

Zeitschrift

des

Erscheint monatlich.
Zu beziehen durch alle
Postanstalten sowie alle
Buchhandlungen des
In- und Auslandes.
Abonnementspreis 12 M.
jährlich inklusive
Postaufschlag.

Beiträge und
Korrespondenzen sind
an das
Vereins-Sekretariat
in Kattowitz zu richten.
Telephon M 21
(auch mit Breslau
und Berlin).

Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins.

Herausgegeben vom Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Verein, unter Verantwortung seines Geschäftsführers
Dr. Hans Volk.

XXXVIII. Jahrgang.

Kattowitz.

März 1899.

Der Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Bau eines Schiffahrtskanals vom Rhein bis zur Elbe.

Dem Haus der Abgeordneten ist unter'm 14. März d. J. der Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Bau eines Schiffahrtskanals vom Rhein bis zur Elbe, zugegangen. Indem wir umstehend — als März-Heft — die Eingabe veröffentlichen, welche der Vereins-Vorstand in Sachen dieses Gesetzesentwurfs an das Abgeordnetenhaus gerichtet hat, glauben wir den Wünschen zahlreicher Leser zu entsprechen, wenn wir vorher auch den Wortlaut des Gesetzesentwurfs selbst abdrucken. Derselbe lautet, nach der üblichen Einleitungs-Formel, wie folgt:

§ 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Ausführung eines den Rhein, die Weser und die Elbe verbindenden Schiffahrtskanals, bestehend aus

1. einem Schiffahrtskanal vom Rhein in der Gegend von Laar bis zum Dortmund—Ems-Kanal in der Gegend von Herne (Dortmund—Rhein-Kanal),

2. verschiedenen Ergänzungsbauten am Dortmund—Ems-Kanal in der Strecke von Dortmund bis Bevergern,

3. einem Schiffahrtskanal vom Dortmund—Ems-Kanal in der Gegend von Bevergern bis zur Elbe in der Gegend von Heinrichsberg unterhalb Magdeburg (Mittel-land-Kanal) mit Zweigkanälen nach Osnabrück, Minden, Bünden, Wülfel, Hildesheim, Lehrte, Peine und Magdeburg einschließlich der Kanalisierung der Weser von Minden bis Hameln nachstehende Beträge und zwar:

zu 1: fünf und vierzig Millionen zweihundert acht und neunzig Tausend (45 298 000) Mark,

zu 2: vier Millionen sieben und sechs-zig Tausend (4 067 000) Mark,

zu 3: zweihundert und elf Millionen vierhundert neun-zehn Tausend siebenhundert (211 419 700) Mark, zusammen also zweihundert und sechs-zig Millionen sieben-hundert vier und acht-zig Tausend siebenhundert (260 784 700) Mark nach Maßgabe der von dem Ressortminister festzu-stellenden Pläne zu verwenden.

Die bei einer der vorstehenden Bauausführungen ersparten Beträge können für die andere verwendet werden.

§ 2.

Mit der Ausführung der im § 1 bezeichneten Bauten ist nur dann vorzugehen, wenn vor dem 1. Juli 1900 die beteiligten Provinzen oder andere öffentliche Verbände der Staatsregierung gegenüber in rechtsverbindlicher Form nach-stehende Verpflichtungen übernommen haben, und zwar:

1. hinsichtlich des im § 1 unter 1 aufgeführten Dortmund—Rhein-Kanals den durch die Schiffahrts-abgaben und sonstige Einnahmen des Dortmund—Rhein-Kanals etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der von dem Ressort-minister festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten dieses Kanals bis zur Höhe von fünfhundert und neun

Tausend zweihundert (509 200) Mark für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten, ferner

einen Baukostenantheil von fünfzehn Millionen neun und neunzig Tausend dreihundert dreißig (15 099 330) Mark aus eigenen Mitteln in jedem Rechnungsjahre mit drei Prozent zu verzinzen und mit einem halben Prozent sowie den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen, soweit die Einnahmen dieses Kanals nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Abschreibung des für den Dortmund—Rhein-Kanal verausgabten Baukapitals mit zusammen drei und einhalb vom Hundert nicht ausreichen;

2. hinsichtlich des im § 1 unter 3 aufgeführten Mittellandkanals mit den genannten Zweigkanälen und der Weserkanalisierung von Minden bis Hameln den durch die Schifffahrtsabgaben und sonstige Einnahmen dieser Wasserstraßen etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der durch den Ressortminister festgestellten Betriebs- und Unterhaltungskosten derselben bis zur Höhe von einer Million sechshundert drei und zwanzig Tausend dreihundert (1 623 300) Mark für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten, ferner

einen Baukostenantheil von acht und siebenzig Millionen neun und vierzig Tausend neunhundert und achtzig (78 049 980) Mark aus eigenen Mitteln in jedem Rechnungsjahre mit drei Prozent zu verzinzen und mit einem halben Prozent sowie den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen, soweit die Einnahmen aus diesen Wasserstraßen nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Abschreibung des gesammten, für den Mittellandkanal mit Zweigkanälen und der Weserkanalisierung von Minden bis Hameln verausgabten Baukapitals mit zusammen drei und einhalb vom Hundert nicht ausreichen.

§ 3.

Der Ressortminister kann im Einverständnis mit dem Finanzminister den Beginn der Verpflichtung der beteiligten Verbände, ihren Baukostenantheil mit $\frac{1}{2}$ % zu tilgen, bis zum Beginn des sechszehnten Jahres nach dem vom Ressortminister festgestellten Zeitpunkt der Betriebseröffnung des Dortmund—Rhein-Kanals sowie des Mittellandkanals hinauschieben.

§ 4.

Uebersteigen die Einnahmen einer der im § 1 unter 1 und 3 bezeichneten Unternehmungen in einem Rechnungs-

jahre die aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten und die zur Verzinsung und Abschreibung des verausgabten Baukapitals zu $3\frac{1}{2}$ % erforderlichen Beträge, so ist der Ueberschuß zunächst zur weiteren Abschreibung des Baukapitals und nach vollendeter Abschreibung zur Zurückzahlung der vom Staate und den beteiligten Verbänden in früheren Jahren geleisteten Zinsen nach dem Verhältniß dieser, darnach zur Erstattung der vom Staate verausgabten Bauzinsen und schließlich zur Erstattung der von den letzteren sowie von den Zinsen des Staates und der Verbände mit 3 % zu berechnenden Zinsen nach dem Verhältniß der beiderseitigen Zinsbeträge zu verwenden.

§ 5.

Die Beträge, welche von den beteiligten Verbänden auf Grund der vorbezeichneten Verpflichtungen der Staatskasse oder jenen von dieser zu erstatten sind, werden für jedes Rechnungsjahr nach Anhörung von Vertretern der Verbände von dem Ressortminister und dem Finanzminister endgültig festgestellt.

§ 6.

Bei der Aufbringung und Untervertheilung der aus diesen Verpflichtungen den Provinzen, Kreisen und Gemeinden erwachsenden Lasten finden die gesetzlichen Vorschriften über die Mehr- und Minderbelastung einzelner Kreise und Kreistheile sowie der §§ 9 und 20 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (Gesetzsamml. S. 152) Anwendung.

§ 7.

Der Finanzminister wird ermächtigt, zur Deckung der im § 1 erwähnten Kosten im Wege der Anleihe eine entsprechende Anzahl von Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

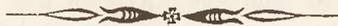
Wann, durch welche Stelle, und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuße, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchem Kurse die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen, bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe sowie wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetzsamml. S. 1197) und des Gesetzes vom 8. März 1897 (Gesetzsamml. S. 43) zur Anwendung.

§ 8.

Die Ausführung dieses Gesetzes wird, soweit sie nach den Bestimmungen der §§ 3, 5 und 7 nicht durch den Finanzminister oder unter seiner Mitwirkung erfolgt, dem Ressortminister übertragen.

Urkundlich zc.



Bezieht sich auf den Entwurf eines
Gesetzes betreffend den Bau eines
Schiffahrts-Kanals vom Rhein
bis zur Elbe.

Hohes Haus!

Wenn der Rhein-Elbe-Kanal wirklich, wie geplant, ohne ausreichende Kompensationen für die durch ihn wirtschaftlich geschädigten Landestheile Preußens zur Ausführung gelangen sollte, würde zweifellos der ober-schlesische Berg- und Hüttenbezirk der am meisten geschädigte sein. Der ehrerbietigt unterzeichnete Vorstand, als die zuständige Vertretung der ober-schlesischen Montan-Industrie, erlaubt sich demgemäß wie folgt zu dem Geszentwurf Stellung zu nehmen.

Überlastung der
Bahn im Ruhrrevier.

Als wichtigster Grund für den Bau des Kanals wird die Nothwendigkeit angeführt, die überlasteten Eisenbahnen des Ruhrreviers durch den Kanalbau zu entlasten, da die Bahn allein zur Bewältigung der weiter zu erwartenden Verkehrszunahme nicht im Stande sei. Diese Begründung birgt einen zweifachen principiellen Widerspruch in sich. Zunächst ist die Schwierigkeit des weiteren ausreichenden Ausbaues der Gleis- und Bahnhof-Anlagen lediglich für den Industriebezirk selbst vorhanden, und es liegt auf der Hand, daß zur Behebung der hier vorhandenen Kalamitäten der Bau eines über 400 km langen Kanals vom Rhein bis zur Elbe nicht erforderlich ist. Bei dieser Folgerung wird der Verkehr innerhalb des Bezirks selbst — der immer bleibt, ob man die Güter nach außerhalb des Bezirks per Wasser oder per Bahn abfährt — mit dem Verkehr auf diesen Haupt-Ab- und Zufuhr-Linien nach außerhalb verwechselt. Überlastet sind nach der Behauptung der Bahn die Verkehrsanlagen innerhalb des Bezirks, verlangt wird zur Abhilfe eine mehrere Hundert Kilometer lange Abfuhrlinie nach außerhalb desselben.

Entlastung für die
Abfuhr nach Osten.

Daß diese Abfuhrlinie nach Osten führt, d. i. in die-jenigen Gegenden, welche zur Zeit nach der eigenen Aussage der Gesetzesbegründung einen relativ (für das Ruhrrevier) geringen Verkehr aufweisen, ist der zweite principielle Widerspruch. Denn was würde die Folge dieser neuen Wasserstraße sein? Entlastet würden die Bahnen nur für die 3—4 Millionen Tonnen, welche schon jetzt in die vom Kanal

abhängigen Gegenden gehen, neu belastet dagegen würden die Verkehrsanlagen innerhalb des Bezirks durch denjenigen großen neuen Verkehr, welcher für das Ruhrrevier dadurch erworben würde, daß seine Kohlen die schlesischen und sächsischen Kohlen aus weiten Theilen Ostdeutschlands verdrängen. Zudem der Kanal die Verkehrswege des Ruhrreviers weit mehr be- als entlasten würde, würde er geradezu das Gegentheil von dem [2] †) erreichen, was er erreichen soll. Auf jeden Fall würde es viel näher liegen, das Ruhrrevier von dem nach Osten gehenden Verkehr zu Gunsten der östlichen Reviere, denen es vordem an einer ausreichenden Entwicklung des inländischen Absatzes fehlt, zu entlasten, als diesen Revieren wichtige und große Theile ihres jetzigen Absatzes zu Gunsten des Ruhrreviers wegzunehmen.

Entlastung gar nicht erforderlich.

Aber die behauptete Entlastung der Eisenbahnen und namentlich der Abfuhrlinien nach außerhalb des Bezirks ist gar nicht erforderlich. Der Präsident der Eisenbahn-Direktion Cassel Franz Ulrich — eine zweifellos hervorragende Eisenbahn-Autorität — hat gegenüber derartigen Behauptungen in einem im vorigen Jahre in Breslau gehaltenen Vortrage*) Folgendes ausgeführt:

„Ich kann in dieser Beziehung nur wiederholen, was ich bereits früher einmal ausgeführt habe, daß die Behauptung, die Eisenbahnen seien nicht im Stande, den Verkehr der Massengüter zu bewältigen, nicht erwiesen ist. Bei Sperrung der Wasserwege müssen sie ja deren Verkehr schon jetzt übernehmen. Daß Verkehrsstockungen nicht vermieden werden, liegt aber nicht an der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen an sich, sondern lediglich daran, daß aus wirtschaftlichen Gründen die Kosten für eine weitere Ausdehnung ihrer Leistungsfähigkeit nicht aufgewendet werden. Es ist lediglich eine Geldfrage, noch eine entsprechende Anzahl Wagen und Maschinen zu beschaffen, die Bahnhofsgleise zu vergrößern, auf der Strecke, da wo ein Gleis nicht ausreicht, zwei und, wo zwei Gleise nicht ausreichen, vier Gleise zu legen. Und alle diese Aufwendungen werden nicht entfernt solche Kosten verursachen, wie der Bau eines neuen Kanals und ein weit vollkommeneres Verkehrsmittel schaffen, dem Verkehr weit bessere Dienste leisten, als ein Kanal. Daß auf diese Weise noch ein weit stärkerer Verkehr auf den Eisenbahnen bewältigt werden kann, als wir jetzt auf den deutschen Eisenbahnen haben und in absehbarer Zeit zu erwarten haben, das zeigt das Beispiel der englischen Bahnen. Der Verkehr derselben ist durchschnittlich auf das Kilometer doppelt so stark als der

*) Franz Ulrich, Staatseisenbahnen, Staatswasserstraßen und die deutsche Wirtschaftspolitik. Leipzig, Verlag von Duncker & Humblot, 1898, S. 19 f

†) Die eingeklammerten Zahlen geben die Seiten der Eingabe an.
D. Red.

der deutschen Bahnen, und trotzdem denken die englischen Bahnen so wenig daran, den Wasserweg zu Hilfe zu nehmen, daß sie im Gegentheil den dortigen Kanälen den Verkehr nach Möglichkeit und mit großem Erfolge zu Gunsten des Eisenbahnwegs entzogen haben, obgleich ein Theil der Kanäle in ihrem Besitze ist, sie also gar keinen Grund hätten, nicht diese zu benutzen, wenn es wirthschaftlicher wäre.“

Diese Ausführungen sind so klar, daß sie keiner weiteren Erläuterung bedürfen; sie werden auch praktisch dadurch bestätigt, daß für die die Hauptmenge der oberschlesischen Kohlen aus dem Industriebezirk heranschaffende Linie Gleiwitz—Kosel, welche zweifellos sehr viel stärker belastet ist als die aus dem Ruhrrevier nach Osten führenden Hauptbahnlinien, innerhalb der Eisenbahn-Verwaltung noch Niemand daran gedacht hat, die Nothwendigkeit einer Entlastung durch den so nahe liegenden Kanalbau Kosel—Gleiwitz zu behaupten.

[3] Kanäle versagen im Winter.

Den schlagenden Einwand, daß der Kanal die Eisenbahn schon deswegen nicht entlasten könne, weil er im Winter versage und die Bahn alsdann allein den gesammten Verkehr bewältigen müsse, sucht die Begründung durch den Hinweis darauf zu widerlegen, daß man für gewöhnlich nur auf etwa zwei Monate geschlossener Wasserstraße rechnen könne, und daß diese zwei Monate in den weitaus meisten Fällen in das erste Quartal fielen, welches ohnedies mit wenig über 20 % den geringsten Antheil am Jahres-Verband habe. Die Haltlosigkeit dieses Einwandes liegt auf der Hand. Jedes industrielle oder Verkehrs-Unternehmen, welches seine Einrichtungen lediglich nach den gewöhnlichen, Durchschnitts- und für den Betrieb günstigen Zeiten zu treffen versuchte und nicht nach den Zeiten der stärksten Nachfrage und der stärksten Inanspruchnahme, müßte in diesen wichtigsten Epochen versagen und würde — als Privatunternehmen — verunglücken. Das Gleiche würde bei den in Rede stehenden Eisenbahn-Einrichtungen der Fall sein, wenn sie nicht darauf eingerichtet wären, auch in kalten Wintern, in welchen man mit drei und viermonatlicher Unterbrechung der Kanal-Schiffahrt rechnen kann, und in welchen die Nachfrage nach Hausbrandkohlen besonders stark wäre, den gesammten Verkehr der Wasserstraßen mit zu übernehmen. Die Eisenbahn-Einrichtungen derart zu vernachlässigen, ist aber unmöglich, und so würde schließlich trotz Kanalbau die Staatsbahnverwaltung auch alle Eisenbahn-Einrichtungen so treffen müssen, als ob der Kanal nicht da wäre, d. h. der Staatsbürger würde nicht nur die theuren Kanalbauten, sondern außerdem noch die Kosten für die Eisenbahnbauten zu bezahlen haben.

Neue Lasten für die Eisenbahn durch den Kanalbau.

Als sehr charakteristisch sei hier die Bemerkung auf Seite 37 der Begründung angeführt, in welcher gesagt ist, daß nach dem Bau der geplanten großen leistungsfähigen Wasserstraße die Staatsbahnverwaltung

um so eher in der Lage sein werde, „sich den Aufgaben auf bessere Ausgestaltung der Bahnanlagen im Industriegebiet selbst zuzuwenden, wobei in den unmittelbaren Vordergrund auch die Nothwendigkeit tritt, den Eisenbahnbetrieb dem geänderten Verkehr anzupassen, welcher sich nach dem Kanal in süd-nördlicher Richtung an Stelle der bisherigen ost-westlichen zum Theil entwickeln wird, und welcher eine theilweise Umgestaltung von Bahnhöfen bedingen wird, die auf die bisherige Verkehrsrichtung hin angelegt sind.“

Hier ist mit dürren Worten gesagt, daß durch den Bau des Kanals für die Bahnbauten in dem vor allem überlasteten inneren Bezirk nicht nur keine Ruhe eintritt, sondern daß im Gegentheil neue Eisenbahn-Aufgaben durch den Kanalbau geschaffen werden. Zu der bisherigen Haupt-Verkehrsrichtung, der ost-westlichen, welche allein schon zu der beklagten Eisenbahn-Ueberlastung führte, wird nach dem Bau des Kanals noch eine zweite Hauptverkehrs-Richtung, die süd-nördliche, hinzutreten, für welche große und wichtige Um- und Neubauten innerhalb des Bezirks erforderlich sind. Auch hier also eine direkt zugegebene neue Belastung durch den zur Entlastung vorgeschlagenen Mittelland-Kanal, so daß es wirklich schwer ist, *satiram non scribere*.

Der wirtschaftliche Nutzen des Kanals für die Producenten und Konsumenten von Kohle und Eisen.

Ebenso wenig stichhaltig wie der erste Grund für den Bau des Kanals, die Entlastung der Hauptbahnen, ist es auch der zweite: der wirtschaftliche Nutzen, welcher für die Producenten und Konsumenten von Kohlen und Eisen erwachsen soll. D. h. der große Nutzen, welchen das Ruhrrevier als Producent davon haben würde, kann [4] nicht bestritten werden; es würde diesen Nutzen sowohl in Form höherer Preise für seinen bisherigen Absatz nach den vom Kanal beherrschten Gebieten haben, als auch in der Form neuen Absatzes durch die Wegnahme desselben gegen Schlesien und Sachsen in weiten Gebieten östlich der Elbe. Irrig dagegen ist die Annahme eines — allseitig als besonders wichtig geltenden — Nutzens der Konsumenten westlich der Elbe und längs des Kanals. Für diese Gebiete würde sich zweifellos der Grundsatz bewähren, daß Frachtermäßigungen für bestimmte Artikel voll zum Nutzen der Verbraucher als Preisermäßigung loco Verbrauchsstelle nur dort ausschlagen, wo eine lebhafte Konkurrenz die Producenten zwingt, sich mit den alten Grundpreisen loco Produktionsort zu begnügen. Wo eine solche Konkurrenz nicht vorhanden ist, und das ist in dem ganzen inneren Absatzgebiet des durch das Syndikat geeinigten Ruhrkohlengebietes der Fall, da fällt alsbald der Nutzen einer solchen Frachtermäßigung den geeinigten Producenten zu. Dieselben werden die Preise loco Konsumstätte vor und nach der Inbetriebsetzung des Mittellandkanals lediglich so stellen, wie es die Bekämpfung der auswärtigen Konkurrenz erfordert, und sie werden darum keinerlei Veranlassung zu einer Preisermäßigung in einem Gebiete haben,

in welchem eine auswärtige Konkurrenz so gut wie nicht vorhanden ist.

Für Eisen liegen die Verhältnisse principiell nicht viel anders, und so sei, um Längen zu vermeiden, von weiteren, hierauf bezüglichen Ausführungen Abstand genommen.

Die Kohlen- und Eisen-Konsumenten östlich der Elbe.

Für die Gebiete westlich der Elbe würden also in der großen Hauptsache nicht die Konsumenten den wirtschaftlichen Vortheil der Frachtermäßigung von dem neuen Kanal haben, sondern allein die Producenten, d. i. das Ruhrrevier; für die Gebiete östlich der Elbe, d. i. vor allem Berlin, Brandenburg und das Königreich Sachsen, würden allerdings die Konsumenten insoweit einen Vortheil von der Frachtermäßigung haben, als es das Ruhrrevier für gut finden würde, den bisherigen Absatz Schlesiens und Sachsens durch Ueberlassung des Frachtvortheils an die Konsumenten zu erwerben. Da sich indessen der Staat schon im Interesse seiner östlichen Eisenbahn-Einnahmen gezwungen sehen dürfte, durch Frachtermäßigungen für die östlichen Montanreviere diesen letzteren das Absatzgebiet wenigstens zum Theil zu erhalten, so würde der Vortheil der dortigen Konsumenten zwar mittelbar, aber nicht unmittelbar dem Kanal zuzuschreiben sein. Unmittelbar wäre die preußische Staatsbahnverwaltung die Ursache, und da die Verbilligung von Eisen und Kohlen auf dem Wege der Eisenbahn-Frachtermäßigung auch ohne den Bau des schwerköstigen Mittelland-Kanals möglich ist und ohne Kanal sogar zu großen Mehr-Einnahmen und Ueberschüssen der Bahn führen würde, statt zu großen Ausfällen, so ist auch für die Gebiete östlich der Elbe der Grund des wirtschaftlichen Vortheils der Konsumenten für den Bau des Mittelland-Kanals hinfällig.

Nutzen des Kanals für die östliche Landwirtschaft.

An den dritten wirtschaftlichen Vortheil des Mittelland-Kanals, d. i. den Nutzen für die östliche Landwirtschaft, glaubt mit vollem Recht diese selbst nicht. Ost- und Westpreußen sowie Pommern müssen hierbei außer Betracht bleiben, da sie nach wie vor für den Verkehr nach dem Westen nach der Ostsee gravitiren und eine billigere Verbindung auf dem Seewege — sehr bald auch über den Dortmund—Ems-Kanal — nach dem Ruhrrevier haben. — Schlesiens Landwirtschaft hat bei den Verhandlungen ihrer kom-
[5] petenten Vertretung, der Landwirtschaftskammer, keinen Zweifel darüber gelassen, daß die ihr aus dem Kanal erwachsenden Nachtheile, worunter die verringerte Kaufkraft der heimischen Industrie nicht der geringste ist, die eventuellen wenigen Vortheile weit überwiegen und daß sie demgemäß entschieden gegen den Bau des Kanals ist. — Bleibt vielleicht noch etwas Vortheil für die posenische Landwirtschaft übrig, denn die brandenburgische hat einen ausreichenden Absatz in nächster Nähe. Aber auch dieser geringe Nutzen ist wegen der hohen Eisenbahn-Vorfrachten bis zum Kanal für die weitaus

große Mehrheit der Landwirthe nicht vorhanden und würde unter allen Umständen ganz außer Verhältniß stehen zu den gewaltigen einmaligen und dauernden Opfern, welche der Bau des Mittelland-Kanals für die Staatskasse erfordern würde.

Das Wasserstraßen-
netz des Ostens.

Sehr bestechend wirkt leicht die Argumentation, der Osten habe bereits ein entwickeltes Wasserstraßennetz, und der Mittelland-Kanal sei erforderlich, um dieses östliche Netz mit dem Westen bezw. mit den süd-nördlich laufenden Strömen der norddeutschen Tiefebene in Verbindung zu bringen. Eine hübsch gezeichnete Uebersichtskarte der deutschen Wasserstraßen, welche der Vorlage beigegeben ist, sucht diese Argumentation besonders klar zu machen. Der Werth und die Tendenz dieser Karte wird wohl am besten durch die Thatsache charakterisirt, daß die so schlechte und für nur 400—450 T_o. Schiffe fahrbare Schiffahrtsstraße der Oder ebenso dick — also anscheinend als gleichwerthig — gezeichnet ist, wie die ausgezeichnete Rheinstraße mit ihrer Schiffbarkeit für 1800—2000 T_o. Rähne, und daß die noch recht primitiven Wasserstraßen der Warthe, Nege sowie des Bromberger Kanals nur wenig dünner gehalten sind. Das hierdurch geschaffene schöne Bild eines an guten Wasserstraßen reichen Ostens und eines an solchen Wasserstraßen armen Westens wird indessen ohne weiteres zerstört, wenn man sich in die Erinnerung zurückruft, daß nach den eigenen Angaben der Begründung von dem gesammten tonnenkilometrischen Wasserverkehr Deutschlands in 1895 im Betrage von 7500 Millionen allein 3030 Millionen oder über 40 % auf den Rhein, 1952 Millionen oder weitere rund 25 % auf die Elbe, nur 634 Millionen oder noch nicht 9 % auf die Oder, und der Rest von nur 25 % auf alle übrigen Binnen-Wasserstraßen zusammen entfielen. Ebenso kennzeichnend für die Güte der so schön gezeichneten östlichen Wasserstraßen ist die Thatsache, daß nach der Wasser-Verkehrsstatistik des Deutschen Reiches im ganzen Jahre 1897 der Bromberger Kanal nur 515 950*) T_o. Güter passirten, oder etwa so viel, als allein in den drei Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Hochfeld**) in einem halben Durchschnitts-Monat umgeschlagen wurde, und daß an der Haupt-Nachweisstelle der Warthe bei Rißtrin im ganzen Jahre nur 758 919***) T_o. diese Straße benutzten, oder so viel wie ein rund dreiwöchentlicher Umschlag dieser selben drei Rheinhäfen. Selbstverständlich ist die relative Geringsfügigkeit dieses Verkehrs nicht auf den Mangel an Frachten, von welchen die oberschlesische Montanindustrie die reichlichsten Mengen liefern könnte, sondern ausschließlich auf die höchst unzulängliche Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen selbst zurückzuführen.

*) darunter über 370 000 T_o. weiche Stämme (Floßholz).

**) mit einem Jahres-Umschlag von 10 092 625 T_o. !!

***) darunter über 170 000 T_o. weiche Stämme (Floßholz).

[6] Auf jeden Fall ergiebt jedes derartige Eingehen auf die wirkliche Lage der Verkehrsverhältnisse und die thatsächliche Beschaffenheit der einzelnen Wasserstraßen, daß nicht, wie die Karte zu zeigen scheint, der Osten die guten und leistungsfähigen Wasserstraßen besitzt, sondern der Westen, und daß demgemäß, wenn der Staat für Wasserbauten Geld übrig hat, nicht die westlichen Wasserstraßen des Ausbaues und der Ergänzung bedürfen, sondern die östlichen.

Der Dortmund-Ems-Kanal kein Torso.

In der Begründung des Gesetzes ist darauf hingewiesen, daß durch Gesetz vom 9. Juli 1886 der Dortmund—Ems-Kanal ausdrücklich als Theil einer Schifffahrtsverbindung mit Weser und Elbe bewilligt worden sei. Da indessen die Motive weiterhin selbst zugeben, daß hierin für den Landtag keinerlei Zwang liege, nunmehr auch den Mittelland-Kanal zu bewilligen, so sei hier lediglich daran erinnert, daß der wahre Grund der Bewilligung des Dortmund—Ems-Kanals im Jahre 1886 der Wunsch war, dem Ruhrrevier eine gute Wasser-Verbindung mit der See zu schaffen, unabhängig von den ausländischen Seehäfen. Dies war der vollkommen selbständige und zureichende Grund für den Bau des Dortmund—Ems-Kanal, und die so oft gehörte Theorie von dem Torso, welchen wir an ihm hätten, wenn der Mittelland-Kanal nicht gebaut wird, ist damit hinfällig.

Wettbewerb gegen das Ausland.

Daß der Bau des Rhein—Elbe-Kanals im Wettbewerb gegen das Ausland nöthig sei, ist gleichfalls nicht richtig. In diesem Wettbewerb werden billige Eisenbahn-Ausnahme-Tarife viel nützlicher wirken und dabei für den Staatsfiskus direkt vortheilhaft sein.

Verbindung des industriellen Westens mit dem landwirthschaftlichen Osten.

Endlich ist auch das Schlagwort der nothwendigen Verbindung des industriellen Westens mit dem landwirthschaftlichen Osten auf das Entschiedenste zurückzuweisen. Der Osten ist durchaus nicht rein landwirthschaftlich, sondern besitzt in der schlesischen Montan-Industrie, über deren Bedeutung an späterer Stelle gehandelt werden wird, eine Industrie von sehr erheblicher Bedeutung und Leistungsfähigkeit. Sowohl dieser östlichen Industrie als auch der östlichen Landwirthschaft würde man staatsseitig durch den Ausbau der so wenig leistungsfähigen östlichen Wasserstraßen und namentlich der Oder, sowie durch die Erstellung zweckmäßiger Eisenbahntarif-Ermäßigungen weit mehr nutzen als durch die geplante Kanal-Verbindung mit dem „industriellen Westen“. Soweit eine derartige Verbindung nothwendig ist, ist sie durch eine große Zahl von west-östlich laufenden Hauptbahnlinien in reichlichem Maße bereits vorhanden.

Die wirtschaftlichen Schäden und Nachteile des Kanals.

Unter den wirtschaftlichen Schäden und Nachtheilen, welche der Bau des Mittelland-Kanals zur Folge hätte, stehen in erster Linie die Einnahme-Ausfälle der Staatseisenbahnen.

**Die Einnahme-
Ausfälle der Staats-
bahnen.**

Dieselben werden in der Begründung für den voraussichtlichen Anfangs-Verkehr auf rund 67 Millionen an Einnahmen und rund 53 Millionen an Ueberschüssen beziffert. Diese Zahlen bedürfen nach einer zweifachen Richtung hin der Ergänzung. Erstens insofern sie nur die Verluste in den ersten Jahren nach der Kanal-Eröffnung berücksichtigen und nicht auch die Verluste aus dem Fortfall desjenigen Verkehrs, welcher dem Kanal bis zur Erreichung der normalen Verkehrshöhe zufällt. Zweitens und hauptsächlich fehlen aber in jener Rechnung die Ausfälle aus demjenigen Absatz, welchen das Ruhrrevier zur Zeit noch nicht inne hat, sondern welchen es mit Hilfe des Kanals in Mittel- und Ost-Deutschland den Berg- und [7] Hüttenrevieren Schlesiens und Sachsens erst fortnehmen wird. Bei diesen letzteren Ausfällen sind die zwei Fälle zu unterscheiden, ob Kompensationen in Form von Frachtverbilligungen nach den bedrohten Gebieten an Schlesien und Sachsen gewährt werden oder nicht.

**Die Ausfälle ohne
Gewährung von
Kompensationen.**

Angenommen, derartige Kompensationen würden nicht gewährt, so würde voraussichtlich allein Oberschlesien an Kohlen-Absatz nach den Verkehrsbezirken Berlin, Brandenburg und Sachsen, nach dem Stand des Jahres 1897, rund 1 800 000 Tn. und zur Zeit der Inbetriebsetzung des Kanals etwa 2 400 000 Tn. einbüßen. Hiervon, sei angenommen, entfallen 700 000—800 000 Tn. auf den kombinierten Bahn- und Wasserverkehr und 1 600 000—1 700 000 Tn. auf den direkten Bahnverkehr. Dann beträgt der Ausfall der Staatsbahn an diesen Frachten rund 1½ Million Mark Vorfracht bis Kofel für jenen Wasser-Verkehr und rund 15—17 Millionen Mark für den bezüglichen Eisenbahn-Verkehr. Nahezu 20 Millionen jährlich würde hiernach allein der Ausfall im obereschlesischen Kohlenverkehr ausmachen. Rechnet man hierzu nur je 2 Millionen Mark für die Ausfälle im niederschlesischen und sächsischen Kohlen-Verkehr, sowie etwa 1½ Millionen im obereschlesischen Eisen-Verkehr, so kommt man im Handumdrehen zu weiteren rund 25 Millionen Mark Fracht-Einnahme-Ausfällen im Osten. (Alles ganz rund und lediglich als ungefähren Anhalt geschätzt.) Nach dem Verhältnis 67 : 53 auf den Ausfall an Ueberschüssen umgerechnet, ergibt dies einen weiteren Ueberschuß-Ausfall von rund 20 Millionen Mark.

**Die Ausfälle bei
Gewährung von
Kompensationen.**

Aber auch wenn an Schlesien und Sachsen die erforderlichen Kompensationen gewährt werden, ist der Einnahme-Ausfall für die Eisenbahnen im Osten zwar erheblich geringer, aber doch noch bedeutend. Der Ausfall von 1½ Million Mark Vorfracht bis Kofel würde sich in Folge des Kanalbaues Kofel—Gleiwitz voraussichtlich verdoppeln, und für die auf dem Bahnwege beförderten Mengen würde sich der

*) für 1898/99 284, für 1897/98 234, für 1896/97 255, aber noch für 1891/92 nur 51 Millionen.

Einnahme = Ausfall von 15—17 Millionen auf einen solchen von vielleicht 8—10 Millionen reduciren, — je nach der Höhe der Herabsetzung der direkten Bahnfrachten und damit des Ueberganges zum Wasserbezug.

Die Ausfälle bei voller Höhe des Kanalverkehrs.

Alle bisher ermittelten Beträge sind Ausfälle in den ersten Jahren des Kanalverkehrs. Auf die Zeit umgerechnet, in welcher der Kanal die von der Gesetzesbegründung erwartete endgiltige Höhe erreicht haben wird, muß man diese Ausfälle um rund 50 % erhöhen, und so rechnet man sicher nicht zu hoch, wenn man selbst im Kompensationsfalle einen Ausfall an Eisenbahn = Ueberschüssen von rund 100 Millionen und im Falle der Nichtgewährung von Kompensationen einen solchen von weit über 100 Millionen annimmt.

Da gegenwärtig, in einer Zeit bester Konjunktur und blühendsten Geschäftsganges, die reinen Eisenbahn = Ueberschüsse sich in Höhen von etwa 200—300 Millionen*) bewegen, wird man ohne weiteres einsehen, daß in Zeiten schlechter Konjunktur jener Ausfall gleichbedeutend sein kann mit dem Fortfall jedweden Ueberschusses beim Eisenbahn = Etat und eventuell sogar mit einem Deficit desselben.

[8] Die Schädigungen der schlesischen und sächsischen Montanreviere.

Die zweite Klasse bedeutender wirthschaftlicher Schädigungen, welche durch den Bau des Mittellandkanals eintreten würden, sind die Abfahreinbußen sowie die daraus resultirenden weiteren Schädigungen der Berg- und Hüttenreviere Schlesiens und Sachsens, insbesondere Oberschlesiens. Hierzu nun ist der schwere Vorwurf gegen die königliche Staatsregierung zu erheben, daß sie bei der Vorbereitung des vorliegenden Gesetzentwurfs den bedeutenden wirthschaftlichen Interessen unseres Bezirks nicht diejenige Würdigung hat zu Theil werden lassen, welche ihr bei gleichmäßiger Beachtung der Interessen aller Staatsbürger obgelegen hätte. Sie hat zwar schon vor Jahren den königlichen Regierungs- und Baurath Sympher mit der Anstellung genauer Erhebungen über die wirthschaftlichen Verhältnisse aller in Betracht kommenden Landestheile betraut; sie hat es aber nicht für erforderlich gehalten, die Ergebnisse dieser Arbeiten des Herrn Sympher einer abschließenden Prüfung und Beurtheilung unter Hinzuziehung der in Betracht kommenden Interessenten zu unterziehen. Die Folge hiervon ist, daß wir — von einigen ganz allgemeinen Bemerkungen abgesehen — in der Gesetzesvorlage keinerlei eigene Aeußerung der Regierung über den Umfang und die Höhe der in Rede stehenden wirthschaftlichen Schädigungen besitzen, sondern lediglich eine Privatarbeit des Herrn Sympher. Nach unserem Dafürhalten kann man gegen eine derart nebenfällige und

geringschätzbare Art der Behandlung so wichtiger Interessen nicht scharf genug Einspruch erheben.

Die Bedeutung der
oberschlesischen
Montanindustrie.

Der innere Grund für diese Hintanzetzung der östlichen Interessen ist die übertriebene Ansicht, welche die Staatsregierung von der Bedeutung des Ruhrreviers besitzt. Geradezu als exceptionell und einzigartig wird diese Bedeutung in der Begründung geschildert. Demgegenüber muß doch darauf aufmerksam gemacht werden, daß die oberschlesische Montanindustrie, und namentlich der für den Verkehr wichtigste Zweig derselben, der oberschlesische Kohlenbergbau, schon heute eine Bedeutung besitzt, wie sie das Ruhrrevier etwa im Jahre 1880 hatte. In 1898 betrug in Oberschlesien, wie in 1880 im Ruhrrevier, die Kohlenförderung rund 22 Millionen To. Was nun sind in der gegenwärtigen Phase der industriellen Entwicklung 18 Jahre? Bis zur Inbetriebsetzung des Mittel-landkanals würden 10 Jahre und bis zur Erreichung des normalen Verkehrs desselben mindestens 20 Jahre vergehen, d. i. ein Zeitraum, innerhalb dessen Oberschlesien, wenn seine Entwicklung nicht durch einseitige Maßnahmen zu Gunsten des Ruhrreviers künstlich zurückgebremsst wird, einen Status erreicht haben wird, welcher von dem heutigen des Ruhrreviers nur wenig verschieden sein dürfte. Die natürlichen Kohlen-Schätze hierfür sind in Oberschlesien reichlich und in noch höherem Grade vorhanden als im Ruhrrevier. Aber auch heute schon ist die oberschlesische Montanindustrie eine höchst bedeutende. Sie beschäftigt insgesamt rund 115—120 000 Arbeiter und ernährt demgemäß direkt eine Arbeiterbevölkerung von rund 500—600 000 und indirekt eine Bevölkerung von weit über einer Million Seelen. An Kohlen wurden in 1898 rund 22 Millionen Tonnen im Werthe von rund 120 Millionen Mark produziert; an Fertigeisen rund 700 000 Tonnen im Gesamtwerte von rund 100 Millionen Mark; an sonstigen Produkten — Zink, Blei, Schwefelsäure u. — rund 220 000 To. im Gesamtwerte von über 60 Millionen Mark. Die Zahl der im Steinkohlenbergbau beschäftigten Arbeiter beträgt über 60 000, der in [9] der Eisenindustrie, einschließlich des Eisenerzbergbaues, beschäftigten über 30 000, der in den sonstigen Industrien beschäftigten weit über 20 000. Die Zahl der Eisenbahn-Waggon-Kohlen, welche im letzten Jahre täglich in Oberschlesien zum Versand gelangten, beträgt im Jahresdurchschnitt rund 5200 und hat in den Zeiten stärksten Verkehrs schon über 6800 betragen. Wenn man nun speziell diesem Kohlenverkehr die rund 13—15 000 Wagen, welche im Tagesdurchschnitt im Ruhrrevier zum Versand gelangen, einfach gegenüberstellen wollte, so würde man sich bezüglich der beiderseitigen Bedeutung für den Eisenbahnverkehr nicht unmerklich irren. Während nämlich das Ruhrrevier nach allen Seiten als bald den schönsten einheimischen Absatz hat, muß das im äußersten Südosten gelegene Oberschlesien, ehe es — von Schlesien

selbst abgesehen — in sein inländisches Absatzgebiet gelangt, eine Vorfracht von über 200 km tragen. Jede Tonne Kohlen, welche aus Oberschlesien ins weitere Inland abgesetzt wird, fährt demgemäß um 150—200 km im Durchschnitt mehr auf preußischen Staatsbahnen als die durchschnittlich zum Versand gelangende Tonne im Ruhrrevier. Wenn daher das Eisenbahn-Ministerium die Tonnen-Kilometer-Zahlen sowie die Frachteinnahmen veröffentlichen wollte, welche einerseits die von Oberschlesien und andererseits die vom Ruhrrevier auf den preußischen Staatsbahnen verfrachteten Kohlen ergeben, so würde sich zweifellos zeigen, daß die Bedeutung Oberschlesiens für den preußischen Eisenbahn-Verkehr und die preußischen Fracht-Einnahmen eine noch erheblich größere ist, als sich aus den oben angegebenen bloßen Tonnen-Zahlen ergibt. Was für Kohlen gilt, gilt mutatis mutandis auch für Eisen, und so dürfte die Annahme, daß es sich im Ruhrrevier um in Preußen einzigartige Industrie- und Verkehrsverhältnisse handle, in jeder Beziehung als hinfällig erwiesen sein.

Die Verluste Oberschlesiens an Kohlen- und Eisen-Absatz.

Dieser so bedeutende Industriebezirk Oberschlesien nun würde, auf den 1897er Stand bezogen, eine Einbuße an Kohlen-Absatz von rund 2 500 000 bis 2 700 000 To.*) oder mehr als einem Fünftel seines gesamten inländischen Kohlen-Absatzes per Haupt- und Schmalspurbahn, und an Fertigeseisen-Absatz eine Einbuße von über 100 000 To. oder über einem Drittel seines inländischen Gesamt-Absatzes**) erleiden, ohne daß es die Königliche Staatsregierung für der Mühe werth erachtet hat, in Verhandlungen mit den Interessenten darüber zu treten, ob und wie diesen Verlusten zu begegnen sein möchte, und ohne in der Gesetzesvorlage auch nur das geringste Mittel vorzuschlagen, womit diese Verluste zu vermeiden oder dieselben anderweit zu ersetzen wären. Im Gegentheil wird in der Vorlage behauptet, diese Verluste würden voraussichtlich nicht sehr bedeutend sein, und wenn erst die Kanalisierung der oberen Oder sowie der Großschiffahrtsweg durch Breslau — diese nach dem Staatsanzeiger vorweg genommenen Kompensationen — ihre vollen Früchte trügen, werde Oberschlesien den Bau des Mittellands-Kanals schon ertragen können. Als einen „Schlag in's Gesicht“ für Schlesien hat der frühere [10] Abgeordnete Dr. Ritter-Waldenburg in der Sitzung der schlesischen Landwirtschaftskammer vom 16. März diesen

*) wovon 7—900 000 To. Minderabsatz an die ober-schlesische Eisenindustrie; die übrigen 1 800 000 To., welche nach den Verkehrsbezirken Berlin, Brandenburg, Königreich Sachsen, Magdeburg, Merseburg verloren gingen, repräsentiren über ein Viertel des gesamten inländischen Hauptbahn-Absatzes außerhalb des Verkehrsbezirks Oppeln selbst.

**) außerhalb des Verkehrsbezirks selbst.

Standpunkt bezeichnet, und in dem als Anlage folgenden Artikel der „Zeitschrift des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins“ ist dargelegt, wie unrichtig diese in der Begründung des Staats-Anzeigers noch viel drastischer und offener entwickelte Grundanschauung der Gesetzesvorlage ist. An dieser Stelle kann es genügen, die Thatsache festzulegen, daß schon jetzt, ohne Mittelland-Kanal, aber nach Fertigstellung des Oder—Spree-Kanals und der Oder-Kanalisation, die Verkehrs- und Frachtverhältnisse Oberschlesiens, mit den Verhältnissen des Ruhrreviers verglichen, durchaus unzulänglich sind und demgemäß dahin geführt haben, daß während in den Jahren 1891—1897 der inländische Gesamt-Absatz, außerhalb des Verkehrsbezirks selbst, in Oberschlesien an Kohle nur um 18 000 T. = 0,3 % und an Fertigeisen nur um 24 000 T. = 9,3 % zunehmen vermochte, der entsprechende Absatz des Ruhrreviers um 5 500 000 T. = 27,8 % bzw. 590 000 T. = 66,0 % zunahm.*)

Die besonders gefährdeten Verkehrsbezirke.

Speziell nach jenen 5 Verkehrsbezirken, welche durch den Mittelland-Kanal besonders gefährdet würden, war nach der amtlichen Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen der beiderseitige Verkehr in den Jahren 1891 und 1897 der aus nachstehender Tabelle zu entnehmende (in Tonnen):

A. Aus Oberschlesien.

Nach dem Verkehrsbezirk:	in 1891		in 1897	
	Kohle	Fertigeisen**)	Kohle	Fertigeisen**)
16. Berlin	915 542	35 409	671 416	31 338
17. Brandenburg	638 187	15 362	591 882	13 011
18. Magdeburg	264 316	15 522	171 177	9 471
19. Merseburg				
20. Königreich Sachsen	182 607	28 704	193 569	38 869
	2 000 652	94 997	1 628 044	92 689
d. i. Kohle: 1897 gegen 1891	weniger 372 608 T. = 18,6 %			
d. i. Eisen: 1897 gegen 1891	weniger 2 308 „ = 2,4 %			

B. Aus dem Ruhrrevier.

	Kohle	Fertigeisen**)	Kohle	Fertigeisen**)
16. Berlin	87 314	67 182	117 074	79 634
17. Brandenburg	58 098	34 184	126 250	59 569
18. Magdeburg	1 079 662	68 006	1 489 384	126 905
19. Merseburg				
20. Königreich Sachsen	62 277	36 603	86 102	57 732
	1 287 351	205 975	1 818 810	323 840

*) Auch wenn man für 1897 die in Kosel-Hafen umgeschlagenen Mengen von Kohlen und Fertigeisen mit bezw. 391 575 und 9 822 T. dem inländischen Gesamt-Absatz Oberschlesiens nach außerhalb des Industriebezirks zurechnet, ergeben sich immer noch nur Zunahmen von 1891 bis 1897 im Betrage von 5,8 bzw. 13,1 % oder um 22 bzw. 53 % weniger als für das Ruhrrevier.

***) der Rubriken 12—19 der Güterbewegungs-Statistik.

d. i. Kohle: 1897 gegen 1891 mehr 531 459 T. = 41,3 %
 d. i. Eisen: 1897 gegen 1891 mehr 117 865 „ = 57,2 %

Da uns nicht bekannt ist, wie groß die Kohlenmengen sind, welche auf dem kombinirten Bahn- und Wasserwege über Hamburg aus dem Ruhrrevier in die bezüglichen Absatzgebiete gelangt sind, vermögen wir den gleichen Vergleich einschließlich des Wasserverkehrs nicht zu ziehen; [11] aber selbst wenn wir nur für Oberschlesien auch den Wasser-Verkehr mit berücksichtigen und hier als ungefähr richtig die Mengen annehmen, welche bergwärts die Brieskower bezw. Fürstenberger Schleuse passiert haben, so würde auch dann noch die Entwicklung Oberschlesiens von 1891 bis 1897 durch die Zahlen ausgedrückt sein

	für 1891	für 1897
Kohlenverkehr	2 247 912 T.	2 447 538 T.
Eisenverkehr	98 325 „	113 860 „
d. i. Kohle 1897 gegen 1891	+ 199 626 T.	= 8,9 %
„ „ Eisen „ „ 1891	+ 15 535 „	= 15,8 „

d. h. sie würde immer noch um 32,4 bezw. 41,4 % schlechter sein als die gleichzeitige Entwicklung des Ruhrreviers.

Hieraus folgt, daß schon jetzt, vor dem Bau des Mittelland-Kanals, Oberschlesien sehr seine Last hat, sich in den betreffenden Gebieten gegen das Ruhrrevier zu halten, und daß demgemäß der Bau dieses Kanals zur nahezu vollständigen Verdrängung der ober-schlesischen Produkte führen müßte. Man vergißt hierbei sehr leicht, daß das Ruhrrevier schon jetzt einen kombinirten Bahn- und Wasserweg (über Hamburg) nach den betreffenden Gegenden besitzt, auf welchem beispielsweise Kohlen nach Berlin zu ungefähr denselben Säzen pro Tonne gelangen können, wie ober-schlesische Kohle mit kanalisirter Oder, mit Breslauer Großschiffahrtsweg und mit Oder-Spree-Kanal bei mittlerem Oder-Wasserstand, und billiger als diese bei schlechtem Wasserstand der Oder.

Die Frachtdifferenz zwischen Oberschlesien und Ruhrrevier nach dem Bau des Kanals.

Die Fracht-Differenz, um welche nach dem Bau des Mittelland-Kanals das Ruhrrevier billiger nach Berlin käme (um bei diesem Beispiel zu bleiben), ist deswegen schwer zu ermitteln, weil nur das Ruhrrevier mit seiner das ganze Schiffahrtsjahr hindurch gleichmäßigen und die Befahrung mit vollen Rähnen zulassenden Wasserstraße einen festen und zwar möglichst niedrigen Frachtsatz hätte. Mit höchstens 6 Mark pro Tonne — einschließlich der geplanten Abgaben — wird dieser Frachtsatz sicher nicht zu niedrig beziffert. *) Dem gegenüber steht dem ober-schlesischen Revier die unter sehr variablen und häufig sehr niedrigen Wasserständen leidende Oderstraße zur Verfügung, d. i. eine Straße, welche in wasser-

*) Die von Sympher in seiner Denkschrift angenommene Zahl von 6,70 Mk. ist viel zu hoch; wahrscheinlich würde der Frachtsatz noch erheblich unter 6 Mk. bleiben.

armen Jahren im Durchschnitt nur mit knapp halber Ladung der Fahrzeuge befahren werden kann und auf welcher beispielsweise im laufenden Jahre schon in der für gewöhnlich günstigsten Zeit, dem Frühjahr, Hunderte von Kähnen wegen Wassermangel unterwegs liegen bleiben mußten. Dabei fahren im Westen 600—750 To.-Kähne, im Osten besten Falles nur 400—450 To.-Kähne. Als Frachttäge für den kombinierten Bahn- und Wasserverkehr von Oberschlesien nach Berlin ergeben sich bei dieser Sachlage solche von rund 8 Mark bei mittleren und von 9 und noch mehr Mark bei schlechten Wasserständen, d. i. ein Mehr gegenüber dem Ruhrrevier von 2—3 und noch mehr Mark pro Tonne. Für die Gebiete westlich von Berlin beträgt dieser Unterschied mehr, östlich etwas weniger: auf jeden Fall aber ist er bei der oben dargelegten schon jetzt sehr prekären Lage Oberschlesiens mehr als ausreichend, dieses aus den dortigen Verkehrsgebieten nahezu zu verdrängen. Indem wir ein Verdrängen von nur 1 800 000 To. = $\frac{3}{4}$ des [12] Absatzes annehmen, haben wir noch sehr optimistisch gerechnet.

**Kohlen-Selbstkosten
in Oberschlesien und
an der Ruhr.**

Alle gegentheiligen sehr künstlichen Rechnungen Sympher's in seiner Privatarbeit bedürfen an dieser Stelle keiner besonderen Widerlegung. Eventuell wird in der Kommission Zeit sein, darauf einzugehen. Nur gegen den Versuch Sympher's, einen Selbstkosten-Unterschied zwischen westfälischer und ober-schlesischer Kohle im Betrage von 1,70 Mk. pro Tonne zu Gunsten der letzteren zu statuiren, sei schon hier entschieden protestirt. Zunächst ist an sich schon, wie jeder Fachmann weiß, der Begriff „Selbstkosten“ ein sehr schwankender und bedarf, wenn man zu vergleichbaren Zahlen kommen will, der eingehendsten Prüfung und Erläuterung in Sachverständigenkreisen. Erfolgte diese im vorliegenden Falle für beide Reviere, so würde man finden, daß selbst die Durchschnitts-Selbstkosten (von welchen Sympher immer spricht) schon heute nur noch sehr wenig differiren und daß, wenn man erst noch die weiteren 10 Jahre bis zur event. Kanaleröffnung ins Feld gehen läßt, bei den immer schwieriger werdenden Betriebsverhältnissen Oberschlesiens von einer Differenz der durchschnittlichen Selbstkosten kaum noch die Rede sein kann. Aber auf diese Durchschnitts-Selbstkosten kommt es im vorliegenden Falle gar nicht an. Was Oberschlesien verkauft, sind nicht Durchschnitts-Kohlen mit Durchschnitts-Erlösen, sondern sind separirte Kohlen mit sehr verschiedenen Erlösen, und zwar liegt bei nur etwa der Hälfte der Erlös über dem Durchschnitt, während für die andere Hälfte, die Klein- und Staubkohlen, der Erlös darunter liegt und zum großen Theil noch bei weitem nicht die Selbstkosten deckt. Der Absatz in die bedrohten Gebiete besteht nun ausschließlich aus den höherwerthigen und demgemäß auch mit weit höheren als den durchschnittlichen „Selbstkosten“ zu belastenden

besseren Sortimenten, und man ersieht hieraus ohne weiteres, wie belanglos für diese ganze Frage das Oxyiren Symphers mit sogenannten Durchschnitts-Selbstkosten ist.

Die Situation der
oberschlesischen Eisen-
Industrie.

Für oberschlesisches Eisen liegen, wie auch Sympher zugiebt, die Verhältnisse noch viel ungünstiger als für Kohlen. Insbesondere arbeitet die oberschlesische Eisen-Industrie wegen ihrer höheren Erzkosten und wegen ihres schlechteren Koks mit weit höheren Selbstkosten als das Ruhrrevier, und so ist sie jetzt schon, ohne Mittellandkanal, noch viel weniger als die Kohlenindustrie in der Lage, ihren Absatz in den vor allem bedrohten fünf Verkehrsgebieten gegenüber dem Ruhrrevier aufrecht zu erhalten. Sie würde denn auch nach dem Bau des Kanals nicht nur ihren Absatz in diesen fünf Gebieten, sondern noch einen sehr großen Theil des Absatzes auch in Schlesien und Posen einbüßen, so daß die oben auf über 100000 T. oder mehr als $\frac{1}{3}$ des inländischen Absatzes (außerhalb des Verkehrsbezirks selbst) geschätzte Gesamt-Absatz-Einbuße sehr wahrscheinlich erheblich zu niedrig beziffert ist.

Weitere Schäden
Oberschlesiens.

Im übrigen sind die direkten Absatz- und Produktions-Einbußen, welche die oberschlesische Kohlen- und Eisenindustrie erleiden würde, durchaus nicht die einzige und nicht einmal größte wirtschaftliche Schädigung des genannten Bezirks. Derartige Industrien können eben nicht, wie ein Bäcker, welcher bei verringerter Nachfrage nur $\frac{3}{4}$ oder $\frac{2}{3}$ seiner normalen Semmelzahl backt, einfach um $\frac{1}{4}$ oder $\frac{1}{3}$ weniger produciren und sich mit $\frac{3}{4}$ bzw. $\frac{2}{3}$ des bisherigen Gewinnstes begnügen. Jeder Sachverständige weiß vielmehr, daß wenn in einer Großindustrie eine so starke Beschneidung des bisherigen Absatzes eintritt, alsbald ein erbitterter Kampf Aller gegen Alle um [13] den noch verbleibenden Absatz ausbricht und daß auf diese Weise die gesammte Industrie ertraglos wird. Für die schwächeren Werke würde schließlich das vollständige Erliegen resultiren, und für die gesammte Arbeiterschaft ein bedeutendes Zurückgehen der Löhne und damit der ganzen Lebenshaltung. Außerdem würden rund 20—25 % der Arbeiter entlassen werden müssen, und der gesammte Grund- und sonstige Immobilienbesitz im Industrie-Revier würde gewaltig an Werth verlieren. Selbstverständlich auch die Steuerkraft des ganzen Bezirks.

Schaffung neuer
Industrien im Osten.

Hierbei wirft sich von selbst folgende allgemein-politische Frage auf. Seit Jahr und Tag liest man von Bestrebungen, in Ost- und West-Preußen sowie in Posen künstlich neue Industrien einzuführen, um der östlichen Bevölkerung eine lohnendere Beschäftigung und der östlichen Landwirthschaft einen lohnenderen Absatz an eine nahe wohnende kaufkräftige Bevölkerung zu schaffen. Wie verträgt sich nun mit einer derartigen Politik eine Maßnahme, welche die größte, im Osten

bereits bestehende Industrie mit Gewalt schädigen und zum Theil direkt ruiniren würde?

Arbeitermangel.

Ebenso ist eine Angelegenheit von allgemeiner politischer Bedeutung die Frage nicht nur der Arbeiterbeschaffung für die Kanalbauten, sondern auch für die Industrie im Ruhrrevier selbst. Schon bei dem jetzigen Verlaufe der dortigen industriellen Entwicklung reicht der natürliche Arbeiterzuwachs des Ruhrreviers und der umliegenden deutschen Provinzen nicht entfernt aus, um das in demselben vorhandene Arbeiterbedürfnis zu decken. Schon jetzt muß der Mehrbedarf durch die Massenzuführung von zum Theil

Polonisirung des Westens.

polnischen Arbeitern aus den östlichen Provinzen gedeckt werden. Dem gegenüber liegt allerdings die Frage nahe und muß entschieden verneint werden, ob eine Steigerung dieser Verhältnisse, wie sie doch vom Mittellandkanal mit Sicherheit zu erwarten wäre, also eine vermehrte Polonisirung der Provinz Westfalen und die vermehrte Entziehung von Arbeitskräften aus den vorwiegend ackerbautreibenden Provinzen des Ostens, dem Staatsinteresse entspricht.

Nothwendiger Stillstand in allen Eisenbahn-Fortschritten.

Eine fernere schwere Schädigung der Gesamtheit würde das nothwendige Zurückbleiben in allen Eisenbahn-Angelegenheiten bilden. Wenn, wie anzunehmen, viele Hundert Millionen einmaliger Ausgaben mit entsprechender Zinsen- und Amortisationslast, und wenn ferner jährlich rund 100 Millionen an laufenden Eisenbahn-Ueberschüssen dem Mittellandkanal-Projekt mit den sich daran anschließenden Kompensationen geopfert werden, ist der preussische Staat, der ohnedies schon für Militär-, Arbeiterversicherungs- und sonstige allgemeine Zwecke schwer belastet ist, nicht in der Lage, auch für (nicht direkt nothwendige) Eisenbahnzwecke noch irgendwelche Ausgaben von Bedeutung aufzubringen. Die Folge hiervon wäre auf Jahrzehnte ein Stagniren in der Vervollständigung und dem Ausbau unserer Eisenbahnen sowie in der Ermäßigung unserer Eisenbahn-Tarife. Die gewaltigen Schäden, welche hieraus für Handel, Industrie und Landwirthschaft des ganzen Landes sich ergeben würden, brauchen an dieser Stelle nicht geschildert zu werden. Sie sind vielleicht der allerschwerste Schaden, welchen die Annahme der Gesetzesvorlage zu Folge hätte. Auch wäre er um so beklagenswerther, weil bei Befolgung der gegentheiligen Politik des rationalen Weiterausbaues der Staatsbahnen und der Anlegung namentlich besonderer Güterbahnen [14] bzw. besonderer Gleise für den Güterverkehr nicht nur die gewerbthätigen Kreise in Form von weitgehenden Tarifiermäßigungen, sondern auch die Staatskasse in Form vermehrter Eisenbahn-Ueberschüsse die glänzendsten Resultate erzielen würden.

Kompensationen für
Oberschlesien.

Als letztes Kapitel muß die Frage der für Oberschlesien zu fordernden Kompensationen erörtert werden, d. i. derjenigen Leistungen, welche Oberschlesien vom Staate verlangen muß, wenn trotz aller Gegen-Gründe der Mittelland-Kanal gebaut werden sollte. Hierzu ist es zweifellos, daß mit dem Bau einer besonderen Güter-Schleppbahn von Oberschlesien nach Berlin mit Abzweigung nach Sachsen, auf welcher bei einem Frachtfuß von 1,20 Pf. pro tkm (ohne Expeditionsgelühr) der Staat noch ein gutes Geschäft machen würde, Oberschlesien die beste und allein ausreichende Kompensation erhielte. Da bis auf weiteres indessen auf den Bau dieser Bahn nicht zu rechnen ist, müssen die Kompensationen auf dem Gebiet des Ausbaues und der Ergänzung der vorhandenen Wasserstraßen gesucht werden, und es sind hierzu zum mindesten erforderlich:

1. der Ausbau der Oderstraße ab Kosel und des Oder-Spree-Kanals zu einer für einen großen Verkehr wirklich leistungsfähigen und das ganze Jahr hindurch mit vollbeladenen 400—450 Tonn. Rähnen befahrbaren Schifffahrtsstraße, sowie

2. die Fortführung dieser Großschifffahrtsstraße bis in's Industrieviertel.

Bei den Aufgaben zu 1 muß man unterscheiden zwischen einerseits dem — nicht als „Kompensation“ zu rechnenden — Weiterausbau der unzureichenden Schleusen auf der kanalisierten Oder sowie dem Oder-Spree-Kanal, und andererseits der Umgestaltung der vor allem unzulänglichen nicht kanalisierten Oderstrecken oberhalb Breslaus bis zur Reißemündung und unterhalb Breslaus bis nach Fürstenberg, der Einmündung des Oder-Spree-Kanals.

Verbesserung der
Oder-Schifffahrts-
straße.

Ueber die Art der Ausführung der ersteren Arbeiten herrscht kein Zweifel. Für die Verbesserung der unzulänglichen Oderstrecken sind drei Fälle möglich: entweder man kanalisiert sie, oder man baut streckenweise Lateral- oder sonstige neue Kanäle, oder es genügt die Beschaffung des in trockenen Zeiten fehlenden Wassers aus Sammelbecken. Den letzteren Fall halten wir zwar für ausgeschlossen; trotzdem sind wir der Ansicht, daß die Königliche Staatsregierung alle drei Möglichkeiten sorgfältig prüfen und auf Grund dieser Prüfung das zweckmäßigste Projekt zur Ausführung bringen müßte. Auf die Kosten kann es angehts der nicht nur für den Mittelland-Kanal geforderten Ausgabe, sondern namentlich auch angehts der Kosten, welche man für die Schiffbarmachung des Rheins verausgabt hat, unmöglich ankommen. Das Analogon für diese Arbeiten im Interesse der Oder ist eben nicht der Bau des Mittelland Kanals, sondern ist der Ausbau der größten natürlichen Wasserstraße des Westens, der Rheinststraße.

Kanal Kosel-Gleiwitz.

Ueber die Wasserstraße von Kosel in das Industrie-Revier haben wir ein sehr genaues Projekt von einer renommierten Wasserbau-Firma mit einem Kosten-Aufwand von über 20 000 Mark ausarbeiten lassen. Dasselbe hat ergeben, daß es mit Rücksicht auf die Bergbau-Verhältnisse zu theuer wäre, die Wasserstraße mitten in den Bezirk hinein bezw. durch denselben [15] durch zu führen, und daß es demgemäß am zweckmäßigsten ist, den Kanal nur bis Gleiwitz als den Anfangspunkt des eigentlichen Industrie-reviers zu führen, und an den dort zu errichtenden Umschlagshafen alle einzelnen Gruben und Hüttenwerke durch ein besonderes schmalspuriges Anschlußbahnnetz anzuschließen. Auch für dieses Netz liegt das genaue Projekt vor, und die Kosten- und Rentabilitäts-Rechnungen haben ergeben, daß bei ausreichender Verzinsung und Amortisation der insgesamt aufzuwendenden Kapitalien eine Frachtverbilligung bis Kosel von etwa 1—1,20 Mk. pro To. zu erzielen ist. Die Voraussetzung hierbei ist allerdings, daß das Schmalspurbahnnetz zum Anschluß an den Gleiwitzer Hafen nicht vom Staat gebaut und betrieben wird, sondern von den Industriellen — in Form irgend eines Konsortiums — selbst. Was hier also als Kompensation zu verlangen wäre, ist der staatsseitige Bau der Schifffahrtsstraße Kosel-Gleiwitz und die Konzession an die ober-schlesische Montan-Industrie zum Bau und Betrieb eines schmalspurigen Anschlußbahnnetzes an den Gleiwitzer Hafen.

Sollte der Staat das innerhalb des Bezirks bereits bestehende und an einen Privatunternehmer verpachtete Schmalspurbahnnetz an die Montanindustrie verkaufen oder dauernd verpachten, so würde diese durch den Ausbau desselben bis zum Gleiwitzer Hafen und die Betriebsführung auf eigene Kosten ungefähr dasselbe Ergebnis wie mit einem neuen Netz erzielen können.

Die Fortsetzung der Schmalspurbahn bis Kosel ist nicht zu empfehlen.

Den Ausbau des jetzigen Schmalspurbahnnetzes bis zum Hafen Kosel, wie solcher seitens des Provinzial-Ausschusses für Schlesien vorgeschlagen ist, halten wir nicht für zweckmäßig. Zunächst würde die hierbei erzielte Frachtermäßigung um etwa 40 Pfg. pro To. geringer sein als beim Bau der Wasserstraße bis Gleiwitz, und zweitens würde nicht diejenige Unabhängigkeit von staatlichen Tarifmaßnahmen geschaffen werden, welche durch unsere obigen Vorschläge garantiert wird. Da der Provinzialausschuß seinen Antrag vorwiegend im Interesse Oberschlesiens gestellt hat, zweifeln wir nicht, daß er denselben zu Gunsten unseres auf eingehendster Kenntnis der Verhältnisse sowie auf ad hoc ausgearbeiteten Spezial-Projekten beruhenden Antrages zurückziehen wird. Dieser Antrag ist auch schon deswegen der in den Rahmen einer Kanalvorlage mehr hineinpaffende, weil er zuvörderst den schon bestehenden Großschifffahrtsweg dem Zu-

dustrriebezirk um rund 45 km näher bringt und weil ferner der geplante schmalspurige Anschluß an den Gleiwitzer Hafen ganz sicher nur als ein schwacher Ersatz dafür gelten kann, daß hier nicht wie im Ruhrrevier der Kanal in den Bezirk selbst hineingeleitet würde.

Doppelner Hafen.

Die Anlage eines Umschlaghafens bei Dppeln, über welche zur Zeit Verhandlungen schweben, kann als „Kompensation“ im vorliegenden Sinne des Wortes in keiner Weise gelten. Zunächst würde die Wettbewerbsfähigkeit Oberschlesiens gegenüber dem Ruhrrevier nicht im geringsten durch denselben gestärkt. Sodann aber bestehen die Aufwendungen, welche der Staat dafür beabsichtigt, lediglich in den noch nicht 200 000 Mark betragenden Kosten, welche er ohnedies für einen Schutzhafen daselbst — eine noch zur Oderkanalisierung gehörige Arbeit — aufwenden muß, während die restirenden nahezu 500 000 Mark von den Interessenten, und davon zur größeren Hälfte von der oberschlesischen Montanindustrie selbst, getragen werden sollen.

[16] Ermäßigung der direkten Eisenbahn-Frachtsätze.

Als dritte Kompensations-Forderung muß selbstverständlich noch die gestellt werden, daß für alle Relationen, für welche durch den Ausbau und die Ergänzung der Oder-Wasserstraße gemäß vorstehenden Anträgen die Konkurrenzfähigkeit Oberschlesiens gegenüber dem den Mittellandkanal erhaltenden Ruhrrevier nicht sicher gestellt werden kann, die direkten Eisenbahn-Frachtsätze ab Oberschlesien entsprechend ermäßigt werden. Diese Forderung widerspricht zwar folgender auf Seite 36 der Begründung enthaltenen Erklärung:

„Es muß hierbei mit Schärfe betont werden, daß es für die Staatsbahnverwaltung auch nach dem weiteren Ausbau des Wasserstraßensystems unumgänglich erforderlich bleibt, nach wie vor die volle Freiheit der Tarifpolitik ihrem Interesse entsprechend auszuüben, daß die Staatsbahn aber außer der Möglichkeit und außerhalb der Aufgabe steht, wirtschaftliche Benachteiligungen, welche einzelnen Bezirken oder Unternehmungen etwa zugefügt werden könnten, durch besondere Frachtwergünstigungen wieder auszugleichen.“

Indessen ist dieser Standpunkt gänzlich unhaltbar. Wenn der Staat auf Kosten der Gesamtheit der Steuerzahler Hunderte von Millionen zu Gunsten eines Landestheils ausgiebt und hierdurch andere Landestheile in vitalen Interessen schädigt, darf es unmöglich dem guten Willen des Staates überlassen bleiben, sondern ist dieser geradezu verpflichtet, durch anderweite Maßnahmen diese Schäden nach Möglichkeit auszugleichen. Auch wir wissen sehr wohl, daß es kaum eine Verkehrsmaßnahme giebt, welche nicht die Schädigung irgend welcher Interessen zur Folge hätte. Es ist aber doch ein Unterschied, ob einer Industrie oder einer Gegend kleine Einbußen erwachsen oder so gewaltige Schäden,

wie sie oben für Oberschlesien dargelegt sind und wie sie für Niederschlesien und Sachsen ebenfalls zu erwarten wären.

Ergebnisse. Wenn wir nunmehr vorstehende Ausführungen zusammenfassen, so kommen wir zu folgenden Ergebnissen:

1. Der vorgeschlagene Bau des Mittellandkanals ist zur Entlastung der Eisenbahnen im Ruhrrevier nicht nur nicht nothwendig, sondern würde in gewisser Beziehung die jetzige Ueberlastung noch erheblich steigern.

2. Der einzige Landestheil, welcher einen erheblichen wirtschaftlichen Vortheil aus dem Kanalbau hätte, ist das Ruhrrevier. Die Kohlen- und Eisenkonsumenten des Westens hätten so gut wie keinen Vortheil von der Frachtermäßigung; der Vortheil, welchen die Konsumenten der in Betracht kommenden östlichen Verkehrs-Bezirke hätten, würde nur mittelbar dem Kanalbau zuzuschreiben sein und — durch die dem Osten zu gewährenden Kompensationen — der Staatskasse weitere Opfer auferlegen.

3. Die Landwirtschaft des Ostens hätte vorwiegend Schaden von dem Kanalbau durch die dem ausländischen Getreide geschaffene neue Einbruchstraße und könnte in Folge der hohen Eisenbahn-Vorfrachten bis zum Kanal nur zum kleinsten Theil selbst Gebrauch davon machen. Soweit irgendwelcher Nutzen vorhanden sein sollte, würde er durch anderweite Schäden weit mehr als ausgeglichen werden und zum mindesten den gewaltigen Opfern aus Staatsmitteln nicht entsprechen, welche der Kanalbau erforderte.

4. Die alljährliche Einbuße an Eisenbahn-Uberschüssen, welche aus dem Kanalbau und den in seinem Gefolge erforderlichen Kompensationen erwachsen müßte, würde [17] schon in den ersten Jahren des Kanalbetriebs weit über 60 und später 100 und noch mehr Millionen betragen.

5. In Folge der jährlichen Ausfälle unter 4 und der gewaltigen, Hunderte von Millionen ausmachenden einmaligen Ausgaben für Kanal- und Kompensationszwecke würden der Weiterausbau des Staatsbahnnetzes und mit ihm alle Tarif-reformen auf Jahrzehnte unterbleiben müssen; an letzteren aber sind Industrie und Landwirtschaft aller Landestheile vor allem interessiert.

6. Große Industrien und blühende Landestheile, wie die Berg- und Hütten-Industrien Schlesiens und Sachsens nebst den zugehörigen Bezirken, würden ganz außerordentlich geschädigt werden. Insbesondere würden die einschlägigen Verluste an Rational-Vermögen und Steuerkraft enorm sein und die Verschlechterung der Lebenshaltung für die bezüglichen Arbeiterschaften eine höchst beklagenswerthe.

7. Während man allseitig bestrebt ist, für den Osten neue Industrien zu schaffen, würde der Staat die bereits vorhandene größte Industrie des Ostens auf das Schlimmste schädigen.

8. Der schon jetzt sehr beklagenswerthe Zuzug östlicher Arbeiter nach dem Westen und damit die sehr auffällige *Kolonisierung westlicher Bezirke* würde durch den Bau des Kanals noch außerordentlich zunehmen.

Principal-Antrag. Mit Rücksicht auf alle diese Momente **bitten wir an erster Stelle auf das Dringendste,**

die Gesetzes-Vorlage einfach abzulehnen, — eventuell mit dem Ersuchen an die Königliche Staatsregierung, ein umfassendes und weit vorsorgendes Programm vorzulegen für den Ausbau und die Ergänzung des Staatsbahnnetzes sowie für eine energische Herabmäßigung der Eisenbahn-Tarife für alle Massengüter.

Erster
Eventual-Antrag. Für den Fall das Hohe Haus gewichtige Gründe haben sollte, von dieser einfachen Ablehnung abzusehen, **bitten wir an zweiter Stelle ganz gehorjamst,**

die Vorlage an die Königliche Staats-Regierung mit dem Ersuchen zurückzuverweisen, daß zunächst durch eingehende amtliche Untersuchungen unter Hinzuziehung der Interessenten

1. so genau als möglich die Schädigungen festgestellt werden, welche für weite Kreise der Industrie und Landwirtschaft des Ostens aus dem Bau des Rhein—Elbe-Kanals erwachsen würden, sowie die Kompensationen, welche demgemäß den Geschädigten zugleich mit dem Bau des neuen Kanals zu gewähren wären; daß

2. auch diejenigen alljährlichen Ausfälle an Eisenbahn-Ueberschüssen festgestellt werden, welche durch die eventuelle Versorgung weiter östlicher Gebiete durch das Ruhrrevier auf dem Wasserweg sowie durch die letzterwähnten Kompensationen erwachsen würden; daß

3. die gesammten alljährlichen Ueberschuß-Ausfälle der Staatsbahnen nicht nur für die ersten Jahre des Kanalbetriebs, sondern auch für die Zeiten des normalen Kanal-Verkehrs mit möglichster Sorgfalt und Genauigkeit ermittelt werden; und daß endlich

[18] 4. die Ergebnisse aller dieser Untersuchungen nicht als Privatarbeit eines Beamten, sondern als amtliches, von der Königlichen Staats-Regierung vertretenes Material vorgelegt werden.

Zweiter
Eventual-Antrag. Sollte endlich auch dieser Weg den Beifall des Hohen Hauses nicht finden, so **bitten wir ganz gehorjamst an dritter Stelle,**

die Gesetzes-Vorlage nicht anzunehmen, ohne gleichzeitig folgendes im Interesse Schlesiens bezw. der

oberschleifischen Montanindustrie im Geſetze feſtzulegen:

1. Der Schifffahrtsweg Koſel—Berlin iſt zu einer das ganze Schifffahrtsjahr hindurch für 400—450 Co.-Kähne mit voller Ladung fahrbaren Waſſerſtraße auszubauen. Mit dem Bau des Rhein—Elbe-Kanals darf nicht früher begonnen werden, als bis die Pläne für dieſen Oder-Ausbau fertig und die Mittel dafür bewilligt ſind, ſo daß gleichzeitig auch mit dieſem angefangen werden kann.

2. Zum Anſchluß des oberſchleifischen Industriebezirks an den Oder-Großſchifffahrtsweg iſt der Klodnitz-Kanal von Koſel bis Gleiwitz zu einer voll-leiſtungsfähigen Schifffahrtsſtraße für 400—450 Co.-Kähne umzubauen.

3. Da die Fortſetzung der Waſſerſtraße ſub 2 bis in den eigentlichen Industriebezirk nicht zweckmäßig iſt, iſt der oberſchleifischen Montanindustrie bezw. einem von derſelben zu bildenden Conſortium entweder die Conceſſion für ein neues ſchmalſpuriges Schleppbahnnetz zum Anſchluß aller Gruben und Hütten an den bei Gleiwitz zu errichtenden neuen Hafen zu ertheilen oder aber die bereits beſtehende, dem Staate gehörige Schmalſpurbahn zu verkaufen bezw. zu mäßigen, im Geſetz ſelbſt feſtzulegenden Pachtzins für immer zu verpachten.

4. Da nicht nur für den neuen Gleiwitzer Hafen, ſondern auch für die anderen Oder-Umſchlagſtellen, namentlich Koſel, Breslau und Oppeln, eine erhebliche Ermäßigung der Vorfracht ab Industriebezirk nöthig iſt, iſt, entſprechend einem anderwärts ſchon beſtehenden Zuſtande, von der Erhebung einer Expeditionengebühr für alle aus dem Industriebezirk nach dieſen Umſchlagſtellen gehenden Hauptbahn-Sendungen Abſtand zu nehmen.

5. Um die Selbſtkoſten der oberſchleifischen Eisenindustrie zu verringern, ſind die zur Zeit auf der ſtaatlichen oberſchleifischen Schmalſpurbahn beſtehenden abnorm hohen Frachtsätze auch dann bedeutend herabzumäßigen, wenn die Bahn nicht, gemäß dem Antrag unter 3, an die Montan-Induſtriellen ſelbſt verkauft oder verpachtet wird.

6. Für alle Verkehrs-Relationen, für welche die Maßnahmen unter 1—5 nicht verhindern würden, daß Oberſchleſien den ihm gehörigen Kohlen- und

[19] Eisen-Umsatz an das durch den Rhein—Elbe-Kanal begünstigte Ruhrrevier verliert, sind die direkten Eisenbahn-Frachtsätze Oberschlesien—Konsumplatz derart zu ermäßigen, daß die durch den Kanalbau entstehende Verschiebung in den beiderseitigen Frachtsätzen ausgeglichen wird.

Indem wir uns vorbehalten, alle etwa noch erforderlichen Einzel-Ausführungen und Einzel-Zahlen je nach dem Verlaufe der Verhandlungen in Kommission und Plenum noch nachträglich einzuschicken, verbleiben wir,

in Ehrerbietung

des Hohen Hauses

ganz gehorsamster

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

gez. **Bernhardi,**
Vorsitzender.

gez. **Dr. Voltz,**
Geschäftsführer.

An das
Haus der Abgeordneten

Berlin.

Anlage.

[20] Zur Begründung der Gesetzesvorlage über den Rhein—Elbe-Kanal im Staats-Anzeiger.

(Aus der „Zeitschrift des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins.“*)

Der unter'm 14. März dem Landtage zugegangene Gesetzesentwurf, betreffend den Bau eines Schifffahrts-Kanals vom Rhein bis zur Elbe, hat außer seiner eigentlichen und ausführlichen Motivirung auch eine mehr summarische und abgekürzte Begründung im Reichs- und Staats-Anzeiger erfahren. In dieser letzteren ist die Situation Schlesiens so durchaus falsch beurtheilt, daß die Widerlegung und Kennzeichnung des betreffenden Abschnittes nicht bis zur Veröffentlichung der von unserem Verein zur Gesetzesvorlage auszuarbeitenden Denkschrift Zeit hat, sondern schon im vorliegenden Hefte erfolgen muß.

Der in Rede stehende Abschnitt lautet:

„Wenn schließlich von einigen Produktionsgebieten, namentlich von dem sächsischen Braunkohlenbezirk sowie von den Kohlen- und Eisenindustrievicieren Schlesiens, Bedenken hinsichtlich der Erschütterung ihrer Wettbewerbsstellung durch den Kanal erhoben worden sind, so dürfte auch in dieser Hinsicht kein Anlaß zu pessimistischen Auffassungen vorliegen. Die sächsische Braunkohle (folgen einige auf Braunkohle bezügliche Sätze).

Die schlesische Industrie hat in der letzten Zeit seitens der Staatsverwaltung so umfangreiche Förderung durch Herstellung neuer Absatzwege — durch Kanalisierung der oberen Oder, Erbauung des Kofeler Hafens, Erbauung und Erweiterung des Oder—Spree-Kanals — sowie auch durch billige Ausnahmetarife nach Stettin und sonstige Eisenbahntarifmaßnahmen erfahren, daß die Hoffnung wohl berechtigt ist, sie werde den Wettbewerb der westlichen Industriebezirke auch nach Erbauung des Rhein—Weser—Elbe-Kanals bestehen, zumal die schlesischen Kohlen größtentheils in der Provinz selbst verbraucht oder nach Oesterreich,

*) Januar-Februar-Heft 1899, S. 68 ff.

Rußland und den preussischen Ostprovinzen — also nach solchen Ländern, wo die Konkurrenz der Ruhrkohle nicht in Frage kommt — versandt werden.

Es ist schließlich zu berücksichtigen und wird praktisch wesentlich ins Gewicht fallen, daß die schlesische Kohle auf dem Wege nach Berlin viel geringere Kanalabgaben zu zahlen hat wie die Ruhrkohle; denn erstere [be]trägt für die Tonne (1000 kg) nur etwa 0,57 Mk., während letztere nach den tarifarischen Voraussetzungen in der Begründung der Kanal-Vorlage nicht weniger als 2,51 Mk. zu zahlen hat.“

Daß in diesem Passus jeder Satz und jede Behauptung entweder eine Schiefheit oder eine Unrichtigkeit oder eine tendenziöse Entstellung des wirklichen Sachverhalts enthält, sei nachstehend für Oberschlesien kurz nachgewiesen.

Zunächst ist es unrichtig, daß Schlesien in der letzten Zeit irgendwelche „Förderung“ auf dem Gebiet der Wasserstraßen oder der Eisenbahn-Tarife erfahren habe, welche auf die von dem Bau des Rhein-Elbe-Kanals zu erwartenden Erschwerungen des hiesigen Wettbewerbs gegenüber dem Ruhrrevier auch nur den geringsten Bezug hat. Die Erbauung und Erweiterung des Oder-Spree-Kanals sowie die Kanalisierung der oberen Oder nebst dem dazu gehörigen Bau des Kojeter Hafens sind staatliche Leistungen, welche im vorigen Jahrzehnt bei Bewilligung der Mittel für den Dortmund-Ems-Kanal als Kompensation für die aus diesem Kanal für Schlesien zu erwartenden Schädigungen bewilligt wurden. Wie geringfügig diese Kompensation war, erhellt wohl am besten daraus, daß die dafür aufgewendeten Mittel mit einigen 30 Millionen noch nicht halb so viel betragen wie die rund 80 Millionen betragenden Kosten allein des Dortmund-Ems-Kanals. Für die gewaltigen Ausgaben, welche der Staat schon vorher für den Westen durch den Ausbau des Rheins zu einer Schifffahrtsstraße ersten Ranges, durch die Mainkanalisierung u. angewendet hatte, hat der Osten, und speziell Schlesien, überhaupt keine Kompensationen erhalten. Heute schon, und ohne daß der Mittelland-Kanal gebaut ist, steht Oberschlesien mit seiner höchst mangelhaften und nur zum allerkleinsten Theile des Jahres mit höchstens 4—450 To.-Schiffen voll befahrbaren Oder-Straße unendlich schlechter da, als das Ruhrrevier mit seiner für 1800 To.-Schiffe fahrbaren ausgezeichneten Rhein-Straße und seinem für 600—750 To.-Schiffe das ganze Jahr hindurch voll fahrbaren Dortmund-Ems-Kanal; und trotz dieser Sachlage erkühnt sich der Staats-Anzeiger, von den relativ unbedeutenden Wasserbauten, welche Schlesien als ganz unzureichende Kompensation gegenüber den früheren schwerköstigen Ausgaben für den Westen erhalten hat, zu sprechen, als ob hier vorweg genommene Kompensationen für den Mittelland-Kanal vorlägen!!

Auf dem Gebiet der Eisenbahntarife liegen die Verhältnisse nicht anders. Die obereschlesische Kohlen- und Eisen-Industrie hat seit Jahren nicht eine einzige bemerkenswerthe Tarifiermäßigung erfahren, welche nicht entweder (wie die Erstellung des Rohstofftarifs für Kohlen) dem Osten und dem Westen gleichmäßig gewährt wurde, oder welche nicht, in der Konkurrenz gegenüber der englischen Kohle und dem englischen Eisen, dem Ruhrrevier schon lange vorher bewilligt war. Das typische Beispiel hierfür ist die im Staats-Anzeiger erwähnte Ermäßigung des Kohlentarifs nach Stettin loco. Schon seit den 80 er Jahren ist Oberschlesien immer und immer wieder darum vorstellig geworden, den billigen Ausnahme-Frachtsatz für Kohlen, welchen es mit Rücksicht auf die Konkurrenz gegen England für die ab Stettin jewärts weiter gehenden Kohlen hatte, auch für den loco-Bedarf Stettins zu erhalten. Obwohl das Ruhrrevier nach Hamburg, d. i. auf eine um rund 200 km kürzere Entfernung, die gleiche Vergünstigung schon längst befaß, wurde lange Jahre hindurch dem obereschlesischen Antrage nicht entsprochen und die Folge davon war, daß im Jahre 1895 die Einfuhr englischer Kohlen in Stettin—Swinemünde 827 001 To. betrug gegenüber einer Zufuhr obereschlesischer Kohlen von nur 279 969 To. Während in den 5 Jahren von 1890—1895 der Konsum englischer Kohle um 449 128 To. = 119 % zugenommen hatte, hatte der Verbrauch obereschlesischer Kohle um 68 840 To. = 19,7 % abgenommen. Erst im Frühjahr 1896 wurde auf wiederholten Antrag Oberschlesiens durch Staatsministerialbeschluß dem obereschlesischen Revier der (rund) gleiche Einheitsatz gewährt, welchen das Ruhrrevier nach Hamburg schon längst genoß, — und diese endliche und verspätete Ausgleichung eines jahrelangen Unrechts Oberschlesien gegenüber wird nunmehr im Staats-Anzeiger als eine vorweg ge-

[22] nommene „Förderung“ Oberschlesiens gegenüber dem Bau des Mittelland-Kanals geltend gemacht. Da es an einer parlamentarischen Ausdrucksweise für eine derartige Zeitungs-Schriftstellerei fehlt, bleibe das Urtheil darüber unseren Lesern überlassen.

Daß sowohl die vorstehend erwähnten Verbesserungen kurzer Wasserstraßen-Strecken als auch die in Rede stehenden Eisenbahn-Tarifiermäßigungen, welche fast durchweg nur Kompensationen für früher dem Westen gegenüber erlittene Schädigungen darstellen, in keiner Weise „zu der Hoffnung berechtigen“, die schlesische Industrie werde mit ihrer Hilfe „den Wettbewerb der westlichen Industriebezirke auch nach Erbauung des Rhein—Weser—Elbe-Kanals bestehen“, liegt auf der Hand. Wie wenig dies der Fall ist, wie ungünstig im Gegentheil schon jetzt die Konkurrenz-Verhältnisse der obereschlesischen Montanindustrie gegenüber denen des Ruhrreviers liegen, beweisen die schon oft wiedergegebenen

Zahlen über die Entwicklung des gesammten inländischen Absatzes beider Reviere (exklusive des Verkehrs innerhalb der Reviere selbst) für Kohle und Eisen. Während nach der amtlichen Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen in den sechs Jahren von 1891 bis 1897*) in Oberschlesien der vorerwähnte inländische Gesamt-Absatz an Kohle nur um 18 000 T. = 0,3 %, und an Fertigeisen nur um 24 000 T. = 9,3 % zuzunehmen vermochte, nahm der entsprechende Absatz für das Ruhrrevier an Kohle um 5 500 000 T. = 27,8 % und an Fertigeisen um 590 000 T. = 66,0 % zu. Dabei hatte innerhalb dieser Zeit Oberschlesien die vom Staats-Anzeiger erwähnten „Förderungen“ durch den Bau des Oder-Spree-Kanals sowie den Kohlentarif nach Stettin loco bereits erfahren!

Einer scharfen Zurückweisung bedarf ferner der Hinweis darauf, daß die schlesische Kohle „größtentheils in der Provinz selbst verbraucht oder nach Oesterreich, Rußland und den preussischen Ostprovinzen — also nach solchen Ländern, wo die Konkurrenz der Ruhrkohle nicht in Frage kommt — versandt“ würde.

Was zunächst den Kohlen- und Koks-Absatz Oberschlesiens nach dem Auslande anlangt, so betrug derselbe in 1897 4 483 273 T. = 31 % des gesammten Hauptbahn-Versandes. Daß dies in der That eine exceptionelle Zahl ist, beweisen das Saarrevier mit einem Auslandsabsatz in 1897/98 von nur 1 150 400 T. = 15,1 % des Gesamt-Absatzes**) und das Ruhrrevier mit einem Auslands-Eisenbahn-Absatz in 1897 von 5 109 371 T. = nur 13,1 %***) seiner gesammten Eisenbahn-Verladungen. Daß der Prozentsatz für Oberschlesien doppelt so hoch ist als für die beiden anderen Reviere, liegt einerseits an seiner zwischen Oesterreich-Ungarn und Rußland eingeklemmten Lage im äußersten Südosten der Monarchie und andererseits daran, daß eben seit langer Zeit seitens der Staatsregierung nicht das Erforderliche geschehen ist, um diese so überaus ungünstige Lage Oberschlesiens [23] zum inländischen Absatzgebiet durch Aufbesserung der Wasser-Verkehrswegge oder Erstellung besonders ermäßigter Eisenbahn-Tarife irgendwie auszugleichen. Im Gegentheil ist Oberschlesien, wie namentlich auch das oben erwähnte Stettiner Beispiel zeigt,

*) Für 1898 liegen die Zahlen noch nicht vor.

**) Nach den dem Landtag zugegangenen „Nachrichten von der Verwaltung der Preussischen Staats-Bergwerke, -Hütten und -Salinen während des Etatsjahres 1897/98“.

***) Hierzu treten wahrscheinlich noch die vollen 1 762 508 T., welche auf dem Rhein die Zollgrenze bei Emmerich passirten und durch welche sich die obige Zahl auf 6 871 879 T. = 17,7 % des gesammten Ruhr-Eisenbahn-Absatzes erhöht.

stets noch schlechter als das ohnedies so günstig situierte Ruhrrevier behandelt worden. Charakteristisch bei der Betonung des Auslands-Absatzes im Staats-Anzeiger ist auch die vollständige Außerachtlassung des allseitig anerkannten erheblichen Minderwerths jedweden — aus vielen Gründen stets unsicheren — Auslandsabsatzes gegenüber dem inländischen, und der traurige Versuch, Oberschlesien mit dem Vorhandensein eines derartigen unsicheren Absatzes für den Verlust schönsten inländischen Absatzes zu trösten.

Unrichtig ist ferner die Behauptung, Oberschlesien habe in seinem Absatz nach den preußischen Ostprovinzen die Konkurrenz des Ruhrreviers nicht auszuhalten. Ganz davon abgesehen, daß nach Eröffnung des Dortmund—Ems-Kanals ein direkter Transport von Ruhrkohle mit den dortigen großen Kanalschiffen nach den Häfen der Ostsee und damit in das eigentlichste Absatzgebiet Oberschlesiens möglich sein wird, kann doch unmöglich behauptet werden, daß die Verkehrsbezirke Brandenburg und Berlin, welche zu den wichtigsten Absatzgebieten Oberschlesiens gehören, und welche vor allem durch die Konkurrenz des Ruhrreviers für Oberschlesien gefährdet würden, nicht zu den östlichen Provinzen Preußens gehören. Wie unzählige Mal nachgewiesen worden ist, gingen aber in 1897 aus Oberschlesien allein per Eisenbahn nach den fünf vom Ruhrrevier durch den Mittelland-Kanal vorwiegend gefährdeten Verkehrsgebieten*), einschließlic Berlin und Brandenburg, 1 628 044 To. Kohlen und treten hierzu noch 819 379 To.**), welche zu Wasser hingingen. Diese enorme Menge von zusammen 2 447 423 To. — $\frac{1}{3}$ des gesammten inländischen Absatzes Oberschlesiens (außerhalb des Verkehrsbezirks selbst) würde durch den Bau des Mittelland-Kanals zum allergrößten Theil dem Ruhrrevier zufallen, und auf rund 1 800 000 To. jährlich — $\frac{1}{4}$ jenes inländischen Gesamt-Absatzes ist dieser Verlust sicher zu beziffern. Hierzu würde noch eine Einbuße von 7—900 000 To. Kohlen treten, welche in Folge des Verlustes an Eisen-Absatz die obereschlesische Eisen-Industrie weniger beziehen würde. Solchen Zahlen gegenüber davon zu sprechen, daß der größte Theil des Absatzes Oberschlesiens nach dem Auslande gehe bezw. nach solchen inländischen Gebieten, welche vom Ruhrrevier nicht bedroht würden, ist einfach unerhört.

Mit das Schlimmste an tendenziöser Entstellung der wirklichen Sachlage ist die Gegenüberstellung der 2,51 Mk. Kanalabgaben pro Tonne, welche die Ruhrkohle bis Berlin nach Erbauung des Mittelland-Kanals zu zahlen haben soll, mit den nur 57 Pfg., welche die schlesische Kohle nach

*) Außer Berlin und Brandenburg das Königreich Sachsen sowie die Verkehrsbezirke Magdeburg und Merseburg.

**) Hier ist als annähernd richtig, und da uns eine genauere Zahl nicht bekannt ist, die Kohlenmenge eingesetzt, welche in 1897 die Fürstenerberger Schlenie bergwärts passirte.

dort zu zahlen habe. Da es hier zu weit führen würde, die Zahlen selbst auf ihre Richtigkeit zu prüfen, sei angenommen, sie seien richtig. Dann aber sollen sie doch offenbar in jedem unbefangenen Zeitungsleser den Glauben erwecken, Oberschlesien stehe in der Wasserstraßen-Benutzung nach Berlin um rund 2 Mk. besser da als das Ruhrrevier, habe also nichts weniger als zu Klagen Anlaß. Demgegenüber wird die wahre Situation beider Reviere nicht durch die Abgaben ausgedrückt, welche sie für die Benutzung ihrer Wasserstraßen zu zahlen haben, sondern durch die Gesamt-Frachtsätze, welche sich für beide Bezirke bis Berlin ergeben. In dieser Beziehung nun darf als feststehend angenommen werden, daß trotz der niedrigeren Abgaben Oberschlesien nach dem Bau des Mittelland-Kanals um mindestens 2—3 Mark theurer auf dem Wasserwege nach Berlin verfrachtet würde als das Ruhrrevier. Es hängt dies namentlich damit zusammen, daß während das Ruhrrevier so gut wie keine Eisenbahn-Vorfracht bis zum Kanal hat, Oberschlesien eine solche von über 2 Mk. pro Tonne tragen muß, und daß, während das Ruhrrevier durchweg eine ausgezeichnete und das ganze Schifffahrtsjahr hindurch mit 600 To.-Kähnen voll befahrbare Wasserstraße besitzen würde, Oberschlesien in der Oberstraße einen Schifffahrtsweg zur Verfügung hat, welcher günstigsten, aber seltenen Falles mit nur 400—450 To.-Kähnen mit voller Ladung, in wasserarmen Jahren im Durchschnitt mit nur etwa halber Ladung, befahren werden kann. Man schaffe für Oberschlesien, ebenso wie es für das Ruhrrevier geplant ist, eine für 600 To.-Kähne das ganze Schifffahrtsjahr hindurch mit voller Ladung schiffbare Wasserstraße aus dem Herzen des Reviers bis Berlin, und es wird gern nicht nur 2½ Mark, sondern noch mehr an Abgaben pro Tonne zahlen!!

So unrichtig, schief und tendenziös nach Vorstehendem schon die einzelnen Behauptungen des zitierten Abschnittes aus dem Staats-Anzeiger sind, ist die allgemeine Tendenz desselben noch schlimmer und beklagenswerther. Seit langen Jahren ist der Nachweis geführt, daß die Frachtverhältnisse, auf welche ober-schlesische Kohle und Eisen ins Inland angewiesen sind, den ausgezeichneten Verkehrsverhältnissen, die für das Ruhrrevier bestehen, nicht im Entferntesten gleichkommen, und daß auch ohne den Bau des Mittelland-Kanals die durch diese Verhältnisse bedingte Wettbewerbsfähigkeit Oberschlesiens im Inlande eine sehr beschränkte ist. Während nun die Bemühungen aller Beteiligten schon seit Jahren dahin gerichtet sind, diese ungünstige Lage aufzubessern, stellt auf ein Mal der Staatsanzeiger die gar nicht hoch genug zu hängende falsche Behauptung auf, daß Schlesien bereits so umfangreiche Förderungen seines Verkehrs erhalten habe,

daß nun das Ruhrrevier an der Reihe sei, durch den Mittelland-Kanal gefördert zu werden. Wenn irgend ein bezahltes, lediglich der Vertretung irgendwelcher Privatinteressen dienendes Blatt solche Unrichtigkeiten schreibt, so weiß man, wie dieselben aufzufassen sind; wenn aber der Staats-Anzeiger, das anerkannte Organ des Ministeriums, ein derart falsches Bild des wahren Sachverhalts veröffentlicht, so kann man sich nur fragen, ob das Ministerium wirklich so schlecht unterrichtet ist, oder aber ob es möglich ist, daß im offiziellen Staats-Anzeiger über die Köpfe des Ministeriums hinweg irgend ein Unwissender oder Schleißen Uebelwollender solche Täuschungen der öffentlichen Meinung in die Welt schicken kann. In beiden Fällen ist die Sache für das ganze Land höchst bedauerlich und bedarf sie im allgemeinen Interesse der energischsten Remedur.

Kattowitz, den 27. März 1899.



Felten & Guilleaume, Carlswerk, Mülheim (Rhein),

fabriziren

für Elektrische Beleuchtungsanlagen

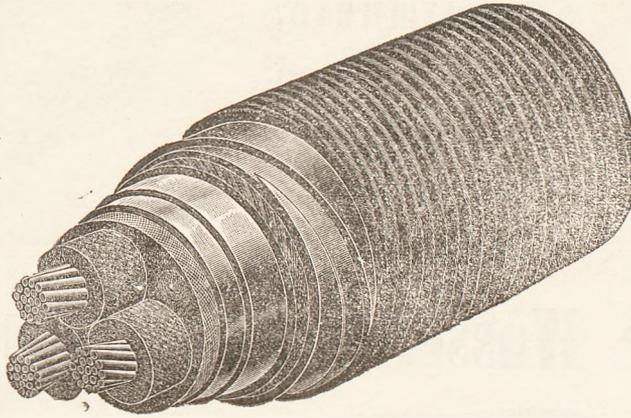
Kupferdraht mit höchster Leitungsfähigkeit,
Installationsleitungen aller Art.

Explosionssichere Kabel für Kohlengruben.

Flammsichere und wasserdichte Lichtleitungen.

Bleikabel

mit imprägnirter
Faser- u. Papier-
isolation mit einem,
zwei u. drei Leitern
für Hoch- und
Niederspannungs-
netze, Gleichstrom,
Wechselstrom
und Drehstrom.



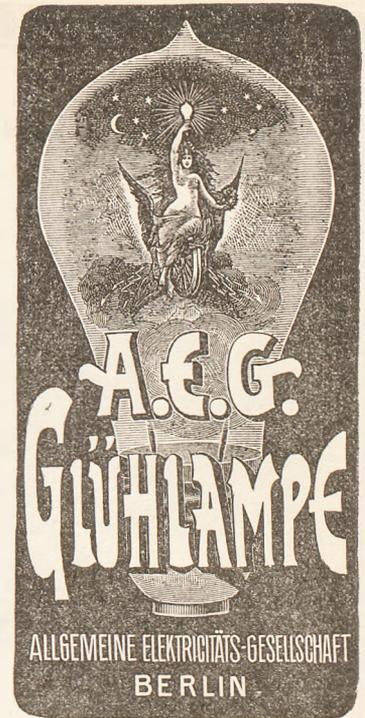
Auch sämtliches Leitungsmaterial für
Telegraphie, Telephonie, elektrische Bahnen und
Kraftübertragung.

Runde und flache Bergwerksdrahtseile aller Art.



Förderseile, Streckenförderseile, Bremsseile, Bergbahnseile, Trans-
missionsseile, Aufzugseile, Krahnenseile, Schlepptrassen etc.

◀▶ Auf Verlangen werden Prospekte und Vorschläge zur Verfügung gestellt. ▶◀

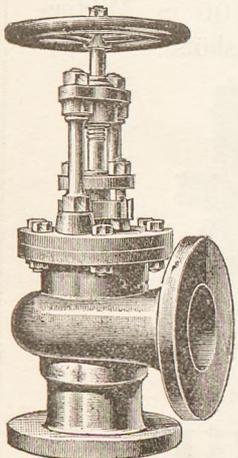


CASSEL
Georg Diemar & Co.
liefern
alle technischen
Gummi- und Asbest-
waren, Trelbriemen, Oele etc.

Thüringisches Technikum Ilmenau
für Elektrotechniker, Maschinen-
Ingenieure u. -Techniker, Mühlen-
bauer, Werkmeister und Müller.
Weitere Auskunft durch Direktor Jentzen.
Staatskommissar.

Weinmann & Lange, Bahnhof-Gleiwitz O.-S.

Eisen- und Metallgiesserei, Maschinen- und Armaturen-Fabrik,
älteste Metallgiesserei Oberschlesiens, errichtet 1861.



Manometer: Platten-, Röhren-, Hydraulikmanometer, Manometer mit graph. Darstellung des Druckes etc. etc. **Wasserstandszeiger** gew. Ausführung, **Patent-Reform-, Asbest- und Ventilwasserstände, Sicherheitsventile, Ventile** in Metall und Eisen, **Speise-, Absperr-, Kreuz- und Wechselventile, Rohrbruch- und Fussventile, Drosselklappen und Drosselventile, Reducirventile, Kesselablassventile, Dampftrockner, Dampfwasserableiter.**

Hähne in Metall und Eisen in allen Ausführungen.

Asbesthähne, Schmierhähne, Schmierpressen, Speisevorrichtungen, Strahlapparate und Pumpen.

Armaturen für chemische und Zuckerfabriken, sowie Wasserleitungen.

⚡ **Metallguss** ⚡

in allen Legirungen, insbesondere Dr. Künzels **Orig. Phosphorbronze, Stahlbronze** nach eigenem Verfahren, **Aluminiumbronze, Phosphorkupfer, Torpedobronze, Excelsior-Weissmetall etc.**

⚡ **Gussstücke** ⚡

nach eigenen und eingesandten Modellen, roh und bearbeitet, für **Walzenlager, Lager für Lokomotiven, Spindeln, Achsen, Kolben und Kolbenringe, Ventile, Plunger, Cylinder für hydr. Pressen, Zahnräder, Stempel, Walzen, Kugeln** für Pulverfabriken, Grundwerke, **Holländermesser etc.** für Papierfabriken. **Schlackenformen, Kühlkästen, Blasformen etc.** für Hochöfen.

⚡ **Eisenguss** ⚡

jeder Art für **Maschinen, Transmissionen, Armaturen, für Bauten u. s. w. Dampfpumpen** etc. etc.

Ehrhardt & Sehmer, Maschinenfabrik,

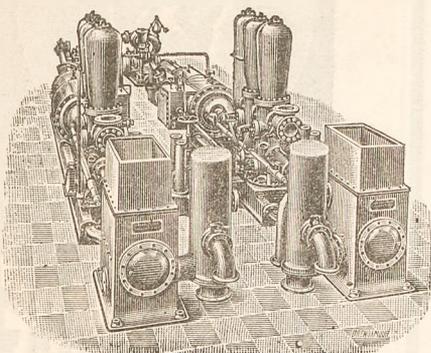
Gesellschaft mit beschränkter
Haftung.

Schleifmühle,
Post Saarbrücken.

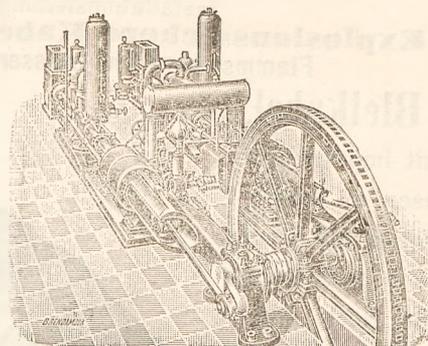
Telegramm-Adresse:

Maschinenfabrik

Schleifmühle.



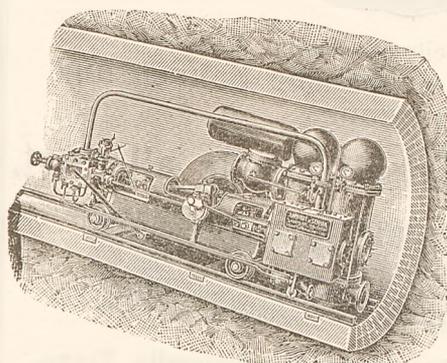
Zwillings-Tandem-Maschine.



Verbund-Maschine.

Unterirdische Wasserhaltungsmaschinen

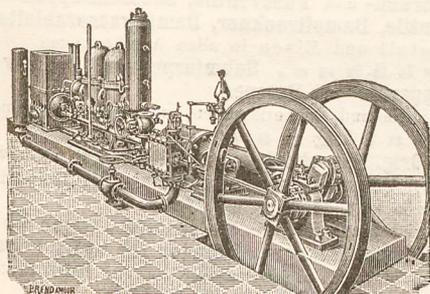
betriebsicher,
sparsam im
Dampfverbrauch,
einfach in der



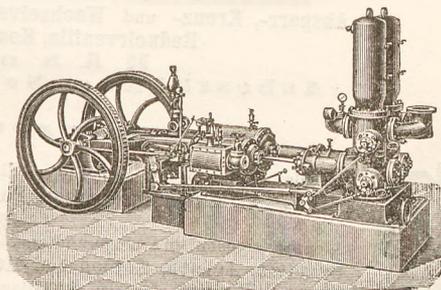
Streckenpumpe.

Wartung und
Unterhaltung,
billig in der
Anschaffung.

Seit 1877 über 155 Maschinen mit einer Gesamtleistung von über 625 000 Liter pro Minute auf eine mittlere Druckhöhe von 230 m theils ausgeführt, theils in Ausführung begriffen; darunter befinden sich 3 Maschinen für die Mansfeld'sche Gewerkschaft mit einer Leistung von je 17 000 Liter pro Minute auf 320 m Widerstandshöhe sowie eine für dieselbe Gewerkschaft von 19 000 Liter auf die gleiche Widerstandshöhe, eine für die Gewerkschaft Victor von 13 500 Liter pro Minute auf 520 m Widerstandshöhe, eine für den rheinisch-westfälischen Bezirk für eine Leistung von 12 000 Liter pro Minute auf 400 m Widerstandshöhe, und eine solche von 8 000 Liter auf 615 m Widerstandshöhe.



Eincylinder-Maschine.

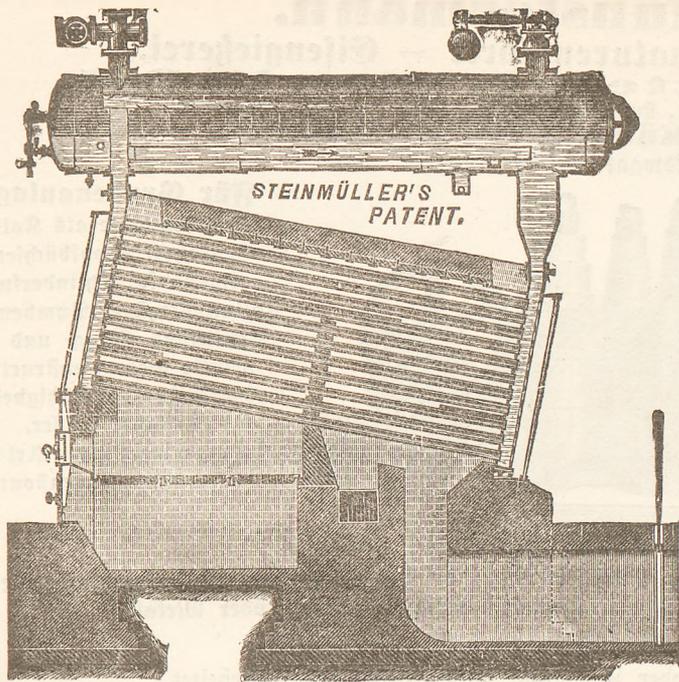


Pumpe für hydr. Betrieb.

Pumpen mit elektrischem Antrieb.

Steinmüller - Kessel.

Referenzen über 24-jährige Betriebsdauer.



Anlagen bis zu 27 000 Quadratmeter Heizfläche für einzelne Firmen ausgeführt.

Neueste Auszeichnungen:

Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896: „**Silberne Staatsmedaille**“ für hervorragende gewerbliche Leistungen; „**Ehrenzeugnis**“ für die Verdienste um die Ausbildung der Siederohrkessel.
Ausstellung Nischny-Nowgorod 1896: „**Russisches Reichswappen**“.
Millenniums-Landes-Ausstellung Budapest 1896: „**Grosses Millenniums-Ehren-Diplom**“.

L. & C. Steinmüller, Gummersbach, Rheinprovinz.

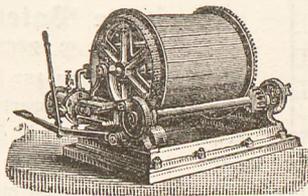
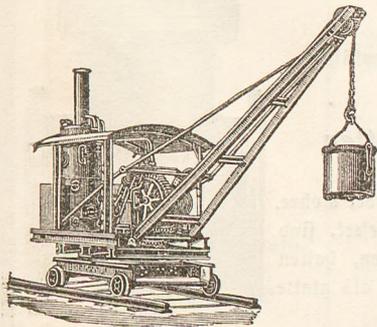
Grösste Röhrendampfkesselfabrik Deutschlands. Gegründet 1874.
Nähere Auskunft ertheilt Herr Ingenieur M. Sonnabend, Breslau 2, Sadowastrasse 15.

Krähne

Dreh-Krähne und Laufkrähne jeder Art für Hand-, Dampf- und elektrischen Betrieb,

Luft- und Dampfhaspel,

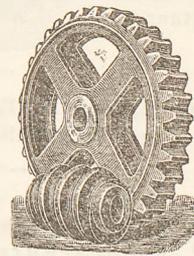
Dampfwinden, Elektrische Winden, Dampfkabel bauen als Specialität und halten auf Lager



Menck & Hambrock, Altona-Hamburg.
(Referenz: E. Frerichs, Ingenieur, Breslau.)



Otto Gruson & Co.



Magdeburg-Buckau fertigen in jedem Material und jeder Theilung **Schneckenräder** mit genau gefrästen runden Zähnen. Geringster Reibungsverlust.



Zur Ausnützung der in den Wasserhaltungen concentrirten Arbeitskräfte (Druckwasser) empfehlen wir unsere vorzüglich bewährten

Pelton-Wassermotoren

(Hochdruck-Turbinen)

für kleine und grösste Leistungen und zwar

- zum directen Betrieb von Dynamos
- „ „ „ „ Ventilatoren
- „ Betrieb von Fördermaschinen und Seilförderungen
- „ „ „ Pumpen (Centrifugal- und Kolbenpumpen).

Maschinen-Armat.-Fabrik
vorm. H. Breuer & Co.
Höchst a. M.



Deutsche Phosphorbronze-Industrie

E. v. Münstermann.

Metallwerke — Armaturenfabrik — Eisengießerei.

Ludwigshütte bei Kattowitz O.-S.

Werke in Sosnowice, Russ.-Polen. Bieltitz, Oesterr.-Schlesien.

— Fabrikation von Dr. Künzel's Original-Phosphorbronze. —

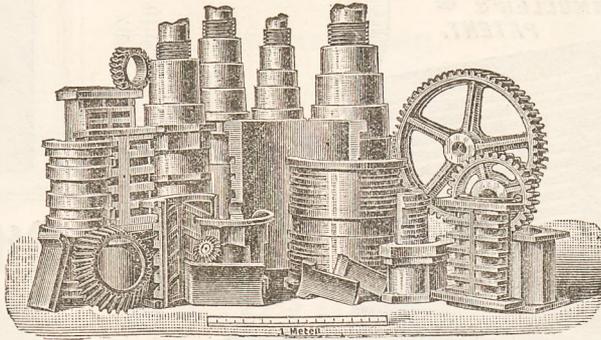
— Qualitätsware ersten Ranges. —

Für Walzwerke.

Walzen- und Maschinenlager, Druckständer-Muttern, conische Räder, Getriebe mit geraden und Winkelzähnen, Kammwalzen etc. Weizförbe.

Für Hochofen.

Glasformen, Kühlkasten, Schlackenformen, Schützkasten, Rüssenstöcke, Schieber für Kaltwind und Warmwindleitungen.



Für Grubenanlagen.

Druckstahltheile als Kolben, Kolbenrohre, Stopfbüchsen, Ventilgehäuse; Cylinderfutter, Kolbenüberzüge, Pumpenkörper, Ventilsähe, Saug- und Druckventile jeder Construction. Gröste Widerstandsfähigkeit gegen saure Wasser. Maschinenlager jeder Art bis zu den größten Dimensionen.

Für chemische Fabriken.

Armaturen aller Art, Pumpen, Maschinen und Apparaththeile in säurebeständigen Legirungen, in Blei mit Eisenpanzer, in Hartblei, in homogen verbleitem Eisen oder Metall.

Für Maschinenbau

alle Gußstücke, nach Modell oder Zeichnung, unbearbeitet oder bearbeitet.

Dampfschieber, Schieberplatten, Schieber- und Kolbenstangen, Kolbenringe, Presspumpenkörper etc. Lager jeder Art. Phosphorbronze-Rohmetalle in Blöcken für Werke, die eigene Gießerei besitzen.

pa. Weichmetall, in den Legirungen allen Bedarfszwecken entsprechend. pa. Schlagloth in allen Rönungen. Rein-Aluminium, Aluminium-Bronze, Aluminium-Messing, Ferro-Aluminium in Barren und Gußstücken.

Vollständiges Lager von Armaturen aller Dimensionen

für Dampfkessel, Maschinen-, Wasserleitungs-, Gas- und gewerbliche Anlagen. Feder- und Wellenrohr-Manometer für Wasser-, Dampf- und Luftdruck, Condensationswasser-Ableiter, Wasserabscheider oder Dampftrockner.

Wasser-Schieber. Hydranten. Gas-Schieber. Dampfventile. Gasventile. Ventilbrunnen. Dampf-Schieber.

— Armaturen —

für Theer- und Ammonial-Destillationen.

Koks-Ofen-Armaturen.

Eisenguß.

Lieferung von Rohguß aller vorkommenden Maschinen, Pumpen und Transmissionstheile, Coquillen, Walzen, Armaturen an Puddel- und Martinöfen.

Bauguß-Canalisations-Artikel.

Beleuchtungsutensilien als

Candelaber,

Laternenarme, Laternen, Erdböcke, Prellspähle.

Unverbrennbare Kofstübe.

Gerippte Patent-Zinkwetterlitten

D. N.-P. 26679. D. N.-P. 27645

und Patentmuffen zur luftdichten Verbindung der Rohre. Die Patent-Litten werden quer gerippt geliefert, sind wegen ihrer Leichtigkeit sehr bequem einzubauen, halten einen etwa vierzigfach größeren Druck aus als glatte Litten von gleicher Materialstärke.

