Verkehrsbesitzes zu erwarten.

Um später vor Enttäuschungen zu bewahren und die Ergebnislosigkeit etwa in Aussicht genommener Anträge bereits jetzt klar zu erkennen zu geben, möchten wir nicht verfehlen, Ihnen hiervon Kenntnis zu geben.“

Dieser Standpunkt der Reichsbahngesellschaft ist nicht verständlich, da sie sich dadurch der Möglichkeit begibt, sich durch Ausnahmetarife wenigstens einen Teil des Besitzstandes, den sie sonst zweifellos verlieren wird, zu erhalten. Außerdem muß eine derart ablehnende Einstellung der Reichsbahn befremden, weil sie damit Deutsch-Oberschlesien gegenüber grundsätzlich einen anderen Standpunkt einnimmt, als gegenüber dem Westen, den sie durch die Einführung und spätere Verbilligung des A. T. 6u einseitig begünstigt hat. Die Erklärung der Reichsbahn zeigt aber unzweideutig, daß mit Tarifverbilligungen aus Anlaß der Inbetriebnahme des Mittellandkanals nicht zu rechnen ist.

Die Reichsbahn verlangt also, daß der anerkannt notwendige Ausgleich allein durch das Reich zu erfolgen habe. Diesen Standpunkt teilt auch tatsächlich die Reichsregierung, die in der dem Ausschuß zur Prüfung der Fragen des binnenländischen Verkehrs am 2. Februar 1928 überreichten Denkschrift erklärt hat, daß die Absicht, durch Eisenbahntarifmaßnahmen auszugleichen, aufgegeben sei. Damit hat die Reichsregierung die Notwendigkeit des Ausgleichs, wie sie früher von der preußischen Regierung in feierlicher Form zugesichert worden ist, durch das Reich allein ausdrücklich anerkannt. Dementsprechend hat auch der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums in der Sitzung des oben genannten Ausschusses am 2. Februar 1928 darauf verwiesen, daß neben dem Hauptvertrag, der allgemein den Übergang der Länderwasserstraßen auf das Reich regelt, drei Sonderverträge, die den Mittellandkanal, den Rhein-Main-Donau-Kanal und den Neckar-Kanal betreffen, geschlossen worden sind. In diesen Sonderverträgen ist von den beiden Klauseln „Fortbestehen des Bedürfnisses und Gestatten der Finanzlage“ die erste Bedingung fortgelassen worden. Damit hat man damals feststellen wollen, daß das Bedürfnis für die drei Kanalprojekte mit dem Abschluß der Staatsverträge als endgültig anerkannt gelten soll. Wenn nun aber durch diese Sonderverträge der Bau des Mittellandkanals von Regierung und Parlament beschlossen ist, so ist damit selbstverständlich auch ein voller Ausgleich zu Gunsten Schlesiens, wie er s. Zt. von der Staatsregierung vor dem Plenum des Abgeordnetenhauses unter ausdrücklicher Sanktionierung des Königs zugesagt ist, einwandfrei festgelegt. Eine gegenteilige Auslegung des Sondervertrages ist undenkbar, würde in Schlesien und insbesondere in Deutsch-Oberschlesien als eine erneute Zurücksetzung empfunden und als ein weiterer Beweis für die mangelnde Berücksichtigung der wirtschaftspolitischen Lebensinteressen durch die Reichs- und Preußische Regierung angesehen werden. Denn nicht nur die Erhaltung, sondern darüber hinaus auch die stete Kräftigung gerade der ober-schlesischen Wirtschaft muß auch aus nationalen Gründen eine der wichtigsten Aufgaben des Reiches sein.

Erweiterte Studiengesellschaft

für die

Ermittlung der wirtschaftlichsten Verkehrswege des deutsch- oberschlesischen Industriebezirks.

Nur für Behörden!



Anliegend gestatten wir uns, eine Denkschrift über unsere Untersuchungen zur Schaffung wirtschaftlicherer Verkehrswege zwischen dem westoberschlesischen Industriebezirk und Nord- und Mitteldeutschland zu überreichen und bitten Sie ergebenst, uns in unseren Bemühungen um einen beschleunigten Ausbau der Oder als Grossschiffahrtsweg unterstützen zu wollen. Unsere Bestrebungen sind mehr als ein anderes wirtschaftliches Unternehmen geeignet, den Reichs- und vaterländischen Interessen zu dienen, indem nicht nur der Osten und Mitteldeutschland mit billigeren Kohlen versorgt, die industrielle Entwicklung des Ostens gefördert, sondern auch, wie wir in Ziffer V der Denkschrift eingehender ausführen, bei Verwirklichung unserer Vorschläge die gesamte Landeskultur des Oderstromgebiets wesentlich verbessert und gehoben wird.

Die Wettbewerbsfähigkeit der ober Schlesischen Kohlenindustrie wird durch den Ausbau des Mittellandkanals und den bevorstehenden Abschluss eines Handelsvertrages mit Polen ausserordentlich gefährdet.

Durch die Fertigstellung des Mittellandkanals gewinnt die westfälische Kohle in Berlin einen Frachtvorsprung von **5,45 Mk.** je to. Der ober Schlesische Absatz in Berlin ist in den Jahren 1898—1926 aus Gründen, die in der Denkschrift näher dargelegt sind, von 63 % auf 47,8 % des Berliner Steinkohlenverbrauchs zurückgegangen, während der Absatz der westfälischen Kohle in dieser Zeit von 10,8 auf 31 % gestiegen ist. **Nach vollendetem Ausbau des Mittellandkanals wird der Berliner-, nord- und mitteldeutsche Markt für unsere Produkte nicht mehr zu halten sein.**

Durch den nach Abschluss des deutsch-polnischen Handelsvertrages zu erwartenden Wettbewerb der polnischen Kohle werden die Absatzmärkte der deutsch-oberschlesischen Kohlenindustrie noch weiter gefährdet und eingeschränkt, da künftig die infolge billigerer Gesteungskosten wohlfeilere polnische Kohle sich auch in den von der westfälischen Kohle nicht umstrittenen Absatzgebieten breit machen wird.

Weiter ist noch zu beachten, dass die Seeschiffahrtsstrasse Stettin-Swinemünde für eine Fahrtiefe von mindestens 9,0 m unter dem gewöhn-

lichen Wasserstand ausgebaut und für den Verkehr vollbeladener Schiffe von 8000 Brutto-Registertonnen im Jahre 1934 zur Befahrung freigegeben wird.

Diese Verbesserung des Verkehrsweges bis Stettin sowohl als auch die weitgehenden Unterstützungsmassnahmen der englischen Regierung zur Förderung der englischen Kohlenausfuhr und Verringerung der englischen Arbeitslosenzahl bieten dem englischen Kohlenwettbewerb wesentlich günstigere Wettbewerbsbedingungen als bisher, zumal die englische Kohle auf dem Grossschiffahrtsweg Stettin-Berlin eine leistungsfähige Wasseranschlusstrasse besitzt.

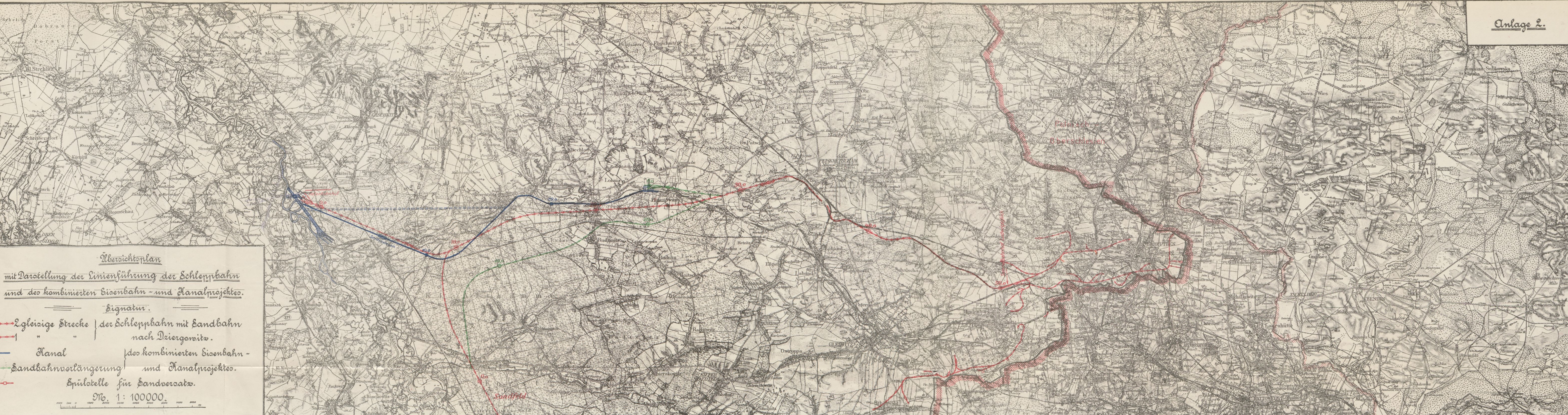
Diese ausserordentliche Lage erfordert ausserordentliche Massnahmen seitens der Oderprovinzen und seitens der oberschlesischen Bergbauindustrie. Die letztere scheut nicht einen gesunden Wettbewerb, sie muss aber bestimmt verlangen, dass dieser auf gleicher Grundlage ausgefochten wird. Wenn diese gleiche Grundlage nicht vorhanden ist, muss sie geschaffen werden. Der Kohlenabsatz ist in erster Linie eine Frachtenfrage, ein Verkehrsproblem. Die Ermässigung der Reichsbahntarife für oberschlesische Kohle in dem Umfange, dass die jetzige Frachtpanne erhalten bleibt, d. h. dass die Kohlenfrachten nach Berlin, Mittel- und Norddeutschland um rund **5,45 Mk.** ermässigt werden, ist nicht zu erwarten. Es bleibt somit nur übrig,

die Oder als Grossschiffahrtsweg auszubauen

und mit Hilfe dieses Verkehrsweges einen leistungsfähigen Wettbewerber für die Reichsbahn zu schaffen. Die Vorfracht vom oberschlesischen Industrievier bis zum nächstgelegenen Oderhafen in Cosel erreicht z. Zt. die wirtschaftlich untragbare Höhe i. M. von **2,70 Mk.** Die oberschlesische Industrie ist bereit, sofern ihr das Aufbringen des erforderlichen Kapitals ermöglicht wird, einen eigenen Verkehrsweg zwischen Industrievier und der Oder herzustellen, um die Vorfrachten zu verbilligen und die Wettbewerbsfähigkeit des Wasserverkehrs mit dem Eisenbahnverkehr zu ermöglichen. Wie in der Denkschrift nachgewiesen wird, lässt sich diese Vorfracht von **2,70 Mk.** auf **0,85 Mk.** herabdrücken.

Um einer wiederholt aufgetauchten Stellungnahme der Reichsbahngesellschaft zum Wettbewerb der Wasserstrassen zu begegnen, sind wir gezwungen, folgende Ausführungen grundsätzlicher Art zu unterbreiten:

Die Reichsbahn vertritt ihre Tarifpolitik hauptsächlich mit dem Argument, dass die jetzigen hohen Tarife wegen der ihr aufgebürdeten **Daweslasten** nötig seien und einzelne Vertreter verlangen sogar, dass die Abgaben auf die übrigen Verkehrswege umgelegt werden müssten. Wir können hier nur sagen, dass eine solche Forderung im schroffen Gegensatz zu den nationalen Interessen des deutschen Reiches steht, wonach nur ein Verkehrsweg des deutschen Reiches der Kontrolle des Auslandes unterstellt werden darf. Diesen Gedankengängen der Reichsbahn muss mit aller Energie entgegengetreten werden. Gesetzt den Fall, dass die Reichsbahngesellschaft unter ausländische Kontrolle käme, so ist es dringend notwendig, speziell für das Massengut Kohle ein zweites, von ausländischer Kontrolle freies Verkehrsmittel an Hand zu haben, damit dem Auslandsdruck Widerstand geleistet werden kann. Die Reichsbahnpolitik, die zweifellos dahin geht, den Wett-



Übersichtsplan
 mit Darstellung der Linienführung der Schleppbahn
 und des kombinierten Eisenbahn- und Kanalprojektes.

====
 Signatur.

—+— 2gleisige Strecke der Schleppbahn mit Sandbahn nach Dziergowitz.
— Kanal des kombinierten Eisenbahn- und Kanalprojektes.
— Sandbahnerweiterung
- - - Spülstelle für Sandersatz.

M. 1: 100000

0 1000 2000 3000 4000 5000 6000 7000 8000 m

bewerb der Wasserstrassen lahmzulegen, ist mit den allgemeinen wirtschaftlichen Interessen des Reiches nicht zu vereinigen. Der Kampf um die Kohlenabsatzgebiete Europas verschärft sich in letzter Zeit mehr und mehr, und es ist Pflicht der Reichs- und Landesregierung, die Monopolbestrebungen der Reichsbahn in jeder Form abzulehnen und zu unterbinden. Wenn auch der Reichsbahngesellschaft formell ein gesetzliches Monopol nicht an Hand gegeben ist, so muss doch die durch die Aufsaugung der früheren Privatbahnen durch die Staatsbahnverwaltung entstandene tatsächliche Monopolstellung eingeschränkt, die Gewerbefreiheit und der Bestand konkurrierender Verkehrsunternehmungen von der Reichs- und Staatsverwaltung geschützt und gesichert werden. Die Kohlenversorgung im eigenen Reichsgebiet muss mit allen Mitteln der deutschen Kohlenindustrie erhalten bleiben, nicht allein um diese vor dem Zusammenbruch zu bewahren, sondern auch, um die deutsche Handelsbilanz aktiv zu gestalten und zu erhalten. Das Reich darf keinesfalls der Reichsbahn die Hand reichen, um die von kümmerlichen Erträgen lebende Binnenschiffahrt auf der Oder eingehen zu lassen. Der gewissenhafte Reichsbahnbeamte darf bei der Wahrung der Interessen seiner Gesellschaft diejenigen des Reiches nicht vergessen. Zweifellos hat er alles zu tun, um die ausländische Bahnkontrolle abzuwenden, um den Sachverständigen jede Veranlassung zu einer berechtigten Kritik zu nehmen und den denkbar wirtschaftlichsten Eisenbahnbetrieb sicherzustellen. Damit aber ist die Grenze seiner Pflichten erreicht. Er hat nicht die Pflicht und als deutscher Staatsbürger nicht das Recht, das Schiffahrtsgewerbe zu bekämpfen. Käme die deutsche Reichsbahn, falls sie von ihrer jetzigen Politik gegenüber dem Wettbewerb der Wasserstrassen absieht, trotzdem unter ausländische Kontrolle, so kann mit Fug und Recht behauptet werden, dass diese Kontrolle nicht lange andauern würde. Keine hochentwickelte Wirtschaft und kein industrielles Unternehmen, das hochqualifizierte Arbeitskräfte erfordert, kann fremden Staaten tributpflichtig gemacht werden (vergl. Ruhreinbruch der Franzosen), insbesondere nicht mit Hilfe einer gegen ausländische Kontrolle feindlich eingestellten Beamtenschaft. Die Besorgnisse der Reichsbahngesellschaft wegen des Aufkommens einer ausländischen Verwaltung der Reichsbahnen sind unseres Erachtens übertrieben. Jedes gehobene industrielle Unternehmen und auch die Reichsbahn ist auf den guten Willen ihrer Arbeitskräfte angewiesen. Der Uebergang der Reichsbahn in eine dauernde ausländische Kontrolle ist, wenn das deutsche Volk nicht will, unmöglich. Die Einkünfte aus den Daweslasten erfordern das Einverständnis des deutschen Volkes mit der Uebernahme dieser Lasten und die Entente wird Verhandlungen über eine Herabsetzung der Daweslasten nicht allzulange mehr ausweichen können.

Ein anderer grundsätzlicher Standpunkt von uns ist der, dass die Reichsbahngesellschaft Wettbewerber zur Förderung der Wirtschaftlichkeit ihres eigenen Betriebes ebenso wie jedes andere gewerbliche Unternehmen nötig hat. Es ist hier nicht unsere Aufgabe, in eine Kritik der Leistungen der Reichsbahn einzutreten. Sie kann auch nicht mit wenigen Worten erledigt werden. Zweifellos ist in den letzten Jahren der Sinn der Reichsbahnverwaltung für wirtschaftliche Betriebsführung, scharfe kalkulatorische Erfassung der Kosten der einzelnen Betriebsvorgänge und das Stu-

dium der Ersparnismöglichkeiten sehr gefördert worden. Aber alles Pflichtgefühl und Wissen bringen nicht dieselben Leistungen hervor wie das unbedingte

„Muss“.

Auch die Reichsbahn muss „wirtschaftlich arbeiten müssen“ und bedarf zur Förderung der Wirtschaftlichkeit ihres eigenen Betriebs ebenso wie jedes andere gewerbliche Unternehmen eines leistungsfähigen Wettbewerbers.

Wir bitten, unseren Bestrebungen um den Ausbau der Oder zum Grossschiffahrtsweg im Interesse des Verkehrs und der Landeskultur der Ostgebiete Ihre weitgehendste Unterstützung zu widmen. Die neuesten Erfahrungen haben gezeigt, dass die Wasserklemmen der Oder in den letzten Jahren zum Teil auf kosmische Aenderungen, vor allem aber auf die Vernachlässigung der Aufspeicherung der Hochfluten für die Zeiten der Dürre zurückzuführen sind. Dieser ausserordentliche Schaden für die Landwirtschaft und Industrie kann behoben werden. Die Mittel und Wege hierfür sind in Ziffer V der anliegenden Denkschrift genannt.

Eine gründliche Bearbeitung der aufgeworfenen Probleme erfordert neben der Tätigkeit der Reichs- und Landesbehörden die Mitwirkung aller Verwaltungskörper des Oderstromgebiets und hervorragender Fachmänner auf wirtschaftlichem, technischem und kulturellem Gebiete, deren Vorschläge beraten, in einem umfassenden Arbeitsplan gesammelt und in den nächsten Jahrzehnten ausgeführt werden sollen.

Der Einsatz der dringlichsten Hilfsmittel für die Aufbesserung der Oderschiffahrtsverhältnisse darf — wenn nicht ein vollständiger Zusammenbruch des Schiffahrtsgewerbes auf der Oder aufkommen soll — nicht hinausgeschoben werden.

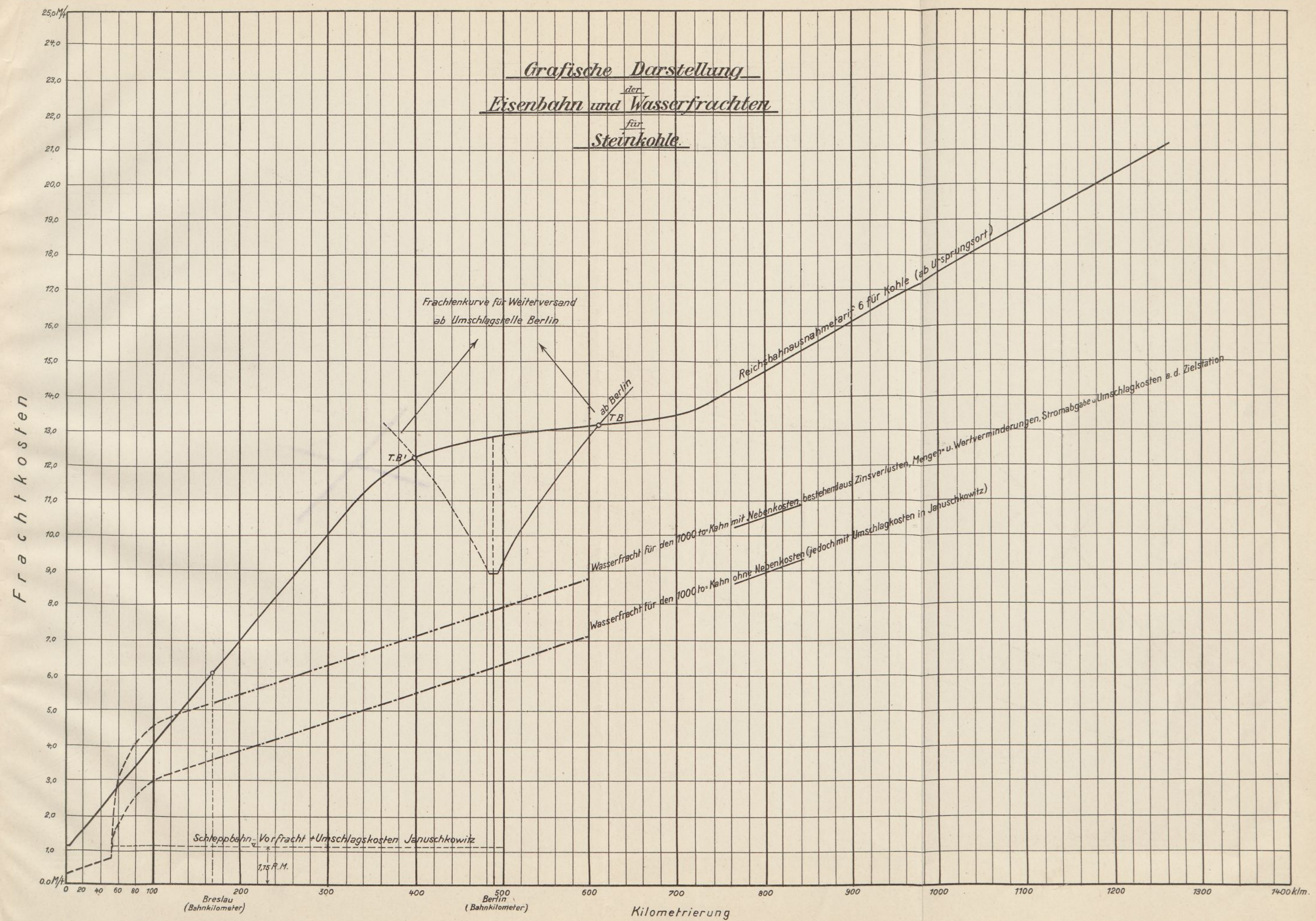
Die Einzelheiten unserer Vorschläge sind in der anliegenden Denkschrift enthalten, und wir bitten Sie ergebenst, diese Denkschrift einem gründlichen Studium unterziehen zu wollen.

Gleiwitz, im September 1928.

Im Auftrage der Studiengesellschaft:

Dr. Ing. e. h. Pieler
Generaldirektor.

Grafische Darstellung
der
Eisenbahn und Wasserfrachten
für
Steinkohle.



Bemerkung: Die ermittelten Wasserfrachten sind für die Eisenbahntarifkilometer der Bahn eingetragen.



BIBLIOTEKA GŁÓWNA

351838L/1